

11.33

**Bundesrat Michael Bernard** (FPÖ, Niederösterreich): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Frau Minister! Kollegen des Bundesrates! Sehr geehrte Damen und Herren hier im Saal und vor den Bildschirmen! Zu Kollegen Gross komme ich später.

Wir sind derzeit in einer Situation, die durch die wirklich schlechteste Bundesregierung aller Zeiten herbeigeführt wurde und mit den verschiedensten Maßnahmen zusätzlich befeuert wird, in der mittlerweile ein großer Teil der Bevölkerung, darunter viele Familien, massive Probleme mit den steigenden Lebenshaltungskosten hat. (*Bundesrat **Buchmann**: Die Schallplatte hast du ...! – Ruf bei der ÖVP: Das ist die Rede vom letzten Mal!*)

Was aber machen Sie, Frau Minister, mit Ihren Kollegen in der Bundesregierung? – Sie haben natürlich wieder einmal nichts Besseres zu tun, als, anstatt die Bevölkerung zu entlasten, die nächste Steuererhöhung zu beschließen. Glauben Sie wirklich ernsthaft, dass, wenn Sie die Kosten pro gefahrenem Kilometer erhöhen, diese Transportkostenerhöhung nicht weitergegeben und die Teuerungsspirale weiter angetrieben wird?

Sie selbst sagen, Sie haben auf EU-Ebene bis zum Schluss gegen die Wegekostenrichtlinie gestimmt. Sie sagen – ich zitiere –, „dass sie das Grundproblem der Lkw-Maut – den Nachteil des Schienenbenützungsentgelts auf der Schiene gegenüber der Lkw-Maut – nicht löst. Man hat auf der Straße einen Deckel an Infrastrukturkosten, die man verrechnen kann, auf der Schiene wird es einfach pro gefahrenem Kilometer verrechnet. Diese Ungleichheit lösen wir nicht mit der Wegekostenrichtlinie, aber sie gibt uns zum ersten Mal die Möglichkeit, die Maut um eine CO<sub>2</sub>-Komponente zu erweitern [...]“

Zu den Kollegen Gross und Schmid: Getoppt wird das Ganze ja noch zusätzlich durch die rote Fraktion, die SPÖ, die sich noch beschwert, anscheinend aber wirklich von allen guten Geistern verlassen ist. Die österreichische Maut, die derzeit eh schon 44 Cent pro Kilometer beträgt, wird auf 47 Cent pro Kilometer erhöht, und die SPÖ beschwert sich, dass nicht so wie in Deutschland, wie

vorhin schon erwähnt, 200 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> berechnet werden. – Ja, aber der große Unterschied ist ja, dass Deutschland bisher 19 Cent hatte und durch die Erhöhung auf 34 Cent kommt, wir aber die ganze Zeit schon 44 Cent haben und jetzt dann auf 47 Cent kommen! (*Beifall bei der FPÖ.*)

Wenn ich mir die Zahlen der Asfinag anschau: Die Einnahmen 2022 aus der Lkw-Maut mit 1,677 Millionen Euro, der Vignette mit 540 Millionen Euro, der Streckenmaut mit zusätzlich noch 226 Millionen Euro ergeben einen Gesamterlös von 3,06 Milliarden Euro. Davon ausgegeben worden sind für den Neubau der Infrastruktur 401 Millionen Euro und für die Erhaltung 675 Millionen Euro. – Frau Minister, vielleicht können Sie mir verraten, wo die 2 Milliarden Euro sind! (*Beifall bei der FPÖ.*)

Nun aber zu den Ereignissen in der letzten Verkehrsausschusssitzung: Frau Minister, Sie haben mir immer und auch vor circa einem Jahr mitgeteilt, ich solle nicht Kritik an den von Ihrem Ministerium entsandten Experten üben, sondern anstatt Ihrer Experten Sie kritisieren. (*Bundesministerin Gewessler: Machen Sie gerne!*) – Das tue ich gerne, wie Sie sagen, richtig. Das tue ich hiermit wie folgt.

Dazu muss ich ein bisschen ausholen: Der Startschuss zur Vignettenpflicht fiel mit 1. Jänner 1997, und damals gab es den Aufkleber für die Windschutzscheibe für Pkw mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen, und – jetzt kommt's! – für Lkw bis 12 Tonnen hat es höhere Tarife gegeben; auch Motorräder wurden mautpflichtig. Kostenpunkt waren damals 550 Schilling für Pkw, 220 Schilling für Motorräder, umgerechnet 40 Euro oder 16 Euro. Die erste Vignette war eine rote.

Alle im Ausschuss Anwesenden, Frau Minister, konnten mitverfolgen, dass ich drei Mal den von Ihnen für diesen Ausschuss und Tagesordnungspunkt entsandten Experten fragte, welche zusätzlichen Einnahmen für Lkw der Kategorie 3,5 Tonnen bis 12 Tonnen nach Abschaffung der Vignette und Einführung der fahrleistungsabhängigen Maut eingehoben wurden. Ihr Experte behauptete vehement, dass es keine Autobahnvignette für diese Kategorie gab.

Diese Jahresvignette für Lkw bis 7,5 Tonnen beziehungsweise 12 Tonnen kostete damals bis zu 12 000 Schilling – das sind ungefähr 900 Euro. Auch meiner Bitte nach einer etwaigen Nachlieferung der Beantwortung wurde nicht entsprochen, da es seiner Meinung nach keine Vignette gab. Der Vorsitzende, Kollege Gross, hat sich dafür auch **nicht** eingesetzt. – Nun, vielleicht ist es auch dem jugendlichen Alter des Experten geschuldet, aber richtiger werden die Aussage und das Handeln des Experten im Ausschuss dadurch nicht.

Darum stelle ich jetzt Ihnen, Frau Minister, die Frage und hoffe auf eine entsprechend ordnungsgemäße, richtige Beantwortung.

Mit Jahresbeginn 2004 – es geht jetzt um den Zeitraum von 1997 bis 2004 – wurde die Bemautung für Lkw dann geändert, seitdem ist die Vignette so, wie sie jetzt bekannt ist, ab 3,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht vorgeschrieben.

Nun kommen wir zum nächsten Anschlag, den wir ja auch wieder im Ausschuss besprochen haben, das ist nämlich die Einbeziehung aller Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen in die fahrleistungsabhängige Maut.

Was bedeutet das? – Das belastet die eh schon angeschlagenen Klein- und Mittelbetriebe mit ihren Gewerbefahrzeugen. Auch in diesem Bereich werden die gestiegenen Betriebsmittelkosten sicher eins zu eins an die Konsumenten weitergereicht werden; das ist auch verständlich, denn irgendwo müssen ja diese Kosten auch gedeckt sein. Es betrifft aber auch eine andere große Gruppe, nämlich die vielen Bürger, die das ganze Jahr über hart arbeiten und in den letzten Jahren auf einen Urlaub mit ihrem eigenen Wohnmobil umgestiegen sind. Die Regelung, die Autobahngebühr nach der technisch zulässigen Gesamtmasse von 4 200 Kilogramm zu bezahlen, obwohl das Fahren eines Kraftfahrzeugs mit einem Führerschein, der auf eine Gesamtmasse von nicht mehr als 3 500 Kilogramm begrenzt ist, erlaubt ist, ist irgendwie - - - Ja, aber Sie werden uns ja dann vielleicht erklären, warum Sie das so umsetzen wollen.

Einer Ihrer Experten, Frau Minister, hat im Ausschuss wortwörtlich gesagt, wir sollten uns nicht aufregen, weil die zusätzlichen Abgaben eh erst in fünf Jahren zum Tragen kommen. – Wissen Sie, Frau Minister, ich stelle mir die Frage: Was hat die österreichische Bevölkerung verbrochen, dass sie mit so einer Verkehrsministerin bestraft wird? *(Beifall bei der FPÖ.)*

Selbst wenn es da teilweise um EU-Vorgaben geht: Sie müssen ja nicht immer das Maximum der EU-Reglementierungen übernehmen und den EU-Musterschüler spielen – à la 90 km/h auf der Autobahn und diesen komischen Dingen, die da von Ihrem Ministerium kommen.

Behandelt wird auch das Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971 geändert wird. Dies sehen wir positiv; da geht es darum, dass die Fotovoltaikanlagen in unmittelbarer Nähe zur Fahrbahn als Bestandteil der Bundesstraße aufgenommen werden. Es gibt besser dort – neben der Autobahn – Fotovoltaikanlagen als im Grünland, im Acker und im Wald. Der gewonnene Strom soll hauptsächlich für den Eigenbedarf – Beleuchtungen, Verkehrsbeeinflussungsanlagen – verwendet werden.

Frau Minister, Sie beweisen es leider immer wieder: Sie können es nicht und Ihr Team kann es nicht. Machen Sie mit Ihrem Rücktritt Platz für Klima-, Umweltschutz- und Verkehrspolitik mit Hausverstand! *(Beifall bei der FPÖ.)*

11.42

**Vizepräsidentin Margit Göll:** Weiters zu Wort gemeldet ist Herr Bundesrat Silvester Gfrerer. – Bitte.