

13.55

**Bundesrat Michael Bernard** (FPÖ, Niederösterreich): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Staatssekretär! Kollegen im Bundesrat! Sehr geehrte Damen und Herren auf der Galerie und vor den Bildschirmen! Worum geht es bei der Änderung des Führerscheingesetzes? – Der erste Änderungspunkt betrifft eine nötige Anpassung des Gesetzes für die Führerscheinklasse B. Mit dieser sollte man in Zukunft auch Kraftwagen lenken dürfen, deren höchstzulässige Gesamtmasse mehr als 3 500 Kilogramm, aber nicht mehr als 4 250 Kilogramm beträgt, sofern es sich um Fahrzeuge mit alternativem Antrieb handelt, die für den Gütertransport eingesetzt werden, mit ihnen keine Anhänger gezogen werden, die 3 500 Kilogramm übersteigende Masse ausschließlich auf das zusätzliche Gewicht des Antriebssystems gegenüber dem Antriebssystem von Fahrzeugen mit denselben Abmessungen, die mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren mit Fremd- oder Selbstzündung ausgestattet sind, zurückzuführen ist und die Ladekapazität gegenüber diesen Fahrzeugen nicht erhöht ist – unter der Voraussetzung, dass der Lenker zumindest zwei Jahre ununterbrochen im Besitz eines Führerscheins der Klasse B ist.

Diese Zusatzberechtigung gilt nur für den Verkehr in Österreich. Diese notwendige Maßnahme ist nachvollziehbar, zeigt aber auch, um wie viel mehr Gewicht vergleichbare Kraftfahrzeuge zum Beispiel durch die stetig mitzuführenden Batterien haben.

Ein weiterer Änderungspunkt betrifft die Regelung, wenn ein Lenker eines Kraftfahrzeuges durch Übertretung von Verkehrsvorschriften ein Verhalten setzt, das an sich geeignet ist, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen, oder mit besonderer Rücksichtslosigkeit gegen die für das Lenken eines Kraftfahrzeuges maßgebenden Verkehrsvorschriften verstoßen hat. Darunter versteht man erhebliche Überschreitungen der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit vor Schulen, Kindergärten und vergleichbaren Einrichtungen sowie auf Schutzwegen oder jedenfalls Überschreitungen der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet – früher um 90 km/h, jetzt um 80 km/h – und außerhalb des Ortsgebietes – bis jetzt um 100 km/h und in Zukunft um 90 km/h.

Wenn es bei diesen Änderungen sowie bei erhöhten Strafen für die Beteiligung an unerlaubten Straßenrennen oder das Fahren gegen die Fahrtrichtung auf Autobahnen geblieben wäre, hätten wir Freiheitliche als anscheinend einzige Vertreter der Bevölkerungsgruppe, die zur täglichen Mobilität ein Kraftfahrzeug benötigt, auch mitstimmen können. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Problematisch scheint zusätzlich, dass sich im Gesetz keine Legaldefinition findet, was unter einem illegalen Straßenrennen zu verstehen ist. Der vom Ministerium in den Ausschuss entsandte Experte konnte auf meine Frage – er sprach mehrmals von einem massiven Anstieg von Straßenrennen, meine Frage dazu war: Wie viele Straßenrennen haben stattgefunden, dass die gesetzliche Änderung notwendig ist? – auch nach mehrmaligem Nachfragen keine Antwort geben.

Darüber hinaus ist nicht ersichtlich, welche weiteren Voraussetzungen für den Tatbestand des illegalen Straßenrennens erfüllt sein müssen, wie etwa: Gibt es eine Mindestzahl an Beteiligten? Liegen illegale Straßenrennen auch dann vor, wenn es zu keinen Geschwindigkeitsübertretungen oder generell Übertretungen der StVO kommt? Im Zuge des Verfahrens wurden auch viele vernünftige Stellungnahmen abgegeben, zum Beispiel vom ÖAMTC, die nicht berücksichtigt wurden.

Wie man auch an diesem Gesetz und an den fehlenden Antworten der Experten sieht, geht es der türkis-grünen Einsperr- und Belastungsregierung aber nicht um eine Änderung mit Hausverstand im Sinne von Umweltpolitik oder Sicherheitspolitik zugunsten der österreichischen Bevölkerung, sondern – wie man an den weiteren Änderungen förmlich spürt und erkennt – darum, die Bevölkerung zu spalten: in die laut der Verkehrsblockadeministerin sogenannten Guten – jene Bevölkerungsgruppe, die mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fährt – und die sogenannten Bösen, die zum Beispiel zum täglichen Erreichen des Arbeitsplatzes, zum Einkaufen oder zum Transport von Gütern und so weiter auf ein Kraftfahrzeug angewiesen sind.

Ich weiß, Sie als Staatssekretär sitzen jetzt da und kassieren die Watschen für die Umweltministerin, aber so ist es. Sie müssen es aushalten. *(Heiterkeit und Beifall bei BundesrätInnen der FPÖ. – Staatssekretär **Brunner** schüttelt den Kopf.)*

Man spürt förmlich den Hass der türkis-grünen Bundesregierung gegenüber der anständigen österreichischen Bevölkerung, die auf ein Kraftfahrzeug angewiesen ist. *(Heiterkeit des Bundesrates **Seeber**. – Bundesrätin **Eder-Gitschthaler**: Geh bitte! – Bundesrat **Schreuder**: „Hass“ ...!)* Unter dem Titel Sicherheit und wegen ein paar Unbelehrbaren, die Straßenrennen veranstalten, zückt die türkis-grüne Bundesregierung, insbesondere die Bundesministerin, ihre Belastungskarte und erhöht zum Beispiel unter § 99 Abs. 2d StVO den Rahmen für Geldstrafen ausgehend von einer Mindeststrafe von 150 Euro bis zu unglaublichen 5 000 Euro für eine Überschreitung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit um 30 km/h.

In diesem Zusammenhang möchte ich auch anmerken, dass die von Verkehrsminister Norbert Hofer richtigerweise eingeführte Höchstgeschwindigkeitsgrenze von 140 km/h

auf gewissen Autobahnabschnitten von Ihnen revidiert wurde, obwohl die alte Regelung, die 50 km/h im Ortsgebiet, 100 km/h im Freiland und 130 km/h auf der Autobahn vorsieht, auf dem Stand der Technik einer Zeit basiert, als das meistverkaufte Auto ein VW Käfer war. Der VW Käfer hat in seinem Bremsverhalten bei Tempo 100 einen Bremsweg von 55 Metern gehabt. Das heutige, ungefähr vergleichbare Modell, der VW Golf, bremst aus der gleichen Geschwindigkeit innerhalb von 35 Metern ab. (*Zwischenruf des Bundesrates Appé.*)

Es sei der grünen Bundesministerin ins Stammbuch geschrieben – bevor ich noch zu den zwei weiteren Tagesordnungspunkten 6 und 7 komme –: Hören Sie auf, die Bevölkerung, welche auf ein Kraftfahrzeug angewiesen ist, zu melken (*Beifall bei der FPÖ*), beispielsweise durch Strafen – dieser Tagesordnungspunkt – oder durch die Normverbrauchsabgabe oder dadurch, die Steuern auf Treibstoffe zu erhöhen, obwohl die E-Fuels, die es der Bevölkerung möglich machen, mit den gleichen Kraftfahrzeugen ohne Geldabwertung umweltschonend und mit wesentlich weniger Schadstoffausstoß unterwegs zu sein, von der ÖVP jahrelang teilweise blockiert wurden!

Hören Sie auf, die Blockade von Straßenbauten umzusetzen – aber dazu kommen wir heute eh später noch! (*Heiterkeit der Bundesräte Ofner und Steiner.*) Lassen Sie Ihren Hass jenen Personen zukommen, die ihn verdienen – zum Beispiel Personen, die eine 13-Jährige vergewaltigen, ermorden und dann an einen Baum lehnen –, aber nicht der anständigen österreichischen Bevölkerung, die auf ein Kraftfahrzeug angewiesen ist! (*Beifall bei der FPÖ. – Bundesrätin Grimling: Geh bitte! – Zwischenrufe der Bundesrätinnen Schumann und Hauschildt-Buschberger.*)

Beim Tagesordnungspunkt 6 geht es um die Novelle des Bundesstraßen-Mautgesetzes. Kurz: Worum geht es dabei? – Darum, die elektronische Maut für den internationalen Schwerverkehr so zu modifizieren, dass die Mautprellerei so weit verfolgt werden kann, dass die Mittel, die die Asfinag braucht, auch außerhalb von Österreichs Grenzen eingetrieben werden können und die Asfinag somit zu den ihr zustehenden Mitteln kommt.

Die Asfinag baut und erhält mit diesen Mitteln das hochrangige Straßennetz. Es gibt noch eine weitere gesetzliche Regelung bezüglich der EETS-Richtlinie über den grenzüberschreitenden Informationsaustausch – nicht nur für die Übertretung im Rahmen von elektronischen Mautsystemen, sondern generell für Mautsysteme, seien sie fahrleistungs- oder zeitabhängig, elektronisch oder auf physischen Mautstationen beruhend.

Zudem gelten diese Bestimmungen unabhängig von der rechtlichen Qualifikation der Mautpflicht im nationalen Recht. Die Bundesministerin wird als nationale Kontaktstelle für diesen Informationsaustausch im Sinne der EETS-Richtlinie fungieren. Der Bundesminister für Inneres ist bereits jetzt Betreiber der österreichischen Eucaris-Anbindung, die in Umsetzung der CBE-Richtlinie in ähnlicher Weise zum Informationsaustausch mit anderen Mitgliedstaaten in Bezug auf die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte genutzt wird. Diese bestehenden technischen Anbindungen an das Eucaris-System sollen auch für den Zweck der Identifizierung von Zulassungsbesitzern und Fahrzeugen, bei denen der Verdacht der nicht ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut besteht, genutzt werden.

Die neuen Regelungen sollen zu einer Verbesserung der intermodalen Verknüpfung des Verkehrsträgers Straße mit anderen Verkehrsträgern beitragen und die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel begünstigen, auch um den Anteil des Umweltverbundes zu steigern und die Stadtkerne möglichst vom Verkehr zu entlasten.

Die Verlagerung der Zuständigkeit vom Land zum Bund bezüglich der Bestimmungen zum Schutz der Straßen betreffend Bauten an Bundesstraßen, mit Ausnahme der Entscheidung über eine Entschädigung, Ankündigungen und Werbungen sowie Anschlüsse von Straßen und Wegen, Zufahrten, um eine österreichweit einheitliche Vorgangsweise sicherzustellen und einen einheitlich hohen Sicherheitsstandard im gesamten Netz zu gewährleisten, findet unsere Zustimmung. *(Beifall bei der FPÖ.)*

14.05

**Präsident Dr. Peter Raggi:** Zu Wort gemeldet ist Bundesrat Adi Gross. Ich erteile dieses.