

14.05

Bundesrat Dipl.-Ing. Dr. Adi Gross (Grüne, Vorarlberg): Herr Präsident! Werte Kolleginnen und Kollegen! Ein Kern der vorliegenden Novellen ist zu Recht das sogenannte Raserpaket, denn es ist kein Zeichen von Freiheit oder Coolness, auf den Straßen zu rasen, es ist vielmehr ein Zeichen von Verantwortungslosigkeit und eine Gefährdung anderer. Ganz besonders, Herr Kollege, gilt das für illegale Straßenrennen, eine ganz besonders dumme und fahrlässige Aktion, die Gesundheit Dritter mutwillig aufs Spiel zu setzen.

Es gibt leider immer noch Leute, in deren Händen ein Auto zur Waffe wird. Wenn jemand rasen möchte, dann möge er oder sie – also meistens er – das auf Rennstrecken tun und nicht auf öffentlichen Straßen. Auf Rennstrecken kann man es ja machen. (*Bundesrat **Ofner**: Schau einmal übers Lenkrad!*) Ich glaube, dass vielen Rasern wahrscheinlich gar nicht bewusst ist, was sie riskieren. So manche Autos suggerieren auch tatsächlich eine Beherrschbarkeit bei hohen Geschwindigkeiten, was eine völlige Illusion ist. (*Bundesrat **Steiner**: Das kannst du gar nicht wissen, wenn du nie mit dem Auto fährst!*) Auch die Bremswege werden mit mehr PS und Komfort nicht kürzer. (*Bundesrat **Ofner**: ... Verkehrshindernis!*)

Zu wenig über das eigene Verhalten nachzudenken, Herr Kollege, kann aber keine Entschuldigung sein. Gerade sie, diese Betroffenen, müssen lernen, dass Raserei kein erwünschtes Verhalten und lebensgefährlich ist, nämlich vor allem lebensgefährlich für andere. Es könnte ja auch sie treffen oder eine Freundin, einen Freund von ihnen, der sein Leben verliert, weil ein anderer den Fuß nicht vom Gaspedal nehmen will. (*Bundesrat **Steiner**: So wie deine Asylanten! Deine Asylanten schlachten unsere ...! Das sind auch Mörder! – Ruf bei der SPÖ: Geh ... !*)

344 Menschen sind 2020 auf Österreichs Straßen getötet worden. Das war ein Jahr mit wenig Verkehr. 2019 waren es über 400 Menschen, die getötet wurden. Ein Drittel davon starb aufgrund überhöhter Geschwindigkeit. 45 000 Menschen werden jährlich auf Österreichs Straßen verletzt – 45 000 Menschen! Also ich finde das eigentlich Grund genug, gegenzusteuern. Der Hass, Herr Kollege Bernard, den Sie ansprechen, ist einzig und allein Ihre Unterstellung, sonst nichts, oder es ist Ihr Hass, den Sie uns unterstellen. (*Bundesrat **Ofner**: Na! Na! Da redets einmal ...!*)

Es ist völlig absurd, von Maßnahmen gegen die Bevölkerung zu sprechen, weil sich die allermeisten – also die Bevölkerung – an die Geschwindigkeitsvorgaben halten. (*Bundesrat **Ofner**: Das versteht keiner! – Bundesrat **Steiner**: So brav wie sich deine Asylanten an die Gesetze halten!*) Es geht ausschließlich – das wissen Sie natürlich

auch – um die, die massiv schnell fahren. Offenbar vertreten Sie genau dieses Klientel. *(Beifall bei BundesrätInnen der Grünen. – Bundesrat **Steiner**: ... deine Asylanten an Gesetze halten!)*

Im Europavergleich werden in Österreich sehr hohe Maximalgeschwindigkeiten akzeptiert. In den fünf Staaten mit den wenigsten tödlichen Verkehrsunfällen in Europa gelten niedrigere Tempolimits. Im Durchschnitt der Jahre 2018 bis 2020 gab es in Österreich pro Million Einwohner – damit man es vergleichen kann – 44 Verkehrstote. In Norwegen waren es 19, also weniger als die Hälfte. Schweden peilt mit der Vision Zero – das ist überhaupt die einzig vertretbare Zahl – das an, wo es hingehen muss.

Mit 24 Verkehrstoten pro Million Menschen verzeichnete Schweden auch die niedrigste Zahl in der EU. Es gibt noch einen spannenden Zusammenhang: Staaten mit höherer Verkehrssicherheit, also weniger Toten und Verletzten *(Bundesrat **Steiner**: Wie schaut es denn in Deutschland aus? Passen nicht in die Strategie hinein!)*, haben im Übrigen auch höhere Mindeststrafen bei Geschwindigkeitsüberschreitungen, und zwar massiv – in der Schweiz ab 155 Euro. *(Bundesrat **Ofner**: Und Deutschland?!)*

Fahren Sie einmal in der Schweiz auf einer Autobahn – ich mache das nicht oft, aber gelegentlich, es sind ja unsere Nachbarn –, dort ist es eine ganz andere Situation als bei uns, es läuft viel ruhiger ab. *(Bundesrat **Steiner**: Und in Deutschland?)*

Niederlande: mindestens 165 Euro; Schweden: ab 250 Euro. Auch so gesehen ist die Anhebung des Strafrahmens also keineswegs überzogen, überhaupt nicht. 150 Euro sind, zumindest wenn um 30 km/h zu schnell gefahren wird, jedenfalls angemessen. Die zitierten 5 000 Euro, das wissen Sie, sind nur bei ganz, ganz besonders gefährlichem Verhalten der Fall – oder theoretisch der Fall. *(Bundesrat **Spanring**: Ihr seid halt grüne Abzocker, das ist halt so! Abzockerpartei!)*

Man hat im ORF gesehen – Meldung ORF Vorarlberg –, dass die Polizei gestern einen Raser gestellt hat *(Bundesrat **Steiner**: Ganz ohne dein neues Gesetz haben sie es geschafft!)*, in dem Fall war es jemand mit einem Motorrad, der mit weit über 100 km/h, mit 140 km/h, durch den Ort gerast ist und damit das Leben anderer riskiert hat.

Im Speziellen werden Akzente bei wirklich drastischen Geschwindigkeitsüberschreitungen gesetzt – das ist der Kern der Sache –, etwa mit der Verdoppelung der Führerscheinentzugsdauer – das halte ich für eine sehr wirksame Maßnahme – und verpflichtenden Nachschulungen. Das können nur erste Schritte sein. Wie Sie wissen, wird parallel an einer verfassungskonformen Umsetzung einer Beschlagnahmung des Fahrzeugs bei besonders rücksichtslosen Wiederholungstätern gearbeitet.

Ziel muss wie gesagt sein, überhaupt keine Verkehrstoten mehr zu haben. Dieses Ziel wird vor allem durch einige wenige Unbelehrbare gefährdet, und um die geht es. Das oberste Prinzip auf den Straßen muss Rücksicht sein – viele, die allermeisten halten sich daran. Rücksichtslosigkeit hat aber keinen Platz. Das gilt auch sonst im Leben und muss zu Recht oder erst recht auf den Straßen gelten, weil diese wirklich ein sehr, sehr großes Gefahrenpotenzial haben.

Noch kurz zu den anderen diskutierten Änderungen im Bundesstraßen-Mautgesetz und im Bundesstraßengesetz: Es erfolgt eine wichtige Nachschärfung betreffend die Einbringung nicht bezahlter Mauten, das haben wir gehört. Ein, wie ich denke, sehr wichtiger Punkt im Bundesstraßengesetz ist, dass Park-and-ride-Anlagen Teil der Bundesstraßen sein können. Das ist, denke ich, ganz wichtig. Das ist eine wichtige Anpassung zur Stärkung der Schnittstellen vor allem zwischen Straße und Schiene, um das Umsteigen zu erleichtern. Profitieren werden da vor allem größere Städte in den Einfahrtsbereichen, wo dann auch vom Bundesstraßenbetreiber Park-and-ride-Anlagen in Bahnnähe errichtet werden können und auch werden. – Danke. *(Beifall bei Grünen und ÖVP.)*

14.12

Präsident Dr. Peter Raggi: Danke.

Zu Wort gemeldet ist Bundesrat Harald Himmer. Ich erteile dieses. – Bitte.