

17.12

**Bundesrat Peter Samt** (FPÖ, Steiermark): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Kollege Schilchegger war beim vorherigen Tagesordnungspunkt so schnell, jetzt darf ich, glaube ich, 20 Minuten reden. (*Rufe bei der SPÖ: Nein!* – **Bundesrat Scherer Bauer**: *Sicher nicht!*) – Okay, das habe ich wieder falsch verstanden. Das kommt vor, aber da lerne ich auch von euch.

Ich darf mich zu dem Thema zu Wort melden, weil ich seit kurzer Zeit auch ein E-Scooter-Benutzer bin. Herr Kollege Reisinger, ich glaube, Sie müssen einmal mit so etwas fahren, vor allem in einer Stadt wie Wien, dann werden Sie sehen, dass es gut und wichtig ist, dass man damit am Fahrradweg fährt, denn am Gehsteig wird das ein bisschen zu einem Problem. (*Zwischenruf bei der SPÖ*.) Deswegen ist ja die gesetzliche Regelung nicht schlecht. Kollege Krusche hat schon gesagt, Schritttempo fahren bedeutet, dass man mit dem E-Scooter gleich schnell fährt, wie jemand geht. Das geht, man fällt dabei nicht um.

Es gibt Altersbeschränkungen. In dem Begleitzettel von dem E-Scooter, den ich gekauft habe, steht drinnen: für Personen von 16 bis 50. Mein Sohn hat gesagt, ich darf damit nicht fahren, es kümmert mich aber nicht. (*Heiterkeit des Bundesrates Seebauer*.)

Kollege Beer, es war vieles richtig, was Sie gesagt haben, aber wenn Sie sämtliches Unfallgeschehen der letzten Zeit so subsumieren, dass es ausschaut, als ob alle Unfälle deshalb passiert wären, weil wir den Abbiegeassistenten noch nicht haben, so ist das übertrieben. Die tatsächlichen Unfallhergänge kennen wir ja, die tragisch sind. (*Bundesrat Beer: Sie wollen es nicht verstehen!*)

Kollege Beer, mein Zugang ist ein technischer. Ich bin mir sicher, dass bei neuen Fahrzeugen die Umrüstung auf diese Dinge kein Problem sein wird, aber bei der Nachrüstung der Fahrzeuge wird der Hund im Detail liegen. Das heißt also, unabhängig von gesetzlichen Regelungen wird das nicht so einfach sein, einfach irgendein Produkt zu nehmen und zu hoffen, dass das dann auch gescheit funktioniert. Ich glaube, da brauchen wir doch ein bisschen Vorlaufzeit. Das wird auch der Grund sein. Ich nehme an, dass der Herr Bundesminister dazu noch etwas sagen wird.

Jetzt komme ich zu meinem Lieblingsthema, dem Luftverkehrsabkommen zwischen den USA und der Europäischen Union, ein Abkommen, das jetzt in der zweiten Stufe durchgeführt wird, das die Angelegenheiten im Kompetenzbereich sowohl der Union

als auch der Mitgliedstaaten betrifft. Deswegen beschließen wir es ja auch hier, es ist ein gemischtes Abkommen.

Das meiste ist schon gesagt worden, ich würde vielleicht nur noch die Hauptgründe anführen, warum das so lange dauert. Das erste Abkommen ist im Jahr 2007 erstellt worden und diese zweite Stufe, das zweite Protokoll, im Jahr 2010. Dabei sollte man vielleicht wissen, dass das jetzt nicht unbedingt an dem oft schwerfälligen Apparat der EU liegt, sondern tatsächlich an den Amerikanern, die vor allem im nordamerikanischen Bereich kaum etwas über ihre Lufthoheit kommen lassen. Deswegen ist es – auch wenn es gedauert hat – wirklich ein Erfolg, dass es jetzt so ein Übereinkommen gibt. Es ist ja auch eine einstimmige Materie, die jeder auch so versteht.

Wichtig ist vor allem der Bereich des Umweltschutzes, wobei man da immer sehr vorsichtig sein muss, weil wir ja wissen, dass Luftfahrzeuge jetzt ja generell zum Teil aus diesen ganzen Bedingungen ausgenommen sind und tatsächlich, da sie ja in der Atmosphäre ziemlich weit oben wirken, ein Problem darstellen. Deswegen wird es auch ganz wichtig sein, dass hier an diesem Abkommen und auch an Regelungen wie zum Beispiel dieser internationalen Open-Sky-Lösung, von der wir natürlich noch meilenweit entfernt sind, weitergearbeitet wird.

Beim Single European Sky sind wir schon ein bisschen weiter. Er ist aber auch noch nicht ganz fertig, es dauert halt auch. Warum erwähne ich es? – Dort, glaube ich, bestehen sehr viele Möglichkeiten, mit der Fliegerei auch umweltgerecht zu werden. Sie dürfen nicht vergessen, wir haben zurzeit eigentlich theoretisch noch zumindest 58 Luftraumblöcke in Europa, und die sollen bei dieser Single-European-Sky-Lösung auf neun reduziert werden. Der Effekt ist, dass Flieger nicht mehr im Zickzackkurs zwischen Nord- und Südeuropa oder West- und Osteuropa fliegen müssen, sondern geradlinig fliegen. Hauptproblem wird in dem Fall natürlich auch militärisches Sperrgebiet sein, aber da zeichnen sich jetzt tatsächlich schon Lösungen ab, die in absehbarer Zeit – so hoffen wir alle – auch greifen werden.

Das Luftverkehrsabkommen ist eine einstimmige Materie, aber natürlich werden wir auch den anderen jetzt diskutierten Tagesordnungspunkten zustimmen. – Danke schön.  
(*Beifall bei FPÖ und ÖVP.*)

17.17

**Vizepräsident Hubert Koller, MA:** Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Dr. Peter Raggel. – Bitte sehr.