

9.15

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Ing. Norbert Hofer: Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich möchte mich zunächst bei Ihnen, Frau Klubobfrau, für diesen sehr sachlichen Redebeitrag bedanken. Die Debatte in den letzten Tagen war zum Teil von sehr großen Emotionen geprägt, die natürlichverständlich sind, aber auch von sehr untergriffigen Debattenbeiträgen.

Ich glaube, diejenigen, die mich persönlich kennen, wissen, dass ich immer versuche, in meinem politischen Alltag nicht ins Persönliche zu gehen oder nicht unter der Gürtellinie anzugreifen, zu beleidigen – und wenn es mir doch passiert, dann entschuldige ich mich auch dafür. Ich glaube, dass viele, die in den letzten Tagen bei ihren Ausführungen weit über das Ziel hinausgeschossen sind, nämlich mit Aussagen wie: Der Minister ist für jedes Kind, das zu Schaden kommt, persönlich verantwortlich!, dass sie das vielleicht heute ein bisschen anders sehen – das hoffe ich.

Ich darf Ihnen einige Zahlen zum Unfallgeschehen mit Lkw-Beteiligungen in Österreich präsentieren. Es gab im Jahr 2012 noch 77 Unfälle mit Lkw-Beteiligung, bei denen Menschen getötet worden sind. Im Jahr 2017 waren es 52. Die Zahlen für 2018 liegen noch nicht vor, weil da jeweils auch die Unfallursachen mituntersucht werden. Auch zu dem tragischen Unfall, den wir in den letzten Tagen diskutiert haben, wird in den nächsten Wochen der Bericht vorliegen und werden dann auch Unfallursache oder Unfallursachen bekannt gegeben werden.

Die im Jahr 2017 bei schweren Lkw-Unfällen getöteten Personen waren drei Fahrradfahrer, sechs Fußgänger, acht Personen fuhren einspurige Kraftfahrräder und 35 Unfälle waren im Zusammenhang mit sonstigen Fahrzeugen, das heißt vor allem Pkws. Sehen wir uns nun die Lkw-Unfälle an Kreuzungen an – das betraf alle Unfälle, auch auf den Autobahnen, Schnellstraßen, Bundesstraßen –: Im Kreuzungsbereich kamen im Jahr 2012 bei Lkw-Unfällen 17 Menschen zu Tode. Es hat sich dann Gott sei Dank positiv entwickelt, im Jahr 2016 jedoch wieder negativ, da gab es wieder 17 Personen, die ums Leben kamen, und im Jahr 2017 waren es sieben Personen.

Nun sehen wir uns an, wie es beim Rechtsabbiegen aussieht. Wie viele Personen sind bei Unfällen mit schweren Lkws beim Rechtsabbiegen zu Tode gekommen? – Das waren im Jahr 2012 fünf Personen, es waren im Jahr 2013 zwei, 2014 eine Person, 2015 zwei Personen, 2016 vier Personen und 2017 drei Personen. 2017 wurden also im Straßenverkehr bei Unfällen mit schweren Lkws 52 Menschen getötet, drei davon beim Rechtsabbiegen.

Schauen wir uns nun bitte die rechtliche Situation an! Wir hatten ja einen Lkw-Gipfel, bei dem viele Maßnahmen diskutiert worden sind und der auch sehr sachlich verlaufen ist. Es gab nach diesem Gipfel unterschiedliche Interpretationen, wer dort was gefordert hat. Natürlich haben dort auch Teilnehmer gesagt, wir hätten gerne den verpflichtenden Abbiegeassistenten. Es geht aber darum, ob das die Forderung nach einem nationalen Alleingang ist. Ich möchte Sie bitten, das auch heute bei den Redebeiträgen klarzumachen, welche Variante man bevorzugt. Ich kann nur sagen, ich habe keine Möglichkeit, oder wir haben keine Möglichkeit, das Parlament hat keine Möglichkeit, als EU-Mitglied einen verpflichtenden Abbiegeassistenten vorzuschreiben.

Warum ist das der Fall? – Das System der EU-Typgenehmigung für Fahrzeuge sieht vor, dass Fahrzeuge, die über eine solche Typgenehmigung verfügen und damit auch den harmonisierten, technischen Vorschriften entsprechen, in jedem Mitgliedstaat der EU zum Verkehr zugelassen werden müssen – zugelassen werden müssen! Das heißt, wir haben keine Möglichkeit, zu sagen, wir sehen in Österreich eine andere rechtliche Möglichkeit vor.

Ich darf Sie bitten – all jene, die mir das nicht glauben –, doch gerne mit den Experten des Verkehrsministeriums auch persönlich Kontakt aufzunehmen. Das sind Mitarbeiter, die dort seit vielen, vielen Jahren im Amt sind, echte Experten sind und nicht von mir eingesetzt wurden, sondern von meinen Amtsvorgängern – und auch Sie haben ja als Verkehrsminister, Verkehrsministerinnen, Mandatare in den letzten Jahren diesen Experten vertraut. Eine Verpflichtung zur Ausrüstung neuer Lkws oder zur Nachrüstung bestehender Lkws in Österreich mit Abbiegeassistenten wäre nicht nur nicht konform mit EU-Recht, es würde auch unweigerlich zu einem Vertragsverletzungsverfahren führen. (*Zwischenruf der Abg. Meinl-Reisinger.*)

Während der Ratspräsidentschaft Österreichs ist es gelungen, eine allgemeine Ausrichtung zu erreichen, dass diese Abbiegeassistenten auf EU-Ebene verpflichtend für alle Fahrzeuge eingeführt werden, und zwar 2022 bei der Typengenehmigung und 2024 für alle Neuzulassungen. Jetzt gibt es die Diskussion auf EU-Ebene, ob wir das ein Jahr früher machen können. Viele verwechseln dabei die Zeiträume und glauben, es wäre drei Jahre früher – nein, ein Jahr früher, nämlich bei der Typengenehmigung von 2022 auf 2021 und bei den Neuzulassungen von 2024 auf 2023. Ich würde das sehr begrüßen und bin davon überzeugt, dass auch die Mandatare aus Österreich diesen Weg unterstützen werden.

Die erwähnten Vorschriften betreffen Neufahrzeuge und nicht den Fahrzeugbestand, also jene Lkws, die bereits zugelassen sind. Es könnte auch eine entsprechende Nach-

rüstverpflichtung auf EU-Ebene im rechtlichen Rahmen sichergestellt werden, aber nicht durch einen nationalen Alleingang; auch das würde wieder EU-Recht widersprechen.

Es gibt nun ein deutsches Rechtsgutachten. Wie ist dieses deutsche Rechtsgutachten aus österreichischer Sicht einzuordnen? – Auch hier die Aussage der Experten aus dem Verkehrsministerium, die von meinen Vorgängern und Vorgängerinnen eingesetzt worden sind: Das Gutachten bezieht sich auf die nationale deutsche Rechtslage, daraus lassen sich aber für die österreichische Rechtslage keine Rückschlüsse ziehen – beziehungsweise, um es deutlicher auszudrücken, so die Experten aus dem Verkehrsministerium, ist es für das österreichische Recht völlig irrelevant. Das heißt, für uns lassen sich daraus keine Erkenntnisse gewinnen, die auf unsere Rechtslage umzulegen wären.

Machen wir jetzt ein Gedankenexperiment: Nehmen wir an, wir wären nicht Mitglied der Europäischen Union und könnten völlig frei entscheiden! Wir könnten sagen: So, ein Abbiegeassistent ist nun in Österreich Pflicht! – Wie gehen wir dann mit den ausländischen Lkws um? Das heißt, Lkws aus dem Ausland dürften nicht mehr nach Österreich einfahren beziehungsweise müssten sämtliche Lkws an den Grenzen kontrolliert werden, das heißt, die Grenzen müssten viel strenger kontrolliert werden als heute.

Kommen wir nun zu den Sofortmaßnahmen, die umsetzbar sind, und das war auch das Bemühen beim Lkw-Verkehrsgipfel: herauszuarbeiten, was wir tun können, welche Maßnahmen Österreich setzen kann. – Ich möchte noch einmal betonen, dass der Gipfel sehr konstruktiv geführt worden ist und dass alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer bemüht waren, ihre Lösungsvorschläge einzubringen und auch aufzuzeigen, wie man diese umsetzen kann.

Was machen wir nun? – Sie wissen, es gibt auf Asfinag-Parkplätzen eigene Parkplätze für Lkws, wo es möglich ist, den Spiegel einzustellen. Viele, viele Lkws sind mit falsch eingestellten Spiegeln unterwegs, was den toten Winkel vergrößert. Derzeit gibt es nur zwei solcher Parkplätze. Wir werden das massiv ausbauen und auch mit der Mineralölindustrie Gespräche führen, damit diese Möglichkeit für Lkw-Fahrer und Lkw-Fahrerinnen auch auf Tankstellen besteht. Ich möchte auch eine Lanze für diese Berufsgruppe, die es wirklich schwer hat, brechen, die unter großem Druck steht und sehr viel leisten muss. Wenn ein Unfall passiert, ist die Person zu beklagen, die dabei zu Schaden gekommen ist, aber es ist auch jener Mensch zu beklagen, der am Steuer gesessen ist und ein Leben lang unter diesem Unfall zu leiden hat. (*Beifall bei FPÖ und ÖVP.*)

Eine weitere Maßnahme ist der sogenannte Trixi-Spiegel: Das sind Spiegel, die direkt an den Ampeln angebracht werden. Es gibt ein Modell aus Deutschland, das sehr gut funktioniert, durch das die Unfallzahlen deutlich zurückgegangen sind. Über diesen Spiegel außerhalb des Fahrzeuges kann dann auch der tote Winkel eingesehen werden. Zusätzlich zum Rampenspiegel, den es bei Lkws gleichfalls gibt, durch den man von oben den toten Winkel einsehen kann, kann dann von vorne in diesen Winkel eingesehen werden.

Es gibt einen offenen Call für Verkehrssicherheit, bei dem wir 1 Million Euro für das Forschungsprojekt toter Winkel sofort zur Verfügung stellen.

Wir haben das Projekt Mobileye, das Sie, Herr Abgeordneter Leichtfried, dankenswerterweise ins Leben gerufen haben. Sie haben einmal gefragt, warum das Ergebnis noch nicht vorliegt. Die Ergebnisse werden im April vorliegen, weil im Laufe der Studie Fakten zutage getreten sind, bei denen sich die Experten noch nicht einig sind, **warum** es zu diesen abweichenden Zahlen kommt – es gibt große Unterschiede zwischen Sommerzahlen und Winterzahlen –, deswegen hat sich das Ergebnis einige Wochen verspätet und wird im April vorliegen.

Wir investieren 5 Millionen Euro aus den Mitteln der Asfinag in die Aus- und Weiterbildung der Lkw- und Busfahrer, da auch speziell mit einem Schwerpunkt toter Winkel.

Beim Gipfel gab es auch den Vorschlag, dass wir Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung betreffend den toten Winkel setzen, das heißt, dass bei der Verkehrssicherheitserziehung für die Kinder ganz besonders darauf aufmerksam gemacht wird, welche Gefahren vonseiten der Lkws für Kinder drohen. Auch ältere Menschen haben da aber oft ähnliche Probleme, und auch diesbezüglich wollen wir einen eigenen Schwerpunkt setzen.

Kommen wir nun zur Änderung der Straßenverkehrsordnung: Bei diesem Gipfel haben wir auch eine Änderung der Straßenverkehrsordnung diskutiert, und wir werden auch tatsächlich eine Änderung der StVO vornehmen. Bisher ist es so, dass man an Kreuzungen ein Rechtsabbiegeverbot verordnen kann, aber man kann nicht zwischen Fahrzeugen, die einen toten Winkel haben, und jenen, die keinen toten Winkel haben, differenzieren. Diese Differenzierung wird es in Zukunft geben. Es werden Kreuzungen definiert, die bei einem toten Winkel tatsächlich eine Gefahr für Fußgänger und Fußgängerinnen, für Fahrradfahrer und Fahrradfahrerinnen darstellen. Dann gibt es die Möglichkeit, diese Kreuzungen zu entschärfen, indem beispielsweise die Zebrastreifen verlegt werden, die Haltelinien versetzt werden, die Ampelschaltung verändert wird, Trixi-Spiegel angebracht werden. Wird die Kreuzung nicht entschärft, dann kann dort

ein Rechtsabbiegeverbot für Fahrzeuge verordnet werden, die einen toten Winkel aufweisen. – Darum geht es bei der Änderung der Straßenverkehrsordnung.

Ich darf fairerweise ergänzen, dass bei diesem Gipfel auch Frau Vassilakou eine Änderung der StVO vorgeschlagen hat, aber sie hat einen anderen Vorschlag gehabt, nämlich ganze Stadtteile und Stadtbezirke für Lkws zu sperren. Wir glauben, dass eine zielgerichtete Maßnahme bezogen auf die Kreuzung die bessere ist, weil solche Fahrzeuge sonst gar nicht mehr in die Stadt einfahren können, auch dort nicht, wo keinerlei Gefahr besteht, auch dort nicht, wo man einfach nur gerade durch die Stadt durchfährt – und bitte vergessen Sie nicht, dass auch Waren und Produkte geliefert werden müssen! Daher schlagen wir diese zielgerichtete Maßnahme vor.

Es wird auch oft das Beispiel London gebracht. Ich habe gesagt, es gibt derzeit kein einziges Land auf der ganzen Welt – noch nicht, es wird aber kommen! –, in dem ein Abbiegeassistent verpflichtend vorgeschrieben ist, und dann kommt immer London als Beispiel. Ich darf Ihnen nun sagen, wie London dieses Problem anpackt: Das gilt dort nämlich nur für die City of London, also für einen ganz kleinen Teil der Stadt, und nur für Lkws über 12 Tonnen. Bei uns sprechen wir von Lkws mit 7,5 Tonnen, dort von Lkws über 12 Tonnen.

Die Fahrzeuge werden danach in Kategorien eingeteilt, ob sie eine Rundumsicht haben oder nicht. Bei dieser Kategorieeinteilung werden die Spiegelsysteme nicht berücksichtigt, nur, ob man durch die Fenster eine Rundumsicht hat oder nicht – es gibt ja Busse, bei denen das sehr gut gegeben ist. Das Fahrzeug mit dem größtmöglichen relevanten Raum, also der größtmöglichen Sicht, bekommt fünf Sterne, das schlechteste bekommt keinen Stern. Ab 26. Oktober 2020 dürfen Fahrzeuge der Klasse N3, also solche, die keinen Stern, keine Rundumsicht haben, nicht mehr nach Greater London einfahren, außer sie können ein Safe System aufweisen.

Was ist jetzt dieses Safe System? – Das ist nicht der Abbiegeassistent, sondern Safe System heißt dort: Verkleinerung des toten Winkels durch zusätzliche Spiegel – hier geht es also um Spiegelsysteme –, durch ein Kamerasystem oder durch ein Sensorsystem. – Sie sehen also, dass wir auf europäischer Ebene, auf EU-Ebene weiter sind und mehr erreichen können, als das in der City of London geplant ist.

Ab 26.10.2024, so ist es in London geplant, dürfen Fahrzeuge mit 0 bis 2 Sternen nicht mehr einfahren, außer sie können ein Progressive Safe System aufweisen. Was dieses System ist, wird nicht definiert, sondern es steht, es wird dann alle derzeit noch nicht verfügbaren Technologien berücksichtigen, also das wird dann wohl ein Modell ähnlich

dem Abbiegeassistenten sein, aber erst ab 26.10.2024. Da haben wir auf EU-Ebene schon längst den Abbiegeassistenten verpflichtend eingesetzt.

Ein Mitarbeiter von mir hat ein Schreiben von Willy Matzke bekommen. Willy Matzke ist Ihnen sicherlich als einer der wichtigsten Verkehrsexperten in Österreich bekannt.

Dieser Verkehrsexperte schreibt Folgendes:

„Den ersten Unfall meines Lebens hatte ich vor mehr als 50 Jahren mit einem Müllwagen in Wien, der die Kurve geschnitten und dann buchstäblich über das Vorderteil meines Käfers gefahren war. Natürlich war er schuldig aber ich hatte auch gelernt, dass man einem LKW nicht zu nahe kommen darf, nicht nur wegen des toten Winkels. Ich hab dann auch gleich den LKW Führerschein gemacht und meine Studien tw“ – teilweise – „mit LKW-Fahren finanziert, Kursdienst Wien-Vorarlberg, natürlich noch ohne Tunnel und ohne Inntalautobahn.“

Man darf daher nicht einseitig auf die LKw losgehen oder einseitig Sonderausstattungen verlangen, sondern aufklären statt strafen [...]. Man kann sich auch den Eurotest Schutzwege anschauen, wo ich als damaliger Leiter der ÖAMTC-Verkehrsabteilung [...] auf die Probleme hingewiesen habe. Die Ampelschaltungen sind bewusst auf Konfrontatin“ – Konfrontation – „ausgelegt (siehe Ablehnung der von der Verkehrsabteilung der Wiener Polizei vorgeschlagenen Verbesserung am Wiener Donaukanal). Ich kenne Fälle wo Beamte der MA 46 versetzt wurden, weil sie Verbesserungen vorgeschlagen haben. Auch sind die Wiener Schutzwege schlecht beleuchtet, am besten im Burgenland.“

Ich möchte nicht auf Wien losgehen. (*Abg. Meinl-Reisinger: Schon?! – Rufe bei der SPÖ: Nein!*) Wien leistet sehr viel, was die Verkehrssicherheit anbelangt; aber erlauben Sie mir doch, diesen Absatz vorzulesen, weil ich zeigen will, dass der Lkw alleine nicht das Problem ist.

Der „Kurier“ berichtet am 21. Februar 2019 – und damit komme ich zum Ende meiner Rede – Folgendes:

„Weitere Opfer von Unfällen mit Lkw würden ab sofort auf das Konto von Verkehrsminister Norbert Hofer (FPÖ) gehen. Das sagte der Initiator der Petition für verpflichtende Abbiegeassistenten, Helge Fahrnberger, nach dem Sicherheitsgipfel am Dienstag. Denn die Pflicht zur Auf- oder Nachrüstung der Lkw, um tote Winkel auszuleuchten, kommt vorerst nicht.“ – Ich habe vorher erklärt, warum das der Fall ist.

„Experten, Lkw-Fahrer und auch Mitarbeiter der Wiener MA48 berichteten dem Minister beim Gipfel von großen Problemen mit der derzeit vorhandenen Technik. Die Kameras und Sensoren würden beispielsweise Hydranten nicht von Fußgängern oder Radfah-

tern unterscheiden können und jedes Mal Alarm schlagen.“ Was sagt die Wiener Stadträtin Ulli Sima dazu? – Sie „war sich in diesem Punkt ausnahmsweise mit Minister Hofer einig. „Es wäre unverantwortlich, jetzt schon viel Geld auszugeben, bevor das beste System gefunden ist“, sagt“ Ulli Sima.

Meine Damen und Herren, ich kann nur noch einmal sagen, dass wir alles tun, was rechtlich möglich ist, damit wir den toten Winkel zu einer kleineren Gefahr machen. Wir werden sie nie ganz ausschalten können. Ich habe Ihnen vorher die Zahlen genannt: Im Jahr 2017 sind drei Personen beim Rechtsabbiegen durch schwere Lkws zu Tode gekommen – von insgesamt 52 bei Lkw-Unfällen –, und jede Person, die zu Schaden kommt, ist eine zu viel. Wenn es Kinder betrifft, dann ist das besonders tragisch.

Ich versuche alles, um diese Gefahr zu bekämpfen. Ich würde auch gerne eine Verpflichtung einführen, aber wir sind Mitglied der Europäischen Union und können aufgrund der europaweiten Typengenehmigungen ein Fahrzeug in Österreich nicht einseitig anders zulassen als in anderen Ländern. Wir können Fahrverbote erlassen, das können wir, und zwar Fahrverbote für ganze Stadtbezirke, wie das von Frau Vassilakou vorgeschlagene – das ist die eine Möglichkeit –, oder eben Fahrverbote und Rechtsabbiegeverbote für jene Kreuzungen, die eine Gefahr darstellen. Für diesen Weg haben wir uns entschieden, und ich bitte Sie dabei um Ihre Unterstützung. (*Beifall bei FPÖ und ÖVP.*)

9.33

Präsident Mag. Wolfgang Sobotka: Ich darf die Schülerinnen und Schüler des Bundesrealgymnasiums Tulln recht herzlich bei uns im Hohen Haus begrüßen. – Herzlich willkommen! (*Beifall bei ÖVP, SPÖ und FPÖ.*)

Zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Ottenschläger. – Bitte.