

10.21

Abgeordneter Douglas Hoyos-Trauttmansdorff (NEOS): Herr Präsident! Hohes Haus! Werte Besucherinnen und Besucher auf der Galerie! Ich glaube, was man in dieser Debatte sehr schön gesehen hat, ist, dass uns eine Sache zumindest eint, und das ist die Sorge um die Jüngsten im Straßenverkehr. Das ist durchaus etwas Positives, und das sollte man in dieser Debatte auch einmal herausstreichen.

Darüber hinaus, glaube ich, ist es auch wichtig, zu sagen, warum wir diese Debatte heute hier führen und was der Auslöser dafür ist. Das ist auf der einen Seite natürlich der tragische Unfall, der passiert ist, auf der anderen Seite aber auch, dass viele Bürgerinnen und Bürger gesagt haben: Wir haben da ein Anliegen!, und aufgestanden sind und eine Initiative gestartet haben. Auch das muss man sagen und sich bei den Bürgerinnen und Bürgern, die da ein klares Zeichen setzen und uns auch einen Auftrag mitgeben, bedanken. (*Beifall bei den NEOS.*)

Der Herr Minister hat daraus abgeleitet, am 19.2. einen Lkw-Sicherheitsgipfel abzuhalten. Dazu möchte ich an dieser Stelle sagen, dass ich das für eine wichtige Maßnahme gehalten und auch für gut befunden habe. Frau Kollegin Pfurtscheller hat vorhin angesprochen, dass niemand von uns sagt, dass die Maßnahmen, die da ausgearbeitet werden, auch gut sind: Ja, ich glaube, da gibt es auch einzelne Maßnahmen, die durchaus sinnvoll sind!

Natürlich kann man jetzt, wie es Herr Kollege Kumpitsch gerade gemacht hat, die Frage stellen: Warum ist das nicht früher geschehen?, nur, ganz ehrlich: Sich jetzt herzustellen und zu sagen, die SPÖ-Minister sind die Bösen, weil sie nicht früher reagiert haben, ist natürlich sehr einfach. Wir sind im Hier und Jetzt und wir müssen jetzt die Lehren ziehen und sollten jetzt als Parlament unsere Aufgaben wahrnehmen und Maßnahmen ableiten. (*Beifall bei den NEOS und bei Abgeordneten der SPÖ.*)

Ich habe es auch beim Gipfel schon angesprochen: Ich glaube, es ist wesentlich, da auch auf die europäische Ebene zu schauen. Das heißt nicht, dass wir keine eigene Lösung finden können – ich bin übrigens auch beim Thema Londoner Modell anderer Meinung; ich komme vielleicht nachher noch kurz darauf zu sprechen –, aber natürlich ist das Thema auf europäischer Ebene auch sehr wichtig. Da stellt sich die Frage, warum sich die Bundesregierung, insbesondere wenn es schon seit dem Jahr 2017 eine Studie gibt, die verfolgt wurde, nicht im Rahmen der Ratspräsidentschaft die Frage gestellt hat, ob man da etwas vorantreiben kann, beziehungsweise auch, welche Maßnahmen jetzt gesetzt werden, um eine Lösung vor 2022 beziehungsweise vor 2024 zu erzielen.

Ich glaube, Herr Kollege Hafenecker war es, der gesagt hat: Na ja, wir können jetzt nicht neue Dinge einführen, denn dann muss das alles rückabgewickelt werden! – Die EU-Vorgaben für 2022 beziehen sich auf neue Fahrzeugtypen, jene für 2024 auf neu zugelassene Lkws; dementsprechend sind alle, die jetzt zugelassen sind und davor zugelassen werden, nicht betroffen. Wenn Sie all diese Umrüstungskosten hier als Argument angeführt haben: Das ist einfach nicht wahr.

Wir haben dementsprechend mit der SPÖ und mit JETZT einen gemeinsamen Antrag eingebbracht, um auch klar zu signalisieren, dass es notwendig ist, schnell Maßnahmen zu setzen, und dass es auch notwendig ist, auf europäischer Ebene Maßnahmen in die Wege zu leiten. Wir dürfen nicht vergessen, dass jeder zweite Lkw, der in Österreich unterwegs ist – da sind viele im Transit unterwegs, das ist mir bewusst, aber dennoch –, ausgeflaggt ist, also kein österreichisches Kennzeichen hat, und natürlich hört dieses Problem für uns nicht an der Grenze auf. Ich glaube auch, dass es als Europäer durchaus eine Frage für uns sein muss, wie es den Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr auch in unseren europäischen Nachbarstaaten geht. Wir alle fahren auf Urlaub et cetera, also ist es ja nicht so, dass die Welt bei uns an den österreichischen Grenzen endet, wie es immer wieder dargestellt wird; dementsprechend ist es wichtig, auch größer als die nationale Ebene zu denken.

Sie haben das Beispiel London angeführt und haben gesagt: Wir können das nicht machen, und das ist ein schlechtes Projekt, weil die erst 2024 dran sind! – Was hindert uns in Österreich daran, ein ähnliches Projekt aufzusetzen, eben mit Türen, die bis unten verglast sind, und, wenn das nicht möglich ist, wenn dieser Rundumblick eben nicht gewährleistet ist, Maßnahmen für Assistenten zu setzen? Was hindert uns daran, so etwas einzuführen und die Deadline eben nicht erst 2024 zu setzen – was ich auch für wenig ambitioniert halte –, sondern früher? Diese Frage haben Sie nicht beantwortet. Ich sehe da kein Hindernis, und dementsprechend könnte man durchaus das Londoner Modell als Vorbild nehmen und einfach früher Maßnahmen einleiten.

Am Ende des Tages ist auch nicht unwichtig, dass man hier eine Berufsgruppe beleuchtet, über die, glaube ich, noch gar nicht gesprochen wurde, und das sind die 80 000 Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer, die wir in Österreich haben, die teilweise natürlich auch mit einem sehr unguten Gefühl im Straßenverkehr unterwegs sind.

Manche haben sich bei mir gemeldet, ich habe einige E-Mails von ihnen bekommen, in denen sie sagen: Ja, wir fühlen uns auch unsicher, wir haben jetzt ein ungutes Gefühl, wenn wir rechts abbiegen! – Auch das muss man beleuchten und auch darüber muss

man nachdenken, wenn man solche Maßnahmen setzt, weil es auch darum geht, dass sie ein besseres Gefühl im Verkehr haben. (*Beifall bei den NEOS.*)

Es ist daher, glaube ich, essenziell, dass wir hier schnell handeln, dass wir hier schnell Maßnahmen einleiten und uns nicht auf der Insel der Seligen bewegen und sagen: Nein, alles, was hinter unseren Grenzen liegt, ist nicht unser Thema!, dass wir hier auch die europäische Ebene mitnehmen und dass Sie auch auf europäischer Ebene Maßnahmen einleiten. – Danke schön. (*Beifall bei den NEOS.*)

10.26

Präsident Mag. Wolfgang Sobotka: Zu Wort ist dazu niemand mehr gemeldet, die Debatte ist daher geschlossen.