

13.19

Bundesrat Dipl.-Ing. Dr. Adi Gross (Grüne, Vorarlberg): Frau Präsidentin! Hohes Haus! Herr Staatssekretär! Wie wichtig Unterwegskontrollen sind, sieht man sehr eindeutig an der Statistik in diesem Bericht. Es ist durchaus erschreckend, was da alles auf den Straßen herumfährt und in welchem Umfang die Fahrer unter Druck stehen und Ruhebestimmungen nicht einhalten beziehungsweise nicht einhalten können.

Im Jahr 2020 wurden rund 120 000 Fahrzeuge mit Verdacht auf technische Mängel einer sogenannten anfänglichen technischen Unterwegskontrolle unterzogen. Fast 17 000 Fahrzeuge wurden dann in der Folge einer, wie man das nennt, gründlicheren technischen Unterwegskontrolle unterworfen. Dabei wurden von diesen 17 000 wiederum 9 900 ausfindig gemacht, die dermaßen massive Mängel hatten, dass sie nicht mehr verkehrs- und betriebssicher waren. Diese Fahrzeuge müssen dann vor einer weiteren Verwendung entsprechend repariert werden. Von diesen 9 900 wiesen über 3 600 Fahrzeuge sogar Mängel mit Gefahr im Verzug auf. Das bedeutet, die Mängel sind so schwerwiegend, dass jedwedes Weiterfahren nicht möglich ist und die Nummerntafeln vor Ort abgenommen werden.

Das zeigt übrigens auch die hohe Effizienz der Kontrollen in Österreich. Von den 17 000 Fahrzeugen, die einer gründlichen Kontrolle zugewiesen wurden, hatten wie erwähnt 9 900 schwere Mängel. Das sind 60 Prozent. Das zeigt also auf, dass die anfängliche Stichprobenkontrolle sehr professionell durchgeführt wird.

Neben der technischen Kontrolle spielt die Überwachung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr eine wichtige Rolle bei den Kontrollen von Lastkraftwagen. So wurden 2020 circa 73 000 Fahrer mit in Summe 1,2 Millionen Arbeitstagen kontrolliert. Leider wurden dabei sehr viele Verstöße gegen diese Sozialvorschriften festgestellt. Da geht es vor allem um Lenkzeiten, um Ruhezeiten und auch um Manipulation an den Kontrollgeräten. Das – und es ist mir wichtig, das zu betonen – ist allerdings weniger den Fahrern zuzuschreiben, sondern den Arbeitsbedingungen und dem Zeitdruck, unter dem sie stehen. Also wäre auch dort entsprechend anzusetzen.

Es zeigt sich zweifelsfrei, welche Bedeutung die Unterwegskontrollen für die Sicherheit haben, denn nach wie vor ist der Blutzoll auf Österreichs Straßen hoch – zu hoch. Trotz geringem Verkehrsaufkommen 2020 gab es immer noch 344 Tote und über 38 000 verletzte Menschen.

Unterwegskontrollen sind auch wichtig für Umwelt und Klimaschutz, da auch die Abgasrückhaltesysteme und -reinigungssysteme untersucht werden. Leider kommen bei

den sogenannten Adblue-Systemen immer wieder Manipulationen vor, es wird immer wieder versucht, sie zu umgehen.

Es zeigt sich auch, wie wichtig diese Kontrollen für eine Gruppe sind, die ohnehin sehr harte Arbeitsbedingungen hat. Die Kontrollen erfolgen zum Schutz der FahrerInnen, auch wenn es vielleicht im ersten Moment nicht so aussieht, und zwar doppelt: Es geht um die Sicherheit der Fahrzeuge, die sie lenken – sie sind ja nicht ihr Eigentum –, und es geht um die Einhaltung der Ruhebestimmungen. Natürlich dürfen die Fahrer und Fahrerinnen nicht zum Buhmann gemacht werden, das ist völlig klar. Der Grund liegt schon woanders: Es liegt an den Spediteuren und an dem extremen Druck, unter dem sie stehen. Man sieht übrigens in der Statistik sehr schön, dass Verstöße gegen die Ruhezeiten vor allem bei Fahrern aus anderen EU-Staaten festgestellt werden. Sie sind am stärksten betroffen. Da darf man getrost annehmen, dass das in einem großen Ausmaß vor allem sogenannte scheinselfständige Fahrer aus Oststaaten sind, die unter ganz, ganz miserablen Bedingungen arbeiten müssen. Jedenfalls ein Danke an die Leute vor Ort, da wird gute Arbeit gemacht. Es ist ja auch ein Job, der nicht immer so lustig ist.

Noch kurz zum Verkehrstelematikbericht, der zugegeben sehr technisch daherkommt. Es ist wahrlich ein spannender Bericht, der einen Blick in die Zukunft erlaubt, in die Zukunft der Mobilität, weil kaum ein anderes Feld so von der fortschreitenden Digitalisierung betroffen ist. Da geht es um Verkehrssteuerung und -lenkung, um Kommunikations-, Ortungs- und Navigationssysteme, um Bezahlssysteme und so weiter. Dieser Bericht ist durchaus eine Fundgrube und zeigt eindrücklich, was sich da in Österreich alles tut.

Ich greife zwei Projekte kurz heraus, um sie auch ein bisschen aus der Abstraktion zu holen. Das erste Projekt kommt auch noch ein bisschen sperrig daher, das sind die sogenannten Cooperative Intelligent Transport Systems, das Kürzel – auf Deutsch ausgesprochen – C-ITS kann man sich vielleicht merken, Sie werden in Zukunft mit Sicherheit davon hören. Dabei geht es darum, dass Fahrzeuge auf der Straße miteinander kommunizieren – und nicht nur das. Es kommunizieren also nicht nur die Fahrzeuge miteinander, sondern sie empfangen auch Informationen von Sensoren, die am Straßenrand oder an der Straßeninfrastruktur angebracht sind und Informationen in die Fahrzeuge einspeisen.

Das heißt ganz praktisch zum Beispiel, dass man im Auto informiert wird, wenn einer der vorausfahrenden Wagen plötzlich abbremst. Das wird sofort in der Informationskette weitergegeben, und man wird am Armaturenbrett gewarnt. Theoretisch könnte es so weit gehen, dass dann das Auto zum Beispiel automatisch

abbremst. Oder man wird informiert, wenn sich ein Fahrzeug auf der falschen Spur befindet, Stichwort GeisterfahrerInnen beispielsweise. Es können zwischen den Autos Informationen weitergereicht werden. Jenes weiter vorne kann genau angeben, in welcher Distanz sich ein Stau befindet, mit welcher Geschwindigkeit man sich nähert, wie lange dieser Stau ist und so weiter. Oder man wird darüber informiert, in welcher Distanz und auf welcher Seite sich eine Fahrbahnverengung befindet. Das ist besonders wichtig bei schlechter Sicht. Es gibt immer wieder Unfälle, bei denen Autos in Baustellenabgrenzungen hineinfahren und dabei auch Menschen verletzen, die dort arbeiten. Die Asfinag ist sehr intensiv dabei, diese Einrichtungen einzubauen und die Systeme entsprechend auszustatten. Das können außerdem Infos über Ampelphasen, über Geschwindigkeitsbeschränkungen, über den Status vor Eisenbahnkreuzungen und so weiter sein, viele Dinge. Das dient dem Stressabbau, aber natürlich vor allem der Verkehrssicherheit.

Ein zweites Beispiel aus den vielen Projekten hat auch ein englisches Kürzel: GIP4Radrouting, eine sehr schöne Sache, eine nette Sache, die auch an Bedeutung gewinnen wird. Erstmals wird es in Österreich ein eigenes Radrouting für Fahrräder geben. Tirol ist übrigens Pilotbundesland. Da gibt es einheitliche Basisdaten zu Radwegen, Radrouten, Radwanderwegen, Mountainbikerouten, Rennradrouten und so weiter. Diese werden standardisiert und in einer hohen Qualität von einer neutralen Plattform zur Verfügung gestellt. Da gibt es auch eine detailgenaue Erfassung der Straßenquerschnitte. Man weiß dann beispielsweise genau, auf welcher Seite die Radstreifen sind, erhält Infos über Straßenbeläge und so weiter.

Das ist eine sehr schöne und wichtige Sache, weil Radfahren ein sehr großes Potenzial hat. Das wird immer noch unterschätzt. Über 60 Prozent aller Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, sind unter zehn Kilometer lang. Das ist schon eine riesige Verkehrsmenge, und das sind Distanzen, die man mit dem Rad ganz wunderbar bewerkstelligen kann, vor allem jetzt mit den E-Bikes. Solche Navisysteme sind natürlich ganz wichtig, weil Mobilität etwas Besonderes ist. Mobilität ist ein Grundbedürfnis und muss frei sein. Sie muss ökologisch und leistbar sein. Das braucht vor allem eine Veränderung des Modal Split: weg vom Auto, weil es das Teuerste ist, hin zum Fahrrad. Diese digitalen Telematiksysteme können das sehr gut unterstützen und sind ein wichtiger Baustein. – Danke. *(Beifall bei den Grünen und bei BundesrätInnen der ÖVP.)*

13.28

Vizepräsidentin Mag. Christine Schwarz-Fuchs: Vielen Dank.

Als Nächste zu Wort gemeldet ist Frau Bundesrätin Ing. Judith Ringer. Ich erteile dieses. – Bitte.