

19.08

Bundesrat Dipl.-Ing. Dr. Adi Gross (Grüne, Vorarlberg): Frau Präsidentin! Werte Kolleginnen und Kollegen! Noch ein bisschen etwas zur Novelle, die jetzt diskutiert wird: Es geht im Wesentlichen um die Umsetzung von EU-Recht, vor allem der Richtlinie über die Grundqualifikation und Weiterbildung der FahrerInnen bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- und Personenverkehr.

Ziel dieser Änderung ist eine europaweite Vereinheitlichung von Qualitätserfordernissen für FahrerInnen im Straßengüterverkehr und in der Personenbeförderung und für die Konzessionsvergabe und die Implementierung entsprechender europawweiter Datenbanken, zum Beispiel im Berufskraftfahrerregister.

Was ist das Ziel dieser ganzen Sache? – Es soll eigentlich die Arbeit erleichtern, auch wenn sicher ein Anfangsaufwand zu bewältigen ist. Nicht vergessen darf man ja, dass ein relevanter Teil des Güterverkehrs in Europa grenzüberschreitend ist. Die Idee ist, dass die in einem europäischen Land erteilte Konzession auch in anderen Ländern gilt und sie auch leicht zu überprüfen ist.

Es geht ja nicht darum, Schikanen für die Spediteure und schon gar nicht für die FahrerInnen aufzubauen, die sollen sich einfacher in Europa bewegen können. Natürlich geht es indirekt auch um die Verkehrssicherheit, die durch einheitliche Qualifikationen und eine erleichterte Kontrolle durch die Datenbank verbessert werden kann und soll – nur als Stichwort nenne ich zum Beispiel den jährlichen Bericht über die Vor-Ort-Kontrollen, den wir diskutieren.

Ein vielleicht kleiner, aber wichtiger Punkt zum Schutz der AnrainerInnen in dieser Gesetzesnovelle ist, dass bei Konzessionserteilungen für schwere Kraftfahrzeuge – wohl gemerkt – über 3,5 Tonnen die erforderlichen Abstellplätze nachzuweisen sind, und zwar außerhalb von Straßen mit öffentlichem Verkehr. Das ist ein wichtiger Punkt. Allerdings gibt es dabei – und das ist auch richtig so – große Spielräume, wo diese sein können oder müssen. Das kann in anderen Gemeinden sein, das kann auch in angrenzenden Verwaltungsbezirken sein. Diese Anpassungen machen Sinn und sind sicher eine Verbesserung. Der Güterverkehr, der auf der Straße abgewickelt wird, soll möglichst glatt über die Bühne gehen.

Verkehrspolitisch bleibt selbstverständlich wichtig, möglichst viel des Güterverkehrs auf die Schiene zu bringen. Der Mobilitätsmasterplan 2030 sieht immerhin Klimaneutralität bis 2040 vor, und schon deshalb ist eine kräftige Verlagerung unabdingbar, auch aus dem Aspekt des Schutzes der AnrainerInnen heraus – ich erinnere da zum Beispiel an

die Belastung der Menschen etwa im Tiroler Inntal, auf der Brennerstrecke. Ebenso ist es eine wichtige Maßnahme zur Reduktion des Flächenverbrauchs. Dafür ist der ÖBB-Rahmenplan eine ganz wichtige Maßnahme, im Zuge dessen in einem nie dagewesenen Ausmaß Mittel investiert werden, um eben die Schieneninfrastruktur zu verbessern, denn sonst wird es natürlich auch schwierig, entsprechende Verlagerungen auf die Schiene vorzunehmen.

Im Übrigen – auch das sei nicht vergessen – ist die Bahn wesentlich kostenstabiler als der Straßengüterverkehr, übrigens auch im Personenverkehr, gerade mit Blick auf die stark gestiegenen Dieselpreise. Vielleicht ist das ja jetzt auch ein Schub für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn, jedenfalls einmal soweit die entsprechenden Kapazitäten da sind. – Danke. *(Beifall bei den Grünen und bei BundesrätInnen der ÖVP.)*

19.12

Vizepräsidentin Sonja Zwatzl: Als Nächste ist Frau Bundesrätin Barbara Tausch zu Wort gemeldet. – Bitte.