

11.40

Bundesrat Michael Bernard (FPÖ, Niederösterreich): Herr Vizepräsident! Herr Minister! Kollegen im Bundesrat! Sehr geehrte Damen und Herren hier im Saal und vor den Bildschirmen! Eines vorweg: Gemeinsame Maßnahmen und Ziele, um für Sicherheit im Straßenverkehr zu sorgen und gleichzeitig menschenwürdige Arbeitsbedingungen für die Lkw-Chauffeure zu gewährleisten, sind, so denke ich – und wahrscheinlich alle hier im Saal –, oberste Priorität.

An dieser Stelle möchte ich mich bei allen Lkw-Chauffeuren bedanken, die trotz Kontrollschungels, zu dem ich nachher noch kommen werde, tagtäglich dafür sorgen, dass wir ein lebenswertes Leben genießen können, dass zum Beispiel alle Waren in den Lebensmittelgeschäften angeliefert sind, der Treibstoff an den Tankstellen angeliefert ist, dass die Müllentsorgung erledigt ist.

Bedanken möchte ich mich auch bei den Polizeibeamten, die mit ihrem Dienst ebenfalls einen großen Beitrag zur Sicherheit leisten.

Gerade in diesem Punkt, um den es in dem bei diesem Tagesordnungspunkt zu behandelnden Gesetz geht, ist es aber wichtig, diese zwei Berufsgruppen, die, wie beschrieben, wesentlich zum Funktionieren unseres Landes beitragen, nicht gegeneinander aufzuhetzen und die Rahmenbedingungen menschlicher zu machen. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Nun zu den Daten und Fakten: Beantwortet wurden meine Fragen zu dem Thema im Ausschuss ja nicht, aber dazu komme ich noch. Es waren insgesamt 13 Fragen, interessanterweise mit zweierlei Antwortschreiben – dazu komme ich dann auch noch.

Eine der Fragen war: Bei mindestens wie vielen Fahrzeugen sind in Österreich laut geltendem Gesetz im Schwerverkehrsbereich Kontrollen durchzuführen? – Gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2014 „entspricht die Gesamtzahl der anfänglichen technischen Unterwegskontrollen in der Union in jedem Kalenderjahr mindestens 5 % der Gesamtzahl dieser Fahrzeuge, die in den Mitgliedstaaten zugelassen sind“. 2003 waren in Österreich 154 237 Fahrzeuge im Anwendungsbereich der Richtlinie zugelassen. Das ergibt eine Mindestzahl an anfänglichen technischen Unterwegskontrollen von etwa 7 700.

Meine zweite Frage war: Bei wie vielen Fahrzeugen wurden in Österreich laut geltendem Gesetz im Schwerverkehrsbereich Kontrollen durchgeführt? – Im Jahr 2023 – man höre und staune – nicht 7 700, nicht 10 000, sondern 132 399 Kontrollen. Also ich denke, es gibt kein anderes EU-Land, welches dieses EU-Gesetz in dieser Form übererfüllt.

Wer sind die Leidtragenden? – Die Fahrzeuglenker, die, anstatt zu Hause bei der Familie zu sein, bis zu 2 Stunden Aufenthalt bei einer Kontrolle haben, und die Unternehmer, die aufgrund dieser Überkontrollen zusätzliche Kosten bei den Transportaufträgen haben.

Wenn man sich die Zahlen, die ja dann im Nachhinein geliefert worden sind, und die Beanstandungen dazu im Detail ansieht – zur Erinnerung: 7 700 Kontrollen wären vorgeschrieben, 132 399 wurden gemacht –, dann zeigt sich: Bei den wöchentlichen und täglichen Ruhezeiten, die ja immer wieder angesprochen werden, die für die Sicherheit im Straßenverkehr ausschlaggebend sind, gibt es so gut wie keine Beanstandungen. Auch bei den wöchentlichen Lenkzeiten, die ebenfalls für die Sicherheit im Straßenverkehr ausschlaggebend sind, sind die sogenannten Zuwiderhandlungen trotz der Überkontrolle äußerst geringfügig.

Nun kommen wir aber zu den Problemen, die uns in Österreich aufgrund falscher Verkehrspolitik, falscher Umsetzungspolitik, die aber vermeidbar wäre, vor ein immer größeres Problem stellen, welches lautet, dass sich viele Lkw-Chauffeure von diesem Beruf verabschieden. Zur Frage, warum: Im Zusammenhang mit den Fahrtunterbrechungen, wie aufgelistet, gibt es 6 001 Verfehlungen der Lkw-Chauffeure, welche bei österreichischen Unternehmen beschäftigt sind, und zum Vergleich 22 271 von bei ausländischen Unternehmen beschäftigten; bei den täglichen Lenkzeiten, die eng damit verknüpft sind, lauten die Zahlen: 2 455 österreichisch, 14 789 ausländisch.

Es gibt aber eine Überbestrafung, obwohl dies – und ich werde es dann noch erklären – nicht im Zusammenhang mit der Sicherheit steht. Da liegt das Problem. Verstöße werden nach Schwere in vier Kategorien – schwerste Verstöße, sehr schwere Verstöße, schwere Verstöße und geringfügige Verstöße – aufgeteilt.

Die Überziehung der zulässigen ununterbrochenen Lenkzeit – die beträgt, zur Erklärung, 4 Stunden 30 – um bis zu 30 Minuten vor einer Fahrtunterbrechung ist ein geringfügiger Verstoß. Jetzt frage ich Sie, Herr Minister: Wissen Sie, welchen Betrag der Lkw-Chauffeur, wenn er bis zu 30 Minuten überzieht – wir reden da nicht von 2 Stunden, 3 Stunden, 4 Stunden, sondern von bis zu 30 Minuten –, bezahlen muss? Wissen Sie es? – Wahrscheinlich nicht. 150 Euro für ein Mal 5 Minuten, 7 Minuten, 10 Minuten länger fahren.

Stellen Sie sich den Lkw-Chauffeur vor, der im tagtäglichen Verkehrschaos – verschuldet natürlich auch wesentlich durch die Vorgängerregierung von Schwarz-Grün, durch den Nichtausbau oder -neubau von Straßen – fünf Tage pro Woche mit der Angst im Nacken – die Kontrolle kann 56 Tage lang rückwirkend erfolgen –, bestraft zu werden, unterwegs ist!

Nur ein Beispiel: Nehmen Sie die Südosttangente! Können Sie, Herr Minister, mir sagen, ob Sie einschätzen können, ob Sie 5, 10 oder mehr Minuten auf der Südosttangente im Stau stehen, wo sich tagtäglich ich weiß nicht was alles abspielt? – Ich glaube, niemand kann es.

Es ist aber nicht nur der fehlende Straßenausbau, sondern es sind auch die fehlenden Rastplätze. Die bestehenden sind meistens überfüllt. Aufgrund dessen bleiben Lkw-Chauffeure bereits in Pannenbuchten auf Autobahnen und so weiter stehen. Das stellt meiner Meinung nach ein wesentlich höheres Sicherheitsrisiko dar, als wenn ein Lkw-Chauffeur seine Pause um bis zu 30 Minuten verschiebt.

Darum sind wir Freiheitliche der Meinung, es wäre richtig, diese sogenannten geringfügigen Verstöße straffrei zu stellen, auch vor dem Hintergrund, wie beschrieben, dass die jetzige Regelung größere Sicherheitsrisiken darstellt und viele Lkw-Chauffeure finanziell massiv belastet. So wie ausführlich beschrieben, wäre es enorm wichtig, endlich die durch die schlechteste Verkehrsministerin aller Zeiten – momentan hat sie eh mit einer Ministeranklage zu tun – namens Gewessler gestoppten Straßenprojekte wieder aufleben zu lassen.

Sie, Herr Minister, und diese Bundesregierung tragen die Verantwortung für die Sicherstellung des Neubaus und der Fertigstellung von Autobahnen und Schnellstraßen, die bereits im Bundesstraßengesetz 1971 aufgenommen sind. Es ist uns wichtig, dass die wichtigen Straßenprojekte jetzt umgesetzt werden.
(Beifall bei der FPÖ.)

Aufgrund dessen stellen Bundesrat Bernard Michael und weitere Unterfertigte folgenden Entschließungsantrag:

Entschließungsantrag

der Bundesrät:innen Michael Bernard, Kolleginnen und Kollegen betreffend
„Wichtige Straßenbauprojekte jetzt umsetzen“

Der Bundesrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Innovation, Mobilität, und Infrastruktur, wird aufgefordert die Umsetzung der im Bundesstraßengesetz 1971 genannten Straßenbauprojekte rasch sicherzustellen“

Jetzt komme ich noch zu dem Verkehrsausschuss. Es war so, dass ich als Verkehrsausschussvorsitzender gemeinsam mit Frau Bachmann festgestellt habe, es wird anscheinend kein Experte zur Ausschusssitzung kommen. Natürlich waren wir alle im Ausschuss nicht sehr begeistert, weil es ja schon der Würde des Hauses entsprechen würde, dass Sie als zuständiger Minister schauen, dass Experten aus Ihrem Haus ins Parlament zur Verkehrsausschusssitzung kommen.

Dann haben wir vereinbart, dass wir in E-Mails zusammenfassend Fragen stellen. Ich habe auch die Fragen an Frau Bachmann geschickt, damit sie diese weiterleitet, und sie hat sie weitergeleitet. Im Endeffekt habe ich dann komischerweise gestern am späteren Nachmittag eine Antwort als Bundesrat – als normaler (*allgemeine Heiterkeit*) – bekommen; heute in der Früh habe ich sie als Vorsitzender des Verkehrsausschusses bekommen. Der Unterschied liegt in der Frage 13. Die Frage 13, das war meine letzte, hat gelautet: „Warum kam zum heutigen Verkehrsausschuss am 08.04.2025 14 Uhr 30 kein Experte aus dem Ministerium?“ Die Frage war beim ersten Schreiben, das ich gestern am Nachmittag bekommen habe – ich sage jetzt die Namen der Personen wegen des Datenschutzes nicht, denn die können nichts dafür, weil sie ja wenigstens geantwortet haben –, unbeantwortet geblieben. Die Antwort, die heute in der

Früh an den Vorsitzenden des Ausschusses gekommen ist, war, dass es sich „aus terminlichen Gründen“ nicht ausgegangen ist. – Ich kann mir nicht vorstellen, dass im ganzen Verkehrsministerium kein Experte aufzutreiben ist, der ins Parlament entsandt wird. *(Zwischenruf der Bundesrätin **Doppler** [FPÖ/Sbg.])*

Wie gesagt, ich bin ein Mensch, der sagt, okay, das war der erste Fehler des Herrn Verkehrsministers. Ich warte auf die nächsten. Dann werden wir das dementsprechend anders behandeln und werden laut § 33 warten, die Sitzung unterbrechen und abwarten, bis dann irgendeiner von den Experten kommt. – Danke. *(Beifall bei der FPÖ.)*

11.51

Der Gesamtwortlaut des Antrages ist unter folgendem Link abrufbar:

RN/37.1

[TOP3 Unselbständiger Entschließungsantrag: Wichtige Straßenbauprojekte jetzt umsetzen von Michael Bernard](#)

Vizepräsident Michael Wanner: Der von den Bundesräten Michael Bernard, Kolleginnen und Kollegen eingebrachte Entschließungsantrag betreffend „Wichtige Straßenbauprojekte jetzt umsetzen“ ist genügend unterstützt und steht demnach mit in Verhandlung.

Weiters zu Wort gemeldet ist Frau Bundesrätin Jakl. Ich erteile es ihr. *(Bundesrat **Schreuder** [Grüne/W]: Jagl!) – Jagl, Entschuldigung.*