

22.23

Bundesrätin Simone Jagl (Grüne, Niederösterreich): Danke schön noch einmal, Herr Vorsitzender! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Einige der Änderungen in dieser Novelle sind tatsächlich sinnvoll: die elektronischen Prüfnachweise für Fahrtenschreiber, bessere Kontrollmöglichkeiten bei Lenk- und Ruhezeiten oder notwendige Anpassungen bei der Fahrlehrerausbildung. Das Kernstück der Novelle ist aber die Umstellung der sogenannten Pickerlfristen: Die bisherige 3-2-1-Regelung – das heißt nach Kauf des Fahrzeuges beim ersten Mal drei Jahre, dann zwei Jahre und ab dann ein Jahr – wird jetzt auf 4-2-2-2-1 umgestellt, das heißt, die jährliche Überprüfung beginnt damit nicht mehr bereits ab dem sechsten, sondern erst ab dem elften Jahr. Gleichzeitig wird die bisherige viermonatige Toleranzfrist nach dem Stichtag vollständig gestrichen. Die Begutachtung ist künftig nur noch in den vier Monaten vor dem vorgesehenen Monat möglich.

Man kann über längere Prüfintervalle tatsächlich sachlich diskutieren, man kann auch darüber diskutieren, ob moderne Fahrzeuge in ihren ersten Jahren tatsächlich jedes Jahr überprüft werden müssen. Was man aber nicht als großen Entbürokratisierungsentwurf oder -wurf verkaufen kann, ist eine Regelung, die für rund zwei Millionen Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter zunächst einmal neuen Aufwand und zusätzliche Kosten verursacht.

Laut Berechnungen des ÖAMTC entstehen nämlich durch diese Umstellung insgesamt den Fahrzeughalterinnen und -haltern Kosten in der Größenordnung von rund 23 Millionen Euro. Gerade hier hätte sich eine echte Modernisierung angeboten. Warum muss im Jahr 2027 überhaupt noch eine überteuerte

physische Plakette ausgetauscht werden, wenn die Begutachtungsdaten ohnehin in einer zentralen Datenbank gespeichert sind? Warum wird nicht endlich über eine digitale, unbürokratische Lösung nachgedacht? Digitalisierung wäre echte Entbürokratisierung. Eine neue Plakette um einen Plakettenpreis von 10 Euro plus ist es nicht. Die Übergangsregelung macht es zwar etwas praktikabler, aber einfacher ist sie trotzdem nicht geworden.

Besonders kritisch sehen wir auch eine zweite Sache, die geändert wird, nämlich dass höhere Gewichtsgrenzen für bestimmte Bau- und Baustellenfahrzeuge gelten werden. Künftig dürfen nämlich Kraftwagen mit Anhänger und Sattelfahrzeuge unter bestimmten Voraussetzungen bis zu 42 Tonnen wiegen. Als Begründung werden positive Klima-, Standort- und Beschäftigungseffekte angeführt. Was dabei geflissentlich ausgeblendet wird: Schwerere Lkws belasten Straßen und Brücken stärker. Die Vorteile erhalten einzelne Unternehmen, die Reparatur der Straßen zahlt aber die Allgemeinheit. Gewinne werden privatisiert, Straßenschäden sozialisiert.

Auch bei anderen Punkten bleibt vieles ungeklärt. Ich habe meinen Kolleginnen aber versprochen, dass ich mich kurz halte, und gehe auf diese Punkte jetzt nicht mehr ein.

Alles in allem: Solche wesentlichen Änderungen gehören tatsächlich ordentlich vorbereitet, begutachtet und parlamentarisch beraten – und nicht in einem Abänderungsantrag in letzter Minute mitgeliefert.

Sehr geehrter Herr Bundesminister, das ist inzwischen die zweite große Verkehrsgesetzesnovelle, die selbst nach einer in letzter Sekunde erfolgten umfangreichen Änderung unserer Meinung nach noch immer nicht fertig

durchdacht wirkt. Wir sind für sinnvolle Digitalisierung, wir sind für einfachere Verfahren, wir sind auch bereit, Prüfintervalle aufgrund nachvollziehbarer technischer und sicherheitsbezogener Daten neu zu bewerten, aber Entbürokratisierung darf nicht heißen: weniger Aufwand für Interessenverbände, aber mehr Kosten und Verwirrung für die Bevölkerung.

Deshalb werden wir dieser Novelle nicht zustimmen. – Danke schön. *(Beifall der Bundesrätin **Hauschildt-Buschberger** [Grüne/OÖ].)*

22.27

Vizepräsident Silvester Gfrerer: Weiters zu Wort gemeldet ist Herr Bundesrat Dominik Reisinger. Ich erteile es.