

13.54

Bundesrat Peter Samt (FPÖ, Steiermark): Danke, Frau Präsidentin! Frau Minister! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Geschätzte Zuseher hier im Saal und vor den Bildschirmen! Österreich will ein internationales Übereinkommen zur Dekarbonisierung des Schiffsverkehrs mittragen. Jetzt kann man wieder sagen, das ist ein Orchideenthema der EU, aber bei genauem Hinschauen stellt man dann fest, dass es bei der Erweiterung des bestehenden Übereinkommens aus dem Jahr 1973 und dem Protokoll aus 1997 um einen angefügten Teil, nämlich die Anlage VI, geht, dem Österreich bis jetzt noch nicht beigetreten ist, weil er auch neu ist. Es dürfte eine sich ändernde Anlage sein, so wie es aussieht, und zwar ist es eine ziemlich detaillierte Vorschrift, wenn man so will, oder eine Anleitung für den Umbau von Schiffen, die auf den Weltmeeren fahren – es ist, das haben wir erfragt, keine Binnenschifffahrt davon betroffen –, die also vor allem Schiffe mit mehr als 400 Bruttoregistertonnen betrifft, und Österreich will da eben auch – oder kann, nicht will; oder will schon, aber kann nur dann – bei Änderungen stimmberechtigt sein, wenn es bis dorthin Vertragspartei des Protokolls aus 1997 wird und die Anlage VI dieses Marpol-Übereinkommens hier bei uns ratifiziert wird.

So, das heißt, wir wollen in weiterer Zukunft mitentscheiden können, wie die Dekarbonisierung des internationalen Schiffsverkehrs oder der Schifffahrt funktionieren soll. Wenn man darüber nachdenkt, kann man sagen, es ist ein nettes Ansinnen der EU, aber wenn ich jetzt an chinesische oder auch

amerikanische Transportflotten denke, dann bin ich mir nicht ganz sicher, ob die davon sehr viel halten werden.

Warum das ein Schritt ist, der wichtig ist: Wer sich damit beschäftigt, weiß, dass sich die meisten Transportschiffe mit Schwerölmotoren bewegen, Schweröl, das nach seiner Verbrennung dann ungebremst in die Atmosphäre geblasen wird – und es geht ausschließlich darum, also nicht um das, was dann alles noch ins Wasser kommt. Man weiß dann auch, dass das wahrscheinlich ein sehr teures und ein langwieriges Unterfangen ist. Es ist ja in Aussicht genommen, dieses Ziel bis 2050 erreicht zu haben. Wie genau dieses Ziel dann wirklich erreichbar sein wird, ist schwierig, weil diese Umbauten von den bestehenden Millionen von Schiffen, würde ich sagen – oder mehr – ein sehr aufwendiger Prozess sein werden. Viele werden nicht umrüstbar sein, die wird man dann also wahrscheinlich verschrotten und durch neue Schiffe ersetzen müssen.

Die Frage, die wir auch im Ausschuss schon gestellt haben, war eben die Frage nach den Folgekosten. Da ist einmal klarerweise sofort die Antwort gekommen: Also der Beitritt zu diesem Vertrag kostet uns nichts. – Ich sehe aber trotzdem, dass, so wie in vielen anderen Bereichen, irgendwann Entscheidungen getroffen werden, deren Auswirkungen schlussendlich beim Endverbraucher landen werden, und so wird es auch diesmal sein. Es ist zwar ein langfristiger Prozess, also bis 2050 haben wir ein bisschen Zeit, da können wir schauen, dass wir wieder ein bisschen mehr Geld verdienen, damit wir uns das dann alles leisten können, denn es wird eines klar passieren: Eine Flottenerneuerung oder eine Reparatur von Motoren – sehr aufwendig, denn das sind große Dinge, mit denen die Schiffe da betrieben werden, vor allem die großen – wird Geld kosten, und die Verteuerungen werden uns treffen. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Wir werden schlussendlich erleben, dass die Transportkosten für alle Teile, die wir irgendwo bestellen, steigen. Amazon hat ja starke Verbindungen nach China; fast alles, was man sich heute wünscht, kann man von dort bekommen, und das kommt alles mit dem Schiff daher. Das heißt, es wird sich à la longue verteuern. Und auch dass die Teilnahme an internationalen Ausschüssen – die, so wie es auch da schon prognostiziert wird, sehr oft tagen werden müssen, weil es ein technisches Projekt ist, das wahrscheinlich in den nächsten zehn, 20 Jahren noch einige Male geändert werden muss –, also die Teilnahme an solchen Kongressen oder an solchen Sitzungen dieses Ausschusses dieser Internationalen Schifffahrtsorganisation den Staat Österreich nichts kosten wird, wird man uns nicht weismachen können.

Mir geht es allerdings jetzt noch mehr um das, was passieren wird, das heißt, die Kosten werden für den Endverbraucher schlussendlich steigen und der wird die Rechnung für diese Maßnahmen zahlen, die da von der EU gefordert werden – wieder eine sehr bürokratische Maßnahme im ersten Augenblick, aber dann auch eine technische in der Umsetzung. Wie weit Österreich dort bei so einer Beschlussfassung dabei sein kann oder soll – die Notwendigkeit und der Sinn –, ist für mich jetzt nicht erkennbar. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Die Rechnung für diese geforderten Maßnahmen werden ohnehin die Österreicher in absehbarer Zeit zahlen, wie halt bei vielen anderen überregulierenden Eingriffen in der EU. Daher werden wir diesem Beschluss nicht nähertreten. *(Beifall bei der FPÖ.)*

14.00

Präsidentin Mag. Christine Schwarz-Fuchs: Als Nächstes zu Wort gemeldet ist Frau Bundesrätin Antonia Herunter. Ich erteile dieses.