

RN/102

10. Punkt

Bericht des Ausschusses für Verkehr und Mobilität über die Regierungsvorlage (89 d.B.): Bundesgesetz, mit dem das Schifffahrtsgesetz und das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 geändert werden (177 d.B.)

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Wir gelangen zum 10. Punkt der Tagesordnung.

Auf eine mündliche Berichterstattung wurde verzichtet.

Zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Lukas Hammer. Ich erteile es ihm. Seine eingemeldete Redezeit beträgt 3 Minuten. – Bitte, Herr Abgeordneter.

RN/103

16.52

Abgeordneter Mag. Lukas Hammer (Grüne): Danke, Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Minister! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Es geht um das Schifffahrtsgesetz und das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz. Zuerst: Es freut mich, dass diese Novelle des Schifffahrtsgesetzes endlich umgesetzt wird. Dem sind Vorarbeiten unter (*in Richtung Bundesminister Hanke*) Ihrer Vorgängerin vorausgegangen, auch eine Begutachtung. Wichtig an dieser Novelle ist, dass die Errichtung von Landstromanlagen und von Hafenanlagen für emissionsfrei angetriebene Schiffe in die Regeln für Ausgestaltung, Betrieb und Benützung von Schifffahrtsanlagen aufgenommen werden.

Das hört sich ein bisschen sperrig an. Warum ist das wichtig? – Insbesondere die Binnenschifffahrt an der Donau, aber auch Kreuzfahrtschiffe an der Donau sind wichtig, auch der Warentransport. Das Problem war nur in der

Vergangenheit und ist es jetzt auch noch: Wenn diese Schiffe vor Anker liegen, zum Beispiel entlang der Donau, dann laufen die Dieselaggregate die ganze Nacht. Das ist eine unglaubliche Lärmelästigung, auch eine Geruchsbelästigung, samt Schadstoffen. Dem wird nun Abhilfe geschaffen. Insgesamt ist das ein wichtiger Beitrag zur Dekarbonisierung. Deswegen werden wir dieser Novelle des Schifffahrtsgesetzes auch zustimmen.

Womit wir ein bisschen Probleme haben, ist – das habe ich schon im Ausschuss erwähnt – die Novelle des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes. Dazu gibt es eine EU-Vorgabe. Da geht es vor allem darum, dass es eine Verfahrensbeschleunigung geben soll, nämlich dass unreife Genehmigungsanträge – also wenn Projekte zur Genehmigung bei der Behörde eingereicht werden – nach vier Monaten zurückgewiesen werden.

Das ist wichtig und notwendig, weil sehr oft halbgare Anträge eingereicht werden, und dann gibt es so ein ewig langes Pingpongspiel von Antragstellern und Behörden. Das bindet sehr viele Ressourcen bei den Behörden und ist auch ein unglaublicher bürokratischer Aufwand. Ich glaube, dass diese Novelle dazu beitragen sollte, auch gemäß der EU-Vorgabe, dass das schneller zurückgewiesen wird, und vielleicht auch eine Motivation für Antragsteller ist, gleich vollständige Unterlagen einzureichen – schuld sind dann nämlich meistens NGOs, die die langen Verfahrensdauern beeinspruchen, aber in den meisten Fällen geht mehr als die Hälfte der Verfahrensdauer darauf zurück.

Meiner Meinung nach ist das nicht ganz so gut umgesetzt. Ich habe das im Ausschuss schon erwähnt. Insbesondere in den Erläuterungen ist das ein bisschen verwaschen, was als unreifer Antrag zu verstehen ist, deswegen werden wir diesem Teil nicht zustimmen. – Danke schön. (*Beifall bei Abgeordneten der Grünen.*)

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Als Nächster zu Wort gemeldet: Herr Abgeordneter Schmuckenschlager. Eingemeldete Redezeit: 4 Minuten. – Bitte.

RN/104

16.55

Abgeordneter Johannes Schmuckenschlager (ÖVP): Herr Präsident! Geschätzter Herr Bundesminister! Sehr geehrte Damen und Herren! Die europäischen Flüsse sind ja wichtige Wirtschaftsstraßen für den Frachtverkehr und, wie ich glaube, auch absolut notwendig. Daher wird auch Österreich im Rahmen der transeuropäischen Netze aufgefordert, rascher in den einzelnen Verfahren vorzugehen. Daher haben wir hier eine Änderung im Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz vorgenommen, um raschere Ergebnisse zu bekommen.

Ich glaube, das ist notwendig, um den europäischen Forderungen nachzukommen, auf der anderen Seite aber auch Anlass, darüber nachzudenken – generell bei Verfahren im Zusammenhang mit Umweltverträglichkeitsprüfungen, auch was die Frage der Wirtschaftlichkeit betrifft –, wer am Ende des Tages wirklich aller als Beteiligter Parteienstellung haben sollte und wo wir vielleicht oftmals dann im Prozess einfach nur gehindert sind. Das heißt, diese Parteienstellung in diesen Verfahren ist ein ganz wesentlicher Punkt. Daher, glaube ich, ist es wichtig, auch in diesem Bereich Ordnung zu schaffen, ein bisschen Struktur hineinzubekommen und dem wesentlichen Ziel – mehr Fracht, mehr Verkehr auf den europäischen Flüssen, um vielleicht auch am Land zu entlasten – näher zu kommen.

Der zweite Teil zum Schifffahrtsgesetz betrifft einerseits die Erarbeitung einer Kontrolldatenbank, um es unseren Kontrollstellen leichter zu ermöglichen, Daten von den verschiedensten Schiffen zu erfassen, wenn es um Havarien geht, wenn es um Themen der Überprüfung der einzelnen Schiffe geht et

cetera, um sich da auch international austauschen zu können, da ja die Schiffe meistens im Laufe der Zeit verschiedenste Staatsgrenzen passieren. Daher ist es notwendig, da einen Austausch zu haben.

Ein weiterer Punkt ist, die Landungsstellen und die Hafenanlagen hinsichtlich Strom zu ertüchtigen, wie es mein Vorredner Lukas Hammer auch erwähnt hat. Es ist absolut wichtig, dass nicht nächtelang irgendwo Dieselaggregate laufen müssen, sondern dass man das eben modern gestaltet. Das ist vor allem dort notwendig, wo sich Hafenanlagen in Stadtnähe oder in der Nähe von Ballungszentren befinden. Daher ist das absolut zu begrüßen. Ich glaube, es ist eine Notwendigkeit, dieses Gesetz heute zu beschließen. (*Beifall bei der ÖVP.*)

16.57

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Oberhofer. Eingemeldete Redezeit: 3 Minuten. – Bitte, Herr Abgeordneter.

RN/105

16.57

Abgeordneter Dominik Oberhofer (NEOS): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Minister! Hohes Haus! Also dass ich jemals in meinem Leben über Schifffahrt, und noch dazu über Donauschifffahrt, hier im Hohen Haus referieren darf, das hätte ich mir wirklich nicht gedacht. (*Abg. Darmann [FPÖ]: Wir uns auch nicht! Kannst ja am Ötztaler Gletscher ...!*) Aber ich habe mich brav angestrengt und sehr gut eingearbeitet. Also ich wäre jetzt sogar fähig, der Freiheitlichen Partei Österreichs einen ganz interessanten Vortrag über die Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrs an der Donau zu halten.

Insgesamt haben wir ja in Europa 2 900 Kilometer Wasserstraße auf der Donau, transportieren jedes Jahr über 40 Millionen Tonnen durch zehn europäische

Staaten. Nicht alle sind EU-Mitgliedstaaten, so leider noch nicht Moldau, die Ukraine und Serbien, aber alle anderen sieben sind Mitglied einer starken Europäischen Union. Deshalb verwundert es gar nicht, dass es ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich gegeben hat – wegen der Donauschifffahrt beziehungsweise wegen unserer behördlichen Vorschriften.

Dieses Vertragsverletzungsverfahren wird jetzt im Prinzip vor einem Urteilsspruch gelöst. Das ist gut so, weil wir bei anderen Vertragsverletzungsverfahren ja immer einen ganz großen medialen Aufschrei und große Debatten haben. Das ist da eigentlich unter einer gewissen Flughöhe abgewickelt worden, ist aber sehr, sehr bedeutend. Ich finde es großartig, dass sich diese neue österreichische Bundesregierung dessen sehr schnell angenommen hat und dass der Herr Minister schnell einen Kompromiss und eine Lösung geliefert hat. In diesem Sinne: Vielen herzlichen Dank. (*Beifall bei den NEOS sowie bei Abgeordneten von ÖVP und SPÖ.*)

16.59

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Zu Wort ist noch Herr Abgeordneter Moitzi gemeldet. 3 Minuten. – Bitte.

RN/106

16.59

Abgeordneter Wolfgang Moitzi (SPÖ): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Minister! Werte Kolleginnen und Kollegen! Österreich, das klingt nach Bergen, Seen und Almen, aber vergessen wir nicht: Österreich ist auch ein Land der Flüsse, und auf diesen Flüssen fährt wahrscheinlich mehr, als wir alle miteinander glauben.

Die Donau, unsere Lebensader, unsere Wasserstraße Nummer eins, aber auch viele andere Wasserstraßen sind nicht nur schön anzusehen, sondern sie sind

Teil einer gigantischen Logistikinfrastruktur mit Binnenschiffen, die Güter, Container, aber oft auch Probleme transportieren.

Ein Problem lösen wir heute, nämlich die Nichtumsetzung einer EU-Richtlinie über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes und damit jenes eines Vertragsverletzungsverfahrens. Konkret heißt das, dass wir das UVP-Verfahren und TEN-V-Projekte, etwa Logistikhäfen, Landstrominfrastruktur, schneller und verlässlicher genehmigen.

Aber auch das Schifffahrtsgesetz wird novelliert. Wie meine Vorredner schon gesagt haben: Verpflichtende Landstromanlagen in Häfen klingt sperrig, sind in puncto Klimaschutz aber etwas sehr Wichtiges, damit Schiffe ihre Motoren stilllegen und emissionsfrei laden können. Es ist ein konkretes und wirksames Signal, dass wir Klimaschutz ernst nehmen. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Wir führen auch die Kontrolldatenbank für die Schifffahrtspolizei ein: für weniger Doppelkontrollen, mehr Effizienz und gezielteres Vorgehen für die Behörden.

Ich glaube, diese Novelle ist ein kleiner Baustein, damit auch in diesem Bereich die Segel in Richtung Klimaschutz und Zukunft gesetzt werden. (*Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.*)

17.01

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Zu Wort ist dazu nun niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen.

Wünscht der Herr Berichterstatter ein Schlusswort? – Das ist nicht der Fall.

RN/107

Abstimmung

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Wir gelangen zur Abstimmung über den Gesetzentwurf in 177 der Beilagen.

Hierzu liegt ein Verlangen auf getrennte Abstimmung der Abgeordneten Mag. Lukas Hammer, Kolleginnen und Kollegen vor.

Ich werde daher zunächst über den vom erwähnten Verlangen auf getrennte Abstimmung betroffenen Teil und schließlich über die restlichen, noch nicht abgestimmten Teile des Gesetzentwurfes abstimmen lassen.

Wir gelangen zur getrennten Abstimmung über Artikel 1 in der Fassung des Ausschussberichtes.

Wer hierfür ist, den ersuche ich um ein Zeichen der Zustimmung. – Das ist mehrheitlich der Fall.

Schließlich kommen wir zur Abstimmung über die restlichen, noch nicht abgestimmten Teile des Gesetzentwurfes samt Titel und Eingang in der Fassung des Ausschussberichtes.

Wer hierfür ist, den ersuche ich um ein Zeichen der Zustimmung. – Das ist ebenfalls mehrheitlich angenommen.

Wir kommen sogleich zur dritten Lesung.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem vorliegenden Gesetzentwurf auch in dritter Lesung ihre Zustimmung erteilen, um ein diesbezügliches Zeichen. – Das ist **mehrheitlich** der Fall. Der Gesetzentwurf ist somit auch in dritter Lesung **angenommen**.