

RN/61

10. Punkt

Bericht des Ausschusses für Verkehr und Mobilität über den Antrag 952/A der Abgeordneten Mst. Joachim Schnabel, Wolfgang Moitzi, Dominik Oberhofer, Kolleginnen und Kollegen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird (42. KFG-Novelle) (581 d.B.)

Präsident Peter Haubner: Wir gelangen nun zum 10. Punkt der Tagesordnung.

Auf eine mündliche Berichterstattung wurde verzichtet.

Als Erste zu Wort gemeldet ist Frau Abgeordnete Dr. Elisabeth Götze. – Ich stelle Ihre Redezeit auf 3 Minuten ein, Frau Abgeordnete.

RN/62

16.38

Abgeordnete Dr. Elisabeth Götze (Grüne): Danke, Herr Präsident! Werter Herr Minister! Kolleginnen und Kollegen! Liebe Zuseherinnen und Zuseher! Wir sprechen über eine Novelle des Kraftfahrgesetzes. Eigentlich reden wir darüber schon mehr als ein halbes Jahr, es handelt sich nämlich um eine sogenannte Entbürokratisierung des Kraftfahrgesetzes, so hat es Sepp Schellhorn genannt. Ich würde eher sagen, eine Sepp-Restlverwertung garniert mit ein paar WKO-Wünschen. *(Beifall bei den Grünen.)*

Worum geht es? – Es geht um das berühmte Pickerl, und die Intervalle sollen verlängert werden. Das klingt auf den ersten Blick ja ziemlich gut, weil man

weniger oft in die Werkstatt muss. Allerdings ist damit ein Sicherheitsthema und auch ein Bürokratiethema verbunden – und das ist wohl so nicht gedacht.

Zum Thema Sicherheit: In dem Fall hat es ein umfassendes Begutachtungsverfahren gegeben, das möchte ich anerkennen, aber die Kritik in den Stellungnahmen ist sehr eindeutig. Auch das Kuratorium für Verkehrssicherheit warnt, dass längere Prüfintervalle dazu führen können, dass sicherheitsrelevante Mängel zu spät erkannt werden.

In dem Zusammenhang, denke ich, würde das Ministerium vielleicht eine Sicherheitsfolgenabschätzung machen, weil es ja Daten bei sich im Haus vorliegen hat. Die zeigen sehr klar, dass bereits nach drei Jahren – und das erste Pickerl wird erst nach vier Jahren gemacht – rund ein Fünftel, 18 Prozent der Fahrzeuge schwere Mängel aufweisen. Das heißt: Die wird man nicht rechtzeitig entdecken.

Außerdem sagt der ÖAMTC sehr klar: In Gebirgsregionen – und wir wissen, wir haben viele davon – gibt es einen stärkeren Verschleiß durch Streusalz, auch das ist ein zusätzliches Risiko. Kritisch ist die Verlängerung der Prüfintervalle insbesondere auch bei Motorrädern, Mopeds und Rollern. Abgasmanipulation, illegales Tuning: Auch das ist ein Problem, und da kommt man halt erst viel später drauf.

Jetzt komme ich noch zum Thema Bürokratie und das finde ich sehr spannend: Rund zwei Millionen Menschen müssen zunächst ihre Plaketten – die Pickerl – austauschen, also in die Werkstatt fahren und neue Fälligkeitstermine eintragen lassen – echt mühsam! –, und der ÖAMTC schätzt, dass das rund 23 Millionen Euro kostet.

Einzig positiv bewerten wir, dass im Sinne der Verkehrssicherheit die Sonderregelung für Fahrzeuge geflüchteter Menschen aus der Ukraine ausläuft.

Ich habe am Anfang gesagt, WKO-Wünsche wurden berücksichtigt, und darauf möchte ich jetzt zu sprechen kommen: Bestimmte Lkw mit schweren Aufbauten sollen künftig bis zu 42 Tonnen zugelassen werden. Das wurde hochgelobt – ich sage einmal: vor allem aus der Bauwirtschaft. Ich verstehe das auch. Allerdings ist die Kehrseite: So schwere Lkws belasten Straßen und Brücken. Und wer zahlt die Reparatur? – Wir alle, beispielsweise die Gemeinden die Gemeindestraßen. Ich weiß, wovon da die Rede ist.

In Summe ist es also weder eine echte Entbürokratisierung, noch ist es in irgendeiner Weise ein Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit, das wäre nämlich dringend nötig. Es erfüllt Einzelwünsche einzelner Interessengruppen, ohne die Folgen für Umwelt, Sicherheit oder die öffentliche Infrastruktur zu berücksichtigen. Daher sind wir ganz klar dagegen. *(Beifall bei den Grünen.)*

16.42

Präsident Peter Haubner: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Christofer Ranzmaier. – Ich stelle Ihre Redezeit auf 3 Minuten ein, Herr Abgeordneter.

RN/63

16.42

Abgeordneter Christofer Ranzmaier (FPÖ): Vielen Dank, Herr Präsident! Geschätzter Minister! Hohes Haus! Es gibt Gesetze, bei denen man sich fragt, warum sie eigentlich noch nicht früher beschlossen worden sind; und das ist tatsächlich so ein Fall, bei dem man gleich vorausschicken kann, dass die

Freiheitliche Partei dieser Novelle – so, wie sie da liegt, trotz des einen oder anderen inhaltlichen Bedenkens (*Abg. Michael **Hammer** [ÖVP]: ... ja selber mit dem Verkehrsminister ...!*) – die Zustimmung erteilen wird.

Diese Novelle bringt ja neben sinnvollen Änderungen – insbesondere im Hinblick auf die Neuregelung beim Pickerl oder in Bezug auf die Fahrlehrerausbildung, beziehungsweise auch, was die Preisauszeichnung von Fahrschulen für die Führerscheinausbildung betrifft – auch die Beendigung gewisser Sonderregelungen – oder nennen wir es Privilegien –, die zu Beginn des Kriegs in der Ukraine ja vielleicht noch nachvollziehbar waren, aber längst ihre Berechtigung verloren haben.

Schauen wir uns an, womit der durchschnittliche österreichische Autofahrer tagtäglich konfrontiert ist: Meldepflicht, Zulassung, Haftpflichtversicherung, Pickerl, Normverbrauchsabgabe, motorbezogene Versicherungssteuer, und wenn er zu schnell fährt oder falsch parkt, dann folgt selbstverständlich auch die dazugehörige Strafe. Für Millionen von Österreichern gelten diese Pflichten – nennen wir sie einmal Unannehmlichkeiten – so sicher wie das Amen im Gebet. Niemand fragt nach ihrer persönlichen Situation, ob es ihnen gerade gut geht, ob es ihnen generell schlecht geht. All das ist völlig irrelevant und genau deswegen haben viele Menschen in Österreich diese Sonderregelungen – und insbesondere, dass die ja mittlerweile jahrelang gelten – für die Ukrainer nicht verstanden.

Mit dieser Novelle wird endlich ein Stück Rechtsgleichheit hergestellt, denn wer dauerhaft in Österreich unterwegs ist, für den müssen natürlich überall dieselben Regeln gelten, der muss sein Fahrzeug hier zulassen, eine österreichische Haftpflichtversicherung abschließen und die gesetzlichen

Voraussetzungen erfüllen, die für jeden anderen auch gelten. Mit der regulären Zulassung greifen dann aber selbstverständlich auch andere Verpflichtungen steuerlicher Natur, über die wir uns dann wahrscheinlich noch unterhalten müssen, wie die ausgestaltet sind und ob die tatsächlich so, wie es sich der Durchschnittsösterreicher nach diesem Beschluss erwartet, in Kraft treten.

Es sind nämlich – und das ist, glaube ich, das, warum das Thema bei vielen Österreichern so für Emotionen sorgt – oftmals nicht Kleinwagen mit ukrainischen Kennzeichen, die man auf unseren Straßen sieht, sondern vielmals eher hochpreisige Modelle – Porsche, Jaguar, Ferrari, Hummer, Lamborghini. (Abg. **Schnabel** [ÖVP]: *Gibt schon normale auch!*) Da ist quasi alles dabei, und der durchschnittliche Österreicher fragt sich am Ende des Tages dann schon oft, warum er für seinen 10, teilweise 15 Jahre alten Kombi all diese Verpflichtungen (*Ruf bei den NEOS: Was hast du für ein Auto?*) – NoVA et cetera – übernehmen muss, während das für Ukrainer bei uns jetzt jahrelang nicht gegolten hat.

Die Frage ist berechtigt, deshalb unterstützen wir auch die Stoßrichtung dieser Novelle. Was wir aber nicht nachvollziehen können, ist diese lange Übergangsfrist – denn für jeden, der die letzten Jahre bei uns im Land diese Privilegien genossen hat, muss ja irgendwie klar gewesen sein, dass es bei uns in Österreich eine Rechtslage gibt, die das ja prinzipiell irgendwann einmal einer Normalität zuführen wird, dass für ihn die gleichen Regeln gelten wie für die Österreicher. Wir wollen schauen, ob das im Zuge dieser Novelle und dem, was darauf folgt, dann insbesondere in Bezug auf die NoVA passiert. Gerade in dem Bereich sind es, wenn man jetzt so einen voll ausgestatteten Porsche Cayenne als Beispiel nimmt, knapp 100 000 Euro, die man sich da spart; wenn man jetzt

einen Lamborghini Urus nimmt, sind wir knapp beim Doppelten – und das ist etwas, für das die Österreicher absolut kein Verständnis haben. (Abg. **Schnabel** [ÖVP]: Für die ... brauchen wir die Übergangsfrist nicht! Es geht um die Menschen, die die soziale Kraft nicht haben!) Da werden wir auch dranbleiben, dass das entsprechend umgesetzt wird. (Beifall bei der FPÖ.)

16.46

Präsident Peter Haubner: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Abgeordneter Andreas Haitzer mit einer freiwilligen Redezeitbeschränkung von 3 Minuten.

RN/64

16.46

Abgeordneter Andreas Haitzer (SPÖ): Danke schön, Herr Präsident!

Geschätzter Herr Minister! Sehr geehrte Damen und Herren hier im Hohen Haus! Liebe Gäste! Ich muss schon wieder mit dem Auto in die Werkstätte, die §-57a-Begutachtung steht an – oder einfach gesagt: Das Pickerl ist wieder fällig. Geschätzte Damen und Herren, mit der 42. Novelle des KFG vereinfacht und entbürokratisiert die Bundesregierung klar bei zugelassenen Fahrzeugen.

Gegen die grüne Panikmache darf ich aber zusammenfassen und einige Fakten bringen: Die regelmäßige Überprüfung ist eine Notwendigkeit, um eine hohe Verkehrssicherheit gewährleisten zu können, da haben Sie natürlich recht. Ab der Erstzulassung in Abständen von drei Jahren, zwei Jahren und anschließend dann jährlich wird das Fahrzeug nach den aktuellen Vorgaben überprüft. Mit der vorliegenden Novelle werden die Überprüfungen zeitlich gestreckt, das ist richtig. Ab der Erstzulassung wird nach vier Jahren und dann dreimal nach zwei Jahren überprüft, und nach diesen zehn Jahren kommt es weiterhin zur jährlichen Überprüfung. Nicht nur, dass diese Änderung eine

Entbürokratisierung bringt, auch die Begutachtungskosten für die Fahrzeughalter:innen werden drastisch reduziert.

Eine weitere Vereinheitlichung bringt die Streichung der Toleranzfrist zur Pickerlüberprüfung: Die viermonatige Überziehungsfrist wird insofern abgeändert, dass eine Überziehung nicht mehr erlaubt ist, dafür wird die neuerliche Überprüfung bereits vier Monate vor dem Ablauf des Pickerls möglich. Fahrzeuge mit einem abgelaufenen Pickerl darf man dann auch nicht mehr in Betrieb nehmen. Unabhängig vom Zulassungsmonat ist auch nach dieser Änderung ein sehr großer zeitlicher Rahmen vorhanden, um Fahrzeuge einer Überprüfung zuzuführen. Auch jene Fahrzeughalter, die ihre Fahrzeuge im Winter abmelden, und Besitzer:innen von historischen Fahrzeugen haben damit die Möglichkeit, innerhalb von fünf Monaten einen Termin zu finden, um die Fahrzeuge einer salzfreien Überprüfung zuzuführen.

Ich darf, geschätzte Damen und Herren, um ihre Zustimmung zu dieser Novelle der Vereinfachung und Entbürokratisierung bitten. – Recht herzlichen Dank.

*(Beifall bei der SPÖ sowie der Abg. **Diesner-Wais** [ÖVP].)*

16.49

Präsident Peter Haubner: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Abgeordneter Joachim Schnabel. – Ich stelle Ihre Redezeit auf 4 Minuten ein, Herr Abgeordneter.

RN/65

16.49

Abgeordneter Mst. Joachim Schnabel (ÖVP): Geschätzter Herr Präsident! Werter Minister! Hohes Haus! Geschätzte Damen und Herren! Mit der

vorliegenden Novelle des Kraftfahrgesetzes haben wir hier ein umfassendes Entlastungs-, Innovations- und auch Sicherheitspaket auf den Weg gebracht und unterstützen zukünftige Technologien. Aus Sicht des Wirtschaftsbundes war es uns aber auch wichtig, hier eine deutliche Entlastung für unsere heimische Transport- und Bauwirtschaft auf den Weg zu bringen.

Die Bauwirtschaft hat Fahrzeuge im Einsatz, die Kräne aufgebaut haben, die schwere Kipper aufgebaut haben – das verringert die Nutzlast. Um die Wettbewerbsfähigkeit unter den allgemeinen Kostensteigerungen zu erhöhen, hat es eine angemessene Tonnageerhöhung gegeben. Dieses System, das sich schon im Rundholztransport bewährt hat, wird nun in ähnlicher Art und Weise auch für die Bauwirtschaft gelten und dort entsprechend für mehr Wertschöpfung und Wirtschaftlichkeit sorgen.

Der zweite Teil betrifft die schon genannte Ausweitung der Pickerlintervalle. Geschätzte Frau Kollegin Götze, diese Regelung betreffend Intervalle, wie wir sie jetzt auf den Weg bringen, mit 4-2-2-2-1-Jahren, ist kein österreichisches Spezifikum. Diese Intervalle sind auch international erprobt. Die Schweiz ist meines Wissens kein flaches Land: Dort ist die erste Pickerlüberprüfung ab dem fünften Jahr möglich. (*Abg. **Götze** [Grüne]: Aber es wird in den Kantonen unterschiedlich geregelt!*) Also auch dort gibt es entsprechende Fristen, die mehr Liberalität zulassen und mehr Geld bei unseren Bürgerinnen und Bürgern lassen. (*Neuerlicher Zwischenruf der Abg. **Götze** [Grüne].*)

Wir als Volkspartei setzen uns vehement für weniger Staat ein. Wir wollen mehr Liberalisierung, mehr Entbürokratisierung (*Ruf bei den Grünen: Die ÖVP?!), wobei ich auch dazusage: Das entmündigt den Bürger nicht. Die Bürger haben natürlich eine Eigenverantwortung und müssen natürlich immer schauen, dass*

ihre Fahrzeuge von Gesetzes wegen fahrtüchtig sind. Nur muss der Staat nicht überall hinterherschauen.

Zweitens – und das möchte ich als Steirer ganz besonders betonen – ermöglichen wir mit dieser Novelle den nächsten wichtigen Schritt des automatisierten Fahrens. Automatisiertes Fahren bedeutet Fahren, ohne dass ein Lenker, ein Notlenker im Fahrzeug sein muss, dass das Fahrzeug extern überwacht werden kann und wirklich alleine auf Österreichs Straßen – zurzeit erst einmal im Probetrieb – unterwegs sein kann.

Herr Minister, wir beide wissen, dass wir in der Steiermark starke Forschungseinrichtungen haben, nämlich Alp-Lab und Virtual Vehicle, die mit Waymo, einem führenden internationalen Anbieter, in diesem Bereich kooperieren. Ich bitte hier an dieser Stelle darum, dass wir die Verordnung, die Sie dann erlassen können, entsprechend rasch, sehr liberal und mutig auf den Weg bringen, damit wir auch als Automobilstandort international reüssieren können. *(Beifall bei der ÖVP sowie des Abg. **Juvan** [NEOS].)*

Drittens: Es war uns auch wichtig, die Sicherheit im Bereich der ukrainischen Fahrzeuge zu erhöhen. Es war richtig und wichtig, dass wir zu Beginn des Angriffskriegs von Putin den Geflüchteten, den Menschen, die zu uns gekommen sind, hier ganz einfach und unbürokratisch Hilfe haben zukommen lassen. Aber nun ist es an der Zeit, mit einer Übergangsfrist die Menschen in das normale Regelsystem in Österreich zu überführen, in ein bewährtes System, das für alle Personen gilt, die in Österreich ihren Hauptwohnsitz haben.

Lieber Kollege von der FPÖ, ich muss Ihnen sagen, es gibt auch viele Geflüchtete, Vertriebene, die ein normales Fahrzeug haben, die finanziell nicht

so gut ausgestattet sind. Dementsprechend müssen wir hier eine angemessene Übergangsfrist ermöglichen, denn wenn wir Hilfe haben zukommen lassen, dann muss man das auch in diesen Zeiten noch machen, um soziale Härte zu vermeiden. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Abschließend, geschätzte Damen und Herren, möchte ich sagen: Diese Novelle ist ein umfangreiches Paket, und es trägt eben die klare Handschrift der Zusammenarbeit dieser Koalition, der Zukunftsgerechtigkeit, aber auch der Wirtschaftlichkeit. Es ist uns als Volkspartei ganz wichtig, dass wir hier einerseits entlasten, den Unternehmen Wettbewerbsfähigkeit zukommen lassen und andererseits mit dem autonomen Fahren in die Zukunft gehen. – Vielen Dank. *(Beifall bei der ÖVP.)*

16.54

Präsident Peter Haubner: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Janos Juvan, mit einer freiwilligen Redezeitbeschränkung von 3 Minuten. – Bitte, Herr Abgeordneter.

RN/66

16.54

Abgeordneter Mag. (FH) Janos Juvan (NEOS): Danke, Herr Präsident! Sehr geschätzter Herr Minister! Werte Kolleginnen und Kollegen! Liebe Zuseherinnen und Zuseher! Ich weiß nicht, ob es an der Sommerhitze liegt, warum Frau Kollegin Götze jetzt die Grünen zur neuen Betoniererpartei gemacht hat, denn nachdem ich mir ihren Redebeitrag angehört habe, kann ich feststellen: Genau so betoniert man den Stillstand ein. *(Zwischenruf der Abg. Gewessler [Grüne].)* Genau so kommen wir eben nicht voran und genau so

gelingen Reformen dann eben nicht, Frau Kollegin! *(Beifall bei den NEOS und bei Abgeordneten der ÖVP. – Zwischenrufe bei den Grünen.)*

Ich habe mich heute deswegen hier herausgestellt, weil ich mehrere Perspektiven auf dieses Thema habe. Einerseits bin ich selber seit vielen Jahren Autofahrer – das ist vielleicht jetzt nicht so besonders, das wird uns wahrscheinlich so ziemlich alle hier irgendwie einen –, ich habe aber auch selbst viele Jahre lang selber Werkstätten betrieben und bin heute noch sehr stark in dieser Branche vernetzt.

Nun verstehe ich schon, dass es auch Argumente gibt, die gegen eine Vereinfachung der Pickerlintervalle, gegen ein Verlängern der Pickerlintervalle sprechen, gerade aus dieser Perspektive; aber ich stehe heute hier nicht als Unternehmer, der in der Branche verankert ist. Als Unternehmer in der Branche wäre ich verantwortlich dafür, das beste Produkt für meine Kunden zu erzeugen. Ich stehe hier heute als Abgeordneter, und als Abgeordneter ist es meine Aufgabe, das beste Produkt für Österreich auf den Tisch zu legen. Und dieses beste Produkt heißt eben nicht Standespolitik, sondern Standortpolitik *(Beifall bei den NEOS und bei Abgeordneten der ÖVP)*, und dieses bestmögliche Produkt heißt ganz einfach in Zeiten wie diesen, Reformen in diesem Land anzustreben.

Wenn man feststellt, dass irgendetwas unnötigerweise kompliziert ist, dann ist es vollkommen wurscht, warum es unnötigerweise kompliziert ist, dann muss man es einfacher machen. *(Beifall bei den NEOS. – Abg. Gewessler [Grüne]: Das ist eine total einfach nachvollziehbare Regelung!)* Längere Prüfintervale entlasten ganz einfach Hunderttausende Menschen in Österreich. Übrigens, weil das ein Kritikpunkt war: Es entlastet auch die Werkstätten, indem es die Bürokratie

verringert, weil zum Beispiel die Pflicht zur Aufbewahrung einer zweiten Ausfertigung des Gutachtens mit dieser Novelle entfällt.

Ist das alleine der große Wurf? – Nein, aber es ist ein ganz konkreter Beitrag, und gute Produkte entwickelt man halt Schritt für Schritt.

Braucht es mehr? – Ja. Und da ist die gute Nachricht an Sie alle, werte Abgeordnete hier im Hohen Haus: Diese Woche gibt es ganz viele Chancen, dieses Produkt Schritt für Schritt besser zu machen. Deswegen bitte ich nicht nur um Ihr Ja zur KFG-Novelle, sondern ich bitte auch um Ihr Ja zum Doppelbudget, um Ihr Ja zur Senkung der Lohnnebenkosten, um Ihr Ja zu einer ehrlichen Debatte über ein höheres Pensionsantrittsalter, um Ihr Ja zu neuen Strukturen in den Lehrplänen, in den Schulen, um ein Ja zu Reformen, die Österreich voranbringen. – Herzlichen Dank. *(Beifall bei NEOS und ÖVP.)*

16.56

Präsident Peter Haubner: Als Nächster hat sich Herr Bundesminister Hanke zu Wort gemeldet. – Bitte, Herr Bundesminister.

RN/67

16.56

Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur Peter Hanke: Sehr geehrter Herr Präsident! Hohes Haus! Sehr geehrte Zuseherinnen und Zuseher! Ich darf noch einmal kurz zusammenfassen – weil es eine intensive Arbeit war und ich mich bei allen aktiven Kräften auch hier sehr, sehr bedanken möchte –: Mit dieser vorliegenden 42. KFG-Novelle setzen wir einen weiteren Schritt zur Entbürokratisierung und zur Modernisierung des Kraftfahrrechts, ohne aber – und das ist wichtig – Abstriche bei der Verkehrssicherheit zu machen.

Gleichzeitig stärken wir den Wirtschaftsstandort Österreich und schaffen Rahmenbedingungen, die sowohl Bürgerinnen und Bürger als auch Unternehmen spürbar entlasten.

Kernstück der Novelle, so wie wir es gehört haben, ist die Verlängerung des Prüfintervalls für die wiederkehrende Begutachtung, genannt Pickerl, von derzeit 3-2-1-Jahren auf – neu – 4-2-2-2-1-Jahre. Gleichzeitig wird der Begutachtungszeitraum vereinheitlicht und damit für die Fahrzeughalterinnen und -halter einfacher und übersichtlicher gestaltet.

Darüber hinaus enthält die Novelle eine Reihe weiterer praxisnaher Anpassungen. Werkstätten werden von unnötigem Verwaltungsaufwand entlastet, indem die Verpflichtung zur Aufbewahrung einer zweiten Ausfertigung des Gutachtens entfällt. Mit der Einführung einer Mitführpflicht für XL-Zertifikate wird die Kontrolle entsprechender Fahrzeuge erleichtert. Ganz wesentlich auch: Zudem werden Fahrschulen künftig verpflichtet, ihre Tarife transparent und leicht auffindbar auf ihrer Website zu veröffentlichen. Weitere Regelungen betreffen unter anderem die Anpassung der Bestimmungen für Fahrzeuge mit ukrainischen Kennzeichen, wie wir gehört haben, sowie die Anhebung der Höchstgrenze der vorläufigen Sicherheitsleistung auf 6 500 Euro.

Ein weiterer wichtiger Bestandteil dieser Novelle betrifft die Bauwirtschaft: Mit der Erhöhung der höchstzulässigen Gesamtgewichte für Lkw mit schweren Aufbauten im Baustellenverkehr profitieren insbesondere die regional organisierten Bau- und Baustoffwirtschaftsteilnehmer. Der Wirtschaftsstandort Österreich sowie die Sicherung von Arbeitsplätzen in den Regionen wird damit hochgehalten. *(Präsidentin **Bures** übernimmt den Vorsitz.)*

Darüber hinaus setzen wir einen weiteren wichtigen Schritt im Bereich des automatisierten Fahrens.

Die Abänderung beinhaltet auch eine grundlegende Erweiterung der Verordnungsmächtigung zur Erprobung von automatisierten und vernetzten Fahrsystemen. Diese Anpassung ist erforderlich, um künftig auch fahrerlose Fahrzeuge im Rahmen eines Testbetriebs rechtssicher erproben zu können. Gleichzeitig schaffen wir damit die notwendigen gesetzlichen Grundlagen für die Anpassung der Automatisiertes Fahren Verordnung. In den näheren Rahmenbedingungen sollen auch Anforderungen für diese Erprobungen geregelt werden. Die Automatisiertes Fahren Verordnung wird demnächst in Begutachtung gehen. Damit wird ein weiterer Schritt gesetzt, um Innovationen im Bereich der automatisierten Mobilität in Österreich zu ermöglichen und gleichzeitig ein hohes Maß an Sicherheit zu gewährleisten.

Insgesamt schaffen wir mit dieser Novelle ein modernes und zukunftsorientiertes Kraftfahrrecht, das Bürokratie abbaut, Innovationen im Bereich der Mobilität fördert, die Wettbewerbsfähigkeit stärkt und gleichzeitig das hohe Niveau an Verkehrssicherung weiterhin hält. – Vielen Dank. *(Beifall bei SPÖ und ÖVP sowie des Abg. Gasser [NEOS].)*

17.01

Präsidentin Doris Bures: Zu Wort gelangt nun Herr Abgeordneter Harald Thau. – Bitte.

17.01

Abgeordneter Ing. Harald Thau (FPÖ): Danke, Frau Präsident! Sehr geehrter Herr Minister! Hohes Haus! Sehr geehrte Damen und Herren! Wir beraten heute die Novelle zum Kraftfahrgesetz und eines sage ich gleich vorweg in aller Klarheit: Dort, wo es echte Entlastung für die Bürger gibt, werden wir Freiheitliche selbstverständlich auch zustimmen. Die neuen Fristen bei der wiederkehrenden Begutachtung nach § 57a gehen grundsätzlich in die richtige Richtung. Wenn die erste Begutachtung künftig erst nach vier Jahren erfolgt, dann ist das ein Schritt in die richtige Richtung – weniger Bürokratie und mehr Hausverstand. Das haben wir Freiheitliche auch schon seit Langem, seit vielen Jahren gefordert.

Aber, und das ist der entscheidende Punkt, Entlastung darf nicht auf der einen Seite versprochen und auf der anderen Seite wieder weggenommen werden. Genau das passiert beim geplanten Wegfall der viermonatigen Toleranzfrist nach dem Stichtag. Bisher war es möglich, das Pickerl einen Monat vor und bis vier Monate nach dem gelochten Monat machen zu lassen. Diese Regelung war praxistauglich, bekannt und bürger nah. Künftig soll zwar das Zeitfenster vor dem Stichtag erweitert werden, aber die bewährte Nachfrist soll entfallen. Das trifft besonders jene, die ihr Fahrzeug nicht das ganze Jahr über nutzen beziehungsweise angemeldet haben: Motorradfahrer, Mopedfahrer und Besitzer historischer Fahrzeuge. Diese stehen oft über den Winter abgemeldet in der Garage und werden saisonal bewegt. Wenn der Pickerltermin genau in diese Zeit fällt, zwingt man die Leute künftig zu unnötigen Wegen, Anmeldungen und Kosten. (Abg. **Schnabel** [ÖVP]: Kann man verschieben!)

Wenn dann ohne jede Nachfrist sofort Abschleppkosten, Standgebühren oder Verwaltungsaufwand drohen, dann ist das einfach nicht zu Ende gedacht und auch nicht verhältnismäßig. Ja zur Verlängerung der Prüfintervalle, ja zur Entlastung der Bürger, aber nein zum ersatzlosen Streichen einer bewährten, vernünftigen und praxistauglichen Toleranzfrist. Deswegen bringe ich folgenden Antrag ein:

RN/68.1

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Ing. Harald Thau, Christian Hafenecker, MA Kolleginnen und Kollegen betreffend „Erhalt der viermonatigen Toleranzfrist bei der §57a-Begutachtung insbesondere für Oldtimer und Zweiräder“

Der Nationalrat wollte beschließen:

„Die Bundesregierung wird aufgefordert, dem Nationalrat ehestmöglich eine Regierungsvorlage zuzuleiten, mit der sichergestellt wird, dass die bewährte viermonatige Toleranzfrist bei der wiederkehrenden Begutachtung nach § 57a KFG 1967 für historische Fahrzeuge und Zweiräder erhalten bleibt. Darüber hinaus ist sicherzustellen, dass in Fällen der Verlassenschaftsabwicklung eine angemessene Schon- bzw. Übergangsfrist vorgesehen wird, um vermeidbare Zusatzkosten zulasten der Erben sowie der Allgemeinheit zu verhindern.“

Sehr geehrte Damen und Herren, stimmen Sie dieser KFG-Novelle zu, aber unterstützen Sie auch unseren Antrag! Machen wir gemeinsam dieses Gesetz

wirklich bürgerfreundlich, praxistauglich und mit Hausverstand. *(Beifall bei der FPÖ. – Abg. Schnabel [ÖVP]: Ist es!)*

17.04

Der Gesamtwortlaut des Antrages ist unter folgendem Link abrufbar:

RN/68.2

[Erhalt der viermonatigen Toleranzfrist bei der §57a-Begutachtung insbesondere für Oldtimer und Zweiräder \(194/UEA\)](#)

Präsidentin Doris Bures: Der Entschließungsantrag ist ordnungsgemäß eingebracht und steht daher auch mit in Verhandlung.

Nächster Redner: Herr Abgeordneter Johannes Schmuckenschlager.

RN/69

17.04

Abgeordneter Johannes Schmuckenschlager (ÖVP): Frau Präsidentin! Geschätzter Herr Bundesminister! Sehr geehrte Damen und Herren! Heute, glaube ich, werden wir mit dieser KFG-Novelle wirklich einen wesentlichen Schritt in Richtung Entbürokratisierung, Modernisierung, mehr Transparenz und Entlastungen – auch im Bereich der Wirtschaft – setzen können. Ein ganz wesentlicher Bereich der Modernisierung des Kraftfahrrechts sind die Entlastungen von Werkstätten – es ist schon angesprochen worden – in der Frage der Bürokratie. Die transparente Veröffentlichung von Tarifen der Fahrschulen ist auch ein langjähriger Wunsch von vielen in unserem Land, und auch die Erleichterung für Baustellenfahrzeuge im kleineren Umkreis von 75 Kilometern im Radius, ist, glaube ich, ganz, ganz wichtig für die kleine

gewerbliche Bauwirtschaft, die oft auch im Straßenbau oder in anderen Bereichen tätig ist – einfach, um Erleichterung zu geben, auch Flexibilität zu schaffen, dass nicht sozusagen der Eindruck entsteht, man möchte den Bürger belasten.

Auch mit den längeren Intervallen beim Pickerl, bei der Begutachtung, bei der Überprüfung, sehen wir, dass wir da einen wesentlichen Schritt Richtung Internationalisierung gehen – das ist also etwas, das andere Länder auch machen – aber andererseits letztendlich auch Erleichterungen für den Bürger schaffen. Das heißt, diese Novelle wird spürbar für die Bürgerinnen und Bürger in unserem Land sein.

Ich möchte kurz darauf eingehen, und ich glaube, es ist wichtig, dass wir das auch erwähnen: Mit dieser Veränderung bei der Begutachtungsfrist verändern wir auch, wie es vorhin angesprochen worden ist, diese viermonatige Möglichkeit, nach dem Termin noch das Pickerl zu machen. Das ist aber keine Erschwernis, sondern wir verändern es insofern, als es möglich ist, den Termin vier Monate vorher entsprechend wahrzunehmen. Das ist kein Problem, das heißt, man hat zeitlich Flexibilität, das entsprechend zu machen.

Wir haben auch die Möglichkeit geschaffen – falls es eben diese Extremfälle gibt, die vielleicht aus technischen Gründen dann im Winter mit dem Pickerl dran wären et cetera –, dass man einmalig den Begutachtungstermin bei der Zulassungsstelle ändern kann. Das heißt, es gibt auch da Anpassungen, es besteht Flexibilität und wir beugen auch dem vor, dass Fahrer mit einem Pickerl, das vielleicht schon drüber ist, im Ausland dann abgestraft werden. Das haben wir in der Vergangenheit immer öfter gesehen und davor können wir unsere Bürger schützen, indem wir das entsprechend anpassen. Im Sinne der

Bürgerinnen und Bürger ist das absolut zu begrüßen. (*Beifall bei der ÖVP sowie des Abg. **Pramhofer** [NEOS].*)

17.07

Präsidentin Doris Bures: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Christoph Stark.

RN/70

17.07

Abgeordneter Christoph Stark (ÖVP): Frau Präsidentin! Herr Minister! Hohes Haus! Liebe Zuseherinnen, liebe Zuseher! Wir verhandeln heute die KFG-Novelle, die Novelle zum Kraftfahrgesetz, und wir haben von den Vorrednern schon gehört, was diese Novelle alles in sich birgt: die Verlängerung der Prüfintervalle – jetzt braucht man in zehn Jahren nur drei Pickerl, das ist ein echter Vorteil –, die Tonnagenerhöhung und die Gleichstellung der ukrainischen Autobesitzerinnen und Autobesitzer mit den österreichischen Kfz-Besitzern.

Dieses Gesetz – der Herr Minister hat es bereits erwähnt – behandelt auch das wichtige Kapitel des autonomen Fahrens. Vor einiger Zeit habe ich in meiner Heimatstadt einen Bus der Verbundlinie fahren gesehen und anstatt des Ziels, das man vorne auf der digitalen Anzeige oft lesen kann, stand dort: Lenker gesucht. Wir suchen dich als Lenker für unsere Buslinie. – Das ist ein klares Zeichen, wohin uns die Demografie führt. Der öffentliche Verkehr, meine Damen und Herren, ist für einen Großteil der Menschen in diesem Lande notwendig. Er bildet auch die Mobilitätserfordernisse ab und er ist auch notwendig für den Klimaschutz. Und die Demografie unterstreicht, dass uns unter anderem die Buslenker ausgehen. Umso mehr ist es notwendig und angebracht, dass wir in Österreich die rechtlichen Voraussetzungen dafür schaffen, dass die Tests für autonomes Fahren intensiviert werden, wobei

technisch gesehen das autonome Fahren in anderen Ländern ja schon, ich will nicht sagen, gang und gäbe ist, aber durchaus erprobt ist. Aber natürlich braucht es auch in Österreich den notwendigen Rechtsrahmen, und dieser Rechtsrahmen wird mit dieser Novelle geschaffen. Ich halte das wie gesagt für unabdingbar, vor allem auch zur garantierten Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs.

Andere Länder zeigen uns schon vor, wie das machbar ist, und wir hinken da einen Schritt hinterher. Ich freue mich wirklich darüber, dass wir dahin gehend einen ganz wichtigen Akzent setzen. *(Beifall bei der ÖVP sowie des Abg.*

Oberhofer [NEOS].)

Als Postskriptum darf ich noch eine Anmerkung machen, die nicht die KFG-Novelle betrifft, aber die Verkehrssicherheit: Herr Minister, im April 2024 – das war noch vor Ihrer Zeit – hat das Parlament eine Novelle zur Straßenverkehrsordnung beschlossen, die es den Gemeinden ermöglichen sollte, Radarmessungen in Auftrag zu geben, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, um Menschen zu schützen. Soweit ich weiß, hat noch kein einziges Bundesland die notwendigen Ermächtigungsverordnungen umgesetzt, damit das Gesetz tatsächlich in Kraft und in Wirkung treten kann. Auch in der Steiermark ist es eine legistisch zu hohe Aufgabe, in zwei Jahren eine entsprechende Verordnung zu erlassen. Ich finde das wirklich schade, weil der Schritt ein richtiger war, und wir wissen: Die Verkehrssicherheit ist ein Grundbedürfnis, und es geht darum, Menschen zu schützen. – Vielen Dank. *(Beifall bei der ÖVP sowie des Abg.* **Oberhofer** [NEOS].)

Präsidentin Doris Bures: Zu Wort ist dazu nun niemand mehr gemeldet. Damit ist die Debatte geschlossen.

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

RN/71

Abstimmung

Präsidentin Doris Bures: Wir kommen zur Abstimmung.

RN/71.1

Zu **Tagesordnungspunkt 10** liegt ein **Rückverweisungsantrag** der Abgeordneten Elisabeth Götze vor. Ich lasse daher sogleich darüber abstimmen, den Gesetzentwurf in 581 der Beilagen nochmals dem Ausschuss für Verkehr und Mobilität zuzuweisen.

Ich ersuche jene Damen und Herren, die dem zustimmen, um ein entsprechendes Zeichen. – Das ist die **Minderheit, abgelehnt.**

RN/71.2

Damit gelangen wir zur Abstimmung über den Gesetzentwurf samt Titel und Eingang in 581 der Beilagen.

Wer dem die Zustimmung gibt, den ersuche ich um ein entsprechendes Zeichen. – Das ist mit Mehrheit angenommen.

Wir kommen sogleich zur dritten Lesung.

Der Gesetzentwurf ist in dritter Lesung **mit Mehrheit angenommen.**

RN/71.3

Wir kommen zur Abstimmung über den **EntschlieBungsantrag** der Abgeordneten Harald Thau, Kolleginnen und Kollegen betreffend „Erhalt der viermonatigen Toleranzfrist bei der §57a-Begutachtung insbesondere für Oldtimer und Zweiräder“.

Wer spricht sich für diesen EntschlieBungsantrag aus? – Das ist die **Minderheit, abgelehnt.**