

17.42

Abgeordneter Michael Pock (NEOS): Herr Präsident! Geschätzter Herr Minister!

Werte Kolleginnen und Kollegen! Geschätzte Zuseherinnen und Zuseher!

Automatisiertes Fahren im Straßenverkehr war jetzt das Thema der Vorredner. Ich verstehe die Argumente des Kollegen Willi – ich habe die gleiche Grundfragestellung gehabt. Die Frage ist: Wie entscheidet sich der Computer in einer Problemsituation, wenn der Fahrprozess automatisiert abläuft?

Die Frage ist aber auch, und die ist meiner Meinung nach in der Alltagsdiskussion mindestens genauso relevant: Was geschieht mit den Daten, die gespeichert werden? Wer verwaltet die, wie werden die verwendet? Was kann der User machen, damit sie nicht an Dritte weitergegeben werden?

Wir reden jetzt aber davon, dass wir eine gesetzliche Grundlage für eine Testregion schaffen. Ich habe sehr gründlich darüber nachgedacht, ob wir aus heutiger Sicht – mit dem Wissen, das heute schon vorliegt – dazu befähigt wären, ein entsprechendes Gesetz so zu gestalten, dass dieses länger als zwei oder vier Wochen hält, und ich glaube, das wäre in dem konkreten Fall nicht gegeben. Ich glaube daher, dass diese Zwischenschritte, wie es die Kollegen Ottenschläger, Deimek und andere bereits gesagt haben, über eine Verordnungsermächtigung sicherlich zeitnäher durchgeführt werden können.

Weitergeben möchte ich da noch ein Erlebnis, weil es dabei auch um die wirtschaftliche Bedeutung ging. Ich war noch unter Minister Stöger bei einem Netzwerktreffen eingeladen, bei dem es um das automatisierte Fahren ging. Da waren über 100 Unternehmen, die sich auf Einladung des Ministeriums einen Dreivierteltag Zeit genommen haben: Autohersteller, Energiekonzerne, Siemens und, und, und.

Die warten darauf, dass wir eine Grundlage schaffen, damit sie sozusagen auch in die Testung kommen können – vielleicht ist es nicht heute und morgen, vielleicht ist es übermorgen, aber es ist tatsächlich beeindruckend gewesen, wie nahe die Zukunft sein kann. Aus meiner Sicht stimmen wir heute auch deswegen dieser Novelle zu, weil wir diese Zukunft nicht aufhalten wollen – trotz der Schwächen, die Sie, Kollege Willi, richtigerweise angeführt haben.

Ich möchte aber noch ein zweites Thema ansprechen, das ich auch beim vorigen Tagesordnungspunkt angesprochen habe, nämlich das Thema des Kraftfahrbeirates. Es gibt da auch ausreichend Kritik vom Rechnungshof, die ich noch vorbringen

möchte. Ich bin ja recht rasch in den Möglichkeiten, um das Ganze zu lösen. Ich bringe dazu auch einen Antrag ein, den ich im Folgenden begründen möchte.

Der Österreichische Verkehrssicherheitsfonds nimmt derzeit 3 Millionen € jährlich für die Wunschkennzeichen ein und hat diese in Projekte für die Verbesserung der Verkehrssicherheit zu investieren. Im Verkehrssicherheitsfonds sitzen, und das ist aus meiner Sicht sehr relevant, genau jene Mitglieder des Kraftfahrbeirates, und diese Institutionen, die in diesem enthalten sind, sind dann sowohl Förderempfänger als auch Auftragnehmer der Förderungen, die sie vorher empfehlen.

Der Rechnungshof sagt dazu: „Im Beirat vertretene Institutionen waren teilweise auch Förderempfänger oder Auftragnehmer des Fonds. Insgesamt wirkten im überprüften Zeitraum bei rd. 38 % der vom Verkehrssicherheitsfonds vergebenen Förderungen und bei rd. 24 % der Aufträge Projektwerber mit, die auch im Beirat vertreten waren.“

Das bedeutet, man gibt sich selbst die Aufträge oder empfiehlt das dann dem Kollegen im Beirat weiter. Ich halte das für mehr als kritisch.

Es gibt auch eine konkrete Empfehlung des Rechnungshofes, nämlich: „Auf eine Änderung der Zusammensetzung des Beirats durch eine entsprechende Änderung des Kraftfahrgesetzes wäre hinzuwirken. Dem Beirat sollten ausschließlich Organisationen, die in keinem Vertragsverhältnis zum Verkehrssicherheitsfonds stehen – wie etwa internationale Experten – angehören, um Interessenskonflikte zu vermeiden.“

Aus Sicht des Rechnungshofes wäre es also eine gute Geschichte, wenn diejenigen, die eine Empfehlung abgeben, nachher nicht auch gleich den Auftrag wieder selbst einheimen. Ich will niemandem etwas unterstellen, aber die Optik wäre schlecht. Würde ich das als privatwirtschaftliches Unternehmen machen, würde ich ziemlich rasch ziemlich große Probleme bekommen.

Daher bringe ich folgenden Antrag ein:

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Pock, Kollegin und Kollegen betreffend Reformierung des Kraftfahrbeirates bzw. des Beirates des Verkehrssicherungsfonds

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung und insbesondere der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie werden aufgefordert, das Kraftfahrgesetz 1967 so zu ändern, dass dem Beirat des Verkehrsicherungsfonds (des derzeitigen KFG 1967 § 131) ausschließlich Organisationen angehören, die in keinem Vertragsverhältnis zum

Verkehrssicherheitsfonds stehen, um Interessenskonflikte zu vermeiden und damit den Empfehlungen des Rechnungshofes Folge zu leisten.“

Kolleginnen und Kollegen! Kleine Maßnahme, große Wirkung – vor allem für die Optik. Ich bitte um Ihre Unterstützung. – Danke. (*Beifall bei den NEOS.*)

17.47

Präsident Karlheinz Kopf: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Doppler. – Bitte.