

## Entschließungsantrag

der Bundesrät\*innen Mag.<sup>a</sup> Elisabeth Grossmann,  
Genossinnen und Genossen  
betreffend „**LKW-Mautflucht beenden und §43 StVo reformieren!**“

*Eingebracht im Zuge der Debatte zum Beschluss des Nationalrates vom 6. Juli 2022 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (33. StVO-Novelle) (1535 d.B. und 1541 d.B.).*

Momentan bieten die in der Straßenverkehrsordnung festgelegten Rahmenbedingungen keine adäquaten Lösungen für die Sicherstellung eines qualitativollen Straßenverkehrs, der regionale Besonderheiten und die Förderung der Lebensqualität der regionalen Bevölkerung und Wirtschaft berücksichtigt. Insbesondere mautvermeidender LKW-Schwerverkehr stellt für viele Regionen Österreichs eine enorme Belastung dar und beeinträchtigt nicht nur Verkehr und ansässige Betriebe, sondern sorgt auch für enorme Lärm-, Staub- und Feinstaubbelastung. Das Ausweichen von LKW-Schwerverkehr von Mautstrecken auf regionale Strecken dient dem Gewinn einiger weniger und schadet großen Teilen der regionalen Bevölkerung – ohne dass die ansässigen Verwaltungsbehörden bisher zureichende rechtliche Mittel hätten, um dagegen mit Fahrverboten vorzugehen. Nachhaltige Verkehrspolitik hat bei der Regelung von Verkehrsrouten aber gleichermaßen die Interessen von Anrainer\*innen, sowie von Gemeinden und lokalen Betrieben zu beachten. Dafür braucht es eine moderne Gesetzesgrundlage, die den Anforderungen der Bevölkerung und der Wirtschaft, aber auch übergeordneten Interessen, wie dem des Klima- und Umweltschutzes, gerecht wird.

In der derzeitigen Fassung des § 43 StVO (BGBl. Nr. 159/1960 idF BGBl I Nr. 154/2021) können aus verschiedenen Gründen Verkehrsbeschränkungen für öffentliche Straßen verordnet werden. Die hierfür in Frage kommenden Bestimmungen sind der § 43 Abs. 1 lit b (Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des sich bewegenden Verkehrs) und der § 43 Abs. 2 StVO (Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen insbesondere durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe). Um ein LKW-Fahrverbot zu verhängen, müssen die sachlichen Entscheidungsgrundlagen von der jeweils zuständigen Behörde umfassend ermittelt werden. Es ist auf eine Erforderlichkeit der Beschränkung abzielen, eine reine Zweckmäßigkeit reicht nicht aus. Zusätzlich muss sich durch die Verkehrsbeschränkung auch eine tatsächliche Veränderung zur Ist- Situation ergeben. Daraus lässt sich schließen, dass der Bundesgesetzgeber das angesprochene LKW-Fahrverbot grundsätzlich nur als Ausnahme sieht. Schon seit langem wird daher die Novellierung dieses Paragraphen und die Ergänzung der Kategorie „Qualität des Straßenverkehrs“ gefordert.

Im Sinne einer fortschrittlichen Verkehrspolitik und des Klimaschutzes ist es dringend notwendig, die gesetzlichen Voraussetzungen zum Erlass von LKW-Fahrverboten zu verringern, um es so dem Ordnungsgeber zu ermöglichen, aktuellen Problemlagen auf einer rechtlich zeitgemäßen Basis begegnen zu können. Es braucht eine neue gesetzliche Grundlage, welche eine qualitativolle Lenkung des Straßenverkehrs aus Sicht der Gemeinden, der lokalen Wirtschaft und der Anrainerinnen und Anrainer ermöglicht. Das momentane Fehlen einer solchen, hat direkte Auswirkungen auf die Lebensqualität vieler Menschen in den österreichischen Regionen.

Aus diesem Grund stellen die unterzeichneten Bundesrätinnen und Bundesräte nachstehenden

### Entschließungsantrag

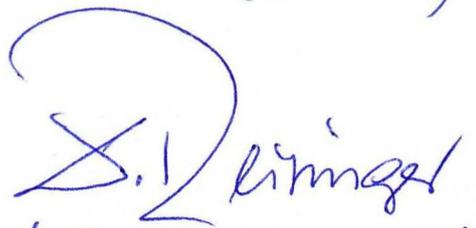
Der Bundesrat wolle beschließen:

*„Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie wird aufgefordert, umgehend eine Novelle der Straßenverkehrsordnung auszuarbeiten, mit der die Entlastung von stark belasteten Straßen, Siedlungsgebieten und Naturräumen, durch die Verhängung dauernder oder zeitweiser Verkehrsbeschränkungen oder von Verkehrsverboten ermöglicht wird und in weiterer Folge dem Nationalrat sowie dem Bundesrat zum Beschluss vorzulegen.*

*Dabei sind Möglichkeiten zur Einführung einer Schwerverkehrsabgabe für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen und einer flächendeckenden Maut auf Landes- und Gemeindestraßen unter der Voraussetzung, dass die eingehobenen Mittel direkt in die Erhaltung von Landes- und Gemeindestraßen fließen, sowie eine gesetzliche Verankerung der Benützungspflicht des hochrangigen Straßennetzes explizit mitzudenken.“*

  
(OBRECHT)

  
(GROSSMANN)

  
(REISINGER S.)

