

1 von 3

**14048/J**  
**vom 15.09.2017 (XXV.GP)**  
**Anfrage**

der Abgeordneten Dieter Brosz, Georg Willi, Freundinnen und Freunde an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Durchsetzung der geltenden LKW-Fahrverbote zwischen Alland und Baden (Landesstraße B210 - Helenental)

Auf der B210 zwischen Alland und Baden in Niederösterreich gilt ein LKW-Fahrverbot tagsüber ausgenommen Ziel- und Quellverkehr.

Weiters gilt ein generelles Nachtfahrverbot für LKW zwischen 22:00 Uhr und 6:00.

Dennoch fährt jede Nacht in der fraglichen Zeit eine zweistellige Zahl von Schwer-LKW diesen mautfreien „Abkürzer“ zwischen A2 und A21 entlang, wie nicht nur Anrainerbeschwerden, sondern auch eine Verkehrserhebung laut BH Baden belegt haben. Gegen die dauernde gesundheitsbedrohende Schlafstörung für die AnrainerInnen wehren diese sich schon seit Jahren im Rahmen von Einzelaktivitäten und Bürgerinitiativen erfolglos. Die Gemeinde sieht sich als nicht zuständig, die BH sieht keinen Handlungsbedarf und argumentiert dazu mit statistischen Vorgaben, nach denen die Ruhestörung nicht über einem - wo und wie auch immer definierten - „zumutbaren Limit“ sei. Auch die untertags geltende LKW-Fahrbeschränkung zeigt wenig Wirkung, ob wegen Missachtung oder weil sie von vielen Ausnahmegenehmigungen durchlöchert ist.

Im Rahmen von Polizeikontrollen, die ab und zu nachts durchgeführt werden, werden einzelne LKW aus dem Verkehr gezogen, die Nachricht über diese Kontrollen wird jedoch umgehend über elektronische Medien verbreitet, worauf in solchen Nächten dann kaum mehr LKW die Straße befahren. Aber weil auch den LKW-LenkerInnen bekannt ist, dass die Polizei nicht jede Nacht durchgehend Kontrollen veranstaltet, ist in der nächsten Nacht wieder alles beim Alten. Für die zahlreichen Verstöße untertags haben die Behörden bislang ebenfalls keine Lösung gefunden. Gelegentliche Polizeikontrollen führen zu ein paar Anzeigen, die bestens vernetzten LKW-Fahrer vermeiden für die Dauer der Kontrollen die Strecke, und nach ein paar Stunden ist alles wieder beim Alten.

Seitens der Behörden vor Ort wird wegen der für weitergehende Kontroll-Lösungen nötigen Grundsatzregelungen auf den Bund verwiesen: Die Nutzung vorhandener oder die Schaffung gezielter neuer Kontrolleinrichtungen scheitert demzufolge an fehlenden Lösungen auf Bundesebene, wofür insbesondere Datenschutzargumente verantwortlich seien.

Von Anrainern wurden unter anderem Lösungen vergleichbar der neuen Radarfoto-Auswertung unter anderem für Handy-am-Steuer-Verstöße oder mittels einer Section Control, die technisch ja zwischen LKW und PKW unterscheiden könnte, vorgeschlagen -also zumindest Ahndung bei den LKW, die nicht nur widerrechtlich sondern auch noch zu schnell fahren. Alternativ ist hier auch die Schaffung einer eigenen gesetzlichen Regelung für die Kontrolle von LKW-Fahrverboten nach dem Muster der Rotlichtkamera-Regelung (§98d StVO) oder die Verwendung der Bilder aus der allgemeinen Verkehrsüberwachung (§ 98f StVO) über ihren derzeitigen Zweck hinaus auch zum Strafen bestimmter darauf erkennbarer Delikte, insbesondere von Verstößen gegen LKW-Fahrverbote im Gespräch.

Betroffene sind mit dem Problem auch bereits an das BMVIT und das BMI herangetreten.

Das BMVIT verwies an die Länder und an das Bundeskanzleramt weiter und erklärte sich für unzuständig, obwohl Lösungsmöglichkeiten im Bereich der StVO zur Diskussion stehen und konkret angefragt waren.

Das BMI verwies demgegenüber darauf, dass das BMVIT „für das Schaffen von gesetzlichen Rahmenbedingungen verantwortlich“ sei, eine in Sachen Gewaltenteilung zumindest originelle Einschätzung. Daneben ging das BMI aber anders als das BMVIT auch inhaltlich auf das Anliegen ein, so kündigte es unter anderem noch stärkere Aktivitäten der örtlichen Polizeidienststellen an und berichtete auch von der Einbindung der LPD NÖ.

Originell erscheint demgegenüber wieder die Einschätzung, dass bestehende und verordnete Ausnahmen von LKW-Fahrverboten nicht mit einem Beweisbild geprüft werden könnten. Das Ressort, das gerade die Totalüberwachung aller Kfz-LenkerInnen in Österreich durch unbegrenzte Nutzung aller Verkehrsüberwachungseinrichtungen von ASFINAG usw für Überwachungszwecke ohne jede richterliche oder sonstige Kontrolle vorschlägt, behauptete also zeitgleich, dass mit den Bildern aus ebendiesen Einrichtungen nicht einmal zwischen zulässig und unzulässig fahrenden LKW unterschieden werden könnte!

Laut Betroffenen blieb auch ihr Ersuchen, dass Gemeinden oder Land NÖ eine Initiative für eine Gesetzesnovelle des Bundes zur Lösung des Problems unter Klärung der Datenschutzfrage ergreifen mögen, ohne Reaktion.

Damit ist im Kern des Anliegens unterm Strich allseitiger Stillstand eingetreten.

Dies stößt bei den Betroffenen vor Ort auf einiges Unverständnis – nachvollziehbarerweise verlangen sie eine Lösung, welche die geplagten Anrainer und nicht wie der derzeitige Stillstand letztlich die Gesetzesbrecher aus der LKW-Branche schützt.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

## **ANFRAGE**

- 1) Sehen Sie – etwa aus Anlass der laufenden „serienweisen“ Missachtung des entsprechenden LKW-Nachtfahrverbots auf der B 210 zwischen Alland und Baden in NÖ – a) die Notwendigkeit, b) die Möglichkeit für Verbesserungen beim Durchsetzen von LKW-Nachtfahrverboten? Falls nein, warum nicht?
- 2) Falls Sie die Notwendigkeit und/oder Möglichkeit für Verbesserungen im Sinn von Frage 1 sehen: Welche Maßnahmen a) im Bereich des gesetzlichen Rahmens, namentlich der StVO, b) im Bereich des Vollzugs dieses Rahmens könnten zu spürbaren Verbesserungen beim Durchsetzen des LKW-Nachtfahrverbots führen?
- 3) Sehen Sie – etwa aus Anlass der laufenden „serienweisen“ Missachtung des untertags geltenden LKW-Fahrverbots auf der B 210 zwischen Alland und Baden in NÖ – a) die Notwendigkeit, b) die Möglichkeit für Verbesserungen beim Durchsetzen von LKW-Fahrverboten ausgenommen Ziel- und Quellverkehr? Falls nein, warum nicht?
- 4) Falls Sie die Notwendigkeit und/oder Möglichkeit für Verbesserungen im Sinn von Frage 3 sehen: Welche Maßnahmen a) im Bereich des gesetzlichen Rahmens, namentlich der StVO, b) im Bereich des Vollzugs dieses Rahmens könnten zu spürbaren Verbesserungen beim Durchsetzen des LKW-Fahrverbots ausgenommen Ziel- und Quellverkehr untertags führen?

- 5) Wie erklären Sie die Einschätzung Ihres Ressorts Betroffenen gegenüber, dass für den für tatsächlich durchsetzbare LKW-Fahrverbote nötigen bundesgesetzlichen Rahmen zB in der StVO das Bundeskanzleramt und die Länder zuständig seien?
- 6) Wie erklären Sie demgegenüber die Einschätzung des BMI, dass für den für tatsächlich durchsetzbare LKW-Fahrverbote nötigen bundesgesetzlichen Rahmen das BMVIT zuständig sei?
- 7) Wieviele und welche Ausnahmegenehmigungen zum LKW-Nachtfahrverbot auf der B 210 gibt es?
- 8) Falls Ihnen diese Informationen nicht vorliegen sollten: Bei welcher anderen Stelle liegen diese konkret vor?
- 9) Wieviele und welche Ausnahmegenehmigungen zum LKW-Fahrverbot auf der B 210 untertags, ausgenommen Ziel- und Quellverkehr gibt es?
- 10) Falls Ihnen diese Informationen nicht vorliegen sollten: Bei welcher anderen Stelle liegen diese konkret vor?
- 11) Wie stehen Sie zur Schaffung einer eigenständigen Rechtsgrundlage für die Kontrolle und Durchsetzung von LKW-Fahrverboten und insbesondere LKW-Nachtfahrverboten vergleichbar der für die Überwachung von Rotlichtanlagen in § 98d StVO geschaffenen Regelung?
- 12) Sehen Sie Möglichkeiten, dem Problem mit einer Section Control bzw. mit den dabei verwendeten Einrichtungen, die ja LKW und PKW unterscheiden können, beizukommen? Wenn ja welche? Wenn nein warum nicht?
- 13) Teilen Sie die Einschätzung (des BMI), dass bestehende und verordnete Ausnahmen von LKW-Fahrverboten nicht mit einem Beweisbild geprüft werden könnten? Wenn ja warum, wenn nein warum nicht?
- 14) Wo und wie ist das laut BH Baden bestehende „zumutbare Limit“ der nächtlichen Ruhestörung konkret definiert, bei dessen Unterschreitung laut BH Baden keine Maßnahmen gegen die Nichteinhaltung von LKW-Nachtfahrverboten erforderlich sein sollen?



