



36/SPET

vom 25.01.2019 zu 13/PET (XXVI.GP)



Parlamentsdirektion

Parlament
1017 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ-EUGEN-STRASSE 20-22
1040 WIEN
www.arbeiterkammer.at
erreichbar mit der Linie D

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65	Fax 501 65	Datum
ZI. 13/PET- NR/2018	UV/GSt/FG/SP	Franz Greil	DW 12262	DW 12105	24.01.2019

13/PET Petition: Für echte Qualität im Straßenverkehr!

Immer mehr Lkw weichen von den Autobahnen auf die Landesstraßen aus. Das bedeutet wachsende Lärm- und Abgasbelastungen für AnrainerInnen, höhere Unfallgefahr und höhere Folgekosten durch immer mehr Gesundheits- und Straßenschäden. Die Bundesarbeitskammer (BAK) setzt sich deshalb seit vielen Jahren für die Beschränkung des Transits sowie für eine flächendeckende Lkw-Maut ein und fordert eine wirksame Entlastung der Bevölkerung entlang von Autobahn-Ausweichrouten. Derzeit wird es den Bezirksbehörden schwer gemacht, den Transit von Lkw auf Landes- und Gemeindestraßen zu verbieten. Vor diesem Hintergrund unterstützt die BAK die vorliegende Petition vollinhaltlich und fordert rasch die Umsetzung von entsprechenden Gesetzesänderungen.

Der vorliegende Antrag wurde im Ausschuss für Petitionen und Bürgerinitiativen des Nationalrates eingereicht und will die Straßenverkehrsverordnung (StVO) im § 43 dahingehend ändern, dass Lkw-Fahrverbote zur Vermeidung von mautvermeidenden Schwerverkehr leichter und rechtssicherer verhängt werden können. Konkreter Ausgangspunkt des Anliegens ist der Bezirk Liezen und das Ennstal.

Die BAK unterstützt den Antrag, weil der mautausweichende Schwerverkehr aufgrund von Schätzungen einen Mautausfall von rund 50 Mio Euro am hochrangigen Autobahnnetz verursacht und punktuell in betroffenen Regionen zu massiven Lkw-Folgeschäden (Lärm, Abgase, erhöhte Unfallschwere, erhöhte Abnutzung von nicht für hohe Tonnagen errichteten Straßen) führt. Die StVO muss diesem Umstand Rechnung tragen und explizit mit einer Routenbindung zur Vermeidung von Mautausweichverkehr ergänzt werden.

Die Stellungnahme im Detail

Der derzeitige Wortlaut von § 43 (1) StVO stellt im Wesentlichen nur auf die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des sich bewegenden und ruhenden Verkehrs bzw (katastrophenartige) Elementarereignisse ab, damit Fahrverbote mit Ausnahmen für Quell- und Zielverkehr von den zuständigen Bezirksbehörden verhängt werden können.

Dieser Wortlaut ist zu restriktiv, da er im Wesentlichen auf einen durchschnittlichen Tagesverkehr mit Lkw abstellt und eine Beschränkung von Mautvermeidungsfahrten (Kostensparnis durch Zeit und Maut für Unternehmen bei Wahl einer Route) in einem überregionalen Kontext (Situierung einer Landes- oder Gemeindestraße in der Nähe oder als Abkürzung zu einer Autobahn) erschwert.

Die BAK verweist beispielhaft auf die Bewilligung von Konzessionen der zahlreichen internationalen Kraftfahrlinien mit Reisebussen durch das zuständige BMVIT, die Österreich auf der sogenannten „Gastarbeiterroute“ durch das Ennstal (B 320) transitieren, weil die mautpflichtige Streckenvariante über die A 1 bis Knoten Voralpenkreuz und A 9 Pyhrnautobahn teurer ist.

Aus dargelegten Gründen wird gefordert, dass in § 43 StVO (1) eine Routenbindung zur Vermeidung von Mautausweichverkehr vorgenommen wird, die bei der Verhängung eines Lkw-Fahrverbots auch einen gewissen Umweg für ein betroffenes Kfz miteinschließen kann.

Dies erscheint auch aus Umweltgesichtspunkten und bei der (EU-)rechtlichen Auslegung der Nichtdiskriminierung sachlich geboten, da sogenannte externe Kosten im Schwerverkehr bei Lärm, Luftverschmutzung und Unfallfolgeschäden am niederrangigen Straßennetz höher als auf Autobahnen sind. Darüber hinaus legt die BAK Wert auf die Feststellung, dass rund 65 % des mautpflichtigen Aufkommens von Lkw mit ausländischem Kennzeichen erbracht werden. Ein konsequentes Vorgehen gegen die Mautflucht ist jedenfalls geboten.

Der Ausschuss für Petitionen und Bürgerinitiativen sollte darüber hinaus auch prüfen, ob die Definition von Quell- und Zielverkehren im Zusammenhang mit Fahrverboten nicht auch (taxativ) in einem Erlass durch das BMVIT präzisiert werden sollte, da es in der Praxis zu vielen Schlupflöchern kommt. Auch die Höhe von Verwaltungsstrafen bei Lkw-Fahrverboten sollte im Lichte der betrieblichen Kosteneinsparungen bei Mautausweichverkehren neu bewertet und vom Ausschuss geprüft werden.

Abschließend hält die BAK fest, dass letztendlich nur eine fahrleistungsabhängige Bemannung des Schwerverkehrs dieses Problem zufriedenstellend lösen kann. Das Vorbild Schweiz zeigt, dass eine flächendeckende Lkw-Bemannung auf allen Straßen auch unter Gesichtspunkten der Wettbewerbsfähigkeit, der Umwelt und der ländlichen Entwicklung einen machbaren Weg auch für Österreich aufzeigt.

Eine (selektive) Bemaunung von stark befahrenen Landesstraßen, wie zB in Deutschland oder Belgien erfolgreich praktiziert, sollte als Einstieg vom Nationalrat geprüft werden, da dies auch schon derzeit mit unserem Lkw-Mautsystem machbar ist.

Renate Anderl
Präsidentin
FdRdA

Maria Kubitschek
iV des Direktors
FdRdA