

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BMK - IV/ST2 (Rechtsbereich Straßenverkehr)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Abteilung für Rechtspolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T +43 (0)5 90 900- 4027 DW | F +43 (0)5 90 900-243
E rp@wko.at
W <https://news.wko.at/rp>

Ergeht per E-Mail: st2@bmk.gv.at

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
2021-0.405.455	Rp 25976/02/2021/DU/Sa	4027	28.6.2021
23.6.2021	Mag. David Ulbrich		

Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, mit dem für bestimmte Straßen ein Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge verfügt wird (Fahrverbotskalender 2021)

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Übermittlung der Unterlagen zum Fahrverbotskalender 2021. Wir lehnen das Regelungsvorhaben zur Gänze ab und fordern dessen ersatzlosen Entfall.

Mit dem Vorhaben wird ein nicht nachvollziehbarer Vorrang des privaten Individualverkehrs gegenüber dem Berufsverkehr, der zur Versorgung der Bevölkerung dient, geschaffen. Die reibungslose Versorgung der Bevölkerung mit notwendigen Gütern ist derzeit essenziell, weshalb alle Einschränkungen des Güterverkehrs strikt abzulehnen sind.

Gerade auf Durchgangsrouten im europäischen Nord-Süd-Verkehr haben temporäre Fahrverbote negative Auswirkungen auf den Verkehrsfluss haben.

In Zeiten hohen Verkehrsaufkommens wäre es vielmehr sinnvoller, die Infrastruktur auch für den Lkw 24 Stunden am Tag nutzbar zu halten, um für eine Verteilung zu sorgen. Vorhandene Fahrverbote erschweren den Verkehr ohnehin.

Wie dem BMK bzw. dem BMVIT seit langem bekannt ist, hat die Erlassung eines Fahrverbotskalenders keine positiven Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Das BMVIT selbst nahm auf diesen Umstand noch in den Vorblättern der Verordnungen bis zum Fahrverbotskalender 2012 ausdrücklich Bezug (nachdem dies von uns releviert wurde, wurden diese Ausführungen in den Folgejahren nicht mehr aufgenommen):

„Begleitend zum Fahrverbotskalender 2008 wurden umfangreiche Untersuchungen durchgeführt, die insbesondere das Unfall- und Staugeschehen in diesem Zeitraum beleuchten sollten. Hinsichtlich Unfallgeschehen wurde im Rahmen der Studie - so wie in allen Studien der letzten Jahre davor - festgestellt, dass die Erlassung von Fahrverboten für Lkw am Samstagvormittag keinen Einfluss auf das Unfallgeschehen hat.

Hinsichtlich der erstmalig umfangreich untersuchten Stausituation wurden in den Sommermonaten im Jahr 2008 82 Stauereignisse ohne ursächliche Lkw-Beteiligung und 4 Stauereignisse mit Lkw-Beteiligung ausgewiesen. Statistisch gesehen ist der Einfluss des Lkw-Verkehrs auf das Staugeschehen daher nicht relevant.

Die empirische Erfahrung zeigt daher deutlich, dass es gerade nicht der Wirtschaftsverkehr ist, der in den Sommermonaten für Verkehrsstauungen sorgt. Dies wird im Vorblatt zum gegenständlichen Verordnungsentwurf auch implizit zugestanden:

„In den Ferienreisezeiten kommt es auf den österreichischen Hauptkorridoren zu einem starken Anstieg des Verkehrsaufkommens, der hauptsächlich durch den Pkw-Verkehr begründet ist.“

Der Fahrverbotskalender führt im Ergebnis nur dazu, dass das Lkw-Aufkommen zu erlaubten Fahrzeiten überproportional hoch ist. Warum daher die heimische Wirtschaft zu Gunsten des Transitverkehrs - der dem Standort Österreich nur Nachteile und Kosten verursacht - benachteiligt werden soll, ist nach wie vor nicht nachvollziehbar und wird vom Verordnungsgeber auch in keiner Weise argumentativ unterstützt.

Das Vorhaben ist auch potenziell gleichheitswidrig, weil in unsachlicher Weise mit schwacher Begründung eine Gruppe von Straßennutzern zu Gunsten von anderen Gruppen diskriminiert wird.

In § 2 Abs. 1 sind umfangreiche Ausnahmetatbestände nominiert. Im Vergleich zur Inntal- und Brennerautobahn ist jedoch auf den Bundesstraßen der reine Ziel- und Quellverkehr untersagt. Hier stellt man auf die vermuteten besonders hohen Verkehrsfrequenzen während der Ferienzeit ab, lässt aber den reinen Binnenverkehr bis Samstag 15.00 Uhr fahren. Auf den Bundesstraßen wird - abgesehen von den Ausnahmetatbeständen - das Fahrverbot jedoch auch für den heimischen Ziel- und Quellverkehr ab Samstag 08.00 Uhr schlagend. Dies stellt gerade für den ländlichen Raum in den Bezirken Tirols eine massive Beeinträchtigung des Wirtschaftsverkehrs dar, die auch in den Erläuterungen nicht begründet wird. Hier sollte zumindest eine Regelung analog zu den auf dem hochrangigen Straßennetz geltenden Bestimmungen normiert werden.

In § 1 Z 2 ist festgehalten, dass das vorgezogene Wochenendfahrverbot nicht nur das hochrangige Straßennetz in Tirol betrifft, sondern auch die Loferer Straße, die Seefelder Straße, die Fernpass-Straße sowie die Achensee Straße. Abgesehen von der Ennstal-Straße betreffen sämtliche vom Fahrverbot umfassten Straßen ausschließlich das Bundesland Tirol.

Nachdem davon ausgegangen werden kann, dass die anderen Bundesländer bei den Bundesstraßen über einen ähnlichen Ausbaustand verfügen und Verkehrsfrequenzen in vergleichbarer Höhe zu bewältigen haben, sind die geplanten Verkehrssituationen wohl ausschließlich politisch motiviert und können verkehrlich nicht argumentiert werden.

Zudem sind die Verkehrsfrequenzen - vor allem auf der Inntal- und Brennerautobahn - gegenüber den Vorjahren niedriger, sodass Verkehrsüberlastungen (selbst bei einer deutlichen Zunahme des Reiseverkehrs) auf dem hoch- und niederrangigen Straßennetz nicht zu erwarten sind. Das zeitliche Vorziehen des Wochenendfahrverbotes leistet weder eine signifikante Entlastung der Straßeninfrastruktur noch einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (wie die vom BMK in Auftrag gegebene Studie deutlich zeigt). Der Wirtschaftsverkehr - abseits des hochrangigen Straßennetzes wird jedoch über Gebühr eingeschränkt.

Auch sollte nach mehr als einem Jahr Corona-Pandemie die soziale Komponente nicht übersehen werden: Die Lenker sitzen an den Grenzen fest und bis der Rückstau am Ende des jeweiligen Fahrverbotes aufgelöst ist, geht ebenfalls wertvolle Zeit verloren.

Zusätzlich zu dem nun im Entwurfsstadium vorliegenden „Fahrverbotskalender 2021“ ist der Normadressat alleine für die im Fahrverbotskalender angeführten Abschnitte A 12 bzw. A 13 (§ 1 Abs. 1 und 2) sowie dem untergeordneten Straßennetz (§ 1 Abs. 3) folgenden weiteren Beschränkungen unterworfen:

1. Allgemeines - generelles - Lkw Wochenend- und Feiertagsfahrverbot (gem. StVO)
2. Allgemeines - generelles - Lkw-Nachtfahrverbot (gem. StVO)
3. Euroklassenfahrverbote-Verordnung (LGBL. Nr. 43/2016)
4. Sektorales Fahrverbot-Verordnung (LGBL. Nr. 44/2016 bzw. 115/2016)
5. Nachtfahrverbot (LGBL. 119/2012)
6. Dosierkalender
7. Fahrverbot auf der B 179 (LGBL. Nr. 95/2009)
8. Fahrverbot auf der B 177
(https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/verkehr/verkehrsrecht/fahrverbote/U0298905_2015-10-22_08-28-42_4520_001.pdf)
9. Fahrverbot auf der B 181
(https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/verkehr/verkehrsrecht/fahrverbote/U0298905_2015-10-22_08-32-24_4525_001.pdf)
10. Fahrverbot B 320 (http://www.bh-liezen.steiermark.at/cms/dokumente/12637969_140912560/eff54328/B%20320.pdf)
11. Fahrverbot B 178 (https://www.salzburg.gv.at/verkehr/_Documents/5-ve-pdf-anhang7-b178.pdf)

Die Nutzung der im Entwurf genannten Strecken ist also jetzt schon stark eingeschränkt. Der Mehrwert eines Fahrverbotskalenders oder gar die „Verbesserung der Verkehrssicherheit“ (als Wirkungsziel) ist daher inhaltlich fragwürdig, weil die Lkw die Strecken auf den Bundesstraßen ohnehin nicht benutzen können.

Während für die Fahrten auf der Autobahn nur der grenzüberschreitende Verkehr nach Italien bzw. Deutschland betroffen ist und der Regionalverkehr daher bis Samstag 15:00 Uhr fahren darf, ist dies auf den genannten Bundesstraßen nicht der Fall. Hier besteht bereits ab 08:00 Uhr ein absolutes Fahrverbot. Dies ist nicht nachvollziehbar. Zumindest sollte dieselbe Regelung wie für Autobahnen greifen. Die Bundesstraßen übernehmen in zahlreichen Gebieten die Aufgabe des regionalen Güterausstausches und Versorgung der Betriebe. Dies wird mit der vorliegenden Regelung verhindert.

Im Ergebnis wird für die ungehinderte Fahrt unserer Nachbarn in die Urlaubsdestinationen jenseits der Alpen der heimische Güterverkehr gesperrt. Beispielsweise ist die B 178 (Loferer Straße) die Verbindung zwischen St. Johann und Tirol und Wörgl; es wären daher von Samstag 08:00 bis Sonntag 22:00 Uhr Anlieferungen an Betriebe, aber auch beispielsweise Abtransport von Aushubmaterial für den (privaten) Wohnbau zwischen Ellmau und Scheffau nicht erlaubt; die Verlegung dieser Transporte auf das Landes- oder Gemeindestraßennetz ist nicht möglich. Auf diesen Straßen sollten die Fahrverbote daher erst gar nicht verordnet werden; jedenfalls aber ist der Regional- und Lokalverkehr davon auszunehmen, indem nur Fahrten verboten werden, deren Ziel in Italien bzw. Deutschland liegt.

Leider werden die in der Verordnung genannten Ausnahmetatbestände bei grenzüberschreitenden Verkehren nur unzureichend mit den Nachbarregionen koordiniert, sodass sie vielfach ihr Ziel (nämlich eine Erleichterung für die heimische Wirtschaft) verlieren. Beispielsweise orientiert sich Italien immer wieder kurzfristig am österreichischen Fahrverbotskalender und erlässt (meistens zwei Tage vor dem jeweiligen Termin) ein Fahrverbot auf der Brennerautobahn zwischen Sterzing und der Staatsgrenze am Brenner (Hintergrund ist der fehlende Abstellplatz für Lkw auf der Südrampe der Brennerautobahn, sodass die Lkw bereits

im Bereich Bozen - Brixen angehalten werden); auch Lkw, die aufgrund der Ausnahmebestimmung eigentlich nach Tirol einfahren dürften, dürfen nicht weiterfahren, weil in das italienische Fahrverbot solche Ausnahmebestimmung nicht aufgenommen werden. Im Ergebnis gilt dann eine Ausnahmegenehmigung für die Strecke ab der Staatsgrenze am Brenner, jedoch nicht für die Zufahrt zum Brenner. Dies führt bei den betroffenen Unternehmen stets zu großem Unmut und zu Beschwerden. Die zusätzlichen Kosten und der zusätzliche Aufwand für die Unternehmen sind selbsterklärend.

Grundsätzliche Kritik an der Evaluierung und der späten Kundmachung:

In der Problemanalyse wird wörtlich ausgeführt:

„In den Ferienzeiten kommt es auf österreichischen Hauptkorridoren zu einem starken Anstieg des Verkehrsaufkommens, der hauptsächlich durch den Pkw-Verkehr begründet ist.“

Diesem Pkw-Verkehrsanstieg begegnet man mit einem Fahrverbot für einen Verkehrsteilnehmer, der nachweislich nicht für den Anstieg des Verkehrsaufkommens ursächlich ist. Dieses Vorgehen ist auch in Hinblick auf Art 7 B-VG fragwürdig.

In den Erläuterungen wird ausgeführt:

„Bereits in den letzten Jahren wurden für die A 12 Inntalautobahn sowie für die A 13 Brennerautobahn entsprechende Fahrverbote erlassen, die sich zeitlich an den italienischen und deutschen Fahrverboten orientierten und insgesamt bestens bewährt haben.“

Es stellt sich hier die grundsätzliche Frage, nach welchen inhaltlichen Beurteilungskriterien sich diese Fahrverbote bewährt haben sollen.

Die erlaubte Leer-Heimfahrt gemäß § 2 Abs. 2 ist zu überdenken. Für das Verkehrsgeschehen ist es unerheblich, ob ein Lkw beladen oder leer fährt; nicht jedoch aus ökologischen und ökonomischen Erwägungen, zumal diese „Rückfahrt“ ja nachgeholt werden muss und den Verkehr unter der Woche zusätzlich belastet. Die Rückkehrmöglichkeit des Fahrers sollte daher nicht auf Leerfahrten beschränkt sein. Jedenfalls sollte die Rückfahrt in den Betrieb bis Samstag, 10:00 Uhr, ermöglicht werden. Einerseits ist es sozial wünschenswert, dem Fahrer zu ermöglichen, das Wochenende zuhause verbringen zu können. Andererseits ist das Erfordernis der Leerfahrt aus wirtschaftlicher und ökologischer Sicht widersinnig. **Leerfahrten sind tunlichst zu vermeiden.**

Seit Jahren weisen wir (ungehört) auf das Ärgernis der späten Kundmachung (Inkrafttreten jeweils wenige Tage später) des Fahrverbotskalenders hin. Wir untermauern diese Kritik mit einer Rückschau hinsichtlich der Veröffentlichungen im BGBl. wie folgt:

Fahrverbotskalender 2010: Kundmachung 29.03.2010 - erstmalige Wirkung 03.04.2010
Fahrverbotskalender 2011: Kundmachung 19.04.2011 - erstmalige Wirkung 23.04.2011
Fahrverbotskalender 2012: Kundmachung 02.04.2012 - erstmalige Wirkung 06.04.2012
Fahrverbotskalender 2013: Kundmachung 22.03.2013 - erstmalige Wirkung 29.03.2013
Fahrverbotskalender 2014: Kundmachung 14.04.2014 - erstmalige Wirkung 18.04.2014
Fahrverbotskalender 2015: Kundmachung 30.03.2015 - erstmalige Wirkung 03.04.2015
Fahrverbotskalender 2016: Kundmachung 23.03.2016 - erstmalige Wirkung 25.03.2016
Fahrverbotskalender 2017: Kundmachung 12.04.2017 - erstmalige Wirkung 14.04.2017
Fahrverbotskalender 2018: Kundmachung 27.03.2018 - erstmalige Wirkung 30.03.2018
Fahrverbotskalender 2019: Kundmachung 12.04.2019 - erstmalige Wirkung 19.04.2019
Fahrverbotskalender 2020: Kundmachung 20.07.2020 - erstmalige Wirkung 25.07.2020

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Ausführungen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Rosemarie Schön
Abteilungsleiterin