

Bezirkshauptmannschaft Liezen  
BH Mag. Dr. Josef Dick  
Hauptplatz 12  
A-8940 Liezen

WKO Steiermark  
Körblergasse 111 - 113 | 8010 Graz  
T 0316 601-796 | F 0316 601-733  
E [iws@wkstmk.at](mailto:iws@wkstmk.at)  
W <http://wko.at/stmk/>

09.08.2019

ver\_ste\_kre

**GZ: 11.0-556/2018**

**Anhörungsverfahren VO-Entwurf - B 320 Ennstal Straße, Fahrverbot für Lastkraftwagen und Lastfahrzeuge mit Anhänger mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 Tonnen zwischen Liezen und der Landesgrenze zu Salzburg von 5 Uhr bis 22 Uhr: Stellungnahme**

Sehr geehrter Herr Bezirkshauptmann,

die WKO Steiermark dankt für die Übermittlung des Entwurfes einer Verordnung der Bezirkshauptmannschaft Liezen zum Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t zwischen Liezen und der Landesgrenze Salzburg und nimmt unter Wahrung der uns eingeräumten Frist dazu wie folgt Stellung:

#### **I. Allgemeines:**

Moderne und leistungsfähige Verkehrsachsen sind die Lebensadern eines Wirtschaftsstandorts und damit einhergehend ein unabdingbarer Baustein für Wachstum, Beschäftigung und Wohlstand in unserem Land. Dass das gestiegene Maß an Mobilität auch Herausforderungen mit sich bringt, wird auch seitens der Wirtschaft nicht von der Hand gewiesen. Daher setzt sich die WKO Steiermark gemeinsam mit den Behörden, der Exekutive, der ASFINAG und vielen anderen Partnern seit vielen Jahren für wirtschafts- und umweltfreundliche verkehrspolitische Lösungen in Bezug auf stark frequentierte Transitrouten ein.

Im Großen und Ganzen besteht seitens der heimischen Wirtschaft sogar Verständnis für bestimmte Arten von Fahrverboten, etwa im Zusammenhang mit dem internationalen Durchzugsverkehr oder sogenannten „Mautflüchtlingen“. Allerdings treffen derartige Fahrverbote oftmals nicht den avisierten internationalen Durchzugsverkehr, sondern vielmehr den regionalen Verkehr im weitesten Sinne. Fahrverbote bedingen zudem das Vorhandensein von entsprechenden Ausweichrouten, für die in punkto Belastbarkeit nicht gänzlich andere Maßstäbe herangezogen werden können als für jene Routen, die es zu

entlasten gilt. Bei manchen dieser Ausweichrouten bringen die kilometermäßigen Mehrleistungen neben betriebswirtschaftlichen Mehrkosten gleichfalls auch ökologische Probleme mit sich, die nicht im Einklang mit den Klima- und Energieplänen des Landes und Bundes stehen. Daher steht die WKO Steiermark Fahrverboten grundsätzlich sehr reserviert gegenüber.

In Bezug auf den vorliegenden Verordnungs-Entwurf ist die Sachlage noch delikater, da es sich bei der Ennstalstraße B320 um eine verkehrspolitisch enorm wichtige Verkehrsrouten handelt, deren Wegfall aufgrund der topographischen Gegebenheiten in Österreich noch ungleich schwerer kompensiert werden kann, als dies bei anderen Routen der Fall ist. So wurde die B320 als Teil der so genannten 300er-Gruppe (301 bis 320) ursprünglich als besonders hochrangige Bundesstraße mit Potential zu einer Schnellstraße konzipiert.<sup>1</sup> Das Ennstal ist eine der wesentlichsten Ost-West-Achsen und besitzt in Kombination mit seiner zentralen Lage für viele Regionen in Österreich und deren Unternehmen eine verkehrsstrategisch fast beispiellose Relevanz.

Das Ennstal großflächig zu umfahren mag im Hinblick auf internationale Transitbewegungen als Ansatz nachvollziehbar und sinnvoll sein, für die heimische Wirtschaft gilt dies allerdings nicht, da die Ausweichrouten eine deutliche Mehrbelastung darstellen und die Wettbewerbsfähigkeit vieler wichtiger Unternehmen in Frage stellen. Alleine die Verlagerung der Wegstrecke von Liezen nach Bischofshofen via Voralpenkreuz verlängert die Wegdistanz in eine Richtung um 125 km. Ein Fahrverbot für weite Teile des innerösterreichischen Verkehrs würde fast alle Sparten der heimischen Wirtschaft negativ betreffen, nicht nur die Verkehrsbranche selbst. Gerade die industriell-geprägten Bezirke der Obersteiermark sind vielfach auf das Ennstal als Verkehrsrouten angewiesen. Alleine entlang des vorgelagerten Einzugsgebietes der B320 würden de facto alle größeren Industrie- und Gewerbebetriebe von einem Fahrverbot betroffen sein. Damit werden die Attraktivität des Standorts gesenkt, tausende Arbeitsplätze gefährdet und jedenfalls Mehrkosten generiert, die sich alleine in diesem geographischen Bereich auf mehrere Millionen Euro pro Jahr hochsummieren. Bezieht man andere Regionen der Steiermark, des südlichen Burgenlands und Niederösterreichs mit ein, vervielfachen sich die Kosten weiter. Die heimischen Unternehmen und Arbeitsplätze zu gefährden, sollte nach unserem Dafürhalten nicht Intention eines Fahrverbotes sein, das im Wesentlichen darauf abzielen sollte, den internationalen Transit einzudämmen, dem in punkto Wegführung zudem andere Alternativen offenstehen. Die im Verordnungsentwurf vorgesehenen Ausnahmeregelungen sind deutlich zu restriktiv ausgelegt und bei genauer Analyse auch nicht nachvollziehbar, da sogar Aktivitäten und Aufgaben der Daseinsvorsorge, etwa die Müllentsorgung, auf Basis der avisierten Regelungen in Mitleidenschaft gezogen werden.

Aus Sicht der WKO Steiermark ist die B 320 eine unverzichtbare überregionale Verbindung im innerösterreichischen Wirtschafts- und Versorgungsverkehr und praktisch mit einer hochrangigen Straße gleichzusetzen. Die WKO Steiermark setzt sich daher mit Nachdruck

---

<sup>1</sup> Vgl. [https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XX/II/01969/fname\\_140896.pdf](https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XX/II/01969/fname_140896.pdf), S.23

dafür ein, dass das angedachte Fahrverbot in der vorliegenden Fassung nicht zur Anwendung gelangt.

## II. Im Detail:

Die B320 ist im Laufe der vergangenen Jahrzehnte zu einer sehr wesentlichen Transitroute geworden, was aufgrund des stark gestiegenen LWK-Verkehrs dazu geführt hat, dass das Land Salzburg auf jenem Streckenabschnitt der B320, der hoheitlich dem Land Salzburg untersteht, ein Transitfahrverbot verordnet hat. In Kombination mit dem Nachtfahrverbot auf dem steirischen Abschnitt der B320 sollte dies eigentlich ausreichend sein, um das Ennstal verkehrstechnisch zu entlasten. In der Region werden allerdings immer wieder Stimmen laut, dass diese Verbote nicht ausreichend überprüft und exekutiert werden. Aus Sicht der WKO Steiermark gilt es diesen Umstand genauestens unter die Lupe zu nehmen, bevor man eine weitere Ausdehnung von Fahrverboten ins Auge fasst.

Die Quell- und Zielverkehrsbestimmungen sind in ihrer derzeitigen Form für die gewerbliche Wirtschaft deutlich zu restriktiv ausgelegt. So unterscheidet der Verordnungsentwurf zwei Arten von Quell- und Zielverkehr, wobei die restriktivere Definition auf die Be- und Entladung abstellt und damit den Ausnahmereich übermäßig einschränkt. Dies ist aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar und wird entschieden abgelehnt, da eine derartige Trennung nicht den wirtschaftlichen Gegebenheiten und Notwendigkeiten entspricht. Von dieser Regelung sind nicht nur Transportleistungen betroffen, die einen überregionalen Zweck bedienen, sondern auch Leistungen des täglichen Bedarfs und der Daseinsvorsorge, die nicht per se aus der Region heraus selbst bedienbar sind. Dazu zählt unter anderem der Bereich der Müllentsorgung ganz allgemein bzw. im Speziellen beispielsweise der Bereich der Tierkörperentsorgung.

### § 2 b)

Wir ersuchen, aus wirtschaftlicher Notwendigkeit sowie aus ökologischen Gesichtspunkten heraus betrachtet § 2 Punkt b) wie folgt abzuändern bzw. Punkt b.) mit Punkt a) zusammenführen und so die Quell- und Zielverkehrsdefinition. Der Verordnungswortlaut müsste wie folgt lauten: „Fahrten mit Lastkraftwagen, die in den folgenden Gebieten **be- oder** entladen werden (Quell- oder Zielverkehr, einschließlich Leerfahrten)“.

Weiters ersuchen wir den Gebietskreis des § 2 deutlich zu erweitern und dabei neben der gesamten Steiermark auch das angrenzende Bundesland Salzburg voll sowie die Länder Tirol und Oberösterreich regional eingeschränkt mit einzubeziehen. Als Vorbild für eine derartige Vorgehensweise dienen das Salzburger Fahrverbot oder das regionale Fahrverbot am Reschenpass in Tirol.

Damit bleibt sichergestellt, dass die heimische Wirtschaft in den angrenzenden Regionen nicht unverhältnismäßige Wettbewerbsnachteile in Form eines immens gesteigerten

Aufwands zu erleiden hat und die Versorgung der ortsansässigen Bevölkerung nicht in Mitleidenschaft gezogen wird.

Aus Sicht der WKO Steiermark gilt es den vorliegenden Entwurf noch einmal auf Basis der dargelegten Einwände und Ansätze hin zu überdenken und zu überarbeiten, um nicht der heimischen Wirtschaft immensen Schaden zuzufügen, der letztlich auch Arbeitsplätze und Wohlstand gefährdet. Alleine die Ausweitung und Verschärfung der Kontrollen sollten ausreichen, um die Situation zu entschärfen. Im Falle eines Fahrverbotes gilt es aus Sicht der Wirtschaft jedenfalls eine großflächige Ausnahmeregion zu definieren, um den echten Transit- und Ausweichverkehr zu vermeiden bzw. zu kanalisieren und nicht die heimische Wirtschaft zu bestrafen.



Ing. Josef Herk  
Präsident

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Karl-Heinz Dernoscheg, MBA  
Direktor