

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 | F +43 (0)5 90 900-243
E rp@wko.at
W <https://news.wko.at/rp>

Per E-Mail: st2@bmk.gv.at

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
2022-0.110.224
7.03.2022

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Rp 25976/02/2022/DU/Sa
Mag. David Ulbrich

Durchwahl
4027

Datum
1.04.2022

Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, mit der für bestimmte Straßen ein Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge verfügt wird (Fahrverbotskalender 2022)

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Mag. Kainzmeier,

wir bedanken uns für die Übermittlung der Unterlagen zum Fahrverbotskalender 2022. Wir lehnen das Regelungsvorhaben zur Gänze ab und fordern dessen ersatzlosen Entfall. Dieses Jahr erschwert der Krieg in der Ukraine zusätzlich zu den weiterhin anhaltenden Auswirkungen der Covid-19 Pandemie die Aufrechterhaltung der Lieferketten, weshalb wir das Vorhaben umso mehr ablehnen müssen.

Nachdem die COVID 19 Pandemie weiterhin für hohe Fallzahlen und aufgrund des Ausfalls einer Vielzahl an LKW-Fahrern in vielen Segmenten für Versorgungsengpässe sorgt, drohen durch den Krieg in der Ukraine in den nächsten Monaten weitere dramatische Probleme, wenn es um die Aufrechterhaltung der Lieferketten geht. Schon in den letzten Tagen wurden in vielen europäischen Ländern Fahrverbote und Bestimmungen der EU Sozialvorschriften gelockert, um humanitäre Hilfstransporte zu ermöglichen. Sollte der Krieg in der Ukraine nicht in naher Zukunft beendet werden, drohen auch in der europäischen Union massive Schwierigkeiten die Logistikketten aufrecht zu erhalten (Ausfall ukrainischer LKW Fahrer, massive Erhöhung der Energiepreise, Güterausfälle etc.) - jedenfalls sind die Auswirkungen in keiner Art und Weise absehbar, insofern auf die Erlassung zusätzlicher Fahrverbote in der jetzigen Situation unbedingt verzichtet werden sollte.

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 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.

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.

Wieso auf sämtlichen Tiroler alpenquerenden Nord-Süd-Verbindungen ein vorgezogenes Wochenend-Fahrverbot verordnet werden soll, ist nicht nachvollziehbar. Die bisherigen Verkehrsfrequenzen - insbesondere auf dem hochrangigen Straßennetz - sowie die Reiseprognosen für den Sommer 2022 rechtfertigen derart schwerwiegende Eingriffe in den regionalen und internationalen Warenaustausch keineswegs. Aufgrund der aktuellen Rahmenbedingungen ist sogar davon auszugehen, dass die bisherigen Rekordwerte heuer nicht erreicht werden, sodass die Kapazitätsgrenzen der Verkehrsinfrastruktur nicht erreicht werden. Eine weitere zeitliche Einschränkung des Wirtschaftsverkehrs ist daher - auch aus Gründen der Aufrechterhaltung der Lieferketten - nicht argumentierbar.

Zu den Bestimmungen im Einzelnen

§ 1 Z 3 regelt, dass nicht nur das Tiroler Hochleistungsstraßennetz, sondern alle alpenquerenden Bundesstraßen in Tirol von den geplanten Verboten betroffen sind. Mit Ausnahme der Ennstal-Straße liegen alle verbotsbelegten Straßen in Tirol. Offensichtlich ist eine Überlastung der Verkehrsinfrastruktur nur für Tirol zu erwarten, was als deutlicher Hinweis für einen allfälligen Ausbaubedarf im Tiroler Straßennetz gewertet werden kann.

Während auf dem Autobahn- und Schnellstraßennetz der Ziel- und Quellverkehr im Großen und Ganzen ausgenommen und letztlich nur der Deutschland- und Italienverkehr von den geplanten Maßnahmen umfasst sein soll, sind die Bundesstraßen auch für den regionalen Wirtschaftsverkehr gesperrt. Dies stellt eine grobe Benachteiligung der Wirtschaft in den ländlichen Regionen dar. Insbesondere die Bauwirtschaft, die Tourismuswirtschaft sowie das regionale Gewerbe und der kleinräumige Handel sind hier betroffen, ohne dass mit den Maßnahmen spürbare Entlastungen der Verkehrsinfrastruktur verbunden sind. Der internationale Fernverkehr ist nur marginal betroffen, während der regionale Verkehr weitere Beschränkungen der Betriebszeiten hinnehmen muss.

In § 2 werden umfangreiche Ausnahmetatbestände nominiert. Im Vergleich zur Inntal- und Brennerautobahn ist jedoch auf den Bundesstraßen der reine Ziel- und Quellverkehr untersagt. Hier wird auf die vermuteten besonders hohen Verkehrsfrequenzen während der Ferienzeit abgestellt, reiner Binnenverkehr ist aber bis Samstag 15.00 Uhr erlaubt. 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.

Zusätzlich zu dem nun im Entwurfsstadium vorliegenden „Fahrverbotskalender 2022“ 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 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 Güteraustausches 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 beschränkt. 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 verboten. 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 - eine Erleichterung für die heimische Wirtschaft - verfehlen. 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. Auch Lkw, die aufgrund der Ausnahmegenehmigung eigentlich nach Tirol einfahren dürften, dürfen nicht weiterfahren, weil das italienische Fahrverbot solche Ausnahmegenehmigung nicht kennt. 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

Wie dem BMK seit langem bekannt ist, hat die Erlassung eines Fahrverbotskalenders keine positiven Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Das BMK 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 also potenziell gleichheitswidrig, weil in unsachlicher Weise mit schwacher Begründung eine Gruppe von Straßennutzern zu Gunsten von anderen Gruppen diskriminiert wird.

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:

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. Claudia Rosenmayr-Klemenz
Abteilungsleiterin-Stv.