



Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
IV/ST5 (Rechtsbereich Straßenverkehr)  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER  
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22  
1040 WIEN  
T 01 501 65  
www.arbeiterkammer.at  
DVR 1048384

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel <b>501 65</b>	Fax <b>501 65</b>	Datum
BMVIT- 160.760/0001- IV/ST2/2016	UV/GSt/Ru/Ma	Richard Ruziczka	DW 2423	DW 2105	10.3.2016

## Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der für bestimmte Straßen ein Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge verfügt wird (Fahrverbotskalender 2016)

Der vorliegende Entwurf eines Fahrverbotskalenders für das Jahr 2016 entspricht dem der Vorjahre. Die Bundesarbeitskammer (BAK) verweist daher neuerlich auf die in den Stellungnahmen der letzten Jahre geäußerten Kritikpunkte in Bezug auf die bedauerlicherweise restriktive Haltung des Verkehrsministeriums und der meisten Bundesländer, nimmt jedoch den gegenständlichen Entwurf für einen Fahrverbotskalender 2016 grundsätzlich zur Kenntnis.

Zu konkreten Punkten des gegenständlichen Entwurfes betreffend der Bundesländer Tirol und Salzburg nimmt die BAK wie folgt Stellung:

- Wie bereits in den Vorjahren häufiger festzustellen war, sieht der Entwurf des österreichischen Fahrverbotskalenders keine Anpassung an die Uhrzeiten des italienischen Fahrverbotskalenders vor. So gilt an den überwiegenden Tagen das Fahrverbot in Italien bereits zwei Stunden früher, als es für die A12 und A13 vorgeschlagen ist. Dies ist deshalb nicht nachvollziehbar, weil laut den Erläuterungen zum Entwurf das Fahrverbot damit begründet wird, „um das Abstellen von Schwerfahrzeugen aus mangelnder Einreisemöglichkeit auf der Brennerautobahn und Inntalautobahn zu verhindern“. Tritt das Fahrverbot erst zwei Stunden nach demjenigen in Italien in Kraft, räumt man aber geradezu genug Zeit für das Abstellen der Lkw auf den Autobahnabschnitten ein. Maßnahme und Begründung scheinen daher in Widerspruch zu stehen.
- Hinzu kommt der 29. Juli 2016, an dem in Italien von 16 bis 22 Uhr das Fahrverbot gelten soll, in Österreich jedoch keine Beschränkung vorgesehen ist. Hier ergibt sich der gleiche Widerspruch zur Begründung in den Erläuterungen wie im obigen Punkt.
- Ebenso fehlt weiterhin die Reschenpass Bundesstraße B 180 in der Aufzählung von § 1 Abs 3, nachdem Fahrten an Samstagen während des Sommers beschränkt werden. Aus

Sicht der BAK sind hier Nachbesserungen notwendig, um Stausituationen in Tirol zu vermeiden.

- Fahrverbote können von Seiten des Verkehrsministers nicht nur für jene Tage eingeführt werden, an denen Nachbarländer gleichartige Regelungen eingeführt haben. Auch in den Wintermonaten ist an Samstagen im Inntal ein außerordentlich hohes Verkehrsaufkommen zu verzeichnen, das kilometerlange Staus verursacht und ein solches Fahrverbot für LKW über 7,5 Tonnen rechtfertigen würde.
- Weiters hat sich aufgrund der aktuellen Entwicklung an den österreichischen Grenzen mit Kontrollen in Kufstein/Kiefersfelden durch die deutschen Behörden sowie die geplanten Kontrollen am Brenner- und Reschenpass die Situation in den letzten Monaten verschärft und kann dazu führen, dass es 2016 zu einer eklatanten Zunahme an Staus auf der A12 und A13 kommen wird.

Die BAK ersucht daher das Verkehrsministerium, aufgrund der aktuellen Entwicklung an den österreichischen Grenzen die Stauentwicklung genau zu beobachten und eine Ausdehnung der Fahrverbote für LKW gerade an Wochentagen mit starkem touristischen Reiseverkehr unabhängig von den Fahrverboten in den Nachbarländern zu prüfen.

- Die BAK fordert seit Einführung der Fahrverbotskalender im Jahre 2004, auch die Tauernautobahn A10, so wie bei der Inntal- und Brennerautobahn (A12/A13) schon seit Jahren praktiziert, in den Fahrverbotskalender „automatisch“ aufzunehmen. Ebenso wie für die A12/A13 gilt auch für die A10, Tauernautobahn, aufgrund der Faktenlage eine Sonderstellung als Transitroute.
- Einmal mehr verweist die BAK darauf, dass die Problemanalyse des BMVIT am falschen Punkt ansetzt. Es geht nämlich im Ferienreiseverkehr nicht in erster Linie darum, dass durch ein verstärktes Lkw-Aufkommen ein Stau verursacht werden könnte und der Pkw-Verkehr davor geschützt werden muss, sondern es geht vor allem darum, ein Aufeinandertreffen des Güterverkehrs und des in Ferienzeiten an Samstagen verstärkt auftretenden Pkw-Verkehrs aus Gründen der Verkehrssicherheit (unterschiedliche Geschwindigkeiten, verstärkte Auffahrgefahr etc) zu entzerren. Genau diese Beweggründe veranlassen die Nachbarstaaten, Lkw-Fahrverbote an bestimmten Samstagen generell auszusprechen. Nahezu alle Nachbarstaaten verordnen Lkw-Fahrverbote an reiseintensiven Samstagen, einzig das transitgeplagte Österreich sorgt sich um freie Fahrt für LKW durch Österreich bis zur jeweiligen Staatsgrenze.
- Da der Binnen-, Quell- und Zielverkehr und besondere Güter (Lebensmittel, Schlacht- und Stechvieh, periodische Druckwerke, Versorgungsfahrten aller Art etc) vom Lkw-Fahrverbot ausgenommen sind, bestehen jedenfalls keine Nachteile für die Versorgung der heimischen Wirtschaft und Bevölkerung. Einmal mehr wird daher kritisiert, dass die Tauernautobahn nicht in den Fahrverbotskalender aufgenommen wird. Es darf übrigens angenommen werden, dass es aufgrund der derzeitigen Regelung zu unerwünschtem „Ausweichverkehr“ von der Brenner- bzw Inntalautobahn zur Tauernautobahn kommt.
- Die Vorgangsweise ist nicht nur aus Gründen der Verkehrssicherheit unverständlich, sondern auch vor dem Hintergrund der Luftschadstoffsituation an der A10 und A1 im Raum Hallein und Salzburg, dieser Abschnitt ist nämlich ein Sanierungsgebiet gemäß IG-Luft.
- Aus Gründen der Verkehrssicherheit, der prekären Luftschadstoffsituation sowie aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung fordert die BAK daher weiterhin, dass das Lkw-

Fahrverbot an diesen besonderen Samstagen in Ferienzeiten für die A 10 und die begleitenden Bundesstraßen ausgesprochen werden. Gerade in Salzburg, wo Tempo 80 auf der Autobahn für Pkw im Bereich des Stadtrandes von Salzburg verordnet wurde, wäre es geradezu unverantwortlich im Bereich des Lkw-Verkehrs keine Maßnahmen zu setzen. Rund 10 zusätzliche Tage ohne Lkw-Durchzugsverkehr bringen sicher eine messbare Erleichterung bei den Luftschadstoffen, insbesondere bei den relevanten Stickoxiden.

Mit freundlichen Grüßen

Rudi Kaske  
Präsident  
f.d.R.d.A.

Maria Kubitschek  
iV des Direktors  
f.d.R.d.A.