

266/A XXI.GP

ANTRAG

der Abgeordneten Dr. Evelin Lichtenberger, Freundinnen und Freunde
betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird

Der Nationalrat wolle beschließen:

Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Das **Kraftfahrgesetz 1967**, BGBl. Nr. 267 idGF, wird wie folgt geändert:

1. § 102 (12) lit. g) wird durch folgende Wortfolge ersetzt: „des §101 ausgenommen Absatz 1) lit. a), des §104 oder des §106, wenn durch die Übertretung die Verkehrssicherheit gefährdet wird,“.
2. Im § 102 (12) wird eine neue lit. 1) angefügt mit der Wortfolge: „des §101(1) lit. a)“.

Begründung:

Die Überschreitung des geltenden Gewichtslimits bei LKW trägt beträchtlich zu den mit dem Straßengüterverkehr und dem Straßengütertransitverkehr verbundenen Problemen der Verkehrssicherheit und der Infrastrukturabnutzung auf Straße und RoLa bei. Dafür gibt es von den geltenden physikalischen Gesetzen über Berichte des Rechnungshofes z. B. zur AlpenstraßenAG aus dem heurigen Jahr bis hin zu einer Vielzahl von Studien, zu den Ergebnissen der Unfallstatistik und den Ergebnissen der Kontrolltätigkeit entlang des hochrangigen Straßennetzes eine Fülle an empirischer Evidenz.

Nach der geltenden Formulierung des Kraftfahrgesetzes (§102 in Verbindung mit §101) durften überladene Fahrzeuge bisher nur dann durch die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht abgestellt werden, wenn die Inbetriebnahme des Fahrzeugs die Verkehrssicherheit gefährden würde. Diese

Formulierung in §102 Abs. 12 lit. g) wird von Administration und Exekutive unter Verweis auf rechtliche Gepflogenheiten von EU und Republik Österreich - derzeit so interpretiert, daß für ein Abstellen eine offenkundige technische Verkehrssicherheitsgefährdung, eine Überschreitung der "technisch höchst zulässigen Gesamtmasse", z.B. im Sinne einer Beeinträchtigung von Lenk - und Bremsbarkeit infolge Überladung vorliegen muß. Im Rahmen dieser jedenfalls vom Kraftfahrzeuggesetz nicht gedeckten Interpretation wird beispielsweise im Rahmen einer Dienststanweisung des Tiroler Landesgendarmieriekommandos eine Überschreitung um zumindest 5 Tonnen oder 12,5% angenommen.

Im Gegensatz zu dieser Interpretation beginnt die signifikante Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit nicht erst bei so weitgehenden Vorschriftenverstößen. Infolge systematischer LKW - Überladung und stetig zunehmenden Verkehrsdichte ist vielmehr jede Überschreitung der geltenden Gewichtslimite über den bloßen Vorschriftenverstoß hinaus eine Gefährdung der ohnedies fragilen Verkehrssicherheit auf Österreichs Straßennetz.

Zusätzlich zur direkten Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit hat der systematische Einsatz überladener LKW auch gravierendste indirekte Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Beispielsweise wird durch überladene LKW die Verkehrsinfrastruktur um enorme Größenordnungen stärker beansprucht, wie nicht zuletzt am immer rascheren Entstehen von Spurrillen auf im Güterverkehr vielbefahrenen Strecken erkennbar ist, wodurch unter anderem zum Entstehen von Aquaplaningunfällen signifikant beigetragen wird. Darüberhinaus wird auch das im Rahmen des Kombiverkehrs auf der Bahn verwendete rollende Material durch überladene LKW schwer in Mitleidenschaft gezogen.

Die somit verursachten Schäden an der Verkehrsinfrastruktur erreichen mittlerweile im volkswirtschaftlichen Rahmen relevante Größenordnungen. So hat der Rechnungshofbericht zur AlpenstraßenAG aufgezeigt, daß alleine auf der Brennerautobahn in dieser Weise jährliche zusätzliche Sanierungskosten von 35 Millionen Schilling entstehen.

Zusätzlich belegen Studien, daß der Straßengütertransport mit überladenen LKW auch zur Vergrößerung der Lärmemissionen und - immissionen entlang der befahrenen Strecken führt: Gerade dort, wo infolge von Lärmimmissionsproblemen „Flüsterasphalt“ aufgebracht wurde, wie im Inntal, kommt es infolge der Überladungen zu einer Verpressung dieser Schicht und somit zum Unwirksamwerden dieser kostspieligen Maßnahme in Umsetzung des verfassungsmäßig gebotenen umfassenden Umwelt - und Gesundheitsschutzes.

Der Einsatz überladener LKW im Straßengüterverkehr in und durch Österreich, der nur durch in ihrer Höhe und Verhängungswahrscheinlichkeit nicht prohibitive Geldstrafen beeinträchtigt wird, ist schließlich eine gravierende Wettbewerbsverzerrung und somit volkswirtschaftlich nicht sinnvoll. Unabhängig davon wird mit der gegenwärtigen Regelung den Zielen der österreichischen Verkehrs -, Umwelt und Gesundheitspolitik nicht Rechnung getragen.

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Verkehrsausschuss vorgeschlagen sowie die Durchführung eine ersten Lesung innerhalb von drei Monaten verlangt.