

---

**4/PET XXVII. GP**

---

**Eingebracht am 11.12.2019**

**Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.**

# Petition

**Abgeordneter zum Nationalrat**  
Andreas Kollross

An Herrn  
Präsidenten des Nationalrates  
**Mag. Wolfgang Sobotka**  
Parlament  
1017 Wien Österreich

Wien, am 11.12.2019

Sehr geehrter Herr Präsident!

In der Anlage überreichen ich/überreichen wir Ihnen gem. § 100 (1) GOG-NR die Petition **"Für echte Qualität im Straßenverkehr!"**

Seitens der Einbringenden wird das Vorliegen einer Bundeskompetenz (Straßenverkehrsordnung StVO 1960) angenommen.

Die Petition hat das Ziel, die gewachsene Verkehrsinfrastruktur unseres Landes wirklich zukunftsfit im Sinne der Bevölkerung zu machen. Dafür braucht es für die Verkehrsbehörden neue Handlungsmöglichkeiten durch die Straßenverkehrsordnung - Im Sinne eines sicheren, leichten, flüssigen, aber insbesondere qualitätsvollen Straßenverkehrs.

Mit der Bitte um geschäftsordnungsmäßige Behandlung dieser Petition verbleibe ich/verbleiben wir

mit freundlichen Grüßen

Andreas Kollross

**Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.**

# PETITION

## FÜR ECHE QUALITÄT IM STRASSENVERKEHR!

Durchdachte Verkehrspolitik muss stets sowohl die Interessen von an Verkehrsrouten ansässigen Kommunen und Betrieben, als auch jene der Bürgerinnen und Bürger des Gebietes im Auge behalten. Gerade Regionen wie Gaming, wo die Straßeninfrastruktur von einer Hauptverkehrsrouten durch den Bezirk geprägt wird, sind vom Zusammenspiel beider Aspekte abhängig. Entscheidend ist dabei vor allem die Qualität des Straßenverkehrs, die viel Einfluss sowohl auf die wirtschaftliche Situation der Region, als auch auf das Leben der Anrainerinnen und Anrainer von Hauptverkehrsrouten hat.

Im Bezirk Scheibbs, im Besonderen auf den Landesstraßen B 25 und B 71 (Zellerrain), aber auch im Bezirk Liezen, auf der Landesstraße B 320 und auf den Straßen B 114, B 117, B 145, B 146 oder E 651, zeigt sich anhand dieser Kriterien ein Problem, mit dem auch zahlreiche andere Regionen unseres Landes konfrontiert sind: Die Tendenz, LKW-Schwerverkehr, der nicht dem Quell- und Zielverkehr dient, von übergeordneten Straßennetzen (Autostraßen, Autobahnen etc.) über nicht-mautpflichtige Routen wie eben die B 25 und B 71 (Zellerrain) zu leiten. Für die Flüssigkeit, Leichtigkeit, Sicherheit und insbesondere Qualität des Verkehrsflusses in der Region bringt diese Form der Maut-Umgehung extrem negative Folgen mit sich.

Mehrere Gemeinden des Bezirks Liezen haben daher in Grundsatzbeschlüssen schon in der Vergangenheit ein generelles Fahrverbot für LKWs ab 3,5 (bzw. 7,5) Tonnen, ausgenommen Ziel- und Quellverkehr, auf dieser Landesstraße gefordert. Um eine bestmögliche Umsetzung dieses für die Anrainerinnen und Anrainer, aber auch für die Kommunen des Bezirks dringend notwendigen Schrittes zu ermöglichen braucht es aber entsprechende rechtliche Rahmenbedingungen.

Der Bezirk Scheibbs und die Region Liezen stehen österreichweit nicht allein mit dieser Herausforderung, die durch die von der bisherigen Straßenverkehrsordnung abgegrenzten Rahmenbedingungen für Interventionen der Verkehrsbehörde kaum zu lösen ist. Mit dem Ziel, die gewachsene Verkehrsinfrastruktur unseres Landes wirklich zukunftsfit im Sinne der Bevölkerung zu machen, braucht es für die Verkehrsbehörden neue Handlungsmöglichkeiten durch die Straßenverkehrsordnung, Im Sinne eines sicheren, leichten, flüssigen, aber insbesondere qualitätsvollen Straßenverkehrs wird daher der Bund ersucht, entsprechende rechtliche Bedingungen im Zuge einer Novellierung der Straßenverkehrsordnung im Sinne der Bürgerinnen und Bürger der betroffenen Regionen in ganz Österreich zu schaffen.

Wir fordern daher:

- Eine Novellierung der Straßenverkehrsordnung, im Besonderen eine Ergänzung des § 43 Abs. 1 StVO, um eine bessere Regelung zum Verbot von Maut-vermeldendem LKW-Schweraufkommen, das nicht dem Ziel- und Quellverkehr dient, besser zu ermöglichen.
- Es soll den zuständigen Verkehrsbehörden die Möglichkeit zur Unterbindung eines unerwünschten Mautumgehungsverkehrs (z.B. durch Tonnagen-Begrenzung für überregionalen Güterverkehr), insbesondere durch ein Verbot von LKW-Schwerverkehr, im Falle einer Feststellung von regelmäßigen Umgehungen des übergeordneten Straßennetzes, eingeräumt werden.
- Eine solche Regelung muss die Möglichkeiten zur Sicherung der Qualität des Straßenverkehrs, im Besonderen an Hauptverkehrslinien, sowohl aus Sicht der Kommunen und der ansässigen Wirtschaft, als auch aus Sicht der Anrainerinnen und Anrainer, schaffen.