

---

**97/PET XXVII. GP**

---

**Eingebracht am 06.07.2022**

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

## Petition

Abgeordnete/r zum Nationalrat  
Maximilian Lercher  
Mario Lindner

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

Wien, am 06.07.2022

Sehr geehrter Herr Präsident!

In der Anlage überreiche ich/ überreichen wir Ihnen gem. §100 (1) GOG-NR die Petition betreffend  
LKW- Mautflucht beenden- StVO reformieren!

Seitens der EinbringerInnen wird das Vorliegen einer Bundeskompetenz in folgender Hinsicht  
angenommen:

Straßenverkehrsordnung (StVO)

Dieses Anliegen wurde bis zur Einbringung im Nationalrat von   X   BürgerInnen unterstützt.

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

wir mit freundlichen Grüßen

Anlage

Hinweis: Ggf. vorgelegte Unterschriftenlisten werden nach dem Ende der parlamentarischen Behandlung  
datenschutzkonform vernichtet bzw. gelöscht, soweit diese nicht nach den Bestimmungen des Bundesarchivgesetzes  
zu archivieren sind.

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

## Parlamentarische Petition

### „LKW-Mautflucht beenden und §43 StVo reformieren!“

### „LKW-Mautflucht beenden und §43 StVo reformieren!“

Der in den letzten Jahren stark steigende Güterverkehr auf den Straßen führt zunehmend dazu, dass der Schwerverkehr teilweise auch auf Routen durch Gemeinden und Regionen ausweicht, in denen der Natur- und Landschaftsschutz sowie sanfter Tourismus und die Bewahrung von Erholungsräumen von besonderem Interesse sind. Nachhaltige Verkehrspolitik hat bei der Regelung von Verkehrsrouten aber gleichermaßen die Interessen von Anrainer\*innen, sowie von Gemeinden und lokalen Betrieben zu beachten. Dafür braucht es eine moderne Gesetzesgrundlage, die den Anforderungen der Bevölkerung und der Wirtschaft, aber auch übergeordneten Interessen, wie dem des Klima- und Umweltschutzes, gerecht wird.

In der derzeitigen Fassung des § 43 StVO (BGBl. Nr. 159/1960 idF BGBl I Nr. 154/2021) können aus verschiedenen Gründen Verkehrsbeschränkungen für öffentliche Straßen verordnet werden. Die hierfür in Frage kommenden Bestimmungen sind der § 43 Abs. 1 lit b (Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des sich bewegenden Verkehrs) und der § 43 Abs. 2 StVO (Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen insbesondere durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe).

Um ein LKW-Fahrverbot zu verhängen, müssen die sachlichen Entscheidungsgrundlagen von der jeweils zuständigen Behörde umfassend ermittelt werden. Es ist auf eine Erforderlichkeit der Beschränkung abzielen, eine reine Zweckmäßigkeit reicht nicht aus. Zusätzlich muss sich durch die Verkehrsbeschränkung auch eine tatsächliche Veränderung zur Ist- Situation ergeben. Daraus lässt sich schließen, dass der Bundesgesetzgeber das angesprochene LKW- Fahrverbot grundsätzlich nur als Ausnahme sieht, weshalb die im Gesetz geregelten Kriterien auch besonders streng geprüft werden müssen.

Viele Gemeinden haben allerdings mit sogenannten „Mautflüchtlingen“ zu kämpfen. Derzeit sehen die eng gefassten und starren Voraussetzungen des § 43 StVO nämlich kaum Regelungsmöglichkeit zur Unterbindung dieses unerwünschten Umgehungsverkehrs vor. Im Sinne einer fortschrittlichen Verkehrspolitik und des Klimaschutzes ist es daher notwendig, die gesetzlichen Voraussetzungen zum Erlass von LKW-Fahrverboten (z.B. auf folgenden Straßen: Buchauerstraße B117, Ennstalstraße B146, Triebenertauernstraße B114, Gaberlstraße B77) zu verringern, um es so dem Ordnungsgeber zu ermöglichen, aktuellen Problemlagen auf einer rechtlich zeitgemäßen Basis begegnen zu können.

#### **Daher wird Folgendes gefordert:**

Zur Lösung dieses Problems soll eine länderübergreifende Arbeitsgruppe auf Expertenebene eingerichtet werden, welche die Voraussetzungen für die Verhängung von Verkehrsbeschränkungen im Sinne der Straßenverkehrsordnung in Zusammenschau mit der Möglichkeit der Einführung einer Schwerverkehrsabgabe für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen evaluiert und bestehende Spannungsfelder zwischen der betroffenen Bevölkerung, den ansässigen Wirtschaftstreibenden und den Behörden entschärft und die Mautflucht eindämmt.

#### **Diese Verbesserungen sollen in der Arbeitsgruppe konkret mitbedacht werden:**

- Möglichkeiten zur Einführung einer Schwerverkehrsabgabe für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen und einer flächendeckenden Maut auf Landes- und Gemeindestraßen unter der

Voraussetzung, dass die eingehobenen Mittel direkt in die Erhaltung von Landes- und Gemeindestraßen fließen. Damit könnte eine Eindämmung jenes Lastkraftwagenverkehrs, der auf das niederrangige Straßennetz ausweicht, um sich die Autobahngebühr zu ersparen, erreicht werden.

- Eine gesetzliche Verankerung betreffend einer Benützungspflicht des hochrangigen Straßennetzes.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass es eine neue gesetzliche Grundlage braucht, welche eine qualitätsvolle Lenkung des Straßenverkehrs aus Sicht der Gemeinden, der lokalen Wirtschaft und der Anrainerinnen und Anrainer ermöglicht. Das momentane Fehlen einer solchen, hat direkte Auswirkungen auf die Lebensqualität vieler Menschen in den österreichischen Gemeinden.