

4

ANTRAG AN DAS WIRTSCHAFTSPARLAMENT  
der Wirtschaftskammer Niederösterreich am 10.5.2023

„Güterverkehr auf der Straße entlasten sowie stabile und planbare Rahmenbedingungen für die Zukunft setzen“

**Beschluss:**

Die Wirtschaftskammer NÖ wird aufgefordert, an die Wirtschaftskammer Österreich mit dem Ersuchen heranzutreten, bei den zuständigen Bundesdienststellen und beim Gesetzgeber darauf einzuwirken, dass die Transportwirtschaft - sowohl im gewerblichen Güterverkehr, als auch im Warenverkehr - entlastet wird und stabile und planbare Rahmenbedingungen für die Zukunft gesetzt werden.

**Begründung:**

Der Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe vertritt österreichweit die Interessen von über 14.000 Mitgliedsbetrieben, davon ca. 1/4 in Niederösterreich. Mit Stand 12/2021 ist die Branche Arbeitgeber für fast 77.000 unselbständig Beschäftigte in Österreich.

Die österreichische Transportwirtschaft garantiert Versorgungssicherheit, bekennt sich zur Dekarbonisierung und steht für faire Arbeitsbedingungen. Während der Krisen heuer und in den letzten Jahren hat sich gezeigt, dass die Güterbeförderung auch in schwierigen und sich ständig ändernden Situationen weiterhin die Versorgung der Bevölkerung zuverlässig aufrechterhalten und die gesamte Wirtschaft vernetzen konnte.

Die gesamte Transportwirtschaft kämpft mit zahlreichen Erschwernissen, wie etwa die ausreichende Verfügbarkeit von Energie und deren hohem und volatilem Preis konfrontiert. Zudem stellen der eklatante Arbeitskräftemangel und mittelfristig die Transformation zur Dekarbonisierung der Verkehrswirtschaft den Güterverkehr vor große Herausforderungen.

Umso wichtiger ist es, die Transportwirtschaft auch auf der Straße zu entlasten, die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Österreichs abzusichern sowie stabile und planbare Rahmenbedingungen für die Zukunft zu setzen.

Die Transporteure stellen somit folgende Forderungen:

**(1) Entlastungsmaßnahmen Treibstoff**

- Reduktion der Mineralölsteuer auf das EU-Mindestmaß
- Einführung von Gewerbediesel wie z.B. in Frankreich, Spanien, Belgien
- Aussetzung der Erhöhung des CO<sub>2</sub>-Preises

**(2) Maßnahmen gegen Lenkermangel**

- Öffnung des Arbeitsmarktes für LKW-Lenker aus Drittstaaten
- Senkung der Sozial- und Lohnabgaben für Pensionisten
- Erhöhung der Steuerfreiheit von Überstunden von 10 auf 30 Stunden
- Verbesserung der Sozialinfrastruktur für Lenker auf Österreichs Straßen

**(3) Aussetzung der automatischen Mauterhöhung**

**(4) Anpassung des LKW-Fahrverbotes an Wochenenden und Feiertagen an geänderte Rahmenbedingungen**

#### Ad (1)

Die aktuellen Entlastungsmaßnahmen decken nur einen geringen Teil der tatsächlichen Mehrkosten ab. Transportunternehmen stehen unter einem enormen Kostendruck und müssen die Preise laufend erhöhen, um wirtschaften zu können. Ein Umstand, der nicht nur die Inflation weiter antreibt, sondern auch die internationale Wettbewerbsfähigkeit gefährdet. Marktreife Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien bzw. die dazugehörige Infrastruktur ist noch nicht vorhanden. Der gewünschte Lenkungseffekt aufgrund der Verteuerung der fossilen Treibstoffe bleibt aus. Zahlreiche EU-Nachbarländer haben bereits umfassende, entlastende Maßnahmen gesetzt.

#### Ad (2)

Nach unseren Erhebungen haben bereits 85 % der Güterbeförderungsunternehmen zusätzlichen Bedarf an LenkerInnen. Es ist davon auszugehen, dass sich der Fahrermangel verschärft, da fast 42 % der LenkerInnen über 51 Jahre alt sind. Wir gehen davon aus, dass in Österreich zwischen 8.000 und 10.000 FahrerInnen fehlen. Europaweit fehlen laut einer Erhebung der IRU (International Road Transport Union) 425.000 FahrerInnen.

#### Ad (3)

Jährlich wird die fahrleistungsabhängige Maut zumindest um den durchschnittlichen Vorjahreswert des harmonisierten Verbraucherpreisindex erhöht. Wie bereits dargelegt unterliegt die Güterbeförderungsbranche bereits einem massiven Kostendruck, ausgelöst durch geradezu surreale Treibstoff- und Energiekosten. Weitere Kosten im Transportbereich führen zu einem zusätzlichen Überhitzen der gesamten Wirtschaft. Die derzeit horrende Inflation darf in den nächsten Jahren nicht zu astronomischen Straßenbenützungsgebühren führen. Mehr denn je wird daher die Abschaffung der automatischen jährlichen Mauterhöhungen gefordert.

#### Ad (4)

Die Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO) schränkte den Schwerverkehr durch Fahrverbote an Wochenenden und Feiertagen unter Rahmenbedingungen ein, welche sich mittlerweile weitgehend verändert haben. Eine Anpassung, die umweltverträgliche Fahrzeuge fördert, wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit ermöglicht und Ungerechtigkeiten beseitigt, ist dringend erforderlich. So sollte

- das bestehende LKW-Fahrverbot an Wochenenden und Feiertagen für elektrisch bzw. alternativ (z.B. Wasserstoff) angetriebene LKW oder LKW mit PIEK-Zertifizierung aufgehoben werden.

Die Möglichkeit, mit lokal emissionsfreien LKW auch am Wochenende und an Feiertagen zu fahren bringt einen Schub für diese Fahrzeugart. Damit wären Anreize gegeben, vorzeitig auf diese Technik umzusteigen. Durch den alternativen Antrieb ist die Lärmemission im Wesentlichen auf die Abrollgeräusche, die aber niedriger als die Motorengeräusche der an Wochenenden und Feiertagen erlaubten PKW sind, beschränkt.

Die PIEK-Zertifizierung aus den Niederlanden ist ein Erfolgsbeispiel für die geräuscharme Nachtanlieferung (Standards für Blumenlieferanten - 60 Dezibel, Beispiel Amsterdam) und dieses Best-Practice-Beispiel sollte von Österreich übernommen werden, da besonders der Montag-Frühverkehr überproportional Kosten (durch zusätzliche Fahrzeuge) und Umweltbelastung (CO<sub>2</sub>-Ausstoß und Staus) verursacht. Auf diese Weise ließen sich Stoßzeiten entzerren und vor allem der urbane Verkehr erheblich entlasten.

- für bisher vom Fahrverbot betroffene Fahrzeuge mit einem hzG von über 7,5 t die maßgebliche Gewichtsgrenze auf 12 t hzG erhöht werden, sofern es sich um Fahrzeuge ab einer Abgasnorm Euro 6 handelt.

Durch die Euro 6 Abgasnorm sind die Motoren und damit die Fahrzeuge sauberer, aber

auch schwerer geworden. Das bedeutet, dass die zur Verfügung stehende Nutzlast seit 2015 faktisch gesunken ist.

- die Ausnahme-Definition „leicht verderbliche Lebensmittel“ praxisingerecht - und zwar nach Produktfamilien - adaptiert werden, um notwendige Zweitbelieferungen einzelner Produktgruppen zu vermeiden.

Anstatt der Produktgruppe „frische Milch und frische Milcherzeugnisse“ sollte die Produktfamilie „Milchprodukte“ gewählt werden, da klarerweise auch Milchprodukte mit längerer Haltbarkeit gekühlt werden müssen und die Kapazität für eine zweimalige Belieferung meist nicht vorhanden ist.

- Unternehmen mit dem Gewerbe „Zeltverleih“ analog zur Berufsgruppe der Beleuchtungs- und Beschallungstechniker (BBT) vom LKW-Wochenend- und Feiertagsfahrverbot ausgenommen werden sollen.

Das LKW-Fahrverbote an Wochenenden und Feiertagen betrifft 90 % dieser Betriebe. Erhielt man früher von der Behörde rasch eine Befreiung, so muss heute die Antragstellung auf Ausnahmegenehmigung mindestens 14 Tage vor der geplanten Fahrt eingereicht werden. Das ist unrealistisch. Sollte bis zur Fahrt keine positive Antrags erledigung erfolgt sein, müsste das Zelt für Veranstaltungen am Sonntag oder Montag bereits am Freitag aufgebaut werden. Dies ist organisatorisch kaum machbar. Hinzu kommt, dass in Deutschland das Gewerbe „Zeltbauer“ dem Schaustellergewerbe gleichgestellt ist (im Zulassungsschein steht daher „Schausteller“). Aus diesem Grund dürfen deutsche Unternehmen an Wochenenden und Feiertagen nach Österreich einfahren und ihre Aufträge durchführen. Das ist ein großer Wettbewerbsnachteil für die österreichischen Betriebe, und zwar nicht nur im Westen Österreichs.

- Blumenhändler und Floristen pro Jahr ein Kontingent von max. zwei Ausnahmen vom LKW-Fahrverbot an Wochenenden und Feiertagen zur Lieferung erhalten.

Blumenhändler und Floristen benötigen nur sehr wenige Ausnahmen pro Jahr. Beispielsweise fiel der Valentinstag im Jahr 2022 auf einen Montag. Die Betriebe hätten eigentlich bereits am Sonntag zustellen müssen, aber die Behörden stellten sich quer und genehmigten keinen einzigen Antrag auf Ausnahmegenehmigung. Als Begründung wurde genannt, dass Blumen nicht lebensnotwendig sind. Pro Jahr werden in Österreich ca. 25 Mio. Blumen ausgeliefert.

- hinsichtlich des Verlaufs der genehmigten Route nicht wesentliche, aber wirtschaftlich vernünftige Abweichungen ermöglicht werden.

Bei der Beantragung einer Ausnahmegenehmigung zum LKW-Wochenend- und Feiertagsfahrverbot muss ein genau definierter Streckenverlauf vorgelegt werden (d.h. welche Straßen das antragstellende Unternehmen beispielsweise zwischen Bruck/Leitha und Tulln befahren wird) und nur diese genehmigte Route darf in Anspruch genommen werden. Hier ist Flexibilität notwendig, etwa wenn im Zeitraum der Ausnahmegenehmigung ein weiterer Auftrag auf der gleichen Distanz (von A bis B) aber abweichend zum Routenverlauf abgearbeitet werden soll. Für die gleiche Distanz müssen derzeit zwei zusätzliche LKW unter 3,5 t für die gleiche Region beauftragt werden, weil die dortigen Destinationen geringfügig außerhalb des strikt einzuhaltenen, genehmigten Streckenverlaufs liegen, obwohl die Menge des Beförderungsguts (z.B. Wäsche) mit einem LKW über 7,5 t wirtschaftlich effizienter und umweltschonender transportiert werden könnte.

- bei grenzüberschreitenden Heimfahrten am Samstagnachmittag Verstöße gegen das LKW-Wochenendfahrverbot straffrei sein sollen, wenn der Fahrer um 15 Uhr bis zu 3 Stunden von seinem österreichischen Wohnort bzw. dem Betriebsstandort entfernt ist.

Im grenzüberschreitenden Verkehr kommt es öfter (und in der Corona-Zeit leidvoll erfahren) zu ungeplanten Zeitverzögerungen, die nicht durch das Unternehmen oder den Fahrer verursacht wurden. Dem Fahrer sollte in diesen Fällen eine (straffreie) Heimfahrt zu seinem Ziel-/Wohnort bzw. dem Betriebsstandort in Österreich mit seinem Fahrzeug möglich werden. In Zeiten des Fahrermangels sollte diese Kulanzregelung zur familienfreundlichen „work-life-balance“ im Transportbereich beitragen, damit das Fahrzeug nicht aufgrund des Zeitlimits abgestellt werden und der Fahrer einen meist komplizierten Heimweg antreten oder das Wochenende im Fahrzeug verbringen muss.



KommR Beate Färber-Venz, MSc  
Delegierte zum Wirtschaftsparlament



KommR Franz Kirnbauer  
Delegierter zum Wirtschaftsparlament



Mag. Markus Fischer  
Delegierte zum Wirtschaftsparlament