

## **Gemeinsamer Antrag Nr. 1**

der Fraktion Sozialdemokratischer Gewerkschafter:innen,  
der ÖAAB-FCG - BAK-Fraktion

an die 177. Hauptversammlung der Bundesarbeitskammer  
am 5. Dezember 2024

### **Lkw-Transitlawine bremsen: Bevölkerung schützen, Frächter-Lobby in die Pflicht nehmen**

Aufgrund einer verfehlten Verkehrspolitik ist Österreich ein Transitland für den Schwerverkehr. Beispielsweise stößt der freie Warenverkehr mit jährlich 2,5 Millionen Lkw-Fahrten über den Brenner in den engen Alpentälern an seine natürlichen Grenzen. Fehlender Wille zu mehr Kostenwahrheit und zum Aufbau einer leistungsfähigen Infrastruktur für Schienengüterverkehr im EU-Binnenmarkt, insbesondere bei den Zulaufstrecken zum Brenner Basistunnel in Deutschland und Italien, sowie das politische Versagen gegen Ausbeutung und menschenunwürdige Arbeitsbedingungen von Berufskraftfahrer:innen haben diese Lkw-Lawine angeheizt.

Österreich hat zum Schutz der betroffenen Anrainer:innen in sensiblen Bergregionen einen Maßnahmenmix entwickelt, der die schlimmsten Auswirkungen des freien Warenverkehrs auf Autobahnen auf Basis enger unionsrechtlicher Vorgaben einbremst. Aber auch diese Schutzmaßnahmen werden von Italien mit einem EuGH-Verfahren bekämpft. Kernstück sind ein Nachtfahrverbot für Lkw über 7,5 Tonnen Gesamtgewicht und eine verpflichtende Verlagerung von bahntauglichen Massengütern auf die Schiene (= sektorales Lkw-Fahrverbot). Diese Maßnahmen basieren EU-rechtlich auf dem Luftschadstoff Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) mit einem Jahreshgrenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter, der bereits auf österreichischen Autobahnen unterschritten wird. Damit diese Lkw-Fahrverbote aber bei einem EuGH-Verfahren weiterhin Bestand haben, muss der auf EU-Ebene bereits ausverhandelte und für 2030 vorgesehene EU-Grenzwert von 20 Mikrogramm NO<sub>2</sub> pro Kubikmeter so rasch wie möglich in Österreich beschlossen werden. Das Vertragsverletzungsverfahren Italiens gegen Österreich vor dem EuGH stellt ohne innerstaatliche Anpassung der NO<sub>2</sub>-Grenzwerte eine erhebliche Gefährdung der Lkw-Fahrverbote gemäß Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) dar. Daher ist dringender Handlungsbedarf gegeben.

Darüber hinaus muss Österreich das volle Potential an Maßnahmen ausschöpfen. Allein über die besonders stark betroffene Brenner Autobahn sind nur rund 40 Prozent der jährlich 2,5 Millionen Lkw-Fahrten dort am kürzesten Weg unterwegs, die restlichen 60 Prozent müssten aufgrund der Länge der Fahrtstrecke eigentlich über andere Alpenpässe, insbesondere über die Schweiz abgewickelt werden. Sie fahren aber wegen der niedrigeren Mautkosten durch Österreich. Zwei Drittel aller gefahrenen Lkw-Kilometer auf unseren Autobahnen stammen dabei von ausländischen Unternehmen. Sie fahren im Transit durch Österreich durch oder haben ihre Lkw steuermindernd oder zum Lohn- und Sozialdumping außerhalb Österreichs angemeldet. Trotzdem schreckt die österreichische Bundesregierung davor zurück, die vollen Mautzuschläge für CO<sub>2</sub>, Luftverschmutzung und Lärm aufgrund der neuen EU-Wegekosten-Richtlinie einzuheben. So bleiben sprichwörtlich jährlich 700 Millionen Euro an Mauteinnahmen auf der Straße liegen, ab 2026 sind derzeit keine CO<sub>2</sub>-Mautzuschläge mehr vorgesehen.

Im Vergleich zur Schweiz sind unsere Lkw-Kontrollen ineffektiv und auch der „Tanktourismus“ stellen Anreize für zusätzliche Lkw-Transitfahrten dar. Hinzu kommen die prekären Arbeitsbedingungen für Berufskraftfahrer:innen und die niedrige Entlohnung, die den Straßengüterverkehr im Vergleich zur

Eisenbahn noch günstiger machen. Andere Maßnahmen, wie die Dosierung und die Blockabfertigung von Lkw an den Grenzen, müssen EU-konform weiterentwickelt werden.

Alle im Nationalrat vertretenen Parteien müssen zusammenarbeiten und das größtmögliche Schutzniveau für die transitgeplagte Bevölkerung auf den österreichischen Autobahnen sicherstellen. Die künftige österreichische Bundesregierung muss darüber hinaus mit unseren Nachbarstaaten und der Kommission in einen aktiven Dialog treten und die Schwachstellen einer fehlgeleiteten Verkehrspolitik angehen.

**Die Hauptversammlung der Bundesarbeitskammer fordert daher die Bundesregierung auf:**

**Vorzeitige Umsetzung des für 2030 vorgesehenen EU-Grenzwertes von 20 Mikrogramm Stickstoffdioxid pro Kubikmeter in der Umgebungsluft in Österreich**, um das Lkw-Nachtfahrverbot und das sektorale Lkw-Fahrverbot weiter anwenden zu können.

Lkw-Maut-Potenzial auf Basis der neuen EU-Wegekosten-Richtlinie ausnützen. **Lkw-Mautzuschläge für CO<sub>2</sub>, Lärm und Luftverschmutzung** mit Verdoppelungsfaktor in Berggebieten müssen in voller Höhe eingehoben werden.

**Konsequente Lkw-Kontrollen** gegen Sozialdumping und Verstöße gegen die Verkehrssicherheit sowie gegen die bestehenden Fahrverbote. Die Unternehmen und nicht die Berufslenker:innen, müssen die Verkehrsstrafen zahlen. Nur eine lückenlose Kontrolle verbunden mit abschreckenden Strafen für die Unternehmen ermöglicht eine wirksame Durchsetzung dieser Vorschriften.

**Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene:** Ausbau der Schienen-Zulaufstrecken zum Brenner Basistunnel sowie eines leistungsfähigen und innovativen Kombinierten Verkehrs zwischen italienischen und deutschen Industriezentren zur Entlastung überfüllter Transitautobahnen

Angenommen

Zuweisung

Ablehnung

Einstimmig

Mehrheitlich