

# uecc



UNION EUROPÄISCHER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMERN (UECC)  
FÜR VERKEHRSPFRAGEN

UNION EUROPÉENNE DES CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE (UECC)  
POUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

UNIE VAN EUROPESE KAMERS VAN KOOPHANDEL (UECC)  
VOOR VERVOERSVRAAGSTUKKEN

## Resolution

### **Schriftliche Erklärung zum LKW-Überholverbot auf zweispurigen Autobahnen vom Europäischen Parlament, aufgelegt von MdEP Andreas Mölzer zur Unterschrift, Fristablauf 4.12.2008.**

Einleitend wollen wir festhalten, dass die Verkehrssicherheit für die UECC höchste Priorität genießt. In diesem Sinne haben wir uns stets für die Errichtung und den Ausbau von Autobahnen und Schnellstraßen eingesetzt, da allen Untersuchungen zufolge eine hindernisfreie Verkehrsführung das höchste Sicherheitsniveau im Straßenverkehr aufweist.

Der Zweck des hochrangigen Straßennetzes in Europa – hier der mehrspurige Autobahnen und Schnellstraßen – ist jedoch auch die zügige Bewältigung eines großen Verkehrsaufkommens. Einschränkungen, die die Kapazität dieser nicht nur regional sondern auch überregional und grenzüberschreitend wichtigen Infrastruktur verringern, sind daher aus prinzipiellen Gründen hintanzuhalten.

Angesichts dieser grundlegenden Überlegungen fordert die UECC, dass die schriftliche Erklärung des Europäischen Parlaments zum LKW-Überholverbot auf zweispurigen Autobahnen, initiiert von MdEP Andreas Mölzer, nicht unterschrieben und daher auch nicht umgesetzt wird. Begründet wird diese Forderung wie folgt:

- Ein generelles LKW-Überholverbot auf zweispurigen Autobahnen begünstigt die Kolonnenbildung auf beiden Spuren (rechts LKW, links PKW und Busse) mit einer relativ niedrigen Durchschnittsgeschwindigkeit, was zu einer Kapazitätsverringern der Infrastruktur Autobahn führt.
- Der Langsamste in der Kolonne gibt die jeweilige Durchschnittsgeschwindigkeit vor. Damit ist am Kolonnenende in der Übergangszone zwischen noch schnellfließendem Verkehr und langsamer Kolonnenfahrt ein erhöhtes Unfallrisiko gegeben.
- Kolonnenfahrten bedeuten in der Regel ein Unterschreiten des Sicherheitsabstandes, erhöhte Aggressivität und dadurch verursachte plötzliche Reaktionen der Verkehrsteilnehmer sowie verringerte Aufmerksamkeit bei den Fahrzeuglenkern - alles Aspekte, die gegen eine Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die vorgeschlagene Maßnahme sprechen.

- Die vorgeschlagene Maßnahme bewirkt (wie oben beschrieben) eine reduzierte Kapazität der Infrastruktur Autobahn. Dies ist gleichbedeutend mit längeren Fahrzeiten und reduzierter Effizienz des Straßentransportwesens, was gleichzeitig zu bedeuten hat, dass das selbe Transportvolumen mit mehr Fahrzeugen transportiert werden muss, um es rechtzeitig gemäß heutigem Terminplan zum Ablieferungspunkt zu bringen.

Der so vorgeschlagene Effizienzverlust bedeutet höhere Transportpreise, die für die gesamte Volkswirtschaft eine inflationäre Wirkung haben werden.

- Weiters ist darauf hinzuweisen, dass generelle Maßnahmen, wie das vorgeschlagene Überholverbot, eine nur sehr geringe Akzeptanz bei den Fahrzeuglenkern haben. Punktuell gesetzte Maßnahmen, insbesondere mit zeitlicher Staffelung, genießen bei Fahrzeuglenkern einen erhöhten Aufmerksamkeitswert und werden exakter befolgt. Außerdem ist die Sinnhaftigkeit einer solchen Maßnahme in Zeiten von geringerem Verkehrsaufkommen (z.B. in der Nacht) zu hinterfragen. Auf die Einsatzmöglichkeit von flexiblen Verkehrsbeeinflussungsanlagen sei an dieser Stelle besonders hingewiesen.
- Schließlich vertreten wir die Auffassung, dass Rückstände im Ausbau der Autobahninfrastruktur nicht durch generelle LKW-Überholverbote kompensiert werden können. Die Antwort kann nur in einem zügigen Ausbau der zweispurigen Autobahnen auf zumindest drei Fahrspuren bestehen.

Die UECC ist eine Vereinigung von 75 Industrie- und Handelskammern aus elf europäischen Ländern. Sie vertritt die Interessen von mehr als 2.5 Millionen Unternehmen in Fragen der europäischen Verkehrs- und Infrastruktur-Politik.

19. November 2008