



II-10773 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH  
DER BUNDESMINISTER FÜR  
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

Pr.Zl. 5901/8-4-90

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
Tel. (0222) 711 62-9100  
Teletex (232) 3221155  
Telex 61 3221155  
Telefax (0222) 73 78 76  
DVR: 009 02 04

*49557AB*

1990 -04- 23

zu *5057/J*

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Strobl und Genossen vom 1. März 1990, Nr.

5057/J-NR/90, "Auswirkung der Nachtfahrverbote"

Zum Motiventeil Ihrer Anfrage darf ich anmerken, daß das Österreichische Nachtfahrverbot - wie auch von Ihnen ausgeführt - zu einem merklichen Rückgang des nächtlichen Verkehrsaufkommens auf den Alpentransitrouten geführt hat. Nach ersten Untersuchungen hat das Verkehrsaufkommen zwischen 22.00 Uhr und 5.00 Uhr von vormals 900 bis 1000 Lkw pro Nacht um etwa 2/3 auf 35 % des ursprünglichen Wertes abgenommen. Diese Einführung brachte - im Vergleich zum Vorjahr - eine Reduzierung des Gesamt-Lkw-Verkehrs auf der Brennerachse (im Dezember 1989 um 17 % und im Jänner 1990 um 4 % bei sonst allgemein steigender Tendenz des Straßengüterverkehrs).

Der Rückgang des nächtlichen Verkehrsaufkommens hat nach ersten Messungen eine Lärmentlastung um etwa 5 Dezibel - das entspricht einer vollen Lärmkategorie - gebracht.

Positive Ergebnisse wurden mit dem seit 1.12.1989 erweiterten Angebot im begleiteten und unbegleiteten Kombiverkehr - bei steigender Frequenz - erzielt. Im begleiteten Kombinierten Verkehr (Rollende Landstraße) konnte das Aufkommen im Jänner 1990 gegenüber Oktober 1989 verdreifacht werden. Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr stieg das Verkehrsaufkommen im selben Zeitraum um über 50 % an.

Der Anteil lärmärmer Lkw liegt derzeit zwar erst bei etwa 15 %, hat jedoch seit 1.12.1989 deutlich steigende Tendenz.

- 2 -

Auch im Grenzverkehr wurden seit Einführung des Nachtfahrverbotes keine Probleme verzeichnet. Durch den an diese Maßnahme angepaßten Personaleinsatz beim Zoll wurde vielmehr die Abfertigung beim Grenzübertritt sogar beschleunigt. Auf dem Versorgungssektor konnten ebenfalls keine Probleme bemerkt werden.

Die Marktanteile der einzelnen Nationen blieben im Nachtverkehr unverändert. Es ist daher vorerst durch die Einführung des österreichischen Nachtfahrverbotes zu keinen Wettbewerbsverzerrungen gekommen. Erst die Gegenmaßnahme Italiens und der BRD haben massiv in die Wettbewerbssituation eingegriffen. Das italienische Fuhrgewerbe profitiert von der Diskriminierung der Österreichischen Transportunternehmer durch einen beträchtlichen Marktanteilszuwachs.

Zu Ihren Fragen darf ich im Detail wie folgt Stellung nehmen:

Zu Frage 1:

"Ist es richtig, daß die deutsche Seite Ausnahmeregelungen für "84 dB LKW" für einen bestimmten Zeitraum fordert?"

Es ist richtig, daß von deutscher Seite Ausnahmeregelungen für 84 dB-LKW gefordert werden. Als Begründung verweist die deutsche Seite darauf, daß diese Regelung EG-weit ab 1.10.1990 in Kraft tritt und sich daher günstig in die Beschaffungsüberlegungen der europäischen Unternehmer einfügen würde. Aus österreichischer Sicht ist zu sagen, daß insbesondere auf Steigungsstrecken zwischen dem 84 dB-LKW und dem 80 dB-LKW erhebliche Unterschiede bei den Lärmemissionen bestehen. Die Zulassung von 84 dB-LKW würde in diesen Bereichen auch das gesamte Emissionsniveau von Lastkraftfahrzeugen um etwa 4 dB anheben.

Zu Frage 2:

"Wenn ja, würde diese Forderung nicht wieder 100% des Gütertransitverkehrs durch Österreich vor dem Nachtfahrverbot während der Nacht bedeuten?"

- 3 -

Schätzungen zufolge gibt es derzeit im europäischen Raum ca. 20.000 LKWs, die das 84 dB-Limit nicht überschreiten. Wären solche Fahrzeuge vom Nachtfahrverbot ausgenommen, würde die Transportwirtschaft diese sicherlich schwerpunktmäßig auf den österreichischen Transitrouten einsetzen, sodaß der Nachtverkehr gegenüber dem jetzigen Zustand zweifellos erheblich zunehmen würde.

Zu Frage 3:

"Ist es richtig, daß von der deutschen Seite eine sogenannte Grenzzonenausnahme gefordert wird?"

Es ist richtig, daß von deutscher Seite Ausnahmen für Fahrzeuge gefordert werden, die sich innerhalb bestimmter Grenzzonen bewegen.

Zu Frage 4:

"Wenn ja, wie wird der Begriff Grenzzone definiert?"

Der ursprüngliche Vorschlag der deutschen Seite umfaßte jene Grenzzone, die auch im bilateralen Straßenverkehrsabkommen mit der Bundesrepublik Deutschland festgelegt ist. Ich darf in diesem Zusammenhang besonders darauf hinweisen, daß damit auch ein Großteil der Tiroler Bezirke betroffen wäre.

Zu Frage 5:

"Sind Ausnahmeregelungen für Leerfahrten bereits gewünscht worden?"

Von deutscher Seite wurden auch Ausnahmeregelungen für Leerfahrten gewünscht. Die deutsche Seite hat dabei insbesondere auf jene Fahrzeuge hingewiesen, die besonders zum Transport von Gütern ausgestattet sind, deren Transport während der Nacht gestattet ist.

Zu Frage 6:

"Denken Sie daran diesen Forderungen der deutschen Seite nachzugeben?"

- 4 -

Die Gespräche mit der Bundesrepublik Deutschland und Italien sind derzeit noch im Gange. Ich habe jedoch bereits im Jänner mit aller Deutlichkeit gesagt, daß insbesondere Ausnahmeregelungen für 84 dB-LKW für mich nicht in Frage kommen. Die deutsche Seite hat ihre Wünsche betreffend Fahrten in Grenzonenbereichen und Leerfahrten während der derzeit laufenden Beamten gespräche modifiziert. Ob in diesen Bereichen den deutschen Wünschen ganz oder zum Teil entsprochen werden kann, bleibt einer weiteren Prüfung vorbehalten, muß aber nicht zuletzt auch davon abhängig gemacht werden, welche Haltung die deutsche Seite in diesen Fragen sowie in der gesamten Frage des Nachtfahrverbots definitiv einnehmen wird. In der zweiten Maiwoche ist vorgesehen, diese Fragen abschließend auf Ministerebene zu behandeln.

Wien, am 19. April 1990

Der Bundesminister

