



II-832 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

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

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
 Tel. (0222) 711 62-9100  
 Teletex (232) 3221155  
 Telex 61 3221155  
 Telefax (0222) 713 78 76  
 DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5901/60-4/90

244 IAB  
 1991-02-19  
 zu 182 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
 Lukesch und Kollegen, vom 18. Dezember 1990,  
 Zl. 182/J-NR/90, betreffend "Verkehrsentlastung  
 der Bevölkerung entlang der B 312"

Vorerst darf ich darauf hinweisen, daß für bi- und multilaterale Vereinbarungen das Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten bzw. hinsichtlich der Grenzabfertigung der Bundesminister für Finanzen federführend zuständig sind.

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 bis 3:

"Wurde in Verkehrsverhandlungen mit der BRD und Bayern die Möglichkeit einer Ausdehnung der vereinfachten Abfertigung vom Kleinen Deutschen Eck auf das Große Deutsche Eck (Autobahn Salzburg-Rosenheim-Kufstein) verhandelt?

Wenn ja zu Frage 1, wie oft wurde diese Lösungsvariante bisher mit der BRD bzw. Bayern verhandelt?

Wenn ja zu Frage 1, wann wurden darüber zuletzt Gespräche geführt?"

Die der Anfrage zugrundeliegende Intention der Möglichkeit einer Ausdehnung der vereinfachten Abfertigung vom Kleinen Deutschen Eck auf das Große Deutsche Eck wurde zuletzt im Rahmen von Gesprächsrunden zwischen Österreich und der BRD - an denen auch ein Vertreter des Landes Tirol teilnahm - über

- 2 -

ein Nachtfahrverbot im Raum Bad Reichenhall seitens der Vertreter der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft gefordert.

Dies wurde von der deutschen Seite mit dem Hinweis abgelehnt, daß sich bei einem Ausweichen über das "Große Deutsche Eck" dieselben Umweltprobleme ergeben würden wie bei Lofer.

Im Hinblick auf diese Haltung der deutschen Delegation - die ja meinem Ressort aus vielen Gesprächsrunden seit Jahren bekannt ist - war eine Weiterverfolgung dieser Forderung der Wirtschaft bei weiteren Gesprächsrunden, die ebenfalls unter der Federführung des dafür zuständigen Bundesministeriums für auswärtige Angelegenheiten standen, nicht zielführend. Überdies müßten dabei die Abfertigungskapazitäten an der Grenze in Kiefersfelden erweitert werden, was gegenüber der Bevölkerung in Kufstein und im Inntal nur schwer vertreten werden kann. Darüber hinaus würde dies, da die deutsche Seite eine Kontingentfreistellung des "Großen Deutschen Ecks" stets abgelehnt hat, angesichts der grundsätzlichen Gegenseitigkeit von Kontingentregelungen zu einer Kontingenterhöhung und damit zu einem Verkehrszuwachs vermutlich in erster Linie auf der Inntalautobahn führen.

Die erste der genannten Gesprächsrunden fand am 26. Jänner 1988 statt. Weitere Gesprächsrunden waren am 29. April 1988, 8. November 1988, 30. Juni 1989 und am 20. Oktober 1989.

Zu Frage 4:

"Bestehen seitens des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Kontakte mit den Behörden der deutschen Grenzbezirke Reichenhall und Berchtesgaden, die gleichgelagerte Interessen wie die österreichischen Anrainerbezirke der B 312 haben?"

Von Seiten des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr besteht im Rahmen der bilateralen Angelegenheiten

- 3 -

Kontakt mit dem Bundesverkehrsministerium in Bonn. Bi- und multilaterale Kontakte von obersten Bundesorganen mit regionalen Behörden des Auslandes sind international nicht üblich. Es bestehen jedoch Kontakte der Länder Tirol, Salzburg und Vorarlberg mit dem Freistaat Bayern, um regionale Probleme zu lösen.

Zu den Fragen 5 und 6:

"Wenn nein, werden Sie seitens des Bundesministeriums für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr für eine Koordinierung der verkehrspolitischen Interessen der betroffenen österreichischen und deutschen Grenzbezirke entlang der Route über das Kleine Deutsche Eck sorgen?"

Wenn nein, warum nicht?"

Das österreichische Verkehrsministerium hat keinerlei Koordinationsbefugnis hinsichtlich deutscher Grenzbezirke. Dies richtet sich vielmehr nach der deutschen Rechtslage.

Auf Bundesebene gibt es in dieser Angelegenheit Kontakt mit dem dafür zuständigen Bundesverkehrsministerium in Bonn, das zuerst die innerdeutsche Koordination vornimmt. Sofern es sich nicht um reine Landesvollziehung handelt - wie etwa Angelegenheiten der StVO - , wurde und wird vom Bundesministerium für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr die Koordination auf österreichischer Seite vorgenommen. Die Federführung liegt aber auch hierbei beim Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten. Verkehrsbeschränkungen - wie etwa LKW-Nachtfahrverbote - fallen, ausgenommen auf Autobahnen, in die autonome Landesvollziehung, sodaß dem Bundesminister für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr in diesen Angelegenheiten jedwede Mitwirkungs- und Entscheidungsbefugnis fehlt.

Zu den Fragen 7 und 8:

"Haben Sie in den verkehrspolitischen Verhandlungen mit der BRD bzw. mit Bayern die umweltpolitischen Vorleistungen

- 4 -

Tirols insbesondere im Bereich des Gewässerschutzes ins Treffen geführt, um eine für die Österreichische Anrainerbevölkerung der B 312 umweltpolitisch verträglichere Verkehrssituation zu erreichen?

Wenn nein, warum nicht?"

Da es sich auf der B 312 überwiegend um innerösterreichischen Verkehr handelt, dürfte die Anführung der Vorleistungen Tirols, insbesondere beim Gewässerschutz, gegenüber der deutschen Seite nicht greifen, da die deutsche Seite auch nicht Verursacher dieses Verkehrs ist.

Die Tiroler Landesregierung hat ja als dafür zuständige Landesbehörde ein Nachtfahrverbot erlassen, um auch tatsächlich eine für die Anrainer verträgliche Situation zu schaffen.

Zu Frage 9:

"Was werden Sie unternehmen, um die für das Kleine Deutsche Eck geltende Regelung für den innerösterreichischen Transitverkehr auf das Große Deutsche Eck (Autobahn Salzburg-Rosenheim-Kufstein) auszudehnen?"

Wie bereits zu Fragepunkt 1 bis 3 ausgeführt, wurde dieses Ansinnen von der deutschen Seite abgelehnt. Überdies würde dies zu einer Zunahme der deutsch-österreichischen Kontingente führen, was sicher auch nicht im Interesse der an den Transitrouten lebenden Bevölkerung liegen würde.

Abschließend darf erwähnt werden, daß die derzeitige Situation nicht durch unzureichende Kapazitäten der Bahn, sondern durch mangelhafte Inanspruchnahme des Bahnangebots durch die Wirtschaft verursacht ist. Die bereits frühere Inbetriebnahme des Terminals Schönwies mußte - trotz ursprünglich gegebener Auslastungsgarantie der Vorarlberger Wirtschaft - wegen mangelnder Nachfrage eingestellt werden. Dies ist insbesondere deshalb bemerkenswert, da die Ankunfts- und Abfahrtszeiten exakt nach den Wünschen der Vorarlberger Wirtschaft gestaltet wurden und der Preis je Transportkilometer der niedrigste aller Rollenden Landstraßen in Österreich war.

- 5 -

Auch die Auslastung des neuen Terminals Wörgl ist sehr gering. Die Lösung der Verkehrsprobleme Tirols kann nicht in Maßnahmen liegen, durch die der LKW-Verkehr in andere Regionen umgelenkt wird, sondern nur durch Inanspruchnahme der freien Schienenkapazitäten.

Wien, am 18. Februar 1991

Der Bundesminister

