



II-88/16 der Beiflagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
 DER BUNDESMINISTER FÜR
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
 MAG. VIKTOR KLIMA

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.ZI. 5901/84-4-92

3989/AB

ANFRAGEBEANTWORTUNG

1993-02-22

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Rieder und Kollegen vom 18. Dezember 1992,

zu 4005/J

*ZI. 4005/J-NR/1992 "beabsichtigte Einführung eines generellen
 Fahrverbotes für den Schwerverkehr auf der B 311
 durch den Salzburger Landesrat Raus (RA Nr. 123)"*

Zum Motiventeil der Anfrage darf ich zunächst festhalten, daß bei der angesprochenen Ressortbesprechung über das Loferer Abkommen zwischen Österreich und Deutschland eine Einigung über die künftige Verteilung des Verkehrs auf die möglichen Verkehrsträger und Verkehrs Routen erzielt wurde.

Ausgangspunkte dieser Besprechung waren einerseits die dringende Notwendigkeit, einer raschen wirksamen Entlastung der an der Loferer Bundesstraße wohnenden Menschen und andererseits die nachdrückliche Ankündigung der deutschen Seite, das Abkommen zu kündigen, wenn es zu keiner Verkehrs Entlastung des "Kleinen Deutschen Ecks" kommen würde.

Die Gesprächspartner vereinbarten ein gemeinsames Maßnahmenpaket, das alle Verkehrsträger umfaßt:

1. *Österreich wird die maximal verfügbaren Kapazitäten auf der Schiene zur Entlastung der Loferer Bundesstraße zur Verfügung stellen.*
2. *Deutschland erklärt sich bereit, dafür zusätzliche Zugtrassen über die Rosenheimer Schleife zur Verfügung zu stellen.*
3. *Darüber hinaus wird die deutsche Seite am Grenzübergang Kiefersfelden für Fahrten über die Autobahnverbindung Kufstein - Rosenheim - Salzburg eigene Spuren für eine beschleunigte Grenzabfertigung einrichten.*

- 2 -

4. Die Länder Salzburg und Bayern werden geeignete Regelungen ausarbeiten und umgehend in Kraft setzen, die eine Nutzung der Bahnkapazitäten jedenfalls sicherstellen.
5. Durch Verbesserung der Logistik soll der heute beträchtliche Leerfahrtanteil deutlich reduziert werden.

Das mit diesem Maßnahmenpaket gemeinsam verfolgte Ziel stellt sich wie folgt dar:

Ab Juli 1993 soll jener Verkehr, der nicht Quelle oder Ziel im Bundesland Salzburg oder im Tiroler Abschnitt der B 312 hat - also kein unmittelbarer Regionalverkehr ist - zur Hälfte auf der Schiene bewältigt werden. Die andere Hälfte dieses Verkehrs soll ebenso wie der Regionalverkehr zum Teil auf der Loferer Bundesstraße verbleiben und zum Teil auf der Autobahn über Rosenheim abgewickelt werden.

In den Folgejahren soll der Kombinierte Verkehr weiter so ausgebaut werden, daß längerfristig 50 % des gesamten derzeitigen gewerblichen Verkehrs über die B 312 auf der Schiene abgewickelt werden kann.

Es ist keineswegs "eine Folge dieses Verhandlungsergebnisses, daß ein Teil des Schwerverkehrs auf die B 311 verlegt werden muß", sondern es liegen Bedenken der Region Zell am See vor, daß die Verlagerung auf die Schiene von der Wirtschaft (ohne Begleitmaßnahmen für die Straße) zuwenig angenommen würde und ein Ausweichen auf die innerösterreichischen Bundesstraßen erfolgen könnte. Diesen Bedenken hat der im Bundesland Salzburg für Verkehr zuständige LR Raus insoferne Rechnung getragen, als er im Falle eines Ausweichens des Schwerverkehrs auf den Raum Zell am See Verkehrsbeschränkungen auf der Straße ankündigte. Die in diesem Zusammenhang noch zu klarenden Fragen des Ausmaßes des sog. "Loco-Verkehrs" und der Führung dieses Verkehrs nach oder aus Salzburger Bezirken wird erst in Detailverhandlungen zwischen Salzburg und Bayern festgelegt.

Von einer "Torpedierung der Verhandlungen durch den zuständigen Salzburger Landesrat" kann nicht die Rede sein. Es wird sich vielmehr zeigen, ob die nunmehr unter Führung der Landespolitiker von Salzburg - im Einvernehmen mit anderen

- 3 -

Bundesländer - stattfindenden Detailgespräche mit Bayern ebenso konstruktiv und erfolgreich ablaufen, sodaß es zu der gewünschten Verkehrsaufteilung und Verlagerung auf die Schiene kommt.

Zu Ihren Fragen darf ich nunmehr wie folgt Stellung nehmen:

Zu den Fragen 1 bis 5:

"Halten Sie das vom Salzburger Landesrat Raus geplante generelle Fahrverbot für Fahrzeuge über 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht (mit Ausnahme des Pinzgauer und Pongauer Versorgungsverkehrs) im Hinblick auf das von Ihnen mit dem deutschen Verkehrsminister Krause in München getroffene Abkommen für zweckmäßig?

Wenn ja, wie begründen Sie dies?

Sehen Sie im Lichte der Judikatur des Verwaltungs- und Verfassungsgerichtshofes eine ausreichende gesetzliche Grundlage für das vom Salzburger Landesrat Raus beabsichtigte generelle Fahrverbot für Fahrzeuge über 7,5 Tonnen Gesamtgewicht auf der B 311 im Salzachtal?

Wenn ja, wie begründen Sie dies?

Wenn nein, was werden Sie unternehmen, um eine gesetzeskonforme Vorgangsweise sicherzustellen?"

Hinsichtlich der vom Land Salzburg zu erlassenden Verkehrsbeschränkungen darf ich darauf hinweisen, daß gemäß Art. 11 B-VG die Vollziehung der Straßenverkehrsordnung den Ländern zusteht; Verordnungen zur Erlassung von Verkehrsbeschränkungen auf Bundesstraßen sind ausschließlich Landessache und lt. Verfassung steht dem Bundesminister kein Weisungsrecht zu.

Soweit die von LR Raus angekündigte Verkehrsbeschränkung die vereinbarte Verlagerung von Verkehrsanteilen auf das große deutsche Eck und die Schiene sicherstellt und eine Entlastung der Anrainer an der B 312 bewirkt (sowie eine Belastung der Anrainer an der B 311 verhindert), steht sie mit dem Verhandlungsergebnis im Einklang.

- 4 -

Als Rechtsgrundlagen für die beabsichtigten Verkehrsbeschränkungen kommt § 43 StVO 1960 in Betracht. Auf Grundlage dieser Verordnungsermächtigung dürfen Verordnungen nur erlassen werden, wenn die Behörde die Notwendigkeit (d.h. die Gründe) der Maßnahme im Rahmen eines Ermittlungsverfahrens in jeder Hinsicht genau geprüft hat und der notwendige Umfang dieser Beschränkung exakt vorherbestimmt wurde. Obzwar nur § 43 Abs. 2 letzter Satz ausdrücklich eine Interessensabwägung vorschreibt, zeigt die Judikatur des Verfassungsgerichtshofes die Notwendigkeit einer solchen Abwägung für jede Art von Beschränkungen auf. Bei Erlassung von Maßnahmen aufgrund des § 43 Abs. 1 StVO sind die konkreten Maßnahmen wegen deren diese Gesetzesbestimmung angewendet werden kann, nur demonstrativ aufgezählt. Insbesondere kommt hier die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs in Betracht.

Zweck der Erlassung von Verordnungen gemäß § 43 Abs. 2 leg. cit. ist die Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen, insbesondere durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe zum Schutz der Bevölkerung oder der Umwelt. Die Abgrenzung, ob Belästigung oder Gefährdung vorliegt, ist von der Behörde jeweils unter Heranziehung von dem Stand der medizinischen Wissenschaft entsprechenden Sachverständigengutachten vorzunehmen. Die Bedeutung der Unterscheidung zwischen Gefahren oder Belästigungen liegt im Ausmaß der notwendigen Interessensabwägung, weil zum Zweck der Abwehr von Gefahren der Gesundheit schwerere Eingriffe in das Rechtsgut der ungehinderten Benützung öffentlicher Straßen zu dulden sind, als bei Fernhaltung bloßer Belästigungen. Die Abwägungsgesichtspunkte sind einerseits der angestrebte Zweck, andererseits die Bedeutung der Verkehrsbeziehungen und Verkehrserfordernisse.

Zu den Fragen 6 bis 9:

"Hat die Bahn derzeit genügend freie Kapazitäten um jenen Teil des innerösterreichischen Schwerverkehrs, der gemäß Münchner Vereinbarung vom 13. November 1992 weder über das kleine deutsche Eck noch über die Autobahn Rosenheim - Kufstein geführt werden kann, zu bewältigen?

Wenn nein, was werden Sie veranlassen, um eine ausreichende Kapazität sicherzustellen?

- 5 -

Kann die ÖBB gegebenenfalls auch genügend Kapazitäten vorhalten, wenn das beabsichtigte Fahrverbot auf der B 311 in Salzburg in Kraft tritt?

Werden Sie auf den Salzburger Landesrat Raus dahingehend Einfluß nehmen, daß er vom beabsichtigten Fahrverbot Abstand nimmt, damit die daraus resultierenden schwerwiegenden wirtschaftlichen Folgen sowohl für das Transportgewerbe wie für die Wirtschaft der westlichen Bundesländer insgesamt hintangehalten werden können?"

Bei derzeit laufenden Gesprächen zwischen den beteiligten Ländern wurde seitens der ÖBB festgehalten, daß unter Ausnutzung der vorhandenen Kapazitätsreserven jener Teil des innerösterreichischen Schwerverkehrs, der gemäß Münchner Vereinbarung vom 13.11.1992 auf die Schiene verlagert werden soll, auch übernommen wird. An einem entsprechenden Produktionskonzept (Aufteilungsmöglichkeiten auf RoLA, unbegleiteter kombinierter Verkehr, konventioneller Wagenladungsverkehr) wird derzeit gearbeitet.

Für die Übernahme weiterer Verkehre (z.B. Schwerverkehr von der Salzachtaler Bundesstraße B 311) wird ein Stufenplan in Kooperation mit den Ländern und allfällige Steuerungsmaßnahmen auf der Straße ausgearbeitet.

Da - wie bereits zum Motiventeil der Anfrage ausgeführt - der Kombinierte Verkehr weiter so ausgebaut werden soll, daß längerfristig 50 % des gesamten derzeitigen gewerblichen Verkehrs über die B 312 auf der Schiene abgewickelt werden kann, sind keine schwerwiegende Folgen für die Wirtschaft der westlichen Bundesländer zu erwarten, wenn Bundesländer und Bundesbahn in enger Abstimmung von Angebot der Bahn, Nachfrage der Wirtschaft und Beschränkungen der Landesbehörden handeln.

Wien, am 18. Februar 1993

Der Bundesminister

