

XXII. GP.-NR**2986 /J****ANFRAGE****11. Mai 2005**

der Abgeordneten **Ruth Becher, Kurt Eder**

und GenossInnen

an den **Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie**

betreffend Ferienreiseverordnung

Erst im Februar dieses Jahres kam es an den drei Semesterferien-Wochenenden zu teils erheblichen Staus auf wichtigen österreichischen Autobahnstrecken. Verkehrsexperten führen die jeweils an den Samstagen bis 15.00 Uhr längsten Staus vor allem darauf zurück, dass zu diesem Zeitpunkt Schwerfahrzeuge über 7,5 Tonnen Gesamtgewicht und LKWs mit Anhänger noch fahren durften. Analysen haben ergeben, dass sich sowohl auf der A 2 Inntal-Autobahn als auch auf der A 93 im Bereich von Kufstein bis Rosenheim am Samstag, den 5. Februar zwischen 9.30 und 15.30 Uhr in beiden Fahrtrichtungen ein 65 bzw. 35 km langer Stau bildete. Ein ähnliches Bild zeigte sich eine Woche später, am 12. Februar, nicht nur an den beiden erwähnten Verkehrstrecken.

Möglich geworden ist diese Situation durch das Versäumnis des BMVIT, rechtzeitig auf das auftretende verstärkte Verkehrsaufkommen infolge des gleichzeitigen Semesterferienstarts in bevölkerungsreichen Ländern mit einer Ausdehnung des LKW-Wochenend-Fahrverbots zu reagieren sowie nicht dafür Sorge getragen zu haben, mit Hilfe einer entsprechenden Ferienreiseverordnung die Trennung von Güter- und Reiseverkehr sicherzustellen.

Die alljährlich vom Verkehrsministerium erlassene Ferienreiseverordnung, die ein auf bestimmte Sommerwochenende beschränktes Fahrverbot von Lastkraftwagen von mehr als 7,5 Tonnen vorsieht, stellt jedoch in ihrer derzeitigen Form ein unzureichendes Instrument sowohl zur Entflechtung des PKW- und LKW-Verkehrs als auch zur Verhinderung von Staus dar. Dies vor allem deshalb, weil selbige nur auf die Sommerferien abstellt und Ferienzeiten zu Ostern, Pfingsten, Weihnachten und eben auch die Semesterferien (Energieferien) unberücksichtigt lässt. Keinen Niederschlag in der Ferienreiseverordnung fand weiters, dass Stauungen auf Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen insbesondere auch durch aus den Nachbarstaaten kommende Konvois bestehend aus LKWs mit unter 7,5 Tonnen verursacht werden. Ebenso wenig wurden Anregungen aufgegriffen, die das Wochenend-Fahrverbot auf

Transporte von gefährlichen Gütern mit einer Wirksamkeit ab Freitagmitternacht auf Samstag ausgedehnt wissen wollten, um hierdurch dem Mischverkehr von PKWs und den bis 8.00 Uhr Samstagfrüh erlaubten Gefahrguttransport entgegenzuwirken. Nicht nachvollziehbar ist es darüber hinaus, warum bestimmte Straßenzüge wie die Rheintalautobahn A 14 und die Arlberg Schnellstraße S 16 von der Ferienreisverordnung ausgenommen sind.

Am Montag, dem 2. Mai 2005, wurde bekannt, dass das BMVIT für das Jahr 2005 keine Ferienreisverordnung erlassen wird. Verkehrsminister Gorbach führte als Begründung für diese Entscheidung gegenüber der APA (APA370, 22.05.2005) die vorjährige Einführung der LKW-Maut ins Treffen. Anstelle einer dringend notwendigen dauerhaften Ferienreisverordnung soll es in Hinkunft einen „Fahrverbotskalender“ geben, der vom BMVIT alljährlich erlassen, nur noch an ausgewählten Tagen und auf bestimmten Verkehrsrouten Fahrverbote vorsieht. Klar ist, dass mit diesem Vorhaben die mit der Ferienreisverordnung verfolgten Ziele der Verkehrssicherheit und –flüssigkeit infolge einer Entflechtung von Personen- und Güterverkehr an reiseintensiven Sommermonaten nicht aufrechterhalten werden können. Klar ist darüber hinaus, dass mit diesem, den eigentlichen verkehrspolitischen Notwendigkeiten zuwiderlaufenden Vorhaben der Staubildung Vorschub geleistet wird. Haben doch Untersuchungen gezeigt, dass entgegen der realitätsfernen Behauptung des Verkehrsministers, wonach sich ohnedies nur wenige Lastkraftwagen an Samstagen auf Österreichs Autobahnen befinden, gerade der LKW-Verkehr die Ferienstaus bis 15.00 Uhr samstags beträchtlich verschärft. Klar ist weiters, dass die Leidtragenden sowohl die schadstoffgeplagte Bevölkerung an den betroffenen Verkehrsrouten als auch jene Urlauber sind, die zügig und sicher an ihr Urlaubsziel gelangen wollen. Profiteure sind die Frächter. Ihren Forderungen wurde hiermit entsprochen.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten in diesem Zusammenhang an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nachstehende

Anfrage:

1. Warum werden Sie für 2005 keine Ferienreisverordnung erlassen?
2. Trotz Ihrer Mängel und Lücken führte die Ferienreisverordnung zu einer deutlichen Verringerung der Verkehrsbelastung durch den Wirtschaftsverkehr. Welche Gründe

sprechen gegen eine weitere Ferienreiseverordnung für 2005, wenn die Vorteile einer solchen erwiesen sind?

3. Studien des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KfV) haben ergeben, dass die Flüssigkeit des PKW-Verkehrs durch die Ferienreiseverordnung wesentlich verbessert werden konnte. Würde der Wegfall dieser von Ihnen erlassenen Verordnung nicht wieder zu einem Mehr an Staus an Reisewochenenden führen?
4. Wurden im Vorfeld dieser Entscheidung in Ihrem Ressort Berechnungen hinsichtlich des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit angestellt?
5. Wenn ja, zu welchen Ergebnissen sind Sie gekommen?
6. Wenn nein, warum wurde darauf verzichtet?
7. Wie ist dieses Vorhaben mit den von Ihnen im Rahmen der Präsentation der Ergebnisse der Arbeitsgruppe „Sicherer Schwerverkehr“ proklamierten Zielsetzung der Entflechtung des Personenverkehrs vom Güterverkehr vereinbar?
8. Wie beurteilen Sie die Überlegungen Ihres deutschen Ressortkollegen Manfred Stolpe, die LKW-Maut auf gängige Ausweichstrecken in der Bundesrepublik Deutschland auszuweiten? Gibt es sich angesichts der geplanten EU-Wegekostenrichtlinie auch in Ihrem Ressort derartige Überlegungen?
9. Warum sind im Entwurf für einen Fahrverbotskalender 2005 nur mehr drei Autobahnen (Inntalautobahn A 12, Brennerautobahn A 13 und Ostautobahn A 4) sowie zwei Bundesstraßen (Loferer Straße B 178 und Ennstal Straße B 320) vom Fahrverbot betroffen, während die Ferienreiseverordnung des letzten Jahres ein Fahrverbot auf 12 Autobahnen, einer Schnellstraße und vier Bundesstraßen vorsah?
10. § 1 Z 1 des Entwurfs für einen Fahrverbotskalender 2005 sieht das Verbot von Fahrten von LKWs mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 Tonnen an allen Samstagen vom 2. Juli 2005 bis einschließlich 3. September 2005 in der Zeit von 9 bis 15 Uhr auf der Inntalautobahn A 12 von der Staatsgrenze bei Kufstein bis zur

Anschlussstelle Imst und auf der Brennerautobahn A 13 von der Staatsgrenze bis zur Anschlussstelle Innsbruck Süd vor, „*wenn das Ziel der Fahrt südlich des Brenners liegt*“. Was ist unter dem Fahrziel „*südlich des Brenners*“ zu verstehen? Wie soll dieses Fahrziel einer wirksamen Kontrolle unterzogen werden?

11. Warum fand die Ferienreiseverordnung 2004 im Hinblick auf andere Ferienzeiten wie etwa zu Ostern, Pfingsten, Weihnachten und den Semesterferien (Energieferien) bzw. verkehrintensive Wochenenden keine Berücksichtigung?
12. Welche Gründe können Sie anführen, dass bestimmte Straßenzüge wie etwa die Rheintalautobahn A 14 sowie die Arlberg Schnellstraße S 16 von der Ferienreiseverordnung 2004 ausgenommen wurden bzw. werden?
13. Warum wurde die Ferienreiseverordnung nicht generell auf alle Bundes- und Landesstraßen ausgedehnt, um hierdurch zu vermeiden, dass LKWs von den von Fahrverboten betroffenen Autobahnen auf Bundes- und Landesstraßen ausweichen?
14. Im Vorblatt zum Entwurf der Ferienreiseverordnung 2004 schreiben Sie, dass hiermit das Ziel verfolgt werde, Staus auf heimischen Verkehrswegen zu verhindern. Als ein häufig zu Tage tretender Grund für Staus am Wochenende lassen sich die im Konvoi fahrenden 7,5 Tonnen Lastkraftwagen aus den benachbarten EU-Staaten festmachen. Warum wurde dieser Tatsache in den bislang erlassenen Ferienreiseverordnungen nicht Rechnung getragen?
15. Würde eine Berücksichtigung von LKWs zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen in der Ferienreiseverordnung nicht nur zu weniger Staus auf den von der Verordnung betroffenen Autobahnen und Schnellstraßen führen, sondern auch positive Auswirkungen auf das Unfallgeschehen mit sich bringen?
16. Warum wurde im Rahmen des Wochenend-Fahrverbots eine Trennung des PKW-Verkehrs von jenem des Gefahrguttransports ab Freitagmitternacht auf Samstag unterlassen?

17. Wurden die Auswirkungen der Ferienreiseverordnung 2004 einer Evaluierung unterzogen?
18. Wenn ja, zu welchen Ergebnissen sind Sie gelangt?
19. Inwieweit wird in Ihrem Ressort daran gedacht, eine europaweite Koordination der Ferientermine vorzunehmen, um in Hinkunft ein besseres Verkehrsmanagement auf Österreichs Straßen gewährleisten zu können?

Gly Denis Jones
Dutt Bult
Hf
J. H. H.