



REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr. Zl. 5907/7-1-1976

768/AB

1976 -12- 2 1

zu 795/13

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Zeillinger, Dr. Schmidt,
Nr. 795/J-NR/1976 vom 1976 11 09:
"Transitverkehr - Verlegung des
Schwerverkehrs auf die Autobahn
Rosenheim - Kufstein".

Ihre Anfrage erlaube ich mir, wie folgt zu beantworten:

Zu 1:

Als Kriterium für die Frage der Zumutbarkeit der Verkehrsbelastung des Abschnittes Steinpaß-Lofer der Loferer Bundesstraße 312 sind die Ergebnisse der laufend im gesamten Bundesgebiet durchgeführten automatischen Kraftfahrzeugverkehrszählungen heranzuziehen. So ergab die Jahresauswertung 1975 der Zählstelle bei Unken eine durchschnittliche, tägliche Frequenz von 7.102 Kraftfahrzeugen in beiden Fahrtrichtungen. Demgegenüber gibt es im ganzen Bundesgebiet eine große Anzahl von Bereichen - überwiegend auch in Wohngebieten - die eine wesentlich stärkere durchschnittliche Tagesdurchfahrtsmenge an Kraftfahrzeugen aufweisen. Ich darf hier nur beispielsweise folgende Bereiche anführen:

Westaus- und -einfahrt in Wien (Hadikgasse/Hietzinger Kai)	37.116
Nordaus- und -einfahrt von Graz	33.286
Schwechat	21.247
Bregenz	19.597
Bruck/Mur - Leoben	15.539
Feldkirch - Gützis	15.139
Wiener Neudorf (unmittelbar neben der Südautobahn)	14.357
Wels	13.515.

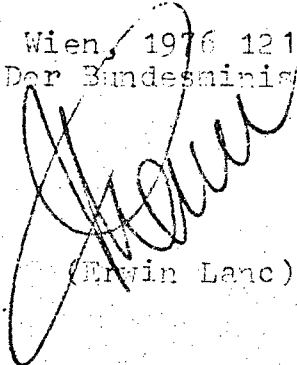
Der Intensität der Verkehrsbelastung entspricht auch die Dringlichkeitsreihung der Straßenbauvorhaben.

Zu 2:

Der Abschnitt Kufstein - Wiesing der Inntalautobahn wurde am 4. Juli 1972 zunächst teilweise nur auf einer Richtungsfahrbahn für den öffentlichen Verkehr freigegeben. Erst etwa ein Jahr später standen beide Richtungsfahrbahnen für den Verkehr zur Verfügung und erst zu diesem Zeitpunkt konnte sinnvollerweise an eine allfällige Verlegung des Schwerlastverkehrs auf die Autobahn Salzburg - Rosenheim - Kufstein gedacht werden. Das Bundesministerium für Verkehr hat seit dem Jahre 1973 mehrmals versucht, bei Verhandlungen mit der Bundesrepublik Deutschland eine zoll- und paßrechtliche Sonderregelung zu erreichen, wie sie für die Durchfahrt durch das sogenannte "Deutsche Eck" besteht. Hiezu war die Bundesrepublik Deutschland bisher aber nicht bereit. Besonders ins Gewicht fällt überdies der Umstand, daß Güterbeförderungen über das "Deutsche Eck" von der Kontingentregelung ausgenommen sind und eine derartige Regelung bei einer Beförderung über Kufstein kaum erreichbar wäre.

Dieser Sachverhalt würde jedoch bedeuten, daß der über Kufstein/Kiefersfelden zusätzlich zu führende Schwerverkehr der vollen zoll- und grenzpolizeilichen Abfertigung unterliegen würde. Mit Rücksicht darauf, daß sich der Transitverkehr durch Österreich auf der Strecke Kufstein - Brenner etwa alle vier Jahre verdoppelt - er nimmt gegenwärtig 8,5 Mio t Güter, d.s. rund 70 % des österreichischen Gesamttransits auf - wäre eine Grenzabfertigung beim Grenzübergang Kufstein/Kiefersfelden ohne zusätzliche, aufwendige Grenzabfertigungseinrichtungen kaum möglich. Die Errichtung solcher zusätzlicher Grenzabfertigungseinrichtungen wäre jedenfalls wieder nur mit Zustimmung und finanzieller Beteiligung der Bundesrepublik Deutschland durchführbar.

Wien, 1976 12 16
Der Bundesminister:


(Erwin Lanc)