

II-7010 der Beilagen 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.Zl. 5901/34-4-92

3129 IAB

1992 -08- 18

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg. zu 3155 IJ  
Anschöber, Freunde und Freundinnen vom  
17. Juni 1992, Nr. 3155/J-NR/1992, "Verkehrssituation Schwanenstadt"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

"Welche Informationen besitzt der Verkehrsminister derzeit über das Umfahrungsprojekt Schwanenstadt?  
Wann ist der Baubeginn geplant, welche Entlastung für den Stadt-  
platz wird durch die Umfahrung kalkuliert?  
Welche Tunnelvariante soll mit welcher Länge, zu welchem Preis  
gebaut werden?"

Ist richtig, daß ein allfälliger Umfahrungsbau den zusätzlichen Bau von einer Nord-Süd-Entlastungsstrecke von Niederthalheim bis Breitenschützing und einer Einbindung der B 135 von Rüstorf?"

Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr besitzt die Kompetenz für die Verkehrspolitik; für Planung, Bau und Erhaltung von Bundesstraßen (und um eine solche handelt es sich bei der angesprochenen B 1 Wiener Straße) ist der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, Bundesstraßenverwaltung, zuständig. Dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kommt in Angelegenheiten des Straßenbaus insoweit eine Mitwirkungskompetenz zu, als es sich um die verkehrspolitische Beurteilung von Vorhaben handelt. Im vorliegenden Fall einer projek-

- 2 -

tierten Ortsumfahrung erscheint eine verkehrspolitische Beurteilung nicht notwendig, weshalb mir derzeit keine Informationen über Planungen in dem angesprochenen Bereich vorliegen.

Zu Frage 3:

"Welche verkehrsberuhigenden Sofortmaßnahmen plant der Verkehrsminister für die Region Schwanenstadt?"

Von meinem Ressort sind zur Zeit keine speziell für die Region Schwanenstadt zu entwerfenden verkehrsberuhigenden Sofortmaßnahmen geplant. Im übrigen besitzt der Landeshauptmann die Zuständigkeit für das Setzen verkehrsregelnder und verkehrsberuhigender Maßnahmen wie Nachtfahrverboten oder Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Bundesstraßen B.

Zu Frage 4:

"Die Partei für Umweltschutz und Menschlichkeit in Schwanenstadt fordert seit geraumer Zeit ein Nachtfahrverbot für LKW über 7,5 t. Welche Untersuchungen besitzt das Ministerium über die derzeitige LKW-Frequenz pro Tag durch Schwanenstadt? Welche Untersuchungen und Informationen liegen über die Frequenz und Benutzung der Abkürzungsstrecke Haag - Steyrermühl von der Innkreis- zur Westautobahn vor? Beabsichtigt der Verkehrsminister die Einführung eines Nachtfahrverbotes für LKW über 7,5 t?"

Meinem Ressort liegen außer den Ergebnissen der automatischen Straßenverkehrszählung auf Bundesstraßen keine eigenen Untersuchungen über die derzeitige LKW-Frequenz durch Schwanenstadt vor.

Die vorläufige Jahresübersicht der automatischen Straßenverkehrszählung 1991 des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten weist für die Zählstelle 14 Wels der B 1 Wiener Straße bei Kilometer 206 einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von

- 3 -

16.907 Kraftfahrzeugen in beiden Richtungen mit einem Anteil von 1.701 LKW pro Tag (entsprechend 10,0 % Schwerverkehrsanteil) aus.

Über die Frequenz und Benutzung der Abkürzungsstrecke Haag - Steyrermühl von der A 7 Innkreis zur A 1 West Autobahn (im wesentlichen die B 135 Gallspacher und B 143 Hausruck Straße) liegen dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr keine speziellen Untersuchungen vor, der Verkehr über diese Routen anstelle der Innkreis und der West Autobahn kann nur geschätzt werden. Zwar ist der Weg über die Abkürzungsrouten deutlich kürzer als über den Knoten Haid, doch ist die Leistungsfähigkeit der Abkürzungsrouten wesentlich kleiner als die der Autobahn und damit der Zeitvorteil gering. Da bekanntermaßen für Frächter und Spediteure der Zeitvorteil und nicht der Wegvorteil entscheidend ist, ist die Attraktivität des niederrangigen Straßennetzes als Abkürzungsrouten für den Schwerverkehr gering. Dazu kommt noch ein deutlich geringerer Sicherheitsstandard im niederrangigen Straßennetz und häufigere Störfälle, die wiederum zu Zeitverlusten führen können. Die Abkürzungsrouten gewinnen für den Schwerverkehr als Lieferverkehr in die Ortschaften, die zwischen der A 7 und der A 1 liegen, an Bedeutung.

Bezüglich der Einführung eines Nachtfahrverbotes für LKW über 7,5 Tonnen gilt das in Punkt 3 Gesagte, der Verkehrsminister besitzt die Kompetenz verkehrsregelnder Maßnahmen (zum Beispiel Nachtfahrverbot) nur für Autobahnen.

Wien, am 17. August 1992  
Der Bundesminister

