



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR

MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.Zl. 5901/60-4-93

II. 1246 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

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

5485/AB

1994-01-03

zu 5504 13

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Dr. Müller und Genossen vom 4. 11. 1993, Zl. 5504/J-NR/1993

"Aussagen im Bericht der EG-Arbeitsgruppe "Autobahnen"
(Transeuropäische Netze - Auf dem Weg zu einem Leitschema
für das Straßennetz und den Straßenverkehr)

Zu Ihren Fragen darf ich wie folgt Stellung nehmen:

Zu Frage 1:

"Wie bewerten Sie den Bericht der Arbeitsgruppe "Autobahnen" insgesamt?"

Der Bericht der Generaldirektion VII "Trans-european networks, towards a master plan for the road network and road traffic" ist kritisch zu bewerten und steht keineswegs in Einklang mit den Leitlinien zur österreichischen Verkehrspolitik, die eine Verlagerung des Straßenverkehrs auf alternative umweltschonendere Verkehrsträger anstreben.

Der Bericht kommt zum Schluß, daß nur ein massiver Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur das europäische Verkehrsproblem lösen kann und geht überhaupt nicht auf alternative Verkehrsträger, insbesondere die Schiene ein.

Dies dürfte unter anderem darauf zurückzuführen sein, daß es offenbar Aufgabe der Motorway Working Group und des Papiers war, selektiv die Straßeninfrastruktur und nicht die Verkehrsinfrastruktur insgesamt und verkehrsträgerübergreifend zu betrachten.

Die Forderung an die Europäische Union muß daher ein verkehrsträgerübergreifender Leitplan ("Master plan for the whole transport infrastructure") sein. das Leitschema für

- 2 -

das Straßennetz und den Straßenverkehr kann jedoch ho. nur so weit zur Diskussion stehen, als er Vorgaben zum Ausbau des österreichischen Straßennetzes setzt.

Fehlerhafte Vorgaben wie die Fortführung des hochrangigen Straßennetzes Deutschlands in Österreich (Fortsetzung der A7 über Reutte-Nassereith-Imst zur A12 ins Inntal, Fortsetzung A95 über Scharnitz-Seefeld-Zirl zur A12 ins Inntal, A94 bzw. Bundesfernstraße 12 über Simbach/Braunau nach Ried und A8) oder Italiens in Österreich (Fortsetzung der A27 durch die Karnischen Alpen, Monte Cavallino ins Gailtal und Fortsetzung über Felbertauerntunnel) wurden auf österreichische Intervention hin bereits bereinigt und scheinen im Masterplan nicht mehr auf.

Zu Frage 2:

"Wie lautet Ihre Stellungnahme zum Vorschlag "den Brenner" auszubauen?"

Ein weiterer Ausbau der A12 Inntal und A13 Brenner Autobahn erscheint aus mehreren Gründen nicht akzeptabel:

Zum ersten ist die Kapazitätsgrenze der A12 und der A13 keineswegs erreicht. Dies zeigen die Ergebnisse der automatischen Straßenverkehrszählung in Vomp an der A12 und in Matri bei der A13. Stauungen treten nur temporär in den Sommermonaten auf und sind nie lange andauernd, sondern nur durch Ferientermine und Feiertage bedingt.

Zum zweiten ist im Transitvertrag zwischen Österreich und den EG der Ausbau der Schienenachse über den Brenner und eine mengenmäßige und ökologische Begrenzung des Straßengütertransitverkehrs festgeschrieben.

- 3 -

Und zum dritten ist kaum anzunehmen, daß ein Ausbau der hochrangigen Straßeninfrastruktur in Tirol auf Akzeptanz seitens der Bevölkerung stoßen würde.

Zu Frage 3:

"Was sagen Sie zum Vorschlag, mit Hilfe von Verkehrsleitsystemen den Transitverkehr auf "alternative Strecken" umzuleiten?"

Verkehrsleitsysteme bringen heute deutliche Steigerungen der Verkehrssicherheit, aber nur eine geringfügige Anhebung der Leistungsfähigkeit.

Rechnerisch beträgt die Kapazität einer Autobahn etwa 2.000 Fahrzeuge pro Stunde und Fahrstreifen, durch Verkehrsleitsysteme ist nur eine Steigerung der Leistungsfähigkeit im Prozentbereich möglich.

Hingegen hat der einjährige Betrieb der Verkehrsleitzentrale München-Freimann, die die A9 Richtung Berlin und die Umfahrungsautobahn A99 steuert, eine Verringerung der Unfälle um mehr als 30 Prozent gebracht. Außerdem konnte der Verkehrszusammenbruch infolge Überlastung deutlich verzögert werden.

Aus verkehrstechnischer Sicht sind daher Verkehrsleitsysteme ein effektives Mittel, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, aber nicht, um die Leistungsfähigkeit zu steigern. Eine Alternative des Ausbaus der Straßeninfrastruktur durch Verkehrsleitsysteme kommt daher nicht in Betracht.

Zu Frage 4:

"Ist Ihnen bekannt, ob und wenn ja in welcher Weise diese Punkte bei den Beitrittsverhandlungen - Thema Transit in den bisher geführten explorativen Gesprächen behandelt wurden bzw. bei den kommenden Verhandlungen zur Sprache gelangen werden?"

- 4 -

Die in Ihrer Anfrage angesprochenen Punkte wurden bei den Beitrittsverhandlungen - Thema Transit in den bisher geführten explorativen Gesprächen nicht behandelt. Zudem besteht seitens Österreich keine Absicht über einen Ausbau der österreichischen Straßentransitrouten mit der EU Gespräche zu führen.

Wien, am **23.** Dezember 1993

Der Bundesminister

