

942/AB XXI.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 943/J - NR/2000, betreffend Nicht - Einhaltung des Fahrverbotes für Lastkraftfahrzeuge, die die Abgeordneten DDr. Niederwieser und Genossinnen am 7. Juni 2000 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Zu den Fragen 1 und 2:**

Die automatischen Dauerzählstellen auf Autobahnen und Bundesstraßen liefern laufend Daten über Verkehrsstärken differenziert nach Wochentagen bzw. Tagesgruppen. Oft sind diese Daten auch nach Fahrzeuggruppen (z.B. Gesamtverkehr, LKW, Schwerlastzüge) differenziert. Eine exakte tageszeitliche Zuordnung (etwa auf die Zeit des Fahrverbotes) ist grundsätzlich nicht vorgesehen, wäre aber durch aufwendige Sonderauswertungen der Urdaten voraussichtlich möglich. Eine Differenzierung dieser Daten nach Transitverkehr oder anderen Verkehrszwecken ist nicht möglich, da diese Merkmale automatisch nicht erfasst werden können.

Eine regelmäßige Publikation der Daten erfolgt in der Reihe „Automatische Straßenverkehrszählung - Jahresbericht“.

Nicht zuletzt aus diesem Grund - um eine bessere Datenbasis für diesen Streckenbereich zu erhalten - hat das Kuratorium für Verkehrssicherheit im Auftrag des BMVIT in jüngster Zeit eine Erhebung des LKW - Verkehrs (inklusive ihrer

Ladung) auf den wichtigsten österreichischen Transitstrecken durchgeführt. Die Ergebnisse werden in Kürze vorliegen.

**Zu Frage 3:**

An den bestehenden Mautstellen der alpenquerenden Autobahn - und Schnell - straßenabschnitte werden die Fahrzeugfrequenzen rund um die Uhr erfasst. Die Fahrzeugdifferenzierung erfolgt nach Mauttarifkategorien, beim Güterverkehr also in Fahrzeuge bis 3 Achsen bzw. Fahrzeuge mit 4 oder mehr Achsen. Differenzierungen auch nach bestimmten Stundengruppen könnten nur durch Sonderauswertungen bzw. Sondererhebungen ermittelt werden. Lediglich an der Mautstelle Schönberg der Brennerautobahn wird der Schwerlastverkehr während der Nachtstunden (22.00 bis 5.00 Uhr = doppelter Tarif) regelmäßig ausgewertet.

**Zu Frage 4:**

Das Wochenend - und Feiertagsfahrverbot für Lastkraftwagen ist in § 42 Abs. 1 bis 4 der Straßenverkehrsordnung geregelt. Die Überwachung der Einhaltung dieser Fahrverbote stellt einen Aspekt der Vollziehung dieser gesetzlichen Bestimmungen dar und fällt gemäß Art. 11 B - VG in die Zuständigkeit der Länder.

**Zu Frage 5:**

Im Rahmen einer Initiative zur Erarbeitung eines LKW - Kontrollkonzeptes, die mein Ressort ergriffen hat, wurden sowohl alle betroffenen Bundesdienststellen (auch das BMI) als auch die Landesregierungen gebeten, ihre Wünsche und Vorstellungen bezüglich der Kontrollen bekanntzugeben, damit ein koordiniertes und harmonisiertes Vorgehen bei der Durchführung der Kontrollen ermöglicht wird. Die Rechtmäßigkeit von LKW - Verkehr zur Zeit des Wochenendfahrverbotes stellt einen der zu kontrollierenden Punkte dar.

**Zu Frage 6:**

Auch für die Erteilung von Ausnahmegewilligungen vom Wochenend - und Feiertagsfahrverbot sind die Länder zuständig; daher liegen mir keine Informationen über konkret erteilte Ausnahmegewilligungen vor. Auch muss nicht jeder Lastkraftwagen, der am Wochenende auf österreichischen Straßen unterwegs ist, über eine Ausnahmegewilligung verfügen, da es - je nach der Ladung bzw. auch im

Rahmen des Kombinierten Verkehrs - auch gesetzliche Ausnahmen von diesen Fahrverboten gibt. Auch muss eine Ausnahmegewilligung nicht unbedingt von der Landesregierung des Landes erteilt worden sein, in dem ein LKW angetroffen wird; wenn nämlich mehrere Bundesländer durchfahren werden, so wird nur eine einzige Ausnahmegewilligung in Form eines einheitlichen Bescheides der betroffenen Länder erteilt. Ich habe daher Ihre Anfrage nach Ausnahmegewilligungen für konkret angeführte LKW an die Ämter der Landesregierungen weitergeleitet und werde allfällige Antworten nach deren Einlangen sobald wie möglich nachreichen.

**Zu Frage 7:**

Der Bahnhof Wörgl liegt im Einzugsbereich des Autobahnknotens Innsbruck - Kranebitten.

**Zu Frage 8:**

Ja, diese Bestimmungen haben sich seit vielen Jahren bewährt und sind sowohl den Behörden als auch der Transportwirtschaft bestens vertraut.

**Zu Frage 9 und 10:**

Ja. Auch seitens der Länder besteht größtes Interesse an einer restriktiven Erteilung von Ausnahmegewilligungen und einer strikten Einhaltung der gesetzlichen Fahrverbote.

**Zu Frage 11:**

In jüngerer Zeit wurden an das BMVIT zunehmend diesbezügliche Beschwerden seitens des österreichischen Transportgewerbes herangetragen. Kritisiert wird hierbei insbesondere, dass von Frächtern aus den Oststaaten, für die die Personalkosten eine weitaus geringere Größe darstellen als für österreichische Transportunternehmen, zahlreiche Fahrten mit kleinen LKW unter 3,5 t Nutzlast durchgeführt werden und das Aufkommen dieser Fahrzeuggruppe im internationalen Verkehr stark zugenommen hat. Die Gründe liegen vor allem darin, dass diese LKW - Gruppe von zahlreichen Verboten bzw. Geboten ausgenommen sind (Kontingentpflicht, Ökopunkte, Nachtfahrverbot, Wochenend - und Feiertagsfahrverbot, Sommerreiseverordnung, Fahrtenschreiber - eine Kontrolle der Lenk - und Ruhezeiten ist somit nicht möglich).

Das BMVIT bemüht sich, mit entsprechenden Maßnahmen, bestehenden Wettbewerbsverzerrungen entgegenzuwirken und weitere hintanzuhalten. So wird z.B. erwogen, die KleinLKW ebenfalls einer Kontingentpflicht zu unterwerfen. In der Beziehung zu den Oststaaten beruht die Liberalisierung von LKW - Verkehr mit einer Nutzlast unter 3,5t auf einer CEMT - Resolution. Von Österreich wurde anlässlich der diesjährig erfolgten Revision auf europäischer Ebene zu dieser Resolution ein Vorbehalt eingelegt. Auch wurden bereits diesbezügliche Verhandlungen mit einigen Oststaaten aufgenommen, um als ersten Schritt mittels eines Zählkartensystems die Größenordnung des Problems zu ermitteln.

**Zu Frage 12:**

Der von Ihnen angesprochene Vorschlag für eine Harmonisierungsrichtlinie wurde von Österreich (wie auch von Deutschland, Frankreich und Italien) stets strikt abgelehnt, da er im Ergebnis für Österreich eine Einschränkung der geltenden Fahrverbote bedeutet hätte. Anlässlich der letzten Sitzung der zuständigen Arbeitsgruppe im Rahmen der EU - noch unter finnischem Vorsitz - fand ein Kompromissvorschlag der Präsidentschaft keine Unterstützung; bei derselben Sitzung wurde seitens der Europäischen Kommission die Vorlage eines komplett neuen Vorschlages angekündigt, der jedoch bis jetzt nicht vorliegt. Unter portugiesischer Präsidentschaft fanden keine Sitzungen zu diesem Thema statt. Ob die französische Präsidentschaft das Thema aufgreifen wird, lässt sich derzeit noch nicht sagen, ist jedoch eher unwahrscheinlich, weil auch Frankreich stets zu den entschiedenen Gegnern dieses Vorstoßes zählte.