

**1467/AB XXII. GP**

---

**Eingelangt am 13.04.2004**

**Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## **Anfragebeantwortung**

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1543/J-NR/2004 betreffend zunehmender Schwerverkehr auf Nebenstraßen seit Einführung der LKW-Maut, die die Abgeordneten Gabriele Binder und GenossInnen am 26. Februar 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Frage 1:**

Wie viele solche Fälle in Österreich sind Ihnen bekannt?

**Antwort:**

Es ist bekannt, dass ein Teil der Verkehrsteilnehmer versucht, Verkehrskontrollen, in welcher Form und Intensität auch immer, auszuweichen. Dies trifft in verstärkter Form auch bei allen Verkehrskontrollplätzen zu. Verkehrskontrollplätze dienen nur am Rande auch der Mautkontrolle, sie ermöglichen aber vor allem der Exekutive und den Landesdienststellen ein gefahrloses Ausleiten des Schwerverkehrs auf dem hochrangigen Straßennetz zur Kontrolle der Fahrzeuge und tragen somit wesentlich zur Steigerung der Verkehrssicherheit bei. Das mit dem Betrieb von Kontrollplätzen einhergehende Ausweichen auf Landesstraßen ist den beteiligten Organisationen (Exekutive, Landes- und Bundesprüfstellen, ASFINAG) aus ersten Erfahrungen bekannt und es wurden im Rahmen der Koordinationsplattform bereits Maßnahmen gesetzt (zusätzliche Kontrollen auf den parallel führenden Landesstraßen). Die Koordinationsplattform wird von Vertretern des Bundes, der Länder und der Exekutive besetzt.

Derzeit sind in Österreich fünf Verkehrskontrollplätze in Betrieb und weitere vier in Planung. Möglichkeiten den Kontrollen auf dem Landesstraßennetz auszuweichen sind für jeden Verkehrskontrollplatz unterschiedlich vorhanden und attraktiv. Teils existieren keine parallel führenden Straßen, teils sind diese aufgrund von Gewichtsbeschränkungen nur eingeschränkt nutzbar. Merkbare Mengen an Umfahrungsverkehr sind bislang bei den Verkehrskontrollplätzen Haag auf der A 1 Westautobahn und dem Verkehrskontrollplatz Hoher Göll auf der A 10 Tauern Autobahn bekannt geworden.

**Frage 2:**

Gibt es Berechnungen, wie viele Menschen insgesamt in Österreich von diesem Problem betroffen sind?

**Antwort:**

Zählungen, wie viele Menschen an potentiellen Umfahrungs Routen betroffen sind, liegen nicht vor, auch ist eine nur grobe Abschätzung aufgrund noch fehlender Langzeitdaten, Abgrenzungen und Erfahrungswerte nicht möglich.

**Fragen 3 und 4:**

Gibt es Berechnungen, wie viele Schwerfahrzeuge täglich den Weg über eine Nebenstraße wählen, um der LKW-Maut zu entkommen?

Wenn ja, wie viel an Mauteinnahmen geht dadurch verloren?

**Antwort:**

Mit Konzeption und Einführung der LKW-Maut wurde im Jahr 2002 eine Prognose zu den möglichen Verkehrsverlagerungen erstellt. In Summe könnte eine Verlagerung pauschal bis zu maximal ca. 2 % der Gesamtfahrleistung eintreten. Diese Größenordnung liegt im Bereich der Messgenauigkeit von Verkehrszählungen und variiert außerdem stark entsprechend der örtlichen Gegebenheiten. Sie unterscheidet auch noch nicht, ob Verlagerungen zu anderen Verkehrsmitteln oder auf großräumige Ausweichrouten erfolgen.

Bei dem prognostizierten Verlagerungsverkehr könnte ein Verlust an Mauteinnahmen theoretisch errechnet werden. Mangels aussagekräftiger stabiler Ergebnisse hinsichtlich des tatsächlichen Umgehungsverkehrs ist eine Angabe von Betragswerten derzeit aber noch nicht seriös möglich.

**Fragen 5 bis 12:**

Welche Maßnahmen haben Sie bisher zur Beseitigung dieses Problems gesetzt?

Welche gesetzlichen Möglichkeiten stehen derzeit zur Verfügung, um das Problem des zunehmenden Schwerverkehrs auf den Nebenstraßen in Österreich einzudämmen?

Welche weiteren Maßnahmen diesbezüglich sind seitens Ihres Ministeriums geplant?

Ab wann werden diese Maßnahmen greifen?

Welche weiteren Maßnahmen sind seitens der Bundesländer in dieser Sache geplant?

Welche Maßnahmen empfehlen Sie den BürgermeisterInnen der betroffenen Gemeinden zu setzen, um den Schwerverkehr auf den Nebenstraßen einzudämmen?

Welche Maßnahmen schlagen Sie den Bezirkshauptmannschaften vor?

Welche Maßnahmen empfehlen Sie der Gendarmerie in diesen Regionen zu ergreifen?

**Antwort:**

Da diesbezügliche Erfahrungswerte nur weniger Wochen und konkrete Ergebnisse zu diesem Problem noch nicht mit erforderlicher Genauigkeit vorliegen um einen längerfristigen Trend daraus ableiten zu können, wären endgültige Maßnahmen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht ausreichend begründet.

Die ASFINAG hat jedoch bereits mit Einführung des Mautsystems ab 1.1.2004 schwerpunktmäßig neuralgische Stellen, die Umfahrungsverkehr vermuten lassen, untersucht. Die Untersuchungen werden im Auftrag meines Ressorts auf das gesamte Mautnetz samt Begleitstraßen ausgedehnt.

Eine seriöse Darstellung des maut- oder kontrollbedingten Umfahrungsverkehrs ist jedoch erst nach einem etwas längeren Beobachtungszeitraum möglich. Anhand dann vorliegender Ergebnisse besteht die Möglichkeit, Maßnahmen zu setzen.

Ich möchte jedoch darauf hinweisen, dass die Kompetenz für allfällige Maßnahmen (z.B. Fahr- und Gewichtsbeschränkungen gemäß StVO auf dem Begleitnetz) beim jeweiligen Bundesland liegt. Im Rahmen der eingangs angesprochenen Koordinationsplattform sind die Länder sowie auch die Exekutive (im Kompetenzbereich des BMI) in den weiteren Entscheidungsprozess miteingebunden.

**Fragen 13 und 14:**

Sind Sie bereit eine Diskussion mit den betroffenen Menschen und Behörden vor Ort im Mostviertel über die Situation zu führen ?

Wenn ja - wann werden diese Gespräche stattfinden?

**Antwort:**

Grundsätzlich besteht in meinem Ressort jederzeit Gesprächsbereitschaft. Aufgrund der schon dargestellten Kompetenz des Landes und der Bezirksverwaltungsbehörden sowie der noch nicht vorliegenden aussagekräftigen Ergebnisse der laufenden Untersuchungen erscheint dies jedoch noch verfrüht.