



REPUBLIK ÖSTERREICH
HUBERT GORBACH
VIZEKANZLER
Bundesminister
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXII. GP.-NR

1784/AB

2004 -07- 22

zu 1799/J

GZ. 11000/32-CS3/04 DVR 0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, 21. Juli 2004

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1799/J-NR/2004 betreffend zunehmender LKW-Ausweich-Verkehr im burgenländischen Straßennetz, die die Abgeordneten Steier und GenossInnen am 26. Mai 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Welche Auswirkungen zeigt die Einführung der LKW-Maut auf das Verkehrsaufkommen im Burgenland?

Antwort:

Nach dem derzeitigen Stand der Verkehrszählungen sind keine Auswirkungen der LKW-Maut auf das Verkehrsaufkommen im Burgenland - generell gesehen - bekannt.

Fragen 2 und 3:

Wie hoch ist der Anteil an Ziel- und Quellverkehr bzw. Transit auf den burgenländischen Straßen? Haben sich die Werte seit dem 1.1.2004 bzw. seit dem 1.5.2004 verändert und wenn ja, in welcher Form?

Antwort:

Für die regionale Unterscheidung des Verkehrsaufkommens gesplittet nach Ziel- und Quellverkehr bzw. Transit für das Burgenland liegen dem BMVIT derzeit keine Daten vor.

Frage 4:

Liegen Ihrem Ressort mittlerweile Zahlen vor, die den LKW-Ausweichverkehr im Burgenland belegen? Wenn ja, wie hoch ist das Ausmaß des Umgehungsverkehrs im Burgenland?

Antwort:

Seitens der ASFINAG wurde in Abstimmung mit meinem Ressort eine Untersuchung in Auftrag gegeben, die mögliche Auswirkungen der fahrleistungsabhängigen Maut auf Verkehrsverlagerungen vom mautpflichtigen auf das untergeordnete - nicht mautpflichtige - Netz überprüfen soll. Seriöse Aussagen über Verkehrsverlagerungen sind erfahrungsgemäß erst nach einem längeren Beobachtungszeitraum möglich; ein diesbezüglicher Zwischenbericht soll bis Ende Juli vorliegen. Erste vorläufige Ermittlungen zeigen, wie anlässlich des Verkehrsreferentengipfels am 27.5. von Herrn LR Schmid berichtet, Verkehrszuwächse beim LKW-Verkehr auf der B 10

GZ. 11000/32-CS3/04

zwischen Parndorf und Bruckneudorf, auf der B 50 zwischen Schützen und Eisenstadt sowie auf der B 16 zwischen Wulkaprodersdorf und Wimpassing.

Diese Bereiche werden im Zuge der laufenden Studie einer besonderen Bearbeitung unterzogen werden.

Frage 5:

Falls noch kein genaues Zahlenmaterial vorliegt: innerhalb welchen Zeitraumes wird ihrem Ressort Datenmaterial zum maut- und kontrollbedingten Umfahrvverkehr im Burgenland vorliegen?

Antwort:

Ein erster Zwischenbericht über den angesprochenen Ausweichverkehr ist bis Ende Juli vorgesehen; ein umfassender Bericht soll Ende 2004 vorliegen.

Frage 6:

Existieren Erhebungen Ihres Ressorts zu potentiellen Ausweichrouten für maut- und kontrollbedingten Ausweichverkehr im burgenländischen Straßennetz? Wenn ja, um welche Routen handelt es sich konkret und welche Beschränkungen sind hier möglich?

Antwort:

Wie in Antwort zu Frage 4 erwähnt, sind potentielle Ausweichrouten zum mautpflichtigen Netz Teilbereiche der B 10, der B 50 und der B 16. Allfällige Beschränkungen in Form von Fahrverboten, Gewichtsbeschränkungen, etc. fallen in den Kompetenzbereich des Landes Burgenland.

Frage 7:

Welche Erkenntnisse und Maßnahmen werden in der Koordinationsplattform (Bund, Länder, Exekutive) zum LKW-Ausweichverkehr im Burgenland diskutiert?

Antwort:

Sämtliche Erkenntnisse und Untersuchungsergebnisse sowohl der Länder als auch der ASFINAG und der Exekutive werden in der Koordinationsplattform diskutiert und dokumentiert, um geeignete Maßnahmen - die wie erwähnt kompetenzmäßig durch das jeweilige Bundesland zu veranlassen sind - setzen zu können.

Frage 8:

Medienberichten zufolge sehen Sie in einer Ausweitung der LKW-Maut geeignete Maßnahmen gegen den durch die LKW-Maut ausgelösten Ausweichverkehr auf den Bundesstraßen (APA, 14.5.2004). Welche konkreten Schritte planen Sie diesbezüglich zu setzen?

Antwort:

Eine Ausweitung der LKW-Maut auch auf bestimmte Strecken des untergeordneten Straßennetzes war von mir lediglich als eine Option zur Diskussion gestellt worden. Von den meisten Vertretern der Länder ist diese Möglichkeit bei einem, auf meine Einladung hin veranstalteten Verkehrsreferenten-Gipfel am 27. Mai 2004, aber nicht präferiert worden, da von einer derartigen Bemautung wegen der Forderung der Nichtdiskriminierung auch der lokale und regionale Güterverkehr stark betroffen wäre. Eine diesbezügliche Entscheidung müsste jedenfalls zuerst von den Ländern getroffen werden.

Mit freundlichen Grüßen

