

**2959/AB XXII. GP**

---

**Eingelangt am 08.07.2005**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## **Anfragebeantwortung**

GZ. BMVIT-11.000/0013-I/CS3/2005 DVR:0000175

An den  
Präsidenten des Nationalrates  
Dr. Andreas Khol

Parlament  
1017 Wien

Wien, 06. Juli 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2985/J-NR/2005 betreffend die umgehende Einführung eines LKW-Überholverbotes auf der B 317 zwischen Friesach und Klagenfurt, die die Abgeordneten Puswald und GenossInnen am 10. Mai 2005 an mich gerichtet haben, beehe ich mich wie folgt zu beantworten:

**Fragen 1 bis 8:**

Ist Ihnen bekannt, dass durch die Einführung des Road-Pricings die B 317 zwischen Friesach und Klagenfurt vermehrt als Ausweichstrecke für den „mautflüchtigen“ Schwerverkehr dient?

Wenn nein, warum wurde von Ihnen bis dato noch keine Erhebung, die die Auswirkung der Einführung des Road-Pricings auf das Verkehrsaufkommen auf der B 317 untersucht, in Auftrag gegeben?

Wenn ja, welche Maßnahmen wurde von Seiten Ihres Ressorts bis dato gesetzt, um den Missbrauch der B 317 als Ausweichroute für den Schwerverkehr wirksam hintan zu halten?

Ist Ihnen bekannt, dass Unfälle mit LKW-Beteiligung auf der B 317 seit Einführung des Road-Pricings auf Österreichs Autobahnen dramatisch zugenommen haben?

Wenn ja, was gedenken Sie gegen diese bedenkliche Entwicklung zu unternehmen?

Wenn nein, welche Schritte werden Sie setzen, um sich von dieser bedenklichen Entwicklung raschest ein möglichst objektives Bild zu verschaffen?

Werden Sie noch vor Beginn der Hauptreisezeit (Mitte Juli 2005 bis Ende August 2005) ein LKW-Fahrverbot für die gesamte B 317 zwischen Friesach und Klagenfurt verordnen?

Wenn nein, warum nicht?

**Antwort:**

Es war von vorneherein nicht auszuschließen, dass sich durch die Einführung der fahrleistungsabhängigen Maut für Kfz > 3,5 t ab 1.1.2004 ein gewisser Anteil des ab diesem Zeitpunkt mautpflichtigen Verkehrs auf das untergeordnete, nicht mautpflichtige Netz verlagern könnte. Eine diesbezügliche Studie aus dem Jahr 2002 ließ einen Verlagerungsanteil von bis zu 4 % der Gesamtverkehrsleistung des mautpflichtigen Netzes erwarten.

Das bmvit hat daher die ASFINAG ersucht, eine begleitende Untersuchung an einen Verkehrsexperten in Auftrag zu geben, um ab Inbetriebnahme des Mautsystems im Jänner 2004 projektbegleitend die Auswirkungen der Maut auf Verkehrsverlagerungen zu beobachten und gegebenenfalls Gegenmaßnahmen zu unterstützen. Derartige Maßnahmen sind aufgrund der Gesetzeslage ab 2002 (Inkrafttreten des Bundesstrassenübertragungsgesetzes) von den Ländern wahrzunehmen.

Zu diesem Zweck wurden außerdem die Bundesländer ersucht, potentielle, vom Ausweichverkehr betroffene Problembereiche im Begleitstraßennetz dem bmvit bekannt zu geben. Diese Problembereiche deckten sich weitgehend mit den Ergebnissen eines ersten Zwischenberichtes der ASFINAG-Studie. Anlässlich eines von mir initiierten Verkehrsreferentengipfels am 27. Mai 2004, an dem auch Vertreter des Bundeslandes Kärnten teilgenommen hatten, wurde diese Problematik ausführlich diskutiert. Der Endbericht der erwähnten Studie liegt seit Dezember 2004 vor und wurde auch dem Verkehrsreferenten des Landes Kärnten übermittelt. Die schon ursprünglich vermuteten Entwicklungen, wie z.B. das Ansteigen des Schwerverkehrs auf der B 317, hatten sich darin bestätigt.

Seitens der Länder wurden zwischenzeitig in deren Zuständigkeitsbereich eine Reihe von Maßnahmen (Fahrverbote, Gewichtsbeschränkungen, etc.) auf dem Begleitstraßennetz umgesetzt.

In deren Folge konnten auf den meisten Routen durchwegs wieder rückläufige LKW-Belastungen beobachtet werden. Großteils können die Rückgänge der LKW-Belastungen auf die von den Ländern verhängten Maßnahmen zurückgeführt werden. Die LKW-Verkehrsstärken reduzierten sich an den einzelnen Querschnitten allerdings in unterschiedlichem Ausmaß. Auf einem Teil der Ausweichrouten, an denen im 2. Quartal 2004 noch erheblich höhere Verkehrsstärken als im Vorjahr festgestellt wurden, entsprachen die am Ende des 3. Quartals 2004 aufgetretenen LKW-Belastungen wieder den vor Inbetriebnahme der Maut gemessenen Werten. Es gibt jedoch einzelne Routen – wie z.B. die B 317 - an denen die erhöhten LKW-Belastungen weiter bestehen. Allerdings sind dafür zum Teil auch eine Reihe anderer Gründe als die Maut maßgeblich (z.B. neue Betriebsansiedlungen oder größere Bauvorhaben im Einzugsbereich der B 317, Umfahrung von Lkw-Kontrollplätzen, Behinderungen auf der A2 durch die seit bereits geraumer Zeit laufenden Ausbauarbeiten im Packabschnitt etc.).

Lediglich für Verordnungen, die Autobahnen selbst betreffen, ist der Verkehrsminister zuständige Behörde im Sinne der Straßenverkehrsordnung. Sämtliche Kompetenzen im Zuge von Maßnahmen gemäß StVO (Gewichtsbeschränkungen, Fahrverbote, etc.) auf der B 317 liegen im Wirkungsbereich des jeweiligen Bundeslandes. Die von Ihnen in Frage 3 geforderten Maßnahmen müssten daher vom Land Kärnten verfügt werden.

Mit freundlichen Grüßen