



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

XXII. GP.-NR  
2960 /AB

2005 -07- 08

zu 2986 /J

GZ. BMVIT-11.000/0014-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. 2986/J-NR/2005 betreffend Ferienreiseverordnung, die die Abgeordneten Ruth Becher und GenossInnen am 11. Mai 2005 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Fragen 1, 4, 5, 6, 12, 17 und 18:**

Warum werden Sie für 2005 keine Ferienreiseverordnung erlassen?

Wurden im Vorfeld dieser Entscheidung in Ihrem Ressort Berechnungen hinsichtlich des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit angestellt?

Wenn ja, zu welchen Ergebnissen sind Sie gekommen?

Wenn nein, warum wurde darauf verzichtet?

Welche Gründe können Sie anführen, dass bestimmte Straßenzüge wie etwa die Rheintalautobahn A 14 sowie die Arlberg Schnellstraße S 16 von der Ferienreiseverordnung 2004 ausgenommen wurden bzw. werden?

Wurden die Auswirkungen der Ferienreiseverordnung 2004 einer Evaluierung unterzogen?

Wenn ja, zu welchen Ergebnissen sind Sie gelangt?

**Antwort:**

Die Evaluierung der Auswirkungen der Ferienreiseverordnung 2004 im Rahmen einer umfangreichen Studie hat ergeben, dass durch die Fahrverbote der vergangenen Jahre zwar eine gewisse Verbesserung des Verkehrsflusses, jedoch keine signifikante Verringerung der LKW-Unfälle erreicht wurde. Aus diesem Grund wurde erstmalig ein neuer Weg beschritten, indem nur mehr einzelne, ausgewählte Strecken in den Fahrverbotskalender 2005 aufgenommen wurden, für welche trotz der Erkenntnisse aufgrund des vorliegenden Gutachtens ein besonderes Interesse bzw. eine Notwendigkeit besteht, ein Fahrverbot zu erlassen.

Außerhalb der Ferienreiseverordnung ereigneten sich durchschnittlich von Freitag, 5.00 Uhr, bis Samstag, 15 Uhr, 1,12 Unfälle mit LKW-Beteiligung. Während der Ferienreiseverordnung ereigneten sich im selben Zeitraum durchschnittlich 0,77 Unfälle mit LKW-Beteiligung. In Summe kann durch die Verordnung an Samstagen (8.00 Uhr bis 15.00 Uhr) rund 1 Unfall mit LKW-Beteiligung pro Jahr verhindert werden. Durch die extrem geringe Gesamtzahl der LKW-Unfälle können allerdings durch Zufallsereignisse starke Schwankungen auftreten, sodass diese Zahlen nicht aussagekräftig sind.

Hinsichtlich Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs ist zwar ein Trend zur Verbesserung im Zeitraum der Ferienreiseverordnung 2004 gegeben, doch kann daraus nicht geschlossen werden, dass dieser Effekt nicht auch mit anderen Maßnahmen zu erzielen ist.

**Frage 2:**

Trotz ihrer Mängel und Lücken führte die Ferienreiseverordnung zu einer deutlichen Verringerung der Verkehrsbelastung durch den Wirtschaftsverkehr. Welche Gründe sprechen gegen eine weitere Ferienreiseverordnung für 2005, wenn die Vorteile einer solchen erwiesen sind?

**Antwort:**

Mit der Einführung des Road Pricings haben sich die Rahmenbedingungen für den LKW-Verkehr umfassend geändert, sodass sich durchaus die Frage stellt, wie weit eine wohl unvermeidbare Verdrängung des LKW-Verkehrs auf das niederrangige Straßennetz sinnvoll erscheint. Eine flächendeckende Verhängung paralleler Fahrverbote erachte ich ebenfalls nicht für sinnvoll, da damit hauptsächlich der regionale LKW-Verkehr zum Erliegen gebracht wird. Angesichts geänderter Rahmenbedingungen müssen auch neue Ansätze zulässig sein.

**Frage 3:**

Studien des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KfV) haben ergeben, dass die Flüssigkeit des PKW-Verkehrs durch die Ferienreiseverordnung wesentlich verbessert werden konnte. Würde der Wegfall dieser von Ihnen erlassenen Verordnung nicht wieder zu einem Mehr an Staus an Reisewochenenden führen?

**Antwort:**

Eine Evaluierung der (verringerten) Fahrverbote im Jahr 2005 wird erst nach Ablauf der Gültigkeit des Fahrverbotskalender 2005 möglich sein.

Hinsichtlich Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs ist zwar ein Trend zur Verbesserung im Zeitraum der Ferienreiseverordnung 2004 gegeben, doch kann daraus nicht geschlossen werden, dass dieser Effekt nicht auch mit anderen Maßnahmen zu erzielen ist.

**Frage 7:**

Wie ist dieses Vorhaben mit den von Ihnen im Rahmen der Präsentation der Ergebnisse der Arbeitsgruppe „Sicherer Schwerverkehr“ proklamierten Zielsetzung der Entflechtung des Personenverkehrs vom Güterverkehr vereinbar?

**Antwort:**

Meines Erachtens besteht kein Widerspruch zu den Ergebnissen der Arbeitsgruppe „Sicherer Schwerverkehr“. Eine Entflechtung kann nicht Selbstzweck sein, sondern wird dort einzusetzen sein, wo es notwendig ist; dem wird mit dem Fahrverbotskalender 2005 meiner Meinung nach Rechnung getragen.

**Frage 8:**

Wie beurteilen Sie die Überlegungen Ihres deutschen Ressortkollegen Manfred Stolpe, die Lkw-Maut auf gängige Ausweichstrecken in der Bundesrepublik Deutschland auszuweiten? Gibt es angesichts der geplanten EU-Wegekostenrichtlinie auch in Ihrem Ressort derartige Überlegungen?

**Antwort:**

Im Vorschlag einer neuen Wegekostenrichtlinie soll die Bemautung von Straßen außerhalb des Netzes der TEN den Mitgliedstaaten freigestellt und nicht an die Bestimmungen der Wegekostenrichtlinie gebunden sein.

Auch die derzeitige Richtlinie würde aber bereits bestimmte Möglichkeiten zur Bemautung von Autobahnen zu parallelen Straßen vorsehen, allerdings nur nach Zustimmung der Kommission.

Überlegungen wie in Deutschland, die derzeit aber nur allgemeiner Natur sind, hat es nach Inbetriebnahme der fahrleistungsabhängigen Maut bereits im Jahr 2004 auch in Österreich gegeben. Da hier aber, anders als in Deutschland, alle Straßen mit Ausnahme der Autobahnen und Schnellstraßen in die Kompetenz der Länder fallen, müsste eine Entscheidung über die Bemautung außerhalb des Autobahnnetzes in erster Linie von den jeweiligen Ländern getroffen werden.

Die Sensibilität einer solchen Entscheidung ergibt sich, abgesehen von Fragen der technischen Umsetzung, vor allem auch aus der Tatsache, dass auf sogenannten Ausweichrouten natürlich nicht nur der sogenannte Ausweichverkehr bemautet werden dürfte, sondern aus Gründen der Nichtdiskriminierung dann alle Fahrzeuge über 3,5 t, also auch der lokale Wirtschaftsverkehr, diese Maut zu entrichten hätte. Dies könnte in weiterer Folge aber zu regionalen Wettbewerbsverzerrungen und Ungleichbehandlungen von ansässigen Wirtschaftsbetrieben bis zur Gefahr von Absiedlungen, zumindest aber zu neuerlichen Verkehrsverlagerungen in das weitere Nebenstraßennetz führen.

In einem von mir im Mai 2004 zu diesem Thema initiierten Gipfel mit den Verkehrsreferenten der Länder hatten sich dieser vorerst klar gegen eine Bemautung von sogenannten Ausweichstrecken ausgesprochen und verkehrsrechtlichen Maßnahmen, wie Gewichtsbeschränkungen oder Fahrverboten, zur Eindämmung des Ausweichverkehrs den Vorzug gegeben.

**Frage 9:**

Warum sind im Entwurf für einen Fahrverbotskalender 2005 nur mehr drei Autobahnen (Inntalautobahn A 12, Brennerautobahn A 13 und Ostautobahn A 4) sowie zwei Bundesstraßen (Loferer Straße B 178 und Ennstal Straße B 320) vom Fahrverbot betroffen, während die Ferienreiseverordnung des letzten Jahres ein Fahrverbot auf 12 Autobahnen, einer Schnellstraße und vier Bundesstraßen vorsah?

**Antwort:**

Ich möchte einerseits auf meine Ausführungen zu Fragepunkt 1 verweisen, andererseits festhalten, dass in die endgültige Fassung des Fahrverbotskalenders 2005 aufgrund der Ergebnisse des Begutachtungsverfahrens zusätzlich die B 177 Seefelder Straße, B 179 Fernpassstraße und B 181 Aachensee Straße aufgenommen wurden.

**Frage 10:**

§ 1 Z 1 des Entwurfs für einen Fahrverbotskalender 2005 sieht das Verbot von Fahren von LKW's mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t an allen Samstagen vom 2. Juli 2005 bis einschließlich 3. September 2005 in der Zeit von 9 bis 15 Uhr auf der Inntalautobahn A 12 von der Staatsgrenze bis Kufstein bis zur Anschlussstelle Imst und auf der Brennerautobahn A 13 von der Staatsgrenze bis zur Anschlussstelle Innsbruck Süd vor, „wenn das Ziel der Fahrt südlich des Brenners liegt“. Was ist unter dem Fahrziel „südlich des Brenners“ zu verstehen? Wie soll dieses Fahrziel einer wirksamen Kontrolle unterzogen werden?

**Antwort:**

Grundsätzlich soll mit den Fahrverboten auf der A 12 und A 13 auf Fahrverbote in Italien reagiert werden und ein Abstellen von LKW's auf den Pannestreifen österreichischer Autobahnen verhindern. Bereits mehrfach erlassene diesbezügliche Verordnungen haben sich bestens bewährt. Mit der - gegenüber diesen Verordnungen - geänderten Umschreibung des Fahrzieles sollen nicht nur jene Fahrten erfasst werden, die in Italien enden, sondern auch jene, die einen anderen Zielort als Italien aufweisen, zum Erreichen jedoch Italien passieren müssen. Durch die Kontrolle von Begleitdokumenten ist eine Kontrolle des Fahrverbotes gewährleistet bzw. möglich. Dies wird im Rahmen einer Anhaltung zu kontrollieren sein; eine solche ist jedoch bei der Kontrolle jeglicher Fahrverbote notwendig, da theoretisch auch eine Ausnahmegenehmigung vorliegen könnte. Ergänzend darf ich hinzufügen, dass der diesbezügliche Abschnitt des Fahrverbotskalenders 2005 in engster Zusammenarbeit mit dem Amt der Tiroler Landesregierung erstellt wurde.

**Frage 11:**

Warum fand die Ferienreiseverordnung 2004 im Hinblick auf andere Ferienzeiten wie etwa zu Ostern, Pfingsten, Weihnachten und den Semesterferien bzw. verkehrsintensive Wochenenden keine Berücksichtigung?

**Antwort:**

Eine Analyse des Verkehrsaufkommens der Osterreisezeit im April 2004 hat ergeben, dass keine überdurchschnittliche Belastung auf dem Großteil des österreichischen Autobahnnetzes während der Osterreisezeit zu beobachten war, sodass von einer Aufnahme dieses Zeitraumes in den Fahrverbotskalender abgesehen wurde.

**Frage 13:**

Warum wurde die Ferienreiseverordnung nicht generell auf alle Bundes- und Landesstraßen ausgedehnt, um hierdurch zu vermeiden, dass LKW's von den von Fahrverboten betroffenen Autobahnen auf Bundes- und Landesstraßen ausweichen?

**Antwort:**

Ich gehe davon aus, dass in der Fragestellung der Fahrverbotskalender 2005 gemeint ist und kann dazu ausführen, dass es ohnehin seitens der Bundesländer verordnete, umfangreiche Fahrverbote entlang der Autobahnstrecken gibt. Auch ist das vorrangige Ziel des Fahrverbotskalenders, den Urlauberreiseverkehr - der sich größtenteils auf dem hochrangigen Straßennetz bewegt - flüssig zu erhalten.

**Frage 14:**

Im Vorblatt zum Entwurf der Ferienreiseverordnung 2004 schreiben Sie, dass hiermit das Ziel verfolgt wird, Staus auf heimischen Verkehrswegen zu verhindern. Als ein häufig zu Tage tretender Grund für Staus am Wochenende lassen sich die im Konvoi fahrenden 7,5 t Lastkraftwagen aus benachbarten EU-Staaten festmachen. Warum wurde dieser Tatsache in den bislang erlassenen Ferienreiseverordnungen nicht Rechnung getragen?

**Antwort:**

Ich gehe auch hier davon aus, dass in der Fragestellung der Fahrverbotskalender 2005 gemeint ist und kann dazu ausführen, dass aufgrund des § 18 Abs. 4 der Straßenverkehrsordnung Fahrzeuge mit größeren Längsabmessungen ohnehin voneinander einen Mindestabstand von 50 m auf Freilandstraßen (auch Autobahnen zählen dazu) einzuhalten haben. Darüber hinaus sind mir keine Studien bekannt, die ein „Konvoifahren“ von Lastkraftwagen aus benachbarten EU-Staaten bestätigen würden.

**Frage 15:**

Würde eine Berücksichtigung von LKW's zwischen 3,5 und 7,5 t in der Ferienreiseverordnung nicht nur zu weniger Staus auf den von der Verordnung betroffenen Autobahnen und Schnellstraßen führen, sondern auch positive Auswirkungen auf das Unfallgeschehen mit sich bringen?

**Antwort:**

Eine Berücksichtigung von LKW zwischen 3,5 und 7,5 t im Fahrverbotskalender 2005 würde ich nicht für sinnvoll erachten, da diese nur in dem kleinen Zeitfenster zwischen 8.00 und 15.00 Uhr erfasst wären, jedoch nicht vorher und auch nicht nachher im Rahmen des Wochenendfahrverbotes; LKW in diesem Gewichtsrahmen könnten somit während der gesamten Woche fahren, nicht jedoch Samstags von 8.00 Uhr bis 15.00 Uhr, was wohl nicht sachlich zu rechtfertigen wäre.

**Frage 16:**

Warum wurde im Rahmen des Wochenend-Fahrverbotes eine Trennung des PKW-Verkehrs von jenem des Gefahrguttransports ab Freitagmitternacht auf Samstag unterlassen?

**Antwort:**

Das Wochenendfahrverbot beschränkt sich lediglich auf die Zeit von Samstag 15.00 Uhr bis Sonntag 22.00 Uhr; die gegenständliche Frage kann ich daher nicht beantworten.

**Frage 19:**

Inwieweit wird in Ihrem Ressort daran gedacht, eine europaweite Koordination der Ferientermine vorzunehmen, um in Hinkunft ein besseres Verkehrsmanagement auf Österreichs Straßen gewährleisten zu können?

**Antwort:**

Eine allfällige Koordination der (Schul)ferientermine fällt nicht in den Zuständigkeitsbereich meines Ressorts.

Mit freundlichen Grüßen

