



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

GZ. BMVIT-11.000/0029-I/CS3/2005 DVR:0000175

XXII. GP.-NR

3374 /AB

2005 -11- 18

zu 3422/J

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, **17.** November 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3422/J-NR/2005 betreffend Fahrverbotskalender 2005, die die Abgeordneten Becher und GenossInnen am 20. September 2005 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1, 2 und 13:

In der Anfragebeantwortung 2960/AB XXII. GP.-NR schreiben Sie, dass die Ferienreiseverordnung nicht nur zu einer „gewissen Verbesserung des Verkehrsflusses“, sondern auch zu einer höheren Verkehrssicherheit beigetragen habe. Hierzu führen Sie einen Vergleich zwischen Unfällen, die sich inner- und außerhalb des zeitlichen Geltungsbereiches der Ferienreiseverordnung ereignet haben, ins Treffen. Demnach ereigneten sich außerhalb der Ferienreiseverordnung „durchschnittlich von Freitag, 5.00 Uhr, bis Samstag, 15.00 Uhr, 1,12 Unfälle mit LKW-Beteiligung“, während der Ferienreiseverordnung kam es „im selben Zeitraum (zu) durchschnittlich 0,77 Unfälle(n) mit LKW-Beteiligung“. Warum schlugen Sie angesichts dieser offenkundigen Vorteile der Ferienreiseverordnung alle warnenden Stimmen in den Wind und ersetzten diese durch einen im Hinblick auf die geringere Anzahl der LKW-Fahrverbote wesentlich schlechteren Fahrverbotskalender?

Glauben Sie allen Ernstes, mit dem Fahrverbotskalender dieselben positiven Effekte hinsichtlich des von Ihnen beschriebenen Verkehrsflusses wie auch -sicherheit erzielen zu können, wenn dieser im Vergleich zur Ferienreiseverordnung zehn Straßenrouten weniger mit einem LKW-Fahrverbot versieht?

Warum wurde nicht zumindest die Hauptverkehrsstrecke A 1 in den Fahrverbotskalender aufgenommen?

Antwort:

Wie bereits in der Anfragebeantwortung 2960/AB XXII.GP.-NR ausgeführt, haben letztendlich geänderte Rahmenbedingungen sowie die Evaluierungsstudie zur Ferienreiseverordnung 2004 zu einer anderen Vorgangsweise geführt. In engster Zusammenarbeit mit den Bundesländern - ein Abgehen von der bisherigen Ferienreiseverordnung als ausdrücklichen Wunsch der Mehrzahl der Bundesländer einerseits und die Vereinbarkeit mit dem vorliegenden Gutachten andererseits - wurde der für das Jahr 2005 ausgearbeitete Fahrverbotskalender erlassen. Mit der Einführung des Road-Pricings kam es zu einer umfangreichen „Mautflucht“ von LKW, sodass die parallel zu den Autobahnen liegenden Kleingemeinden von einer massiven Zunahme des LKW-Verkehrs betroffen waren. Eine abermalige Erlassung der Ferienreiseverordnung auch für das Jahr 2004 hätte eine weitere Verschlechterung der Situation für diese Gemeinden bedeutet.

Fragen 3, 4, 7 und 8:

Wurden die Auswirkungen des Fahrverbotskalenders 2005 nach Ende des Sommerreiseverkehrs inzwischen einer Evaluierung unterzogen?

Wenn ja, zu welchen Ergebnissen ist man in Ihrem Ressort im Hinblick auf die gemäß § 42 Abs. 5 Straßenverordnung (StVO) formulierten Kriterien des Verkehrsflusses-, leichtigkeit und -sicherheit gelangt?

Bei Verneinung von Frage 3: Wann liegen die Ergebnisse der Evaluierung des Fahrverbotskalenders vor?

Werden diese auch der Öffentlichkeit zugänglich gemacht? Wenn ja, wie?

Antwort:

Wie in den vorangegangenen Jahren wurde auch heuer bereits der Auftrag erteilt, eine Evaluierung der Sommerfahrverbote (heuer: Fahrverbotskalender) durchzuführen; wann eine entsprechende Studie vorliegen wird, kann noch nicht abgeschätzt werden. Diese Studie wird jedenfalls, wie auch im Vorjahr, den zuständigen Landesbehörden zur Verfügung gestellt werden.

Fragen 5 und 6:

Konnten mit der neuen, nach § 42 Abs. 5 StVO erlassenen Verordnung ebenso um rund 45 Prozent weniger Unfälle mit LKW-Beteiligung wie in den Zeiten der Ferienreiseverordnung erreicht werden?

Wenn nein, womit begründen Sie dies vor dem Hintergrund Ihrer Aussage, derartig positive Resultate auch mit „anderen Maßnahmen“ erreichen zu können?

Antwort:

Vorweg verweise ich auf die Anfragebeantwortung zu den Fragen 3, 7 und 8. Weiters ist hervorzuheben, dass eine Verringerung der Unfälle mit LKW-Beteiligung während des zeitlichen Geltungsbereichs der Ferienreiseverordnung im Jahr 2004 von 1,12 Unfällen auf

0,77 Unfälle zu verzeichnen war. Nachgerechnet ergibt sich zweifellos eine Verringerung in der angegebenen Größe, zu bedenken ist jedoch, dass man in einer Größenordnung von einem halben (!) Unfall mit LKW-Beteiligung spricht. Wie auch im Gutachten des Kuratoriums für Verkehrssicherheit ausgeführt, ist dies eine statistisch nicht aussagekräftige Zahl, da bei einer solch geringen Gesamtzahl reine Zufallsereignisse eine immense prozentuelle Steigerung oder Verringerung bewirken. Darüber hinaus lässt sich noch nicht abschätzen, welche Bedeutung die Verdrängung des LKW-Verkehrs von Autobahnen auf das niederrangige Straßennetz für die Verkehrssicherheit etwa im Bereich von Ortsgebieten bedeutet.

Frage 9:

Welche Gründe können Sie für den Wegfall des LKW-Fahrverbotes an den vier wichtigsten Freitagen zwischen 15 und 19 Uhr vor den Hauptreisewochenenden anführen?

Antwort:

Laut Studie des Kuratoriums für Verkehrssicherheit können aufgrund der geringen Unfallzahlen keine signifikanten Aussagen zu den Freitag-Fahrverboten getroffen werden, weshalb sich auch deren Wirksamkeit nicht belegen ließ.

Fragen 10 und 11:

In der Steiermark, Kärnten, Oberösterreich, Salzburg, Tirol und Vorarlberg enden die Sommerferien jeweils am 10. September, das LKW-Fahrverbot auf der A 12 und A 13 aber schon am 3. September. Keinerlei Rücksichtnahme erfolgte auch in Bezug auf die Ferientermine in Deutschland. Die kilometerlangen Staus am letzten Juli-Wochenende (29./30./31. Juli) auf den Autobahnen, wie beispielsweise auf der vom LKW-Fahrverbot im Fahrverbotskalender ausgenommenen A 10, infolge des Ferienbeginns in Baden-Württemberg und Bayern ist hierzu nur ein Beispiel für die fehlende Berücksichtigung der Ferienkalender im Fahrverbotskalender. Warum wurden im Fahrverbotskalender nicht die Ferientermine der einzelnen Bundesländer bzw. der Nachbarländer berücksichtigt?

Warum beginnt im Fahrverbotskalender das LKW-Fahrverbot auf den stauträchtigen Autobahnen A 12 und A 13 erst um 9 Uhr, also eine Stunde später als in der Ferienreiseverordnung?

Antwort:

Hinsichtlich der Fahrverbote auf der A 12 Tauernautobahn und A 13 Inntalautobahn möchte ich auf die Anfragebeantwortung 2960/AB XXII. GP-NR zu Frage 10 verweisen. Wie bereits eingehend ausgeführt, sollte mit diesen Fahrverboten auf die Fahrverbote in Italien reagiert werden - eine Maßnahme, die sich bereits mehrfach bestens bewährt hat. Ein Fahrverbot ab 9 Uhr wurde in enger Zusammenarbeit mit dem Amt der Tiroler Landesregierung bezüglich der Fahrverbote der italienischen Behörden für ausreichend empfunden.

Fragen 12 und 14:

Waren in der am 17. Juni kundgemachten Verordnung mit der A 12, A 13, A 2 und A 4 noch 4 Autobahnen vom LKW-Fahrverbot erfasst, so findet sich in der am 30. Juni von Ihnen

erlassenen Verordnung die stark befahrene Südautobahn A 2 plötzlich nicht mehr. Welche Gründe können Sie für diese Verschlechterung anführen?

Warum fanden die stark frequentierten Schnellstraßen S 6 und S 36 sowie die Bundesstraße 317 in dem am 30. Juni erlassenen Fahrverbotskalender keine Berücksichtigung, während selbige zwei Wochen zuvor noch vom Fahrverbotskalender erfasst werden?

Antwort:

Wie bereits ausgeführt erfolgte die Erstellung des Fahrverbotskalenders in enger Abstimmung und in vollem Einvernehmen mit den Bundesländern.

Eine nachträgliche Streichung der gegenständlichen Strecken erfolgte aufgrund eines nachträglichen dringenden Ersuchens des Landes Steiermark, welches unter anderem negative Auswirkungen auf die steirische Wirtschaft befürchtete.

Frage 15:

Laut ARBÖ (OZS204, 13. 06. 2005) halten Sie eine Studie des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KfV) über die bisherigen Erfahrungen mit der Ferienreiseverordnung unter Verschluss. Zu welchen Ergebnissen kommt die Studie?

Antwort:

Die gegenständliche Studie wird nicht unter Verschluss gehalten sondern wurde allen Landesbehörden zur Verfügung gestellt. Zu den Ergebnissen der Studie möchte ich auf die Anfragebeantwortung 2960/AB XXII. GP-NR zu Frage 1 sowie auf Frage 1, 2 und 13 in der gegenständlichen Anfragebeantwortung verweisen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'O' followed by several loops and a final horizontal stroke.