

3422 /J

20. Sep. 2005

ANFRAGE

der Abgeordneten **Ruth Becher**

und GenossInnen

an den **Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie**

betreffend Fahrverbotskalender 2005

Es ist paradox. Obwohl Sie in Ihrer Anfragebeantwortung 2960/AB XXII. GP.-NR zum Thema Ferienreiseverordnung konzедieren, dass die im Rahmen derselben erlassenen LKW-Fahrverbote „eine gewisse Verbesserung des Verkehrsflusses“ gebracht hätten, lassen sie diese auslaufen und verordnen anstelle dessen für 2005 einen wesentlich schlechteren so genannten Fahrverbotskalender.

Ihre Angaben zur Verkehrssicherheit sprechen eine eindeutige Sprache: „Außerhalb der Ferienreiseverordnung“, konstatieren Sie in der Anfragebeantwortung, „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 Samstag (8.00 Uhr bis 15.00 Uhr) rund 1 Unfall mit LKW-Beteiligung pro Jahr verhindert werden.“

Gemäß § 42 Abs. 5 der Straßenverkehrsordnung obliegt Ihnen als Verkehrsminister, „wenn und insoweit es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere in Zeiten starken Verkehrs (z.B. Ferienreiseverkehr) (...) erfordert“, eine Verordnung betreffend eines Fahrverbots für Lastkraftzeuge zu erlassen. Das wurde in den vergangenen Jahren in Form der Ferienreiseverordnung gemacht. Wie Sie nun schreiben, konnte damit nicht nur die Flüssigkeit und Leichtigkeit, sondern auch die Sicherheit des Verkehrs verbessert werden. Trotz dieser positiven Entwicklung wurde die Ferienreiseverordnung durch einen Fahrverbotskalender ersetzt. Ihre Begründung: Aus dem Trend zur Verbesserung im Zeitraum der Ferienreiseverordnung 2004 könne „nicht geschlossen werden, dass dieser Effekt nicht auch mit anderen Maßnahmen zu erzielen ist“.

Vergleicht man den Fahrverbotskalender 2005 mit der Ferienreiseverordnung des letzten Jahres, muss stark bezweifelt werden, dass mit dieser „*anderen Maßnahme*“ ähnlich positive Effekte im Straßenverkehr erzielt werden können. Die Gründe hierfür liegen auf der Hand: Während in der Ferienreiseverordnung 2004 noch ein Fahrverbot auf 12 Autobahnen, einer Schnellstraße und vier Bundesstraßen vorgesehen war, sieht der Fahrverbotskalender 2005 nur mehr auf drei Autobahnen (Inntalautobahn A 12, Brennerautobahn A 13 und Ostautobahn A 4) sowie auf fünf Bundesstraßen (Loferer Straße B 178, Ennstal Straße B 320, Seefelder Straße B 177, Fernpassstraße B 179 und Aachensee Straße B 181) ein Fahrverbot vor. Wie hiermit ähnliche Ergebnisse im Hinblick auf die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs wie bei der Ferienreiseverordnung erzielt werden sollen, wenn im Fahrverbotskalender ganze neun Straßenrouten weniger vom LKW-Fahrverbot betroffen sind, steht in den Sternen.

Wäre das nicht schon Grund genug, um die Wirksamkeit des Fahrverbotskalender stark in Zweifel zu ziehen, wurde dieser auch noch zwei Wochen nach Erlass der Verordnung gleich wieder zum Schlechtern verändert. Waren in der am 17. Juni kundgemachten Verordnung mit der A 12, A 13, A 2 und A 4 noch vier Autobahnen vom LKW-Fahrverbot erfasst, findet sich die stark befahrene Südautobahn A 2 in dem am 30. Juni erlassenen Fahrverbotskalender plötzlich nicht mehr. Doch nicht nur das, auch die stark frequentierten Schnellstraßen S 6, S 36 und die Bundesstraße 317 wurden aus dem Fahrverbotskalender gestrichen. Auch hier bleiben die Gründe für ihre Entscheidung, innerhalb von zwei Wochen insgesamt vier Verkehrswege aus dem Fahrverbotskalender zu kippen, im Dunkeln. Der Flüssigkeit und der Sicherheit des Verkehrs wird damit mit Sicherheit kein guter Dienst erwiesen.

Es widerspricht darüber hinaus allen bisherigen Erfahrungen, das verlängerte Wochenendfahrverbot für LKWs auf diesen Strecken in den Sommermonaten abzuschaffen. War es doch bisher so, dass mit Hilfe der Ferienreiseverordnung die LKWs während reiseintensiver Urlaubsmonate schon ab Samstag früh (8.00 Uhr) von den Autobahnen verbannt wurden. Mit diesem verlängerten LKW-Fahrverbot, das auf die vier reiseintensiven Feiertage ausgedehnt worden war und 66 Prozent des österreichischen Autobahn- und Schnellstraßennetzes abdeckte, konnte der Urlauberreise- vom Güterverkehr getrennt werden. Weniger Staus und Unfälle waren die Folge der Verkehrsentflechtung. Diese Vorteile der nunmehr von Ihnen abgeschafften Ferienreiseverordnung mussten ja auch Sie einbekennen.

Völlig unnachvollziehbar ist auch, warum im Fahrverbotskalender keine Rücksicht auf die Ferientermine der einzelnen österreichischen Bundesländer genommen wurde. 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. Das Chaos und die kilometerlangen Staus am letzten Juli-Wochenende (29./30./31. Juli) auf den Autobahnen – beispielsweise auf der vom LKW-Fahrverbot im Fahrverbotskalender ausgenommenen A 10, der Tauernautobahn - infolge des Ferienbeginns in Baden-Württemberg und Bayern ist hierzu nur der drastischste Beweis für die fehlende Berücksichtigung der Ferientermine im Fahrverbotskalender. Derartige Staus kommen nicht überraschend. Im Verkehrsministerium kennt man die Ferienkalender der österreichischen und deutschen Bundesländer, rechtzeitig darauf reagiert wurde aber nicht. Sie als Verkehrsminister müssen sich daher den Vorwurf gefallen lassen, Staus zum Ärger der Reisenden einfach in Kauf zu nehmen.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten in diesem Zusammenhang an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nachstehende

Anfrage:

1. 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?

2. 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?
3. Wurden die Auswirkungen des Fahrverbotskalenders 2005 nach Ende des Sommerreiseverkehrs inzwischen einer Evaluierung unterzogen?
4. Wenn ja, zu welchen Ergebnissen ist man in Ihrem Ressort im Hinblick auf die gemäß § 42 Abs. 5 Straßenverkehrsordnung (StVO) formulierten Kriterien des Verkehrsflusses-, leichtigkeit und –sicherheit gelangt?
5. Konnten mit der neuen, nach § 42 Abs. 5 StVO erlassenen Verordnung ebenso um rund 45 Prozent weniger Unfälle mit LKW-Beteiligung wie in Zeiten der Ferienreiseverordnung erreicht werden?
6. Wenn nein, womit begründen Sie dies vor dem Hintergrund Ihrer Aussage, derartig positive Resultate auch mit „*anderen Maßnahmen*“ erreichen zu können?
7. Bei Verneinung von Frage 3: Wann liegen die Ergebnisse der Evaluierung des Fahrverbotskalenders vor?
8. Werden diese auch der Öffentlichkeit zugänglich gemacht? Wenn ja, wie?
9. Welche Gründe können Sie für den Wegfall des LKW-Fahrverbots an den vier wichtigsten Freitagen zwischen 15 und 19 Uhr vor den Hauptreisewochenenden anführen?
10. 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?

11. 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?
12. Waren in der am 17. Juni kundgemachten Verordnung mit der A 12, A 13, A 2 und A 4 noch vier 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?
13. Warum wurde nicht zumindest die Hauptverkehrsstrecke A 1 in den Fahrverbotskalender aufgenommen?
14. 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 waren?
15. Laut ARBÖ (OTS204, 13.06.2005) halten Sie eine Studie des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KfV) über die bisherigen Erfahrung mit der Ferienreiseverordnung unter Verschluss. Zu welchen Ergebnissen kommt die Studie?

Lutz Beiler
Stefan Podlbaner
Mies

Wannig
Mies