



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-11.000/0006-I/PR3/2016
DVR:0000175

Wien, am 22. April 2016

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Dipl.-Ing. Deimek und weitere Abgeordnete haben am 23. Februar 2016 unter der **Nr. 8250/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Ausnahme von der Vignettenpflicht auf einem Teilstück der A7 während der Sperre der Eisenbahnbrücke gerichtet.

Die Fragen 1 bis 4 beantworte ich - laut Auskunft der ASFINAG - wie folgt:

Zu Frage 1:

- Wie beurteilen Sie die künftige Verkehrssituation in Linz durch die Sperre der Eisenbahnbrücke ab März 2016 und den damit verbundenen Wegfall dieses wichtigen Straßenstückes?

Die Beobachtung der Verkehrssituation in Linz nach Sperre der Eisenbahnbrücke hat gezeigt, dass sich die Verkehrssituation - nach einer kurzen Anpassungsphase - nicht wesentlich verschlechtert hat. Wie zuvor angenommen, haben sich die Verkehrsströme auf die bestehenden Brücken (Nibelungenbrücke bzw. Voestbrücke) verteilt bzw. sind auch zahlreiche Fahrten unterblieben.

Zu Frage 2:

- *Wie viele Autos befahren derzeit im Schnitt pro Tag die Eisenbahnbrücke, wie viele die Voest-Brücke, wie viele die Nibelungenbrücke?*

Der Autoverkehr im Schnitt pro Tag:

- *Eisenbahnbrücke: rd. 15.000 DTVw (durchschnittlich täglicher Verkehr an Werktagen)*
- *Voestbrücke A 7: rd. 95.000 DTVw (durchschnittlich täglicher Verkehr an Werktagen)*
- *Nibelungenbrücke: rd. 45.000 DTVw (durchschnittlich täglicher Verkehr an Werktagen)*

Zu Frage 3:

- *Wie hoch ist die maximale Kapazität der Voest-Brücke?*

Die Leistungsfähigkeit der Voestbrücke der A 7 wird maßgeblich durch Auslastungsspitzen (morgens und abends) bzw. durch die derzeit auf der Hauptbrücke stattfindenden Verflechtungsvorgänge bestimmt.

Durchgangsverkehr wird gemeinsam mit jenem Verkehr geführt, welcher in Linz bzw. Urfahr auf- oder abfährt. Diese Verflechtungen führen zu den Spitzenzeiten zu Stauerscheinungen. Wesentliches Ziel der Errichtung der Bypassbrücken ist daher u.a. die Entflechtung dieser Verkehrsströme. Durch die derzeit geplanten Bypassbrücken zur Voestbrücke werden prognostizierte Überlastungen vermieden, die Flüssigkeit des Verkehrs auf der Brücke gewährleistet und die Sicherheit bei den Verflechtungsvorgängen der Auf- und Abfahrten deutlich erhöht: die Auf- und Abfahrtsrampen der Anschlussstellen Hafenstraße und Urfahr („Verflechtungen“) werden auf die Bypassbrücken verlegt, die Fahrstreifen für den durchgehenden Verkehr verbleiben in der Mitte auf der bestehenden Voestbrücke.

Zu Frage 4:

- *Inwieweit wurde seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie gemeinsam mit ASFINAG und Magistrat Linz nach Lösungen gesucht, um den zumindest für die kommenden 4 Jahre drohenden täglichen Verkehrsinfarkt zu verhindern bzw. massiv abzumindern?*

BMVIT, ASFINAG, das Land OÖ und die Stadt Linz stehen in laufenden Koordinierungsgesprächen zu den geplanten Projekten. Seitens der ASFINAG werden zur Verbesserung der Verkehrssituation für den donauquerenden Verkehr in Linz folgende Maßnahmen gesetzt, die in Abstimmung mit der Stadt Linz und dem Land Oberösterreich festgelegt wurden:

- Frühestmöglicher Beginn der Errichtung der Bypassbrücken zur Voestbrücke (nach Errichtung dieser Brücken kommt es zu einer wesentlichen Kapazitätserhöhung an der A7)
- Verschiebung der Sanierung der Voestbrücke auf den Zeitpunkt nach Errichtung der Eisenbahnbrücke (aus derzeitiger Sicht 2021)
- Optimierung der Bauphasen (auch der Fahrradverkehr – Umleitung Radweg - wird hier mitabgestimmt)
- Optimierung der Verkehrsführung während der Bauphasen: keine Sperre von Fahrstreifen bzw. Auf- und Abfahrtsrelationen

Zu Fragen 5 bis 9:

- *Wurde seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie die Ausnahme von der Vignettenpflicht auf der A7 im Abschnitt Linz-Prinz Eugen-Straße bis Linz-Urfahr geprüft?*
- *Wenn nein, weshalb nicht?*
- *Wenn ja, aus welchen Gründen wird diese einfache Lösung im Sinne aller Linzer Bürger bislang abgelehnt?*
- *Welche - allenfalls gesetzlichen - Änderungen/Maßnahmen wären nötig, um entsprechend der oben angeführten Stellungnahme den Abschnitt Linz-Prinz Eugen-Straße bis Linz-Urfahr der A7 während der Sperre der Eisenbahnbrücke von der Vignettenpflicht ausnehmen zu können und wann werden Sie diese notwendigen Initiativen setzen?*
- *Ab wann werden Sie auf der A7 im Abschnitt Linz-Prinz-Eugen-Straße bis Linz Urfahr die Vignettenpflicht aufheben?*

Zu diesen Fragen möchte ich festhalten, dass die Bundesstraßenfinanzierung 1997 aus dem Bundesbudget ausgegliedert und auf eine reine Nutzerfinanzierung ohne jeden Zuschuss aus dem Budget umgestellt wurde. Dieses Finanzierungssystem kann nur dann funktionieren, wenn alle Benutzer/innen der Bundesstraßen der Betreibergesellschaft ASFINAG ausnahmslos ihren

Beitrag zur Finanzierung dieser Straßen leisten. Ausnahmeregelungen nur für vignettenpflichtige Fahrzeuge und nur für einzelne bevorzugte Straßenstrecken/Regionen würden diesem Prinzip widersprechen, gerade im Falle der A 7 im Linzer Stadtgebiet auch im Hinblick darauf, dass es sich bei Strecken in verbauten städtischen Gebieten um solche Strecken handelt, die überdurchschnittlich hohe Infrastrukturkosten verursachen, denen aber bei Ausnahmen von der Mautpflicht keine adäquaten Einnahmen der ASFINAG aus der Bemautung zu ihrer Deckung gegenüberstehen würden.

In diesem Zusammenhang darf ich darauf hinweisen, dass dem bmvit Forderungen aus ganz Österreich nach Ausnahmen von der Vignettenpflicht oder zumindest nach Sonderregelungen vorliegen, die in Summe Bundesstraßen im Umfang von rund 300 km Länge in städtischen Gebieten oder deren unmittelbarer Umgebung, das sind ca. 15 % des gesamten Mautstreckennetzes, betreffen würden. Jegliche in diesem Sinne getroffenen örtlichen Ausnahmeregelungen hätten zudem die Tendenz einer ständigen Ausweitung, da eine auf die jeweiligen örtlichen Verhältnisse sachlich nachvollziehbare Begründung für Beginn/Ende eines Vignettenausnahmebereichs nicht zu finden sein wird.

Da bei einem großflächigen Ausnahmenregime von der Vignettenpflicht die Vignettenpreise wegen der deutlichen Reduktion des vignettenpflichtigen Straßennetzes wohl zu reduzieren wären und aus Gründen der Gleichbehandlung parallel zur Abschaffung der Vignettenpflicht in Gebieten mit hohem Verkehrsaufkommen dort auch die Pflicht zur Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut aufzuheben wäre, kann einer Änderung des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, in der generell die Ermächtigung zu streckenbezogenen Ausnahmen von der Vignettenpflicht vorgesehen werden, nicht nähergetreten werden. Die mit einer solchen Gesetzesnovelle in weiterer Konsequenz bewirkten nachhaltig negativen Auswirkungen auf die Einnahmensituation der ASFINAG würden nämlich zu einem Scheitern des Vignettensystems und damit der ausgewählten Finanzierung der Bundesstraßen insgesamt führen.

Die von der ASFINAG erlassene Mautordnung sieht für Fälle von Zwangsumleitungen auf eine Autobahn oder Schnellstraße infolge von unaufschiebbaren Verkehrsbeschränkungen im begleitenden Straßennetz (§ 44 Abs. 1 StVO) zwar die grundsätzliche Möglichkeit einer vorübergehenden Ausnahme von der Vignettenpflicht vor, doch handelt es sich bei der Sperre

der Eisenbahnbrücke nicht um eine solche unaufschiebbare Verkehrsbeschränkung, da diese gemäß der Bestimmung des § 44 b Abs. 1 StVO als Voraussetzung etwa ein bereits eingetretenes oder mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwartendes Elementarereignis bzw. unvorhersehbar aufgetretene Straßen- oder Baugebrechen hat. Diese Voraussetzung ist bei der geplanten Sperre der Eisenbahnbrücke nicht gegeben, da es sich um ein lange geplantes Bauprojekt handelt und es überdies neben der A 7 alternative Routen im untergeordneten Straßennetz gibt.

Mag. Gerald Klug

