



Frau
Landtagspräsidentin
Astrid Eisenkopf
im Hause

Eisenstadt, am 24.07.2026

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

die von LAbg. Mag. Thomas Grandits gemäß § 29 der GeOLT an mich gerichtete schriftliche Anfrage vom 11.06.2026, Zahl 2100-0515, darf ich wie folgt beantworten:

- 1) Wie viele Schwerverkehrsfahrzeuge (LKW über 3,5 Tonnen) befuhren in den Jahren 2021, 2022, 2023, 2024, 2025 sowie bisher im Jahr 2026 durchschnittlich den von der Verordnung LGBl. Nr. 21/2006 betroffenen Abschnitt der B50 zwischen Neusiedl am See und Eisenstadt?**
- 2) Welche Verkehrszählstellen bzw. Datengrundlagen werden hierfür herangezogen?**

Zwischen Parndorf und Eisenstadt befinden sich im Zuge der B50 Burgenland Straße insgesamt 5 Dauerzählstellen. Bei diesen werden in der Untergliederung LKWä (LKW ähnliche Fahrzeuge) sämtliche PKW mit Anhänger, Busse, LKW, LKW mit Anhänger und Sattel-KFZ registriert.

Die Verkehrszahlen für das Jahr 2026 liegen, da es sich um einen JDTV (jahresdurchschnittlicher täglicher Verkehr) handelt, aktuell noch nicht vor.

Parndorf Süd

KFZ Gesamt	LkwÄ*	Jahr	Strasse	Strassenkilometer	Zaehlstellen_Nr
11519	604	2025	B50	16,39000000	3311
11561	598	2024	B50	16,39000000	3311
11764	584	2023	B50	16,39000000	3311
11121	584	2022	B50	16,39000000	3311
9892	604	2021	B50	16,39000000	3311

Jois

KFZ Gesamt	LkwÄ*	Jahr	Strasse	Strassenkilometer	Zaehlstellen_Nr
15675	730	2025	B50	20,21000000	3012
15438	715	2024	B50	20,21000000	3012
14944	708	2023	B50	20,21000000	3012
14902	730	2022	B50	20,21000000	3012
14131	746	2021	B50	20,21000000	3012



Donnerskirchen Süd

KFZ Gesamt	LkwÄ*	Jahr	Strasse	Strassenkilometer	Zaehlstellen_Nr
13989	721	2025	B50	38,92200000	3113
13688	710	2024	B50	38,92200000	3113
13216	687	2023	B50	38,92200000	3113
12968	740	2022	B50	38,92200000	3113
12367	730	2021	B50	38,92200000	3113

Schützen

KFZ Gesamt	LkwÄ*	Jahr	Strasse	Strassenkilometer	Zaehlstellen_Nr
10518	607	2025	B50	39,10400000	3115
10068	583	2024	B50	39,10400000	3115
9742	576	2023	B50	39,10400000	3115
9565	628	2022	B50	39,10400000	3115
9296	630	2021	B50	39,10400000	3115

Eisenstadt-Ost

KFZ Gesamt	LkwÄ*	Jahr	Strasse	Strassenkilometer	Zaehlstellen_Nr
15448	700	2025	B50	47,98800000	3316
15157	699	2024	B50	47,98800000	3316
14658	688	2023	B50	47,98800000	3316
14392	749	2022	B50	47,98800000	3316
13841	726	2021	B50	47,98800000	3316

- 3) Wie viele Kontrollen zur Überprüfung der Einhaltung des LKW-Fahrverbots auf der B50 wurden in den Jahren bis einschließlich 2025 sowie bisher im Jahr 2026 durchgeführt?
- 4) An wie vielen Kontrolltagen fanden diese Kontrollen jeweils statt?
- 5) Wie viele LKW wurden im Rahmen dieser Kontrollen jeweils angehalten und überprüft?
- 6) Wie viele Verstöße gegen das LKW-Fahrverbot gemäß Verordnung LGBl. Nr. 21/2006 wurden in den Jahren 2021 bis 2026 festgestellt?
- 7) Wie viele Organstrafverfügungen, Anzeigen oder sonstige verwaltungsstrafrechtliche Maßnahmen wurden daraus resultierend gesetzt?
- 8) Wie hoch war die jeweilige Missachtungsquote (Verhältnis kontrollierte Fahrzeuge zu festgestellten unzulässigen Fahrten)?

Die Kontrollen werden im Rahmen des Streifendienstes durch die LPD durchgeführt. Eine statistische Erfassung des Outputs der Kontrollen gibt es nicht, da dies in der elektronischen Dienstdokumentation der LPD für dieses Straßenstück nicht möglich ist. Die Führung einer eigenen, außerordentlichen Statistik ist nicht vorgesehen, da diese mit unverhältnismäßig großem administrativem Aufwand durchgeführt werden müsste.

Im Rahmen einer 2024 durch das Land angeordneten Schwerpunktkontrolle wurden folgende Zahlen bzw. Übertretungen durch die Polizei festgestellt:



Fahrverbotskontrollen auf der B50 in den Bezirken Neusiedl/S und Eisenstadt					
idZ von 04.11.2024 bis 16.11.2024					
Kontrollen durch	Anzahl der kontrollierten LKW	Anzahl der nichtberechtigten LKW	Anzahl der Organmandate	Anzahl der Anzeigen	Maßnahmen nach § 43/2b StVO
Bez. ND	175	7	3	4	7
Bez. EU	105	9	7	2	0
LVA FB 2.3	561	8	8	0	0
LVA FB 2.4	37	0	0	0	0
Gesamt	878	24	18	6	7

Aufgrund des Ergebnisses der Schwerpunktkontrollen kann festgehalten werden, dass die festgestellten Übertretungen mit ca. 2,8% gering sind.

Das Kontrollergebnis über einen Zeitraum von fast zwei Wochen lässt weiters den Rückschluss zu, dass die Übertretungen von nichtberechtigten Schwerverkehrsfahrzeugen, im Vergleich zum tatsächlichen Schwerverkehrsaufkommen, sehr gering sind.

9) Werden abschnittsbezogene Vollzugsstatistiken für den B50-Abschnitt Neusiedl am See – Eisenstadt geführt? Falls nein: Warum nicht?

Seitens der Exekutive wurde auf den mit einer regelmäßigen Berichterstattung verbundenen administrativen Aufwand hingewiesen. Das burgenländische Straßennetz umfasst eine Gesamtlänge von über 11.000 Kilometern; die Exekutive nimmt bereits umfangreiche bundesweit vorgegebene Dokumentations- und Berichtspflichten wahr, eine statistische Erfassung des Outputs der Kontrollen in der elektronischen Dienstdokumentation der Landespolizeidirektion ist für dieses eine Straßenstück nicht möglich. Vor diesem Hintergrund wurde die Beibehaltung einer zusätzlichen eigenständigen Berichtspflicht ausschließlich für diesen rund 30 Kilometer langen Straßenabschnitt nicht als zweckmäßig erachtet.

10) Welche konkreten Maßnahmen wurden seit 2020 gesetzt, um die Einhaltung des Fahrverbots wirksamer sicherzustellen?

11) Gibt es aktuell regelmäßige oder wechselnde Schwerpunktkontrollen auf der B50 und deren Zufahrten? Falls ja: Nach welchen Kriterien werden Kontrollorte und Kontrollzeiten ausgewählt?

Es gibt regelmäßige Kontrollen der Landesverkehrsabteilung, des BPK Neusiedl am See und Stadtpolizeikommandos Eisenstadt zu unregelmäßigen Zeiten. Schwerverfahrzeuge mit Kennzeichen der Bezirke ND, E, EU, MA, OP und OW werden rein für die Fahrverbotskontrollen nicht angehalten, da sie laut Verordnung berechtigt sind, die B50 im besagten Straßenstück zu befahren. Die Hauptkontrollorte befinden sich in Eisenstadt (für die Fahrtrichtung nach Neusiedl am See) und Parndorf (für die Fahrtrichtung nach Eisenstadt) auf den sogenannten Kontrollplätzen. § 43 Abs. 2b StVO ermöglicht es, die nicht berechtigten LKW umkehren zu lassen, was im Sinne der Bevölkerung der betroffenen Gemeinde ist. Organmandate oder Anzeigen werden fallweise zusätzlich ausgestellt.

12) In welcher Form besteht aktuell eine Zusammenarbeit zwischen dem Land Burgenland und der Landespolizeidirektion hinsichtlich der Vollziehung des Fahrverbots?

Übertretungen des Fahrverbots werden der zuständigen Behörde angezeigt. Im Rahmen von



Schwerpunktkontrollen werden separate Berichte erstattet.

- 13) Existieren schriftliche Vereinbarungen, Erlässe, Weisungen, Vollzugskonzepte oder sonstige abgestimmte Maßnahmen betreffend die Kontrolle des Fahrverbots? Falls ja: Welchen wesentlichen Inhalt haben diese?**

Ja, regelmäßige Kontrollen und Berichte wurden angeordnet. Informationen und Berichte werden anlassbezogen und im Einzelfall übermittelt.

- 14) Welche Nachweise werden im Rahmen von Kontrollen üblicherweise anerkannt, um Ziel- oder Quellverkehr glaubhaft zu machen?**

- 15) Werden bei Kontrollen insbesondere Frachtpapiere, Lieferscheine, Tourenpläne, digitale Ladelisten, eCMR-Daten, Navigations- oder Telematikdaten überprüft?**

- 16) Gibt es standardisierte Prüfkriterien oder interne Leitlinien zur Beurteilung des Ziel- und Quellverkehrs?**

Fahrzeuge, welche aufgrund des Kennzeichens bereits berechtigt sind, das Straßenstück zu befahren, werden nicht rein für Fahrverbotskontrollen angehalten. Frachtpapiere, Lieferscheine und CMR-Papiere bilden die Grundlage, damit die rechtmäßige Durchfahrt geprüft werden kann. Ansonsten wird von den einschreitenden Organen jeder einzelne Fall genau geprüft, ob eine Ausnahme nach dem Ziel- und Quellverkehr vorliegt.

- 17) Wurden seit 2020 technische oder digitale Kontrollsysteme (zB Kennzeichenerkennung, Weight-In-Motion-Systeme oder sonstige digitale Lösungen) geprüft? Falls ja: Mit welchem Ergebnis?**

Technische oder digitale Kontrollsysteme, wie in der Fragestellung ausgeführt, kommen nicht zum Einsatz und scheinen für Kontrollen zum LKW-Fahrverbot als ungeeignet. Ergänzend werden mit dem „mobilen Prüfzug“ unregelmäßige Kontrollen am Kontrollplatz in Parndorf durchgeführt, wobei dieser „Prüfzug“ hauptsächlich für die Untersuchung des technischen Zustandes des Fahrzeuges herangezogen wird. Im Zuge der technischen Kontrolle wird das Einhalten des Fahrverbotes mitüberprüft.

- 18) Wie hoch ist nach aktuellem Kenntnisstand die durchschnittliche Zeitersparnis bei Benutzung der Route S4/S31/B50 Parndorf gegenüber der vorgesehenen hochrangigen Route über A2/S1/A4?**

Die Zeitersparnis beträgt ca. 25 Minuten.

- 19) Wie hoch ist aktuell die Ersparnis an kilometerabhängigen Gebühren bzw. Mautkosten für einen typischen Transit-LKW auf dieser Strecke?**

Dies kann seitens des Landes nicht beantwortet werden.

- 20) Teilt die Landesregierung die Einschätzung, dass wirtschaftliche Anreize zur unzulässigen Nutzung der B50 weiterhin bestehen?**



Nein, jedoch können unzulässige Straßennutzungen oder Umgehungsfahrten nie vollständig ausgeschlossen werden.

21) Welche zusätzlichen Maßnahmen hält die Landesregierung aktuell für geeignet, um unzulässigen Transitverkehr auf der B50 zu reduzieren?

22) Gibt es Überlegungen, die Kontrolldichte oder die Effizienz der Kontrollen weiter zu erhöhen?

Bei einer Übertretungsquote von ca. 2,8% scheint die zusätzliche Bindung von Polizeiressourcen als nicht vorrangig. Ungeachtet dessen werden die von der Polizei übermittelten Erkenntnisse zu den Übertretungen natürlich laufend evaluiert und werden gegebenenfalls entsprechende behördliche Reaktionen erfolgen.

23) Gibt es Überlegungen, die Beschilderung, Vorwegweisung oder Informationen für LKW-Lenker entlang der Zufahrten zur B50 anzupassen?

Aktuell gibt es diesbezüglich keine Überlegungen und keinen Bedarf.

24) Welche Auswirkungen auf Verkehrsaufkommen und Routenwahl von Schwerverkehr erwartet bzw. beobachtet die Landesregierung im Zusammenhang mit Änderungen des regionalen und grenzüberschreitenden Straßennetzes, insbesondere in Richtung Ungarn?

Keine, es bleibt auch trotz Fertigstellung der M85 in Ungarn das bestehende LKW-Fahrverbot >7,5t im Zuge der B16 zwischen Wulkaprodersdorf und der Staatsgrenze bei Klingenbach bestehen.

25) Welche Schlussfolgerungen zieht die Landesregierung insgesamt aus der bisherigen Vollziehung der Verordnung LGBl. Nr. 21/2006 hinsichtlich ihrer Wirksamkeit?

Die bisherige Vollziehung erweist sich als wirksam. Dies zeigt sich vor allem in den zum Teil verschwindend geringen Verstößen, siehe Antwort zu den Fragen 3 bis 8.

26) Hält die Landesregierung die bestehende Sanktionspraxis bei Verstößen gegen das Fahrverbot für ausreichend abschreckend?

Falls ja: Warum?

Falls nein: Welche Änderungen werden geprüft oder angestrebt?

Sanktionen bei Übertretungen der Straßenverkehrsordnung liegen in der Zuständigkeit des Bundes.

Mit freundlichen Grüßen

Landesrat
Mag. Heinrich Dorner

