



II-12364 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH  
DER BUNDESMINISTER FÜR  
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
Tel. (0222) 711 62-9100  
Teletex (232) 3221155  
Telex 61 3221155  
Telefax (0222) 73 78 76  
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5901/41-4-90

*5835/AB  
1990-08-29  
zu 5815/J*

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der  
Abg. Dr. Müller und Genossen vom 28.6.1990,  
Nr. 5815/J-NR/1990, "weitere Transitmaß-  
nahmen"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Gibt es rechtliche Möglichkeiten zur Erlassung sektoraler Fahrverbote?"

Im Rahmen der StVO gibt es die rechtliche Möglichkeit (§ 43 StVO 1960), Fahrverbote z.B. für Kraftfahrzeuge mit bestimmten Ladungen oder mit gefährlichen Gütern (Verbotszeichen gemäß § 52 Z. 7e StVO 1960) zu erlassen.

Auf dieser Grundlage beruht die Einführung eines Nachtverbotes für nicht-lärmarme LKW ab 1.12.1989 auf der Rheintal-, Brenner-, Inntal-, Pyhrn-, Innkreis und der Tauernautobahn sowie die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf diesen Strecken während der Nachtzeit: 100 km/h für PKW, 90 km/h für Omnibusse und 60 km/h für LKW. Ähnliche Nachtfahrverbote wurden von den Bundesländern im Rahmen ihres Wirkungsbereiches erlassen.

Überdies können Verbote für die Straßenbeförderung gefährlicher Güter auf die Verordnungsermächtigungen des § 35 Abs. 2

- 2 -

- 4 GGSt gestützt werden. Dies ist für bestimmte Tunnelstrecken durch die auf Grund des § 35 Abs. 2 GGSt erlassene Straßentunnelverordnung, BGBl. Nr. 270/1987 i.d.F. BGBl.Nr. 22/1990 und für bestimmte bewilligungspflichtige Strecken durch die auf Grund des § 35 Abs. 4 GGSt erlassene Streckenbewilligungsverordnung, BGBl. Nr. 20/1988 i.d.F. BGBl.Nr. 114 und 267/1989 geschehen.

Bei der Erlassung von auf § 35 Abs. 3 GGSt gestützten Fahrverboten, die, sofern diese nur innerhalb des örtlichen Wirkungsbereiches eines Landeshauptmannes gelten sollen, dem Landeshauptmann obliegt (§ 41 Abs. 3 GGSt), ist allerdings darauf Bedacht zu nehmen, daß die Möglichkeit der durchgehenden Beförderung auch im übrigen Bundesgebiet gewährleistet ist.

Des weiteren sind auf internationalen Vertragsverpflichtungen beruhende Einschränkungen zu beachten:

- keine bloß für ausländische Fahrzeuge bzw. zum überwiegenden Teil von diesen vorgenommene internationale Beförderungen geltenden Verbote (Verletzung des GATT-Übereinkommens);
- keine bloß auf Gründe der Sicherheit des Gefahrguttransportes gestützten Fahrverbote (Verletzung des ADR-Übereinkommens, Art. 4 Abs. 1), es sei denn, daß das ADR über einen Sicherheitstatbestand (z.B. Beförderung gefährlicher Güter durch Tunnel) keine Regelung enthält.

Zu Frage 2:

"In welchen Bereichen scheint Ihnen die Erlassung sektoraler Fahrverbote vertretbar?"

Nach Maßgabe der unter 1. erwähnten Bedingungen ist die Erlassung von Fahrverboten möglich und vertretbar.

- 3 -

Zu Frage 3:

"Können Sie evaluieren, wieviele LKW-Ladungen pro Tag damit auf die Bahn gebracht werden könnten?"

Die statistische Erfassung der Gefahrguttransporte stellt ein bis dato noch nicht befriedigend gelöstes Problem dar. Dies deshalb, weil die gemäß ADR vom Absender vorzunehmende Einstufung des beförderten Gutes zum Zwecke der richtigen Eintragung der Daten (Bezeichnung des Gutes, Klasse, Ziffer, Buchstabe der ADR-Stoffaufzählungen etc.) in das Beförderungspapier nur durch geschulte und entsprechend ausgestattete Kontrollorgane überprüft werden kann. Dies bedeutet, daß die derzeit im Rahmen des Straßen- und Schienenverkehrsstatistikgesetzes BGBl.Nr. 142/1983 bzw. der darauf fußenden Verordnung BGBl.Nr. 290/1983 erfolgende Erfassung auf Grund der Eintragungen im CMR-Frachtbrief bzw. Statistikblatt mit Unsicherheitsfaktoren behaftet ist. Zu einem schwer abschätzbarer Anteil an bewußten oder unbewußten Falsch- oder Nichtdeklarationen kommen Probleme bei der Verarbeitung im Österreichischen Statistischen Zentralamt. Für den Inlandsverkehr findet eine Erfassung der Daten überdies nur in fünfjährlich durchgeführten Einzelaktionen statt.

Durch folgende Maßnahmen wird seitens des ho. Ressorts zur Zeit versucht, eine Besserung der Situation herbeizuführen:

1. Feststellung des Gefahrgutanteils im Transitverkehr über die Brennerroute im Rahmen einer besonderen Erhebung des Verkehrsaufkommens auf der genannten Route durch das Zivilingenieurbüro Dr. Stickler, deren Ergebnisse im Herbst d.J. vorliegen werden.
2. Unterstützung der COST-Aktion 316 betreffend eine internationale Studie über ein gesamteuropäisches Gefahrgut-Verkehrsinformationssystem.

- 4 -

Zugleich wurden und werden vom Verkehrs- und Innenressort und den Ländern zahlreiche Maßnahmen gesetzt, um die Intensität und Frequenz von Gefahrgutkontrollen zu heben. Zu erinnern ist in diesem Zusammenhang an das mobile Gefahrgut-Kontrolllabor der Bundesprüfanstalt als eine vom Bund zugunsten der Länder erbrachte und reichlich genutzte Sachleistung. Auch die nunmehr vor dem Abschluß stehende Erstellung und Verteilung eines einheitlichen Gefahrgut-Kontrollformulars, dessen automatische Verarbeitung mit Hilfe des Österreichischen Statistischen Zentralamtes künftig ein erheblich besseres "feedback" erbringen wird, dient diesem Ziel.

Zu erwähnen ist, daß auch die ÖBB bislang auf Grund eigener Erfassung nur Globalsummen (nach Gefahrgutklassen) der auf ihrem Netz beförderten Gefahrgüter (ohne Stückgutverkehr) liefern können.

Im Schienenverkehr könnte jedoch die international betriebene Einführung des "elektronischen Frachtbriefes" (DOCIMEL-Projekt) die Erreichung des auch bei COST-316 anvisierten Ziels einer Erfassung, wann wo welche gefährlichen Güter in welchen Mengen und in welchen Fahrzeugen befördert werden bzw. wurden, in beträchtlichem Maße beschleunigen.

Aus den vorgenannten Gründen können derzeit keine verlässlichen statistischen Voraussagen über die Verlagerungseffekte im Gefahrgutbereich abgegeben werden.

Aus Sicht der derzeit künftig (nach dem Ausbau der Eisenbahnroute über den Brenner einschließlich Umfahrung Innsbruck) verfügbaren Bahnkapazitäten ist jedoch jedenfalls davon auszugehen, daß bei Vollauslastung die Beförderung eines rund 1100 LKW-Ladungen entsprechenden zusätzlichen Güteraufkommens vor und ungefähr der dreifachen Menge nach dem Ausbau und Realisierung verschiedener Begleitmaßnahmen möglich wäre.

- 5 -

Zu Frage 4:

"Scheint Ihnen angesichts der EG-Annäherung die Durchsetzung sektoraler Fahrverbote gegenüber den Europäischen Gemeinschaften realistisch?"

Diese Frage könnte für den Gefahrgutbereich in dem Sinne bejaht werden, daß solche Fahrverbote zwar nicht gegen die EG durchgesetzt aber unter Umständen innerhalb der EG realisiert werden können. Dies zum einen, weil die EG-Kommission im Bereich des dem Gefahrguttransport vor- bzw. nachgelagerten "Umgangsrechtes" (vgl. die EG-Richtlinie 67/548) erhebliche von den Umweltministern initiierte Aktivitäten setzt, zum anderen, weil auch im Gefahrguttransportbereich bei der EG - hauptsächlich auf deutsche Initiative hin - einiges in Bewegung geraten ist (Richtlinie über Gefahrgutlenkerausbildung, Richtlinienentwürfe bzw. geplante Richtlinien zur Beförderung genetisch veränderter Organismen und Mikroorganismen, über den "Gefahrgutbeauftragten" für Gefahrgut befördernde Unternehmen (einschließlich Werksverkehr), über harmonisierte Systeme für den Inhalt der Gefahrgutlenkerausbildung).

Zu Frage 5:

"Gibt es eine technische Möglichkeit um ein generelles Verbot von verbleitem Benzin und ein generelles Verbot von verbleitem Benzin in Österreich zu erlassen?"

Ein generelles Verbot von verbleitem Benzin kann bei marktdeckendem Angebot von Kraftstoffen erfolgen, die die Versorgung auch jener älteren Kraftfahrzeuge gewährleisten, die derzeit mit verbleitem Kraftstoff verwendet werden müssen. Diese Wirkung kann durch Zusätze zu unverbleitem Kraftstoff erreicht werden. Die Mineralölindustrie hat mittlerweile solche Kraftstoffadditive entwickelt, sodaß am 1.1.1993 bleihältige Kraftstoffe in Österreich verboten sind. Die Produktionsaufnahme solcher Kraftstoffe wird durch Novellierung

- 6 -

der Verordnung BGBI.Nr. 548/1985 bzw. der Verordnung BGBI.Nr. 239/1990 das Feilbieten verbleiter Kraftstoffe verboten werden.

Zu Frage 6:

"Wenn ja, erschien Ihnen angesichts der Aussage von Shell-Austria-Generaldirektor ein generelles Verbot bereits ab 1.10.1990 realistisch?"

Der Zeitpunkt 1.10.1990 ist insoferne unrealistisch, als eine ausreichende Übergangsfrist zur geeigneten Disposition der Kraftstoffe hinsichtlich Verfügbarkeit und gesicherter Versorgung erforderlich ist. In Betracht zu ziehen ist daher für ein Inkrafttreten der 1.1.1993.

Zu den Fragen 7 und 8:

"Wann wäre - im Sinne der verkehrspolitischen Leitlinien - aus Ihrer Sicht die frühestmögliche Einführung des schadstoffarmen LKW's möglich?

Ist an die Einführung der amerikanischen Grenzwerte für den schadstoffarmen LKW in Österreich gedacht?"

Mit dem für 1.10.1991 für neu in den Verkehr kommende Kraftwagen mit mehr als 3,5 t Höchstgewicht vorgesehenen Inkrafttreten der neuen Abgasvorschriften wird neben einer beträchtlichen Herabsetzung der Grenzwerte für CO und unverbrannte Kohlenwasserstoffe (jeweils - 65 %) und NOx (- 50 %) die Einführung eines Grenzwertes für die Partikelemissionen (0,7 g/ kWh) erfolgen. Dies entspricht der amerikanischen US 90-Regelung. Diese Grenzwerte gelten sodann für alle neu in den Verkehr gebrachten Kraftfahrzeuge. Fahrzeuge deren Schadstoffemissionen noch beträchtlich unter diesen Grenzwerten liegen sollten, könnten im Hinblick auf die technische Entwicklung noch strengeren Grenzwerten (CO/HC/NOx/Partikel von 2,0/0,6/7,0/0,15 jeweils g/kWh), die zum Teil sogar

- 7 -

die in den USA für 1994 vorgesehenen Grenzwerte unterschritten, unterliegen, jedoch auch erst entsprechend später verwirklicht werden.

Zu Frage 9:

"Gibt es eine Möglichkeit, eine ständige Gefahrgut- und Technikprüfstelle am Brenner und in Kufstein/Kiefersfelden einzurichten?"

Die Vollziehung bzw. Vollzugskontrolle der für eine ständige Gefahrgut- und Technikprüfstelle maßgeblichen Bundesgesetze (GGSt und KFG) obliegt den Ländern in mittelbarer Bundesverwaltung, die hiefür den Personal- und Sachaufwand nach Maßgabe der Bestimmungen den Finanzausgleichsgesetzes 1989, BGBl. Nr. 687/1988 zu tragen haben.

Der seit 1987 im Einsatz befindliche mobile Prüfzug der Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge ist in diesem Zusammenhang als fakultativ gewährte Unterstützungsleistung zu werten, deren Ausweitung enge personelle und finanzielle Grenzen gesetzt sind.

Die Prüfung der budgetären Möglichkeiten, eine ständige Gefahrgut- und Technikprüfstelle am Brenner und in Kufstein/Kiefersfelden zu errichten, ist Angelegenheit des Landeshauptmannes von Tirol.

Zu Frage 10:

"Wie hoch schätzen Sie die Kosten?"

Im Sinne der Ausführungen unter 9. wäre die Schätzung der vom Anforderungsprofil abhängigen Errichtungs- und Betriebskosten vom Landeshauptmann von Tirol vorzunehmen.

Zu Frage 11:

"Wären Sie grundsätzlich bereit mit dem Land Tirol diesbezügliche Gespräche aufzunehmen?"

- 8 -

Ich bin jederzeit zu Gesprächen über Fachfragen im Zusammenhang mit der allfälligen Errichtung ständiger Prüfstellen durch das Bundesland Tirol bereit. Eine Mitfinanzierung durch den Bund muß jedoch wegen der Knappheit der Ressourcen außer Betracht bleiben, zumal ein vordringlicher Bedarf zunächst nach einem Ausbau der erwähnten Einrichtungen der Bundesprüfanstalt besteht, die in allen Bundesländern eingesetzt werden können.

Wien, am 27. August 1990

Der Bundesminister:

A handwritten signature in black ink, appearing to read "R. Klem".