

II- 445 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIII. Gesetzgebungsperiode



DER BUNDESMINISTER
FÜR HANDEL, GEWERBE UND INDUSTRIE

138 / A. B.
ZU 151 / J.

Präs. am 9. Feb. 1972

Zl. 10.848-Präs.G/72

Wien, am 7. Februar 1972

Anfrage Nr. 151/J der Abgeordneten
Pay und Genossen;
betr. Schwerlastverkehr auf den
Bundesstraßen

An den
Herrn Präsidenten des Nationalrates
Anton Benya
Parlament

In Beantwortung der schriftlichen Anfrage
Nr. 151/J, die die Abgeordneten Pay und Genossen am 20. Dezember 1971
an mich richteten, beehre ich mich, folgendes mitzuteilen:

- 1.) Gibt es zur Zeit gesetzliche Möglichkeiten,
den Schwerlastverkehr ab einer bestimmten
Tonnage auf die Beförderung durch die Eisen-
bahn zu verweisen ?

Bis zu welcher Tonnage Güter mit Kraftfahr-
zeugen befördert werden dürfen, ergibt sich aus den Bestimmungen
des Kraftfahrgesetzes (siehe §§ 4 und 101 Abs. 1). Bei der Fest-
legung der in diesem Gesetz enthaltenen Gewichtsgrenzen war im
Hinblick auf die geographische Lage Österreichs im besonderen Maße
auf die einschlägigen Vorschriften der Nachbarstaaten Bedacht zu
nehmen, zumal internationale Vereinbarungen die Benützung der
Straßen im zwischenstaatlichen Verkehr gewährleisten sollen (Genfer
Abkommen 1949, Wiener Übereinkommen 1968).

In diesem Zusammenhang darf auf die 178.EG-
(Verkehrs-) Ministertagung vom 3.12.1971 verwiesen werden, die
sich mit der Frage der Gewichte und Abmessungen der Nutzfahrzeuge
befaßt hat und bei der erwogen wurde, die höchst zulässige Achs-
last für eine Einzelachse von derzeit 10 Tonnen auf 11.5 Tonnen
zu erhöhen. Diese Frage wurde im übrigen auch an die Europäische
Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) herangetragen. Dort haben

DER BUNDESMINISTER
FÜR HANDEL, GEWERBE UND INDUSTRIE

- 2 -

die österreichischen Delegierten die im übrigen schon mehrfach vertretene Ansicht geäußert, daß eine Erhöhung der derzeit im europäischen Raum üblichen Abmessungen und Gewichte der Kraftfahrzeuge schon im Hinblick auf die Verkehrssicherheit nicht angestrebt werden sollte. Eine Festlegung der Achslast über 10 Tonnen hätte auch sehr nachteilige Auswirkungen auf den Zustand der Straßen und die dadurch bedingten Investitionen würden für die Infrastruktur eine bedeutende Budgetbelastung darstellen. Darüberhinaus würde eine solche Maßnahme die Flüssigkeit des Verkehrs keineswegs fördern und die Straßendurchlässigkeit ungünstig beeinflussen.

2.) Wenn nicht, ist daran gedacht, entsprechende gesetzliche Maßnahmen in Erwägung zu ziehen bzw. diesen Fragenkomplex mit den Betroffenen zu erörtern?

Im Hinblick auf die internationale Verflechtung dieses Problems wären gesetzliche Maßnahmen, mit dem Ziele einer wesentlichen Veränderung der Gegebenheiten verfrüht, weil in den für die Verkehrspolitik verantwortlichen europäischen Gremien die Diskussion um diesen Fragenkomplex noch im Gange ist.

