



REPUBLIK ÖSTERREICH  
Der Bundesminister für Verkehr

Pr. Zl. 5901/12-1-1984

II-1771 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode

764 IAB

1984 -07- 23

ZU 768 IJ

#### ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage  
der Abg. Dr. Lanner und Genossen,  
Nr. 768/J-NR/1984, vom 25. Mai 1984,  
"zügige Grenzabfertigung in Tirol"

Ihre Anfrage beehre ich mich, wie folgt zu beantworten:

#### Im allgemeinen:

Bevor näher auf die Anfrage eingegangen wird, erscheint es geboten sich einmal mehr die Grunddaten über die Transitbelastung Österreichs durch den Schwerverkehr vor Augen zu halten. Der Straßengütertransitverkehr durch Österreich ist von 1972 bis 1983 von 4,1 Mio t auf 18,5 Mio t gestiegen. Davon entfallen allein rund 14 Mio t auf die Transitroute über den Brenner, das sind etwa 3.000 LKW täglich.

Wenngleich alles unternommen wird, um an der Grenze so rasch als möglich abzufertigen, sind es das überbordende Ausmaß des Transitverkehrs und andere nicht in Österreich gelegenen Ursachen, welche zu Stauungen führen. Der Motiventeil der vorliegenden Anfrage setzt sich mit dieser Problematik nicht auseinander, sondern läßt den Eindruck entstehen, die Grenzabfertigung für LKW in Österreich trage zu den steigenden Belastungen durch den Transitverkehr bei.

- 2 -

Angesichts der mit dem Transitverkehrsaufkommen verbundenen gravierenden Probleme, wie etwa die Umweltbelastung, die Minderung der Lebensqualität für die Bewohner der an die Transitrouten grenzenden Gebiete und damit zusammenhängende wirtschaftliche Beeinträchtigungen - etwa für den Fremdenverkehr - dürfen jedoch neben der Auseinandersetzung mit den Symptomen des ständig steigenden Straßengüterverkehrs, dessen Ursachen nicht außer acht gelassen werden. Es ist daher notwendig, schon Ursachen und Entstehen der Verkehrsströme zu beeinflussen.

Was die Grenzabfertigung an den Straßen anlangt, so können keinesfalls "Vereinfachungen" vorgenommen werden - etwa in Form des "Obersehens" von Verstößen gegen geltende Rechtsvorschriften -, die nichts anderes bedeuten, als die Transitbelastung noch zu erhöhen; darauf würde nämlich der Vorschlag auf Tolerierung von Überladungen hinauslaufen.

Zu Frage 1:

Das Wiegen der Lastkraftwagen ist weder zeitaufwendig, noch kommt es dabei zu Schwierigkeiten. Schon derzeit übersteigt die Wiegekapazität die Möglichkeiten der sonstigen Grenzabfertigung. Dennoch wird auch das Wiegeverfahren weiter vereinfacht. Nach einem entsprechenden Umbau wird es ab Sommer 1984 für den Lenker nicht mehr notwendig sein, die Kabine zu verlassen.

Die Überprüfung der Einhaltung der 38-Tonnen-Gewichtsbeschränkung ist für Österreich aus mehreren Gründen des Umweltschutzes, aber auch aus ökonomischen Überlegungen unverzichtbar. Eine Verwirklichung der der Anfrage zugrundeliegenden Anregungen würde zwar eine Erleichterung des Transitverkehrs, aber eine weitere empfindliche Erhöhung der Transitbelastung bedeuten. Das würde nicht nur den Grundsätzen österreichischer Verkehrspolitik widersprechen und die Tiroler Bevölkerung an den Transitstraßen treffen, sondern auch einem erst kürzlich gefaßten einstimmigen Beschluß des Tiroler Landtages, der sich gegen jegliche weitere Ausweitung des Transitverkehrs ausspricht.

- 3 -

Zu Frage 2:

Wenn auf das Verfahren in der Bundesrepublik Deutschland als Muster für ein "vereinfachtes" System verwiesen wird, müssen gleichzeitig die praktischen Konsequenzen daraus klargelegt werden. In der Bundesrepublik Deutschland werden bis zu 5 % Überladung ohne irgendwelche Maßnahmen toleriert. Bei 5 % bis 10 % kann die Genehmigung zur Überladung mit einem Verwarngeld von DM 40,- "erkauft" werden. Erst bei mehr als 10 % Überladung werden rigorose Sanktionen in Form der Abladung und Anzeige ergriffen.

Das österreichische Kraftfahrgesetz hingegen läßt hinsichtlich der zulässigen Höchstgewichte und Achslasten keine Toleranzen zu, die diesbezüglichen Grenzen sind bindend und könnten nur durch eine Novelle des Kraftfahrgesetzes geändert werden.

Die Problematik liegt aber nicht in einer Gesetzesänderung, sondern in dem sich hinter der Fragestellung verbergenden Ansinnen. Das Begehren nach Tolerierung "geringfügiger Überladungen", etwa in Form eines Toleranzgeldes, wie in der Bundesrepublik Deutschland bedeutet - abgesehen davon, daß der Begriff "geringfügig" nicht ausreichend definiert ist - eine Erhöhung der derzeitigen 38-Tonnen-Grenze auf höhere Werte. Eine Toleranz von 5 % Überladung beispielsweise beträgt beim Höchstgewicht von 38 Tonnen immerhin 1,9 Tonnen.

Das würde nichts anderes bedeuten, als die Einführung der 40-Tonnen-Grenze auf Österreichs Straßen. Nicht zuletzt im Interesse der an den Transitstrecken in Tirol lebenden Bevölkerung bin ich zu einer solchen Maßnahme nicht bereit.

Wien, am 19. Juli 1984

Der Bundesminister

