



II-5330 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. 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) 713 78 76  
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5901/3-4-92

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
Anschöber und FreundInnen vom 29. Jänner 1992,  
Nr. 2267/J-NR/1992 "Auswirkungen eines  
allfälligen 28t-Limits für LKW"

22741AB

1992 -03- 27

Zl. 2267/J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Wann und an wen wurde die angesprochene Studie in Auftrag gegeben?"

Die angesprochene Studie mit dem Titel "Studie über die Auswirkungen eines 28t-Limits in Österreich" wurde am 14.3.1991 an die Arbeitsgruppe der Zivilingenieure Dipl.-Ing. Dr. Werner ROSINAK, Gußhausstraße 20, 1040 Wien, und Dipl.-Ing. Dr. Sepp SNIZEK, Argentinierstraße 20, 1040 Wien, vergeben.

Zu den Fragen 2 und 3:

"Wann wurde dem Verkehrsministerium das Ergebnis der Studie vermittelt?"

Wurde daraufhin die Studie veröffentlicht?  
Wenn nein, warum nicht?"

Der Endbericht wurde im Juni 1991 abgeschlossen und am 3. Juli 1991 dem Verkehrsressort übermittelt.

Die Studie wurde als erste Grobanalyse für das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr konzipiert. Die vorliegenden Unterlagen lassen ausführliche Untersuchungen mit folgender Aufgabenstellung interessant erscheinen:

- 2 -

- Eine nach Nah- und Fernverkehr differenzierte Betrachtungsweise
- Die Frage, wie und ob ein Lkw-Gewichtslimit in ein Maßnahmenpaket eingebunden werden müßte, das die Verlagerungspotentiale auf umweltschonendere Verkehrsträger im Fernverkehr weitestgehend ausschöpft.

Da diesbezügliche Untersuchungsergebnisse nicht vorliegen, erschien eine Veröffentlichung lediglich der Grobanalyse nicht sinnvoll.

Zu Frage 4:

"Bestätigt die Studie die vom Verkehrsminister immer wieder angegebene Grundaussage, daß ein 28t-Limit die Umweltsituation Österreichs verschlechtern würde?

Wenn ja, mit welchen konkreten Zahlen wird diese Behauptung untermauert?

Wenn nein, zu welcher Grundaussage kommt die Studie dann und welche Konsequenzen wird der Verkehrsminister nun daraus ziehen, daß er in der Frage 28t-Limit offensichtlich einer Fehleinschätzung unterlegen ist?"

Zur Frage, wie die Transportleistung und der Fahrzeugpark bei Einführung eines 28t-Limits reagieren, kann aufgrund der Ergebnisse der Studie ein möglicher Wirkungsbereich wie folgt angegeben werden:

- + Zunahme der Fahrten im Straßengüterverkehr um 6 bis 9 %, der Fahrleistung um ca. 10 %, bei ausschließlicher Abwicklung auf der Straße.
- + Abnahme des Straßengüterverkehrs um 2 bis 3 % der Fahrten und 10 - 15 % der Fahrleistung bei umfassender Verlagerung von der Straße auf andere Verkehrsträger.

- 3 -

Hinsichtlich der ökologischen Wirkungen sind folgende Entwicklungstendenzen abschätzbar:

- + Die Lärmsituation wird sich insgesamt nicht spürbar verändern; in einzelnen Transitstreckenabschnitten - insbesondere auf der Brenner-Route - könnten jedoch Entlastungen erreicht werden.
- + Bei den Luftschadstoffen ist bei ausschließlicher Abwicklung des Güterverkehrsanteils über 28 t Gesamtgewicht auf der Straße mit einer geringfügigen Erhöhung, bei Verlagerung auf andere Verkehrsträger mit geringfügigen Verringerungen zu rechnen.

Zur Verkehrssicherheit läßt die eingeschränkte Datenlage lediglich generelle Aussagen zu:

- + Die Anzahl der Unfälle wird sich nicht wesentlich verändern.
- + Die Schwere der Unfälle könnte zurückgehen.

Ebenso sind zur Veränderung der Straßendeckenbelastung auf der Basis der vorliegenden Daten nur generelle Aussagen möglich:

- + Die Senkung des zulässigen Gesamtgewichts auf 28 t läßt im allgemeinen eine Verminderung der Straßendeckenbelastung erwarten.
- + Es gibt jedoch unabhängig davon wesentliche Einflüsse der Fahrzeugkonstruktion, wie die Anzahl der Achsen und die zulässige Achslast, deren künftige Entwicklung bzw. Regelung zu einer wesentlichen Erhöhung oder Verringerung der Straßendeckenbelastung führen können.

Weiters ist anzunehmen, daß es zu einer Transportkostenerhöhung im Schwertransportbereich über 28 t auf der Straße um 50 - 80 % kommen wird, wobei im Transitverkehr eine differenziertere Sichtweise (Umwegfahren, Teilstücke auf Rollender Landstraße, kürzere Wege durch Rückverlagerung in die Schweiz) erforderlich ist.

Zusammenfassend ist aufgrund der Ergebnisse der Studie festzuhalten, daß die Einführung eines 28t-Limits einerseits zu einer Zunahme sowohl der Fahrten als auch der Fahrleistungen im Straßengüterverkehr führen wird, andererseits aber positive Entwicklungen fraglich oder in äußerst geringem Ausmaß zu erwarten sind. Angesichts der wirtschaftlichen Implikationen kann meines Erachtens eine politische Entscheidung für ein 28t-Limit durch die vorliegenden Ergebnisse nicht gerechtfertigt werden.

Zu Frage 5:

"Welches detaillierte Szenario zeichnet die Studie im Fall der Einführung eines 28t-Limits ohne Begleitmaßnahmen?"

Im Fall der Einführung eines 28t-Limits ohne Begleitmaßnahmen (ausschließlich Abwicklung auf der Straße durch zusätzliche LKW) zeigt das Szenario eine Zunahme der Fahrten im Straßengüterverkehr um etwa 6 bis 9 % und bei den Fahrleistungen etwa 10 %, wobei die Streubreite sehr groß ist (5,3 % im Inlandverkehr, 27,8 % im grenzüberschreitenden Ziel- und Quellverkehr, im Transitverkehr um 5,9 %).

Zu Frage 6:

"Welches konkrete Szenario zeichnet die Studie für den Fall einer Einführung eines 28t-Limits bei gleichzeitiger Einführung von unbedingt erforderlichen Begleitmaßnahmen, vor allem im Bereich von Schritten in Richtung Kostenwahrheit?"

- 5 -

Konkrete Maßnahmen in Richtung Kostenwahrheit, etwa Einführung von generellen Mautsystemen oder road pricing, wurden in der Studie nicht untersucht.

Zu Frage 7:

"Welche Maßnahmen wird der Verkehrsminister nun als Konsequenzen aus der vorliegenden Studie setzen?  
Wann wird es in Österreich zur Einführung des 28t-Limits samt den notwendigen Begleitmaßnahmen in Form von effizienten Schritten in Richtung Kostenwahrheit kommen?"

Die bisher vorliegenden Untersuchungsergebnisse ergeben insgesamt für das Szenario der Einführung eines 28t-Limits ein sehr ambivalentes Wirkungsbild:

- + Im Fernverkehr besteht die Chance einer Fahrleistungsverlagerung auf Verkehrsträger des Umweltverbundes (Bahn/Schiff).
- + Im Nahverkehr ist hingegen mit einer ausschließlichen Substitution durch Mehrfahrten und damit einer Zunahme der Fahrleistung zu rechnen.
- + Im Transitverkehr kann mit Entlastungen auf allen Transitrouten in Österreich gerechnet werden, allerdings zumindest teilweise auf Kosten anderer Länder, die Rückverlagerungen (Schweiz) und Umwegverkehr (Frankreich, CSFR, Ungarn) in Kauf nehmen müssen.
- + Die ökologischen, straßendeckenbelastenden und verkehrssicherheitsmäßigen Wirkungen hängen in hohem Ausmaß vom Ausschöpfen des Verlagerungspotentials auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes (Bahn, Schiff) ab. Insgesamt sind jedoch mit Ausnahmen einiger Transitrouten keine spürbar wahrnehmbaren Wirkungen zu erwarten.

- 6 -

Die Konsequenz auch aus der vorliegenden Studie ist die Fortführung der bisherigen österreichischen Verkehrspolitik mit dem Schwerpunkt der Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel. Dieser Maßnahme kommt auch aus der Sicht der in Rede stehenden Studie erste Priorität zu.

Wien, am 25. März 1992  
Der Bundesminister

