

II-4608 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 22671J

1992 -01- 29

A N F R A G E

der Abgeordneten Anschober, Freunde und Freundinnen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend Auswirkungen eines allfälligen 28t-Limits für LKW

In der Schweiz existiert seit langer Zeit für den gesamten LKW-Verkehr ein 28t-Limit. Auch dadurch wird von Verkehrsexperten die absolut bessere Situation der Schweiz im Straßengütertransit erklärt. Verkehrsexperten fordern deshalb seit Jahren auch in Österreich die Einführung eines 28t-Limits. Vom Verkehrsminister und von der gesamten Bundesregierung wird jedoch immer dagegen gehalten, daß ein 28t-Limit keine Umweltentlastung, sondern sogar eine Umweltverschlechterung durch eine zu erwartende Verlagerung auf eine größere Anzahl kleinerer LKW's bewirken würde. Vom Verkehrsministerium wurde diesbezüglich vor geraumer Zeit eine Studie in Auftrag gegeben.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten deshalb an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende schriftliche

ANFRAGE:

1. Wann und an wen wurde die angesprochene Studie in Auftrag gegeben?
2. Wann wurde dem Verkehrsministerium das Ergebnis der Studie vermittelt?
3. Wurde daraufhin die Studie veröffentlicht?
Wenn nein, warum nicht?
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?

5. Welches detaillierte Szenario zeichnet die Studie im Fall der Einführung eines 28t-Limits ohne Begleitmaßnahmen?
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?
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 der notwendigen Begleitmaßnahmen in Form von effizienten Schritten in Richtung Kostenwahrheit kommen?