

II-387 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 291 J

1991-01-16

A N F R A G E

der Abgeordneten Dr. Müller, *Strobl*  
und Genossen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr  
betreffend Kostendeckung des Straßenverkehrs

In der Zeitschrift "Spiegel" vom 7. Jänner 1991 wird eine empirische Studie der Universität Cambridge zitiert, die in umfangreichen Versuchen nachgewiesen hat, daß Lastkraftwagen im weitaus größeren Umfang als vorher angenommen, mit brutaler Gewalt die Verkehrswege zerstören.

Als Faustregel des Straßenfahrers gilt den britischen Verkehrsforschern das "Gesetz der vierten Potenz". Ein einziger 40-Tonnen-Lastzug richtet gleiche Straßenschäden an wie mehr als 160.000 vierrädrigen Mittelklassewagen mit je einer Tonne Gewicht. Dazu treten Verkehrssicherheitsprobleme durch den Asphaltabrieb mit erhöhter Rutschgefahr sowie die gefürchteten LKW-Spurrillen. Tiefenschäden in den Straßenbelägen, die dann durch Frostsprengung erweitert werden, konnten noch gar nicht ausreichend untersucht werden. Es ist aber anzunehmen, daß die Lebenszeit von Straßen, insbesondere auch von Brücken, durch Lastkraftwagen in besonderem Maße reduziert wird.

Laut dem Verkehrsclub der Bundesrepublik Deutschland verursachen LKW und Lastzüge mit über zwölf Tonnen Gesamtgewicht jährliche Straßenkosten von 7,8 Milliarden Mark. Da diese Fahrzeuge nur 3,6 Milliarden Mark an Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer entrichten, subventioniert der Staat den Schwerlastverkehr mit jährlich 4,2 Milliarden Mark.

Da auch in Österreich eine mögliche Diskrepanz zwischen den Straßenkosten von Lastkraftfahrzeugen und der Gesamtabgabenleistung zu erwarten ist, richten die unterzeichneten Abgeordneten an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nachstehende

- 2 -

**A n f r a g e:**

1. Ist Ihnen die Studie der Universität Cambridge bekannt? Gibt es durch empirisches oder statistisches Material Hinweise, daß diese Ergebnisse nicht auf Österreich übertragbar sind?
2. Läßt sich aus der genannten Studie für Österreich errechnen, welche Straßenkosten durch Lastkraftwagen über 7,5 Tonnen in Österreich tatsächlich verursacht werden und wie sieht die Abgabenleistung dazu im Vergleich aus?  
Welche Subventionierung des LKW-Verkehrs errechnet sich daraus?
3. Welche Möglichkeiten sehen Sie durch kraftfahrzeugtechnische Maßnahmen, etwa durch Vermehrung der Achszahl, die Straßenschäden zu minimieren? Sollte dies nicht bei der Vorschreibung des umweltfreundlichen LKW's in einem langfristigen Programm Berücksichtigung finden?
4. Wie beurteilen Sie, insbesondere im Zusammenhang mit dem Verkehr auf der Brenner-Strecke, die Erhöhungen der LKW-Maut?  
Wie hoch müßte die LKW-Maut je Einzelfahrt tatsächlich sein, um die Kosten zu begleichen?  
Ab welcher Höhe der LKW-Maut am Brenner ist eine erhebliche Umlenkung des LKW-Verkehrs (etwa im Ausmaß von 40 %) von der Straße auf die Schiene zu erwarten?