

1154/AB

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.und Genossen vom 10.Juli 1996, Zi. 1024/J-NR/1996
"Überholverbot für Lastkraftwagen auf Autobahnen"

Zu Ihren Fragen darf ich wie folgt Stellung nehmen-

Zu Frage 1:

"Gibt es Überlegungen, wie dieser Anstieg des Güterverkehrs möglichst umweltschonend bewältigt werden kann?"

Zur umweltschonenden Bewältigung des Güterverkehrs, insbesondere mit den Staaten Mittel- und Osteuropas, gibt es nicht nur Überlegungen, sondern bereits konkrete Maßnahmen: So wurden mit zahlreichen mittel- und osteuropäischen Staaten moderne, verkehrsträgerübergreifende bilaterale Güterverkehrsabkommen geschlossen, die neben einem umfangreichen Maßnahmenkatalog zur Förderung des Schienen- und des kombinierten Verkehrs (wie z.B. Befohnungskontingente für die Benutzung der RoLa) im Hinblick auf die Verbesserung der technischen Sicherheits- und Umweltstandards der mittel- und osteuropäischen Kraftfahrzeuge insbesondere auch eine Bindung der Genehmigungen an den Einsatz von lärm- und schadstoffarmen "sicheren Fahrzeugen" vorsehen.'

Auch auf multinationaler Ebene wurden entsprechende Maßnahmen gesetzt, um eine umweltschonende Bewältigung des Güterverkehrs zu gewährleisten: So wurden z.B. im Rahmen der Europäischen Verkehrsministerkonferenz CEMT die für Österreich gültigen Genehmigungen an die Erfüllung strenger Lärm- und Emmissionstandards (sogenannte "green loffies") gebunden. In einem zweiten Schritt wurden diese Kriterien durch die Definition eines sog. greener und safe lorry und safe lony nunmehr wesentlich verschärft.

Hierbei handelt es sich um einen Lkw, der nicht nur noch strengere Emissionsstandards erfüllen muß, sondern zusätzlich noch einen Mindestkatalog an technischen Sicherheitsstandards (wie z.B.

Mindestreifenprofil, Unterfahrschutz, Tachograph, Geschwindigkeitsbegrenzer, ABS, regelmäßige technische Kontrolle). Darüber hinaus wurde bereits 1993 auf österreichische Initiative die Zentraleuropäische Verkehrsministerkonferenz ZEK geschaffen, deren zentrales Ziel die Harmonisierung der Verkehrsvorschriften Kroatiens, der Slowakei, Sloweniens, Tschechiens, Ungarns und Österreichs auf hohem Niveau im Bereich der Straßenverkehrssicherheit und des Umweltschutzes sowie im Schienen- und im kombinierten Verkehr ist. Im Rahmen der Zentraleuropäischen Verkehrsministerkonferenz wurden bereits folgende Grundsatzdokumente beschlossen, die einen gemeinsamen Rahmen für die Verkehrspolitiken in dieser Region festlegen: das Vienna Paper für den Verkehrsinfrastrukturbereich, das Sopron Paper im Bereich der Harmonisierung der Verkehrspolitiken, das Brijuni Paper für den kombinierten Verkehr die Erklärung von Bratislava (September 1994) und die Erklärung von Bled (Oktober 1995).

Außerdem wurde durch die Übernahme der Bestimmungen des Transitvertrages in das Protokoll Nr. 9 des Beitrittsvertrages Österreichs zur EU sichergestellt, daß die von Lastkraftwagen aus der Gemeinschaft im Transitverkehr durch Österreich hervorgerufenen Schadstoffbelastungen bis zum Ende des Jahres 2003 um 600/o reduziert werden.

Zu den Fragen 2, 3 und 4:

"Wie beurteilen Sie die Einführung eines generellen Überholverbotes für Lastkraftwagen auf Autobahnen, um dem Personenverkehr einen erhöhten Sicherheitsstandard zu gewährleisten?

Können Sie sich auf stark befahrenen Autobahnteilstücken ein streckenweises Überholverbot für Lastkraftwagen vorstellen?

Welche kurzfristigen Möglichkeiten sehen Sie, das erhebliche Unfallrisiko auf starkbefahrenen Autobahnteilstücken, wie z.B. die West-Autobahn im Großraum St Pölten, welche auch durch den vermehrten Güterverkehr mit Lastkraftwagen erhöht wurde, zu „reduzieren?“

Generell ist anzumerken, daß Verordnungen aufgrund der StVO und somit auch überholverbote für Lkw, um rechtmäßig zu sein, insbesondere sachlich gerechtfertigt sein müssen. Hierzu bedarf es daher in jedem Einzelfall der Durchführung eines entsprechenden Ermittlungsverfahrens.

Grundsätzlich erscheint die Einführung eines Überholverbotes für Lastkraftwagen insbesondere dort vorrangig, wo sich gehäuft Unfälle mit Lkw-Beteiligung ereignen. Ich darf Ihnen mitteilen, daß ich bereits die Experten meines Ressorts beauftragt habe, ein diesbezügliches umfassendes Ermittlungsverfahren durchzufahren und u.a. insbesondere zu prüfen, auf weichen Autobahnteilstücken sich diese Unfallhäufungspunkte befinden, die ein 1) Überholverbot für schwerere Lkw im Hinblick auf eine Reduzierung des Unfallrisikos notwendig machen. Diese Oberprüfungen haben ergeben, daß derartige Unfallhäufungspunkte u.a. auf Steigungsstrecken auftreten, da es hier:- bedingt durch die geringen Kraftreserven voll beladener Lastkraftwagen oft zu lang andauernden Überholmanöver von Lkw und damit im Zusammenhang stehenden Streifkollisionen zwischen Pkw kommt, Auch in der Nähe von Ballungszentren, wie z.B. im Großraum Linz, besteht aufgrund der hohen Verkehrsdichte ein erhöhtes Unfallrisiko. Ich kann Ihnen versichern, daß nach Abschluß der erforderlichen Verfahren die entsprechenden Verordnungen erlassen werden.

Zu Frage 5:

"Weiche Voraussetzungen müßten geschaffen werden, um eine genauere Geschwindigkeitskontrolle bei Lastkraftwagen auf Autobahnen vollziehen zu können?"

Die bestehende Rechtslage bietet eine ausreichende Striche Grundlage für die Überwachung der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Es ist daher Aufgabe der Exekutive, im Rahmen der zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen Möglichkeiten die Einhaltung dieser Bestimmungen durch Lastkraftwagen verstärkt zu überprüfen.

Wesentlich erleichtert werden kann die Kontrolle der Fahrgeschwindigkeiten von Lastkraftwagen durch die im Rahmen der Europäischen Union geplante Einführung manipulationssicherer elektronischer Fahrtenschreiber.

Zu Frage 6:

"Wie sehen Sie in Hinsicht einer zukunftsorientierten Verkehrspolitik die Forderung, zweispurige von Lastkraftwagen stark frequentierte Autobahnteilstücke durch den Bau von einer dritten Fahrspur zu entlasten?"

Aus Verkehrspolitischer Sicht lehne ich diese Forderung ab, da Österreich beriets über ein gut ausgebautes hochrangiges Straßennetz verfügt und ich der Meinung bin, daß auf die steigende Verkehrsnachfrage und die zunehmenden Belastungen nicht mit einem immer weiteren Ausbau der entsprechenden Straßeninfrastruktur reagiert werden darf. Im Hinblick auf eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik müssen vielmehr Maßnahmen gesetzt werden, die den ökologischen Anforderungen an ein für Mensch und Umwelt langfristig verträgliches Verkehrssystem Rechnung tragen und dabei vor allem auch regionale Besonderheiten berücksichtigen. Zu diesen Maßnahmen gehören u.a. die Verbesserung der Wettbewerbssituation der umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene, Schiffahrt und kombinierter Verkehr, um eine möglichst weitgehende Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene und die Schiffahrt und damit eine Reduzierung der vom Straßenverkehr hervorgerufenen Belastungen zu ermöglichen, die schrittweise Herstellung der "Kostenwahrheit" im Straßenverkehr, insbesondere im Straßengüterverkehr, durch die Anpassung der Mauten und Straßenbenützungsgebühren an die tatsächlich verursachten Kosten, das sind sowohl die Infrastrukturkosten als auch die externen Unfallfolge-, Stau- und Umweltkosten, die Vermeidung von 'unnotwendigen' Verkehren wie Leerfahrten oder schlecht ausgelastete Fahrten durch eine Verbesserung der Transportlogistik etc.

Im Zusammenhang mit dieser Frage ist auch darauf hinzuweisen, daß gemäß der grundsätzlichen Position der österreichischen Bundesregierung keine neuen grenzüberschreitenden Transithochleistungsstraßen auf österreichischem Territorium errichtet werden sollen und der Entwicklung der umweltfreundlichen Verkehrsträger Priorität zuzuordnen ist.

Im übrigen möchte ich darauf hinweisen, daß für Angelegenheiten des Straßenbaus grundsätzlich der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten zuständig ist.