

6054/AB XX.GP

Auf die schriftliche Anfrage der Abgeordneten Dr. Günther Kräuter und Kollegen vom 1.6.1999, Nr. 6366/J, betreffend Finanzierung und Erhaltung von Forstwegen, beehe ich mich folgendes mitzuteilen:

Zunächst muss einmal berichtigt werden, dass es in Österreich nicht wie in der Anfrage aus - geführt 130.000 km Forststraßen gibt, sondern laut Forstinventur 1992/96 lediglich 84.600 km. Diese Forststraßen dürfen gemäß § 33 Abs. 3 Forstgesetz 1975 ohne Zustimmung des Waldeigentümers nicht befahren werden.

Zu Frage 1:

Gemäß der Richtlinie für die Förderung forstlicher Maßnahmen aus Bundesmitteln, Zl. 51 .820/01 -VA3/99, können bis zu 45 % der förderbaren Projektkosten gefördert werden.

In den letzten 10 Jahren wurden für die Errichtung von Forststraßen Förderungsmittel in der Höhe von durchschnittlich S 52,277.000,-- pro Jahr zur Verfügung gestellt.
Die Forstwegeerhaltung wird ausnahmslos nicht gefördert.

Zu Frage 2:

Das Bundesland Steiermark verfügt nicht über ein Forstwegenetz von über 40.000 km sondern lediglich über 32.200 km (laut Forstinventur 1992/96).

In den letzten 10 Jahren wurden dem Bundesland Steiermark für die Errichtung von Forststraßen Förderungsmittel in der Höhe von durchschnittlich S 16,581.000,-- pro Jahr zur Verfügung gestellt.

Zu den Fragen 3 und 4:

Über die Erschließung der Forstverwaltungen Liechtenstein durch Forststraßen können aus Datenschutzgründen keine Angaben gemacht werden, da es sich bei Forststraßen um nicht-öffentliche Straßen handelt, die Teil des Waldbodens sind.

Da es sich bei der Förderung der Forstwegeerrichtung um eine einzelbetriebliche Fördungsmaßnahme handelt, kann auch über die Höhe dieser öffentlichen Förderung aus Gründen des Datenschutzes keine Auskunft gegeben werden.

Die Forstwegeerhaltung wird auch hier ausnahmslos nicht gefördert.

Zu Frage 5:

Die Ziele der forstlichen Förderung sind im Forstgesetz 1975 verankert.

Die Verwirklichung dieser im öffentlichen Interesse gelegenen Ziele liegt im Nutzen und vitalen Interesse der Allgemeinheit, nämlich

- die Erhaltung und Verbesserung der Schutz-, Wohlfahrts- und Erholungswirkung des Waldes,
- die Verbesserung der Nutznutzung, und zwar der Betriebsstruktur, der Produktivität und Produktionskraft der Forstwirtschaft zur Sicherstellung der Holzversorgung und Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Forstwirtschaft.

Die Erreichung dieser Ziele setzt natürlich das Vorhandensein entsprechender betrieblicher Einrichtungen und Anlagen - ausschließlich als solche sind Forststraßen definiert und auch ausgestattet - voraus.

Forststraßen sind keine Verkehrsflächen im üblichen Sinne. Hierbei handelt es sich um forstliche Betriebsflächen mit wichtigen Funktionen, z.B. Transport, Arbeitsplatz, Lager- und Verladeplatz. Als forstliche Betriebsflächen können Forststraßen vorübergehend unpassierbar sein, weil dort Teilarbeiten der Holzernte wie Rückung, Lagerung, Sortierung, etc. stattfindet. Im Interesse der Radfahrer sind daher bei Holzerntearbeiten, die das ganze Jahr über durchgeführt werden müssen, entsprechende Vorsichtsmaßnahmen zu setzen, um Gefährdungen zu vermeiden.

Zu Frage 6:

Ich unterstütze das Anliegen der Radfahre rinnen und Radfahrer sowie der Tourismuswirtschaft nach einer Freigabe von Forststraßen, soweit es den berechtigten Interessen, insbesondere den Sicherheitsinteressen der Waldeigentümer und der Radfahrer, gerecht wird.

In diesem Sinne wurde schon vor Jahren auf meine Initiative hin das sogenannte „Vertragsmodell“ für das Radfahren auf Forststraßen entwickelt. Danach soll - anknüpfend an die geltende Rechtslage, wonach das Radfahren auf Forststraßen mit Zustimmung des Waldeigentümers zulässig ist - die Freigabe von Forststraßen für das Radfahren in vertraglichen Benützungsbereinkommen zwischen den Waldeigentümern einerseits und an der Schaffung von Radrouten interessierten Institutionen und Gebietskörperschaften andererseits (z.B. Tourismusverbänden oder Gemeinden) erfolgen.

Dies bietet den entscheidenden Vorteil, die Fragen der Haftung des Wegehalters und allfälliger Entschädigungen für zusätzliche Kosten und Aufwendungen des Waldeigentümers einer einvernehmlichen, auf die jeweiligen regionalen Verhältnisse und Besonderheiten Bedacht nehmenden Lösung zuzuführen.

Andererseits darf nicht übersehen werden, dass auf diesem Wege eine unbedingt anzustrebende sinnvolle Konzentration des Radsportes erreicht werden kann. Dabei gilt es, das Radfahren im Interesse der Sicherheit der Radfahrer selbst auf dafür geeignete Routen sicherzustellen.

Gerade die Frage der Sicherheit der verschiedenen Forststraßenbenutzer ist von entscheidender Bedeutung. Ziel einer verantwortungsbewussten Politik und Problemlösung muß es sein, jedwede Gefährdung oder gar Schädigung von Leib oder Leben der Forststraßenbenutzer zu verhindern.

Aus all diesen Gründen halte ich eine gesetzliche und damit generelle Öffnung von Forststraßen nicht geeignet, das Problem des Radfahrens einer ausgewogenen, den Interessen aller Beteiligter gerecht werdenden Lösung zuzuführen.