



Hubert Gorbach
Radetzkystraße 2, A-1030 Wien
Telefon +43 (1) 711 62-8000
Teletax +43 (1) 713 76 76
hubert.gorbach@bmvit.gv.at

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

GZ. 11500/24-CS3/03

XXII. GP.-NR

587/AB

2003 -08- 21

Der Bundesminister

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

zu 682/J

Parlament
1017 Wien

Wien, 14.8.2003

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 682/J-NR/2003 betreffend Gefährdung der Verkehrssicherheit durch Umgehung der LKW-Gewichtslimite für Holztransporte, die die Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde am 10. Juli 2003 an mich gerichtet haben, beeche ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Was war der Anlass für die von Ihnen im Parlament berichtete Befreiung von Holz-/Rundholztransporten vom geltenden LKW-Gewichtslimit?

Antwort:

Es erfolgte keine generelle Befreiung der Holztransporte vom geltenden Gewichtslimit, sondern es wurde lediglich die Möglichkeit eröffnet, Ausnahmebewilligungen für solche Transporte zu erteilen.

Der Anlass waren langjährige Forderungen der Holzwirtschaft, die besonderen Umstände beim Transport von Rundholz aus dem Wald entsprechend zu berücksichtigen. Einerseits muss das Holz rasch aus dem Wald herausgebracht werden, um Schädigungen zu vermeiden, andererseits sind die entsprechenden Forstwege aufgrund der Witterungseinflüsse nicht ständig benützbar.

Frage 2:

In welcher Form ist die Befreiung im einzelnen erfolgt? Wir ersuchen um Übermittlung des Wortlauts des entsprechenden Vorstoßes Ihres Ressorts.

Antwort:

Aufgrund der kraftfahrrechtlichen Bestimmungen können die Landeshauptmänner Ausnahmen unter anderem von den geltenden Gewichtsgrenzen zum Zwecke der Erprobung oder für die Beförderung unteilbarer Güter oder wenn andere besondere Gegebenheiten vorliegen, unter denen diese Fahrzeuge verwendet werden, erteilen.

GZ. 11500/24-CS3/03



Mit einem Erlass an die Landeshauptmänner vom 25. Mai 2000 wurde klargestellt, dass es angesichts der beim Transport von Rundholz aus dem Wald gegebenen besonderen Umstände durchaus gerechtfertigt ist, diese Transporte unter den Ausnahmebewilligungstatbestand „andere besondere Gegebenheiten, unter denen diese Fahrzeuge verwendet werden“ zu subsumieren.

Im Übrigen ist dies auch vor diesem Erlass bereits häufig erfolgt, so wurden z.B. stets Ausnahmebewilligungen bei drohendem Borkenkäferbefall erteilt.

Fragen 3, 4 und 5:

Welche Abklärungen hinsichtlich der Auswirkungen dieser Maßnahme auf die Verkehrssicherheit wurden a) von Ihrem Ressort, b) von anderen Stellen/Einrichtungen in Österreich unternommen und was waren im einzelnen die Ergebnisse?

Welche Mehrkosten kommen auf Bund/ASFINAG, Länder und Gemeinden durch die Maßnahme zu?

Welche Abklärungen hinsichtlich der Mehrkosten durch diese Maßnahme für die SteuerzahlerInnen bzw. sonstigen StraßenbenutzerInnen durch die stärkere Straßenabnutzung wurden a) von Ihrem Ressort, b) von anderen Stellen/Einrichtungen in Österreich unternommen und was waren im einzelnen die Ergebnisse?

Antwort:

Von meinem Ressort wurden keinerlei Abklärungen im Hinblick auf Straßenabnutzungen vorgenommen, da lediglich klargestellt worden ist, dass die Möglichkeit zur Erteilung von Ausnahmegenehmigungen gegeben ist. Im Zuge eines konkreten Verfahrens auf Ausnahmegenehmigung hat der Landeshauptmann auch die Straßenverwaltungen zu hören.

Frage 6:

Ist diese Maßnahme ein Ergebnis der Arbeit der "LKW-Arbeitsgruppe", und wenn nein, in welcher Form wird dieses Thema Eingang in die Arbeit dieser Arbeitsgruppe finden?

Antwort:

Diese Maßnahme war kein Ergebnis der LKW-Arbeitsgruppe.

Dieses Thema wird wohl nicht Eingang in diese Arbeitsgruppe finden, da die Gesetzeslage mittlerweile geändert worden ist und das Gewichtslimit von 44 t für Rundholztransporte aus dem Wald im § 4 Abs. 7a KFG 1967 verankert worden ist.

GZ. 11500/24-CS3/03

**Frage 7:**

Würden Sie Ihre diesbezügliche Bemerkung aus dem parlamentarischen Verkehrsausschuss bestätigen, dass sie aus wirtschaftlichen Überlegungen voll zu dieser Maßnahme stehen, Ihnen also wirtschaftliche Aspekte einer Branche wichtiger als die Verkehrssicherheit sind?

Antwort:

Durch diese Maßnahme wurde die Verkehrssicherheit nicht gefährdet. Der Landeshauptmann hatte im Verfahren auf Erteilung einer Ausnahmebewilligung auch Belange der Verkehrssicherheit mitzuprägen und zu beurteilen.

Frage 8:

Wie wird im einzelnen im Sinne der Verkehrssicherheit vorgegangen, falls ein überladenes Kfz mit entsprechender Ladung einer Kontrolle unterzogen wird?

Antwort:

Aufgrund der kraftfahrrechtlichen Bestimmungen wird die Verkehrssicherheit bei einer Überschreitung des jeweiligen höchsten zulässigen Gesamtgewichtes oder der gesetzlich zulässigen Grenzwerte im Ausmaß von mehr als 2 % gefährdet. Wird eine solche Überladung festgestellt, so wird die Weiterfahrt unterbunden und die Überlast muss abgeladen werden.

Frage 9:

Welchen Einfluss hat die "Spezialbehandlung" von Holztransporten für die Konkurrenzfähigkeit der Schiene, die dank neuartiger Kombiverkehrsbehälter bei gerechten Rahmenbedingungen durchaus auch auf kürzeren Strecken gegeben wäre?

Antwort:

Die Konkurrenzfähigkeit der Schiene sollte durch die „Spezialbehandlung“ von Holztransporten nicht beeinträchtigt werden. Die seinerzeitige Ausnahmebewilligung war nur für den Transport von Rundholz aus dem Wald zu einem nächst- bzw. nahegelegenen Verarbeitungsbetrieb oder einem Bahnhof zu erteilen. Dabei durfte eine Strecke im Umkreis von 65 km auf Straßen mit öffentlichen Verkehr nicht überschritten werden. Der Wunsch nach einer solchen Regelung im Hinblick auf eine bessere Auslastung der Waggons kam auch von Seiten der ÖBB.

Frage 10:

Wann werden Sie die Befreiung von Holztransporten vom geltenden LKW-Gewichtslimit zurücknehmen?

Antwort:

Der Erlass betreffend die mögliche Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für Rundholztransporte muss nicht zurückgenommen werden, da er mittlerweile obsolet ist. Mit einem Abänderungsantrag für die 2. Lesung zur 22. KFG-Novelle im Plenum des Nationalrates wurde mittlerweile für Rundholztransporte aus dem Wald bis zum nächstgelegenen technisch geeigneten

GZ. 11500/24-CS3/03



Verladebahnhof oder Verarbeitungsbetrieb, höchstens jedoch 100 km Luftlinie, das Gewichtslimit auf 44 t erhöht. Diese Regelung ist aber beschränkt auf Fahrzeugkombinationen mit zumindest 6 Achsen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized 'H' or a similar letter.