

XXII. GP-NR**682 J****2003 -07- 10****ANFRAGE**

der Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Gefährdung der Verkehrssicherheit durch Umgehung der LKW-Gewichtslimite für Holztransporte

Wie jüngst im Rahmen der parlamentarischen Verkehrsdebatten von BM Gorbach erwähnt wurde, hat der Verkehrsminister bzw. sein Ressort Holz- bzw. Rundholztransporten eine Art genereller Freistellung von vom geltenden Gewichtslimit von maximal 40 Tonnen für LKW auf Österreichs Straßen gewährt. Dies ist ein weiterer und wesentlicher Schritt zur Durchlöcherung des 40-Tonnen-Limits neben den großzügigen Ausnahmen etwa für den Vor- und Nachlauf zum Kombiverkehr über weite Strecken und somit eine Vorleistung für die von EU-Seite immer wieder betriebenen Versuche, eine Anhebung des Gewichtslimits durchzusetzen.

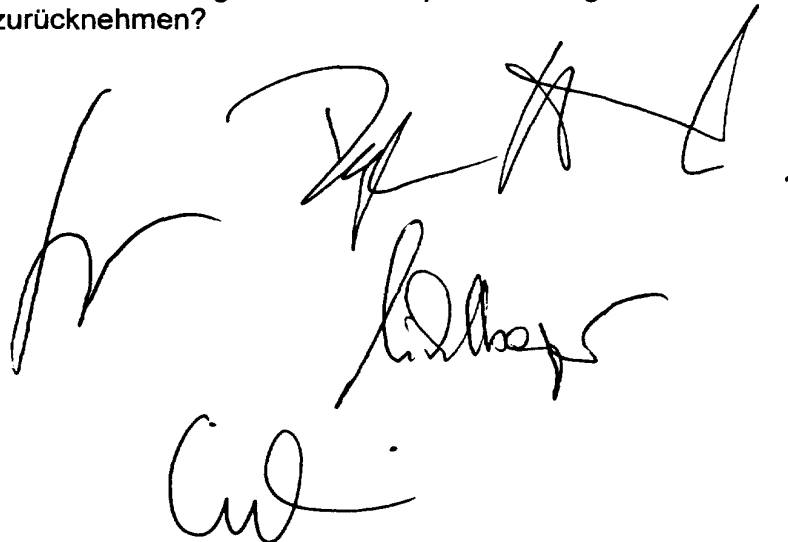
Die Quasi-Freistellung von Holztransporten ist ein im Sinne der Verkehrssicherheit und im Sinne der von den SteuerzahlerInnen finanzierten Erhaltung der Straßen völlig unverständlicher Schritt. Gerade die zum Holztransport eingesetzten Fahrzeuge sind durch den Abtransport über Forstwege und Nebenstraßen ohnedies überproportionalen Beanspruchungen ausgesetzt. Und sie sind selbstverständlich nicht für den Dauerbetrieb mit Überladungen im zweistelligen Tonnenbereich ausgelegt. Zudem steigen aufgrund des Konzentrationsprozesses in der Holzverarbeitung die im öffentlichen Straßennetz zurückzulegenden Distanzen zu den Abnehmern, sodaß auch das Risiko für andere Verkehrsbeteiligten steigt. Erst Ende Juni gab es in diesem Zusammenhang beispielsweise auf der Salzburger Tauernautobahn einen schweren Zwischenfall, bei dem Überladung, schlechter Fahrzeugzustand und mangelhafte Sicherung der Rundholzladung nur durch Glück keine Opfer unter unbeteiligten Dritten gefordert hat.

Neben der Verkehrssicherheit leiden aber auch die öffentlichen Budgets und damit die SteuerzahlerInnen unter dieser nur mit Branchenlobbyismus erklärbaren verkehrspolitischen Fehlleistung. Bekanntlich nimmt das Ausmaß der Straßenabnutzung hochprogressiv mit der Achslast zu, die gravierenden Kostenfolgen regelmäßiger Überladung und ihrer mangelnden Ahndung ist spätestens seit dem diesbezüglichen Rechnungshofbericht über die Brennerautobahn klar und unmissverständlich dokumentiert. Im vorliegenden Fall werden zudem durch einen falschen Schritt auf Bundesebene Mehrkosten überwiegend im Landes- und Gemeindestraßennetz ausgelöst, denjenigen Netzteilen, wo die Kostendeckung ohnedies mit Abstand am geringsten ist.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Was war der Anlaß für die von Ihnen im Parlament berichtete Befreiung von Holz-/Rundholztransporten vom geltenden LKW-Gewichtslimit?
2. In welcher Form ist die Befreiung im einzelnen erfolgt? Wir ersuchen um Übermittlung des Wortlauts des entsprechenden Vorstoßes Ihres Ressorts.
3. 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?
4. Welche Mehrkosten kommen auf Bund/ASFINAG, Länder und Gemeinden durch die Maßnahme zu?
5. 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?
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?
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?
8. Wie wird im einzelnen im Sinne der Verkehrssicherheit vorgegangen, falls ein überladenes Kfz mit entsprechender Ladung einer Kontrolle unterzogen wird?
9. Welchen Einfluß hat die "Spezialbehandlung" von Holztransporten für die Konkurrenzfähigkeit der Schiene, die dank neuartiger Kombiverkehrsbehälter bei gerechten Rahmendbedingungen durchaus auch auf kürzeren Strecken gegeben wäre?
10. Wann werden Sie die Befreiung von Holztransporten vom geltenden LKW-Gewichtslimit zurücknehmen?

The image shows three handwritten signatures in black ink. The top signature is the most prominent and appears to be 'H. ...'. Below it are two other signatures, one of which is partially obscured by the first. The bottom signature is a simple, cursive 'W'.