

Anfrage

der Abgeordneten Alois Stöger, Genossinnen und Genossen

an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

betreffend

Sondertransporte

Bei Österreich (auf festgelegten hochrangigen Straßen) transitierenden Schwerguttransporten (Sondertransporten) besteht die Verpflichtung – bei Erfüllung bestimmter Parameter (Gesamtgewicht höher als 160 t, oder Gesamthöhe mehr als 4,5 m oder Gesamtbreite beträgt mehr als 5,6 m) – diese mit dem Binnenschiff durchzuführen. Es sei denn, der Aufwand für den Binnenschifftransport ist unverhältnismäßig hoch.

Da die Verpflichtung zur Verlagerung mittels Erlass festgelegt wurde, stellen die unterfertigten Abgeordneten folgende

Anfrage

1. Warum muss eine Prüfung der Nutzbarkeit der Binnenschifffahrt für Sondertransporte auch dann erfolgen, wenn nur ein kurzes Teilstück auf Straßen im österreichischen Donaukorridor zurückgelegt wird und dadurch die Verlagerung auf das Binnenschiff von vornherein unrealistisch ist? Beispiel: Ein Transport Deutschland – Slowenien transitiert Österreich auf der A8 und A9. Trotzdem muss der Binnenschifftransport geprüft werden, obwohl es aufgrund des Verlaufs des Wasserweges Donau unrealistisch ist, dass eine Verlagerung auf das Binnenschiff einzel- wie gesamtwirtschaftlich sinnvoll ist. Ebenso, wenn ein Transport von Italien nach Ungarn erfolgt und in Österreich die Straßen A2, S1 und A4 genutzt werden. Auch für diesen Transport ist eine Verlagerung auf das Binnenschiff unrealistisch.
2. Derzeit besteht eine Prüfpflicht zur Verwendung des Binnenschiffes auch dann, wenn nur ein Übertritt in das oder aus dem Bundesgebiet über einen im Donaukorridor gelegenen Grenzübergang erfolgt. Warum ist die Prüfpflicht der Verlagerungsfähigkeit auf das Binnenschiff nicht auf jene Transportfälle beschränkt, bei denen sowohl die Einfahrt als auch die Ausfahrt über (zu definierende) Grenzübergänge im Donaukorridor erfolgt?

3. Ohne die Festlegung, ob die Umladungen zur Vermeidung eines unimodalen Straßentransits in außerhalb Österreichs gelegenen Donauhäfen erfolgen müssen, oder auch in den in Österreich gelegenen Umschlagpunkten Straße/Schiff erfolgen dürfen, entstehen große Rechtsunsicherheiten. Warum wird im Erlass keine explizite Festlegung getroffen, ob die Umladungen in außerhalb Österreichs gelegenen Donauhäfen zu erfolgen haben?
4. Von wie vielen durch den „Erlass Sondertransporte“ bedingten Verlagerungen von der Straße auf das Binnenschiff wurde vor der Inkraftsetzung des Erlasses ausgegangen?
5. Wer hat diese Abschätzung (Frage 4) vorgenommen?
6. Die Erteilung der Ausnahmegewilligungen für Sondertransporte fällt in die Kompetenz der Bundesländer. Verfügen Sie über Rückmeldungen aus den Bundesländern, wie viele Schwerguttransporte tatsächlich zwischen 1. Jänner 2022 und 30. Juni 2022 aufgrund des „Erlasses Sondertransporte“, auf Binnenschiffe verlagert wurden?
7. Bitte um Aufschlüsselung der Verlagerungen pro Bundesland, sollten sie über Rückmeldungen verfügen.
8. Verfügen Sie über Abschätzungen, wie viele Österreich transitierende Schwertransporte, die die Parameter
 - Gesamtgewicht höher als 160 t, oder
 - Gesamthöhe mehr als 4,5 m, oder
 - Gesamtbreite beträgt mehr als 5,6 mfür eine Verlagerung auf das Binnenschiff erfüllen würden, in den Jahren 2020 und 2021 im gesamten Bundesgebiet durchgeführt wurden?


Stöckl


Schroll


Herr


Erasim


Keck

