



Dipl.-Ing. Clemens Neuber

Zivilingenieur für Forst- und Holzwirtschaft
Mediator für Planung, Bau und Umwelt

Wie kommt der LKW in den Wald zum Holz?

Ein Schlägerungsunternehmer vereinbart mit dem Waldbesitzer A eine Nutzung. In einer Nebenabrede vereinbaren sie, dass der Schlägerungsunternehmer auch für die Organisation der Abfuhr sorgt, weil der Waldbesitzer A dazu keine Zeit hat.

Die Arbeiter beginnen die Arbeit, der Weg füllt sich mit Holz und ein Mitarbeiter des Schlägerungsunternehmers beauftragt den üblichen LKW-Fahrer mittels Handy das Holz zur Säge zu führen.

Der LKW kann nicht sofort kommen, die Forstarbeiter können nicht weiterarbeiten und verlassen den Nutzungsort.

Es beginnt zu regnen. Ein anderer Waldeigentümer B fährt zur Jagd und schließt den Schranken ab weil er Ruhe im Revier haben möchte.

Dem LKW-Fahrer gelingt es doch noch vor Einbruch der Dunkelheit die Abfuhr zu beginnen, und er steht vor der versperrten Schranke. Ihm war das nicht bekannt, dass sich hier eine Schranke befindet. Ansprechpartner ist keiner ausfindig zu machen, trotz mehrmaligen Versuchs mit dem Handy – er befindet sich gerade im Funkschatten. Die Zeit läuft, er entschließt sich die Schranke aufzubrechen. Als nächstes verirrt er sich im Wegenetz und belädt seinen LKW mit dem falschen Rundholz, von Waldbesitzer C. Beim Abtransport hinterlässt er tiefe Spurrinnen. Der Waldbesitzer B sieht nach seiner Pirsch die aufgebrochene Schranke und wartet auf den Übeltäter. Er stellt den LKW-Fahrer zur Rede, und setzt durch, dass er das Holz an Ort und Stelle ablädt, um weiteren Schaden am Weg zu verhindern. Bei der Manipulation und Lagerung werden Bäume des Waldbesitzers D beschädigt.

Tatbestand: Besitzstörung, Beschädigung von fremdem Eigentum, Diebstahl von Rundholz. Die Auseinandersetzung hätte aber auch bis zur Körperverletzung gehen können.

In diesem Beispiel ist nur die Häufung der Probleme extrem geschildert. Die Einzelheiten kommen in Österreich täglich vor. Vor diesem Hintergrund ist es nicht mehr nötig über Logistiksysteme zu sprechen, die mit den Mitteln der modernen Kommunikationstechnik (Internet, SMS) und Orientierungstechnik (GPS), die Holzflusssteuerung übernehmen. Es mangelt an der Organisation und der ordentlichen Auftragsabwicklung. Es mangelt aber auch an der generellen Information über die Regeln, Zuständigkeiten und Entscheidungskompetenzen bei der Wegbenützung!

Dieser Informations- und Regelungsnotstand ist aber in Österreich die Regel. Das System funktioniert derzeit nur noch, weil immer noch persönliche Ansprechpartner vorhanden sind, die LKW-Fahrer meist über Ortskunde verfügen, unterstützende Bauern, Waldbesitzer und Förster vorhanden sind, die mit dem System aufgewachsen sind.

Wir befinden uns jedoch in einer Zeit des Umbruchs. Die Bauern arbeiten auswärts, die Waldeigentümer gehen andernorts anderen Berufen nach, das Personal in den Forstbetrieben wird immer weniger, die Waldarbeit wird immer umfassender ausgelagert an Forstunternehmer.

Diese Fremdbeauftragung bedarf aber genauer Regeln. Regeln über die Bedingungen der Wegbenutzung, Kenntnis über Entscheidungsträger, Klarheit über Besitzverhältnisse und Rechte. Regeln die in den jeweiligen Arbeits- Transport- und Kaufverträgen ihren Niederschlag finden müssen.

Das österreichische Forstwegenetz im Ausmaß von rund 300000 km ist in den letzten 50 Jahren organisch gewachsen. Auf rund 60% sind Vereinbarungen zwischen Grundeigentümern und Gemeinden erforderlich um einen reibungslosen Betrieb zu gewährleisten.

öffentlich				
unbefestigt	7 200	± 700	2%	
Packlage	12 600	± 900	4%	
Asphalt etc	30 100	± 1 300	10%	
Gesamt	49 800	± 1 800	16%	
gemeinschaftlich				
unbefestigt	75 700	± 2 700	25%	
Packlage	41 100	± 1 800	14%	
Asphalt etc	4 500	± 500	2%	
Gesamt	121 300	± 3 500	41%	57%
privat				
unbefestigt	66 700	± 2 500	23%	
Packlage	57 200	± 2 200	19%	
Asphalt etc	2 300	± 400	1%	
Gesamt	126 200	± 3 600	43%	
ÖWI 1992/96 FORSTWEGE - GESAMTLÄNGE in km Befestigung - Nutzungsrecht Ertragswald Bund				

Erschwerend wirkt, dass gemeinschaftliche Forststrassen nach unterschiedlichen Rechtsnormen gebaut wurden.

Somit ist es fast die Regel, dass man auf einem Straßenzug mit mehreren Rechtsformen (Privatwege, Gemeinschaftswege, Öffentliche Wege) zu tun hat, die nach unterschiedlichen Rechtsnormen (Landesstrassengesetze, Güter- und Seilwegegesetz, Forstrechtsbereinigungsgesetz, Forstgesetz 1975) errichtet, erhalten und verwaltet werden. Eine diesbezügliche Statistik wird bundesweit nicht geführt.

Gar nicht selten liegen nur mündliche Vereinbarungen vor oder die schriftlichen Vereinbarungen sind unklar formuliert. Sehr oft wurden geänderte Besitzverhältnisse und veränderte Nutzungsverhältnisse wie Vergrößerung der Vorteilsflächen, die jagdliche Nutzung oder außerforstliche Nutzung (Hüttenbetrieb, touristische

Nutzungen, Eigenheime von weichen Erben etc.) in den Statuten nicht nachvollzogen. Die letzte Vollversammlung kann bereits viele Jahre zurückliegen und der Obmann nicht mehr am Leben sein. Durch Streitigkeiten im Laufe der Zeit kann jegliche Gesprächsbasis verloren gegangen sein. Und das bei steigenden Haftungsansprüchen und Schadenersatzforderungen.

In Zukunft wird die Lieferparität „ab LKW-befahrbar Forststrasse“ zugunsten von „Kauf am Stock“ oder „Lieferung frei Werk“ zurückgehen, da nur so ein reibungsloser Informationsfluss und somit Holzfluss möglich ist. In beiden Fällen werden die Transportleistungen von externen Dienstleistern erbracht werden, die sich auf Logistiklösungen stützen müssen. Eine standardisierte Beauftragung und das Finden des Holzes nach Zielkoordinaten, wie es in Logistiklösungen angestrebt wird, ist sicher unmöglich.

Es ist daher eine der wesentlichsten Voraussetzungen für Logistiklösungen, die rechtliche Basis für die gemeinschaftlichen Straßenzüge zu überprüfen und an die derzeitigen und zukünftigen Erfordernisse anzupassen.

Klare Wegestrukturen als forstpolitisches Ziel

Dazu gehört die Zusammenlegung von Weggemeinschaften zu sinnvollen Einheiten, die Schaffung transparenter Benutzungsregeln und klar definierter Ansprechpartner mit ausreichender Entscheidungsbefugnis.

In den meisten Fällen ist es lediglich erforderlich die bestehenden Weggenossenschaften auf den neuesten Stand zu bringen. Dazu gehört: Aufwecken, falls sie eingeschlafen sind; Überprüfen der Vorteilsflächen; Erstellung von neuen Mitgliederlisten. Die rechtlichen Voraussetzungen hierfür sind in den jeweiligen Gesetzen vorgegeben.

Schwieriger wird es, einzelne „Bedarfsgenossenschaften“ zusammenzuführen. Hier sind auch die Auswirkungen der zugrunde liegenden Rechtsnormen zu harmonisieren.

Auf alle Fälle kann es bei den erforderlichen Sitzungen heiß hergehen.

Neben dem technischen Fachwissen sind auch Fähigkeiten der Kommunikation mit den Beteiligten und Kenntnis über die Methoden bei der Konsensfindung wichtige Voraussetzungen für das Gelingen eines solchen Projekts.

Nun ist das Programm „Ländliche Entwicklung“ beschlossen. Auch in diesem ist die „Errichtung und Umbau von Forststraßen“ wieder ein Förderziel.

Es muss ein forstpolitisches Anliegen sein, die Wegestrukturen in Österreich an die Erfordernisse der Logistik anzupassen. Dazu ist es wichtig, dass die rechtliche Sanierung die Grundvoraussetzung für die Neuerrichtung und bauliche Sanierung dieser gemeinschaftlichen Wege und Straßenzüge ist. Außerdem wäre es wichtig dieses Programm ausreichend zu dotieren!

Friede und Klarheit ist ebenso wichtig wie die Beschotterung und die Wasserableitung!

Wenn die rechtliche Sanierung ein integrierter Bestandteil beim geförderten Umbau von Straßensystemen ist, ist ein wesentlicher Anreiz gegeben, dass man die Leute auf einen Tisch bringt. Und der zukünftigen Logistik ist geholfen.