



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

Pr.Zl. 5901/2-4-88

II-6977 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 713 75 07
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 73 78 76
DVR: 009 02 04

3169 IAB

1989 -03- 3 0

zu 3214 J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Klara Motter und Genossen vom 31. Jänner 1989,
Nr. 3214/J-NR/1989, Situation der Lastwagen-
chauffeure"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

"Halten Sie eine Verbesserung der Ausbildung der Lastwagen-
chauffeure für erforderlich?"

"Für welche Maßnahmen werden Sie sich beim zuständigen
Bundesminister einsetzen?"

Einleitend darf ich zu dieser Frage bemerken, daß die Realisierung eines Ausbildungsversuches für den Lehrberuf des Berufskraftfahrers durch die in meinem Ressort erarbeitete 11. KFG-Novelle, die im Sommer 1987 vom Nationalrat beschlossen wurde, ermöglicht wurde und daß Durchführungsbestimmungen dazu im Rahmen der 26. KDV-Novelle erlassen worden sind. Seitens des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wurden damit alle Maßnahmen getroffen, um die Ausbildung der Berufsfahrer zu verbessern.

Das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten hat bereits mit Verordnung vom 28. Juli 1987, BGBl.Nr. 396/1987, den Lehrberuf Berufskraftfahrer als Ausbildungsversuch mit Wirkung ab 1. September 1987 eingerichtet. Dieser Ausbildungsversuch verfolgt vornehmlich das Ziel, über einen längeren Zeitraum zu erproben, ob die beruflichen Fähigkeiten eines Berufskraftfahrers im Rahmen eines Lehrberufes erlangt werden können. In dieser Verordnung ist im Berufsbild auch vorgesehen, daß die Berufskraftfahrerlehrlinge im 3. Lehrjahr

- 2 -

Kenntnisse und praktische Fähigkeiten betreffend das Lenken von Lastkraftwagen und zwar auch von solchen über 3,5 t und von Sattelkraftfahrzeugen unter Beachtung der einschlägigen kraftfahrrechtlichen und verkehrsrechtlichen Bestimmungen erwerben. Darüber hinaus wurde im Berufsbild noch in einigen Positionen für vertiefende Kenntnisse und Fertigkeiten der Fahrpraxis vorgesorgt. Der Beginn des Lehrverhältnisses ist bis spätestens 1. September 1992 festgesetzt, das Ende des Ausbildungsversuches ist mit 31. Dezember 1995 vorgesehen. Es wird daher vom Ergebnis dieses Ausbildungsversuches abhängen, ob und in welcher Weise künftig die Ausbildung eines Lastkraftwagenchauffeurs zu gestalten sein wird.

Es gilt nun zunächst die Erfahrungen mit diesem Ausbildungsversuch abzuwarten, bevor weitergehende Maßnahmen diskutiert werden sollten.

Zu Frage 3:

"Welche Maßnahmen werden Sie setzen, um die Überprüfung der österreichischen Lastkraftwagen zu verbessern und so die Beanstandungen und Strafen im Ausland zu reduzieren?"

Dazu muß ich zunächst festhalten, daß sich aufgrund der einschlägigen internationalen Abkommen über den Straßenverkehr (Wiener Übereinkommen, Genfer Abkommen) die Bauartvorschriften nach dem Recht des Zulassungsstaates richten. Lastkraftwagen und Anhänger, die in Österreich zum Verkehr zugelassen sind, müssen daher den österreichischen Bauartvorschriften entsprechen. Lediglich auf ihre Verwendung im Ausland findet das ausländische Recht Anwendung (jeweils unterschiedliche Verhaltensvorschriften für den Lenker). Die Einhaltung der technischen Vorschriften wird im Rahmen der jährlichen Überprüfung der Fahrzeuge kontrolliert. Lastkraftwagen und Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t werden jährlich von der

- 3 -

Behörde vorgeladen und in weiterer Folge von einer Landesprüfstelle oder der Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge auf ihren technischen Zustand hin überprüft.

Diese Kontrollvorschriften erscheinen mir anhand der gegenwärtigen Randbedingungen sowohl zweckmäßig als auch durchaus ausreichend.

Was die in Ihrer Anfrage behaupteten Beanstandungen betrifft, darf ich darauf hinweisen, daß meinem Ressort jedenfalls solche oftmaligen Beanstandungen nicht bekannt geworden sind.

Bekannt sind lediglich Beanstandungen durch Kontrollorgane in der Bundesrepublik Deutschland, welche das Fehlen eines Kontrollgerätes zur Aufzeichnung der Arbeitszeit des Lenkers (Euro-Fahrtschreiber) in österreichischen Fahrzeugen bemängeln. Dazu muß ich aber feststellen, daß das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) aber nicht den zwingenden Einbau eines solchen Kontrollgerätes vorsieht. Anstelle eines solchen Gerätes kann auch ein persönliches Fahrtenbuch mitgeführt werden. Auf diesen Umstand habe ich die entsprechenden deutschen Dienststellen bereits mehrfach aufmerksam gemacht und mir wurde auch zugesichert, daß die kontrollierenden ausländischen Organe entsprechend informiert werden.

Seit der im Sommer 1988 in Kraft getretenen 12. KFG-Novelle müssen jedoch auch alle Österreichischen LKWs mit einem den Bestimmungen der BRD äquivalenten Fahrtenschreiber ausgerüstet sein. Im übrigen bin ich gerne bereit, konkreten Beanstandungen, die mir bekannt gemacht werden, im Einzelfall nachzugehen.

Wien, am 30. MÄRZ 1989

Der Bundesminister

