



II-4767 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

KARL BLECHA  
BUNDESMINISTER FÜR INNERES  
Zl. 36 520/2-I/7/88

Wien, am 6. Juli 1988

2107/AB

1988 -07- 11

zu 2265/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

Die von den Abgeordneten Mag. GEYER und Freunde am 27. Mai 1988 an mich gerichtete Anfrage Nr. 2265/J, betreffend den Ausbau der B 10, Autobahn-Transitverbindung in den Osten, beantworte ich wie folgt:

zu Frage 1:

Die Bundesgendarmerie ist im Einzugsbereich der B 10 sowohl was die technische Ausrüstung als auch was die fachliche Qualifikation der Beamten betrifft, durchaus in der Lage eine effiziente Kontrolle des Verkehrsaufkommens durchzuführen.

Für diese Maßnahmen sind im Burgenland in erster Linie die an der B 10 gelegenen Gendarmerieposten zuständig. Zusätzlich stehen bei den Verkehrsabteilungen der Landesgendarmeriekommanden Niederösterreich und Burgenland sowie der Bundespolizeidirektion Schwechat speziell geschulte Beamte zur Verfügung, die schwerpunktmäßig auch auf der B 10 eingesetzt werden.

Zur fachlichen Qualifikation ist zu bemerken, daß seitens meines Ressorts ein Ausbildungsschema praktiziert wird, durch welches u.a. auch die für den Einzugsbereich der B 10 zuständigen Beamten - auf der Grundschulung aufbauend - in den in Frage kommenden Spezialmaterien (z.B. Gefahrguttransporte) zunächst Grundkenntnisse erwerben und später in Fortbildungsseminaren laufend über neue Entwicklungen informiert werden.

Was die technische Ausrüstung anbelangt ist festzustellen, daß einerseits für den in Frage kommenden Bereich 25 Geschwindigkeitsmeßgeräte und sonstige technische Geräte, wie etwa Wiegeplatten, zur Verfügung stehen; an der Optimierung der technischen Geräte wird laufend ge-

- 2 -

arbeitet, weil sich auch die Kriterien der Gefahrgutbeförderung laufend verändern. Andererseits werden technische Kontrollen auch in Zusammenarbeit mit den Technikern der jeweiligen Landesregierung und der Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge - unter Einsatz eines mobilen technischen Prüfzuges - durchgeführt.

zu Frage 2:

Beim Grenzübergang Nickelsdorf ist die notwendige technische und personelle Ausstattung für Gewichtskontrollen gegeben, die von den Organen der Zollwache durchgeführt werden. Darüber hinaus führen die Beamten der Verkehrsabteilung Gewichtskontrollen mit mobilen Geräten im Rahmen der Verkehrsüberwachungspläne durch. Der Grenzübergang Klingenbach ist für den Schwerverkehr gesperrt.

Was die Frage der Erfahrung mit dem Problem der Überladung sowie der technischen Ausstattung bzw. der Übermüdung von Fahrern der Ost-Transittransporte betrifft, verweise ich auf meine Antworten zu den Punkten 2a bis 2c.

Die Unfallsituation im burgenländischen Bereich der B 10 innerhalb der vergangenen fünf Jahre stellt sich wie folgt dar:

Vom 1. Jänner 1983 bis 31. März 1988 ereigneten sich insgesamt - laut Statistik des Österr. Statistischen Zentralamtes - 263 Unfälle mit Personenschaden, an denen 476 Kraftfahrzeuge und Fußgänger beteiligt waren. Von den Beteiligten waren 99 (20,8%) Ausländer, davon 37 (7,7%) aus Ost- und Südosteuropa. Unter den Letztgenannten waren 1 einspuriges KFZ (YU), 30 PKW (24 ungarische, 4 jugoslawische, 1 rumänischer und 1 tschechischer), ein LKW (H) und 5 LKW-Züge (3 ungarische, 1 bulgarischer und 1 rumänischer).

Im Vergleich dazu ist die Ausländerbeteiligung auf anderen wichtigen Transitrouten in Österreich wesentlich höher, so z.B.

in Tirol	50 - 60%
in Salzburg	60 - 70%
in der Steiermark	35 - 45%.

- 3 -

Insgesamt wurden im Betrachtungszeitraum auf der B 10 im Burgenland 461 Personen verletzt, davon 95 (20,6%) Ausländer, wobei 26 (5,6%) aus Ost- und Südosteuropa stammen. Getötet wurden insgesamt 23 Personen, davon 11 (47,8%) Ausländer, einer (4,3%) aus dem genannten Raum. Von den 11 ausländischen Todesopfern wurden allein 5 (2 Italiener und 3 Deutsche) bei einem Frontalzusammenstoß zwischen PKW im Jahre 1984 getötet.

Im Vergleich dazu verunglückten in den Jahren 1983 - 1987 in Österreich 24 212 (7,8%) Ausländer, wobei 690 (9,3%) getötet wurden.

Während sich in Gesamtösterreich im Betrachtungszeitraum etwa 30% der Verkehrsunfälle in den Nachtstunden ereignen, liegt der Prozentsatz für die B 10 etwa bei 45%.

Unfälle mit Ausländerbeteiligung insgesamt geschehen zu 38% in den Nachtstunden, mit Ausländern aus dem Osten zu 40%.

zu 2a)

Nur in einem einzigen Fall wurde ein technischer Mangel als Unfallursache angegeben und zwar bei einem ungarischen LKW-Zug.

zu 2b) und c)

Die zur Verfügung stehenden statistischen Unterlagen enthalten keine Aussagen darüber, wie oft Übermüdung eines ausländischen Lenkers oder Überladung eines ausländischen Kraftfahrzeuges zu Unfällen geführt haben könnte. Hingegen werden drei durch Ausländer aus Ost- oder Südosteuropa verursachte Verkehrsunfälle ausgewiesen, die sich während der Nachtstunden ereigneten; in diesen Fällen konnte Übermüdung als Unfallursache vermutet werden.

Zusammenfassend ist daher zu bemerken, daß die Überladung, die technische Ausstattung bzw. die Übermüdung von Fahrern der Ost-Transittransporte kein vorrangiges Problem darzustellen scheint,

wenngleich weiterhin danach zu trachten ist, jede Ursache eines Verkehrsunfalles möglichst von vornherein auszuschließen.

zu Frage 3:

Es werden zweifellos im Bereich der Gendarmerie weitere Maßnahmen erforderlich sein, um dem steigenden Verkehrsaufkommen aus dem Osten Rechnung zu tragen. Insbesondere wird bei einem weiteren Baufortschritt der A 4, die Errichtung einer eigenen Verkehrsdienststelle zu erwägen sein.

Es muß aber auch darauf hingewiesen werden, daß es bei den bestehenden Budgetrestriktionen, also ohne zusätzliche Planposten, sehr schwierig sein wird, dafür zusätzliches Personal abzustellen, da ein weiterer Einsatz der Organe der Straßenaufsicht in diesem Bereich zur Verminderung der Einsatzbereitschaft im Kernbereich der sicherheitspolizeilichen Tätigkeit - nämlich der Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit - führen muß.

zu Frage 4:

Die Ruhezeiten in Österreich beschäftigter KFZ-Lenker sind in §§ 13 ff Arbeits-Zeitgesetz geregelt. Dieses Gesetz enthält keine Mitwirkungsbestimmung für die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes. Demnach waren die Organe der Straßenpolizei bislang bei der Feststellung, ob sich ein KFZ-Lenker infolge Übermüdung in einer solchen körperlichen und geistigen Verfassung befindet, daß er das Fahrzeug nicht mehr sicher zu beherrschen vermag, auf die in der StVO (§ 58 Abs. 1) vorgesehenen gesetzlichen Möglichkeiten beschränkt. Da es hierfür jedoch keine von medizinischen Laien handhabbaren Kriterien gab, blieb diese Bestimmung wenig effektiv. Die vom Nationalrat bereits beschlossene 13. Kraftfahrgesetz-Novelle wird für einige Abhilfe sorgen, da den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes die Möglichkeit eröffnet wird (§ 102 Abs. 12 lit. h KFG 1967), Personen am Lenken oder an der Inbetriebnahme eines Fahrzeuges zu hindern, wenn aus der Lenkdauer auf eine Übermüdung geschlossen werden muß.

- 5 -

Zum Thema Nachtfahrverbot für Transit-LKW stehe ich auf dem grundsätzlichen Standpunkt, daß es sich hier um einen sehr schweren Eingriff in das Verkehrsgeschehen handelt, dessen Auswirkungen vor Erlassung einer solchen Verordnung sehr genau überlegt werden müssen. Einerseits ist damit zu rechnen, daß sich der Verkehr auf die Tagesstunden verlagert, andererseits ist zu prüfen, ob internationale Bestimmungen nicht verletzt würden. Darüber hinaus wäre auch eine Unterscheidung zwischen Transit-LKW und anderen ohne größeren Verwaltungsaufwand nur beim Grenzübertritt möglich. Später könnte eine Überwachung nur mit erheblichem Personalaufwand erfolgen, da der Umstand, daß es sich um ein im Transit befindliches Fahrzeug handelt, ohne Anhaltung nicht festgestellt werden kann. Es scheint daher aus der Sicht meines Ressorts eine gewisse Skepsis zu einem solchen Vorhaben angebracht.

Letztlich ist jedoch die Frage der Einführung jedweden Nachtfahrverbotes eine verkehrspolitische Angelegenheit und fällt hauptsächlich in den Kompetenzbereich des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr.

Karl Blesha