

II-5076 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode



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

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 73 75 07
Fernschreib-Nr. 111800
DVR: 0090204

Zl. 5901/40-Info-88

2277 IAB

ANFRAGEBEANTWORTUNG

1988 -08- 02

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Probst und Genossen vom 10. Juni 1988, Nr.
2310/J-NR/88, "grenzüberschreitender LKW-
Verkehr in Österreich"

zu 2310 IJ

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

Diese Fragen fallen in die Zuständigkeit des Bundesministers für Finanzen.

Zu Frage 3:

Die Ausgabe der Berechtigungskarten (= Transportgenehmigungen) richtet sich im generellen nach dem Umfang und der Auslastung eines jeweiligen Kontingentes.

Bedingt durch ihre totale Ausschöpfung in allen Bundesländern obliegt die Ausstellung der Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr nach der Bundesrepublik Deutschland besonders strengen Richtlinien:

So kann eine Zurverfügungstellung der Genehmigungskarten u.a. nur dann erfolgen, wenn die bereits vorher ausgestellten Ausweise nach ordnungsgemäßer Verwendung retourniert worden sind.

Dem zwischen meinem Ressort und den Ämtern der Landesregierungen im Jahre 1978 vereinbarten System der nach dem jeweiligen Standort ausgerichteten "Vergabehoheit" folgend, dürfen diese Erlaubnisse nur für Lastkraftwagen mit einem Kennzeichen desjenigen Bundeslandes verwendet werden, in dem diese Fahrzeuge zur gewerbsmäßigen Güterbeförderung zugelassen sind.

- 2 -

Um den im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr tätigen Beförderern eine bessere Disposition einräumen zu können, geben mein Ressort (es ist für Frächter aus dem Bundesland Wien unmittelbar zuständig) und die mit der Ausstellung von BRD-Karten betrauten Ämter der Landesregierungen bei regelmäßigen Beförderungen den Unternehmern zu Jahresbeginn das Ausmaß an Erlaubnissen bekannt, mit dem sie rechnen bzw. kalkulieren können. Derartige Dispositionszusagen können für ein ganzes Jahr gemacht werden, doch kann der diesbezügliche Plafond höchstens 90 % der im unmittelbar vorangegangenen Kalenderjahr durchgeführten Fahrten ausmachen. Der restliche Prozentsatz zur effektiven Jahresquote ist grundsätzlich als allen Unternehmern offen zu betrachten und kann einem Frächter zu den 90 % allenfalls dazugeschlagen werden, wenn der Nachweis über die ordnungsgemäße Ausnützung der zugeordneten Erlaubnisse bei Antragstellung erbracht wird.

Es ist ferner bei der Ausstellung dieser Genehmigungen jenen Unternehmern der Vorrang zu geben, die keine gravierenden straßenpolizeilichen oder kraftfahrrechtlichen Vorschriften im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr übertreten bzw. nicht gegen sonstige Rechtsnormen im Zusammenhang mit der Transporttätigkeit (insbesondere Lenk- und Ruhezeiten-Vorschriften) verstoßen haben. Werden derartige Zuwiderhandlungen evident, so hat die betreffende Transportfirma - je nach Schwere des Verstoßes - für die Dauer von zwei bis vier Monaten mit einer 50 %-igen Kürzung der Ausweise für die in Betracht kommende Relation zu rechnen, wobei vorher eine Anhörung der jeweils örtlich zuständigen Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe und der Arbeiterkammer sowie des Frachtführers selbst erfolgt. Die für die Dauer der Kürzung freigewordenen Erlaubnisse fließen einer für Notfälle verfügbaren Reserve zu.

- 3 -

Zu Frage 4:

Die Kontrolle der Lenkzeiten obliegt in der Bundesrepublik Deutschland der Bundesanstalt für den Güterverkehr (BAG). Dies ist eine Anstalt mit Behördenfunktion, wobei ihren Organen Exekutivgewalt zusteht. Demzufolge können die Beamten der BAG auf der Straße auch ohne Unterstützung durch die Exekutive Lkw-Kontrollen durchführen und Strafen verhängen. Eine der BAG vergleichbare Institution gibt es in Österreich derzeit nicht.

Seitens des Bundesministeriums für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr wurden aber Versuche unternommen, die Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge ähnlich der BAG aufzuwerten. Ein erster derartiger Entwurf, der im Rahmen einer Novelle zum GGSt zur Begutachtung verschickt wurde, ist aber auf allgemeine Ablehnung gestoßen.

Die Kontrolle der Lenkzeiten obliegt derzeit den Organen der Arbeitsinspektion. Im Kraftfahrrecht sind nur die Voraussetzungen dafür geschaffen worden, daß die Lenker auch die entsprechenden Unterlagen mitführen und bei den Kontrollen den Organen aushändigen. Um solche Kontrollen durchführen zu können, bedürfen die Arbeitsinspektionsorgane aber jedenfalls die Unterstützung durch die Exekutive, da nur diese berechtigt ist, die Fahrzeuge anzuhalten.

Wien, am 1. August 1988

Der Bundesminister

