

II-11587 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR

MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.Zl. 5901/56-4-93

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

5259 / AB

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Anschöber, Freunde und Freundinnen vom 16. 9. 1993,
Zl. 5333/J-NR/1993 "Sicherheitsvorschriften für den Schwerverkehr"

1993 -11- 18

zu 5333 / J

Ihren Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

"Welche Ergebnisse erbrachte die Überprüfung von Lastkraftwagen im Jahr 1992 aufgeschlüsselt auf die Bundesanstalt für Kraftfahrzeuge, die Exekutive sowie die einzelnen Bundesländer? Wieviele der überprüften LKW waren jeweils nicht betriebs- und verkehrssicher, in wievielen Fällen war Gefahr in Verzug?"

Welche Ergebnisse erbrachten die entsprechenden Überprüfungen ausländischer LKW (aufgeschlüsselt auf Länder) im gleichen Zeitraum?"

Zur Klärung dieser Fragen hat mein Ressort Stellungnahmen der Länder eingeholt. Aus den eingelangten Antworten ergibt sich aber, daß eine exakte Beantwortung nicht möglich ist, da kaum Aufzeichnungen über durchgeführte Straßenkontrollen und über Beanstandungen geführt werden. Im einzelnen ergibt sich aus den Stellungnahmen der Länder und der Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge (BPA) folgendes Bild:

Burgenland

Die Exekutive überprüfte zusammen mit der BPA im Jahr 1992
656 LKW und 578 Anhänger.

Nicht in verkehrs- und betriebssicherem Zustand:

407 LKW und 327 Anhänger

Gefahr im Verzug bei:

123 LKW und 165 Anhänger.

- 2 -

Weiters wurden 165 Busse überprüft.

Nicht verkehrs- und betriebssicher: 105
Gefahr im Verzug: 30.

Von der Gendarmerie alleine wurden an den Grenzübertrittsstellen insgesamt ca. 100 LKW (+ Anhänger) überprüft. Hierbei wurden 30 Fahrzeuge wegen Gefahr im Verzug zurückgewiesen.

Insgesamt wurden 1.139 ausländische Fahrzeuge überprüft (inkl. Busse). Weitere Angaben können nicht gemacht werden, da statistisch eine Trennung von in- und ausländischen Fahrzeugen bezüglich der Verkehrs- und Betriebssicherheit sowie Gefahr im Verzug nicht aufliegt.

Kärnten

Gemäß § 58 KFG 1967 wurden gemeinsam von Exekutive und den technischen Amtssachverständigen rund 1.800 LKW überprüft, wobei bei rund 5 % der Fahrzeuge Gefahr im Verzug war.

Über die Überprüfung ausländischer LKW liegt keine Aufschlüsselung nach Ländern vor. 1992 beträgt die Anzahl der überprüften Fahrzeuge ca. 1.000, wobei rund 70 % der Fahrzeuge aus den Oststaaten stammen.

Niederösterreich

Keine Mitteilung.

Oberösterreich

Bei Verkehrskontrollen mit der Exekutive wurden 430 inländische LKW überprüft:

Ohne Mängel	96	22,5 %
geringe Mängel	237	55 %

- 3 -

schwere Mängel	95	22,1 %
aus dem Verkehr gezogen	2	0,4 %

An der Staatsgrenze in Wullowitz und Suben wurden 273 ausländische LKW überprüft:

Ohne Mängel	36	13,2 %
geringe Mängel	118	43,2 %
schwere Mängel	95	34,8 %
aus dem Verkehr gezogen	24	8,8 %

Ausländische Omnibusse: 482

Ohne Mängel	128	26,5 %
geringe Mängel	191	39,6 %
schwere Mängel	139	28,9 %
aus dem Verkehr gezogen	24	5 %

Die überprüften LKW und Omnibusse aus dem Ausland stammen zu 90 % aus Tschechien, die restlichen 10 % kommen aus Polen und Ungarn.

Salzburg

Keine Mitteilung.

Steiermark

Vom Landesgendarmeriekommando für Steiermark wurden **in Zusammenarbeit mit der Bundesprüfanstalt** insgesamt 852 Fahrzeuge überprüft (347 LKW, 180 Anhänger, 276 PKW, 4 Mopeds, 12 Omnibusse, 2 sonstige).

- 4 -

Davon waren:

Nicht in verkehrs- und betriebssicherem Zustand

mit Gefahr im Verzug 145

ohne Gefahr im Verzug516

Inländer726

Ausländer126

Eine weitere Auflistung ist mangels entsprechender Daten nicht möglich.

Tirol

Die Kontrolle erfolgte durch Zoll und Gendarmerie an den Grenzen.

*Kufstein: 5.924 Zurückweisungen, davon
3.374 wegen Überladung und
2.250 wegen technischer Mängel und
sonstiger Beanstandungen*

*Brenner: 1.340 Zurückweisungen wegen Überladung
35 Zurückweisungen wegen Mängel bei Gefahrgut*

Zusätzlich werden täglich Kontrollen durch technische Sachverständige des Amtes der Landesregierung mit Gendarmerie auf den Transitstrecken und im Nahverkehrsbereich von Ballungszentren durchgeführt:

2.100 Überprüfungen

22 Kennzeichenabnahmen wegen technischer Mängel

Kontrolle durch den mobilen Prüfzug der Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge:

5.687 Kontrollen

455 Zurückweisungen.

- 5 -

Vorarlberg

Über die Zahl der kontrollierten Schwerfahrzeuge bestehen keine Aufzeichnungen. 1992 wurden 124 LKW, die sich nicht in verkehrs- und betriebssicherem Zustand befanden, abgestellt bzw. an der Grenze zurückgewiesen. Diese LKW verteilen sich wie folgt:

42 BRD
 22 Tschechien
 15 Bulgarien
 12 Schweiz
 7 Türkei
 7 Ungarn
 7 Polen
 6 Rumänien
 6 Italien

Wien

Keine statistischen Unterlagen über durchgeführte Kontrollen.

Das Gesamtergebnis der Kontrollen durch die Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge im Jahr 1992 stellt sich wie folgt dar:

LKW Gesamt	5.536
ohne Mängel	351
vorschriftswidrig	1.864
nicht verkehrs- und betriebssicher	2.643
Gefahr im Verzug	678.
Anhänger und Sattelanhänger	4.318
ohne Mängel (OM)	194
vorschriftswidrig (LM)	1.328
nicht verkehrs- und betriebssicher (EM)	2.105
Gefahr im Verzug (GV)	691.

- 6 -

Eine Aufstellung der entsprechenden Überprüfungen ausländischer LKW, aufgeschlüsselt auf Länder, entnehmen Sie bitte der angeschlossenen Beilage.

In diesem Zusammenhang ist zu betonen, daß diese %-Zahlen nicht auf das gesamte Verkehrsaufkommen übertragen werden dürfen. Bei den überprüften Kfz handelt es sich jeweils um "verdächtige" Fahrzeuge, bei welchen der Augenschein Mängel erwarten läßt. Entsprechend hoch ist daher unter diesen "verdächtigen" Kfz der Anteil der Kfz die tatsächlich Mängel aufweisen. Ein Rückschluß auf den Anteil der mangelhaften Kfz am gesamten Kfz-Kollektiv wäre aus diesen %-Zahlen nicht korrekt.

Festzuhalten wäre, daß durch diese Auswahl verdächtiger Fahrzeuge im Nord/Süd-Transit durch Tirol Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug schwerer zu finden sind (etwa jedes 15. geprüfte Fahrzeug) als beim Ost/West-Verkehr an der Ostgrenze (etwa jedes 4. geprüfte Fahrzeug Gefahr im Verzug).

Zu den Fragen 3 und 4 :

"Welche Konsequenzen werden seitens des Verkehrsministeriums aus diesen Ergebnissen gezogen? Mit welchen konkreten Schritten soll die Kontrolle verbessert werden?"

Hält das Verkehrsministerium die derzeitige Form der Kontrollen sowohl auf die Verkehrstauglichkeit der Fahrzeuge als auf die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeiten und Lenkzeiten (in- und ausländischer LKW als auch im Werkverkehr) für völlig ausreichend? Welche konkreten Verbesserungen in Richtung Verschärfung und Flächendeckung sind in welchen Schritten in welchem Zeitraum und mit welchen Kosten geplant?"

Das Kraftfahrrecht wird in mittelbarer Bundesverwaltung vollzogen, daher fällt die Anordnung und die Durchführung von Kontrollen in den Zuständigkeitsbereich des Landeshauptmannes.

Eine Verbesserung der Kontrolle wurde durch die 15. KFG-Novelle herbeigeführt, in dem den Organen der Zollwache die Zuständigkeit zur kraftfahrrechtlichen Grenzkontrolle übertragen worden ist. Die Organe der Zollwache haben nunmehr seit 10. Juli 1993 an der Vollziehung des KFG 1967 in gleichem Umfang wie die

- 7 -

Gendarmerie mitzuwirken. Dadurch können Kontrollen an der Grenze verstärkt stattfinden.

Hinsichtlich der Lenkzeitenkontrolle wird eine Verbesserung mit Inkrafttreten des EWR-Abkommens eintreten. Derzeit gilt das Arbeitszeitgesetz nur für Arbeitnehmer und die Kontrolle obliegt dem Arbeitsinspektorat. Nach Inkrafttreten des EWR wird die EG-Verordnung 3820/85 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr unmittelbar gelten. Die dort enthaltenen Bestimmungen gelten für alle Lenker und stellen somit in erster Linie Verkehrsrecht dar. Zur Kontrolle dieser Bestimmungen wurden durch die 15. KFG-Novelle die Organe der öffentlichen Sicherheit und der Straßenaufsicht berufen.

Zu Frage 5:

"Befürwortet der Verkehrsminister die Schaffung einer Bundesanstalt für Güterverkehr zur besseren Kontrolle auf den Straßen und Betrieben (ähnlich wie in der BRD)? Wenn ja, welche Schritte werden seitens des Ministeriums in diese Richtung gesetzt?"

Die Schaffung einer eigenen Bundesbehörde zur Kontrolle des Güterverkehrs (ähnlich wie die BAG in der BRD) ist aufgrund der verfassungsrechtlichen Vorgaben nicht ohne weiteres möglich. Außerdem wäre die Einrichtung einer neuen Behörde mit großem finanziellen Aufwand verbunden, und daher derzeit nicht vorgesehen. Daneben stellt sich aber die Frage der Zweckmäßigkeit und Notwendigkeit einer solchen neuen Behörde, deren Organe neben den Organen der Straßenaufsicht und der öffentlichen Sicherheit tätig wären, da es dabei leicht zu Doppelgeleisigkeiten und Zuständigkeitskonflikten kommen könnte.

Es erscheint mir zweckmäßiger, den derzeit vorhandenen Kontrollorganen zusätzliche Kompetenzen zu übertragen, um die in Frage stehenden Bestimmungen effizienter kontrollieren zu können. Dies ist mittlerweile auch erfolgt, die Organe der öffentlichen Sicherheit und der Straßenaufsicht (Gendarmerie, Polizei) haben die Einhaltung der

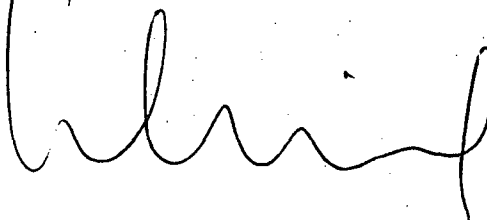
- 8 -

EG-Verordnungen 3820/85 sowie 3821/85 (Lenkzeiten, Ruhezeiten, Schaublattführung) zu kontrollieren. Zusätzlich wurden den Organen der Zollwache kraftfahrrechtliche Kompetenzen (wie Bundesgendarmerie) übertragen.

Beilage

Wien, am 12. November 1993

Der Bundesminister



Nationen	LKW EM	<Stück, GV	(%)> Ges.	ANHÄNGER EM	<Stück GV	(%)> Ges.
B (Belgien)	9	4	3	11	2	23
BG (Bulgarien)	61	31	101	64	34	102
CH (Schweiz)	29	6	55	26	5	43
CS (CZ und SK) Tschechien und Slowakei	145	59	246	74	28	131
D (Deutschland)	420	64	1006	464	101	929
DK (Dänemark)	26	5	78	37	12	78
F (Frankreich)	6	2	17	8	6	24
FL (Liechten- stein)	18	1	36	14	2	26
GB (Großbri- tannien)	7	3	12	10	1	13
GR (Griechen- land)	37	9	60	40	15	65
H (Ungarn)	223	65	356	158	129	326
I (Italien)	284	57	893	277	59	725
L (Luxemburg)	10	1	32	9	4	28
N (Norwegen)	5	1	12	9	0	13
NL (Niederlande)	79	6	218	84	18	205
PL (Polen)	46	21	88	19	11	46
S (Schweden)	13	2	21	13	4	25
SF (Finnland)	5	3	15	7	2	13
TR (Türkei)	59	56	121	76	43	128
YU (BH, HR, SLO und YU) Nachfolgestaaten Jugoslawien	71	32	114	52	45	107