

1212/AB XXI.GP

Eingelangt am:

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1230/J - NR/2000, betreffend verbesserte Sicherheit im Lkw - Verkehr, die die Abgeordneten Binder und GenossInnen am 5. September 2000 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Neben Alkoholdelikten stellen Geschwindigkeitsüberschreitungen eine Hauptunfallursache dar. Dieser Tatsache kann sich auch der Gesetzgeber nicht verschließen, und dieses hohe Gefahrenpotential sollte auch in der Straßenverkehrsordnung entsprechende Berücksichtigung finden. Zur Zeit sind daher in meinem Ressort Arbeiten an einer Novelle zur Straßenverkehrsordnung im Gang, deren Ziel es ist, die Strafsätze für Geschwindigkeitsüberschreitungen in einem Ausmaß zu erhöhen, das im general - und spezialpräventiven Sinn abschreckend wirkt. Daneben wird speziell auch die Absicherung von Baustellen und die damit zusammenhängende Verkehrsführung ständig dem neuesten Stand der Technik und neuen Erkenntnissen angepasst.

Ebenfalls für wichtig halte ich eine effektive Überwachung des Verkehrsgeschehens. Neben adäquaten rechtlichen Rahmenbedingungen stellt eine wirksame Kontrolle

der Einhaltung der Verkehrsvorschriften eine unabdingbare Voraussetzung für einen sicheren und reibungslosen Verkehrsablauf dar.

Zu Frage 2:

Gem. Art. 15 Abs. 1 der Verordnung (EWG) 3820/85 hat das Unternehmen die Arbeit der Fahrer so zu planen, dass sie die entsprechenden Bestimmungen der Verordnungen (EWG) 3820/85 bzw. 3821/85 einhalten können.

Lt. EUGH Erkenntnis vom 10. Juli 1990 in der Rechtssache 326/88 bzw. vom 2. Oktober 1991 in der Rechtssache 7/90 soll die Verantwortlichkeit des Arbeitgebers für seine Arbeitnehmer, welche die Lenk- und Ruhezeiten nicht einhalten, nicht begrenzt, sondern eigene spezifische Pflichten des Arbeitgebers begründet werden. Das Hauptziel des Artikels 15 Abs. 1 der Verordnung (EWG) 3820/85 besteht u.a. darin, zu verhindern, dass ein Fahrer von seinem Vorgesetzten gezwungen wird, seine Arbeit unter Verstoß gegen die Bestimmungen der Verordnung zu verrichten. Die Rechtsform des Unternehmens ist hierbei ohne Bedeutung, solange es sich um ein selbstständiges Rechtssubjekt handelt, das auf Dauer eine Beförderungstätigkeit ausübt; entscheidend ist die Organisations- und Kontrollbefugnis, die das betreffende Unternehmen im Hinblick darauf ausübt, wie die im Straßenverkehr eingesetzten Fahrer und übrigen Mitglieder des Fahrpersonals ihre Aufgaben erledigen.

Ausgehend vom Prinzip der Supranationalität im Hinblick auf die Verordnung (EWG) 3820/85, § 134 KFG 1967 sowie verschiedenen arbeitsrechtlichen Vorschriften (z.B. AZG), welche jedoch nicht in den Kompetenzbereich meines Ressorts fallen, hat somit bereits bisher auch der Unternehmer und nicht nur der Lenker die entsprechende Verantwortung übernehmen müssen.

Zu Frage 3:

Betreffend Verkehrskontrollen in Gefahrenbereichen scheint es mir besonders wichtig, effiziente Kontrollen durchzuführen, um ein größtmögliches Maß an Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit sollte in

diesem Zusammenhang auch der Einhaltung der vorgeschriebenen Lenk - und Ruhezeiten besonderes Augenmerk gewidmet werden.

Effiziente Kontrollen sind meines Erachtens von großer Bedeutung um die Einhaltung der bestehenden Vorschriften zu garantieren. Durch die konsequente Überwachung der Vorschriften können nicht nur enorme volkswirtschaftliche Kosten im Bereich der Verkehrssicherheit sondern auch in den Bereichen der Fahrbahnerhaltung und der Umwelt (Luftverschmutzung und Lärm) eingespart werden. Darüber hinaus tragen effiziente Kontrollen dazu bei, sowohl zwischen als auch innerhalb der Verkehrsträger faire Wettbewerbsbedingungen herzustellen.

Hinsichtlich der in diesem Zusammenhang immer wieder angeführten Problematik der erforderlichen personellen Voraussetzungen möchte ich folgendes anmerken. Grundsätzlich bin ich der Meinung, dass die Durchführung effizienter Kontrollen nicht nur durch die technischen und personellen Voraussetzungen bedingt ist, sondern es vor allem auch eine Frage der politischen Prioritätensetzung ist, mit den vorhandenen personellen und technischen Ressourcen eine Optimierung der Verkehrskontrollen - und dies vor allem in Gefahrenbereichen - zu erreichen.

Zu Frage 4:

Neben der Vermeidung von unnötigem Verkehr stellt die Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger wie die Schiene eines der primären Ziele der österreichischen Verkehrspolitik dar.

Insbesondere der Transport von schienenaffinen Massengütern wie Pflastersteinen soll im Sinne dieses Konzepts nicht auf der Straße, sondern auf der Schiene erfolgen.

Bei der Lösung der Probleme im Bereich des Straßengüterverkehrs wird dem kombinierten Verkehr von meinem Ressort daher eine zentrale Bedeutung beigemessen. Durch gezielte Fördermaßnahmen für den kombinierten Verkehr soll eine verbesserte Kooperation der Verkehrsträger Straße Schiene und Schiff erreicht werden die zur Entlastung des Straßennetzes vom Güterschwerverkehr, zu geringerer Umweltbelastung und vor allem erhöhter Verkehrssicherheit führt.

Bedauerlicherweise können diese Fördermaßnahmen nicht immer in vollem Umfang greifen, da insbesondere aufgrund der fehlenden „Kostenwahrheit“ im Straßengüterverkehr, nach wie vor erhebliche Wettbewerbsverzerrungen zu Ungunsten des Schienen- und kombinierten Verkehrs bestehen. Neben entsprechenden Maßnahmen in diesem Bereich müssen daher kurzfristig auch entsprechende ordnungspolitische Maßnahmen, wie z.B. sektorale Fahrverbote für schienenaffine Güter, geprüft werden.

Zu Frage 5:

Da die österreichische Verkehrspolitik schon seit Jahren darum bemüht ist, den Güterverkehr weg von der Straße auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene, Schiff und kombinierter Verkehr zu verlagern, wurde eine Reihe von Maßnahmen ergriffen, um umweltfreundliche Verkehrsarten wie den Schienenverkehr bzw. den kombinierten Verkehr zu fördern.

Zu diesen Fördermaßnahmen für den kombinierten Verkehr zählen verschiedene ordnungspolitische Maßnahmen wie zum Beispiel der Nutzlastausgleich, der im Straßenvor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs höhere Gesamtgewichte erlaubt als im Straßenverkehr generell, liberalisierte Korridore für Verbindungen der Rollenden Landstraße, genau definierte Ausnahmen vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot und Nachtfahrverbot sowie Belohnungskontingente bzw. Belohnungsökopunkte für die Nutzer der Rollenden Landstraße.

Es werden aber auch finanzielle Anreize zur Nutzung des kombinierten Verkehrs geboten, insbesondere durch die Möglichkeit der Förderung von Investitionen in den kombinierten Verkehr, durch die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Rahmen des kombinierten Verkehrs sowie durch steuerliche Erleichterungen (Kraftfahrzeugsteuer, Straßenbenützungsteuer).

Eine wesentliche Benachteiligung des kombinierten Verkehrs ergibt sich unter anderem aufgrund der Tatsache, dass die externen Kosten des Straßengüterverkehrs nicht internalisiert sind und daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt Wettbewerbsverzerrungen zugunsten der Straße bestehen, die durch die

oben erwähnten Maßnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs nur zum Teil ausgeglichen werden können.

Die Einführung des geplanten fahrleistungsabhängigen Road - Pricing - Systems für Lkw stellt aus verkehrspolitischer Sicht daher eine notwendige und bedeutende Maßnahme zur Verkehrslenkung sowie einen wichtigen Schritt zu mehr „Kostenwahrheit“ im Verkehr und damit zu einer gerechteren Kostenanlastung dar, die im Hinblick auf die rasche Verbesserung der Wettbewerbssituation der umweltfreundlichen Bahn dringend erforderlich ist. Dies betrifft in besonderem Maße den Lkw - Verkehr, der infolge von Quersubventionierungen durch den Pkw sowie einer unzureichenden Kostenanlastung gerade in den letzten Jahren beträchtlich zugenommen hat.

Durch die gerechtere Kostenanlastung insbesondere im Straßengüterverkehr werden fairere Wettbewerbsbedingungen zwischen der Straße einerseits und der Schiene bzw. dem kombinierten Verkehr andererseits geschaffen. Durch diese de - facto Verteuerung des Straßengüterverkehrs ist auch zu erwarten, dass sich die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs erhöht und der KV daher in vermehrtem Ausmaß von der verladenden Wirtschaft bzw. von den Frächtern genutzt wird. Das heisst, dass die Einführung des Road Pricing auch zu einer spürbaren Verlagerung weg von der Straße auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger beitragen soll.