

808/AB XXI.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 787/J - NR/2000, betreffend Verkehrsaufkommen und Treibstoffverbrauch, die die Abgeordneten Auer und Kollegen am 12. Mai 2000 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Einleitend muß festgehalten werden, dass Kontrollen prinzipiell Landessache sind. Der Vollzug von Kontrollen nach dem KFG (z.B. Gewichte, Abmessungen) ebenso wie nach dem Güterbeförderungsgesetz (z.B. Ökopunkte, Kontingente) fällt in die mittelbare Bundesverwaltung. Der Vollzug von Kontrollen nach der StVO fällt in die unmittelbare Landesverwaltung.

Gemäß KFG § 58 Abs. 4 erhält die kontrollierende Gebietskörperschaft für die technische Überwachung den Ersatz in Höhe des Aufwandes für den Landes - bzw. Bundesprüfzug. Es stehen demnach also sowohl in technischer als auch in personeller Hinsicht entsprechende Ressourcen zur Verfügung, zumal laut Auskunft des Bundesministeriums für Inneres den Ländern bereits zusätzliches Personal zur Verfügung gestellt wurde.

Ein effizientes Kontrollsystem ist von großer Bedeutung, um die Einhaltung bestehender Vorschriften zu garantieren. Es können durch die konsequente Überwachung der Vorschriften enorme volkswirtschaftliche Kosten in den Bereichen der Fahrbahnerhaltung, der Verkehrssicherheit (die Ereignisse der jüngsten Vergangenheit beweisen dies auf dramatische Weise) sowie der Umwelt (Luftverschmutzung und Lärm) eingespart werden.

Darüber hinaus tragen effiziente Kontrollen dazu bei, sowohl zwischen den Verkehrsträgern als auch innerhalb der Verkehrsträger faire Wettbewerbsbedingungen herzustellen. Es wurde daher auf Initiative meines Ressorts gemeinsam mit den ebenfalls betroffenen Bundesdienststellen (BMF, BMI, BMLFUW, ASFINAG) in Kooperation mit den einzelnen Bundesländern begonnen, ein Kontrollkonzept zu entwickeln. Dieses Konzept sieht vor, u.a. die Kontrollkategorien sowie die auf den Kontrollplätzen jeweils durchzuführenden Kontrollen zu systematisieren.

Ziel dieser gemeinsamen Arbeiten ist es, eine Harmonisierung der Kontrolltätigkeit in den Bundesländern herbeizuführen, ein Mindestmaß an Kontrollhäufigkeit sicherzustellen sowie die Effizienz und die Qualität der Kontrollen zu optimieren. Nicht zuletzt aufgrund der Verordnung 88/599/EWG ist Österreich verpflichtet, der Kommission jährlich über die Kontrolltätigkeit zu berichten (bzw. im Hinblick auf die Kompetenzlage die Bundesländer dem BMVIT).

Ich möchte noch ergänzend darauf hinweisen, dass eine Studie, die aus Mitteln des Verkehrssicherheitsfonds finanziert wurde, gezeigt hat, dass die Beamten in den einzelnen Bundesländern unterschiedlich viel Zeit in die Verkehrsüberwachung investieren, auch ist die Effizienz der Exekutive sehr unterschiedlich. Dies lässt sich z.B. an den Strafeinnahmen pro Beamten ablesen. Die Zahl der Exekutivbeamten, die im Überwachungsdienst eingesetzt werden und das Ausmaß der Straf gelder, das eingehoben wird, stehen jedoch in direktem hochsignifikanten Zusammenhang mit den Unfallfolgen und der Unfallhäufigkeit.

Darüber hinaus ist die Durchführung effizienter Kontrollen nicht nur durch die technischen und personellen Voraussetzungen bedingt, es ist vor allem eine Frage

der politischen Prioritäten, mit den vorhandenen personellen und technischen Ressourcen eine Optimierung der Kontrollen zu erreichen.

Zu Frage 2:

Von den 3.159,000 Tonnen im PKW - Bereich entfallen ca. 1.993,000 Tonnen auf Kraftfahrzeuge mit Benzinantrieb (63 %) und 1.166,000 Tonnen auf Fahrzeuge mit Dieselantrieb (37 %).

Zu Frage 3:

Im Jahr 1999 wurde von Nutzfahrzeugen gesamt (leichte <3,5 Tonnen und schwere >3,5 Tonnen) ca. 2.008,000 Tonnen Kraftstoff verbraucht (35 % des gesamten Kraftstoffverbrauchs auf der Straße).

Zu Frage 4:

Wie eine Untersuchung durch mein Ressort ergeben hat, sind der Grund dafür in erster Linie Bestandssteigerungen.

Zu Frage 5:

Diesbezüglich gibt es keine genaue Datenbasis, jedoch ist anhand einer groben Abschätzung davon auszugehen, dass der ausländische Anteil der Gütertransporte auf Österreichs Straßen zwischen 20% bis 25% beträgt.

Zu Frage 6:

Die ASFINAG hat gemeinsam mit dem BMVIT ein bundesweites Kontrollplatzkonzept entwickelt, um eine gesamtösterreichische Lösung und eine zügige Realisierung von Kontrollplätzen zu gewährleisten. Dieses sieht die Planung und Errichtung von modular strukturierten und gesamt multifunktionalen kompatiblen („multifunktionalen“) Kontrollplätzen (Pkw und Lkw) an von der ASFINAG definierten Standorten auf dem Autobahnen - und Schnellstraßennetz wie folgt vor:

- Modul 1: Errichtung eines Vignetten - Kontrollplatzes samt der dafür erforderlichen Infrastruktur
- Modul 2: Errichtung einer Wiegeeinrichtung für die Lkw - Gewichtskontrolle

- Modul 3: Errichtung der sonstigen von den im wesentlichen betroffenen Institutionen, Behörden und Dienststellen erforderlichen Anlagen

Damit wird der Forderung nach LKW - Wiegeeinrichtungen zur möglichst umfassenden Kontrollmöglichkeit der Gewichtslimits von LKW's Rechnung getragen.

Zu Frage 7:

Quantitativ kann diese Frage nicht beantwortet werden, da signifikante Angaben über das Ausmaß der Überladungen im österreichischen Bundesstraßennetz nicht bekannt sind und vermutlich auch sehr stark nach Regionen und Routen differieren. Qualitativ kann unter der Annahme einer durchschnittlichen Überladungshäufigkeit von 10% aller Achsen davon ausgegangen werden, dass eine strikte Einhaltung der Gewichtslimits die Lebensdauer des Straßenoberbaues um ca. 10% erhöhen würden.

Zu Frage 8:

Im KFZ - technischen Bereich für den mein Ressort weitgehend zuständig ist, ist der Durchsetzungsgrad ein sehr hoher. An der Verbesserung wird ständig gearbeitet.

Zu Frage 9:

Auf europäischer Ebene wird laufend an Verbesserungen der Normen auf Fahrzeugebene hinsichtlich eines möglichst umweltschonenden Einsatzes gearbeitet. Letztendlich geht es hier um ein gesellschaftspolitisches Anliegen, das nur durch Umdenkprozesse und die Erreichung von Zielen wie einer größtmöglichen Kostenwahrheit im Straßenverkehr erreicht werden kann.