



Hubert Gorbach
 Radetzkystraße 2, A-1030 Wien
 Telefon +43 (1) 711 62-8000
 Telefax +43 (1) 713 78 76
 hubert.gorbach@bmvit.gv.at

XXII. GP-NR
588 /AB

Bundesministerium
 für Verkehr,
 Innovation und Technologie

GZ. 11000/16-CS3/03

2003 -08- 2 1

Der Bundesminister

An den
 Präsidenten des Nationalrates
 Dr. Andreas Khol
 Parlament
 1017 Wien

zu 688 /J

Wien, 14. 8. 2003

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 688/J-NR/2003 betreffend Kontrolle des LKW-Fernverkehrs, die die Abgeordneten Dr. Moser und FreundInnen am 10. Juli 2003 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 und 2:

Wie viel Personal steht derzeit im Vergleich für die LKW-Kontrollen in Kundl und in Kematen zur Verfügung? (Bitte um detaillierte Auflistung)

Wie ist dieser Unterschied erklärbar?

Antwort:

LKW-Kontrollen werden in der Regel von Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes durchgeführt. Diese sind ressortmäßig aber dem Bundesminister für Inneres zugeordnet. Diese Fragen fallen daher nicht in meine Zuständigkeit.

Frage 3:

Welche Kontrolldichten werden in Kematen im einzelnen erreicht?

Antwort:

Ich verfüge über keine Zahlen über die Kontrolldichte in Kematen, da derartige Kontrollen an Ort und Stelle von der örtlich zuständigen Behörde oder von den ihr zur Verfügung stehenden Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes durchgeführt werden.

Frage 4:

Wurden in den vergangenen Jahren seitens der zuständigen Mitglieder der oberösterreichischen Landesregierung entsprechende Urgerenzen an Sie gerichtet? Wenn ja, wann und welche genau? Wie haben Sie diese beantwortet und vor allem welche konkreten Konsequenzen daraus gezogen?



GZ. 11000/16-CS3/03

Antwort:

Aus dieser Frage kann ich nicht eindeutig erkennen, welche Urgenzen seitens der Mitglieder der Oberösterreichischen Landesregierung an mich gerichtet worden sein sollen. Wenn es um Personalfragen geht, so sind solche Urgenzen an den Bundesminister für Inneres gerichtet worden.

Fragen 5 und 6:

Wie viele Planposten sind derzeit in Oberösterreich a) insgesamt, b) bei verkehrskontrollrelevanten Einrichtungen nicht besetzt?

Welche Aufstockungen sind hier wann geplant?

Antwort:

Diese Fragen fallen in die Zuständigkeit des Bundesministers für Inneres.

Fragen 7 und 8:

Wieviele Ökopunktekontrollen wurden 1999, 2000, 2001, 2002 jeweils in Oberösterreich und in Tirol durchgeführt, und wie viel Personal stand dafür jeweils zur Verfügung? (Bitte um detaillierte Auflistung)

Welche Aufstockungen sind hier wann geplant?

Antwort:

Es existieren in meinem Ressort keine Unterlagen über die Anzahl der Ökopunktekontrollen in den Jahren 1999 bis 2002. Derartige Kontrollen werden von den örtlich zuständigen Behörden angeordnet und von den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes durchgeführt. Diese Frage fällt in die Zuständigkeit des Bundesministers für Inneres.

Frage 9:

Halten Sie es aus Sicht der Verkehrssicherheit für sinnvoll und notwendig, in Kematen eine ähnliche Kontrolldichte wie in Kundl zu erreichen? Wie viel zusätzliches Personal wäre dafür erforderlich?

Antwort:

Natürlich ist es aus der Sicht der Verkehrssicherheit sinnvoll hohe Kontrolldichten zu erreichen, jedoch fallen die Fragen hinsichtlich des dafür zusätzlich erforderlichen Personals nicht in meinen Zuständigkeitsbereich.

Frage 10:

Wie hoch waren die Strafgeleinnahmen 2001 und 2002 jeweils in Kundl? Wie hoch waren sie 2001 und 2002 in Kematen?

Antwort:

Es gibt in meinem Ressort keine Unterlagen über die Höhe der Strafgeleinnahmen 2001 und 2002 in Kundl und in Kematen. Da die Strafgeleinnahmen im Sinne des Verwaltungsstrafgesetzes den Sozialhilfeverbänden in den Ländern zufließen, habe ich darüber keine Informationen.

GZ. 11000/16-CS3/03

**Fragen 11 und 12:**

Welche unterschiedlichen Maßnahmen werden in Kundl und in Kematen zur Unterbindung eines Umgehungsverkehrs ergriffen?

Wie stehen Sie zur derzeit diskutierten Aufhebung einer wesentlichen Maßnahme zur Unterbindung des Umgehungsverkehrs bei der Kontrollstelle Kundl und zur damit drohenden Reduktion der verkehrssicherheitssteigernden Wirkung der Kontrollstelle?

Antwort:

Eventuellen Umgehungsverkehr zu unterbinden ist Angelegenheit der jeweils örtlich zuständigen Landesregierungen.

Fragen 13 und 14:

Wie viele LKW-Gewichtskontrollen wurden 1999, 2000, 2001, 2002 jeweils in Oberösterreich und in Tirol durchgeführt? (Bitte um detaillierte Auflistung)

Wie viele LKW-Kontrollen wurden von der Gendarmerie 1999, 2000, 2001, 2002 jeweils in Oberösterreich und in Tirol durchgeführt? (Bitte um detaillierte Auflistung)

Antwort:

In meinem Ressort gibt es keine Unterlagen über die Zahl der LKW-Kontrollen bzw. LKW-Gewichtskontrollen. Auch die Behörden verfügen nicht über solche Daten. Allenfalls werden von der Exekutive Aufzeichnungen über ihre Einsätze geführt und könnten somit auch die Zahlen der LKW-Gewichtskontrollen bzw. LKW-Kontrollen ermittelt werden. Dies fällt aber in die Zuständigkeit des Bundesministers für Inneres.

Fragen 15 und 17:

In Niederösterreich, der Steiermark und in Salzburg wird ein elektronisches Tachoscheibenlesegerät zur Einhaltung der sozialversicherungsrechtlichen Vorschriften eingesetzt, warum in Oberösterreich nicht?

Unter anderem in Frankreich sind bedeutend höhere Strafsanktionen bei Verstößen gegen sozialrechtliche Vorschriften gegen die Spediteure Realität. Planen Sie eine Erhöhung des Strafrahmens auch in Oberösterreich? Wenn ja, welche genau?

Antwort:

Die Einhaltung der sozialversicherungsrechtlichen Vorschriften fällt nicht in meinen Zuständigkeitsbereich.

Frage 16:

In Tirol gibt es auf den vierspurigen Autobahnabschnitten weitgehend ein LKW-Überholverbot. Warum in Oberösterreich nicht? Sind Änderungen geplant? Wenn ja, welche genau?

Antwort:

Ich darf zunächst darauf hinweisen, dass auch auf in Oberösterreich liegenden Autobahnabschnitten (z.B. auf Teilen der A 1 Westautobahn) Überholverbote für Lastkraftwagen bestehen. Allerdings bedeutet ein vierspuriger Ausbau einer Autobahnstrecke nicht, dass dort in jedem Fall für Lastkraftwagen das Überholen verboten werden muss bzw. kann. Vielmehr hat jeder derartigen Verordnung ein sorgfältiges Ermittlungsverfahren voranzugehen, um das Vorliegen der

GZ. 11000/16-CS3/03

gesetzlichen Voraussetzungen für eine solche Verkehrsbeschränkung zu erheben; ein solches Ermittlungsverfahren wurde auch für bestehende LKW-Überholverbote durchgeführt.

Zur Zeit der Beantwortung dieser Anfrage läuft kein derartiges Ermittlungsverfahren im Hinblick auf die Verordnung von LKW-Überholverböten auf oberösterreichischen Autobahnabschnitten.

Frage 18:

Immer wieder kommt es zu Umgehungen der Ruhezeitregelungen. Welche konkreten Initiativen planen Sie, um diese Umgehungen zu verringern und möglichst zu unterbinden?

Antwort:

Die Nichteinhaltung der Ruhezeiten können auch zu Gefährdung der Verkehrssicherheit führen. Nur verstärkte Kontrollen können hier Abhilfe verschaffen. Bei Kontrollen auf der Straße lässt sich jedoch die Einhaltung der Ruhezeiten nicht eindeutig überprüfen. Das kann nur durch verstärkte Kontrollen im Betrieb erreicht werden. Ab Einführung des digitalen Kontrollgerätes wird die Speicherung der relevanten Daten im Betrieb und die Kontrolle durch die Organe der Arbeitsinspektorate erleichtert. Es fallen jedoch die Fragen der Betriebskontrolle nicht in meine Zuständigkeit, sondern in die Zuständigkeit des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit.

Frage 19:

Welche weiteren Konsequenzen werden Sie aus dem nach wie vor nicht aufgearbeiteten Frächterskandal ziehen?

Antwort:

Beim so genannten "Frächterskandal" - der als solcher nicht Österreich betroffen hat - handelt es sich um Gesetzesverstöße oder -umgehungen im Zusammenhang mit der illegalen Beschäftigung ausländischer Arbeitskräfte. Derartige Fragen fallen nicht in meine Zuständigkeit.

Fragen 20 und 21:

Welchen Einfluss auf die Kontrolltätigkeit und welche Kostenfolgen hätte die Umsetzung einer Ökopunkte-Übergangsregelung mit gegenüber heute geändertem Bezugsraum (Alpengebiet, einzelne Korridore)?

Inwiefern wäre Ihrer Ansicht nach a) die Kontrolle, b) die Wahrscheinlichkeit der Ahndung inkorrekt durchgeführter Transitfahrten in nur mehr teilweise erfassten Bundesländern gegenüber der derzeitigen Situation (flächendeckende Geltung) erschwert?

Antwort:

Eine effiziente und effektive Kontrolle könnte in einem solchen Fall nur bei einer infrastrukturellen "Nachrüstung" des elektronischen Ökopunktesystems gewährleistet werden. Die Kosten dafür würden sich nach derzeitigen Abschätzungen auf 4 bis 18 Mio € belaufen (je nach letztlich festgelegtem Bezugsraum). Dies ist mit ein Grund, weshalb Österreich im Zusammenhang mit einer Übergangsregelung für das Ökopunktesystem die Einbeziehung des gesamten österreichischen Hoheitsgebietes fordert.

Mit freundlichen Grüßen