

2975 /J
03. Mai 2005

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend nicht nachvollziehbare, mit offenen Fragen im Bereich von Staatssekretär Mag. Mainoni verbundene Vorgänge im Zusammenhang mit LKW-Kontrollstellen

Werden bei den LKW-Kontrollstellen, beispielsweise bei den Kontrollstellen Kundl und (kürzlich nach jahrelanger Verzögerung endlich eröffnet) Radfeld an der A12 Inntalautobahn im Inntal-Brenner-Transitkorridor, bei kontrollierten Schwerfahrzeugen Mängel festgestellt, so sind bei Überladung, Notwendigkeit zum Abstellen, Labung von transportierten Tieren und dergleichen Umlade- und Manipulationstätigkeiten teilweise großen Umfangs nötig.

Diese (hoheitlichen) Aufgaben wurden im Tiroler Beispieldfall seit mehreren Jahren von einem im unmittelbaren Umfeld der Kontrollstellen in Brixlegg angesiedelten eigenen Unternehmen („Truckservice“) auf Basis eines mit Ende Februar 2005 befristeten Vertrags wahrgenommen.

Der befristete Vertrag mit diesem Unternehmen wurde nach der Übertragung der entsprechenden Kompetenzen an die ASFINAG offenbar wegen strikten Widerstands von Wirtschaftskammer und ASFINAG nicht verlängert, weil „die freie Wirtschaft gefährdet wäre“. Öffentlich zugänglichen Angaben des Transitforum Austria-Tirol zufolge liegt diesem Vorgang ein Deal zwischen dem Tiroler ÖVP-Landeshauptmann van Staa und dem von Ambitionen im Bereich der ASFINAG nicht freien früheren Tiroler FP-Kommunalpolitiker, späteren BMVIT-Ministersekretär und nunmehrigen BMVIT-Sektionschef Arnold Schiefer zugrunde.

Allerdings fand auf Betreiben von Wirtschaftskammer und ASFINAG auch keine öffentliche Ausschreibung zur Neuvergabe dieser Leistungen statt. Stattdessen werden nun bemängelte LKW zur Wiederherstellung gesetzeskonformer Zustände auf Rechnung der betreffenden Betriebe (in einer vom Transitforum Austria-Tirol zusammengestellten, öffentlich zugänglichen Hintergrundinformation vom 8.3.2005 werden die Unternehmen „Berger, Nothegger, Tanzer, Gebr.Weiss, DAKA, van Leur etc.“ genannt) zu einem ebendieser Betriebe im Tiroler Unterland gebracht.

Die Koordination über die zu setzenden Maßnahmen und die Verteilung der beanstandeten Fahrzeuge wird vom Österreichischen Wachdienst (ÖWD) wahrgenommen.

Zu dieser Konstruktion und ihren Begleiterscheinungen wird in einer öffentlich zugänglichen Information des Transitforums Austria-Tirol folgendes festgehalten:

„Prinzip: Die „Zahler“ des ÖWD dürfen zu Recht erwarten, dass ihnen der ÖWD auch die „Kunden“ schickt – genau das Monopol, welches der Truckservice unterstellt wird!“

Und weiter:

„Eine Kontrolle der Nachbehandlung wird kaum mehr vorgenommen; angeblich reicht eine „Bestätigung“ eines der angeführten Betriebe.“

Die nun viel längeren Fahrten der vorschriftswidrig angetroffenen LKW bis zur „Nachbehandlung“ führen zu völlig unnötigen zusätzlichen Belastung von Bevölkerung und Umwelt mit Schadstoffen und Lärm, zu Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit sowie zu beträchtlichen Mehrkosten durch die Straßenabnutzung mit oft überladenen LKW, die von den SteuerzahlerInnen zu tragen sind. Vor allem aber werden mit der dargestellten Konstruktion hoheitliche Aufgaben im für Malversationen verschiedenster Art erwiesenermaßen (siehe Frächterskandal, mit übrigens bis heute ungeklärter Rolle von engen Beratern von BM a.D. Forstinger und ihren Nachfolgern) anfälligen Transitbereich vorläufig von Vertretern der Wirtschaftskammer, von der ASFINAG und von im Transitbereich selbst tätigen Transportunternehmen massiv mitbestimmt. Dies ist äußerst fragwürdig und auch auf internationaler Ebene der Glaubwürdigkeit Österreichs beim Einsatz für den Schutz von Mensch und Umwelt vor den Belastungen des LKW-Verkehrs nicht gerade zuträglich.

Abgesehen davon ist es mehr als hinterfragenswert, wenn das Unternehmen ÖWD, dessen Direktor bzw. Geschäftsleitungsmitglied Staatssekretär Mag. Mainoni im Zivilberuf ist (vgl. beiliegenden aktuellen Ausdruck von der BMVIT-Homepage), ohne Ausschreibung zu derartigen Aufträgen im Nahbereich der wohl eindeutig im BMVIT-Einfluß und damit im Einfluß des Staatssekretärs und seines Ministers befindlichen ASFINAG kommt.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Ist es zutreffend, dass – wie in der Anfragebegründung ausgeführt – zB im Fall der Tiroler Kontrollstellen Kundl und Radfeld die nötige „Nachbehandlung“ nicht gesetzeskonform fahrender LKW seit März 2005 durch ein ohne Ausschreibung zum Zug gekommenes Geflecht aus dem ÖWD und selbst im Transitgeschäft tätigen Unternehmen koordiniert und durchgeführt werden?
2. Ist es zutreffend, dass eine Kontrolle der Nachbehandlung kaum mehr vorgenommen wird, sondern angeblich eine unkontrollierte „Bestätigung“ eines der angeführten selbst im Transitgeschäft tätigen Betriebe reicht?
3. Ist Ihnen bekannt, dass es sich beim ÖWD (Österreichischer Wachdienst) um das Unternehmen handelt, dessen Geschäftsleitungsmitglied der derzeitige Staatssekretär in Ihrem Ressort, Mag. Eduard Mainoni im Zivilberuf ist (It Angabe in der Präsentation auf der BMVIT-Homepage: „1986-2001 Direktor

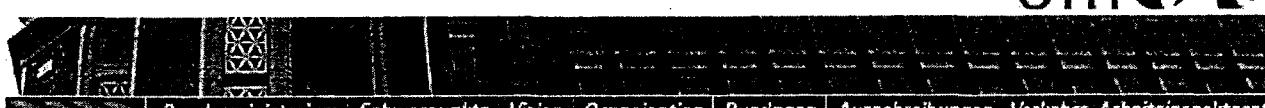
des Österreichischen Wachdienstes, seit 2002 Mitglied der Geschäftsleitung des ÖWD“)?

4. Angesichts der Tatsache, dass derartige Aktivitäten durch die direkt oder indirekt involvierten Personen aus dem Bereich Ihres Ressorts zur Beeinträchtigung des Image des BMVIT geeignet sind: Welche Schritte haben Sie unternommen, um die Verantwortlichen zum Schaffen klarer und rechts- und verfassungskonformer Verhältnisse zu bewegen, zB über die öffentliche Ausschreibung von Umlade- und Manipulationstätigkeiten mit entsprechenden Kriterien?
5. Welche (weiteren) Schritte in diesem Sinn werden Sie bis wann setzen bzw. veranlassen?
6. Was haben Sie im einzelnen selbst oder gegenüber Dritten unternommen, um sicherzustellen, dass
 - a) Lärm- und Schadstoffmehrbelastungen infolge der gewählten Konstruktion unterbunden werden,
 - b) Mehrkosten im Bereich der Infrastruktur durch die gewählte Konstruktion unterbunden werden,
 - c) kein beanstandetes Schwerfahrzeug ohne entsprechende Begutachtung von geeignetem offiziellen Kontrollpersonal die Weiterfahrt antreten kann,
 - d) Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit durch unnötige, nur durch diese Konstruktion bedingte Umweg- und Im-Kreis-Verkehre vermieden werden,
 - e) hoheitliche Aufgaben weder in den Dunstkreis von am Transitgeschäft aktiv beteiligten Unternehmen (Befangenheit) vergeben werden noch an Mitglieder der Regierung zumindest nahestehende Unternehmer (Unvereinbarkeit) vergeben werden noch an Unternehmen ausgelagert werden, die ein hohes geschäftliches Interesse an möglichst viel Verkehr haben (Unvereinbarkeit)?
7. Was werden Sie in Hinkunft im einzelnen selbst oder gegenüber Dritten unternommen, um sicherzustellen, dass die unter 6. a) bis e) Fehlentwicklungen sich nicht weiter ausbreiten und im gegebenen Tiroler Anlassfall umgehend rückgängig gemacht werden?
8. Wird bei den anderen Kontrollstellen des nach wie vor mehr als lückenhaften, von Ihnen im Umfeld Ihres Scheitern in der Frage der Ökopunkte gerne als Lösung für das Transitproblem strapazierten „Kontrollstellennetzes“ hinsichtlich der Nachbehandlung beanstandeter Fahrzeuge in vergleichbarer Weise wie in Tirol vorgegangen?
9. Kommen insbesondere auch bei diesen anderen Kontrollstellen Transportunternehmen selbst und/oder der ÖWD in den Genuss von Einnahmen aus der „Nachbehandlung“ der beanstandeten Fahrzeuge bzw. ihrer Koordinierung, wenn ja, warum und auf welcher Grundlage, wenn nein, warum nur in Tirol?

10. Was haben Sie gegen die Unvereinbarkeit der Tätigkeit des ÖWD in der Koordination der LKW-„Nachbehandlung“ bei den Kontrollstellen Kundl und Radfeld mit der Funktion des ÖWD-Geschäftsleitungsmitglieds Mag. Mainoni als Staatssekretär unternommen?

11. Falls Sie bisher untätig zugesehen haben, wann und in welcher Weise werden Sie endlich im Interesse der belasteten Tiroler Bevölkerung tätig werden?

The image contains several handwritten signatures and notes in black ink. On the left, there is a large, stylized signature that appears to read 'Wolfgang'. To its right is a smaller, more compact signature that looks like 'Zl'. Above 'Zl' is a short, curved mark that might be a signature or a stylized letter. To the right of 'Zl' is a signature that includes the word 'Mose'. Below 'Mose' is another signature that includes the word 'Radfeld'. At the bottom left, there is a signature that looks like 'Uk'. There is also a small, thin horizontal line extending from the right side of the page.



[Bundesministerium](#) | [Schwerpunkte](#) | [Vision](#) | [Organisation](#) | [Rundgang](#) | [Ausschreibungen](#) | [Verkehrs-Arbeitsinspektorat](#)

Ministerium

Staatssekretär

Mag. Eduard Mainoni

geboren am 10.02.1958 in Salzburg

1964 ♦ 1968 Volksschule in St.Andrä/Salzburg

1968 ♦ 1976 2. und 3 Bundesgymnasium in Salzburg, Matura

Studium der Rechtswissenschaften an der Universität Salzburg (Mag. iur. 1985)

1985 ♦ 1986 Rechtspraktikum am Bezirks- und Landesgericht Salzburg

1986 ♦ 2001 Direktor des Österreichischen Wachdienstes
seit 2002 Mitglied der Geschäftsleitung des ÖWD

1989 - 1991 Landesparteisekretär der FPÖ-Landesgruppe Salzburg

1992 ♦ 1999 Mitglied des Gemeinderates der Stadt Salzburg

Klubobmann des Gemeinderatklubs der FPÖ

1994 ♦ 1998 Landesparteibemann-Stellvertreter der FPÖ Salzburg

27.04.1999 bis 28.10.1999

Mitglied des Bundesrates

29.10.1999 - 06.07.2004 Abgeordneter zum Nationalrat (XXI.-XXII. GP)

20.12.2002 Ordner des Nationalrates

Verkehrssprecher der Freiheitlichen Parlamentsfraktion,

Kultursprecher der Freiheitlichen Parlamentsfraktion,

Sprecher für Entwicklungszusammenarbeit EZA der Freiheitl.Parl.Fraktion

2004 Mitglied des Europa-Rates, Straßburg

seit 25.06.2004 Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Kontakt:

Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Mag. Eduard Mainoni

Radetzkystrasse 2

A-1030 Wien

Tel.: +43 (0)1 71162-8500

Fax: +43 (0)1 713 78 76

E-Mail: Eduard.Mainoni@bmvit.gv.at



Staatssekretär
Mag. Eduard Mainoni