



REPUBLIK ÖSTERREICH
WERNER FAYMANN
BUNDESMINISTER
Bundesministerium
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXIII. GP.-NR

1254 IAB

05. Sep. 2007

zu 1189 IJ

GZ. BMVIT-11.000/0041-I/PR3/2007 DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrates
Mag. Barbara Prammer

Parlament
1017 Wien

Wien, am 4. September 2007

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1189/J-NR/2007 betreffend Kontrollen des Straßengüterverkehrs, die die Abgeordneten Dr. Moser, Freundinnen und Freunde am 5. Juli 2007 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 und 2:

Wie viele Kontrollstellen (pro Fahrtrichtung) für den Straßengüterverkehr sind in den einzelnen Bundesländern derzeit in Betrieb?

Welche Art der Kontrollen können auf diesen Kontrollstellen jeweils durchgeführt werden?

Antwort:

Von der Asfinag wurden im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Inneres und dem jeweils betroffenen Land folgende Verkehrskontrollplätze im hochrangigen Straßennetz errichtet:

Niederösterreich:	A1 – Haag/Strengberg (Richtungsfahrbahn Salzburg)
Oberösterreich:	A8 – Kematen Süd (Richtungsfahrbahn Voralpenkreuz)
Salzburg:	A10 – Hoher Göll/Kuchl (Richtungsfahrbahn Villach)
Tirol:	A12 – Kundl (Richtungsfahrbahn Innsbruck)
	A12 – Radfeld (Richtungsfahrbahn Kufstein)
Vorarlberg:	A13 – Nüziders (Richtungsfahrbahn Bludenz)
Kärnten:	A2 – Völkermarkt/Haimburg (Richtungsfahrbahn Wien)
	A10 – Kellerberg (Richtungsfahrbahn Salzburg)

Auf diesen Verkehrskontrollplätzen können sowohl technische, als auch straßenpolizeiliche Kontrollen sowie Kontrollen der Lenk- und Ruhezeiten und der Einhaltung der gewerberechtlichen Bestimmungen durchgeführt werden.

Daneben können Fahrzeugkontrollen und somit auch Kontrollen des Straßengüterverkehrs an jedem geeigneten Ort durchgeführt werden.

Frage 3:

Welche weiteren Kontrollstellen sind im Ausbau bzw. geplant und wann gehen sie in Betrieb?

Antwort:

Verkehrskontrollplätze im hochrangigen Straßennetz werden von der Asfinag im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Inneres und dem jeweils betroffenen Land geplant und errichtet.

In Planung bzw. in Bau befinden sich derzeit 3 Verkehrskontrollplätze:

A 4	Ost Autobahn	RFB Wien	„Bruck/Leitha“
A 14	Rheintal Autobahn	RFB Bludenz	„Lauterach“
A 13	Brenner Autobahn	RFB Innsbruck	„Brenner Ost“

Die Realisierung der drei in Planung befindlichen Verkehrskontrollplätze ist für 2008/2009 vorgesehen.

In Konzeption bzw. Standortsuche sind 7 Verkehrskontrollplätze:

A 2	Süd Autobahn	RFB Wien	„Wöllersdorf“
A 2	Süd Autobahn	RFB Graz	„Ilzthal“
A 5	Nord Autobahn	RFB Wien	N.N.
A 9	Phyrn Autobahn	RFB Voralpenkreuz	„Straß/Ost“
A 14	Rheintal Autobahn	RFB Deutschland	„Wolfurt“
S 10	Mühlviertler Schnellstraße	RFB Linz	N.N.
S 6	Semmering Schnellstraße	RFB Klagenfurt	N.N.

Eine konkrete Aussage zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme dieser 7 Verkehrskontrollplätze kann derzeit noch nicht getätigt werden.

Fragen 4, 5 und 7:

Wie viele allgemeine Kontrollen des Straßengüterverkehrs wurden in den Jahren 2004, 2005 und 2006 auf der Straße und in den Betrieben durchgeführt?

Welche Verstöße und wie viele davon wurden dabei festgestellt?

Wie viele Kraftfahrzeuge wurden dabei abgestellt?

Antwort:

Die von der - in der eine Dienststelle des BMVIT bildenden Bundesanstalt für Verkehr eingerichteten - LKW-Kontroll-Plattform koordinierten und erfassten Schwerpunktkontrollen

ergaben die nachstehend angeführten Ergebnisse. (Darin sind die laufenden Tätigkeiten der Exekutive im Rahmen ihrer Verkehrskontrollen nicht erfasst).

		2004	2005	2006
Kontrollierte Fahrzeuge		51272	64304	65911
Schwerpunktkontrollen		1152	1214	1205

ANZEIGEN*	KFG			
	Gewicht	2802	2995	3170
	techn. Mängel	38921	53514	40025
	Sonstiges	3625	4386	3809
	weitere Rechtsbereiche			
	StVO/FSG	944	2358	4197
	GGBG/ADR	2125	1846	2631
	EGVO	3697	4170	7226
	StGB	82	78	97
	GütBefG	1544	2075	1729
	BStrMG	84	72	156
	AbfallWirtschG	10	2	3
	TiertransportG	5	28	11
	Sonstige**	449	590	698

Organmandate:		10465	12181	14749
Sicherheitsleistung:		2576	2597	4429

Untersagung EGVO	680	756	762
Untersagung KFG	4254	5714	5007
Zwangsmaßnahmen	1260	1630	1609
NEG. Alk./SG-Test	2835	5007	8942
POS. Alk./SG-Test	63	74	92

*) Jedes Delikt (jede einzelne Übertretung nach einem §) ist als 1 Anzeige zu werten!

**) Delikte nach den Bestimmungen zB Sozialrecht, Fremdenrecht, ZollR-DG, FinStrG ua...

Vorverwiegungen oder Anhaltung ohne Kontrolltätigkeit sind in dieser Statistik nicht enthalten.

Frage 6:

Wie viel betrugen daraus die Einnahmen aus den Strafgeldern in den Jahren 2004, 2005 und 2006?

Antwort:

Die Strafgeleinnahmen fließen den Ländern zu. Wie mir von Länderseite mitgeteilt worden ist, sind diese Strafgeleinnahmen nicht speziell gekennzeichnet bzw. werden nicht speziell verbucht und können daher nicht von anderen Strafgeleinnahmen wegen z.B. anderer Übertretungen des KFG oder GGBG unterschieden werden. Daher sind diesbezüglich leider keine Angaben möglich.

Fragen 8 und 9:

Wie viele Kontrollen nach dem Gefahrgutbeförderungsgesetz wurden in den Jahren 2004, 2005 und 2006 in den einzelnen Bundesländern auf der Straße durchgeführt?

Welche Verstöße und wie viele davon wurden dabei festgestellt?

Antwort:

Ich erlaube mir hierzu auf die Beantwortung der parlamentarischen Anfrage Nr. 1192/J des Bundesministers für Inneres zu verweisen.

Frage 10:

Wie viel betragen daraus die Einnahmen aus den Strafgeldern in den Jahren 2004, 2005 und 2006?

Antwort:

Diese Einnahmen fließen den Ländern zu. Meinem Ressort liegen diesbezüglich keine Zahlen vor.

Frage 11:

Wie viele Kraftfahrzeuge wurden dabei abgestellt?

Antwort:

Auch dazu erlaube ich mir, auf die Beantwortung der parlamentarischen Anfrage Nr. 1192/J des Bundesministers für Inneres zu verweisen, da derartige Aufzeichnungen im Bereich des Bundesministeriums für Inneres geführt werden.

Fragen 12 und 13:

Wie viele Kontrollen der gewerberechtlichen Bestimmungen des Güterbeförderungsgesetzes wurden in den Jahren 2004, 2005 und 2006 auf der Straße durchgeführt?

Welche Verstöße und wie viele davon wurden dabei festgestellt?

Antwort:

Die Vollziehung dieser gesetzlichen Bestimmungen erfolgt in mittelbarer Bundesverwaltung durch den Landeshauptmann und die ihm unterstellten Behörden. Diese führen mit den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes auch die Kontrollen durch. Aufzeichnungen werden nicht geführt, da dies gesetzlich nicht vorgesehen ist. Daher liegen die gewünschten Informationen leider nicht vor.

Fragen 14 und 15:

Wie viele Kontrollen der Kabotagebestimmungen wurden in den Jahren 2004, 2005 und 2006 auf der Straße durchgeführt?

Wie viele Verstöße wurden dabei festgestellt?

Antwort:

Auch diesbezüglich liegen - da die Führung von entsprechenden Aufzeichnungen gesetzlich nicht vorgesehen ist - leider keine Informationen vor.

Da jedoch Verwaltungsübertretungen ausländischer Transportunternehmer gegen gewerberechtliche Vorschriften (Gewerbeordnung, Güterbeförderungsgesetz, bezogenes EU-Sekundärrecht und zwischenstaatliche Verträge über den Straßengüterverkehr) von den Ämtern der Landesregierungen regelmäßig meinem Ressort gemeldet werden und dabei Verstöße gegen Kabotagebestimmungen bzw. Kabotageverbote bis dato nicht aufgeschieden sind, muss angenommen werden, dass die angefragten Kontrollen eher nicht oder kaum durchgeführt wurden bzw. keine Verstöße festgestellt werden konnten.

Mit dem Inkrafttreten der auf Grundlage des Güterbeförderungsgesetzes erlassenen *Kabotagekontrollverordnung* wird den Kontrollorganen nunmehr aber ein geeignetes Instrument zur Überprüfung von ordnungsgemäßer Kabotagetätigkeit durch EU/EWR-Unternehmer zur Hand gegeben, indem die betreffenden Lkw-Lenker ein *Kontrollblatt* vorzulegen haben, worin jede Beförderung zwischen zwei Orten innerhalb des Bundesgebietes einzutragen ist.

Fragen 16 bis 22:

Wie viele Kontrollen des Nachtfahrverbotes wurden in den Jahren 2004, 2005 und 2006 in den einzelnen Bundesländern auf der Straße durchgeführt?

Wie viele Verstöße wurden dabei festgestellt?

Wie viele Kraftfahrzeuge wurden dabei abgestellt?

Wie viele Kontrollen des Wochenend- und Feiertagsfahrverbotes wurden in den Jahren 2004, 2005 und 2006 in den einzelnen Bundesländern auf der Straße durchgeführt?

Wie viele Verstöße wurden dabei festgestellt?

Wie viele Kraftfahrzeuge wurden dabei abgestellt?

Wie oft wurden im vergangenen Jahr auf den Autobahnen (A25, A8, A1) im Raum Wels a) Kontrollen der höchstzulässigen Geschwindigkeiten für LKWs, b) Kontrollen der höchstzulässigen Geschwindigkeiten für PKWs, c) Kontrollen der Sicherheitsabstände durchgeführt?

Antwort:

Diese Fragen betreffen die Vollziehung der Straßenverkehrsordnung, die gemäß Art. 11 B-VG in die Zuständigkeit der Länder fällt. Da die Führung von diesbezüglichen Aufzeichnungen über solche Kontrolltätigkeiten gesetzlich nicht vorgesehen ist, werden solche auch nicht geführt. Auch dem Bundesminister für Inneres liegen keine Statistiken über derartige Kontrolltätigkeiten vor. Daher ist es mir leider nicht möglich, die gewünschten Zahlen zu nennen.

Frage 23:

Die geltende höchstzulässige Geschwindigkeit für LKW wird auf Überlandstraßen um über 70% (!) und auf Autobahnen zu über 80% (!!) missachtet. Wie werden Sie dafür sorgen, dass dieser nicht zuletzt auch sicherheitsrelevante sowie umwelt- und klimapolitisch grobe Missstand endlich wirksam bekämpft wird?

Antwort:

Im derzeit in meinem Ressort in Erarbeitung befindlichen Maßnahmenpaket ist das Projekt „Long Distance Monitoring“ enthalten, das auf Basis des Prinzips der Section Control aufbaut und speziell auf den Schwerverkehr abgestimmt ist. Dabei können, bei sehr geringem Personalaufwand, neben der Einhaltung der höchstzulässigen Geschwindigkeit auch die Einhaltung der gesetzlich vorgesehenen Lenkzeitunterbrechungen, insbesondere für den Transitschwerverkehr überwacht werden.

Frage 24:

Warum haben Sie für die heurige Sommerferienzeit einen ebenso mageren LKW-Fahrverbotskalender verordnet, wie sie ihr Vorgänger in Verschlechterung der früheren, von SPÖ-Verkehrsministern eingeführten Praxis nach den Wünschen der Transportwirtschaft gestaltet hat, obwohl doch auch ihre Partei diese von FPÖ- bzw. BZÖ-Ministern völlig unzureichend verordneten erweiterten LKW-Fahrverbote an Reisewochenenden in früheren Jahren immer wieder scharf kritisiert hat?

Antwort:

In den Jahren 2002 bis 2004 wurde jeweils für die Dauer der Sommermonate für Samstage (und teilweise auch Freitage) eine Verordnung erlassen, die Fahrverbote für LKW auf besonders stark frequentierten Reiserouten vorsah (Ferienreiseverordnung). Ziel dieser Verordnungen war es, die Verkehrsströme zu entflechten und somit den Urlauberreiseverkehr zu beschleunigen und, damit einhergehend, die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Jährlich wurde an das Kuratorium für Verkehrssicherheit der Auftrag erteilt, ein Gutachten hinsichtlich der Auswirkungen dieser Ferienreiseverordnung zu erstellen. Diese Gutachten kamen in Summe zum Ergebnis, dass hinsichtlich des Verkehrsflusses positive Effekte aufgetreten sind. Hinsichtlich der Entwicklung der Anzahl der Unfälle konnte jedoch mangels statistisch verwertbarer Größen auf kein aussagekräftiges Ergebnis verwiesen werden.

Da es einerseits im Zuge der Erlassung der Ferienreiseverordnung immer wieder zu Kritik seitens der Länder kam und andererseits zwischenzeitlich auch durch die Einführung des Road Pricing eine Änderung der Rahmenbedingungen eingetreten war, entschied man sich – zumal dies ohnehin auch durch das Gutachten des KfV gedeckt war – im Jahr 2005 nach einer Besprechung mit den Ländervertretern zur Erlassung eines „Fahrverbotskalender 2005“ (BGBl. II Nr. 180/2005), der nur mehr ausgewählte Strecken beinhalten sollte.

Untersuchungen der Auswirkungen des Fahrverbotskalenders 2005 zeigten, dass insbesondere hinsichtlich Unfallhäufigkeit keine negativen Folgen im Vergleich zur wesentlich umfangreicheren Ferienreiseverordnung beobachtet werden konnten, sodass auch für das Jahr 2006 ein Fahrverbotskalender (BGBl. II Nr. 237/2006) erlassen wurde. Dieser umfasste bereits im Vorjahr nur mehr die A12 Inntalautobahn und die A13

Brennerautobahn sowie einige Bundesstraßen. Da sich der Umfang der Regelung bewährte, wurde er auch für den Sommer 2007 beibehalten.

Frage 25:

Welche Schritte unternehmen Sie, um das in der Antragsbegründung genannte EU-seitig vorgegebene Mindestmaß an Kontrollen zu erreichen, von dem Österreich derzeit skandalös weit entfernt ist?

Antwort:

Nach den Vorgaben der Richtlinie 88/599/EWG, ersetzt durch die Richtlinie 2006/22/EG, sind bis zum 31. 12. 2007 jährlich 1% der Fahrtage hinsichtlich der Einhaltung der Bestimmungen der Lenk- und Ruhezeit zu überprüfen. Mit 1,61% kontrollierten Fahrtagen wurde von Österreich die geforderte Kontrollquote um mehr als 60% überschritten.

Richtig ist, dass ab dem 1. Jänner 2008 die geforderte Kontrollquote auf 2% und ab dem 1. Jänner 2010 auf mindestens 3% erhöht wird.

Mit der EG-Verordnung 561/2006, die auch den Art. 15 Abs. 7 der EG-Verordnung 3821/85 ändert, ist bereits mit 11. April 2006 die Anzahl der im Zuge einer Kontrolle zu überprüfenden Fahrtage von der, wie bereits vorher geltenden Zahl der Tage der laufenden Woche, nun zusätzlich um die vorausgehenden 15 Fahrtage erweitert worden. Statt bisher bis zu acht Fahrtage sind nun bis zu 22 Fahrtage im Zuge einer Kontrolle zu überprüfen.

Ab dem 1. Jänner 2008 erhöht sich die Zahl der im Zuge einer Kontrolle zu überprüfenden Fahrtage auf den laufenden Tag und die vorausgehenden 28 Tage.

Bei einem Beibehalten der Anzahl der Kontrollen wird sich eine Erhöhung der überprüften Fahrtage um das Dreifache bereits im Jahr 2008 ergeben, wobei die stetige Erhöhung der Flottendurchdringung von Fahrzeugen mit digitalem Kontrollgerät die Effizienz der Kontrollen steigern wird.

Frage 26:

Warum wird nicht, wie in anderen Ländern der EU, bei Verstößen das Fahrzeug einfach 24 Stunden aus dem Verkehr gezogen?

Antwort:

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass in keinem EU Mitgliedsstaat ein Fahrzeug allgemein wegen „Verstößen“ einfach 24 Stunden aus dem Verkehr gezogen wird.

Wie in der Tabelle zu den Fragen 4, 5 und 7 ersichtlich, wird in Österreich in nicht geringem Maß die Untersagung der Weiterfahrt angeordnet bzw. werden Zwangsmaßnahmen, wie Abnahme der Fahrzeugschlüssel, Anbringung von technischen Sperren u.s.w. ergriffen.

Im Bereich der Lenk- und Ruhezeitübertretungen besteht die Möglichkeit der Anordnung von Fahrtunterbrechungen von 45 Minuten (fehlende Lenkunterbrechung) über 9 Stunden (fehlende tägliche Ruhezeit) bis zu 24 Stunden (fehlende wöchentliche Ruhezeit).

Bei technischen Mängeln, Mängeln bei Gefahrguttransporten, mangelhafter Ladungssicherung und bei Gewichtsüberschreitungen wird die Weiterfahrt solange untersagt, bis das Fahrzeug bzw. der Transport wieder in einem sicheren Zustand gebracht ist.

Im Falle einer fehlenden gültigen Transportgenehmigung, zum Entrichten von Strafsicherstellungen oder Gebühren kann eine Fahrtunterbrechung bis zu 72 Stunden angeordnet werden. Wird bis dahin etwa die erforderliche Strafsicherstellung nicht entrichtet, kann das Fahrzeug beschlagnahmt werden.

Frage 27:

Aus welchen Gründen werden LKW-Kontrollen, die sich sowohl budgetär als auch volkswirtschaftlich rentieren, nicht bereits seit längerem intensiviert?

Antwort:

Abgesehen von der Zuständigkeit der Länder für das Kraftfahrwesen und damit auch die Fahrzeugkontrollen im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung leistet das BMVIT einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Kontrolldichte. Ich verweise dazu auf die in der Antwort zu Frage 4 und 5 dargestellten Kontrollzahlen der LKW-Kontroll-Plattform, woraus ersichtlich ist, dass jedenfalls im Verantwortungsbereich meines Ressorts die eingesetzten Finanz – und Personalressourcen ein Mehr an Kontrollen sicherstellen. Ohne eine Änderung etwa der Verwendung von KFG-Strafgeldern wird allerdings auch in Zukunft für technische Unterwegskontrollen keine Kostendeckung erreichbar sein.

Frage 28:

Welche Schritte werden Sie unternehmen, damit die zuständigen Bezirksbehörden konsequenter insbesondere gegen Zulassungsbesitzer bei Ahndungen vorgehen?

Antwort:

Im derzeit in Erarbeitung befindlichen Maßnahmenkatalog wird die Verantwortung der gesamten Transportkette vom Absender über Verlader, Transporteur oder Spedition und Transportunternehmer bis zum Empfänger in den Vordergrund gerückt.

Frage 29:

Was sagen Sie zu Hinweisen seitens der Exekutive und des kontrollierenden Personals, wonach die Zahl der tatsächlich durchgeführten LKW-Kontrollen nicht mit der nach Brüssel gemeldeten Statistik übereinstimmt, sondern die dort angegebene Zahl real deutlich unterschritten wird?

Antwort:

Die von Österreich gemeldeten Statistiken zu den technischen Unterwegskontrollen basieren auf den Aufzeichnungen jeder einzelnen durch die Exekutive durchgeführten Kontrolle. Es ist nicht davon auszugehen, dass seitens der, die Meldungen der Bundesländer und der Exekutive zusammenfassenden und die Österreichstatistik erstellenden Bundesanstalt für Verkehr die gemeldeten Zahlen nicht ordnungsgemäß weitergegeben werden.

Frage 30:

Welche Belege können Sie – zB aus Plausibilitätsprüfungen, von denen bisher allerdings noch nichts bekannt wurde – zur Widerlegung solcher Hinweise konkret vorlegen?

Antwort:

Im Rahmen der LKW-Kontroll-Plattform werden zur Erstellung der Statistik sowohl eigene Datenquellen als auch Meldungen über Kontrollergebnisse der einzelnen Bundesländer und Monatsmeldungen des BMI herangezogen.

Des weiteren werden die im Zuge der technischen Unterwegskontrollen erstellten Kontrollberichte von der Bundesanstalt für Verkehr und den Ämtern der Landesregierung automatisiert in einer Datenbank zusammengeführt, woraus der Bericht gemäß der Vorgabe der Richtlinie 2000/30/EG über technische Unterwegskontrollen erstellt wird.

Frage 31:

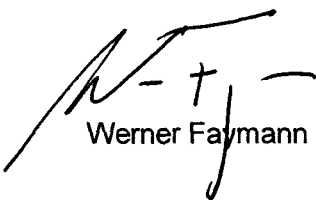
Warum verweigern sie Personalaufstockungen, obwohl sich Kontrollpersonal doch quasi selbst finanziert?

Antwort:

Ich verweise auf die Ausführungen zur Frage 27 und halte fest, dass ich für Personalaufstockungen im Bereich der für den gegenständlichen Aufgabenbereich im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung zuständigen Bundesländer nicht zuständig bin, weshalb ich derartige Maßnahmen auch nicht verweigern kann.

Auch ist es, wie bereits erwähnt, nicht zutreffend, dass sich Kontrollpersonal selbst finanziert. Die Ausgaben des Staates sollen sich durchaus an den Einnahmen darstellen lassen und ich trete in diesem Zusammenhang für das Verursacherprinzip und Kostenwahrheit ein. In diesem Sinne wird in meinem Ressort ein Maßnahmenpaket erarbeitet, das unter anderem auch darauf abzielt, etwa mit der Strafgeldhöhe auf das sicherheitsrelevante Gewicht des Verstoßes nachzuziehen und damit auch einen Anreiz zu schaffen, eben nicht zu versuchen, etwa durch Überladung oder mangelhafte Wartung des Fahrzeuges Wettbewerbsvorteile zu erzielen.

Mit freundlichen Grüßen



Werner Faymann