

**4145/AB XXIII. GP**

---

**Eingelangt am 20.06.2008**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## **Anfragebeantwortung**

GZ. BMVIT-11.000/0006-I/PR3/2008    DVR:0000175

An die  
Präsidentin des Nationalrates  
Mag.<sup>a</sup> Barbara Prammer

Parlament  
1017 W i e n

Wien, am    . Juni 2008

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4226/J-NR/2008 betreffend LKW-Kontrollen, die die Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde am 6. Mai 2008 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Frage 1:**

Wie lautet die aktuell einzuhaltende Vorgabe der EU über die Mindestkontrolldichte im LKW-Verkehr?

**Antwort:**

Eine Vorgabe hinsichtlich der Mindestkontrolldichte besteht im Gemeinschaftsrecht lediglich in der Richtlinie 2006/22/EG betreffend die Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten.

Art. 2 Abs. 3 dieser Richtlinie legt fest, dass ab dem 1. Mai 2006 1 % der Tage überprüft werden, an denen Fahrer von in den Geltungsbereich der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 (nunmehr 561/2006) und (EWG) Nr. 3821/85 fallenden Fahrzeugen arbeiten. Dieser Prozentsatz wird ab dem 1. Januar 2008 auf mindestens 2 % und ab dem 1. Januar 2010 auf mindestens 3 % erhöht.

Ab dem 1. Januar 2012 kann dieser Mindestprozentsatz von der Kommission auf 4 % angehoben werden, sofern die erhobenen statistischen Daten zeigen, dass im Durchschnitt mehr als 90 % aller kontrollierten Fahrzeuge mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet sind.

Mindestens 15 % aller überprüften Arbeitstage müssen bei Straßenkontrollen und mindestens 30 % der überprüften Arbeitstage bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen geprüft werden. Ab dem 1. Januar 2008 werden mindestens 30 % aller überprüften Arbeitstage bei Straßenkontrollen und mindestens 50 % der überprüften Arbeitstage bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen geprüft.

Die Kontrolldichte in Österreich übersteigt bereits jetzt die Vorgaben der Europäischen Kommission bei weitem. Im Berichtszeitraum für die Jahre 2005 und 2006 wurden anstatt der geforderten 1% bereits 2,38% und im Jahr 2007 mehr als 3,2% der Arbeitstage kontrolliert. Hinsichtlich der Aufteilung zwischen Straßen- und Betriebskontrollen wird die Vorgabe mit einem Anteil von mehr als 18 % aller überprüften Arbeitstage im Zuge von Straßenkontrollen ebenfalls erfüllt.

### Frage 2:

Wie lautet die LKW-Kontroll-Einsatzstatistik der 7 Kontrollstellen der ASFINAG (Völkermarkt/Haimburg, Kematen Süd, Hoher Göll, Kellerberg, Kundl, Radfeld, Nüziders, mit Ausnahme von Haag, die bereits vorliegt) für das Jahr 2007 aufgeschlüsselt nach

- Tägliche Lkw-Frequenz auf dem jeweiligen Streckenabschnitt,
- Gesamtzahl der kontrollierten LKW und Busse (Prozentzahl auf Basis der jährlichen Zahl der vorbeifahrenden LKW),
- Anzahl der Wiegekontrollen,
- geleistete Mannstunden,
- erfolgte Anzeigen (spezifiziert nach Verstößen)
- eingonmene Beträge?

### Antwort:

Hinsichtlich der LKW-Kontroll-Einsatzstatistik der 7 Kontrollstellen der ASFINAG wurden durch das BMI die in nachstehender Tabelle angeführten Zahlen erhoben:

VKP 2007

Bundesland	VKP	Straße	km	RFB	2007	
					Einsatztage	Anzeigen (Delikte) KFG u. GGBG
Kärnten	Völkermarkt/Haimburg	A 2	280,00	Wien	83	1.297
Kärnten	Kellerberg	A 10	168,25	Salzburg	51	1.816
NÖ	Haag/Strengberg	A 1	134,70	Salzburg	261	3.791
OÖ	Kematen/Innbach	A 8	24,90	Voralpenkreuz	167	4.282
Salzburg	Kuchl - Hoher Göll	A 10	21,00	Villach	136	394
Tirol	Kundl	A 12	24,30	Arlberg	383	6.406
Tirol	Radfeld	A 12	28,50	Deutschland	400	7.901
Vorarlberg	Nüziders	A 14	55,10	Tirol	206	2.842
<b>Gesamt:</b>	<b>8</b>				<b>1.687</b>	<b>28.729</b>

Anzumerken ist, dass jeder Einsatztag einen Einsatz von 8 Stunden bedeutet und im Durchschnitt 10 bis 12 Organe eingesetzt werden.

Die tägliche LKW-Frequenz auf dem jeweiligen Streckenabschnitt ist gemäß den Angaben der ASFINAG wie folgt:

Bundesland	VKP	Straße	km	RFB	LKW-Frequenz <sup>1)</sup>
Kärnten	Völkermarkt/Haimburg	A 2	280,00	Wien	~ 2300
Kärnten	Kellerberg	A 10	168,25	Salzburg	~3300
NÖ	Haag/Strengberg	A 1	134,70	Salzburg	~6400
OÖ	Kematen/Innbach	A 8	24,90	Voralpenkreuz <sup>2)</sup>	
Salzburg	Kuchl - Hoher Göll	A 10	21,00	Villach	~4600
Tirol	Kundl	A 12	24,30	Arlberg	~6200
Tirol	Radfeld	A 12	28,50	Deutschland	~6100
Vorarlberg	Nüziders	A 14	55,10	Tirol	~1500

<sup>1)</sup> Quellen: ASFINAG, Dauerzählstellen; Auswertung und Darstellung der Ergebnisse der automatischen Straßenverkehrszählung 2006, DTV-Consult

Die Zahlen sind qualitative Schätzungen auf Basis der zur Kontrollstelle nahegelegensten Zählstelle.

<sup>2)</sup> Keine, für eine seriöse Schätzung anwendbare automatische Zählstelle im näheren Umfeld.

Bei den unter Leitung der Bundesanstalt für Verkehr im Rahmen der LKW-Kontroll-Plattform im Jahr 2007 durchgeführten 1.480 Prüfzugeinsätzen, die vorrangig auf den Kontrollplätzen stattfinden, wurden 78.303 Schwerfahrzeugkontrollen durchgeführt, wobei von den eingesetzten Sachverständigen an 25.201 vorausgewählten Fahrzeugen eingehende technische Untersuchungen unter Verwendung von technischem Gerät mit dem Ergebnissen von

- ca. 20,8% Gefahr in Verzug (Kennzeichenabnahme bzw. Instandsetzung vor Ort)
- ca. 37,7% Schwere Mängel (Fahrt zur nächsten Werkstätte in Eigenverantwortung möglich)
- ca. 35,1% Leichte Mängel (Verkehrssicherheit noch gegeben, Wartung erforderlich) vorgenommen wurden.

Im Zuge dieser Einsätze mussten insgesamt rd. 79.644 Übertretungen des KFG, des GGBG, der StVO sowie wegen Nichteinhaltung der Lenk- und Ruhezeitbestimmungen angezeigt werden und es wurden 14.348 Organmandate erlassen.

Über die Höhe der dabei eingenommenen Strafbeträge liegen dem BMVIT keine Zahlen vor, da die Strafverfahren von den Bezirksverwaltungsbehörden bzw. Bundespolizeidirektionen durchgeführt werden und die Strafbeträge, die aufgrund von Delikten eingenommenen wurden, die bei Kontrollen auf Verkehrskontrollplätzen festgestellt worden sind, sich im nachhinein nicht von Strafbeträgen, die aufgrund anderer Delikte verhängt worden sind, unterscheiden lassen.

### Frage 3:

Aus welchen Gründen sollen die Kontrollstellen in Suben und Wulowitz nicht mehr weiterbetrieben werden?

**Antwort:**

Die Kontrollstellen Suben und Wullowitz werden weiterhin für Kontrollen eingesetzt, jedoch gemäß den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben zum Abbau der Grenzkontrollen nur mehr im Umfang von stichprobenartigen Kontrollen, wie es z.B. bei Einsätzen mit den Prüfzügen gegeben ist.

Die Kontrolltätigkeit mit den Prüfzügen wird jedenfalls an beiden Kontrollstellen weiterhin fortgesetzt.

**Frage 4:**

Aus welchen Gründen verzichten Sie darauf, direkt nach Einreise möglichst alle LKWs einem Sicherheits-Check zu unterziehen?

**Antwort:**

Der zeitliche Aufwand für einen sinnvollen Sicherheitscheck eines Schwerfahrzeuges beträgt mindest 20 bis 30 Minuten wobei dieser zumindest Lenk- und Ruhezeiten, den technischen Zustand des Fahrzeuges sowie die Sicherung der Ladung beinhalten sollte. Bei einer Anzahl von geschätzt ca. 35.000 täglichen Einreisen von LKW's nach Österreich auf den Hauptdurchzugsrouten würde dies einen Ressourceneinsatz von täglich ca. 17.500 Mannstunden bzw. 2.500 zusätzlichen Kontrollorganen bedeuten sowie den Wiederaufbau bzw. Wiederinbetriebnahme der ehemaligen Grenzkontrollstellen zur Abdeckung der räumlichen Erfordernisse bedingen.

Weiters würde eine derartige Maßnahme eine Kontrolle auf Grund des Grenzübertritts darstellen und im Widerspruch zur EU-Verordnung 4060/89 über den Abbau der Grenzkontrollen der Mitgliedsstaaten im Straßen- und Binnenschiffsverkehr stehen.

Gezielte stichprobenartige und unerwartete Kontrollen unter Einsatz modernster und effizienter Vorselektionssysteme, wie in die Fahrbahn eingelassene dynamische Wiegesysteme oder die Abgasfernmessung, ergeben eine entsprechend hohe Trefferquote und bieten einen hohen präventiven Effekt.

**Frage 5:**

Warum streben Sie keine gesetzliche Änderung an, sodass zumindest ein Fünftel der Strafeinnahmen der Exekutive zu Gute kommt?

**Antwort:**

Im Rahmen der Kontrolltätigkeit des Schwerverkehrs sind neben den Organen der Exekutive in der Regel noch weitere Institutionen wie die Bundesanstalt für Verkehr, die Ämter der Landesregierungen, die Arbeitsinspektorate, Tiertransportinspektoren und Bezirksverwaltungsbehördenvertreter eingesetzt. Eine Regelung die nur alleine der Exekutive einen Anteil der Strafeinnahmen zusprechen würde, wäre daher auf Grund der Vielzahl der an den Kontrollen mitwirkenden Stellen nicht wirklich sachgerecht.

Vielmehr wäre eine Aufteilung auf die den Aufwand tragenden Gebietskörperschaften anzudenken.

Andererseits ist jedoch zu berücksichtigen, dass derzeit die Strafeinnahmen – soweit nicht in den jeweiligen Materiengesetzen bereits anders geregelt – für soziale Zwecke gewidmet sind und ein Entfall in diesem Bereich neue Probleme entstehen lässt.

Bisherige Versuche, eine Strafgeldwidmung vorzusehen scheiterten am Widerstand der Länder.

**Frage 6:**

Aus welchen Gründen verdoppeln Sie nicht die Anzahl der fixen Kontrollstellen?

**Antwort:**

Kontrollstellen sind Infrastrukturbauwerke mit einem Investitionsvolumen zwischen einer und vier Millionen EURO. Die Angemessenheit und Zweckmäßigkeit dieser Investitionen (unabhängig vom Kostenträger) ist im Grunde gänzlich von der Intensität einer gesicherten

Nutzung abhängig. Eine Errichtung eines Verkehrskontrollplatzes erfolgt daher nur, wenn ein gesicherter Kontrollumfang gewährleistet und zwischen den Beteiligten vereinbart ist. Kontrollstellen sind nur ein Teil der einzelnen Kontrollkonzepte der Länder und in deren Priorität unterschiedlich gewichtet bzw. den lokalen Gegebenheiten angepasst.

Wie Sie in den einleitenden Worten dieser Anfrage ausführen, werden zu den derzeit bestehenden acht fixen Verkehrskontrollstellen im hochrangigen Straßennetz zur Zeit drei weitere errichtet und für sieben zusätzliche ein Standort gesucht. Mit Verwirklichung dieser 10 Projekte wird die Zahl der Kontrollplätze in den nächsten Jahren mehr als nur verdoppelt.

**Frage 7:**

In welcher Form werden Sie darauf dringen, dass die Bundesländer genügend Kontrollstellen einrichten?

**Antwort:**

Die Finanzierung des Baus von Kontrollstellen erfolgt je nach Ausbaumodul gemeinsam von ASFINAG und dem jeweiligen Bundesland. Diese Unterstützung, nicht nur im Bereich der Finanzierung, sondern auch bei Projektierung, Planung, Errichtung und teilweise beim Betrieb der Kontrollstellen durch die ASFINAG bietet einen starken Anreiz für die Länder, Kontrollstellen im erforderlichen Umfang einzurichten. Wichtig ist hier jedoch auch eine zentrale Koordination unter Berücksichtigung kontrollstrategischer Vorgaben sowie die Gewährleistung einer effizienten Nutzung dieser Einrichtungen.

**Frage 8:**

Wann werden Sie Ihren KollegInnen in den Bundesländern den Ankauf von mobilen Kontrollzügen nachdrücklich empfehlen?

**Antwort:**

Eine solche Empfehlung ist nicht notwendig, da die Länder derzeit schon über mobile Prüfzüge verfügen.

Von den 13 in Österreich eingesetzten Prüfzügen befinden sich bereits neun im Besitz der Bundesländer wobei Niederösterreich drei, Oberösterreich zwei und die Länder Kärnten, Salzburg, Steiermark und Wien jeweils einen Prüfzug betreiben. Des Weiteren kommen noch technisch voll ausgestattete Kontrollhallen in Nickelsdorf und am Kontrollplatz Haag zum Einsatz.

**Frage 9:**

Wann wird es künftig eine zentrale Behörde in Österreich als Anlaufstelle geben, die für komplexe Fragen der Verfolgung – und in weiterer Folge sinnvoller Weise wohl auch der Vollstreckung – ausländischer Verkehrssünder zuständig ist?

**Antwort:**

Mit dem Inkrafttreten des derzeit in den europäischen Gremien beratenen Verordnungspaketes zum Marktzugang für den Straßentransportsektor ist in einer nationalen Koordinationsstelle ein zentrales Register der Transportunternehmer einzurichten und dieses mit allen Konterparts innerhalb der EU elektronisch zu vernetzen. Über dieses System werden in weiterer Folge Übertretungen Gebietsfremder mit der Koordinationsstelle im Herkunftsstaat ausgetauscht und in das derzeit im Aufbau befindlichen Risikobewertungssystem der Transportunternehmer einfließen. Dieses System wird in Zukunft die Möglichkeit bieten, einerseits gezielt so genannte „schwarze Schafe“ zu erkennen und wenn erforderlich vom Markt zu entfernen und andererseits Unternehmen die die vorgegebenen gesetzlichen Randbedingungen einhalten und respektieren von übermäßiger Verwaltungsbelastung zu befreien.

Die Bundesanstalt für Verkehr, die bereits für die Bereiche der Lenk- und Ruhezeitkontrollen sowie der technischen Unterwegskontrollen die Funktion der nationalen Koordinations- und

Kontaktstelle inne hat, wird sich für diese Aufgabe besonders eignen und mit den dafür erforderlichen Ressourcen ausgestattet diese Aufgabe wahrnehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Werner Faymann