

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Kontrollen des Straßengüterverkehrs

Nach Ihren Aussagen soll der Güterverkehr verstärkt auf die Schiene verlagert werden. Die Kostenwahrheit auf der Straße, die Sie wiederholt einforderten, bildet die zentrale Voraussetzung dazu.

Zahlreiche Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeiten, Höchstgeschwindigkeiten, Sicherheitsvorschriften und Wochend- und Feiertagsfahrverbote sparen den Frätern Kosten und erhöhen die Produktivitätsgewinne um bis zu 17 Prozent. Laut dem vorjährigen, aktuellsten (22.) Bericht der Europäischen Kommission über die Anwendung der Sozialvorschriften über die Jahre 2001 und 2002 zählt Österreich mit einem Prozentsatz von 1,61 bei den Mindestkontrollen zu den Mitgliedstaaten mit der geringsten Kontrolldichte und sprach sich Österreich bei der letzjährigen Überarbeitung der Kontrollrichtlinie für eine langsamere Erhöhung der Mindestkontrollanzahlen aus als letztlich beschlossen wurde. Ab 2008 sind 2 % der Tage, an denen Lenker tätig sind, in jedem Mitgliedstaat auf der Straße und in den Betrieben zu kontrollieren. Wegen dieser geringen Kontrolldichte besteht nur eine geringe Wahrscheinlichkeit, dass Vergehen entdeckt und geahndet werden. Somit bleibt eine gewaltige Gewinnerhöhung auf Kosten von Verkehrssicherheit und menschenwürdigen Arbeitsverhältnissen.

Auch die Unfallstatistik 2006 des Kuratoriums für Verkehrssicherheit weist darauf hin, dass der Straßengüterverkehr weitaus effizienter kontrolliert werden müsste, um die hohen Unfallfolgekosten zu reduzieren: Lkw über 3,5 t „haben einen Anteil von 5 % am gesamten Unfallgeschehen, sind aber für mehr als 17 % der Getöteten verantwortlich“, auf Autobahnen sogar für über 37 %.

Der aktuelle Tagungsband der Arbeiterkammer „Legal – illegal – egal? Probleme und Kontrollen im Straßengüterverkehr und auf der Donau“ dokumentiert, dass es zwar zahlreiche Regelungen im Sinne einheitlicher technischer Standards, der Harmonisierung der Sozialbestimmungen von LenkerInnen und der Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen gibt, wegen der Mängel bei den Kontrollen jedoch Gesetzesverstöße und sogar kriminelle Aktionen negative Auswirkungen für die Bevölkerung, die Infrastruktur und die Umwelt sowie sogar erhebliche Gebührenausfälle nach sich ziehen. Eine Studie des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik der WU-Wien rechnet zudem mit beträchtlicher Einsparung bei personalabhängigen Kosten durch das Ausflaggen (in Länder mit niedrigeren sozialen Standards) in dreistelliger Mio-Euro-Höhe jährlich.

Max Herry bezifferte in seinem Referat bei der dokumentierten Tagung über die „Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regelungen auf dem Transportmarkt“ die Kostenreduktion durch Regelüberschreitungen im

Straßengüterverkehr auf 33 Prozent, „was bedeutet, dass sich die Transportkosten bei Einhaltung der Vorschriften bis um die Hälfte erhöhen würden“, was dem Anliegen der Kostenwahrheit und der Verlagerung Richtung Schiene sehr zweckdienlich wäre. Außerdem ließen sich dadurch die sozialen und externen Kosten um 15 Prozent verringern. Die arbeitsrechtlichen und sozialen Vorteile der Einhaltung der Vorschriften liegen ebenfalls auf der Hand, vom Bereich Verkehrssicherheit ganz zu schweigen.

Um das Mindestmaß an Kontrollen zu erreichen, müssen ab 1.1.2008 jährlich 2 Prozent der Fahrtage jedes Fahrers – davon mindestens 50% durch Betriebskontrollen und mindestens 30% durch Straßenkontrollen – überwacht werden (das entspricht einer Verdopplung der bisherigen Mindestanzahl von Betriebs- und Straßenkontrollen). Die kontrollierenden Einheiten und die Arbeitsinspektorate sind daher gefordert.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Wieviele Kontrollstellen (pro Fahrtrichtung) für den Straßengüterverkehr sind in den einzelnen Bundesländern derzeit in Betrieb?
2. Welche Art der Kontrollen können auf diesen Kontrollstellen jeweils durchgeführt werden?
3. Welche weiteren Kontrollstellen sind im Ausbau bzw geplant und wann gehen sie in Betrieb?
4. Wieviele allgemeine Kontrollen des Straßengüterverkehrs wurden in den Jahren 2004, 2005 und 2006 auf der Straße und in den Betrieben durchgeführt?
5. Welche Verstöße und wie viele davon wurden dabei festgestellt?
6. Wie viel betrugen daraus die Einnahmen aus den Strafgeldern in den Jahren 2004, 2005 und 2006?
7. Wieviele Kraftfahrzeuge wurden dabei abgestellt?
8. Wieviele Kontrollen nach dem Gefahrgutbeförderungsgesetz wurden in den Jahren 2004, 2005 und 2006 in den einzelnen Bundesländern auf der Straße durchgeführt?
9. Welche Verstöße und wie viele davon wurden dabei festgestellt?
10. Wie viel betrugen daraus die Einnahmen aus den Strafgeldern in den Jahren 2004, 2005 und 2006?

11. Wieviele Kraftfahrzeuge wurden dabei abgestellt?
12. Wieviele Kontrollen der gewerberechtlichen Bestimmungen des Güterbeförderungsgesetzes wurden in den Jahren 2004, 2005 und 2006 auf der Straße durchgeführt?
13. Welche Verstöße und wie viele davon wurden dabei festgestellt?
14. Wieviele Kontrollen der Kabotagebestimmungen wurden in den Jahren 2004, 2005 und 2006 auf der Straße durchgeführt?
15. Wieviele Verstöße wurden dabei festgestellt?
16. Wieviele Kontrollen des Nachtfahrverbotes wurden in den Jahren 2004, 2005 und 2006 in den einzelnen Bundesländern auf der Straße durchgeführt?
17. Wieviele Verstöße wurden dabei festgestellt?
18. Wieviele Kraftfahrzeuge wurden dabei abgestellt?
19. Wieviele Kontrollen des Wochenend- und Feiertagsfahrverbotes wurden in den Jahren 2004, 2005 und 2006 in den einzelnen Bundesländern auf der Straße durchgeführt?
20. Wieviele Verstöße wurden dabei festgestellt?
21. Wieviele Kraftfahrzeuge wurden dabei abgestellt?
22. 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?
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?
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?
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?

26. Warum wird nicht, wie in anderen Ländern der EU, bei Verstößen das Fahrzeug einfach 24 Stunden aus dem Verkehr gezogen?
27. Aus welchen Gründen werden LKW-Kontrollen, die sich sowohl budgetär als auch volkswirtschaftlich rentieren, nicht bereits seit längerem intensiviert?
28. Welche Schritte werden Sie unternehmen, damit die zuständigen Bezirksbehörden konsequenter insbesondere gegen Zulassungsbesitzer bei Ahndungen vorgehen?
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?
30. Welche Belege können Sie – zB aus Plausibilitätsprüfungen, von denen bisher allerdings noch nichts bekannt wurde - zur Widerlegung solcher Hinweise konkret vorlegen?
31. Warum verweigern Sie Personalaufstockungen, obwohl sich Kontrollpersonal doch quasi selbst finanziert?

B.Zerschick
A. M. K.
A. J. d.
J. Röse