



HESSISCHER LANDTAG

19. 07. 2011

Kleine Anfrage

des Abg. Jürgen Frömmrich (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
vom 31.05.2011

betreffend Kontrollen von Fahrzeugen im Gefahrgut- und
Schwerlastverkehr

und

Antwort

des Ministers des Innern und für Sport

Vorbemerkung des Minister des Innern und für Sport:

Zur Beurteilung des Sicherheitsniveaus Gefahrgut- und Schwerlastverkehr ist neben der Analyse des Verkehrsunfallgeschehens eine Betrachtung der hessenweiten Kontrollmaßnahmen und Kontrollergebnisse erforderlich, da diese Aufschluss über den tatsächlichen Zustand kontrollierter Fahrzeuge und deren Mängel geben kann.

Die Kontrollstatistik richtet sich nach den nationalen und europarechtlichen Vorgaben.

Dies ist

- die Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße vom 21. Mai 2003 (BGBl. I S. 774), zuletzt geändert durch Artikel 469 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407),
- die Verordnung über die Kontrollen von Gefahrguttransporten auf der Straße und in den Unternehmen in der Fassung vom 26. Oktober 2005 (BGBl. I S. 3104), zuletzt geändert durch Artikel 482 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407),
- die Entscheidung der Kommission vom 22. IX. 2008 über das in Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 genannte Berichtsmuster zur Erfassung von Kontrollen und Verstößen bzgl. der zulässigen Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr.

Erfasst werden in diesem Zusammenhang die Kontrollen von Nutzfahrzeugen (und deren Fahrpersonal) mit einer zulässigen Gesamtmasse (zGm) über 3,5 to.

Diese Vorbemerkung vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit dem Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung wie folgt:

Frage 1. Wie viele Kontrollen (aufgeschlüsselt nach Gefahrgut- und Schwerlastverkehr) wurden im Jahr 2010 durchgeführt?

Die Anzahl der Kontrollen wird nicht erhoben. Es werden die kontrollierten Fahrzeuge differenziert nach Gefahrgut- und Schwerlastverkehr erhoben.

Im Jahr 2010 wurden durch die hessische Polizei:

- Gefahrguttransporte auf der Straße	2.602
- Nutzfahrzeuge mit einer Gesamtmasse über 3,5 t	48.647

kontrolliert.

Frage 2. a) Wie hoch ist der Anteil ausländischer Lkw, bei denen Mängel festgestellt wurden?
 b) Aus welchen Herkunftsändern werden die meisten Beanstandungen gemeldet?

Die Statistik differenziert die Kontrollergebnisse nach dem Zulassungsland des jeweiligen Fahrzeugs und hier lediglich nach "Bundesgebiet", "Gebiet des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) inkl. Schweiz" sowie "Drittstaaten".

Die Beanstandungsquote stellte sich im Jahr 2010 sich wie folgt dar:

Gefahrguttransporte	D	EU/EWR/CH	Drittstaat
kontrolliert	1.921	509	172
beanstandet	1.124	294	38
Prozent	58,5	57,8	22,1

Sonstige Nutzfahrzeuge > 3,5 to zGm	D	EU/EWR/CH	Drittstaat
kontrolliert	35.250	11.190	2.207
beanstandet	9.645	2.362	503
Prozent	27,4	21,1	22,8

Frage 3. Zu welchen Ergebnissen haben die genannten Kontrollen geführt und wie wurden die Verstöße geahndet?

Da das Erfassungsverfahren nach der verletzten Rechtsvorschrift und nicht der kontrollierten Fahrzeugart differenziert, umfassen die Fälle technischer Fahrzeugmängel und Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeiten auch entsprechende Feststellungen bei Gefahrguttransporten. Eine gesonderte Ausweisung für diese Transporte ist nicht möglich.

Weitere zentrale Statistiken, z.B. über Verstöße des Fahrpersonals gegen Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung, werden nicht geführt. Eine Rückmeldung der jeweiligen Bußgeldbehörden über die verhängten Sanktionen erfolgt nicht. Eine entsprechende Verpflichtung besteht überdies nicht.

Frage 4. Wie hoch war die Mängelquote im Jahr 2010 und welches sind die häufigsten festgestellten Mängel?

Die Beanstandungsquote bei Gefahrguttransporten auf der Straße liegt bei 1.456 von 2.602 kontrollierten Fahrzeugen (55,9 v.H.).

Die Beanstandungsquote bei sonstigen Nutzfahrzeugen über 3,5 to zGm liegt bei 12.510 von 48.647 kontrollierten Fahrzeugen (25,7 v.H.).

Es dominieren technische Mängel an den Beleuchtungs- und Signaleinrichtungen (4.439 Fälle) sowie zu späte oder zu kurze Lenkzeitunterbrechungen (3.170 Fälle).

Frage 5. In wie vielen Fällen wurde die Weiterfahrt nicht gestattet?

Technische Fahrzeugmängel: in 970 Fällen
 Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeiten: in 564 Fällen
 Verstöße gegen gefahrgutspezifische Vorschriften: in 360 Fällen

Wie bei Frage 4 aufgeführt, differenziert das Erfassungsverfahren nach der verletzten Rechtsvorschrift und nicht der kontrollierten Fahrzeugart. Die Gesamtzahl der Fälle einer Untersagung der Weiterfahrt ist somit nicht herzuleiten.

Frage 6. Besteht die Absicht, die Kontrollen in der Ferienzeit zu erhöhen und werden bei der Auswahl der Kontrollpunkte auch die Hauptstrecken des Ferienverkehrs berücksichtigt?

Die Auswahl der Kontrollpunkte erfolgt unter Berücksichtigung des inhaltlichen Schwerpunkts der Kontrolle bzw. der zu überwachenden Rechtsvorschriften, der Anzahl der zu kontrollierenden Fahrzeuge, der Anzahl der eingesetzten Kontrollkräfte der Polizei und ggf. weiterer Fachbehörden, der mitzuführenden Kontrolltechnik sowie der am Kontrollort ggf. notwendigen logistischen Versorgung und ist weitgehend unabhängig von der Jahres- oder

Ferienzeit. Gleichwohl werden die Belange eines möglichst störungsfreien Reiseverkehrs berücksichtigt.

Frage 7. Sind die in Drucksache 18/1807 genannten, neuen Kontrollfahrzeuge bereits im Einsatz?

Die sieben Fahrzeuge wurden 2010 in Betrieb genommen.

Frage 8. Welche Mängel können durch den Einsatz der neuen Fahrzeuge zusätzlich ermittelt werden?

In diesen Fahrzeugen sind notwendige Einsatzmittel untergebracht und ständig verfügbar. Dazu gehört u.a.:

- Kontrolltechnik zur Auslesung und ersten Prüfung der digitalen Kontrollgeräte, um Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeiten vor Ort zur ermitteln
- Ein Endoskop ermöglicht in Verbindung mit den Rollbrettern eine Untersuchung der Bremsscheiben und der Reifen auch auf der Innenseite sowie eine komplette Untersuchung des Fahrzeugrahmens auf etwaige Risse oder Brüche. Unter zu Hilfenahme der Leiter sind nun auch Kontrollen der Domschächte bei Gefahrguttransportern ortsunabhängig möglich. Mangelhaft gesicherte Ladung kann somit durch eine 360° Prüfung besser erkannt werden.
- Eine neue zusätzliche Lichtquelle ermöglicht auch eine ortsunabhängige genaue Untersuchung bei Dunkelheit
- Waagen ermöglichen bereits vor Ort die Feststellung etwaiger Überschreitungen der Achslasten

Der wesentliche Vorteil dieses Fahrzeugs liegt jedoch darin, dass es sich um einen qualifizierten Arbeitsplatz mit sofortigem Zugang zu den polizeilichen Arbeitsplatz- und Abfragesystemen handelt. Damit können notwendige Genehmigungen bereits vor Ort überprüft und Verstöße geahndet werden. Das abgesetzt abgestellte Fahrzeug eignet sich darüber hinaus als Büraum für eine sofortige Vernehmung vor Ort, was zeitsparend und bürgerfreundlich ist.

Frage 9. Welche Maßnahmen sind für die bevorstehende Ferienzeit geplant, um die Sicherheit auf den hessischen Straßen zu erhöhen?

Die mit Erlass des BMVBS vom 13.04.2011 übersandte Verordnung über Verkehrslenkungsmaßnahmen für die Hauptreisezeit 2011 wird in Hessen durch die Präsidien mit Erlass vom 20.05.2011 umgesetzt. Ein besonderes Augenmerk wird dabei u. a. auf die Einhaltung des Lkw-Fahrverbotes, Freihalten von Hauptverkehrsrouten sowie eine Optimierung des Verkehrswarndienstes gerichtet.

Wiesbaden, 12. Juli 2011

In Vertretung:
Werner Koch