

Verkehr

Summary

As in last years environmental protection report already detailed reported, traffic and environment are two areas which almost exclude each other: A more on the one hand brings out a less on the other hand as a directly consequence.

So everybody of us is called upon to take responsibility to minimize needless traffic.

The public authorities of Styria also in 2003 did quite a lot to succeed in a more environmentally compatible traffic. For example:

- Extension of the Styrian railway-infrastructure
- Start of the second phase of "Steirertakt"
- New information campaign for public traffic
- New park and ride-places
- More noise-protection-projects for railways and roads.

Terminal Graz-Süd/Werndorf

Der Terminal Graz-Süd/Werndorf wird im März 2003 infrastrukturell fertig gestellt und von der Betreibergesellschaft CCG und den nun dort ansässigen Logistikunternehmen besiedelt.

Im Juni 2003 wird diese für die steirische Wirtschaft so wichtige Verkehrsdrehscheibe offiziell eröffnet und beginnt ihren Betrieb. Damit ist die Basis geschaffen, um den Güterverkehr der Steiermark und der Wirtschaftsdrehscheibe Graz effizient zu bündeln und eine attraktive Alternative zum Straßenverkehr anbieten zu können.

Gemeinsam mit dem Güterverkehrszentrum werden 2003 auch der Bahnhof Kalsdorf und die Verbindungsstrecke zwischen dem Bahnhof und dem Terminal auf qualitativ höchstwertiges Niveau gebracht. Damit ist ein erstes Stück der für die Steiermark so wichtigen Verbindung zu den oberadriatischen Häfen zwischen Puntigam und Spielfeld/Straß bereits mehrgleisig befahrbar.

Es kommt auf jeden Einzelnen an!

Wie in den vorangegangenen Umweltschutzberichten bereits ausführlich berichtet, sind Umwelt und Verkehr zwei sich über weite Strecken ausschließende Bereiche. Ein Mehr bei dem Einen bringt zwangsweise ein weniger bei dem Anderen mit sich.

So wird an dieser Stelle – wie jedes Jahr – an die Selbstverantwortung jedes Einzelnen appelliert, unnötige Wege mit dem Auto zu vermeiden, bewusst einzukaufen und auch das eigene Mobilitätsverhalten vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) in Richtung ÖV (Öffentlicher Verkehr) und nichtmotorisiertem Individualverkehr (Radfahren, Zufußgehen!) zu verlagern. Von der öffentlichen Hand wurde auch 2003 wieder vieles unternommen, um diesen Weg einer breiteren Masse schmackhaft und gangbar zu machen.

Schieneninfrastruktur

Die Erweiterung der steirischen Schieneninfrastruktur ist im Jahr 2003 von der Eröffnung von zwei besonderen Eisenbahnprojekten geprägt:



Im Teilstück zwischen Puntigam und dem Bahnhof Kalsdorf ist derzeit der zweigleisige Ausbau voll im Laufen. Für den Abschnitt vom Terminal bis zur slowenischen Grenze bei Spielfeld/Straß wird derzeit mit Hochdruck geplant, um die Zweigleisigkeit im Gleichklang mit dem slowenischen Abschnitt bis Maribor möglichst rasch wieder herstellen zu können.



Lückenschluss am Schoberpass

Der zweite Meilenstein im Ausbau der steirischen Eisenbahninfrastruktur ist der zweigleisige Lückenschluss am Schoberpass. Nach nur zweieinhalb Jahren Bauzeit wurde der Neubauabschnitt Unterwald-Kalwang mit dem 1,075 km langen Tunnel Unterwald hergestellt. Mit der Verkehrswirksamkeit des Lückenschlusses am Schoberpass wird der Pyhrnkorridor auf steirischer Seite vom Bahnhof Puntigam bis zur Südeinfahrt des Bahnhofes Selzthal über eine Strecke von ca. 150 km durchgehend zweigleisig befahrbar und erhält einen nach den neuesten Sicherheitsstandards ausgestatteten Eisenbahntunnel.

Die Streckenleistungsfähigkeit und die Betriebsqualität werden zwischen St. Michael und Selzthal wesentlich erhöht und entsprechen den Anforderungen eines qualitativollen Schienenverkehrs, die für die Sicherung der Steiermark als attraktivem Wirtschaftsstandort vor allem für die Verkehre in Richtung Nord-West-Europa von höchster Wichtigkeit sind.

Koralmbahn

Die Planungen an der Koralmbahn haben 2003 ebenfalls einen wichtigen Meilenstein erreicht: So wurden in den beiden steirischen Abschnitten Feldkirchen–Wettmannstätten und Wettmannstätten–St.Andrä (mit dem Koralmtunnel) im Zuge des UVP-Verfahrens die UVP-Gutachten erstellt, die Umweltverträglichkeit attestiert und die öffentlichen Erörterungen durchgeführt.

Die vorläufige Trassenverordnung seitens des Bundes, die bereits für alle Teilstücke zwischen Graz und Klagenfurt erlassen wurde, die Bauübertragungen für Sondierungsmaßnahmen, Grundstückseinlösen und Vorlaufstrecken wie z. B. Werndorf–Weitendorf–Wettmannstätten sind Indikatoren, die darauf schließen lassen, dass dieses zweifellos große Eisenbahninfrastrukturvorhaben, das vor allem der wesentlichen Verbesserung der Erreichbarkeiten und damit der wirtschaftlichen Stärkung des Grazer Zentralraumes und der Weststeiermark dient, zügig seiner Realisierung entgegenstreitet.

Damit die vorhandene Infrastruktur auch vom Personenverkehr vermehrt genutzt wird, ist 2003 eine neue Informationskampagne ins Leben gerufen worden. Ein Qualitätsmanager, ähnlich dem „Mann mit dem Hut“, stellt ein wichtiges Modul in der Qualitätssicherung des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) dar, der die gebotenen Leistungen kräftig bewirbt und das Image des ÖV auffrischt.

Jack Bahn: Mission S-Bahn für den Großraum Graz

Im Jahr 2003 sind im Steirertakt wichtige Weichen hin zur S-Bahn im Großraum gestellt worden.



Sein Name ist Bahn. Jack Bahn. In der Mission Steirertakt arbeitet der neue Vorreiter für den Öffentlichen Verkehr gemeinsam mit dem Land Steiermark an den konkreten Plänen zur S-Bahn im Großraum Graz. Im Steirertakt wurden bereits erfolgreich wichtige Weichen zur S-Bahn gestellt, 2003 sind erstmals die weiteren bis 2012 notwendigen Schritte zur Realisierung im Detail präsentiert worden.

Jack Bahn wird ab 2012 in der Früh- oder Abendspitze alle 15 Minuten von Leibnitz, Lieboch, Frohnleiten oder Gleisdorf mit der S-Bahn nach Graz reisen können. Zu den übrigen Zeiten soll immerhin noch ein 30-Minutentakt ein umfangreiches Angebot auf der Schiene bieten. Um diese dichten Intervalle fahren zu können, sind eine Reihe von infrastrukturellen Maßnahmen notwendig.

Korridor Nord:

Umbau des Bahnhofes Peggau-Deutschfeistritz. Neutrassierung der Südbahnstrecke in den Bereichen Peugen, Stausee und Stübing für den Fernverkehr bei Erhaltung des Altbestandes für den Regionalverkehr. Neue Haltestellen Raach und Gösting.

Korridor Süd:

Zweigleisiger Ausbau der Südbahnstrecke von Kalsdorf bis Spielfeld/Straß, Verlängerung der Radkersburger Bahn nach Murska Sobota.

Korridor Ost:

Zweigleisiger Ausbau der Ostbahn von Graz Hbf. bis Raaba, eingleisige Neubaustrecke für den Eilzug- und Güterverkehr zwischen Raaba und Gleisdorf, Elektrifizierung der gesamten Ostbahnstrecke sowie der Weizer Bahn.

Korridor West:

Zweigleisige Neubaustrecke Graz–Deutschlandsberg (Koralmbahn). Neue Haltestellen beim Flughafen Graz und Hengsberg.

Stadt Graz:

Die gewünschte, erhöhte Auslastung lässt sich nur durch eine Angebotssteigerung bewältigen. Der Hauptbahnhof bleibt weiterhin der wichtigste Umsteigeknoten. Zur Entlastung und besseren Feinverteilung sollen Vorbahnhöfe (Gösting, Liebenau/Sternäckerweg, Don Bosco, Puntigam) gebaut werden. Alle werden durch das städtische Schienennetz erschlossen.

Im Großraum Graz sind bis jetzt die Kosten für eine Zwischenstufe zur S-Bahn berechnet. Die Steirertaktstufe „Optimierung“, sie befindet sich in der Startphase, wird auf allen Bahnkorridoren einen regelmäßigen Stundentakt bieten, der zu Hauptverkehrszeiten auf 30 Minuten verdichtet wird. Die Betriebskosten für diese Ausbaustufe betragen jährlich rund zwölf Mio. €, für die notwendige Infrastruktur sind Finanzmittel von rund 137 Mio. € notwendig.

Neuplanung der Postbuskorridore in der Oststeiermark

Die Fachabteilung 18B und der Postbus haben 2003 gemeinsam für alle Korridore der Oststeiermark eine generelle Neukonzeption des gesamten Angebots durchgeführt. Deren Ziel war es, einerseits mehr Fahrgäste für den Öffentlichen Verkehr zu gewinnen und andererseits die wirtschaftliche Gesundung der Postbus AG voranzutreiben.

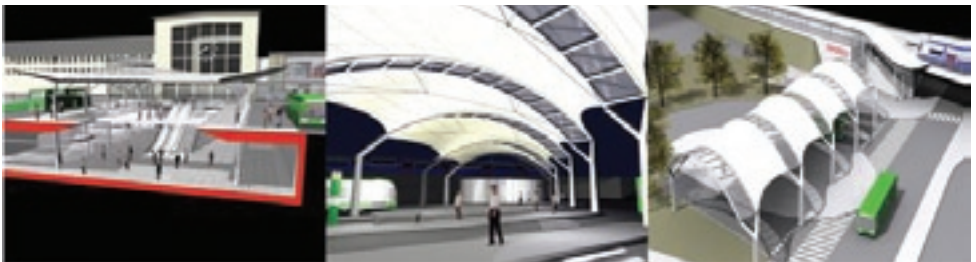
Mit einem zwischen Land Steiermark und der Österreichischen Postbus AG abgeschlossenen Vertrag über die Optimierung des Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs in der Steiermark ist das mit Beginn des Fahrplanjahres 2002/2003 vorhandene Kursangebot des Postbusses in der Steiermark nachhaltig gesichert worden.

Eine wesentliche Vertragsbedingung war, dass zur Beibehaltung bzw. Erhöhung des Marktanteils im regionalen Busverkehr auf allen Postbuskorridoren der Steiermark eine Neukonzeption des Angebots erfolgt. Die Festlegung der Planungsziele sowie die Planungsabwicklung bis hin zu umsetzungsreifen Fahrplänen ist in der Verantwortung des Landes Steiermark gelegen, das dabei vom Postbus und vom Steirischen Verkehrsverbund unterstützt wurde.

Die für die S-Bahn in weiterer Folge aufzubringenden Gelder sind wegen der Rahmenbedingungen derzeit noch schwer kalkulierbar. Mit diesem Ausbauprogramm soll Graz und seinem weiteren Umland aber endlich ein Schienenangebot geboten werden, wie es in fast allen Landeshauptstädten bereits Standard ist.

Die aktuellsten Beispiele dazu sind Salzburg (232 Mio. €) und Linz (450 Mio.€).

Neben seiner Mission Steirertakt hat Jack Bahn auch die Lizenz für Verbesserungen aller Art im Rahmen des Öffentlichen Verkehrs. Alle Fahrgäste sollen Informanten von Jack Bahn sein! Ob fehlende Fahrplanaushänge, mangelnde Anschlüsse oder verschmutzte Waggons – Jack Bahn wird im Dienst der Kunden die Mission aufnehmen und die Fahrgastwünsche erfüllen, beziehungsweise Missstände aller Art beseitigen.



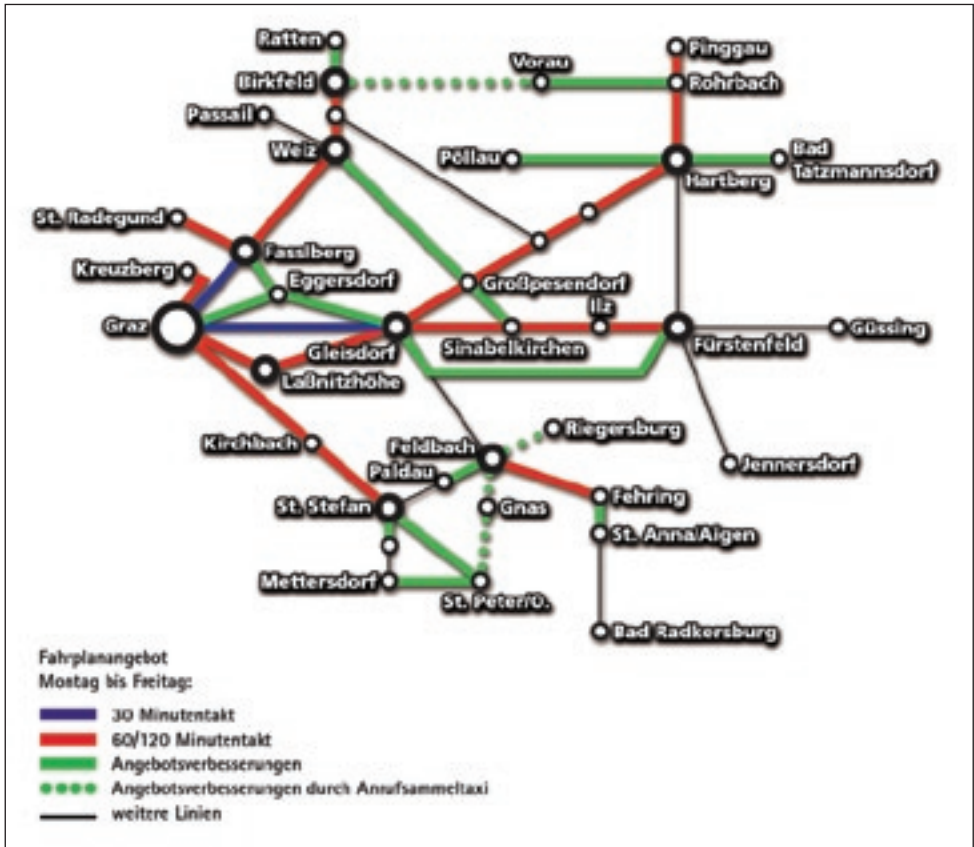
1. Die Planung

Die Planung hat systematisch und korridorbezogen Bedienungsniveaus festgelegt, wodurch steiermarkweit eine für jeden Postbuskorridor vergleichbare, adäquate Menge und Qualität des gesamten Kursangebots geschaffen werden konnte.

Wesentliche Rahmenvorgaben der Planung waren die Vertaktung der Hauptlinien (äquivalent den Bahnlinien) und die Sicherung einer ÖV-Grundversorgung auch in ländlich-peripheren Gebieten unter Berücksichtigung bestehender Nachfragestrukturen wie Schüler- und Pendlerströme. Im Wesentlichen ist mit dem vorhandenen Kilometerpool das Auslangen gefunden worden.

Eine wichtige Position bei der Planung haben die Lenker eingenommen. In mehreren Lenkerverbänden sind die Wünsche und Verbesserungsvorschläge der Lenker erfasst worden, die in Folge von den Planern in ihrer Neukonzeption entsprechend berücksichtigt worden sind.

2. Die Ergebnisse



Hauptergebnis der Planungen war die Stärkung der Hauptachsen von und nach Graz. So werden die so genannten suburbanen Achsen von Graz bis Fassberg bzw. Graz nach Gleisdorf künftig im Halbstundentakt bedient. Das wird durch Überlagerung von Linien möglich (Linien nach Weiz bzw. St. Radegund bis Fassberg, Linien nach Hartberg und Fürstenfeld bis Gleisdorf).

Die Hauptkorridore nach Weiz, Hartberg, Fürstenfeld und St. Stefan werden werktags im Stundentakt bedient, ebenso die Verbindung von Paldau nach Feldbach und die Linie 421 über die Laßnitzhöhe nach Gleisdorf.

Regionale Ergänzungsachsen erschließen die wichtigsten Gebiete in der Fläche mit vier bis fünf werktäglichen Kurspaaren. Diese Strecken stellen die wichtigsten Verbindungen von den regionalen Zentren in die Fläche dar (z. B. Weiz–Großpessendorf–Sinabelkirchen, Hartberg–Pöllau oder Gleisdorf–Walkersdorf–Fürstenfeld).

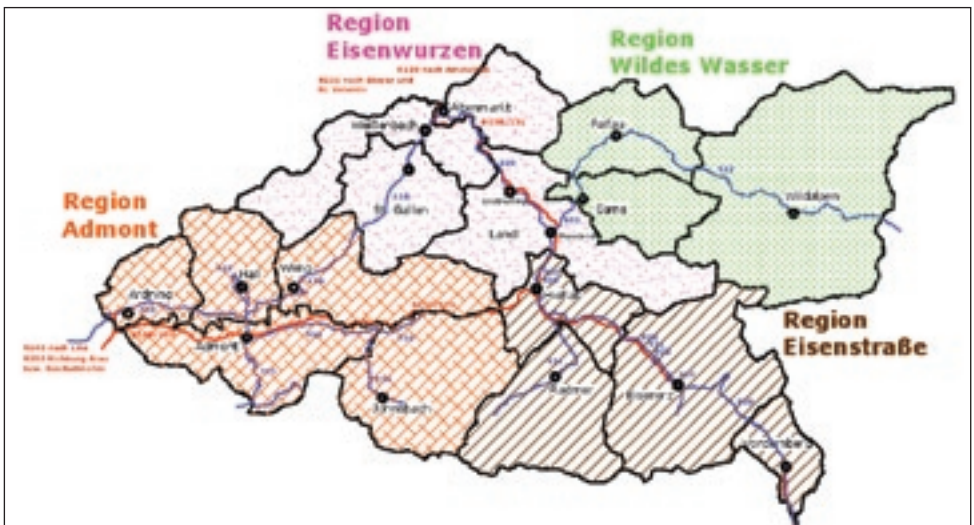
Die weitere hierarchische Differenzierung erfolgt in der Erschließung der Fläche, deren Angebot sich weitgehend auf den Bedarf im Schülerverkehr beschränkt. Für weitere gelegentliche ÖV-Nutzer sollen Anrufsammeltaxis ein Grundangebot sicherstellen.

Unteres Ennstal

Die ÖBB sind im Mai dieses Jahres an die Fachabteilung 18B des Landes Steiermark bzw. an die Region Unteres Ennstal mit der Mitteilung herangetreten, dass auf Grund schlechter Betriebsergebnisse eine Einstellung der Bahnlinie zwischen Kleinreifling und Selzthal möglich wäre.

Denn nur ein einziger Kurs entspricht der aus dem Verkehrsdienstevertrag zwischen Land und ÖBB geforderten Rahmenvorgabe von mindestens 50 Fahrgästen je Kurs, die Kostendeckung insgesamt bewegt sich bei rund 13 Prozent.

Aufgrund des daraus entstandenen Handlungsbedarfs sind die ÖBB an das Land Steiermark und die 16 Gemeinden der Region mit dem Ersuchen um eine Neugestaltung des ÖV-Angebots herangetreten. Eine derzeit durchgeführte gemeinsame Planung soll nun den Öffentlichen Verkehr attraktivieren und in der Folge das betriebswirtschaftliche Ergebnis des Unternehmens verbessern.



Die Planungen

Acht Bahnverbindungen in neuen, attraktiveren Zeitlagen (bis jetzt 13 Kurse) sollen für die Region vor allem funktionierende Außenbeziehungen ermöglichen (Verknüpfungen vor allem in Richtung Wien und Graz), aber auch nachfrageorientiert die Grundbedürfnisse der Bevölkerung abdecken. Zusätzlich soll das Angebot durch ein mit Anrufsammeltaxis ergänztes Bussystem ergänzt werden.

So werden die Hauptlinien zwischen Liezen und Admont bzw. Leoben und Eisenerz im Stundentakt geführt werden, die regionalen Ergänzungsachsen zwischen Altenmarkt und Admont bzw. Altenmarkt und Eisenerz werden mit vier bis fünf ganzjährigen Kurspaaren wesentlich aufgewertet.

Das noch zu ergänzende Anrufsammeltaxi-system schließlich soll vor allem touristische Nachfragepotenziale abdecken und z. B. Überschreitungen ermöglichen (vom Erbsattel über den Tamischbachturm nach Gstatterboden, vom Leopoldsteinersee über die Eisenerzer Höhe nach Hinterwildalpen,...).

Xeismobil Alps Mobility Management

Die Region sieht die durchgeführte ÖV-Angebotsplanung als Grundstein einer Bewerbung für das EU-Projekt Alps Mobility Management mit dem Namen „Xeismobil“. In diesem Projekt soll der sanfte, autofreie Tourismus besondere Vorrangstellung genießen. Start dieses Projektes ist 2004. Der Tourismus soll eine wesentliche Hilfe werden, die Züge und Busse mit Fahrgästen füllen zu können und so den Weiterbestand des öffentlichen Personennahverkehrs garantieren zu können.



P & R in der Steiermark

Für den richtigen Umstieg vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Öffentlichen Verkehr (ÖV) sind Park- und Rideanlagen (P&R) ein wesentlicher Beitrag. Deshalb wurde zwecks Datenerfassung im Jahr 2003 eine Befragung aller steirischen Gemeinden über bestehende P&R-Anlagen durchgeführt.

Daraus ergab sich eine Gesamtstellplatzanzahl von rund 9.000 PKW und 5.600 einspurigen Fahrzeugen in P&R-Anlagen.

Die aktuellen Daten werden demnächst auf der Homepage des Landes Steiermarks (Verkehrsserver www.verkehr.steiermark.at/pr) zugänglich gemacht werden.

Mit einer Mitfinanzierung der Errichtungskosten bis zu 50 Prozent und einem Landesanteil von ca. 600.000,- € konnten auch 2003 mit den Vertragspartnern ÖBB, GKE und den Gemeinden wieder über 600 neue PKW-Stellplätze geschaffen werden. Zu den größeren Neuanlagen zählen unter anderem Graz-Mariatrost, Kirchberg a. d. R., Kaindorf a. d. S., Leoben, Lödersdorf und Mortantsch.

Um einen noch stärkeren Anreiz zum Umstieg vom Individualverkehr auf den Öffentlichen Verkehr (Schienen- und Busverkehr) zu erzielen, liegen für das Jahr 2004 bereits zahlreiche neue Anlagen (Graz-Weinzödl, Feldkirchen, Ehrenhausen, Schachen b. Vorau, uva.) in der Detailplanung vor bzw. stehen kurz vor der Umsetzung.

P & R-Stellplätze in der Steiermark 2004			
politischer Bezirk	Pkw	Fahrrad	Krad
BRUCK a.d. MUR	325	605	69
DEUTSCHLANDSBERG	385	173	80
FELDBACH	942	543	70
FÜRSTENFELD	82	72	0
GRAZ	602	310	25
GRAZ-UMGEBUNG	1839	572	76
HARTBERG	628	107	24
JUDENBURG	223	254	101
KNITTELFELD	56	49	46
LEIBNITZ	693	654	150
LEOBEN	443	320	42
LIEZEN	785	382	105
MURAU	43	31	10
MÜRZZUSCHLAG	364	200	13
RADKERSBURG	183	192	0
VOITSBERG	243	0	0
WEIZ	1172	258	132



Fehring



Gleisdorf



Feldbach

Lärmschutz an Verkehrswegen

Eine unerwünschte Begleiterscheinung des Verkehrs ist die Verkehrslärmbelastigung, die in den Industrieländern die am meisten verbreitete Lärmquelle darstellt. Somit ist der Schutz des Menschen vor Verkehrslärm ein wesentlicher Beitrag zum Umweltschutz.

Schienen-Lärmschutz

Beim Schienen-Lärmschutz sind im Jahr 2003 in sieben Gemeinden die lärmtechnischen Planungen fertig gestellt worden. In weiteren vier Gemeinden sind die Detailplanungen und Vorarbeiten zur Realisierung der Lärmschutzmaßnahmen abgeschlossen worden. 2003 wurden die ersten Bauabschnitte in Leoben und Mürzzuschlag sowie der 2. Bauabschnitt in Kindberg mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von rd. 5,5 Mio. € fertig gestellt.

Wesentlich für die Realisierung der Maßnahmen im Jahr 2004 war die Unterfertigung der Durchführungsverträge für die Gemeinden Bruck/Mur, Kapfenberg, Gratwein und Judendorf/Straßengel mit einem Gesamtbauvolumen von mehr als 13 Mio. € (Landesanteil rund 3,3 Mio. €).

Die mit dem Jahre 2003 wirksam gewordene Verdoppelung des für Schienenlärmschutz an ÖBB-Bestandsstrecken vorgesehenen Landesbudgets, hat die Realisierung der nun anstehenden großen Projekte überhaupt erst möglich gemacht und lässt künftig eine raschere Realisierung der anstehenden Projekte zu. Die Umsetzung erfolgt nach Prioritäten gemäß dem Schienenlärmimmissionskataster 1993 (SLK). Diese Vorgehensweise ist zwar nicht immer für jeden Betroffenen leicht verständlich, der Blick auf das Ganze lässt aber die Effizienz des eingeschlagenen Weges deutlich erkennen: Durch die Realisierung von Lärmschutzmaßnahmen in zwölf von 106 betroffenen

Gemeinden, das entspricht knapp mehr als elf Prozent, werden rund 18.600 (ca. 44 Prozent) von etwa 42.000 betroffenen Anrainern geschützt. Planungsmäßig sind bereits 20 Gemeinden und mehr als zwei Drittel aller Betroffenen erfasst.

Straßen-Lärmschutz

Im Jahr 2002 erfolgte die Übernahme der Bundesstraßen B durch die Länder. Seitdem ist auch an den ehemaligen Landesstraßen L die gleiche Lärmschutzförderung möglich, die bis dahin den Anrainern von Bundesstraßen B vorbehalten war. Diesem Umstand entsprechend wurde eine eigene Richtlinie „Lärmschutz an Landesstraßen“ (RiLL) erarbeitet, die vom Steiermärkischen Landtag im Juli 2003 beschlossen worden ist und unter <http://www.verkehr.steiermark.at/laermschutz> neben vielen anderen lärmrelevanten Themen einsehbar ist.

Diese Möglichkeit der Lärmschutzförderung an Landesstraßen L hat dazu geführt, dass bereits die ersten Lärmschutzfensterförderungen durchgeführt worden sind und bereits im ersten Jahr mit mehr als zehn Prozent der gesamten Lärmschutzfensterförderungsbeträge an den ehemaligen Landesstraßen L mehr Förderungen in Anspruch genommen worden sind als im selben Zeitraum an Autobahnen und Schnellstraßen.

In Summe sind knapp über 100 Fensterakte mit einem Gesamtförderbetrag von rund 420.000 € positiv behandelt worden. An aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) entlang von Landesstraßen L und B wurden in Summe rund 20 Einzelmaßnahmen in elf Baulosen mit einem Gesamtaufwand von rund 2,0 Mio. € umgesetzt.

Kfz-Überprüfungen

Zwecks Reduzierung der Emissionsbelastung und Erhöhung der Verkehrssicherheit werden Prüfungen von Kraftfahrzeugen an Ort und Stelle (gemäß § 58 KFG 1967) und Besondere Prüfungen von Kraftfahrzeugen (gemäß § 56 KFG 1967) durchgeführt.

An den Autobahnen und Schnellstraßen wurden die Lärmschutzprojekte Feldkirchen–Flughafenanschluss, Nestelbach im Ilztal und Unterlaßnitz fertig gestellt, sowie die umfangreichen Vorbereitungen für die Projekte in Seiersberg–Webling, Nestelbach bei Graz und Werndorf abgeschlossen. Somit wurden Lärmschutzmaßnahmen in der Größenordnung von jeweils rund 4,5 Mio. € umgesetzt bzw. für das Jahr 2004 vorbereitet.



Zwei der neuen Lärmschutzprojekte weisen Maßnahmen in Form von Lärmschutzwänden zwischen den beiden Fahrbahnen auf. Dies wird in Zukunft voraussichtlich immer öfters der Fall sein.

Wegen der Neuheit und der relativ häufigen Nachfrage nach dem Sinn solcher Maßnahmen wird hier die Wirkungsweise von Mittellärmschutzwänden kurz erklärt: Lärmschutzwände zwischen den beiden Fahrstreifen sind dann notwendig, wenn auf Grund eines ansteigenden Geländes die weiter entfernt gelegene Fahrbahn aus der Sicht der höher gelegenen Objekte eingesehen und somit nicht oder nicht ausreichend abgeschirmt werden kann und die schalltechnisch erforderliche Höhe einer Lärmschutzwand am Rand der Fahrbahn nicht auszuführen ist. Somit können zukünftig durch die gezielte Errichtung von Mittellärmschutzwänden zum Teil auch höher gelegene Objekte autobahnseitig effizient geschützt werden.

Kraftfahrzeuge und Anhänger, bei denen Bedenken bestehen,

- ob sie sich in verkehrs- und betriebssicherem Zustand befinden oder
- ob mit ihnen nicht mehr Lärm, Rauch, übler Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen als bei ordnungsgemäßem Zustand und sachgemäßem Betrieb unvermeidlich ist, verursacht werden oder
- ob sie sich im vorschriftsmäßigen Zustand befinden, sind von der Behörde zu überprüfen, ob sie den Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes und der aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Verordnungen entsprechen.

Dies gilt für vorübergehend zugelassene Fahrzeuge und Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen sinngemäß auch. Weiters kann die Behörde Fahrzeuge, deren erstmalige Zulassung länger als 12 Jahre zurückliegt, überprüfen.

Die Wirksamkeit der Teile und Ausrüstungsgegenstände eines Fahrzeuges, die bei seinem Betrieb betätigt werden und für Verkehrs- oder Betriebssicherheit von Bedeutung sind, und der Zustand seiner Reifen können jederzeit von der Behörde oder von den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes an Ort und Stelle geprüft werden.

Weiters kann die Behörde jederzeit an Ort und Stelle prüfen, ob mit dem Fahrzeug mehr Lärm, Rauch, übler Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen verursacht werden, als bei ordnungsgemäßem Zustand und sachgemäßem Betrieb unvermeidbar sind.

Gefahrengutkontrollen

Gemäß Richtlinie des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr vom Juni 1999 und Erlass vom 19. Juli 1999 sind ein Prozent der im Bundesland zugelassenen Fahrzeuge jährlich einer Prüfung an Ort und Stelle gemäß § 58 KFG 1967 zu unterziehen. Dies ergibt für die Steiermark einen Prüfumfang von ca. 6.000 Kraftfahrzeugen pro Jahr. 2003 wurden Prüfungen an Ort und Stelle im Durchschnitt zwei Mal pro Woche vorgenommen.

Dabei wurden 2.014 Fahrzeuge am Prüfstand geprüft. Bei 295 Fahrzeugen wurden keine Mängel festgestellt, bei 571 Fahrzeugen schwere Mängel und bei 1.148 Fahrzeugen leichte Mängel. Bei 340 Fahrzeugen bestand Gefahr im Verzuge, weshalb die Kennzeichen und Zulassungsscheine vorläufig abgenommen wurden. Im gleichen Überprüfungszeitraum wurden 35 Omnibusse überprüft, wobei bei sieben Bussen Gefahr im Verzuge bestand und deshalb die Kennzeichen eingezogen wurden.

Für die Durchführung der Prüfungen an Ort und Stelle wurde vom Amt der Steiermärkischen Landesregierung ein mobiler Prüfzug angeschafft. Diese mobile Prüfeinrichtung ist mit allen Mess- und Prüfgeräten ausgestattet, wie sie für eine Prüfstation gemäß § 56 KFG 1967 erforderlich sind. Die mobile Prüfeinrichtung wird im gesamten Landesgebiet der Steiermark eingesetzt. Schwerpunkte bilden jedoch die Überwachung des Schwerverkehrs und insbesondere des Omnibusverkehrs in Grenznähe.

Gemeinsam mit der Verkehrsabteilung des Landesgendarmeriekommandos für Steiermark werden pro Monat an drei Kontrolltagen Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern überprüft. Bei Kontrollen oder Unfällen von Chemikalien ist der Chemiker vor allem dann hilfreich, wenn Zweifel bestehen, ob ein Gut der richtigen Kennzeichnungsnummer zugeordnet ist.



Bei Mängeln oder im Unglücksfall hat der chemisch-technische Sachverständige insbesondere folgende Fragen zu beantworten:

- Sind Sofortmaßnahmen zum Schutz von Personen oder der Umwelt erforderlich, wenn ja, welche?
- Sind die Mängel an Ort und Stelle ohne Gefährdung von Personen oder Umwelt beherrschbar?
- Ist eine Weiterbeförderung ohne unmittelbare Gefährdung möglich?
- Sind zusätzliche Auflagen oder Einschränkungen erforderlich, um etwa ein verunfalltes Fahrzeug mit Gefahrgut abzutransportieren?

Etwa 10 Prozent der Straßentransporte sind Gefahrguttransporte, wobei die gesetzlichen Rahmenbedingungen insbesondere die brennbaren und ätzenden Eigenschaften sowie die Umwelt-Gefahren berücksichtigen:

Gefahrensymbole nach dem ADR



Explosivstoffe und Gegenstände mit Explosivstoff



Gase nicht brennbar



Entzündbare Flüssigkeiten



Entzündbare feste Stoffe



Selbstentzündliche Stoffe



Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe



Giftige (toxische) Stoffe



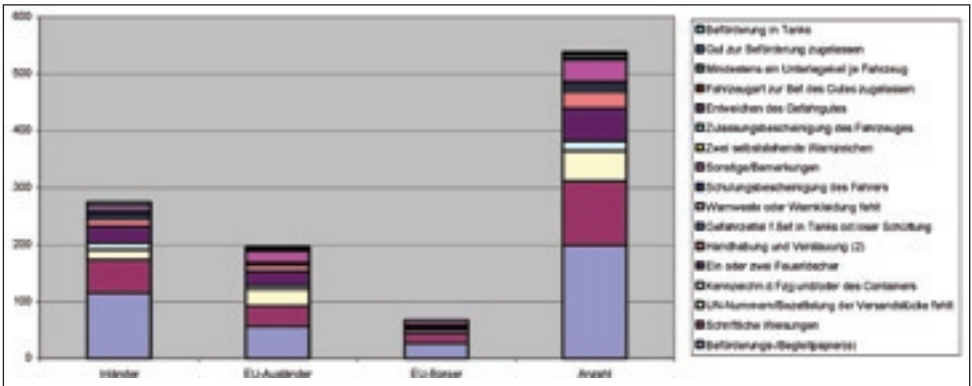
Radioaktive Stoffe



Ätzende Stoffe



Verschiedene gefährliche Stoffe



Neben den Begleit- und Beförderungspapieren werden vom Sachverständigen in erster Linie stoffbezogene Vorschriften wie Verpackung, Kennzeichnung und Ladungssicherheit geprüft. Unvollständig oder falsch ausgefüllte Beförderungspapiere sind neben fehlender Ladungssicherung nach wie vor Hauptmangelpunkte. Insbesondere bei Sammelladungen wird beispielsweise vergessen, nach einer Teillieferung die Papiere entsprechend zu korrigieren.

Im Rahmen des GGBG (Gefahrgutbeförderungsgesetz) besteht für Unternehmen einzelner Branchen wie Landesproduktehandel oder für Beförderer von gefährlichen Abfällen die Möglichkeit, um Ausnahmegenehmigungen anzusuchen. Im Rahmen der

chemisch-technischen Sachverständigentätigkeit werden der Behörde Ausnahmen vorgeschlagen, die auf die besonderen Gegebenheiten Rücksicht nehmen. Zumutbare Sicherheitsbedingungen wie klare Deklaration, auslaufsichere Verpackung und (vereinfachte) Kennzeichnung der gefährlichen Güter sind weiter einzuhalten.

Von
 Dipl.-Ing. Gernot Aigner
 Ing. Ralf Loy
 Dipl.-Ing. Alfred Nagelschmid
 Dipl.-Ing. Werner Reiterlehner
 Dipl.-Ing. Dr. Franz Schabkar
 Dipl.-Ing. Helmut Stessel