

**2970/J XXIV. GP**

---

Eingelangt am 08.09.2009

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

## Anfrage

**der Abgeordneten Mag. Johann Maier**

**und GenossInnen**

**an die Bundesministerin für Inneres**

**betreffend „LKW-Piraterie in Österreich, der EU sowie Drittstaaten“**

Nach Wirtschaftsberichten liegt das größte Sicherheitsproblem der europäischen Transportbranche nicht bei der medial vielbeschriebenen Seepiraterie, sondern auf den Landtransportwegen. 73 Prozent der Pirateriefälle passieren zu Lande, vor der Seepiraterie und den Lagerhausdelikten. Die Piraterie auf der Straße ist laut einschlägiger Fachzeitschriften rund dreimal so hoch wie auf hoher See - etwa vor Somalia.

Viele Österreichische Frächter und Fahrer sind in den vergangenen Jahren immer wieder Opfer von Piraten auf europäischen Landstraßen geworden, wie auch in Drittstaaten. In den vergangenen Jahren hat diese LKW-Piraterie vor allem in den osteuropäischen Ländern stark zugenommen. Nach einer aktuellen Studie der Logistikberatung Miebach Consulting, gibt es in der Güterbeförderung auf Landtransportwegen einen Deliktsanteil von 73 Prozent, weit vor Seedelikten und Delikten in den Lagerhäusern. Wertvolle Ladungen in Millionenwerten samt LKW und Lastzug wurden in den letzten Jahren - oft mit Waffeneinsatz - gestohlen. Oft wurden Fahrer und Begleitpersonen Opfer dieser Überfälle, verletzt und in einigen wenigen Fällen sogar getötet. In den neuen EU-Mitgliedsstaaten sowie in Drittstaaten müssen daher jetzt Ladungen und Fahrzeuge teilweise sogar von bewaffneten privaten Sicherheitskräften begleitet werden.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten an die Bundesministerin für Inneres nachstehende

### Anfrage

1. Wie viele Fälle von LKW-Piraterie (LKW- und/oder Frachtdiebstahl) auf Österreichs Straßen sind Ihnen 2006, 2007 und 2008 bekannt geworden (Aufschlüsselung auf Jahre und Bundesländer)?  
Wie sieht die Entwicklung 2009 aus?
2. In wie vielen Fällen waren dabei österreichische Güterbeförderer (d.h. LKW-Halter), bzw. in wie vielen Fällen ausländische Güterbeförderer betroffen (Aufschlüsselung der Nationalität auf Jahre und Bundesländer)?
3. In wie vielen Fällen wurden dabei LKW-Fahrer oder Begleitpersonen verletzt oder getötet (Aufschlüsselung auf Jahre und Bundesländer)?
4. Wie viele dieser Fälle konnten in diesen Jahren durch die Sicherheitsbehörden aufgeklärt werden?  
Wie wurden diese Fälle erledigt (Aufschlüsselung jeweils auf Jahre und Bundesländer)?
5. Wie viele Fälle von LKW-Piraterie (LKW und/oder Frachtdiebstahl), die österreichische Güterbeförderer im EU-Ausland und in Drittstaaten betrafen sind Ihnen 2006, 2007 und 2008 bekannt geworden (Aufschlüsselung auf Jahre und Tatortländer)?  
Wie sieht die Entwicklung 2009 aus?
6. Wie viele dieser LKW-Pirateriefälle wurden bei den zuständigen Behörden angezeigt (Aufschlüsselung auf Jahre und Tatortländer)?
7. In welchen Ländern fanden diese Pirateriefälle in diesen Jahren jeweils statt (Aufschlüsselung der Anzahl auf Jahre und Tatortländer)?
8. In wie vielen Fällen wurden dabei LKW-Fahrer und/oder Begleitperson verletzt oder getötet (Aufschlüsselung auf Jahre und Tatortländer)?
9. In wie vielen LKW-Pirateriefällen kam es in diesen Jahren unter Waffeneinsatz (z.B. Schusswaffen) zu diesen Pirateriefällen (Aufschlüsselung nach Jahren und Tatortländer)?

10. Wie viele dieser LKW-Pirateriefälle im Ausland konnten in diesen Jahren aufgeklärt werden (Aufschlüsselung auf Jahre und Tatortländer)?
11. Welche Kriminalitätsmuster von LKW-Piraterie sind dem Ressort in diesen Jahren bekannt geworden?
12. In wie vielen Fällen gab es in diesen Jahren nach Kenntnis des Ressorts durch korrupte Beamte von Transitstaaten (z.B. Zoll) Informationen, Frachthinweise etc. für die LKW-Piraten (Aufschlüsselung auf Jahre)?
13. Welche Präventionsmaßnahmen sind zum Schutz von LKW-Piraterie aus Sicht des Ressorts durch Transportunternehmen in EU-Staaten und Drittstaaten notwendig?
14. Wie effizient ist in diesem Zusammenhang der Einsatz von GPS-Sendern auf Lkws?