



II-4566 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates
XIV. Gesetzgebungsperiode

Republik Österreich
DER BUNDESKANZLER

Zl.353.100/20-III/4/78

Wien, am 19. Dezember 1978

An den

Präsidenten
des Nationalrates
Anton BENYA

2130 JAB

1978 -12- 20

Parlament
1017 Wien

zu 2153/J

Die Abgeordneten zum Nationalrat PETER, Dr. SCHMIDT haben am 31. Oktober 1978 unter der Nr. 2153/J eine schriftliche parlamentarische Anfrage an die Bundesregierung betreffend kompetenzrechtliche Maßnahmen im Interesse der Verkehrssicherheit gerichtet, welche folgenden Wortlaut hat:

- "1. Wie lauten die Vorstellungen, die innerhalb der Bundesregierung bezüglich einer Neuregelung der Zuständigkeiten für die Straßenverkehrssicherheit bzw. Verkehrsüberwachung bestehen?
2. Welche Anregungen liegen in diesem Zusammenhang von Seiten des Bundesministeriums für Inneres sowie der anderen mit gegenständlichen Teilkompetenzen ausgestatteten Ressorts vor?
3. Wurden die wesentlichen Kompetenzfragen bereits in Gesprächen mit Vertretern der Bundesländer erörtert – und, wenn ja, welche Ergebnisse zeichnen sich ab?
4. Besteht auf Seiten der Bundesregierung die Bereitschaft, diesem Anliegen im Interesse einer baldigen und nachhaltigen Verbesserung der Verkehrssicherheit Priorität einzuräumen?

- 2 -

5. Bis wann kann mit der Ausarbeitung bzw. Fertigstellung einer entsprechenden Regierungsvorlage gerechnet werden?"

Ich beeindre mich, diese Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt zu beantworten.

Die Anfrage nimmt auf Probleme der verfassungsrechtlichen Kompetenzverteilung in Angelegenheiten der Verkehrssicherheit bzw. Verkehrsüberwachung nicht ausdrücklich und im einzelnen Bezug. Ich werde mich im gegebenem Zusammenhang daher darauf beschränken, ganz allgemein den verfassungsrechtlichen Hintergrund dieses Fragenkomplexes auszuleuchten, ohne auf die einzelnen Fragestellungen einzugehen.

Ausgehend von der bestehenden verfassungsrechtlichen Kompetenzverteilung ist grundsätzlich darauf hinzuweisen, daß die Angelegenheiten der Verkehrssicherheit – einschließlich der in ihrem Interesse getroffenen Maßnahmen der Verkehrsüberwachung – verschiedenen Kompetenztatbeständen des B-VG zuzuordnen sind. Im einzelnen handelt es sich dabei um die Tatbestände

Kraftfahrwesen gemäß Art. 10 Abs. 1 Z. 9 B-VG (Bundessache in der Gesetzgebung und Vollziehung),

Straßenpolizei gemäß Art. 11 Abs. 1 Z. 4 B-VG (Bundessache in der Gesetzgebung, Landessache in der Vollziehung),

Straßenwesen gemäß Art. 10 Abs. 1 Z. 9 B-VG (Bundessache in der Gesetzgebung und Vollziehung, soweit es sich um Bundesstraßen handelt) und

gemäß Art. 15 Abs. 1 B-VG (Landessache in der Gesetzgebung und Vollziehung) hinsichtlich anderer Straßen.

Diese kompetenzrechtliche Aufgliederung der Materie "Verkehrssicherheit" ist die unmittelbare Folge des Umstandes,

- 3 -

daß Aspekte der Verkehrssicherheit notwendigerweise in mehreren Verwaltungsbereichen, die im B-VG kompetenzrechtlich eine unterschiedliche Einordnung erfahren haben, eine Rolle spielen. Somit stellt sich die Materie "Verkehrssicherheit" in verfassungsrechtlicher Hinsicht als eine - von der Lehre so bezeichnete - "Querschnittsmaterie" dar (vgl. WALTER-MAYER, Grundriß des österreichischen Bundesverfassungsrechts 2, S 84 und 227).

Eine Zusammenfassung ihrer derzeit kompetenzrechtlich getrennten Teilespektre zu einem neuen selbständigen Kompetenztatbestand würde jedenfalls das bestehende verfassungsrechtliche Kompetenzgefüge in wesentlichen Punkten entscheidend verändern und auf diese Weise bestehende kompetenzrechtliche Einheiten, die bei einer allgemein rechtssystematischen Beratung durchaus sachgerecht erscheinen, zerstören.

Auf Grund der geschilderten Kompetenzverteilung ist die Gesetzgebung in Angelegenheiten der Verkehrssicherheit zum weitaus überwiegenden Teil Bundessache (Ausnahme: diejenigen Angelegenheiten, die in Zusammenhang mit den Angelegenheiten des Straßenwesens gemäß Art. 15 B-VG stehen). Im Bereich der Gesetzgebung sind daher Koordinierungsprobleme a priori kaum denkbar und wohl auch tatsächlich nicht gegeben. Daraus erhellt, daß es sich bei allen Problemen der Verkehrssicherheit ausschließlich um Vollziehungsprobleme handelt. Ob es sich dabei in der Tat um Koordinierungsprobleme oder aber um Vollziehungsprobleme anderer Art, die im Rahmen der jeweiligen Landesvollziehung, also innerhalb der einzelnen Länder, auftreten und von der zugrundeliegenden verfassungsrechtlichen Kompetenzverteilung völlig unabhängig sind, handelt, kann nicht ohne weiteres beurteilt werden.

- 4 -

Entsprechend den Regelungen des Art. 11 der Bundesverfassung möchte ich aber festhalten, daß die Straßenverkehrsordnung, welche die Belange der Straßenpolizei regelt, von den Landesregierungen und unter diesen von den Bezirksverwaltungsbehörden bzw. den Bundespolizeibehörden vollzogen wird. Um eine einheitliche Vollziehung der Straßenverkehrsordnung zu gewährleisten, halten die Landesregierungen in Form von regelmäßigen Konferenzen der Verkehrsreferenten Kontakte.

Bei diesen Konferenzen sind auch stets Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr und des Bundesministeriums für Inneres anwesend. Dementsprechend sind auch keine nennenswerten Schwierigkeiten, etwa aus Gründen verschiedener Rechtsauffassungen, welche die Verkehrssicherheit beeinträchtigen könnten, aufgetreten.

Grunzätzlich kann daher kein direkter Zusammenhang zwischen der Aufteilung der Zuständigkeiten auf dem Gebiete der Straßenpolizei einerseits und den Verkehrsunfallsziffern andererseits gesehen werden.

Im übrigen müßten auch bei einer Änderung der derzeitigen Kompetenzlage die Agenden der Straßenpolizei dezentralisiert geführt werden, da nur so ein rasches Reagieren auf die sich im Straßenverkehr stets wechselnden Erfordernisse gewährleistet ist, wobei unabhängig von der Kompetenzlage, die Vollziehung der Straßenverkehrsordnung auf der Bezirks- und Landesebene vom gleichen Personenkreis wie jetzt besorgt werden müßte.

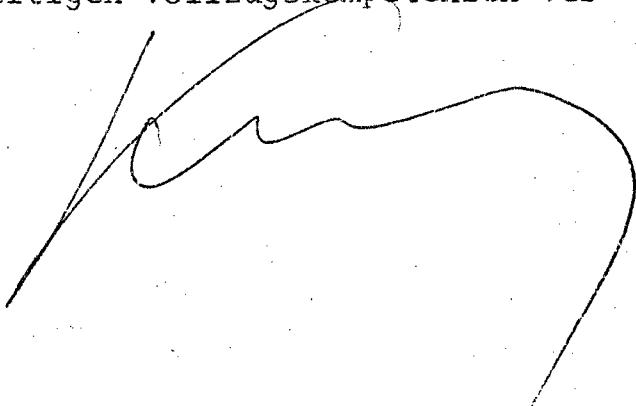
Auf Grund dieser Sachlage erscheint eine Änderung der Kompetenzlage auf dem Gebiete der Straßenpolizei in Bezug auf die Verkehrsüberwachung nicht unumgänglich notwendig.

- 5 -

Eine Frage, die ernstlich erwogen werden und deren Lösung allenfalls zur Hebung der Verkehrssicherheit beitragen könnte, wäre etwa die Schaffung einer zentralen Verkehrs-sünderkartei. Der Vorteil einer solchen Einrichtung läge darin, daß damit Personen, die sich als verkehrsunzuverlässig erwiesen haben, festgehalten und insbesondere auch Risiko-gruppen unter den Kraftfahrern frühzeitig erkannt werden können. Diesbezüglich müßten allerdings Gespräche mit den zur Vollziehung der Straßenverkehrsordnung zuständigen Landesregierungen, mit dem Bundeskanzleramt und mit dem Bundesministerium für Inneres geführt werden, um den ver-fassungsrechtlichen Standort eines solchen Instrumentes festzustellen.

Was die Vollziehung des sich auf Art. 10 der Bundesver-fassung gründenden Kompetenztatbestandes "Kraftfahrwesen" anlangt, so werden die Agenden in mittelbarer Bundesverwaltung durch die Landeshauptmänner bzw. die Bezirksverwaltungsbe-hörden oder Bundespolizeibehörden geführt. Vollzugsprobleme sind, soweit festgestellt wurde, noch keine aufgetreten.

Im übrigen ist darauf hinzuweisen, daß wenig Aussicht besteht, daß die Länder auf dem Gebiete der Straßenpolizei gemäß Art. 11 Abs. 1 Z. 4 B-VG und des Straßenwesens gemäß Art. 15 B-VG einer Kompetenzverschiebung zugunsten des Bundes zu-stimmen und auf ihre derzeitigen Vollzugskompetenzen ver-zichten würden.

A large, handwritten signature is written in black ink across the bottom right corner of the page. The signature is fluid and cursive, appearing to be a name, likely belonging to a government official or representative.