

Nr. **XIX.GP-NR**  
**1083** /J  
1995-05-05

### A N F R A G E

der Abgeordneten Mag. Kukacka  
und Kollegen  
an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend Einführung eines Punkteführerscheines

Durch die neuen gesetzlichen Bestimmungen der 18. KFG- bzw. 19. StVO-Novelle wurden wesentliche Akzente zur Hebung der Verkehrssicherheit gesetzt. So sehen diese Bestimmungen nunmehr vor, daß die Lenkerberechtigung außer bei Alkoholisierung auch bei einer konkreten Geschwindigkeitsüberschreitung und bei besonders gefährlicher Fahrweise entzogen werden kann.

Bei Einführung einer Zentralkartei, die alle für einen Punkteführerschein relevanten Verkehrsüberschreitungen beinhaltet soll, würde sich vor allem die Frage nach der Wirtschaftlichkeit dieser Maßnahme stellen, da Grund zur Annahme besteht, daß die Installierung einer "Verkehrssünderkartei" nur mit einem großen Verwaltungs- und damit auch Kostenaufwand ermöglicht werden kann. So gab es etwa in der bundesdeutschen Verkehrsünderkartei in Flensburg 1994 rund 10 Mio. Eintragungen und 8,7 Mio. Auskünfte an Behörden und Gerichte. Aber nur rund 1% der Autofahrer fallen in den kritischen Bereich und haben zwischen 14 und 18 Punkte (Höchstzahl) und nur 0,3% der eingetragenen erreichen 18 und mehr Punkte.

Diese Zahlen lassen erkennen, wie groß der bürokratische und finanzielle Aufwand vergleichsweise in Österreich wäre und wie klein die Relation der betroffenen Autofahrer. Übrigens hat bereits jetzt gem. § 96 Abs.7 StVO die Behörde (Bezirkshauptmannschaft, Bundespolizeidirektion) ein Verzeichnis aller

- 2 -

Personen zu führen, die in ihrem örtlichen Wirkungsbereich den ordentlichen Wohnsitz haben und innerhalb der letzten fünf Jahre innerhalb und außerhalb des örtlichen Wirkungsbereiches ihrer Bezirkshauptmannschaft oder Bundespolizeidirektion wegen Alkoholisierung und Fahrerflucht bestraft worden sind. Außerdem wird bei der Bundespolizeidirektion Wien bereits jetzt ein gesamtösterreichischer Zentralnachweis für Lenkerberechtigungen geführt.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende

**A n f r a g e :**

- 1) In welchem Mitgliedsstaat der EU existiert eine Zentralevidenz aller erteilten Lenkerberechtigungen?
- 2) Aufgrund welcher EU-rechtlichen Verpflichtung ergibt sich zwingend die Einführung des Punkteführerscheines sowie einer Zentralevidenz aller erteilten Lenkerberechtigungen?
- 3) Ab welchem Zeitpunkt ist die Einführung einer zentralen Strafpunktekartei und des Punkteführerscheins frühestens geplant?
- 4) Wurden schon Überlegungen angestellt, welche Delikte in den Strafpunktekatalog des Punkteführerscheins aufgenommen werden sollen?  
Wenn ja, welche Delikte und mit wie vielen Strafpunkten?
- 5) An welchem Modell (Deutschland, Frankreich, Großbritannien) wird sich Österreich orientieren?
- 6) Mit welchem zusätzlichen Aufwand für Personen, Organisationen und EDV muß sowohl bei der Zentralstelle als auch bei den Bezirkshauptmannschaften und Bundespolizeidirektionen gerechnet werden?

- 3 -

- 7) Auf welchen Betrag wird sich der finanzielle Aufwand für die Einführung des Punkteführerscheins belaufen?
- 8) Ist mit der Einführung einer zentralen Strafpunktekartei die Einrichtung eines eigenen Amtes oder einer Behörde (ähnlich wie in der Bundesrepublik Deutschland) vorgesehen?  
Wenn ja, wie soll diese eingerichtet werden?
- 9) Wird für die Administration des Punkteführerscheins das Innen- oder das Verkehrsministerium zuständig sein?
- 10) Wurde bereits eine Übereinstimmung mit dem Bundesministerium für Inneres bzw. dem Bundesministerium für Finanzen über die Organisation und Kosten des Punkteführerscheines erzielt?  
Wenn ja, wie lautet diese?
- 11) Wird durch die Einführung des Punkteführerscheins mit einer Abnahme der Verkehrsunfälle (Verletzte/Tote) gerechnet, und gibt es dazu ausländische oder inländische Untersuchungen?
- 12) Zu welchem Ergebnis kommen diese Untersuchungen?
- 13) Wurde eine Kosten-Nutzen-Analyse vorgenommen, die die Kosten der Installierung des Punkteführerscheins in Vergleich setzt mit den Kosten, die durch andere Maßnahmen zur Verminderung der Unfälle (z.B. verstärkte Überwachung) entstehen würden und einen gleichen oder ähnlichen Unfallverhütungseffekt hätten?  
Wenn ja, von wem wurde eine Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt und zu welchem Ergebnis ist sie gekommen?  
Wenn nein, ist eine derartige Kosten-Nutzen-Analyse geplant, bzw. wann wird sie durchgeführt und wer wird sie durchführen?

- 4 -

- 14) Wie viele Verkehrsüberwachungsorgane könnten mit dem gleichen finanziellen Aufwand, den die Einführung und laufende Handhabung des Punkteführerscheins verursacht, zusätzlich zur Verkehrsüberwachung auf der Straße eingesetzt werden?