

DER BUNDESMINISTER  
FÜR LANDESVERTEIDIGUNG  
GZ 10 072/684-1.13/87

II-2318 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

Anerkennung des Zivilführerscheines für  
die Benützung von Militärfahrzeugen;

Anfrage der Abgeordneten Hofer und Kollegen  
an den Bundesminister für Landesverteidi-  
gung, Nr. 895/J

932/AB

Herrn  
Präsidenten des Nationalrates  
Parlament  
1017 Wien

1987 -11- 27  
zu 895 IJ

In Beantwortung der seitens der Abgeordneten zum Nationalrat Hofer und Kol-  
legen am 1. Oktober 1987 an mich gerichteten Anfrage Nr. 895/J beehre ich  
mich folgendes mitzuteilen:

Da die Argumentation der Anfragesteller meines Erachtens wesentliche Aspekte  
des militärischen Kraftfahrbetriebes außer Betracht lässt, erscheint es mir  
erforderlich, zunächst einige grundsätzliche Erläuterungen zu den Zielset-  
zungen der Kraftfahrausbildung im Bundesheer zu geben:

Ziel der militärischen Kraftfahrausbildung ist es, feldverwendungsfähige  
Heereskraftfahrer heranzubilden, die in der Lage sind, ihre Tätigkeit sowohl  
im normalen Straßenverkehr als auch unter einsatzähnlichen Bedingungen mit  
größtmöglicher Sicherheit wahrzunehmen, wobei der fachgerechten Pflege und  
Wartung des anvertrauten Heereskraftfahrzeuges nach den jeweiligen Vor-  
schriften für den Heereskraftfahrdienst besondere Bedeutung zukommt.

Den Besonderheiten des militärischen Kraftfahrbetriebes trägt das Kraftfahrgesetz 1967 durch zahlreiche Ausnahme- und Sonderbestimmungen Rechnung. So findet sich etwa im Ausschußbericht 576 dB XI.GP. zum Begriff "Heereskraftfahrzeug" ua. folgende Feststellung: "Das wesentliche Merkmal des Heereskraftfahrzeuges ist, daß es zur Verwendung im Bereich des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung bestimmt ist. Diese Verwendung unterscheidet sich von der allgemeinen zivilen Verwendung dadurch, daß sie unter besonderen Vor-

- 2 -

sichtsmaßnahmen und damit verbundenen internen Sonderregelungen erfolgt, die sich aus der Eigenart des militärischen Dienstbetriebes und dem besonderen Aufgabenbereich des Bundesheeres ergeben." Grundlage und Voraussetzung für verschiedene Sonderregelungen des Kraftfahrgesetzes 1967 hinsichtlich Ausrüstung, Bauart und des Betriebes von Heeresfahrzeugen einschließlich der Sonderbestimmungen für den Personentransport und die Altersgrenzen der Lenker war hiebei die berechtigte Annahme des Gesetzgebers, daß Heereslenker eine besonders qualifizierte Ausbildung erhalten und strenge interne Regelungen und Vorschriften eine entsprechende Überwachung der Sicherheit des Heeresfahrbetriebes gewährleisten. Die - auch international - außergewöhnlich günstige Unfallstatistik der Heereskraftfahrer bestätigt die Richtigkeit dieser Prämissen.

Im Lichte der vorstehenden Ausführungen erscheint es mir daher keineswegs inkonsistent, wenn - wie die Anfragesteller kritisch anmerken - junge Soldaten im Besitz einer zivilen Lenkerberechtigung der Gruppen A, B oder C zwar beim Bundesheer einen Fahrschulkurs absolvieren und eine Prüfung ablegen müssen, während umgekehrt eine "Militärfahrschulprüfung" im Zivilbereich anerkannt wird. Abgesehen davon haben diese Grundwehrdiener - altersmäßig bedingt in der Regel keine oder nur geringe Fahrpraxis und gehören, wie statistisch nachgewiesen ist, der am meisten unfallgefährdeten Personengruppe an (18 bis 21 Jahre).

Die Anfragesteller begründen ihr Anliegen schließlich damit, daß durch einen Verzicht auf eine gesonderte Heereskraftfahrausbildung Personal- und Treibstoffkosten eingespart werden könnten. Da mir im Hinblick auf die notorisch prekäre budgetäre Situation des Bundesheeres naturgemäß sehr daran liegt, unnötige finanzielle Ausgaben zu vermeiden, möchte ich dieser betriebswirtschaftlichen folgende volkswirtschaftliche Kostenrechnung gegenüberstellen:

Laut Statistik entfielen im Jahre 1986 auf 3,873.574 angemeldete Zivilkraftfahrzeuge und Anhänger 1.335 Unfalltote (d.s. 0,335 Tote bezogen auf 1.000 Kraftfahrzeuge und Anhänger). Beim österreichischen Bundesheer war ein Toter bei 18.048 Heereskraftfahrzeugen und Anhängern zu beklagen (d.s. 0,055 Tote bezogen auf 1.000 Kraftfahrzeuge und Anhänger). Bringt man diese Zahlen in Relation und schreibt man - was wohl nahe liegt - die günstige Statistik der gediegenen Kraftfahrausbildung beim Bundesheer zu, so werden hiervon jähr-

- 3 -

lich an Volksvermögen ca. 43 Millionen Schilling eingespart (das menschliche Leid, das ein Unfalltod nach sich zieht, blieb bei dieser Berechnung, die auf einer Studie von Prof. Fall basiert, ebenso außer Betracht wie die "Kosten" eines Schwerverletzten).

Es wäre im vorliegenden Zusammenhang noch eine ganze Reihe weiterer, nicht zuletzt auch kostenmäßiger Argumente anzuführen, die durchwegs dafür sprechen, die einschlägigen kraftfahrgesetzlichen Regelungen, die sich bewährt haben, grundsätzlich beizubehalten. Ich möchte aber andererseits nicht den Eindruck erwecken, daß das bestehende System unter allen Umständen und für alle Zukunft unveränderbar ist. Vielmehr bin ich - ebenso wie bezüglich anderer Ausbildungsbereiche - durchaus dafür, bestehende Strukturen immer wieder daraufhin zu überprüfen, ob Verbesserungen möglich sind. In diesem Sinne wurden erst vor kurzem hinsichtlich der Kraftfahrausbildung für Heereslenker der Fahrzeuggruppe B (handelsübliche PKW und KombiKW) durch administrative Maßnahmen weitgehende Vereinfachungen für Besitzer von einschlägigen zivilen Lenkerberechtigungen angeordnet.

Zusammenfassend sehe ich mich daher nicht in der Lage, eine generelle Systemänderung der Heereskraftfahrausbildung im Sinne der Intentionen der Fragesteller zu verfolgen. Ich könnte mir aber wohl vorstellen, über die eben erwähnten Vereinfachungen hinaus weitere Maßnahmen zu setzen, die auf eine weitgehende Anerkennung der zivilen Führerscheinausbildung im Bereich der Führerscheinkategorie B hinauslaufen, wobei allerdings eine zusätzliche kurze Ausbildung an einzelnen Heeresfahrzeugtypen unumgänglich erscheint. Überlegungen in dieser Hinsicht werden gegenwärtig ressortintern angestellt, sind jedoch noch nicht weit genug gediehen, um im gegenwärtigen Zeitpunkt eine abschließende Beurteilung zuzulassen. Es ist mir daher derzeit auch nicht möglich, einen allfälligen Einsparungseffekt einer derartigen Maßnahme zu beziffern.

25. November 1987

