



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR

MAG. VIKTOR KLIMA
Pr.Zl. 17.082/4-4-1995

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg. Mag. Kukacka
und Kollegen vom 5. Mai 1995, Zl. 1083/J-NR/1995,
"Einführung eines Punkteführerscheines"

XIX. GP.-NR
1068 / AB
1995 -07- 0 6

Zu Ihren Fragen darf ich wie folgt Stellung nehmen:

20

1083/J

Zu Frage 1:

"In welchem Mitgliedstaat der EU existiert eine Zentralevidenz aller erteilten Lenkerberechtigungen?"

Alle EU-Mitgliedstaaten bis auf Deutschland und Österreich verfügen über eine Zentralevidenz aller erteilten Lenkerberechtigungen; Deutschland plant, ein derartiges zentrales Führerscheinregister mit Inkrafttreten des Gesetzes über den Führerschein gemäß der EU-Richtlinie am 1.7.1996 zu errichten.

Zu Frage 2:

"Aufgrund welcher EU-rechtlichen Verpflichtung ergibt sich zwingend die Einführung des Punkteführerscheins sowie einer Zentralevidenz aller erteilten Lenkerberechtigungen?"

Hier muß man unterscheiden zwischen der Errichtung eines Führerscheinzentralregisters und dem Punkteführerschein. Das Zentralregister ist notwendig auf Grund der Verpflichtungen aus der EU-Richtlinie über den Führerschein: Diese Verpflichtungen ergeben sich aus Art. 7 Abs. 5, in Verbindung mit Art. 8 Abs. 1 und 5. Um etwa zu überprüfen, ob ein Antragsteller um eine Lenkerberechtigung aus einem anderen Mitgliedstaat nicht bereits einen Führerschein besitzt, ist eine Anfrage an den Heimatstaat notwendig; beim geltenden System in Österreich würde das bedeuten, daß die Bearbeitung einer einzigen derartigen Anfrage aus einem anderen Mitgliedstaat 104 Behörden beschäftigen würde.

Dazu kommt, daß auch bei einfachen Rückfragen im Zusammenhang mit einer Führerscheinauskunft die Anfragen in verschiedenen Sprachen gestellt werden. Es ist daher einfacher und kostengünstiger, eine zentrale Stelle mit fremdsprachenkundigen Mitarbeitern zu besetzen, als alle 104 Behörden.

- 2 -

Was die Einführung eines Punktführerscheins betrifft, ist dies ein Gebot der Verkehrssicherheit. Die Ergebnisse aus Frankreich, das vor zweieinhalb Jahren den Punktführerschein eingeführt hat, sind sehr positiv. In den ersten 30 Monaten ist dort die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten um 5,7 % zurückgegangen. Wenn man bedenkt, daß Großbritannien bereits seit Beginn der Motorisierung, also seit 1930, über eine Art Punktführerschein verfügt und seit Jahren die niedrigste Zahl an Getöteten und Verletzten in der Verkehrsunfallstatistik aufweist, ist dies nicht zuletzt auch ein Hinweis auf die generalpräventive Wirkung des Punktführerscheins.

Zu Frage 3:

"Ab welchem Zeitpunkt ist die Einführung einer zentralen Strafpunktekartei und des Punktführerscheins frühestens geplant?"

Da es hierfür sehr genauer Vorbereitung und Planung bedarf, ist die Einführung nicht vor dem 1. Juli 1996 geplant.

Zu Frage 4:

"Wurden schon Überlegungen angestellt, welche Delikte in den Strafpunktecatalog des Punktführerscheins aufgenommen werden sollen?"

Wenn ja, welche Delikte und mit wie vielen Strafpunkten?"

Bisher wurde in einigen Arbeitssitzungen ein grober Deliktscatalog erarbeitet. Aufgrund der Ergebnisse der Arbeitssitzungen ist die Aufnahme jener Delikte geplant, die schwerwiegend die Verkehrssicherheit gefährden. Das sind in etwa 30 Delikte wie alkoholisiertes Lenken eines Kraftfahrzeuges, exzessive Geschwindigkeitsübertretungen, Geisterfahrten, Fahrerflucht, schwerwiegende Vorrangverletzungen und ähnliche, wofür je nach Delikt zwischen 1 und 4 Punkte vergeben werden sollen (bei einer Höchstzahl von 12 Punkten).

Zu Frage 5:

"An welchem Modell (Deutschland, Frankreich, Großbritannien) wird sich Österreich orientieren?"

Ich werde einen österreichischen Vorschlag vorlegen, der aus den drei Modellen (Deutschland, Frankreich und Großbritannien) über die Erfahrungen vorliegen, die Vorteile zusammenfaßt; der österreichische Vorschlag wird eher dem französischen als dem deutschen Modell folgen.

- 3 -

Zu Frage 6:

"Mit welchem zusätzlichen Aufwand für Personen, Organisationen und EDV muß sowohl bei der Zentralstelle als auch bei den Bezirkshauptmannschaften und Bundespolizeidirektionen gerechnet werden?"

Hier muß man unterscheiden zwischen Zentralregister und Punktführerschein. Für die EDV-mäßige Nacherfassung aller Führerscheininhaber wird kurzfristig ein höherer Personalaufwand notwendig sein. Beispielsweise haben in zwei Bundesländern die Bezirkshauptmannschaften die von ihnen ausgestellten Führerscheine bereits EDV-mäßig erfaßt, ohne daß deswegen für die Nacherfassung zusätzliches Personal aufgenommen werden mußte. Die meisten Führerscheinbehörden sind ohnehin bereits mit EDV ausgestattet (Zulassungsregister), und auch die on-line Verbindungen über die einzelnen Landesregierungen mit Wien bestehen bereits.

Was den Punktführerschein betrifft, so ist der zusätzliche Aufwand bei den Verwaltungsstraßenbehörden, unter der Voraussetzung, daß das Führerscheinregister datenverarbeitungsmäßig geführt wird, äußerst gering, da bloß im Strafbescheid zusätzlich die Punkteanzahl zu vermerken sein wird. Die Meldung an das Zentralregister wird dann automatisch erfolgen.

Zu Frage 7:

"Auf welchen Betrag wird sich der finanzielle Aufwand für die Einführung des Punktführerscheins belaufen?"

Für das deutsche Modell, das aber viel aufwendiger gestaltet ist, ist für die Zeit von 1995 bis 2005, also die nächsten 10 Jahre, eine Gesamtsumme von 75 Millionen DM veranschlagt, wobei 51 Millionen davon den Personalaufwand betreffen. Die Anzahl der österreichischen Führerscheine beträgt 5 % der deutschen. Somit ergibt das umgelegt auf Österreich, unter Berücksichtigung der günstigeren Ausgangslage in Österreich (in Deutschland müssen alle 60 Millionen Führerscheine umgeschrieben werden, weil die deutschen Führerscheinklassen nicht denen der EU entsprechen, und zusätzlich 706 Führerscheinbehörden vernetzt werden, in Österreich ist bereits ein Teil der Führerscheine EDV-mäßig erfaßt), eine Summe von insgesamt ca. 25 Millionen Schilling für die nächsten 10 Jahre, jährlich daher ca. 2,5 Millionen.

- 4 -

Zu Frage 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?"

Nein.

Zu Frage 9:

"Wird für die Administration des Punktführerscheins das Innen- oder das Verkehrsministerium zuständig sein?"

Die Administration des Punktführerscheins ist auf Grund der Bundesverfassung in mittelbarer Bundesverwaltung zu vollziehen. D.h., es sind die Bezirksverwaltungsbehörden und die Bundespolizeidirektionen zuständig zur Vollziehung des Punktführerscheins.

Zu Frage 10:

"Wurde bereits eine Übereinstimmung mit dem Bundesministerium für Inneres bzw. dem Bundesministerium für Finanzen über die Organisation und Kosten des Punktführerscheins erzielt?"

Wenn ja, wie lautet diese?"

Bevor es zu konkreten Gesprächen über administrative Details kommen kann, ist es notwendig, einen Gesetzesentwurf vorzulegen, der Grundlage für solche Gespräche ist. Mein Ressort arbeitet derzeit bereits einen solchen Entwurf aus.

Zu den Fragen 11 und 12:

"Wird durch die Einführung des Punktführerscheins mit einer Abnahme der Verkehrsunfälle (Verletzte/Tote) gerechnet, und gibt es dazu ausländische oder inländische Untersuchungen?"

Zu welchem Ergebnis kommen diese Untersuchungen?"

Die Zahlen von Frankreich, das als einziger Staat eine konkrete Untersuchung durchgeführt hat, hat nach Einführung des Punktführerscheins bis zu 16 % weniger Verletzte oder Getötete vermerkt. Experten erwarten, durch die Einführung des Punktführerscheins als Untergrenze mindestens 2 %, das wären jährlich zumindest 25 Tote und 1100 Verletzte und längerfristig 8 % der Unfälle mit Personenschaden vermeiden zu können

Zu den Fragen 13 und 14:

"Wurde eine Kosten-Nutzen-Analyse vorgenommen, die die Kosten der Installierung des Punktführerscheins 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?"

- 5 -

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?

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

Man kann sinnvoller Weise keine Kostenanalyse machen, die z.B. die Einführung des Punktführerscheins mit einer verstärkten Verkehrsüberwachung vergleicht, da letztere Voraussetzung für die generalpräventive Wirkung des Punktführerscheins ist. Für die verstärkte Verkehrsüberwachung wurde zudem durch die 19. StVO-Novelle die finanzielle Basis geschaffen. Wenn man aber bedenkt, daß nach der Unfallfolgekostenrechnung jeder bei einem Unfall Getötete den Staat mindestens 1,7 Millionen Schilling und jeder Schwerverletzte 330.000.- S kostet, so ergibt das eine jährliche Einsparung an volkswirtschaftlichen Kosten in der Höhe von ca. 400 Millionen Schilling.

Wien, am 5. Juli 1995
Der Bundesminister

