



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTER FÜR
INNERES
Dr. Caspar EINEM

A-1014 Wien, Herrngasse 7
Tel. (+43)-1-53 126/24 52
Telefax-Nr. 53 126-22 40
DVR: 0000051

95.000/1108-SL IV/95

Wien, am 1. August 1995

Herrn
Präsidenten des Nationalrates

Parlament
1017 Wien

XIX. GP-NR
1258 / AB
1995 -08- 0 2

Zu

1245 / J

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Kukacka und Kollegen haben am 2. Juni 1995 unter der Nr. 1245/J an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend "Einführung einer zentralen Führerschein-Evidenz und eines Punktführerscheines" gerichtet. Die aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit in Kopie beige-schlossene Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 17:

Die Einführung einer zentralen Führscheinevidenz bedürfte - ähnlich wie die zentrale Zulassungsevidenz (§ 47 Abs. 4 KFG) und der Zentralnachweis für Lenkerberechtigungen (§ 78 KFG) - einer gesetzlichen Grundlage. Es wäre auch zulässig, mit der Führung dieser Evidenz eine Behörde des Innenressorts zu betrauen. Dennoch bleibt die Planung einer solchen Einrichtung und die Vorbereitung der erforderlichen Rechtsgrundlagen eine Angelegenheit des Kraftfahrwesens und fällt daher in die Zuständigkeit des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr.

Obwohl die Angelegenheit somit nicht in meinen Vollziehungsbereich fällt, werde ich bestrebt sein, einen allenfalls erforderlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit in diesem Bereich zu leisten, wenn eine sachliche Notwendigkeit hierzu besteht. Freilich wird die Vollziehung jener Angelegenheiten, für die ich zuständig bin, darunter nicht leiden dürfen.

Im übrigen bitte ich um Verständnis dafür, wenn ich von weiteren Ausführungen in der Sache Abstand nehme.

Beilage

BEILAGE

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 frühestens geplant?
- 4) Welche Führerscheindaten werden derzeit beim Bundesministerium für Inneres bzw. bei der Bundespolizeidirektion Wien zentral erfaßt?
- 5) Welche Fakten werden in dieser Evidenz gespeichert?
- 6) Wie viele Anfragen, Eintragungen und Löschungen gibt es derzeit pro Jahr?
- 7) Wie funktioniert derzeit die Abfrage hinsichtlich des Vorliegens einer bestimmten Lenkerberechtigung?
- 8) Entsprechen die derzeit vorhandenen Abfragemöglichkeiten den Erfordernissen der EU?
Wenn nein, warum nicht?
- 9) Mit welchem zusätzlichen Aufwand für Personen, Organisationen und EDV muß bei der Einrichtung einer Zentralevidenz sowohl bei der Zentralstelle als auch bei den Bezirkshauptmannschaften und Bundespolizeidirektionen gerechnet werden?
- 10) Auf welchen Betrag wird sich der finanzielle Aufwand für die Einführung der Zentralevidenz belaufen?
- 11) 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?

- 12) Wird für die Administration der Zentralevidenz und des Punkteführerscheins das Innen- oder das Verkehrsministerium zuständig sein?
- 13) Wurde bereits eine Übereinstimmung mit dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bzw. dem Bundesministerium für Finanzen über die Organisation und Kosten der Zentralevidenz erzielt?
Wenn ja, wie lautet diese?
- 14) Wird durch die Einführung der Zentralevidenz mit einer Abnahme der Verkehrsunfälle (Verletzte/Tote) gerechnet, und gibt es dazu ausländische oder inländische Untersuchungen?
- 15) Zu welchem Ergebnis kommen diese Untersuchungen?
- 16) Wurde eine Kosten-Nutzen-Analyse vorgenommen, die die Kosten der Installierung der Zentralevidenz 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?

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