

Nr. XIX. GP.-NR  
1245 /J  
1995-06-02

## A N F R A G E

der Abgeordneten Mag. Kukacka  
und Kollegen  
an den Bundesminister für Inneres

betreffend Einführung einer zentralen Führerschein-Evidenz und  
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 Punkte-  
führerschein relevanten Verkehrsüberschreitungen beinhalten  
soll, würde sich vor allem die Frage nach der Wirtschaftlich-  
keit 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 Verkehrs-  
sünderkartei 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 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 Inneres 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 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?

- 3 -

- 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?
-