



DR. FRANZ LÖSCHNAK
BUNDESMINISTER FÜR INNERES

II-1213 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Zl. 2405/41-II/F/91

Wien, am 18. März 1991

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Heinz FISCHER
Parlament
1017 W i e n

371/AB
1991 -03- 18
zu 325/J

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dipl.Ing. Dr. Pawkowicz, Dr. Gugerbauer und Genossen haben am 17. Jänner 1991 unter der Nr. 325/J an mich eine schriftliche Anfrage betreffend "Maßnahmen, die nach wie vor untragbare hohe Zahl an Verkehrsopfern zu verringern" gerichtet, die folgenden Wortlaut hat:

- "1. Welchen Umfang und welchen Status soll die Exekutiv-Sondereinheit zur Überwachung von Geschwindigkeitsübertretungen haben:
- In welchem Planstellenbereich soll diese angesiedelt sein?
 - Sollen Planstellen umgewidmet werden? Wenn ja, wer nimmt die Agenden der bisherigen Planstelleneinhaber wahr?
 - Sollten zusätzliche Planstellen für diese Aufgaben vorgesehen werden: Warum wurden in den Planstellen-Verhandlungen des Bundesministers für Inneres sowie dem Bundesminister für Finanzen berechtigten Planstellenwünsche des Bundesministers für Inneres zur Aufstockung der Exekutive für verstärkte Anforderungen im Bereich des allgemeinen Sicherheits- und Fremdenpolizeiwesens nicht entsprochen?
 - Wie hoch sind die Personalkosten im laufenden Jahr?
 - Wie hoch sind die Personalkosten dieser Einheit gerechnet auf die jeweiligen Lebensverdienstsummen?

2. Wie sieht die Infrastruktur für diese neue Einheit im Detail aus hinsichtlich räumlicher, technischer (einschließlich EDV und Telekommunikation) sowie Fahrzeugausstattung aus?
- a) Wie hoch sind die Kosten hierfür?
 - b) Inwiefern wurden die notwendigen haushaltsrechtlichen Maßnahmen schon getroffen, insbesondere im Stellenplan, hinsichtlich der notwendigen Bauinfrastrukturmaßnahmen, der Anschaffung technischer Ausrüstung (von Kraftfahrzeugen des Bundes bis zu systemisierten EDV-Anlagen) sowie zur finanziellen Bedeckung der laufenden Personal- und Betriebsausgaben?
 - c) Werden angesichts der offensichtlichen Knappheit an Mitteln für die bestehenden Polizei- und Gendarmeriewachkörper Vorsorgen getroffen, daß deren Aufgabenerfüllung nicht noch weiter eingeschränkt werden?
3. Der § 14 des Bundes-Haushaltsgesetzes sieht nunmehr schon seit 1987 vor, daß bei sämtlichen legislativen Maßnahmen (im gegenständlichen Fall nicht nur Regierungsvorlagen sondern auch bei den notwendigen Verordnungen) Kosten und Nutzen der beabsichtigten Maßnahme darzulegen sind.
- a) Existiert eine Kostennutzenanalyse über die Einführung der Sondereinheit?
 - b) Wenn nicht, existieren wenigstens grobe Aufstellungen über den erwarteten Nutzen?"

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

Anläßlich einer Besprechung mit dem Herrn Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr am 9.1.1991 wurde vereinbart, daß anhand einer Modellstudie in zwei Bundesländern die Effizienz einer Verkehrssicherheitspolizei geprüft werden soll. Unter Einbindung des Kuratoriums für Verkehrssicherheit sollen für einen

- 3 -

Zeitraum von mindestens einem halben Jahr bis zu 100 Mann als Verkehrssicherheitspolizei im Rahmen der derzeitigen Kompetenzverteilung eingesetzt werden, um insbesondere anhand von Kosten-Nutzen-Relationen festzustellen, ob durch einen konzentrierten verkehrspolizeilichen Einsatz die Zahl der Verkehrsoffer reduziert und die Kosten eines solchen Einsatzes durch diesen selbst aufgebracht werden können. Hinsichtlich des Planstellenbereiches, der Umwidmung von Planstellen und der Höhe der Personalkosten können daher erst Aussagen aufgrund der Ergebnisse des Versuches, nicht jedoch vor seinem Beginn getroffen werden.

Zu Frage 2:

Ein derartiges Pilotprojekt kann von meinem Ressort nur unter der Voraussetzung durchgeführt werden, daß die Kosten von dritter Seite finanziert werden. Haushaltsrechtliche Maßnahmen wurden bis jetzt nicht vorgenommen. Eine Einschränkung der Tätigkeit der bestehenden Polizei- und Gendarmeriewachkörper ist nicht beabsichtigt.

Zu Frage 3:

Die Kosten-Nutzen-Analyse über die Einführung der geplanten Sondereinheit soll auf Grund der Erfahrungen anlässlich des Probebetriebes durchgeführt werden. Eine Prognose, daß etwa 10 % des volkswirtschaftlichen jährlichen Schadens von 40 Milliarden Schilling mit einer bundesweit einzuführenden Verkehrssicherheitspolizei durch Reduzierung der Verkehrsunfälle eingespart werden könnten, liegt allerdings vor. Derzeit sollen zwei Bundesländer ausgewählt werden, in denen auf einem Autobahnstück bzw. auf verkehrsreichen Bundesstraßen die zusätzlichen Mitarbeiter eingesetzt werden sollen, sofern die Zustimmung des jeweiligen Landes erreicht werden kann. Bis jetzt konnte allerdings keine einzige der neun Landesregierungen für dieses Projekt gewonnen werden. Das Kuratorium für Verkehrssicherheit wird besonders unfallträchtige Autobahn- bzw. Bundesstraßenteilstücke eruieren. Nach Ab-

- 4 -

schluß des Pilotversuches soll überprüft werden, ob es zu einer Unfallsenkung gekommen ist. Hauptsächliches Ziel der Verkehrssicherheitspolizei soll die Senkung der Unfallzahlen, nicht aber ein erhöhtes Strafaufkommen sein. Es soll erreicht werden, daß in einem Abstand von wenigen Kilometern auf Autobahnen und verkehrsreichen Bundesstraßen Verkehrssicherheitspolizeistreifen Tag und Nacht unterwegs sind. Durch diese hohe Präsenz soll die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit und der Alkoholbestimmungen auf Autobahnen und Bundesstraßen sowie defensives Fahren der Verkehrsteilnehmer bewirkt werden.

F. A. W. J. E.