

An den  
 Präsidenten des Nationalrates  
 Herrn Univ.-Prof. Dr. Andreas Khol  
 Parlament  
 1017 Wien

Dampfschiffstraße 2  
 A-1031 Wien  
 Postfach 240  
 Tel. +43 (1) 71171 - 8455  
 Fax +43 (1) 714 48 71  
 praes@rechnungshof.gv.at

Wien, 19. Jänner 2006  
 GZ 830.000/066-C1/05

Bezug nehmend auf die unter 3664/J-NR/2005 gestellte Anfrage der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde betreffend Tempo 160 – lebensgefährlich auf Kosten der SteuerzahlerInnen, ersuche ich um Verständnis, dass ich von einer Beantwortung absehen muss, da die Anfrage außerhalb der Gegenstände des Fragerechtes gemäß § 91a des Geschäftsordnungsgesetzes 1975 gelegen ist.

Unbeschadet dessen, möchte ich hiezu grundsätzlich bemerken, dass der Rechnungshof verfassungsgemäß stets zur nachgängigen Kontrolle, so auch von gebarungsrelevanten Verkehrsprojekten verhalten ist.

Als Beispiel erlaube ich mir, das im Bericht des Rechnungshofes, Reihe Bund 2002/1, veröffentlichte Prüfungsergebnis betreffend „Alkohol und Suchtgifte am Steuer: Evaluierung der Vorschriften“ anzuschließen. Prüfungsergebnisse des Rechnungshofes betreffend die aktuell diskutierte Anhebung der höchstzulässigen Fahrgeschwindigkeit in bestimmten Straßenabschnitten auf 160 km/h liegen jedoch nicht vor.



**Nachtrag zum  
Tätigkeitsbericht  
des Rechnungshofes  
über das Jahr 2000**

127

Bereich des Bundesministeriums für  
Verkehr, Innovation und Technologie

Prüfungsergebnisse

**Alkohol und Suchtgif am Steuer:  
Evaluierung der Vorschriften**

**Kurzfassung**

Die Regelungen über die Untersuchung der Atemluft von Fahrzeuglenkern mittels Alkomaten zur Feststellung des Grades der Beeinträchtigung durch Alkohol bewährten sich; die Kontroldichte bei Überprüfungen mit Alkomaten erschien jedoch ausbaufähig.

Nach Einführung der 0,5 Promille-Grenze für den Alkoholgehalt des Blutes kam es 1998 zu einem Rückgang der Verkehrsunfälle durch Alkohol und der Zahl der hiebei verletzten und getöteten Personen. Die Folgejahre brachten aber — mit Ausnahme der Anzahl der getöteten Personen — einen Wiederanstieg bei den Verkehrsunfällen und Verletzten.

Die Vollziehung der Straßenverkehrsordnung 1960 hinsichtlich der Suchtgiftheinträchtigung eines Fahrzeuglenkers war von Schwierigkeiten beim Erkennen der Symptome, bisher fehlenden Geräten zum Nachweis von Suchtgif und vom Mangel an diesbezüglich ausgebildeten Ärzten geprägt.

Für 2 557 Unfälle durch Trunkenheit am Steuer errechneten sich 2000 auf Grundlage der "Österreichischen Unfallkosten- und Verkehrssicherheitsrechnung Straße 1997" Unfallkosten von 169 Mill EUR (Preisbasis 1993).

128

Kenndaten über die Beeinträchtigung durch Alkohol und Suchtgift am Steuer						
Rechtsgrundlage	Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO), Führerscheingesetz (FSG)					
Leistungserstellung	1996	1997	1998	1999	2000	Anzahl
Überprüfungen mit Alkotesten hievon Anzeigen nach § 5 der Straßenverkehrsordnung 1960 (ab 0,8 Promille)	88 144	95 319	120 246	120 194	129 672	
hievon Anzeigen nach § 14 Abs 8 des Führerscheingesetzes (0,5 bis 0,79 Promille)	47 918	45 786	34 508	35 039	34 746	
Anzeigen nach § 5 StVO (Suchtgift)	–	–	–	–	–	477**

\* In-Kraft-Treten mit 6. Jänner 1998  
 \*\* Daten wurden erstmals für 2000 erhoben

**Prüfungsablauf und –gegenstand**

- Der RH überprüfte von September 2000 bis Februar 2001 die Gebarung des BMVIT, des BMI und des Landes Salzburg im Zusammenhang mit der Evaluierung der Vorschriften betreffend Alkohol und Suchtgift am Steuer. Der Bereich Suchtgift im Straßenverkehr wurde aufgrund seiner zunehmenden Bedeutung in die Gebarungsüberprüfung miteinbezogen. Das BMVIT, das BMI und der Landeshauptmann von Salzburg gaben zu den im Mai 2001 übermittelten Prüfungsmitteilungen zwischen Juli und Dezember 2001 Stellungnahmen ab. Der RH erstattete seine Gegenäußerungen Mitte Dezember 2001.

**Rahmenbedingungen**

**Rechtsgrundlagen**

- Die Maßnahmen zur Bekämpfung von Alkohol und Suchtgift im Straßenverkehr sind in der Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO) geregelt. Das Führerscheingesetz regelt die im Jänner 1998 in Kraft getretene 0,5 Promille-Grenze.

**Organisation und Zuständigkeit**

- 3.1 Mit der Legistik für Straßenpolizei und Führerscheinrecht waren im BMVIT die Sektion II – Grundsätzliche Verkehrspolitik und Verkehrsplanung, Landverkehrsträger sowie die Gruppe II/B – Spezielle Verkehrsangelegenheiten befasst. Ihnen unterstanden dabei die Abteilungen II/B/6 und II/B/7.

Der Abteilung II/B/6 oblag die Legistik im Bereich Straßenverkehr mit den Vorschriften der StVO betreffend Alkohol und Suchtgift am Steuer. Die Vollziehung in Angelegenheiten der Straßenpolizei ist Landessache. Die Landesregierung war demnach zuständige Behörde bei der Vollziehung der Vorschriften betreffend Alkohol (ab 0,8 Promille) und Suchtgift am Steuer.

Der Abteilung II/B/7 oblag wiederum die Legistik hinsichtlich des Führerscheingesetzes mit der 0,5 Promille-Regelung. Mit der Vollziehung des Führerscheingesetzes war grundsätzlich der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie betraut. Im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung übte sie der Landeshauptmann — der sich der Bezirksverwaltungs- und Bundespolizeibehörden bediente — aus.

Die Organe der Straßenaufsicht, insbesonders jene der Bundesgendarmerie und der Bundes sicherheitswache, vollzogen die Angelegenheiten der Verkehrspolizei. Sie fielen in den Zuständigkeitsbereich des BMI.

- 3.2 Der RH regte an, die Legistik in den Bereichen Alkohol und Suchtgift im Straßenverkehr durch eine einzige Abteilung des BMVIT wahrnehmen zu lassen.
- 3.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT werde die Empfehlung des RH im Zuge der Erarbeitung einer neuen Aufbauorganisation verwirklicht werden.*

#### Alkohol am Steuer

##### Ausgangslage

- 4 Wer sich in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand befindet, darf ein Fahrzeug weder lenken noch in Betrieb nehmen. Nach den Bestimmungen der StVO gilt der Zustand einer Person bei einem Alkoholgehalt des Blutes von 0,8 g/l (0,8 Promille) oder darüber oder bei einem Alkoholgehalt der Atemluft von 0,4 mg/l oder darüber jedenfalls als vom Alkohol beeinträchtigt.

Organe des amtsärztlichen Dienstes oder besonders geschulte Organe der Straßenaufsicht dürfen unter bestimmten Voraussetzungen die Atemluft von Personen auf Alkoholgehalt untersuchen. Wer zur Untersuchung der Atemluft aufgefordert wird, hat sich ihr zu unterziehen.

##### Vollziehung

- 5.1 Die Anzahl der durchgeführten Untersuchungen der Atemluft mit Alkomaten stieg zwischen 1996 und 2000 von 59 859 auf 91 005 (Bundesgendarmerie) sowie von 28 285 auf 38 667 (Bundespolizei).

Die 2000 von der Bundesgendarmerie und der Bundespolizei durchgeführten 129 672 Überprüfungen mit Alkomaten führten zu rd 35 000 Anzeigen nach der StVO (0,8 Promille) und rd 8 000 Anzeigen nach dem Führerscheingesetz (von 0,5 bis 0,79 Promille). Die Überprüfungen verliefen somit bei rund einem Drittel der untersuchten Personen positiv.

- 5.2 Nach Auffassung des RH bewährten sich die Regelungen über die Untersuchung der Atemluft von Fahrzeuglenkern mit Alkomaten. Im ländlichen Raum fielen durch den damit zusammenhängenden Verzicht auf die obligatorische ärztliche Untersuchung nach positivem Alkotest seit 1994 die Probleme hinsichtlich der Erreichbarkeit eines untersuchenden Arztes weg.

**Alkohol am Steuer****130**

Der RH wies auf die gestiegene Anzahl der Untersuchungen mit Alkomaten hin; in einigen Bereichen erschien die Kontroldichte jedoch ausbaufähig. Er empfahl, eine entsprechende Kontroldichte sicherzustellen und Erfolge von Kontrollen sowie Schwerpunktaktionen zu veröffentlichen.

5.3 *Das BMI sagte dies zu.*

0,5 Promille-Grenze

6.1 Aufgrund des im Jänner 1998 in Kraft getretenen § 14 Abs 8 des Führerscheingesetzes darf ein Kraftfahrzeug nur dann in Betrieb genommen oder gelenkt werden, wenn beim Lenker der Alkoholgehalt des Blutes weniger als 0,5 g/l (0,5 Promille) oder der Alkoholgehalt der Atemluft weniger als 0,25 mg/l beträgt. Zwischen 1998 und 2000 stiegen die Anzeigen wegen Alkoholbeeinträchtigung am Steuer (Alkoholgehalt des Blutes zwischen 0,5 und 0,79 Promille) von 7 431 auf 7 762.

Die Anzahl von Verkehrsunfällen sowie Verletzten und Getöteten durch Alkohol am Steuer entwickelte sich wie folgt:

	1997	1998	1999	2000
	Anzahl			
Verkehrsunfälle	2 465	2 217	2 454	2 557
Verletzte	3 459	3 113	3 405	3 643
Getötete	95	82	93	66

6.2 Beim Alkohol am Steuer kam es nach Einführung der 0,5 Promille-Grenze nur 1998 zu einem Rückgang der Verkehrsunfälle und der hiebei verletzten sowie getöteten Personen. 1999 und 2000 stiegen diese Zahlen wieder an; nur die Anzahl der getöteten Personen verringerte sich 2000 deutlich. Nach Ansicht des RH war die Überwachung der 0,5 Promille-Grenze mit Alkomaten generell ohne rechtliche und technische Probleme möglich. Er regte jedoch an, die Vorschriften betreffend Alkohol und Suchtigkeit im Straßenverkehr in der StVO zusammenzufassen.

6.3 *Das BMVIT sagte dies zu.*

Einsatz der Alkomaten

7.1 Die StVO sah für die Untersuchung der Atemluft von Fahrzeuglenkern auf Alkohol an Ort und Stelle ein Gerät vor, das den Alkoholgehalt der Atemluft misst und entsprechend anzeigt (Alkomat). Den 14 Bundespolizeidirektionen und acht Landesgendarmeriekommanden standen im Jahr 2000 1 627 Alkomatgeräte zur Verfügung. Zwischen 1994 und 2000 wurde ein Alkomat im Monatsdurchschnitt bei sieben bis zehn Atemluftuntersuchungen eingesetzt.

7.2 Die eher geringe Auslastung der Alkomaten war auch darauf zurückzuführen, dass sie aufgrund ihres Umfangs und Gewichts für einen fixen Einbau in Überwachungsfahrzeuge nicht gut geeignet waren. Der RH regte an, nach einer Bedarfserhebung alle Überwachungsfahrzeuge nach und nach mit Alkomaten der neuen Generation mit geringerem Umfang und Gewicht auszurüsten.

**Alkohol und Suchtgift am Steuer:**  
**Evaluierung der Vorschriften**

131

7.3 *Laut Stellungnahme des BMI würden nach der Durchführung von Bedarfserhebungen die für den praktischen Einsatz zweckmäßigsten Geräte angekauft werden.*

### **Suchtgift am Steuer**

#### **Ausgangslage**

8 Wer sich in einem durch Suchtgift beeinträchtigten Zustand befindet, darf gemäß § 5 StVO ein Fahrzeug weder lenken noch in Betrieb nehmen. Anders als bei der Alkoholbeeinträchtigung wurde bei der Suchtgiftbeeinträchtigung keine absolute Grenze gesetzlich festgelegt. Personen, von denen vermutet werden kann, dass sie sich in einem durch Suchtgift beeinträchtigten Zustand befinden, dürfen von Organen der Straßenaufsicht zu einem Arzt (Polizeiamtsarzt, Arzt eines öffentlichen Sanitätsdienstes bzw diensthabender Arzt einer öffentlichen Krankenanstalt) gebracht werden und haben sich der ärztlichen Untersuchung zu unterziehen.

#### **Vollziehung**

9.1 Für die Organe der Straßenaufsicht bestand im Gegensatz zur Beeinträchtigung von Fahrzeuglenkern durch Alkohol keine Möglichkeit, eine Suchtgiftbeeinträchtigung an Ort und Stelle festzustellen. Im Bereich der Bundespolizei war durch den diensthabenden Amtsarzt die Untersuchung von suchtgiftverdächtigen Fahrzeuglenkern möglich; im ländlichen Bereich hingegen mangelte es an der Erreichbarkeit von entsprechend ausgebildeten Ärzten. Eine Harnuntersuchung war mangels gesetzlicher Regelung nicht möglich. Die erstmals für 2000 erfolgte Auswertung der Anzeigen wegen Suchtgiftbeeinträchtigung — mit amtsärztlich festgestellter Fahruntüchtigkeit — ergab, dass österreichweit 477 Fahrzeuglenker beanstandet worden waren.

9.2 Die Schwierigkeiten der Organe der Straßenaufsicht beim Erkennen der Symptome der Suchtgiftbeeinträchtigung von Fahrzeuglenkern, bisher fehlende Geräte zum Nachweis von Suchtgift sowie der Mangel an diesbezüglich ausgebildeten Ärzten — insbesondere im ländlichen Raum — sind der exakten Erhebung der Fälle von Suchtgiftbeeinträchtigung im Straßenverkehr abträglich.

Der RH empfahl, ein Konzept für einen wirksamen Vollzug der Vorschriften gegen Suchtgiftbeeinträchtigung am Steuer zu erstellen. Neben legislativen Maßnahmen wäre ein bereits entwickeltes Schulungskonzept für Organe der Straßenaufsicht und des amtsärztlichen Dienstes umzusetzen sowie ein Meldewesen wie im Bereich der Alkoholbeeinträchtigung von Fahrzeuglenkern aufzubauen.

9.3 *Laut Mitteilung des BMVIT und des BMI seien im Projekt Drogen und Medikamente im Straßenverkehr sowohl die Umsetzung des Schulungskonzepts als auch der Aufbau einer Statistik für Suchtgiftbeeinträchtigungen am Steuer bereits in Angriff genommen worden. Im legislativen Bereich seien gesetzliche Regelungen treffend amtsärztliche Untersuchungen vorgesehen.*

**132**
**Verkehrsunfälle  
und Unfallkosten**

10.1 Die Verkehrsunfälle mit Personenschaden entwickelten sich wie folgt:

	1997	1998	1999	2000
	Anzahl			
Verkehrsunfälle insgesamt	39 695	39 225	42 348	42 126
Verletzte	51 591	51 077	54 967	54 929
Getötete	1 105	963	1 079	976
Unfälle durch Trunkenheit				
am Steuer*	2 465	2 217	2 454	2 557
Verletzte	3 459	3 113	3 405	3 643
Getötete	95	82	93	66

\* im Jänner 1998 0,5 Promille-Grenze eingeführt

Die durchschnittlichen Kosten für Unfälle aufgrund von Alkohol am Steuer betrugen laut "Österreichischer Unfallkosten- und Verkehrssicherheitsrechnung Straße 1997" (Kostenbasis 1993) des damaligen Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr pro Unfallereignis 66 200 EUR; ohne Alkoholeinwirkung hingegen 50 800 EUR pro Unfallereignis. Die Kosten für die insgesamt 42 126 Verkehrsunfälle im Jahr 2000 betrugen demnach 2,18 Mrd EUR (Kostenbasis 1993); die Kosten für 2 557 Unfälle durch Trunkenheit am Steuer lagen 2000 bei 169 Mill EUR (Kostenbasis 1993).

Österreich wies laut der Unfallstatistik 2000 des Kuratoriums für Verkehrssicherheit 1999 im internationalen Vergleich mit 5,2 Verkehrsunfällen mit Personenschaden je 1 000 Einwohner eine relativ hohe Unfallhäufigkeit auf (Schweiz 3,3 Unfälle, Niederlande 2,7 Unfälle, Dänemark 1,4 Unfälle).

10.2 Aufgrund von Verkehrsunfällen entsteht neben großem menschlichen Leid auch eine Belastung der Volkswirtschaft; dies insbesondere durch den Ausfall von menschlicher Arbeitsleistung und notwendige Rehabilitationsmaßnahmen mit hohen finanziellen Folgekosten. Bei einer Halbierung der Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden könnte ein jährliches Einsparungspotenzial von rd 1,1 Mrd EUR (Kostenbasis 1993) gewonnen werden. Bei einer Halbierung der Unfälle durch Trunkenheit am Steuer wären rd 85 Mill EUR (Kostenbasis 1993) jährlich einzusparen (Quelle: Österreichische Unfallkosten- und Verkehrssicherheitsrechnung Straße; Berechnungen des RH).

Der RH empfahl, durch gebündelte Maßnahmen wie verstärkte Verkehrserziehung an den Schulen, zielgerichtete Verkehrskontrollen, Schwerpunkt-kontrollen-Planquadrate, Nachschulungen sowie interne und externe Kennzahlenvergleiche (Benchmarking) das vorhandene Einsparungspotenzial zu realisieren.

10.3 Laut den *Stellungnahmen des BMVIT und des BMI* werde ein nationales Verkehrssicherheitsprogramm erstellt werden, das einen Katalog von prioritären Einzelmaßnahmen und ein Benchmarking mit den in der Verkehrssicherheit führenden Staaten vorsehe. Vom BMI seien Projekte wie "Drogen und Medikamente im Straßenverkehr", "Flächendeckende Einführung der Abstandsmessungen", "Unfallhäufungsstellen – Überwachungsschwerpunkte" und "Verkehrserziehung in Berufsschulen" vorgesehen.

**Alkohol und Suchtgift am Steuer:  
Evaluierung der Vorschriften**

133

### Sonstige Feststellungen

Begleiter von  
Ausbildungsfahrten

11.1 Bei Ausbildungsfahrten der Bewerber um eine vorgezogene Lenkberechtigung für die Führerscheinklasse B darf sowohl beim Führerscheinbewerber als auch bei seinem Begleiter der Alkoholgehalt des Blutes nicht mehr als 0,1 g/l (0,1 Promille) sowie der Atemluft nicht mehr als 0,05 mg/l betragen.

Da die StVO als Voraussetzung für die Untersuchung der Atemluft eines Fahrzeuglenkers mit Alkoholatmen nur das Lenken bzw Inbetriebnehmen eines Fahrzeugs festlegt, war eine Untersuchung mit Alkoholatmen bei Begleitern von Ausbildungsfahrten gesetzlich nicht geregelt.

11.2 Der RH verwies auf das erhöhte Gefährdungspotenzial bei Ausbildungsfahrten jugendlicher Fahrzeuglenker; er empfahl, die Schaffung von gesetzlichen Voraussetzungen zur Durchführung von Atemluftuntersuchungen bei Begleitern solcher Fahrten zu überprüfen.

11.3 *Laut Mitteilung des BMVIT werde die gesetzliche Grundlage für Atemluftuntersuchungen von ausbildenden Begleitern in der nächsten StVO–Novelle verankert werden.*

Nachschulungs-  
verordnung

12.1 Aufgrund des Führerscheingesetzes waren von der Behörde angeordnete Nachschulungen von Probeführerscheinbesitzern nur von hiezu ermächtigten Einrichtungen durchzuführen. Die Festlegung der näheren Bestimmungen — Inhalt, zeitlicher Umfang und Kosten der Nachschulung sowie fachliche Voraussetzungen für die zur Nachschulung Berechtigten — oblag dem zuständigen Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie. Zum Zeitpunkt der Gebarungsüberprüfung — rund dreieinhalb Jahre nach In-Kraft-Treten des Gesetzes — war eine Verordnung noch nicht erlassen.

12.2 Der RH regte an, die Nachschulungsverordnung umgehend zu erlassen.

12.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT sei ein begutachtungsreifer Entwurf für eine Nachschulungsverordnung in Abstimmung mit dem Berufsverband der Psychologen erstellt worden. Die Durchführung des Begutachtungsverfahrens wäre noch für das Jahr 2001 vorgesehen.*

Transportbegleitun-  
gen durch Organe der  
Straßenaufsicht

13.1 Von 1996 bis 2000 leisteten Beamte der Verkehrsgendarmerie in Salzburg rd 2 800 Personenstunden für die Begleitung von 1 101 Schwerguttransporten bzw Transporten mit Überdimensionen.

13.2 Nach Auffassung des RH wären Organe der Straßenaufsicht zweckmäßigerverweise zur Überwachung von Unfallhäufungspunkten, für Alkohol- und Suchtgiftkontrollen im Straßenverkehr sowie zur Überwachung von Fahrgeschwindigkeiten einzusetzen. Er empfahl, für Transportbegleitungen verstärkt private Unternehmungen heranzuziehen.

13.3 *Laut Stellungnahme des BMI sei die Heranziehung von Organen der Straßenaufsicht für Transportbegleitungen länderweise unterschiedlich geregelt; es wäre aber eine Arbeitsgruppe mit der Erarbeitung einer bundesweit einheitlichen Richtlinie betraut worden. Geplant sei, Exekutivbeamte von Transportbegleitungen weitestgehend zu entbinden.*

**134**Schluss-  
bemerkungen

14 Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

- (1) Durch gebündelte Maßnahmen wie verstärkte Verkehrserziehung an den Schulen, zielgerichtete Verkehrskontrollen, Nachschulungen sowie interne und externe Kennzahlenvergleiche (Benchmarking) wären die Voraussetzungen für eine Reduzierung der Zahl der Verkehrsunfälle zu schaffen. Die — im Falle der Halbierung der Unfallzahlen — erzielbaren jährlichen Einsparungspotenziale betragen rd 1,1 Mrd EUR bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden und 85 Mill EUR bei Unfällen durch Trunkenheit am Steuer (jeweils Kostenbasis 1993).
- (2) Bei Untersuchungen der Atemluft mit Alkomaten wäre eine entsprechende Kontrolldichte sicherzustellen.
- (3) Ein Konzept für einen wirksamen Vollzug der Vorschriften gegen Suchtgiftbeeinträchtigung am Steuer wäre zu erstellen.
- (4) Die Vorschriften betreffend Alkohol und Suchtgift im Straßenverkehr wären in der StVO zusammenzufassen.