

---

**12151/AB XXIV. GP**

---

**Eingelangt am 05.09.2012**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## **Anfragebeantwortung**

An die  
Präsidentin des Nationalrats  
Mag.<sup>a</sup> Barbara PRAMMER  
Parlament  
1017 W i e n

GZ. BMVIT-11.000/0027-I/PR3/2012  
DVR:0000175

Wien, am . September 2012

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Dipl.-Ing.Deimek und weitere Abgeordnete haben am 5. Juli 2012 unter der **Nr. 12310/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend 1. Resümee der Rettungsgasse gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1, 2 und 4:

- *Wie häufig sollte durchschnittlich pro Tag in Österreich eine Rettungsgasse gebildet werden?*
- *Wie häufig wird derzeit tatsächlich eine vollständige Rettungsgasse gebildet?*
- *Wie häufig war es bislang Einsatzfahrzeugen nicht möglich, an eine Unfallstelle zu gelangen, da einerseits die Rettungsgasse nur teilweise gebildet wurde, gleichzeitig aber durch das teilweise Bilden der Rettungsgasse auch der Pannestreifen nicht benutzbar war?*

Diesbezügliche Aufzeichnungen sind nicht existent.

Zu den Fragen 3 und 19:

- *Inwieweit erfolgt mittlerweile das Bilden einer Rettungsgasse seit der Einführung mit Jänner 2012 schneller bzw. disziplinierter?*

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

- *Ist in Zusammenhang mit der Rettungsgasse an eine neuerliche Information für die Autofahrer gedacht und wenn ja, wann und in welcher Form soll diese erfolgen?*

Ich verweise auf die Antwort zu Frage 18 sowie auf meine Antwort zur schriftlichen Anfrage Nr. 11761/J.

Zu Frage 5:

- *Seit wann wird das Nichtbilden einer Rettungsgasse bestraft?*

Das Nichtbilden der Rettungsgasse ist seit Inkrafttreten der Regelung, das war der 1. Jänner 2012, strafbar.

Zu den Fragen 6 bis 9 sowie 11 bis 15:

- *Wie hoch sind im Durchschnitt die verhängten Strafen bei Nichtbilden einer Rettungsgasse?*
- *Wie hoch war bislang die höchste in diesem Zusammenhang verhängte Strafe und wo wurde sie verhängt?*
- *Welchen Anteil an diesen Strafen hatten bislang Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen?*
- *Wie viele davon kamen aus Deutschland, Tschechien, der Schweiz bzw. Slowenien?*
- *Wie häufig wurde bislang das Befahren einer Rettungsgasse bestraft?*
- *Wie hoch sind im Durchschnitt die verhängten Strafen für das Befahren einer Rettungsgasse?*
- *Wie hoch war bislang die höchste in diesem Zusammenhang verhängte Strafe und wo wurde sie verhängt?*
- *Welchen Anteil an diesen Strafen hatten bislang Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen?*
- *Wie viele davon kamen aus Deutschland, Tschechien, der Schweiz bzw. Slowenien?*

Der gesetzliche Strafraum bei Nichtbilden einer Rettungsgasse reicht jeweils bis 726,-- Euro. Wenn dadurch ein Einsatzfahrzeug, ein Fahrzeug des Pannen- oder des Straßendienstes behindert wird, jeweils von 72,-- bis 2.180,-- Euro. Statistiken über die Höhe der Strafen oder die Staatsangehörigkeit der bestraften Lenker/innen sind nicht vorgesehen und lägen – da die Vollziehung der Straßenverkehrsordnung Sache der Länder ist – dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie auch nicht vor.

Zu den Fragen 10 und 16:

- *Ist bekannt, ob es Autofahrer gibt, die bereits mehrfach wegen Nichtbilden einer Rettungsgasse bestraft wurden und wenn ja, wie häufig war dies der Fall?*
- *Ist bekannt, ob es Autofahrer gibt, die bereits mehrfach wegen Befahrens einer Rettungsgasse bestraft wurden und wenn ja, wie häufig war dies der Fall?*

Dies ist meinem Ressort nicht bekannt.

Zu Frage 17:

- *Wie hoch ist bislang in Summe die Höhe der verhängten Strafen in Zusammenhang mit dem Nichtbilden bzw. Befahren einer Rettungsgasse?*

Derartige Aufzeichnungen werden nicht geführt.

Zu Frage 18:

- *Gibt es bereits Untersuchungen in Österreich, ob die Einsatzkräfte seit Einführung der Rettungsgassen tatsächlich schneller am Unfallort sind und wenn ja, mit welchem Ergebnis?*

Es gibt derzeit noch keine abgeschlossenen Untersuchungen.

Die KfV Sicherheits-Service GmbH in Kooperation mit dem Österreichischen Roten Kreuz und dem Arbeiter-Samariterbund Österreich wurde seitens des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds (VSF) beauftragt, das Projekt „Evaluation Rettungsgasse“ durchzuführen.

Der Abschluss dieses auf 15 Monate anberaumten Projektes ist für Herbst 2013 vorgesehen.

Zu Frage 20:

- *Inwieweit ist daran gedacht, das Nichtbilden, insbesondere aber das Befahren einer Rettungsgasse als Vormerkdelikt aufzunehmen?*

Derzeit ist gemäß § 30a Abs. 2 Z 8 FSG das Befahren des Pannestreifens als Vormerkdelikt vorgesehen, wenn damit eine Behinderung von Einsatzfahrzeugen etc. verbunden ist.

Eine Änderung ist derzeit nicht angedacht.

Zu Frage 21:

- *Inwieweit wird seitens Ihres Ministeriums versucht, die Verkehrsstrafen in Österreich endlich zu vereinheitlichen, d.h. dass idente Delikte österreichweit eine einheitliche Strafhöhe nach sich ziehen?*

Dem österreichischen Strafrecht sind feste Strafsätze für bestimmte Delikte oder Übertretungen grundsätzlich fremd, vielmehr wird immer ein gesetzlicher Strafraumen festgelegt, innerhalb dessen die Höhe der Strafe von der zuständigen Behörde (Gericht oder Verwaltungsbehörde) aufgrund der Umstände des Einzelfalles festzusetzen ist; dies gilt sowohl für gerichtliche als auch für Verwaltungsstrafen. Auch für Übertretungen im Straßenverkehr sind in den einschlägigen Gesetzen Strafraumen verankert, die selbstverständlich bundesweit gleich sind.

Ergänzend darf ich darauf hinweisen, dass mit der StVO-Novelle BGBl. I Nr. 93/2009 die Höhe von Organmandaten für bestimmte Geschwindigkeitsübertretungen einheitlich festgelegt wurde. Da Organmandaten aber bereits aufgrund des Verwaltungsstrafgesetzes eine pauschalierende Betrachtungsweise zugrunde liegt, ist eine solche Vorgangsweise nur dort sinnvoll, wo davon ausgegangen werden kann (wie eben z.B. bei Geschwindigkeitsübertretungen der gesetzlich erlaubten

Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen, für die bundesweit einheitliche Ausbaustandards bestehen), dass die tatsächlichen Rahmenbedingungen immer gleich sind.