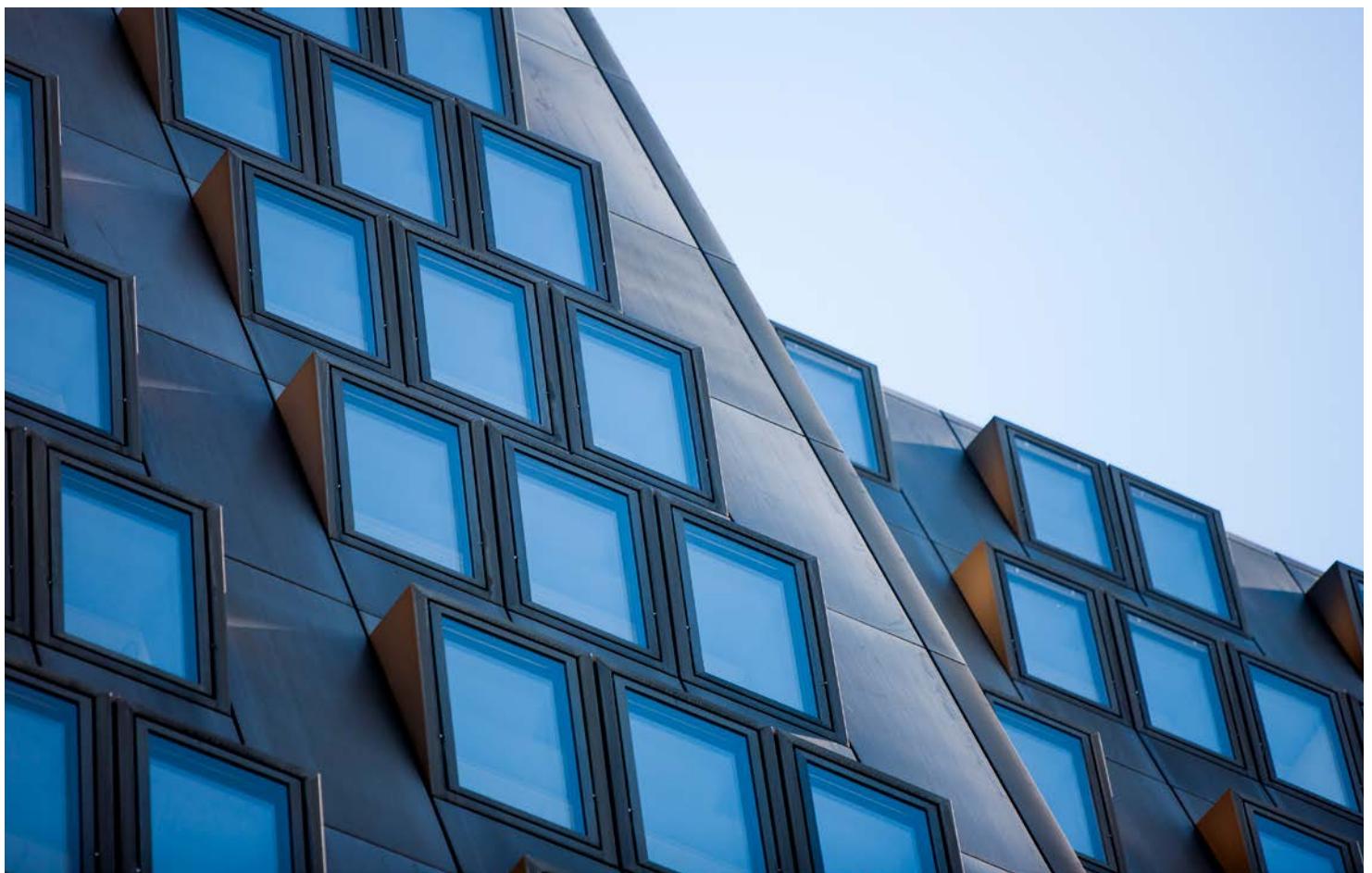


Reihe BUND 2019/29
Reihe Niederösterreich 2019/7
Reihe Oberösterreich 2019/5

Verkehrsstrafen

Bericht des Rechnungshofes





Vorbemerkungen

Vorlage

Der Rechnungshof erstattet dem Nationalrat gemäß Art. 126d Abs. 1 Bundes-Verfassungsgesetz und den Landtagen der Länder Niederösterreich und Oberösterreich gemäß Art. 127 Abs. 6 Bundes-Verfassungsgesetz nachstehenden Bericht über Wahrnehmungen, die er bei einer Gebarungsüberprüfung getroffen hat.

Berichtsaufbau

In der Regel werden bei der Berichterstattung punkteweise zusammenfassend die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Textzahl), deren Beurteilung durch den Rechnungshof (Kennzeichnung mit 2), die Stellungnahme der überprüften Stelle (Kennzeichnung mit 3) sowie die allfällige Gegenäußerung des Rechnungshofes (Kennzeichnung mit 4) aneinander gereiht.

Das in diesem Bericht enthaltene Zahlenwerk beinhaltet allenfalls kaufmännische Auf- und Abrundungen.

Der vorliegende Bericht des Rechnungshofes ist nach der Vorlage über die Website des Rechnungshofes www.rechnungshof.gv.at verfügbar.

IMPRESSUM

Herausgeber:

Rechnungshof Österreich

1031 Wien, Dampfschiffstraße 2

www.rechnungshof.gv.at

Redaktion und Grafik: Rechnungshof Österreich

Herausgegeben: Wien, im Juli 2019

AUSKÜNFTE

Rechnungshof

Telefon (+43 1) 711 71 – 8876

E-Mail info@rechnungshof.gv.at

facebook/RechnungshofAT

Twitter: @RHsprecher

FOTOS

Cover: Rechnungshof/Achim Bieniek



Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	6
Glossar	8
Prüfungsziel	9
Kurzfassung	9
Zentrale Empfehlungen	13
Zahlen und Fakten zur Prüfung	15
Prüfungsablauf und –gegenstand	17
Rechtliche Grundlagen und Abläufe	18
Allgemeines	18
Akteure bei der Abwicklung von Verwaltungsstrafverfahren bei Verkehrsdelikten	19
Verkehrskontrollen	20
Arten der Verkehrskontrolle	20
Verfolgung von Mautdelikten	24
Verwaltungsstrafverfahren bei Verkehrsstrafen	26
Von der Verkehrsübertretung zum Verwaltungsstrafverfahren	26
Arten der Verwaltungsstrafverfahren im Bereich von Verkehrsstrafen	28
Tatbestands- bzw. Strafkataloge	34
Toleranzen bei Geschwindigkeitsdelikten	38
Verwaltungsstrafregister	40
(Zweck-)Widmung von Strafgeldern	42
Rechtsfolgen bei Verkehrsunfällen mit Sachschäden	46
IT-Systeme zur Abwicklung von Verwaltungsstrafen	49
Verwaltungsstrafenprogramm des Bundes	49
Verwaltungsstrafenprogramme der Länder	53
Bundesweite Kooperationen bei der Abwicklung von Verwaltungsstrafen	55
Kosten der eingesetzten IT-Systeme	59
Entwicklung und Gebarungsvolumen von Verkehrsstrafen	61
Entwicklung (Mengengerüst)	61
Einnahmen bzw. Erträge aus Verkehrsstrafen	64



Controlling	69
Ressourceneinsatz und Kostenrechnung	69
Fristüberwachung und Verfahrensdauer	72
Wirkungsmessung	74
Aggrierter Index der Verkehrsüberwachung	74
Verkehrsunfälle und Unfallopfer	76
Wirksamkeit von Section Control-Anlagen	78
Exkurs: Abwicklung von Organstrafverfügungen (Organmandaten)	82
Allgemeines	82
Prozesse zur Abwicklung von Organmandaten und Block-Management	82
IT-Unterstützung und Zuverlässigkeit	88
Exkurs: Grenzüberschreitende	
Verkehrsstrafen–Verfolgung	90
Allgemeines	90
Cross Border Enforcement (CBE)	90
CBE–Servicecenter	97
Amts– und Rechtshilfevertrag mit Deutschland	100
Strafverfolgung bei Fahrzeugen mit Zulassung in Drittstaaten	101
Schlussempfehlungen	105
Anhang	114
Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger	114

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht Rechtsgrundlagen	18
Tabelle 2: Vor- und Nachteile der Art von Verkehrskontrollen	22
Tabelle 3: Übersicht abgekürzte Verwaltungsstrafverfahren	29
Tabelle 4: Unterschiede in den Tatbestands- bzw. Strafkatalogen (auszugsweise)	35
Tabelle 5: (Zweck-)Widmung von Strafgeldern	43
Tabelle 6: Übersicht Beitritt der Länder zum „VStV-Kooperationsprojekt“	56
Tabelle 7: Anzahl Organmandate und Anzeigen	62
Tabelle 8: Erträge der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft aus Verkehrsstrafen im Straßenverkehr ¹	64
Tabelle 9: Kosten der Verkehrskontroll-Systeme der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft	65
Tabelle 10: Einnahmen des Bundes aus Verkehrsstrafen	65
Tabelle 11: Einnahmen und Widmungsanteile – Land Niederösterreich (inkl. Bezirkshauptmannschaften)	66
Tabelle 12: Einnahmen und Widmungsanteile – Landespolizeidirektion Niederösterreich	67
Tabelle 13: Einnahmen und Widmungsanteile – Land Oberösterreich (inkl. Bezirkshauptmannschaften)	67
Tabelle 14: Einnahmen und Widmungsanteile – Landespolizeidirektion Oberösterreich	68
Tabelle 15: Summe der Einnahmen bzw. Erträge aus Verkehrsstrafen nach Widmungsempfängern	68
Tabelle 16: Ressourceneinsatz der Bundespolizei zur Verkehrsüberwachung; Personaleinsatz	70



Tabelle 17: Ressourceneinsatz der Bundespolizei zur Verkehrsüberwachung	70
Tabelle 18: Aggrierter Index der Verkehrsüberwachung	74
Tabelle 19: Verkehrsunfälle und Verkehrstote in Österreich	76
Tabelle 20: Veränderung der mittleren Unfallparameter nach Einführung der Section Control	79



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Akteure bei der Abwicklung von Verkehrsstrafen	20
Abbildung 2:	Überblick Systemlandschaft Verwaltungsstrafverfahren	27
Abbildung 3:	Funktionsschema zum Ablauf von Verwaltungsstrafverfahren	31
Abbildung 4:	Funktionalitäten und Schnittstellen des Verwaltungsstrafenprogramms VStV	50
Abbildung 5:	Projektorganisation „VStV–Kooperationsprojekt“	57
Abbildung 6:	Unfallgeschehen auf Baustellen ohne und mit Section Control–Anlagen	80
Abbildung 7:	Abwicklung von Organmandaten durch Bezirkshauptmannschaften (Oberösterreich)	83
Abbildung 8:	Abwicklung von Organmandaten durch die Landespolizeidirektion (Oberösterreich)	85
Abbildung 9:	CBE–Deliktauswertung nach Zulassungsstaaten	93



Abkürzungsverzeichnis

Abl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
Art.	Artikel
ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs-Aktiengesellschaft
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BlgNr.	Belagennummer (zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates)
BH	Bezirkshauptmannschaft
BKA	Bundeskanzleramt
BMI	Bundesministerium für Inneres
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BStMG 2002	Bundesstraßen-Mautgesetz 2002
B–VG	Bundes–Verfassungsgesetz
bzw.	beziehungsweise
CBE	Cross Border Enforcement
CICS–BH	Customer Information Control System
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EUCARIS	EUropean CAR and driving license Information System
EUR	Euro
(f)f.	folgend(e) (Seite, Seiten)
FSG	Führerscheingesetz
g	Gramm
GP	Gesetzgebungsperiode
GütbefG	Güterbeförderungsgesetz 1995
i.d.(g.)F.	in der (geltenden) Fassung
IG–L	Immissionsschutzgesetz – Luft
inkl.	inklusive
IT	Informationstechnologie
i.V.m.	in Verbindung mit



KFG. 1967	Kraftfahrgesetz 1967
Kfz	Kraftfahrzeug
Kfz–km	Kraftfahrzeug–Kilometer
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
l	Liter
leg. cit.	legis citatae
lit.	litera (Buchstabe)
LKW	Lastkraftwagen
max.	maximal
mg	Milligramm
Mio.	Million(en)
Mrd.	Milliarde(n)
Nr.	Nummer
rd.	rund
RH	Rechnungshof
S.	Seite
StVO 1960	Straßenverkehrsordnung 1960
TTG 2007	Tiertransportgesetz 2007
TZ	Textzahl(en)
u.a.	unter anderem
usw.	und so weiter
VBÄ	Vollbeschäftigungäquivalent(e)
VfGH	Verfassungsgerichtshof
VStG 1991	Verwaltungsstrafgesetz 1991
VStV	Verwaltungsstrafverfahren; hier auch: Verwaltungsstrafenprogramm
VwGH	Verwaltungsgerichtshof
Z	Ziffer
z.B.	zum Beispiel



Glossar

CICS-BH

Es handelt sich um das Customer Information Control System der Bezirkshauptmannschaften in Oberösterreich, ein Großrechner-System zur Verrechnung und Mahnung von Verwaltungsstrafen; es ist verknüpft mit dem Verwaltungsstrafenprogramm VStV.

Exekutive

Dazu zählen Organe der öffentlichen Sicherheit (Polizeiorgane und Organe von Gemeinde-Wachkörpern) sowie Mautaufsichtsorgane der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (**ASFINAG**).

VStV

Das Verwaltungsstrafenprogramm VStV ist eine IT-Anwendung zur Abwicklung von Verwaltungsstrafverfahren. Es besteht aus dem Modul VStV-Exekutive (zur Erfassung von Anzeigen durch die Organe der Bundespolizei) sowie aus dem Modul VStV-Behörde zur weiteren Abwicklung und zum Vollzug der Verwaltungsstrafen durch die Verwaltungsstrafbehörden erster Instanz.



WIRKUNGSBEREICH

- Bundesministerium für Finanzen
- Bundesministerium für Inneres
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
- Land Niederösterreich
- Land Oberösterreich

Verkehrsstrafen

Prüfungsziel



Der RH überprüfte von November 2017 bis April 2018 die Abwicklung und den Vollzug von Verkehrsstrafen im Bundesministerium für Inneres, im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, in den Ländern Niederösterreich und Oberösterreich sowie bei der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft. Im Mittelpunkt standen vor allem die Fragen der Zuständigkeiten und Verfahrensabläufe sowie die Schnittstellen zwischen den Behörden und zu den Bürgerinnen und Bürgern, die Strafhöhen und Strafrahmen sowie die Strafverfolgung bei Fahrzeugen mit Zulassung im Ausland. Der überprüfte Zeitraum umfasste die Jahre 2013 bis 2017.

Kurzfassung

Bund, Länder und Gemeinden sowie die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (**ASFINAG**) waren für Verkehrsstrafen zuständig. Die operative Abwicklung oblag den Bezirkshauptmannschaften, den Strafämtern der Landespolizeidirektionen sowie den Magistraten. Für die Verkehrsüberwachung zeichneten die Organe der Bundespolizei, die Mautaufsichtsorgane der ASFINAG und – sofern eingerichtet – die Gemeindewachkörper verantwortlich. Bund und ASFINAG sowie die Länder Niederösterreich und Oberösterreich nahmen im Jahr 2017 zusammen rd. 310 Mio. EUR aus Verkehrsstrafen ein – ein Plus von rd. 18 % gegenüber 2013 (rd. 263 Mio. EUR). ([TZ 3](#), [TZ 18](#))

Das Verwaltungsstrafgesetz sah – je nach Art und Schwere des Deliktes – abgekürzte und ordentliche Verfahren vor. Abgekürzte Verfahren waren an Ort und Stelle ausgestellte Organmandate bis 90 EUR, per Post zugestellte Anonymverfügungen bis 365 EUR sowie Strafverfügungen bis 600 EUR. Das Land Oberösterreich führte im



Jahr 2016 bei den abgekürzten Verfahren eine Verfahrensbeschleunigung ein. Die zuständige Strafbehörde schickte bei Anonymverfügungen sogenannte „Inlands-Infoletters“ mit. Darin ersuchte die Behörde um informelle, freiwillige Bekanntgabe der Lenkerin bzw. des Lenkers. Im Falle einer Bekanntgabe und Nichteinzahlung der Anonymverfügung konnte die Behörde ohne Umweg einer Lenkererhebung die Strafverfügung direkt an die Lenkerin bzw. den Lenker schicken. Das Land Oberösterreich übermittelte dem Verfassungsdienst im Bundesministerium für Verfassung, Reformen, Deregulierung und Justiz im März 2018 einen Vorschlag, ein „Abgekürztes Verwaltungsstrafverfahren NEU“ legistisch im Verwaltungsstrafgesetz zu verankern. ([TZ 6](#), [TZ 7](#))

Die Tatbestands- und Strafkataloge listeten auf, bei welchen Delikten im Straßenverkehr wie viel Strafgeld bezahlt werden muss. Das Bundesministerium für Inneres (**Innenministerium**) erstellte einen Bundes-Tatbestandskatalog, der für die Länder jedoch nicht verbindlich war. Landesspezifische Regelungen überlagerten und ergänzten mitunter die Regelungen des Bundes – insbesondere bei den abgekürzten Verfahren. Die Folge war, dass die Tatbestands- und Strafkataloge der Länder Niederösterreich und Oberösterreich vom Bundes-Tatbestandskatalog abwichen und bei identischen Delikten die Höhe der Strafgelder stark differierte. So waren im Bundes-Tatbestandskatalog bei „unterlassener Hilfeleistung“ 365 EUR vorgesehen, im Land Niederösterreich mit 70 EUR weniger als ein Fünftel. Eine Organstrafe wegen „vorschriftswidrigem Vorbeifahren an einem Kindertransport“ kostete in Niederösterreich 50 EUR, in Oberösterreich mit 20 EUR weniger als die Hälfte. ([TZ 8](#))

Die unterschiedlichen Beträge waren eine Folge der Ermessensspielräume, die der Gesetzgeber den Behörden eingeräumt hatte. Die relevanten Gesetze – wie die Straßenverkehrsordnung oder das Kraftfahrgesetz – sahen Strafrahmen und keine bestimmten Strafbeträge vor. Darüber hinaus interpretierten die Landesverwaltungsgerichte die Bestimmungen und die Strafrahmen unterschiedlich. Die Bezirkshauptmannschaften berücksichtigten diese länderweise unterschiedliche Rechtsprechung bei der Festlegung der Strafgelder für abgekürzte Verfahren. Die Höhe der Geldstrafen war bei Anonymverfügungen in Verordnungen festgelegt. Diese Anonymverfügungs-Verordnungen waren vorübergehend an der Amtstafel der jeweiligen Bezirkshauptmannschaft und in Amtsblättern kundgemacht und damit den Bürgerinnen und Bürgern nur beschränkt und nicht dauerhaft zugänglich. Sie konnten so auch die Angemessenheit einer Strafe nur schwer überprüfen. ([TZ 8](#))

Bei Übertretung von Geschwindigkeitsbegrenzungen gab es Toleranzgrenzen. Stationäre Radar- und Laser-Messanlagen sowie Laserpistolen unterlagen der gesetzlichen Eichpflicht. Die Richtwerte der Eich- und Messtoleranzen lagen je nach Technologie der Geräte bei Geschwindigkeiten bis 100 km/h zwischen 3 km/h und 5 km/h, über 100 km/h zwischen 3 % und 5 % der gefahrenen Geschwindigkeit. Die „Straftoleranzen“ konnten die Behörden selbst festlegen, also jene Geschwindigkei-



ten, bei denen sie von einer Anzeige wegen Geringfügigkeit des Vergehens absahen. In Oberösterreich gelangten erlassmäßig festgelegte „Straftoleranzen“ zur Anwendung. Im August 2018 trat ein neuerlicher Erlass des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung in Kraft, der für das Ortsgebiet (bei Geschwindigkeiten ≤ 50 km/h) sowie für 30 km/h-Zonenbeschränkungen die „Straftoleranz“ herabsetzte. Niederösterreichs Behörden gaben ihre „Straftoleranzen“ nicht bekannt. ([TZ 9](#))

Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung war kein zentrales, bundesweit abrufbares Verwaltungsstrafen-Register – ähnlich dem bereits bestehenden Führerscheinregister – eingerichtet. Den Strafbehörden war es dadurch kaum möglich, eventuell offene Geldforderungen oder Freiheitsstrafen zu erkennen. Ohne Register war es auch nicht möglich, Wiederholungstäterinnen und –täter zu identifizieren. Bei Delikten mit Strafrahmen konnten die Behörden somit kein entsprechend höheres Strafausmaß festsetzen. Ein Verwaltungsstrafregister würde auch eine Verwaltungsvereinfachung darstellen. ([TZ 10](#))

Aus Sicht der Strafbehörden war eine optimale Abwicklung von Verwaltungsstrafverfahren – insbesondere von Verkehrsstrafen – von zentraler Bedeutung. Daher richteten die Länder bereits im Jahr 2002 gemeinsam mit dem Innenministerium und der ASFINAG ein „VStV-Koordinationsteam“ ein. Die Abkürzung VStV steht für Verwaltungsstrafverfahren. ([TZ 15](#))

Aufbauend auf den Erfahrungen dieses Koordinationsteams startete das Innenministerium im Jahr 2012 das Verwaltungsstrafenprogramm VStV. Es umfasste zwei Module: das Modul „VStV–Exekutive“ zur Erfassung der Verkehrsstrafen durch die Organe der Bundespolizei und das Modul „VStV–Behörde“ zur weiteren Abwicklung durch die Strafbehörden. Das Modul „VStV–Exekutive“ stand bereits im Einsatz. In der Regel musste die Verkehrsübertretung in einer Amtshandlung schriftlich aufgenommen und anschließend in der Dienststelle elektronisch nacherfasst werden. Eine flächendeckende Lösung zur mobilen, elektronischen Anzeigenerfassung war zur Zeit der Gebarungsüberprüfung nicht vorhanden. Das Modul „VStV–Behörde“ entwickelte das Innenministerium seit 2012. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung beteiligten sich sechs Länder, nämlich Burgenland, Oberösterreich, Steiermark, Tirol, Vorarlberg und Wien. Niederösterreich setzte seit 2006 ein selbst entwickeltes „Strafenprogramm“ zur Abwicklung von Verwaltungsstrafen ein. Nach Auskunft des Landes käme eine Beteiligung am Modul „VStV–Behörde“ erst mittelfristig in Frage. ([TZ 13](#), [TZ 14](#), [TZ 15](#), [TZ 16](#))

Zur Dokumentation von Organmandaten verwendeten die Organe der Bundespolizei sogenannte „streng verrechenbare“ Drucksorten. Das heißt, dass die Blöcke und deren Einzelblätter durchnummieriert waren. Die Verteilung dieser Drucksorten erfolgte durch die Bezirkshauptmannschaften und die Landespolizeidirektionen. Die Bezirkshauptmannschaften dokumentierten die Ausgabe der Organmandats–Blöcke



handschriftlich. Die Landespolizeidirektionen verfügten über Verwaltungsprogramme, die allerdings nicht mehr dem Stand der Technik entsprachen. Die Abwicklung von Organmandaten erfolgte durch vielfach aufwendige und meist manuell gestaltete Abläufe. In Niederösterreich rechnete ein in der Bezirkshauptmannschaft Gmünd eingerichtetes Kompetenzzentrum die Organmandate zentralisiert ab. Diese zentrale Abrechnungsstelle führte nach den Kontrollen in den Polizeiinspektionen keine weiteren Kontrollen durch. In Oberösterreich gab es keine zentrale Abrechnung, dafür kontrollierten einige, aber nicht alle Bezirkshauptmannschaften die Organmandate vor der Ablage neuerlich auf ihre Richtigkeit. ([TZ 24](#), [TZ 25](#))

Das Bundesamt zur Korruptionsprävention und Korruptionsbekämpfung im Innenministerium legte im Jahr 2012 seinen Bericht zum „Präventionsprojekt Organmandat“ vor. Daraus geht hervor, dass die vielfach manuellen Abläufe nicht geeignet erschienen, Unregelmäßigkeiten und Missbrauch durch Organe der Bundespolizei präventiv auszuschließen. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung bemühte sich das Innenministerium, eine bundes- und länderübergreifende Arbeitsgruppe einzurichten – mit dem Ziel, die Abläufe zu modernisieren, Bezirkshauptmannschaften und Landespolizeidirektionen zu entlasten sowie die Kontrollen zu verbessern. ([TZ 26](#))

Eine besondere Herausforderung für die Behörden stellte die grenzüberschreitende Verfolgung von Verkehrsstrafen dar. Die EU erließ dazu im Jahr 2015 eine Verkehrsdelikterichtlinie. Das Schlagwort dazu lautete „Cross Border Enforcement“ (**CBE**; „grenzüberschreitende Durchsetzung“). Der Anwendungsbereich der Richtlinie beschränkte sich auf acht – die Verkehrssicherheit besonders gefährdende – Delikte (von Geschwindigkeitsübertretungen bis Alkohol am Steuer). In Österreich war das CBE-System seit Mitte 2015 in Vollbetrieb. Laut CBE-Report 2017 betrafen rd. 99 % der Verkehrsdelikte in Österreich Geschwindigkeitsübertretungen. Von den rd. 1,5 Mio. CBE-Delikten entfielen 523.010 oder rd. 35 % auf Fahrzeuge mit deutscher Zulassung. Der Datenaustausch und die gegenseitige Unterstützung funktionierte nicht mit allen Mitgliedstaaten gleich gut. So verweigerten etwa Frankreich, Lettland und Rumänien jedes Rechtshilfeersuchen bei Verkehrsdelikten. Deutschland verweigerte die Amts- und Rechtshilfe bei der Vollstreckung von rechtskräftigen Straferkenntnissen wegen nichterteilter Lenkerauskunft. Dies sei nach dem deutschen Recht nicht zulässig. ([TZ 27](#), [TZ 28](#), [TZ 29](#), [TZ 30](#))

Bei Fahrzeugen aus Drittstaaten erschwerten fehlende oder unzureichende rechtliche Grundlagen eine wirksame Verfolgung von Verkehrsdelikten oder ließen diese nicht zu. Ausnahmen bildeten die Schweiz und Liechtenstein, wo die Verfolgung von Verkehrsdelikten in einem multilateralen Vertrag, dem „FL–A–CH–Vertrag“, gesondert geregelt war. Seit März 2018 bestand bei einigen Drittstaaten – wie Albanien, Armenien sowie Bosnien und Herzegowina – die Möglichkeit, etwa bei der Zustellung von Anonym- und Strafverfügungen um Rechtshilfe zu ersuchen. ([TZ 31](#))



Auf Basis seiner Feststellungen hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

ZENTRALE EMPFEHLUNGEN

- Das Bundesministerium für Inneres sowie die Länder Niederösterreich und Oberösterreich sollten
 - auf eine Gesetzesänderung hinwirken, um bundesweit einheitliche Strafgeldhöhen und Strafrahmen bei den abgekürzten Verfahren festzulegen und bundesweit einheitliche Regelungen zu treffen, welche Delikte anonymverfügungsfähig sind;
 - im Interesse der Bürgerinnen und Bürger und zur besseren Nachvollziehbarkeit der Strafen bei Geschwindigkeitsdelikten hinsichtlich der sogenannten „Straftoleranzen“ auf ein bundesweit koordiniertes Vorgehen hinwirken;
 - im Zuge von Verwaltungsreformbestrebungen die Einrichtung eines bundesweit abrufbaren Verwaltungsstrafregisters thematisieren, um damit ein effektiveres Verwaltungshandeln zu erreichen. Insbesondere könnte bei Wiederholungstätern und –tätern die Anzahl der Vordelikte bei der Bemessung der Strafhöhe miteinbezogen werden, um damit die präventive Wirkung zu erhöhen.
- Das Bundesministerium für Inneres und das Land Oberösterreich sollten das „VStV–Kooperationsprojekt“ mit dem mittelfristigen Ziel einer bundesweiten Ausrollung weiterentwickeln. Jene Länder, die das Modul VStV–Behörde bislang noch nicht einsetzen, wären von den Vorteilen einer bundesweiten Lösung zu überzeugen.
- Das Bundesministerium für Inneres sollte die bereits ins Auge gefasste Arbeitsgruppe zu Organmandaten und Sicherheitsleistungen ehestmöglich etablieren und – nach dem Vorbild der bewährten Zusammenarbeit im „VStV–Kooperationsprojekt“ – aufwerten. Ziele und Aufgaben wären insbesondere
 - die Erarbeitung der zukünftigen Abläufe und Rollen in der Abwicklung von Organmandaten und Sicherheitsleistungen zur Entlastung der Organe der Bundespolizei und der Behörden,
 - die Erarbeitung von Schnittstellen, wie z.B. jene zu den Haushaltsverrechnungssystemen,
 - die Festlegung von laufenden und stichprobenartigen Kontrollen,
 - die Auslotung der technischen Möglichkeiten einer mobilen, elektronischen Anwendung zur Erfassung von Anzeigen, Organmandaten und Sicherheitsleistungen sowie
 - die Festlegung der Kostentragung. ([TZ 32](#))



Verkehrsstrafen



Zahlen und Fakten zur Prüfung

Verkehrsstrafen	
Übersicht wesentlicher Rechtsgrundlagen (auszugsweise)	<p>Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO 1960, BGBl. 159/1960 i.d.g.F.</p> <p>Kraftfahrgesetz 1967 – KFG. 1967, BGBl. 267/1967 i.d.g.F.</p> <p>Führerscheingesetz – FSG, BGBl. I 120/1997 i.d.g.F.</p> <p>Bundesstraßen–Mautgesetz 2002 – BStMG, BGBl. I 109/2002 i.d.g.F.</p> <p>Verwaltungsstrafgesetz 1991 – VStG, BGBl. 52/1991 i.d.g.F.</p> <p>Immissionsschutzgesetz – Luft, IG–L, BGBl. I 115/1997 i.d.g.F.</p> <p>Güterbeförderungsgesetz 1995, BGBl. 593/1995 i.d.g.F.</p> <p>Tiertransportgesetz 2007, BGBl. I 54/2007 i.d.g.F.</p> <p>Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte</p>

	2013	2014	2015	2016	2017	Veränderung 2013 bis 2017
	Anzahl					in %
Organmandate und Anzeigen (bundesweit)						
Geschwindigkeit	4.865.842	4.863.612	4.962.189	5.179.485	5.205.417	7,0
davon Radar bzw. Laser-messung	3.890.289	3.778.710	3.886.480	4.146.138	4.041.194	3,9
Anzeigen Alkohol und Drogen	36.136	34.265	27.631	29.387	30.301	-16,1
Übertretungen im Schwer-verkehr	285.058	287.480	244.130	269.509	293.514	3,0
andere Übertretungen ¹	3.189.687	3.236.780	3.009.843	2.921.304	2.890.001	-9,4
Summe	8.376.723	8.422.137	8.243.793	8.399.685	8.419.233	0,5
davon Niederösterreich ²	1.499.081	1.477.747	1.419.960	1.510.810	1.534.580	2,3
davon Oberösterreich ²	1.022.626	1.014.916	1.000.106	1.043.489	980.460	-4,1
	in Mio. EUR					in %
Einnahmen aus Verkehrsstrafen und Mautdelikten						
ASFINAG	92,36	90,34	94,98	111,73	115,11	24,6
Bund	115,31	111,74	117,36	121,67	125,24	8,6
Land Niederösterreich ²	28,22	27,87	30,16	33,99	35,55	26,0
Land Oberösterreich ²	27,44	28,33	30,46	33,85	34,09	24,2
Summe	263,32	258,28	272,96	301,25	309,99	17,7

Rundungsdifferenzen möglich

¹ inkl. Organmandate und Anzeigen aus Parkraumüberwachung in der Stadt Wien

² jeweils auf Ebene der zuständigen Landespolizeidirektion

Quellen: BMI; Land Niederösterreich; Land Oberösterreich; ASFINAG; RH



Verkehrsstrafen



Prüfungsablauf und –gegenstand

1 (1) Der RH überprüfte von November 2017 bis April 2018 im Bundesministerium für Inneres (**Innenministerium**), im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (**Verkehrsministerium**), in den Ländern Niederösterreich und Oberösterreich sowie bei der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (**ASFINAG**) die Administration sowie den Vollzug von Verkehrsstrafen im Straßenverkehr.

(2) Unter dem Begriff Verkehrsstrafen bezog der RH im Rahmen der Gebarungsüberprüfung Verstöße gegen folgende Rechtsvorschriften mit ein:

- Straßenverkehrsordnung 1960 (**StVO 1960**)
inkl. darauf aufbauender Section Control–Messstreckenverordnungen,
- Führerscheingesetz (**FSG**),
- Immissionsschutzgesetz – Luft (**IG–L**),
- Kraftfahrgesetz 1967 (**KFG. 1967**),
- Bundesstraßen–Mautgesetz 2002 (Mautprellerei) sowie
- Güterbeförderungsgesetz (z.B. fehlende und/oder unvollständige Frachtpapiere, Konzessionspflichtverletzung etc.).

Delikte im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung und dem ruhenden Verkehr waren nicht Gegenstand der Gebarungsüberprüfung.

(3) Ziel der Gebarungsüberprüfung war die Beurteilung

- der Organisationsstrukturen (Zuständigkeiten) und der Verfahrensabläufe,
- der Mittelflüsse und des Gebarungsvolumens,
- der Schnittstellen zwischen den Behörden und zu den Bürgerinnen und Bürgern,
- der Strafverfolgung von Verkehrsdelikten bei Lenkerinnen und Lenkern von Fahrzeugen mit ausländischer Zulassung sowie
- der Regelungen hinsichtlich der Tatbestands- und Strafkataloge (Strafhöhe bzw. –rahmen).

(4) Im Wirkungsbereich des Innenministeriums waren die Landespolizeidirektionen in Niederösterreich und in Oberösterreich in die Gebarungsüberprüfung miteinbezogen. In Niederösterreich überprüfte der RH die Bezirkshauptmannschaften Amstetten und Neunkirchen sowie in Oberösterreich die Bezirkshauptmannschaften Linz–Land und Rohrbach.

(5) Ferner holte der RH Auskünfte beim Bundesministerium für Finanzen (**Finanzministerium**), bei der Stadt Wien sowie bei den Ländern Burgenland und Kärnten ein.



(6) Der überprüfte Zeitraum umfasste die Jahre 2013 bis 2017.

(7) Zu dem im November 2018 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen die ASFINAG im Jänner 2019, das Innenministerium, das Verkehrsministerium, das Land Niederösterreich und das Land Oberösterreich im Februar 2019 Stellung. Zu dem an das Finanzministerium auszugsweise übermittelten Teil des Prüfungsergebnisses (siehe TZ 11) nahm das Finanzministerium im Februar 2019 Stellung. Der RH erstattete seine Gegenäußerungen im Juni 2019.

Rechtliche Grundlagen und Abläufe

Allgemeines

- 2 (1) Die für Verkehrsstrafen im Straßenverkehr wesentlichen Rechtsgrundlagen waren in unterschiedlichen Materiengesetzen geregelt. In der folgenden Tabelle sind die wichtigsten Gesetze und deren Regelungsinhalte überblicksartig dargestellt.

Tabelle 1: Übersicht Rechtsgrundlagen

Materiengesetz	wesentliche Vorschriften	Strafrahmen
StVO 1960	Verhalten im Straßenverkehr (Einhalten der höchstzulässigen Geschwindigkeit, Überholverbote, Verwendung von Sicherheitsgurten, Kindersitzen etc.); Aufteilung der Strafgeldeinahmen	bis zu 5.900 EUR bzw. bis zu sechs Wochen Ersatzfreiheitsstrafe
KFG. 1967	Betriebs- und Verkehrssicherheit von Kraftfahrzeugen und Anhängern (Beleuchtung, Höchstgewicht, Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten etc.)	bis zu 5.000 EUR bzw. bis zu sechs Wochen Ersatzfreiheitsstrafe
FSG	Lenken von Kraftfahrzeugen (Ausstellung, Einschränkung, Entziehung der Lenkberechtigung, Vormerk- system etc.)	von 36 EUR bis 2.180 EUR bzw. bis zu sechs Wochen Ersatzfreiheitsstrafe
BStMG 2002	ordnungsgemäße Entrichtung der Maut auf höherrangigen Straßen (Prüfung, Ersatzmaut, Anzeige etc.); Aufteilung der Strafgeldeinahmen	Ersatzmaut bis 250 EUR; Strafrahmen 300 EUR bis 3.000 EUR
VStG 1991	Verfahrensvorschriften (abgekürzte Verfahren, z.B. Anonymverfügung; Strafverfahren); Vollzug, Ersatzfreiheitsstrafen–Regelung	Strafrahmen wird von Materiengesetzen vorgegeben

StVO 1960 = Straßenverkehrsordnung 1960

KFG. 1967 = Kraftfahrgesetz 1967

FSG = Führerscheingesetz

BStMG 2002 = Bundesstraßen–Mautgesetz 2002

VStG 1991 = Verwaltungsstrafgesetz 1991

Quelle: RH



Weitere Bestimmungen beinhalteten das Eisenbahngesetz und die Eisenbahnkreuzungsverordnung, das Tiertransportgesetz, das Gefahrgutbeförderungsgesetz sowie das IG-L. Die Gesetzgebung oblag dem Bund.

Akteure bei der Abwicklung von Verwaltungsstrafverfahren bei Verkehrsdelikten

3 (1) Die Abwicklung von Verwaltungsstrafverfahren bei Verkehrsdelikten oblag dem Bund, den Ländern, den Gemeinden sowie der ASFINAG. Sie bedienten sich dazu in der Regel verschiedener Strafbehörden sowie der Organe der öffentlichen Aufsicht¹. Dies waren insbesondere:

- für den Bund die den Landespolizeidirektionen zugeordneten Strafämter und die Organe der Bundespolizei;
- für die Länder die Bezirkshauptmannschaften und die Organe der Bundespolizei;
- für die Gemeinden die jeweilige Bezirkshauptmannschaft und – sofern eingerichtet – die Organe eigener Gemeindewachkörper sowie
- für die ASFINAG die jeweiligen Bezirkshauptmannschaften, die Landespolizeidirektionen und die unternehmenseigenen Mautaufsichtsorgane.

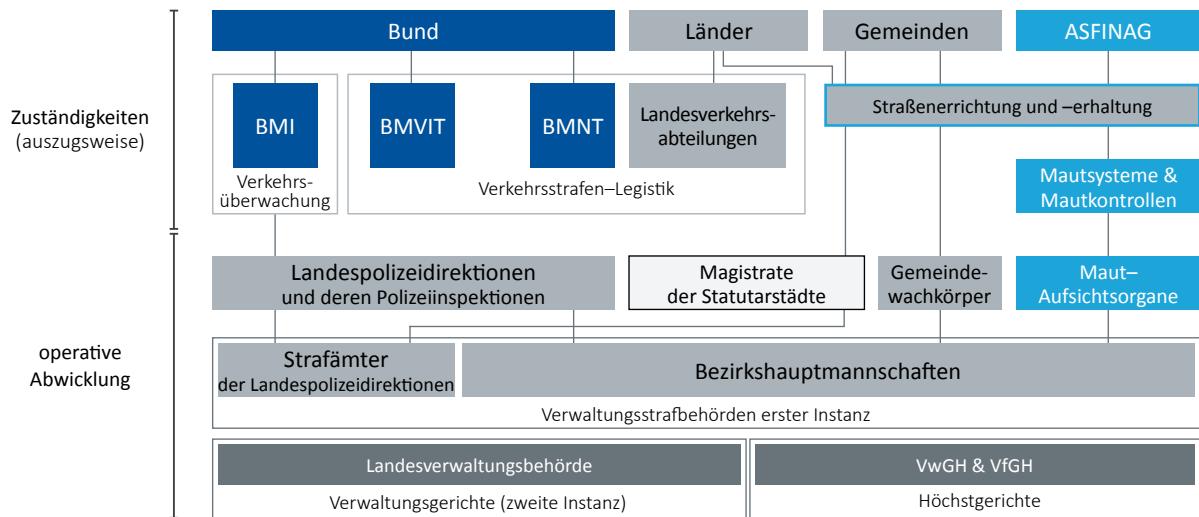
(2) Entsprechend der örtlichen Zuständigkeit nahmen entweder die Bezirkshauptmannschaften oder die Strafämter der Landespolizeidirektionen die Rolle als Verwaltungsstrafbehörden erster Instanz (**Strafbehörden**) für die Abwicklung der Verwaltungsstrafverfahren bei Verkehrsstrafen wahr. Die Strafämter der Landespolizeidirektionen wickelten insbesondere Verkehrsstrafen im örtlichen Wirkungsbereich der Magistrate der Statutarstädte² ab.

(3) Rollen und Zusammenspiel der Akteure sind in der folgenden Abbildung übersichtsmäßig dargestellt:

¹ Im Interesse der besseren Lesbarkeit werden in weiterer Folge auch einzelne Organwalter, welche die von der Rechtsordnung vorgesehenen Aufgaben eines Organs wahrnehmen oder ausüben, ebenfalls als Organe bezeichnet.

² In Niederösterreich waren dies die Städte Krems, St. Pölten, Waidhofen an der Ybbs und Wiener Neustadt, in Oberösterreich die Städte Linz, Steyr und Wels, wobei im Zuständigkeitsbereich der Stadt Krems der Magistrat Krems und im Zuständigkeitsbereich der Stadt Waidhofen an der Ybbs der Magistrat Waidhofen an der Ybbs anstatt der Landespolizeidirektion Niederösterreich die Verwaltungsstrafverfahren bei Verkehrsstrafen führten.

Abbildung 1: Akteure bei der Abwicklung von Verkehrsstrafen



ASFINAG = Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft

BMI = Bundesministerium für Inneres

BMVIT = Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

BMNT = Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus

VwGH = Verwaltungsgerichtshof

VfGH = Verfassungsgerichtshof

Quelle: RH

Verkehrskontrollen

Arten der Verkehrskontrolle

4.1 Automatisierte Verkehrskontroll-Systeme

(1) Vor dem Hintergrund dichten Verkehrsaufkommens gelangten automatisierte Verkehrskontroll-Systeme zum Einsatz, um die Einhaltung der Verkehrsvorschriften zu überwachen. Dies waren insbesondere:

- stationäre und mobile Anlagen zur punktuellen Geschwindigkeitsmessung (Radar, zunehmend auch laser-basiert),
- Section Control-Anlagen zur Messung der gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeit auf bestimmten Abschnitten (z.B. Baustellen, Tunnel, besonders gefährdete Streckenabschnitte),
- automatisierte Einrichtungen zur Erkennung der Missachtung des roten Lichtzeichens bei Ampeln oder Lichtsignalanlagen bei Eisenbahnkreuzungen und
- Einrichtungen zur Überwachung und Dokumentation gesetzlich normierter Mindestabstände zwischen hintereinander fahrenden Fahrzeugen (die Anlagen erlaubten zugleich eine Geschwindigkeitsmessung).



Insgesamt verfügte das Innenministerium Ende 2017 über 254 stationäre Geschwindigkeitsmessergeräte, 21 Section Control–Anlagen, 49 Rotlicht–Überwachungsanlagen sowie elf kombinierte Abstands– und Geschwindigkeitsmesssysteme. Delikte wie Fahren ohne Sicherheitsgurt und Telefonieren ohne Freisprecheinrichtung waren in der Regel – ebenso wie Beeinträchtigungen durch Alkohol und/oder Drogeneinfluss – mit automatisierten Verkehrskontroll–Systemen nicht zu erkennen.³

Einschreiten durch Organe der öffentlichen Aufsicht

(2) Bestimmte Delikte, wie Fahren unter Alkohol– und/oder Drogeneinfluss, sowie Delikte in Zusammenhang mit Schwerverkehrskontrollen (mangelnde Fahrzeugsicherheit, unzureichende Ladungssicherung, unvollständige oder fehlende Frachtpapiere etc.) waren nur durch aktives Einschreiten der Organe der öffentlichen Aufsicht festzustellen und zu ahnden. Dies umfasste etwa Anhaltungen (Verkehrskontrollen) sowie manuelle Geschwindigkeitsmessungen, die ergänzend zum Einsatz automatisierter Verkehrskontroll–Systeme eingesetzt wurden (z.B. durch „Laserpistolen“). Ebenso verfügte das Innenministerium über 103 Video–Nachfahreinrichtungen, die in der Regel in Zivilfahrzeugen verbaut waren und bei Anhaltungen eine Konfrontation der Lenkerinnen und Lenker mit Videoaufzeichnungen ihres vorschriftswidrigen Verhaltens ermöglichten.

Überdies verpflichtete die EU ihre Mitgliedstaaten zu systematischen Kontrollen des Schwerverkehrs. Dies erfolgte sowohl auf technischer Ebene (z.B. „Technische Unterwegskontrolle“⁴ unter Einsatz von Prüfzügen und/oder die Ausleitung von Schwerverkehrsfahrzeugen auf Verkehrskontroll–Plätze mit besonderem Prüfequipment) als auch hinsichtlich der Einhaltung von Sozialstandards (Lenk– und Ruhezeiten etc.) durch das Lenkpersonal. Nach Angabe des Innenministeriums kontrollierten die Organe der Bundespolizei rd. 9 % aller in Österreich erbrachten Lenkstunden (bei einem EU–Mindestfordernis von 3 %).

Das aktive Einschreiten der Organe der öffentlichen Aufsicht eröffnete die Möglichkeit, bei geringfügigen Übertretungen eine Organstrafverfügung (Organmandat) auszustellen. Überdies konnten bei Zahlungspflichtigen – mit Wohnsitz außerhalb Österreichs – Sicherheitsleistungen in der Höhe des zu erwartenden Strafbetrags einbehalten werden.

³ Solche Delikte waren durch automatisierte Verkehrskontroll–Systeme nur dann erkennbar, wenn sie auf den Beweisfotos zufällig ersichtlich waren. Der Großteil dieser Delikte wurde jedoch im Rahmen von Anhaltungen festgestellt.

⁴ siehe RH–Bericht „Bundesanstalt für Verkehr“ (Reihe Bund 2018/48)



(3) Bei der Wahl der Art der Verkehrskontrollen⁵ galt es daher, die spezifischen Vor- und Nachteile der jeweiligen Kontrollverfahren zu berücksichtigen:

Tabelle 2: Vor- und Nachteile der Art von Verkehrskontrollen

Art der Kontrolle	Vorteile	Nachteile
automatisierte Verkehrskontroll-Systeme	<ul style="list-style-type: none"> – Erfassung des gesamten Verkehrs 	<ul style="list-style-type: none"> – Messung und Dokumentation auf bestimmte Verkehrsdelikte eingeschränkt (insbesondere Geschwindigkeit, Abstand, Beachtung roter Lichtzeichen etc.) – keine sofortige Anhaltung – Entzug vor Strafverfolgung durch österreichische Strafbehörden bei Lenkerinnen und Lenkern von Fahrzeugen mit Zulassung im Ausland möglich
Einschreiten durch Organe der öffentlichen Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> – sofortige Anhaltung – mögliche Prüfung auf Übertretung mehrerer Verkehrsdelikte; insbesondere Beeinträchtigung durch Alkohol und/oder Drogen – Möglichkeit der Einhebung von Sicherheitsleistungen 	<ul style="list-style-type: none"> – geringere Kontrolldichte (z.B. Zufallsauswahl oder Auswahl bei auffälligem Verkehrsverhalten) – längere Dauer der Amtshandlung

Quelle: RH

4.2 Der RH hielt fest, dass automatisierte Verkehrskontroll-Systeme an den Kontrollpunkten bzw. in den Kontrollbereichen zu einer höheren Kontrolldichte und Kontrolleffizienz (siehe TZ 17) und damit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitrugen. Überdies begünstigten sie einen kontinuierlichen Einnahmenfluss durch Verkehrsstrafen (siehe TZ 18).

Amtshandlungen im Zuge des aktiven Einschreitens der Organe der öffentlichen Aufsicht wirkten zwar nur punktuell, erlaubten aber auch die Verfolgung solcher (zum Teil besonders schwerer) Verkehrsdelikte, die nur durch persönliches Einschreiten (Anhaltungen) festgestellt und gestraft werden konnten. Die Amtshandlungen lagen dabei stets in zeitlicher Nähe zum Delikt und unterstützten die präventive Wirkung von Verkehrsstrafen.

⁵ Die Auswahl erfolgte in der Regel durch die Landespolizeidirektionen bzw. durch die ASFINAG. In Absprache mit den jeweiligen Landesverkehrsabteilungen der Länder konnten – im Interesse der Verkehrssicherheit und je nach lokalen Unfallhäufungspunkten – Schwerpunktsetzungen betreffend Verkehrskontrollen diskutiert und vereinbart werden. Die Errichtung automatisierter Verkehrskontroll-Systeme bedurfte – je nach Art der Anlage – behördlicher Genehmigungen, wodurch auch den Bezirksverwaltungsbehörden in den Ländern eine wichtige Rolle bei der Errichtung derartiger Anlagen zukam.



Der RH empfahl dem Innenministerium, den Ländern Niederösterreich, Oberösterreich und der ASFINAG, in jenen Bereichen, in denen es die Verkehrssicherheit erfordert, nach Maßgabe der technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten den Einsatz automatisierter Verkehrskontroll-Systeme zu forcieren.

Da wesentliche Delikte (wie z.B. Alkohol- und Drogenmissbrauch) nur durch Anhalten der Fahrzeuge festgestellt werden können, empfahl der RH dem Innenministerium – nicht zuletzt unter Hinweis auf TZ 20 –, ergänzend zum Einsatz automatisierter Verkehrskontroll-Systeme, auch einen adäquaten Anteil an wirkungsvollen Verkehrsstreifen durch die Organe der Bundespolizei sicherzustellen.

- 4.3 (1) Laut Stellungnahme des Innenministeriums stelle es im Rahmen seiner gesetzlichen Zuständigkeit für die Verkehrsüberwachung der Bundespolizei die Verkehrsüberwachungsgeräte zur Verfügung. Diese seien in den letzten Jahren laufend an die technischen Entwicklungen angepasst worden, wodurch die Effektivität gesteigert werden konnte. Für den weiteren Ausbau verfolge das Innenministerium u.a. das Ziel, die Straßenerhalter – deren Strafgelder gemäß § 100 Abs. 7 StVO u.a. für die Anschaffung von diesbezüglichen Geräten zweckgewidmet sind – in die Verkehrsüberwachung durch Bereitstellung von Verkehrsüberwachungsgeräten und in die Entwicklung von Verkehrsüberwachungsplänen einzubinden. Derzeit bestünden im Bereich der Landespolizeidirektion Niederösterreich mit sechs Gemeinden und mit der ASFINAG Kooperationen; im Bereich der Landespolizeidirektion Oberösterreich würden ebenfalls entsprechende Geräte der ASFINAG eingesetzt.

Die Wirkung der Verkehrsüberwachung hänge in hohem Maße von der Entscheidung ab, wo und wann die Überwachung durchgeführt wird. Dies erfordere spezifische, lokale Kenntnisse und sei Aufgabe der für die Verkehrsüberwachung zuständigen Behörden⁶ und der Organe der Bundespolizei im Rahmen der Mitwirkungsverpflichtung im Vollzug.

In strategischen Besprechungen mit den Leitern der Landesverkehrsabteilungen der Landespolizeidirektionen sei der strategische Ansatz entwickelt worden, die Erhöhung der subjektiven Kontrolldichte durch einen bedarfsorientierten, ausgewogenen Einsatz von sichtbarer und verdeckter Überwachung – zum Teil auch bewusst medial angekündigt – sicherzustellen. Dabei werde das Ziel verfolgt, ein regelkonformes Verhalten der Verkehrsteilnehmerinnen und –teilnehmer zu erreichen und die Effektivität der Verkehrsüberwachung zu verstärken. Im Rahmen der Wirkungsorientierung bestünden Vorgaben hinsichtlich der Quantität der Verkehrsüberwachung in Höhe von 2,7 Mio. Kontrollstunden für das Jahr 2019.

(2) Das Land Oberösterreich verwies auf seine Stellungnahme zu TZ 30.

⁶ § 94b Abs. 1 lit. a StVO 1960, BGBl. 159/1960, zuletzt geändert durch BGBl. 39/2013



(3) Laut Stellungnahme der ASFINAG habe das Thema Verkehrsstrafen und dabei insbesondere die operative Abwicklung von Einnahmen aus Verkehrsstrafen und Mautdelikten hohe Priorität.

Verfolgung von Mautdelikten

- 5.1 (1) Für die gemäß Bundesstraßengesetz 1971⁷ festgelegten Bundesstraßen⁸ war Maut zu entrichten. Für mehrspurige Kraftfahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht galt die fahrleistungsabhängige Maut (GO-Maut), für ein- und mehrspurige Kraftfahrzeuge mit nicht mehr als 3,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht galt die zeitabhängige Maut (Vignettenmaut).

Die ASFINAG nahm im Jahr 2017 rd. 1,4 Mrd. EUR an fahrleistungsabhängigen und rd. 500 Mio. EUR an zeitabhängigen Mauterlösen ein. Nach Erhebungen der ASFINAG beliefen sich die jährlichen Mindereinnahmen durch nicht geahndete Mautdelikte auf rd. 1 % bei der fahrleistungsabhängigen Maut (rd. 12 Mio. EUR bis 14 Mio. EUR für 2017) und auf rd. 1,5 % bis 2 % bei der zeitabhängigen Maut (rd. 7 Mio. EUR bis 10 Mio. EUR für 2017). Die ASFINAG konnte Mautdelikte jedoch nur ahnden, wenn

- das Mautdelikt durch Mautaufsichtsorgane bei einer Kontrolle vor Ort festgestellt wurde oder
- Mautdelikte durch automatisierte Verkehrskontroll-Systeme festgestellt wurden und im Einzelfall eine Verfolgungshandlung möglich war.⁹

Zudem waren die Mautaufsichtsorgane gesetzlich ermächtigt, bei einer neuerlichen Kontrolle desselben Kraftfahrzeugs über 3,5 Tonnen höchstzulässiges Gesamtgewicht eine Sicherheitsleistung bei den Lenkerinnen bzw. Lenkern des Kraftfahrzeugs einzufordern, wenn das Mautdelikt nicht mehr als neun Monate zurücklag.¹⁰ Eine vergleichbare Regelung für die Einhebung einer Sicherheitsleistung bei Mautdelikten von Kraftfahrzeugen bis zu 3,5 Tonnen höchstzulässiges Gesamtgewicht bestand nicht.

⁷ BGBl. 286/1971 i.d.g.F.

⁸ Die Bundesstraßen werden in Bundesstraßen A (Bundesautobahnen) und Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen) eingeteilt.

⁹ Die Strafverfolgung von Lenkerinnen und Lenkern von Fahrzeugen mit Zulassung im Ausland war unmöglich oder wesentlich erschwert, weil für die Verfolgung von Mautdelikten keine EU-Regelungen bzw. zwischenstaatlichen Abkommen – außer mit Deutschland und der Schweiz – bestanden.

¹⁰ § 27 Abs. 3 Bundesstraßenmautgesetz regelte, dass die Lenkerin bzw. der Lenker als Vertreterin bzw. Vertreter für die Zulassungsbesitzerin bzw. den Zulassungsbesitzer fungierte.



(2) Das Bundesstraßenmautgesetz sah vor, dass bei Mautprellerei die Entrichtung einer Ersatzmaut das Mautdelikt¹¹ gegenstandslos macht. Bei Nichtentrichtung der Ersatzmaut erstattete die ASFINAG eine Anzeige an die Strafbehörde, welche die weiteren Verfolgungshandlungen (Versenden einer Anonymverfügung oder Strafverfügung bzw. Einleitung eines ordentlichen Verfahrens) setzte.

- 5.2 Der RH wies auf die generell hohe Disziplin der Mautpflichtigen hin, weil nur ein geringer Prozentsatz die vorgeschriebene Maut nicht entrichtete. Er kritisierte jedoch die Nichtverfolgbarkeit von Lenkerinnen und Lenkern von Fahrzeugen mit Zulassung im Ausland, weil – mit Ausnahmen von Deutschland und der Schweiz – weder EU-weite Rechtsnormen noch bilaterale Abkommen bestanden, die eine grenzüberschreitende Verfolgbarkeit von Mautdelikten regelten.

[Der RH empfahl dem Verkehrsministerium sowie der ASFINAG, auf EU-Ebene darauf hinzuwirken, dass die Verfolgbarkeit von Mautdelikten in europäische Rechtsnormen aufgenommen wird, um die grenzüberschreitende Einbringlichkeit von Mautstrafen zu erhöhen und präventiv die Verstöße gegen die Mautpflicht zu reduzieren.](#)

- 5.3 Laut Stellungnahme des Verkehrsministeriums sei es noch im Rahmen der österreichischen EU-Präsidentschaft¹² gelungen, eine vorläufige Einigung mit dem Europäischen Parlament über die Änderung der Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft zu erzielen. Danach werde im Sinne einer besseren Verfolgbarkeit von Mautdelikten erstmals auch eine Möglichkeit für einen grenzüberschreitenden Austausch von Informationen über nicht bezahlte Mautgebühren vorgesehen. Dies werde, unabhängig vom jeweiligen höchsten zulässigen Gesamtgewicht, für alle Kraftfahrzeuge gelten. Der Informationsaustausch werde in ähnlicher Weise erfolgen, wie er bereits jetzt – auf Grundlage der Verkehrsdelikte-Richtlinie – für die Straßensicherheit gefährdende Verkehrsdelikte zur Anwendung gelange und werde auch für die Übermittlung von Ersatzmautaufforderungen genutzt werden können.

¹¹ Mautprellerei lag vor, wenn a) die fahrleistungsabhängige Maut (Kfz > 3,5 Tonnen) nicht entrichtet wurde, b) die zeitabhängige Maut (Kfz ≤ 3,5 Tonnen) nicht entrichtet wurde oder c) eine Nicht- oder Falschzuordnung des Kfz zur richtigen EURO-Emissionsklassenzuordnung vorlag.

¹² Anmerkung des RH: in der zweiten Jahreshälfte 2018



Verwaltungsstrafverfahren bei Verkehrsstrafen

Von der Verkehrsübertretung zum Verwaltungsstrafverfahren

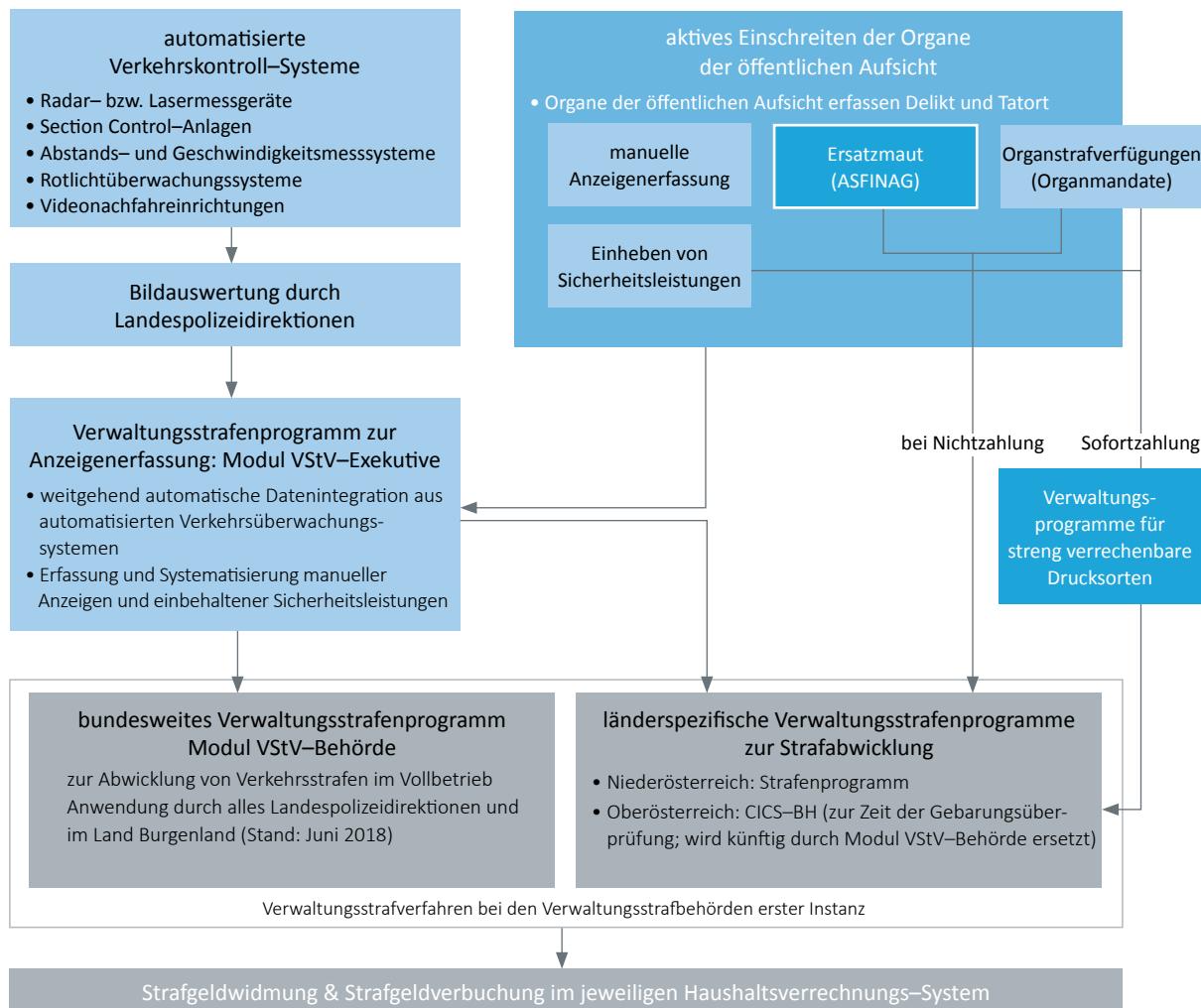
6 (1) Die Einleitung eines Verwaltungsstrafverfahrens bei Verkehrsdelikten erfolgte in der Regel durch

- die Erfassung eines regelwidrigen Verhaltens durch automatisierte Verkehrskontroll-Systeme (Geschwindigkeitsmessung mittels Radar- bzw. Lasertechnik, Abstandskontrolle, Rotlichtüberwachung etc.) oder
- die Wahrnehmung von Verkehrsübertretungen durch Organe der öffentlichen Aufsicht im Wege physischer Verkehrskontrollen.

Die Abwicklung des Verwaltungsstrafverfahrens oblag den zuständigen Strafbehörden. Dies waren die Bezirkshauptmannschaften, die Strafämter der Landespolizeidirektionen sowie die Magistrate der Städte mit eigenem Statut.

(2) Die folgende Abbildung gibt einen Grobüberblick über die bestehende Systemlandschaft bei der Verfolgung von Verkehrsdelikten. Dazu zählten etwa automatisierte Verkehrskontroll-Systeme, die elektronische Erfassung der dienstlichen Wahrnehmungen und Amtshandlungen der Organe der öffentlichen Aufsicht sowie die technisch-inhaltliche Verknüpfung mit den bei den Strafbehörden abgewickelten Verwaltungsstrafverfahren.

Abbildung 2: Überblick Systemlandschaft Verwaltungsstrafverfahren



CICS-BH = Verwaltungsstrafenprogramm des Landes Oberösterreich
VStV = Verwaltungsstrafenprogramm (neu)

Quellen: BMI; Land Niederösterreich; Land Oberösterreich; RH

(3) Die von automatisierten Verkehrskontroll-Systemen gespeicherten Daten wurden elektronisch an die zuständige Abteilung der Landespolizeidirektionen zur Bildauswertung übermittelt und – sofern die Bildauswertung erfolgreich war – bei den Strafbehörden angezeigt. Die Organe der öffentlichen Aufsicht konnten entweder bei Anhaltungen vor Ort eine Abmahnung ohne weitere Bestrafung vornehmen oder eine Organstrafverfügung (Organmandat) ausstellen. Ließen dies die Schwere des Deliktes oder die Umstände nicht zu, erfolgte eine Anzeige bei den Strafbehörden. Bei Lenkerinnen und Lenkern von Fahrzeugen mit ausländischer Zulassung bestand überdies die Möglichkeit – unabhängig vom Fahrzeuggewicht –, eine Sicherheitsleistung in der Höhe des zu erwartenden Strafausmaßes einzuheben.



(4) Bei der Benützung von Bundesstraßen, auf denen Maut zu entrichten war, verhängte das Mautaufsichtsorgan, das ein Mautdelikt feststellte, eine Ersatzmaut, die bei Nichtzahlung in eine Anzeige bei der Strafbehörde mündete.

(5) Wie die Abbildung 2 verdeutlicht, nahmen die bei der Administration von Verkehrsstrafen (Verfahrensführung und Dokumentation bis hin zum Strafvollzug) eingesetzten Verwaltungsstrafenprogramme eine zentrale Rolle ein. Die Funktionalität dieser Systeme bildete den Schlüssel zur effizienten Abwicklung des Verfahrens (siehe TZ 13 bis TZ 16).

Arten der Verwaltungsstrafverfahren im Bereich von Verkehrsstrafen

7.1 Allgemeines

(1) Das Verwaltungsstrafgesetz 1991 regelt die für die Strafbehörden und für die Organe der öffentlichen Aufsicht anzuwendenden Verfahren bei Verkehrsdelikten.¹³ Je nach Art und Schwere des Deliktes sowie der vorgesehenen Strafhöhe wurde dabei ein abgekürztes Verwaltungsstrafverfahren oder ein ordentliches Verwaltungsstrafverfahren angewandt. Abgekürzte Verwaltungsstrafverfahren mündeten im Falle der Nichtzahlung der vorgesehenen Strafzahlung bzw. bei Erhebung eines Einspruchs gegen eine Strafverfügung in ein ordentliches Verfahren.

Abgekürzte Verwaltungsstrafverfahren

(2) Die Anwendung abgekürzter Verwaltungsstrafverfahren diente der Verfahrensbeschleunigung. Sie waren von den Strafbehörden bzw. von den Organen der öffentlichen Aufsicht nur unter bestimmten Voraussetzungen – in Abhängigkeit von der Schwere des Deliktes und der zur Ahndung vorgesehenen Strafhöhe – zulässig.

Abgekürzte Verwaltungsstrafverfahren waren:

- die Organstrafverfügung (Organmandat),
- die Anonymverfügung sowie
- die Strafverfügung.

¹³ Diese Verfahren sind bei anderen Verstößen gegen Verwaltungsrecht ebenso anzuwenden.



Tabelle 3: Übersicht abgekürzte Verwaltungsstrafverfahren

Verfahren	maximale Geldstrafe	Behörde	wesentliche Voraussetzungen
	in EUR		
Organstrafverfügung (Organmandat)	90	Organe der öffentlichen Aufsicht für die Bezirkshauptmannschaft bzw. das Strafamt der Landespolizeidirektion	dienstliche Wahrnehmung des strafbaren Verhaltens durch Organe der öffentlichen Aufsicht oder vor ihnen eingestandene Verwaltungsübertretungen; Festsetzung eines Geldbetrags im Vorhinein ¹
Anonymverfügung	365	Bezirkshauptmannschaft Strafamt der Landespolizeidirektion	dienstliche Wahrnehmung des strafbaren Verhaltens durch Organe der öffentlichen Aufsicht bzw. Feststellung des strafbaren Verhaltens mittels bildverarbeitender technischer Einrichtungen; Festsetzung eines Geldbetrags im Vorhinein ¹
Strafverfügung	600	Bezirkshauptmannschaft Strafamt der Landespolizeidirektion	dienstliche Wahrnehmung des strafbaren Verhaltens durch Organe der öffentlichen Aufsicht bzw. Feststellung des strafbaren Verhaltens mittels bildverarbeitender technischer Einrichtungen

¹ Die Festsetzung erfolgte in den Anonymverfügungsverordnungen bzw. in den Anhängen zu den Ermächtigungsurkunden der straßenpolizeilichen Tatbestands- bzw. Strafkataloge für die Verhängung von Organstrafverfügungen (Organmandate). Die Tatbestands- bzw. Strafkataloge waren nach den Bestimmungen des VStG 1991 keine Verordnungen.

Quelle: RH

(3) Die Ausstellung und Abwicklung von Organstrafverfügungen (Organmandaten) erfolgten in der Regel unmittelbar durch die Organe der öffentlichen Aufsicht. Sie waren entweder gleich zu bezahlen oder innerhalb einer festgesetzten Frist zu überweisen (diesfalls „bargeldlose Organmandate“, wie sie vor allem bei Delikten im ruhenden Verkehr, wie insbesondere bei Parkvergehen, angewandt wurden).

(4) Mittels Anonymverfügungen konnten ausgewählte Delikte mit Strafbeträgen von bis zu 365 EUR geahndet werden. Die Zustellung erfolgte in der Regel an die Zulassungsbesitzerin bzw. an den Zulassungsbesitzer, wobei die Bezahlung des Strafbetrags innerhalb von vier Wochen nach der Ausfertigung der Anonymverfügung zu erfolgen hatte. Gegen eine Anonymverfügung war kein Rechtsmittel zulässig. Bei fristgerechter Bezahlung war das Verfahren abgeschlossen und die Strafbehörde durfte keine weiteren Nachforschungen anstellen.

(5) Organstrafverfügungen (Organmandate) und Anonymverfügungen zielten auf die Entlastung der Strafbehörden ab. Diese setzten dabei – auf Basis des landesweit gültigen Tatbestands- bzw. Strafkatalogs – ohne weitere Erhebungen eine Geldstrafe fest. Bezahlte die beschuldigte Partei die Organstrafverfügung bzw. die Anonymverfügung nicht, wurde diese gegenstandslos und führte zur Einleitung eines ordent-



lichen Verfahrens. Die Abwicklung von Organmandaten wird in einem Exkurs (siehe TZ 24 bis TZ 26) vertieft betrachtet.

(6) Mittels Strafverfügungen konnten Verwaltungsübertretungen bis zu einer Strafhöhe von 600 EUR geahndet werden. Sie waren stets an natürliche Personen gerichtet. Die beschuldigte Partei konnte binnen zwei Wochen einen Einspruch gegen eine Strafverfügung erheben. Diesfalls trat die Strafverfügung in der Regel außer Kraft¹⁴ und die Strafbehörde leitete ein ordentliches Verfahren ein. Erfolgte kein Einspruch, erlangte die Strafverfügung Rechtskraft und konnte unmittelbar vollstreckt werden.

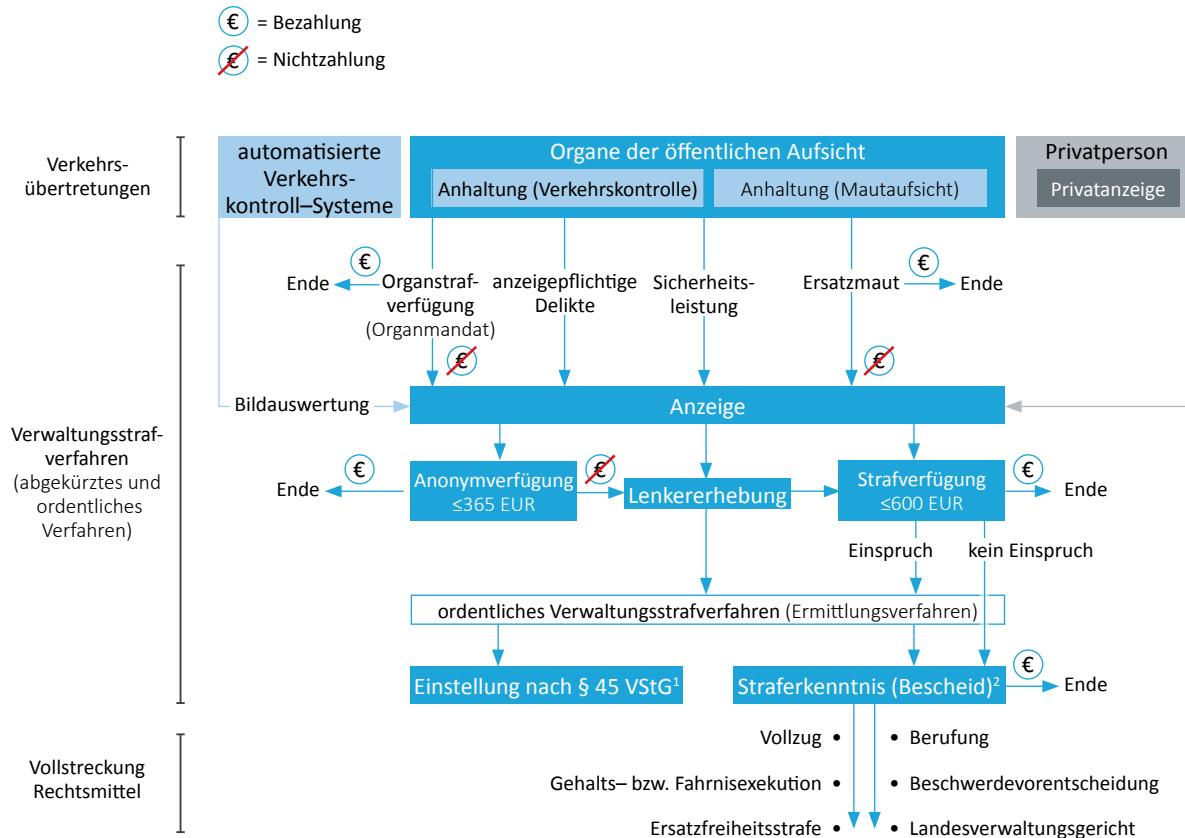
Ordentliches Verwaltungsstrafverfahren

(7) Ordentliche Verwaltungsstrafverfahren waren von Amts wegen einzuleiten. Das Verfahren sah eine Rechtfertigung der beschuldigten Person, eine mündliche Verhandlung sowie die Erledigung des Verfahrens durch Bescheid vor.

Die folgende Abbildung fasst die wesentlichen Abläufe und Elemente des Verwaltungsstrafverfahrens bei Verkehrsstrafen und Mautdelikten zusammen.

¹⁴ Wird im Einspruch ausdrücklich nur die Art oder das Ausmaß der verhängten Strafe oder die Entscheidung über die Kosten angefochten, bleibt die Strafverfügung im Übrigen in Kraft. Die Strafbehörde hat in diesem Fall über den Einspruch zu entscheiden und die Strafverfügung allenfalls abzuändern; die nicht angefochtenen Teile, insbesondere der Schuldspruch, werden rechtskräftig.

Abbildung 3: Funktionsschema zum Ablauf von Verwaltungsstrafverfahren



¹ Das Verfahren war gemäß § 45 Verwaltungsstrafgesetz einzustellen, wenn etwa

- die der bzw. dem Beschuldigten zur Last gelegte Tat nicht erwiesen werden konnte,
- die Beschuldigten die ihnen zur Last gelegte Verwaltungsübertretung nicht begangen hatten oder Umstände vorlagen, welche die Strafbarkeit aufhoben oder ausschlossen,
- Umstände vorlagen, welche die Verfolgung ausschlossen,
- die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsguts und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat und das Verschulden des Beschuldigten gering war,
- die Strafverfolgung nicht möglich war oder
- die Strafverfolgung einen Aufwand verursachen würde, der gemessen an der Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsguts und der Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat unverhältnismäßig wäre.

² Der Spruch des Bescheids hatte insbesondere

- die als erwiesen angenommene Tat,
- die Verwaltungsvorschrift, die durch die Tat verletzt worden ist,
- die verhängte Strafe und die angewandte Gesetzesbestimmung,
- den etwaigen Ausspruch über privatrechtliche Ansprüche sowie
- im Fall eines Straferkenntnisses die Entscheidung über die Kosten zu enthalten.

Quelle: RH



„Abgekürztes Verwaltungsstrafverfahren NEU“

(8) Das Land Oberösterreich initiierte im Jahr 2016 eine an das Verfahren beim Cross Border Enforcement (siehe [TZ 28](#)) angelehnte Regelung, welche die Versendung von Inlands-Informationsschreiben (sogenannte „Inlands-Infoletters“) vorsah. Dabei erfolgte zugleich mit der Versendung von Anonymverfügungen ein schriftliches Ersuchen um informelle, freiwillige Bekanntgabe der Lenkerin bzw. des Lenkers. Im Falle der Bekanntgabe – und Nichteinzahlung der Anonymverfügung – konnte somit der Verfahrensschritt der Lenkererhebung durch die Strafbehörden entfallen und die Strafverfügung direkt an jene Lenkerin bzw. an jenen Lenker gerichtet werden, die bzw. der das Fahrzeug zum Tatzeitpunkt tatsächlich gelenkt hatte.

Nach Auskunft des Landes Oberösterreich gegenüber dem RH konnten damit

- die Anzahl der von der Behörde – bei Nichteinzahlung der Anonymverfügung – durchzuführenden Lenkererhebungen reduziert,
- die Postgebühren verringert,
- der Weg der Maßnahmensexektion verkürzt und
- eine raschere Wirksamkeit der Strafmaßnahme durch zeitliche Nähe zum Delikt

realisiert werden.

Ebenso erwog das Land Oberösterreich, die Inlands-Infoletters – zumindest für geringfügige Massendelikte¹⁵ – auch legistisch im Verwaltungsstrafgesetz zu verankern. Die freiwillige, informelle Bekanntgabe der Lenkerin bzw. des Lenkers sollte dabei durch eine Zahlungsaufforderung ersetzt werden, die bei Nichtbekanntgabe der tatsächlichen Lenkerin bzw. des tatsächlichen Lenkers Rechtskraft erlangen sollte („Abgekürztes Verwaltungsstrafverfahren NEU“). Das Land Oberösterreich übermittelte im März 2018 einen entsprechenden Vorschlag an den Verfassungsdienst im Bundesministerium für Verfassung, Reformen, Deregulierung und Justiz (in der Folge: **Justizministerium**).

(9) Im Land Niederösterreich erfolgte keine Versendung von Inlands-Infoletters.

(10) Die im Verfahren beschuldigte Person konnte den Bescheid mit einer Beschwerde an das Landesverwaltungsgericht überprüfen oder diesen in Rechtskraft erwachsen lassen. Die im Bescheid verhängte Geldstrafe war spätestens zwei Wochen nach Rechtskraft zu bezahlen; widrigenfalls hatte die Strafbehörde die Geldstrafe einzumahnen und bei erfolgloser Mahnung das Straferkenntnis durch Geldpfändung bzw. in weiterer Folge durch Ersatzfreiheitsstrafe zu vollziehen. Die Ersatzfreiheitsstrafe bzw. die im Bescheid ausgesprochene Freiheitsstrafe war nach

¹⁵ Nach Auskunft des Landes Oberösterreich könnte die Regelung insbesondere bei allen anonymverfügbaren Delikten zur Anwendung gelangen.



Aufforderung der Strafbehörde in angemessener Frist von der beschuldigten Person anzutreten.

- 7.2 Der RH beurteilte die vom Land Oberösterreich initiierte Versendung von Inlands-Infoletters als zweckmäßige Initiative zur Verfahrensbeschleunigung und zur Erhöhung der Wirksamkeit der Maßnahmensexektion durch zeitliche Nähe der Strafmaßnahme zum Delikt.

Der RH empfahl dem Land Oberösterreich, die Praxis der Versendung von Inlands-Infoletters fortzusetzen. Zudem wäre – unter Hinweis auf die eigenen positiven Erfahrungen und unter Berücksichtigung verfassungsrechtlicher Grundsätze – auf eine allfällige Verankerung des „Abgekürzten Verwaltungsstrafverfahrens NEU“ im Verwaltungsstrafgesetz hinzuwirken.

Der RH empfahl dem Land Niederösterreich, bis zur allfälligen legistischen Verankerung eines „Abgekürzten Verwaltungsstrafverfahrens NEU“ – im Interesse der Verfahrensverkürzung und der Wirksamkeit der Strafmaßnahmen – in Anlehnung an die im Land Oberösterreich bewährte Vorgangsweise, die Versendung von Inlands-Infoletters zu prüfen und bei positiver Beurteilung auf eine legistische Umsetzung hinzuwirken.

- 7.3 (1) Das Land Niederösterreich merkte in seiner Stellungnahme an, dass derzeit keine gesetzliche Grundlage zur Versendung von Inlands-Infoletters bestehe.

(2) Laut Stellungnahme des Landes Oberösterreich sei die im Bericht angesprochene Umsetzung eines zentralen Verwaltungsstrafregisters sowie eine Änderung der Anonymverfügung in eine rechtlich bindende Form (inkl. gesetzlicher Verankerung des Inlands-Infoletters) in gesetzlicher Hinsicht offen. Beide Maßnahmen befürworte das Land Oberösterreich.

- 7.4 Der RH erwiederte dem Land Niederösterreich, dass es sich bei der vom Land Oberösterreich praktizierten Versendung von Inlands-Infoletters um eine informelle, freiwillige Bekanntgabe der Lenkerin bzw. des Lenkers handelt, die keine explizite gesetzliche Grundlage voraussetzt. Die Erarbeitung einer solchen sei allerdings vom Land Oberösterreich im Sinne eines „Abgekürzten Verwaltungsstrafverfahrens NEU“ beim Justizministerium angeregt worden. Der RH bekräftigte daher seine Empfehlung, bis zur allfälligen legistischen Verankerung eines „Abgekürzten Verwaltungsstrafverfahrens NEU“ – im Interesse der Verfahrensverkürzung und der Wirksamkeit der Strafmaßnahmen –, in Anlehnung an die im Land Oberösterreich bewährte Vorgangsweise die Versendung von Inlands-Infoletters zu prüfen und bei positiver Beurteilung auf eine legistische Umsetzung hinzuwirken.

Tatbestands- bzw. Strafkataloge

8.1

(1) Ein Tatbestands- bzw. Strafkatalog ist eine Zusammenstellung von Verkehrsdelikten aus verschiedenen Materiengesetzen (z.B. StVO 1960, KFG. 1967, FSG), in dem das Strafausmaß für Verwaltungsübertretungen von den zuständigen Strafbehörden – jeweils getrennt für Organstrafverfügungen (Organmandate), Anonymverfügungen und Strafverfügungen – vorgeschrieben werden konnte. Der vom Innenministerium erstellte Bundes-Tatbestandskatalog beinhaltete den Strafrahmen und bestimmte Strafbeträge für Verkehrsstrafen, war jedoch für die Länder nicht verbindlich. Die Regelungen im Bundes-Tatbestandskatalog wurden mitunter – insbesondere bei abgekürzten Verfahren – durch landesspezifische Regelungen überlagert bzw. ergänzt.

(2) Die Höhe der Geldstrafen für die Organstrafverfügungen (Organmandate) war im „Anhang zu den Ermächtigungsurkunden“ abgebildet. Die Ermächtigungsurkunde stellte die örtlich zuständige Bezirkshauptmannschaft bzw. die Landespolizeidirektion an die Organe der öffentlichen Aufsicht aus. Sie galt jeweils nur für den Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Behörde.¹⁶ Die Autobahnpolizeiinspektionen hatten in der Regel einen über die Behördengrenzen hinausgehenden Zuständigkeitsbereich.

(3) Die Höhe der Geldstrafen für Anonymverfügungen war in Anonymverfügungsverordnungen geregelt, die im Rahmen von länderspezifischen Arbeitsgruppen der Bezirkshauptmannschaften erarbeitet wurden. Sie dienten als Arbeitsunterlage für die Sachbearbeiterinnen und Sachbearbeiter der Strafbehörden.

Die Anonymverfügungsverordnung war vorübergehend an der Amtstafel der jeweiligen Bezirkshauptmannschaft sowie in deren Amtsblättern¹⁷ (Niederösterreich) bzw. in der Amtlichen Linzer Zeitung (Oberösterreich) kundgemacht und somit für die Bürgerinnen und Bürger nur beschränkt und nicht dauerhaft zugänglich.

In Oberösterreich waren – im Gegensatz zu Niederösterreich – manche Verkehrsdelikte nicht anonymverfügungsfähig, sondern wurden mittels Strafverfügung bzw. im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens weiterverfolgt.

(4) Die vorstehenden Regelungen führten dazu, dass – bei identischen Delikten – mitunter unterschiedliche Strafgeldbeträge angewandt wurden. Die nachstehende Tabelle stellt – am Beispiel abgekürzter Verfahren – die für ausgewählte Delikte vorgesehenen Strafgeldbeträge der Länder Niederösterreich und Oberösterreich jenen

¹⁶ Der Zuständigkeitsbereich umfasste in der Regel die Bezirksgrenzen der jeweiligen Bezirkshauptmannschaft bzw. des Magistrats für die Strafämter der Landespolizeidirektionen.

¹⁷ Die Amtsblätter der Bezirkshauptmannschaften Niederösterreichs waren nicht frei zugänglich, sondern standen nur gegen Bezahlung im Internet auf der Website der jeweiligen Bezirkshauptmannschaft zur Verfügung, wobei frühere Ausgaben nicht mehr erhältlich waren. In der Strafabteilung der Landespolizeidirektion Niederösterreich lagen die Anonymverfügungsverordnungen nur zu Amtszeiten zur Einsicht auf.



des Bundes-Tatbestandskatalogs sowie den in den Materiengesetzen vorgesehenen Höchstgrenzen gegenüber.

Tabelle 4: Unterschiede in den Tatbestands- bzw. Strafkatalogen (auszugsweise)

übertretene Norm	Verfahrens-art	Land Niederösterreich	Land Oberösterreich	Bundes-Tatbestandskatalog	Unterschiedsbetrag (max.)	Strafrahmen
auszugsweise Aufzählung:		Strafgeldhöhe				
		in EUR				
§ 4 Abs. 3 StVO 1960 unterlassene Hilfeleistungspflicht	Straf-verfügung	70	¹	365	295	bis 726
§ 4 Abs. 1 lit. b StVO 1960 Unterlassung schadensvermeidender Maßnahmen	Straf-verfügung	150	¹	220	70	36 bis 2.180
§ 4 Abs. 1 lit. c StVO 1960 Nichtmitwirkung an Sachverhaltsfeststellung	Straf-verfügung	220	¹	250	30	36 bis 2.180
§ 18 Abs. 1 StVO 1960 ² vorschriftswidriges Hinter-einanderfahren	Straf-verfügung	360	¹	100	260	72 bis 2.180
§ 20 Abs. 2 StVO 1960 vorschriftswidrige Fahrgeschwindigkeit ³	Straf-verfügung	650	¹	335 bis 410	315	150 bis 2.180
§ 7 Abs. 1 StVO 1960 Missachtung des Rechtsfahrgebots	Anonym-verfügung	40	60	70	30	bis 726
§ 7 Abs. 3 StVO 1960 Behinderung durch Nebeneinanderfahren (zwei Fahrstreifen)	Anonym-verfügung	40	60	60	20	bis 726
§ 13 Abs. 4 StVO 1960 Behinderung von Fußgängern bei Einbiegen in eine Fahrbahn	Organstraf-verfügung	40	20	⁴	20	bis 726
§ 15 Abs. 2 StVO 1960 vorschriftswidriges Überholen	Organstraf-verfügung	50	25	⁴	25	bis 726
§ 17 Abs. 2a StVO 1960 vorschriftswidriges Vorbeifahren an einem Kindertransport	Organstraf-verfügung	50	20	⁴	30	bis 726
§ 99 Abs. 1 KFG. 1967 Nichtbeleuchtung von Fahrzeugen	Organstraf-verfügung	30 bis 50	20 bis 35	⁴	15	bis 5.000

StVO = Straßenverkehrsordnung

KFG. 1967 = Kraftfahrgesetz 1967

¹ keine Verordnung zum abgekürzten Verfahren (Strafverfügung) erlassen, daher keine Geldstrafe vorab bestimmt

² Die Übertretungen werden in zeitlichen Abständen zweier hintereinanderfahrender Fahrzeuge gemessen, wobei den in der Tabelle gewählten Strafgeldbeträgen ein zeitlicher Abstand kleiner als 0,2 Sekunden zwischen zwei Fahrzeugen zugrunde liegt.

³ Das angeführte Strafausmaß bezieht sich auf eine Fahrgeschwindigkeitsüberschreitung im Ortsgebiet von 66 bis 75 km/h; d.h. die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit beträgt 116 bis 125 km/h.

⁴ keine Delikte für Organstrafverfügungen im Bundes-Tatbestandskatalog definiert

Quellen: Land Niederösterreich; Land Oberösterreich; RH



Die unterschiedlichen Strafgeldbeträge resultierten aus den Ermessensspielräumen, welche die Gesetze den Behörden einräumten, weil die Strafbestimmungen der Materiengesetze einen Strafrahmen und keine bestimmten Strafbeträge vorsahen. Hinzu kamen die abweichenden Interpretationen der gesetzlichen Bestimmungen und der Strafrahmen durch die Landesverwaltungsgerichte. Die daraus resultierende, länderweise unterschiedliche Rechtsprechung floss in die Festsetzung der durch die Bezirkshauptmannschaften festgesetzten Strafgeldbeträge für abgekürzte Verfahren mit ein.

- 8.2 Der RH wies kritisch darauf hin, dass bei identischen Delikten die Höhe der Strafgelder in den Ländern Niederösterreich und Oberösterreich stark differierte und vom Tatbestands- bzw. Strafkatalog des Bundes abwich. So lag bei unterlassener Hilfeleistungspflicht bei einem Verkehrsunfall durch Zeugen (§ 4 Abs. 3 StVO 1960) der für eine Strafverfügung vorgeschriebene Strafbetrag im Land Niederösterreich lediglich bei einem Fünftel jenes des Bundes-Tatbestandskatalogs. Bei einer Organstrafverfügung betreffend § 17 Abs. 2a StVO 1960 (vorschriftswidriges Vorbeifahren an einem Kindertransport) war das vorgesehene Strafgeld in Niederösterreich mehr als doppelt so hoch wie in Oberösterreich.

Weiters kritisierte der RH die eingeschränkte Publizität der von den Bezirkshauptmannschaften veröffentlichten Anonymverfügungsverordnungen, weil einerseits die Existenz dieser Verordnungen weitgehend unbekannt und andererseits deren Einsichtnahme nur beschränkt und nicht dauerhaft möglich war. Damit hatten die Bürgerinnen und Bürger kaum Möglichkeiten, die Angemessenheit der Strafhöhe nachzuvollziehen.

In diesem Zusammenhang wies der RH auch darauf hin, dass – im Gegensatz zu Niederösterreich – in Oberösterreich manche Verkehrsdelikte nicht anonymverfügungsfähig waren, sondern sofort mittels Strafverfügung bzw. im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens weiterverfolgt wurden.

Der RH empfahl dem Innenministerium sowie den Ländern Niederösterreich und Oberösterreich, auf eine Gesetzesänderung hinzuwirken, um

- bundesweit einheitliche Strafgeldhöhen bzw. Strafrahmen bei den abgekürzten Verfahren festzulegen und
- bundesweit einheitliche Regelungen zu treffen, welche Delikte anonymverfügungsfähig sind.



Der RH empfahl den Ländern Niederösterreich und Oberösterreich,

- zumindest bundesländerweit gültige Ermächtigungsurkunden für Organe der öffentlichen Aufsicht einzuführen, um Verfolgungshandlungen bei Verkehrsstrafen über Bezirksgrenzen hinweg zu ermöglichen und
- die Publizität der Anonymverfügungsverordnungen zu erhöhen, um deren Zugänglichkeit zu vereinfachen und die Angemessenheit der Strafhöhe besser nachvollziehen zu können. Dies könnte beispielsweise durch Aufnahme in das Rechtsinformationssystem des Bundes sowie durch Publizierung auf den Websites der Länder und der Bezirkshauptmannschaften erfolgen.

Nach Ansicht des RH würden diese Maßnahmen im Interesse der Bürgerinnen und Bürger insgesamt die Nachvollziehbarkeit der ausgesprochenen bzw. vorgeschriebenen Strafgeldbeträge erhöhen, das Verwaltungshandeln vereinfachen und das Auftreten von Fehlern verringern.

8.3 (1) Laut Stellungnahme des Innenministeriums seien die Empfehlungen mit der Änderung des Einführungsgesetzes zu den Verwaltungsverfahrensgesetzen 2008, des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991, des Verwaltungsstrafgesetzes 1991 und des Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetzes (i.d.F. BGBl. I 57/2018) bereits umgesetzt.

(2) Das Land Niederösterreich teilte in seiner Stellungnahme mit, im Verwaltungsstrafgesetz 1991 werde mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 2019 bestimmt, dass das oberste Organ durch Verordnung zur Verfahrensbeschleunigung einzelne Tatbestände von Verwaltungsübertretungen bestimmen kann, für die durch Straf-/Anonym-/Organstrafverfügung eine im Vorhinein festgesetzte Geldstrafe verhängt werden darf (§ 47 Abs. 2, § 49a Abs. 1, § 50 Abs. 1 der Novelle des Verwaltungsstrafgesetzes 1991, BGBl. I 57/2018). Dazu sei sowohl in Angelegenheiten des Art. 10 B–VG, aber auch in solchen des Art. 11 B–VG, in welchen die Vollziehung Landessache ist, ein oberstes Organ des Bundes berufen (vgl. Art. 11 Abs. 3 B–VG). Damit könne der Bund unter Heranziehung der zuvor genannten Gesetzesstellen im Wege entsprechender Verordnungen dafür sorgen, dass die Strafbeträge bundesweit vereinheitlicht werden. Seit 1. Jänner 2019 seien die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes ex lege ermächtigt, wegen bestimmter Verwaltungsübertretungen mittels Organstrafverfügungen Geldstrafen einzuheben (§ 50 Abs. 9 VStG 1991 i.d.F. BGBl. I 57/2018).

Hinsichtlich der vom RH vorgeschlagenen Erhöhung der Publizität der Anonymverfügungsverordnungen werde das Land Niederösterreich der Empfehlung entsprechen.



Gemäß der im Prüfungszeitraum geltenden Bestimmung des § 50 Abs. 1 VStG 1991 i.d.F. BGBl. I 33/2013 hätte die Behörde besonders geschulte Organe der öffentlichen Aufsicht ermächtigen können, wegen bestimmter Verwaltungsübertrengungen Geldstrafen einzuheben. Behörde im Sinne dieser Bestimmung sei die Verwaltungsstrafbehörde, also die jeweils zuständige Bezirkshauptmannschaft, Landespolizeidirektion oder der zuständige Magistrat (Individualermächtigung). Die Ausstellung bundesländerweiter Ermächtigungsurkunden sei daher aufgrund dieser Gesetzeslage nicht zulässig.

(3) Laut Stellungnahme des Landes Oberösterreich habe der Bundesgesetzgeber die vom RH angesprochenen legislativen Änderungen im Verwaltungsstrafgesetz in der Zwischenzeit teilweise umgesetzt. Diesbezüglich werde insbesondere auf BGBl. I 57/2018 verwiesen, wonach für die Vereinheitlichung der Tatbestands- und Strafkataloge die Zuständigkeit auf das oberste Organ geändert wurde. Eine österreichweit einheitliche Gestaltung der Strafbeträge bei der automatisierten Verarbeitung sei damit durch Verordnungen des Bundes möglich. In gleicher Weise könnten damit die Ermächtigungsurkunden für Organstrafverfügungen entfallen.

- 8.4 Der RH stimmte dem Land Niederösterreich zu, dass aufgrund der zur Zeit der Gebraungsüberprüfung geltenden Rechtslage die in § 50 Abs. 1 Verwaltungsstrafgesetz genannten Behörden aufgrund ihres örtlichen Wirkungsbereichs keine bundesländerweit gültigen Ermächtigungsurkunden ausstellen konnten. Mit Umsetzung der Novelle des Verwaltungsstrafgesetzes 1991 (BGBl. I 57/2018) übertrug der Gesetzgeber die Zuständigkeit für die Vereinheitlichung der Tatbestands- und Strafkataloge auf das oberste Organ, womit eine österreichweit einheitliche Gestaltung der Strafbeträge bei der automatisierten Verarbeitung durch Verordnungen des Bundes ermöglicht wurde. Deshalb könnten künftig – in ihrer örtlichen Wirkung eingegrenzte – Ermächtigungsurkunden für Organstrafverfügungen entfallen. Zugleich würde die Umsetzung dieser österreichweit einheitlichen Gestaltungsmöglichkeit nach Ansicht des RH eine zeitgemäße Aufgabenerfüllung unterstützen.

Toleranzen bei Geschwindigkeitsdelikten

9.1 Allgemeines

(1) Bei der Betrachtung von Toleranzen bei Geschwindigkeitsdelikten gilt es zunächst, zwischen den Eich- und Messtoleranzen und jenen Geschwindigkeiten, bei denen die Strafbehörden von einer Anzeige wegen der Geringfügigkeit des Vergehens absahen („**Straftoleranzen**“), zu unterscheiden.

Eich- und Messtoleranzen

(2) Messgeräte (stationäre Radar- bzw. Laser-Messanlagen sowie Laserpistolen) zur Bestimmung der Geschwindigkeit, die bei Kontrollen durch Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht verwendet oder bereithalten wurden, unterlagen der Eichpflicht gemäß den Bestimmungen des Maß- und Eichgesetzes (MEG)¹⁸. Die Eichung dieser Messgeräte, die eine technische Prüfung und Stempelung umfasste, wurde von den Eichbehörden durchgeführt. Den Strafbehörden kam bei der Festlegung der Eich- und Messtoleranzen kein Ermessen zu. Die Richtwerte der Eich- und Messtoleranzen lagen je nach Technologie und Leistungsfähigkeit der Messgeräte bei Geschwindigkeiten bis 100 km/h zwischen 3 und 5 km/h; bei Geschwindigkeiten über 100 km/h zwischen 3 % und 5 % der gefahrenen Geschwindigkeit.

„Straftoleranzen“

(3) Das Land Niederösterreich betonte gegenüber dem RH, dass „Toleranz“ kein Rechtsbegriff des Verwaltungsstrafrechts sei. Dennoch würden die Strafbehörden nicht in jedem Fall einer festgestellten Geschwindigkeitsüberschreitung auch eine Geldstrafe verhängen. Die Strafbehörden und die Organe der öffentlichen Aufsicht hätten im Verwaltungsstrafverfahren das Verwaltungsstrafgesetz und die daraus abgeleitete Judikatur anzuwenden,¹⁹ wonach von der Einleitung oder Fortführung eines Strafverfahrens abzusehen oder die Einstellung zu verfügen sei, wenn etwa

- die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsguts und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat und das Verschulden des Beschuldigten gering sind, oder
- die Strafverfolgung einen Aufwand verursachen würde, der gemessen an der Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsguts und der Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat unverhältnismäßig wäre.

(4) In Oberösterreich gaben die Strafbehörden gegenüber dem RH an, dass erlassenmäßig festgelegte „Straftoleranzen“ angewendet würden, um zuverlässige Verfahren sicherzustellen und vorrangig jene Lenkerinnen und Lenker zu bestrafen, welche die Verkehrssicherheit nicht bloß geringfügig gefährdeten. In diesem Zusammenhang verwiesen die Strafbehörden auf einen Erlass des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung aus dem Jahr 1992,²⁰ der am Beispiel einer Geschwindigkeitsübertretung im Ortsgebiet die Höhe der „Straftoleranz“ quantifizierte. Im August 2018 trat ein ergänzender Erlass des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung in Kraft, der für das Ortsgebiet (bei Geschwindigkeiten ≤ 50 km/h) sowie für 30 km/h-Zonen-

¹⁸ BGBl. 152/1950 i.d.g.F.

¹⁹ insbesondere §§ 45 und 50 VStG 1991

²⁰ Erlass der Oberösterreichischen Landesregierung (Verkehrsrecht) Nr. 110004/26–1992 G



beschränkungen die „Straftoleranz“ herabsetzte und damit für die genannten Bereiche den Erlass aus 1992 abänderte. Im Oktober 2018 regte das Land Oberösterreich mit Schreiben an den Bundeskanzler²¹ an, bundesweit gültige Toleranzgrenzen zur Erhöhung der Rechtssicherheit für alle Betroffenen zu schaffen.

- 9.2 Der RH wies kritisch darauf hin, dass er hinsichtlich des Vorgehens, bis zu welcher Geschwindigkeitsüberschreitung von der Einleitung einer Strafverfolgung wegen Geringfügigkeit abgesehen wird („Straftoleranz“), in den Ländern Niederösterreich und Oberösterreich unterschiedliche Vorgehensweisen und Rechtsgrundlagen vorfand.

Der RH empfahl dem Innenministerium sowie den Ländern Niederösterreich und Oberösterreich, im Interesse der Bürgerinnen und Bürger und zur besseren Nachvollziehbarkeit der Strafen bei Geschwindigkeitsdelikten hinsichtlich der sogenannten „Straftoleranzen“ auf ein bundesweit koordiniertes Vorgehen hinzuwirken.

- 9.3 (1) Das Innenministerium wies in seiner Stellungnahme darauf hin, dass die sogenannten „Straftoleranzen“ die Ahndung von Geschwindigkeitsübertretungen beträfen, wobei der Vollzug der Straßenpolizei gemäß Art. 11 B–VG der jeweiligen Landesregierung und der Vollzug des IG–L in mittelbarer Bundesverwaltung dem jeweiligen Landeshauptmann zukomme. In diesen Bereichen unterstünden die Organe der Bundespolizei den zuständigen Behörden und seien an deren Weisungen gebunden. Dem Innenministerium komme dabei keine Anordnungsbefugnis zu.

(2) Laut Stellungnahme des Landes Niederösterreich hätten sich die Niederösterreichischen Bezirkshauptmannschaften im Rahmen der „Arbeitsgemeinschaft der Bezirkshauptleute Niederösterreichs“ und der „Arbeitsgruppe Strafen“ bereits soweit koordiniert, dass in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich bei der Straf bemessung grundsätzlich nach einheitlichen Kriterien vorgegangen werde. Um der Empfehlung zu entsprechen, werde beim Bund angeregt, die Länder zu einer Koordinierungsbesprechung einzuladen, bei der dieses Thema erörtert werden soll.

(3) Laut Stellungnahme des Landes Oberösterreich habe es sich im Hinblick auf die Vereinheitlichung der „Straftoleranzen“ mit dem Zweck der Behandlung in der Verkehrsreferententagung bereits an die Verbindungsstelle der Bundesländer gewandt.

Verwaltungsstrafregister

- 10.1 Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung bestand kein zentrales, bundesweit abrufbares Verwaltungsstrafregister für Verstöße gegen Bestimmungen des Verkehrsrechts bzw. andere Verwaltungsübertretungen. Dadurch war es den Strafbehörden sowie den

²¹ Sebastian Kurz



Landesverwaltungsgerichten grundsätzlich nicht möglich,²² offene Geldforderungen oder Freiheitsstrafen außerhalb der eigenen Zuständigkeitsbereiche²³ zentral abzufragen sowie Wiederholungstäterinnen und –täter als solche zu identifizieren. In jenen Fällen, wo der Tatbestands- bzw. Strafkatalog einen Strafrahmen vorsah, konnte damit kein entsprechend höheres Strafausmaß festgesetzt werden.

Nach der von den Strafbehörden gegenüber dem RH zum Ausdruck gebrachten Ansicht würde die Implementierung eines bundesweit abrufbaren Verwaltungsstrafregisters das Verwaltungshandeln vereinfachen. Vor allem könnten dadurch die Strafvollziehung und spezialpräventive Maßnahmen gegenüber Wiederholungstäterinnen und –tätern wirksamer durchgesetzt werden.

Während ein zentrales, bundesweit abrufbares Verwaltungsstrafregister noch fehlte, war zur Zeit der Geburungsüberprüfung ein zentrales, bundesweit abrufbares Führerscheinregister (§ 16 Abs. 1 FSG) bei der Bundesrechenzentrum GmbH eingerichtet. Dieses Register enthielt beispielsweise die für die Entziehung der Lenkberechtigung maßgeblichen Vormerkdelikte (siehe [TZ 12](#)). Die inhaltliche Führung und Aktualisierung des Registers oblag dem Verkehrsministerium.

- 10.2 Der RH wies kritisch darauf hin, dass zur Zeit der Geburungsüberprüfung kein zentrales, bundesweit abrufbares Verwaltungsstrafregister – ähnlich dem bereits bestehenden Führerscheinregister – eingerichtet war. Den Strafbehörden war es demnach kaum möglich, eventuell offene Geldforderungen oder Freiheitsstrafen zu erkennen sowie bei der Bemessung der Strafhöhe zwischen Ersttäterinnen und –tätern sowie Wiederholungstäterinnen und –tätern zu differenzieren, um das angemessene Strafausmaß festzulegen.

Der RH empfahl dem Innenministerium sowie den Ländern Niederösterreich und Oberösterreich, im Zuge von Verwaltungsreformbestrebungen die Einrichtung eines bundesweit abrufbaren Verwaltungsstrafregisters zu thematisieren, um damit ein effektiveres Verwaltungshandeln zu erreichen. Insbesondere könnte bei Wiederholungstäterinnen und –tätern die Anzahl der Vordelikte bei der Bemessung der Strafhöhe miteinbezogen werden, um damit die präventive Wirkung zu erhöhen.

- 10.3 (1) Laut Stellungnahme des Innenministeriums seien entsprechende Vorschläge bereits 2017 in interministeriellen Arbeitsgruppen unter Beteiligung der Länder entwickelt und an das für die Logistik zuständige Ressort²⁴ übermittelt worden.

²² Eine Anfrage bei anderen Strafbehörden war grundsätzlich im Einzelfall möglich, jedoch mit einem hohen Verwaltungsaufwand verbunden, weil die Behörden schriftliche Anfragen stellen mussten und die Antworten ebenfalls in Schriftform erfolgten. Für die meisten Verfahren war dies viel zu zeit- und arbeitsaufwendig und stand in keinem Verhältnis zu dem allenfalls erzielbaren Erfolg.

²³ in der Regel die Grenzen der Bezirkshauptmannschaften bzw. der Magistrate der Statutarstädte

²⁴ Anmerkung des RH: Justizministerium



(2) Das Land Niederösterreich führte in seiner Stellungnahme aus, dass der Wunsch nach einem zentralen Verwaltungsstrafregister bereits seit Jahren bestehe und auch vom Land Niederösterreich unterstützt werde (zuletzt mit Schreiben der Abteilung Landesamtsdirektion/Recht vom 8. März 2018, LAD1–VD–10420/011–2018, an die Verbindungsstelle der Bundesländer, in dem eine möglichst rasche Umsetzung eines bereits vorliegenden Konzepts angeregt wurde).

(3) Das Land Oberösterreich verwies in seiner Stellungnahme auf seine Ausführungen zu TZ 7.

(Zweck–)Widmung von Strafgeldern

11.1

(1) Die Widmung der aufgrund von Verkehrsdelikten eingenommenen Strafgelder war in der Regel in den Materiengesetzen geregelt. Bestanden keine solchen Bestimmungen, wie beispielsweise im KFG. 1967, wurde die allgemeine Regel des § 15 VStG 1991 angewandt, welche die Geldstrafen entweder dem jeweiligen Bundesland für Zwecke der Sozialhilfe, sofern aber ein Sozialhilfeverband bestand, diesem Verband widmete. Sofern ein Bundesgesetz im Wirkungsbereich einer Landespolizeidirektion vollzogen wurde, flossen die Geldstrafen gemäß § 15 VStG 1991 dem Bund zu.

(2) Im Bereich der StVO 1960 gingen in der Regel 80 % der Strafgeldeinnahmen an den jeweiligen Straßenerhalter und 20 % an jene Gebietskörperschaft, die den Aufwand für die Organe der Bundespolizei trug.

Eine Regelung der StVO 1960²⁵ sah eine Ausnahme der Widmung der Strafgeldanteile an den Straßenerhalter vor, wenn diese auf den – vom Bund an die Länder übertragenen – Bundesstraßen (Landesstraßen B) eingehoben wurden. Die Strafgeldanteile flossen diesfalls nicht den Ländern als Straßenerhalter, sondern dem Bund (Verkehrministerium) zu. Zudem wurde die sonst übliche Widmungssystematik – Strafgelder waren für die Erhaltung der Straßen bzw. für die Errichtung oder Setzung von Maßnahmen für die Verkehrssicherheit zu verwenden – nicht angewandt.

Als Ausgleich für den Mehraufwand aufgrund der Übertragung der Bundesstraßen erhielten die Länder gesetzlich²⁶ festgelegte und pauschalierte Zweckzuschüsse. Diese wurden mit dem Jahr 2008 in Ertragsanteile umgewandelt und im Rahmen des Finanzausgleichs den Ländern jährlich überwiesen. Nach Angaben des Finanzministeriums sollte damit den Ländern größere Entscheidungsfreiheit bei der Finanzierung ihrer Aufgaben eingeräumt werden.

²⁵ § 100 Abs. 7 StVO 1960

²⁶ Zweckzuschussgesetz 2001, BGBl. 691/1988 i.d.g.F.



Inwieweit sich die Höhe der Zweckzuschüsse seit der 2008 erfolgten Umwandlung in Ertragsanteile verändert und entwickelt hatte, konnten weder die Länder noch das Finanzministerium aufgrund fehlender Vergleichsrechnungen beantworten.

Tabelle 5: (Zweck-)Widmung von Strafgeldern

Materien-gesetz	Widmungsempfänger	Zweckwidmung	wesentliche Bestimmungen
StVO 1960	<ul style="list-style-type: none"> 100 % oder 80 % Straßenerhalter, wenn Organe der Bundespolizei die Verwaltungs-übertretung wahrgenommen haben: 20 % an jene Gebietskörperschaft¹, die den Aufwand für die Organe der Bundespolizei trägt; Ausnahme: 100 % an Gemeinden unter 10.000 Einwohnern² als Straßenerhalter 	<ul style="list-style-type: none"> Erhaltung der Straße Einrichtungen und Maßnahmen für die Verkehrssicherheit 	§ 100 Abs. 7 bis 10 StVO 1960
KFG. 1967	<ul style="list-style-type: none"> Sozialhilfeverbände Land für Sozialhilfe Bund 	<ul style="list-style-type: none"> Zweckwidmung des VStG 1991 wird angewandt; keine eigenen Widmungsregeln 	§ 15 VStG 1991
FSG	<ul style="list-style-type: none"> Gebietskörperschaft, die Aufwand der Behörde zu tragen hat, die Strafverfahren erster Instanz führt 	<ul style="list-style-type: none"> Vollziehung Führerschein-gesetz 	§ 37 Abs. 8 FSG
BStMG 2002	<ul style="list-style-type: none"> 80 % ASFINAG; 60 % ASFINAG und 20 % an jene Gebietskörperschaft, die den Aufwand für die Organe der Bundespolizei trägt, wenn Organe der Bundespolizei die Verwaltungs-übertretung wahrgenommen haben sowie 20 % an jene Gebietskörperschaft, die Strafverfahren erster Instanz führt 	<ul style="list-style-type: none"> keine weitere Widmung 	§ 24 BStMG
IG-L	<ul style="list-style-type: none"> 100 % an jene Gebietskörperschaft, die Aufwand der Behörde zu tragen hat, die Geldstrafe verhängt 	<ul style="list-style-type: none"> keine weitere Widmung 	§ 30 Abs. 2 IG-L
VStG 1991	<ul style="list-style-type: none"> Sozialhilfeverbände Land für Sozialhilfe Bund 	<ul style="list-style-type: none"> keine weitere Widmung 	§ 15 VStG 1991
GütbefG	<ul style="list-style-type: none"> 30 % Gebietskörperschaft, die Strafverfahren erster Instanz führt 70 % Verkehrssicherheitsfonds 	<ul style="list-style-type: none"> keine weitere Widmung 	§ 23 Abs. 6 GütbefG
TTG 2007	<ul style="list-style-type: none"> 100 % jenem Bundesland, in welchem die Strafe verhängt wird wenn Organe der Bundespolizei die Verwaltungsübertretung wahrgenommen haben: 20 % an jene Gebietskörperschaft, die den Aufwand für die Organe der Bundespolizei trägt 	<ul style="list-style-type: none"> Überwachung der Tiertransporte Ausbildung und Schulung der Organe (z.B. Tierärzte) zum Zweck der Vollziehung des Bundesgesetzes 	§ 22 TTG 2007

BStMG 2002 = Bundesstraßen-Mautgesetz

FSG = Führerschein-gesetz

GütbefG = Güterbeförderungsgesetz 1995

IG-L = Immissionsschutzgesetz-Luft

KFG. 1967 = Kraftfahrgesetz 1967

StVO 1960 = Straßenverkehrsordnung 1960

TTG 2007 = Tiertransportgesetz 2007

VStG 1991 = Verwaltungsstrafgesetz 1991

¹ Gebietskörperschaften sind entweder der Bund, die Bundesländer oder Gemeinden.

² Auf veränderten Bundesstraßen hob der Gesetzgeber die Zweckwidmung auf und es sind diese Strafgelder dem Bund (und nicht dem Land als Straßenerhalter) zu überweisen.

Quelle: RH



(3) Der RH hatte in seinem Bericht „Veränderung der Bundesstraßen“ (Reihe Bund 2014/3, TZ 6) dem Verkehrsministerium und dem Finanzministerium empfohlen, unter dem Gesichtspunkt der Verwaltungsvereinfachung nach Übertragung der Bundesstraßen (Landesstraßen B) nunmehr auch eine Übertragung der Vereinnahmung der betreffenden Strafgelder auf die Länder zu prüfen. Gleichzeitig wären die Ertragsanteile in Höhe dieser Strafgelder zu reduzieren.

Laut Auskunft des Finanzministeriums gegenüber dem RH habe es die Verwaltungsvereinfachung in den Finanzausgleichsverhandlungen 2016 vorgeschlagen und das Innenministerium um eine Stellungnahme ersucht. Nach Ansicht des Innenministeriums war eine Verwaltungsvereinfachung nicht gegeben, weil die Vereinfachung lediglich in der Reduzierung der Auswahl eines Straßenerhalters bei der Anzeigenerfassung liege. Dazu gab das Innenministerium laut dem Finanzministerium an, dass die Organe der Bundespolizei kein Einsparungspotenzial erkannten, weil sie für die Auswahl des Widmungsempfängers jedenfalls eine Zuordnung hinsichtlich des Orts der Verwaltungsübertretung treffen müssten.

11.2 Der RH wies kritisch darauf hin, dass die Ausnahmeregelung hinsichtlich der Strafgeldwidmung auf veränderten Bundesstraßen (Landesstraßen B) von der sonst gängigen Widmungssystematik im Regelungsbereich der StVO 1960 abwich. Zudem war die Zuweisung der Ertragsanteile vom tatsächlichen Strafgeldaufkommen abgekoppelt. Mangels geeigneter Vergleichsrechnung konnten weder das Finanzministerium noch die Länder darstellen, ob und wie die aktuelle Regelung der ursprünglichen Intention eines Ausgleichs für die Strafgeldanteile auf veränderten Bundesstraßen (Landesstraßen B) entsprach.

Der RH empfahl dem Finanzministerium und dem Verkehrsministerium, für den Bereich veränderte Bundesstraßen (Landesstraßen B) die Übertragung der gemäß § 100 Abs. 7 StVO 1960 dem Straßenerhalter zustehenden Strafgeldanteile auf die Länder zu prüfen, um damit eine Vereinheitlichung der Widmungssystematik zu erreichen und die Zahlungshöhe wieder mit dem tatsächlichen Strafgeldaufkommen zu verknüpfen. Im Gegenzug wären – wie vom RH bereits in seinem Bericht „Veränderung der Bundesstraßen“ (Reihe Bund 2014/3, TZ 6) empfohlen – die Ertragsanteile der Länder in Höhe dieser Strafgelder zu reduzieren.

11.3 (1) Laut Stellungnahme des Finanzministeriums habe es – wie in der Stellungnahme zum RH-Bericht „Veränderung der Bundesstraßen“ in Aussicht gestellt – den Vorschlag eines Abtauschs Strafgelder gegen Ertragsanteile in die Finanzausgleichsverhandlungen eingebracht. In der Arbeitsgruppe „Transfers“ habe das Finanzministerium auf die Anregung des RH hingewiesen, die Strafgelder gegen Ertragsanteile abzutauschen, und eine Diskussion dieser Anregung vorgeschlagen. Motiv für das Finanzministerium sei dabei gewesen, ein allfälliges Vereinfachungspotenzial zu heben.



Im Ergebnis habe sich aber gezeigt, dass eine Änderung der Rechtslage letztlich doch keine administrative Vereinfachung mit sich gebracht hätte:

- Eine Änderung der Zuordnung der Strafgeldeinnahmen bringe keine Verwaltungsvereinfachung mit sich, weil das Exekutivorgan jedenfalls eine Zuordnung treffen müsse. Dass die StVO 1960 (minimal) hätte vereinfacht werden können, hätte für sich alleine keine Einsparung gebracht.
- Den Vorschlag des Finanzministeriums, die Anregung des RH zu prüfen, hätten die Länder zu einer Forderung nach Mehreinnahmen (Übertragung der Strafgelder ohne Abtausch gegen Ertragsanteile) genutzt. Demgegenüber hätten die Länder keine Hinweise auf irgendein Potenzial für eine diesbezügliche Verwaltungsvereinfachung vorgebracht.
- Der Anregung des RH zur Diskussion in den Finanzausgleichsverhandlungen sei somit nachgekommen worden, letztlich sei aber in der Vereinbarung über den Finanzausgleich ab 2017 und in den entsprechenden Bundesgesetzen keine Änderung der Bestimmungen über die Zuordnung der Strafeinnahmen auf „Landesstraßen B“ vorgenommen worden.

Aus Sicht des Finanzministeriums sei daher die im Jahr 2002 getroffene Regelung als zweckmäßig anzusehen und die Diskussion über die Zuordnung der Strafeinnahmen bis auf Weiteres erledigt.

Zu den vom RH erwähnten fehlenden Vergleichsrechnungen merkte das Finanzministerium an, dass mit dem Finanzausgleichsgesetz die meisten Finanzzuweisungen und Zweckzuschüsse des Bundes an die Länder und Gemeinden, auch diejenigen für die Finanzierung von Straßen, in Ertragsanteile ohne Zweckbindung umgewandelt wurden. Diese Reform bedeute nicht nur eine wesentliche Vereinfachung des Finanzausgleichsgesetzes, sondern auch einen wichtigen Beitrag für die Zusammenführung von Aufgaben- und Ausgabenverantwortung (so auch die Erläuterungen zur Regierungsvorlage zum Finanzausgleichsgesetz 2008, BfG 289 XXIII. GP). Eine Parallelrechnung mit einer Aufteilung der Ertragsanteile auf die einzelnen seinerzeitigen Transfers widerspreche den Zielen dieser Strukturreform. Das Finanzministerium könne auch keinen Zusammenhang zwischen einer fiktiven Entwicklung von abgeschafften Zweckzuschüssen und der Verwendung von Strafgeldern, die kein Teil dieser Zweckzuschüsse sind, erkennen. Aus Sicht des Finanzministeriums gebe es – wie bereits anlässlich der Gespräche mit dem RH im März 2018 erwähnt – keinen Erkenntniswert aus fiktiven Berechnungen, was gewesen wäre, wenn das Verhandlungsergebnis in diesen oder in jenen Punkten anders gewesen wäre.

Zur Abkoppelung der Ertragsanteile vom tatsächlichen Strafgeldaufkommen habe es keine ursprüngliche Intention für einen Ausgleich für die Strafgeldanteile gegeben, denn diese seien schon vor der Veränderung dem Bund zugeflossen. Einen Ausgleich – zum Beispiel in Form einer Verringerung der Zweckzuschüsse oder der



Ertragsanteile – hätte es nur dann geben müssen, wenn auch die Einnahmen aus Strafgeldern dem Land übertragen worden wären. Das Finanzministerium habe daher keine Berechnungen angestellt, wie hoch die Zweckzuschüsse seit dem Jahr 2002 bzw. in weiterer Folge die Ertragsanteile gewesen wären, hätte der Gesetzgeber im Jahr 2002 vorgesehen, dass die Strafgelder nicht mehr dem Bund, sondern den Ländern zufließen.

Zudem habe der Finanzausgleichsgesetzgeber bei der Verteilung der Ertragsanteile gemäß § 4 Finanz-Verfassungsgesetz 1948 einen weiten rechtspolitischen Gestaltungsspielraum eingeräumt. Das Finanzministerium könne auch nicht erkennen, dass eine Berücksichtigung von Strafgeldaufkommen, auch wenn diese in anderen Fällen den Ländern zufließen, bei der Verteilung der Ertragsanteile der Länder aus finanzverfassungsrechtlicher oder finanzausgleichsrechtlicher Sicht geboten wäre.

(2) Laut Stellungnahme des Verkehrsministeriums müsse bei einer Zuordnung der Strafgeldeinnahmen an die Länder und gleichzeitiger Berücksichtigung im Finanzausgleichsgesetz (Abzug in Höhe der Strafgeldeinnahmen) eine jährliche Anpassung des Finanzausgleichsgesetzes in diesem Punkt erfolgen. Im Rahmen der „Verlängerung der Bundesstraßen“ hätten die Länder die Übertragung der Strafgelder zugunsten eines fixen Durchschnittsbetrags abgelehnt. Insofern wäre bei geänderter Regelung auch dieser Durchschnittsbetrag von den Zahlungen laut Finanzausgleichsgesetz in Abzug zu bringen.

11.4 Wenngleich der RH die in den Stellungnahmen skizzierten Engpässe bei der administrativen Vereinfachung nicht verkannte und insofern die Argumente des Finanzministeriums und des Verkehrsministeriums nachvollziehen konnte, erachtete er die Widmungssystematik im Regelungsbereich der StVO 1960, derzufolge anteilige Strafgeldbeträge dem zuständigen Straßenerhalter zukommen, für durchbrochen, weil die Zuweisung der Ertragsanteile vom tatsächlichen Strafgeldaufkommen auf „Landesstraßen B“ abgekoppelt ist. Für den Fall einer Änderung der Rahmenbedingungen für die Gestaltung des Finanzausgleichs hielt der RH deshalb seine Empfehlung aufrecht, zumal der Straßenerhalter der Landesstraßen B nicht mehr der Bund ist.

Rechtsfolgen bei Verkehrsunfällen mit Sachschäden

12.1 (1) Die Straßenverkehrsordnung 1960 legte in § 99 Abs. 6 lit. a fest, dass keine Verwaltungsübertretung vorliegt, wenn durch die Tat lediglich Sachschaden entstanden ist, sich die Personen, deren Verhalten im ursächlichen Zusammenhang mit dem Unfall stehen, einander ihren Namen und Anschrift nachgewiesen haben und keine ein Fahrzeug lenkende und am Unfall beteiligte Person unter Alkoholeinfluss stand.



Die Bestimmung nahm somit – außer bei Alkoholdelikten – alle Verstöße gegen Verkehrsverwaltungsvorschriften aus dem Strafbereich der Straßenverkehrsordnung 1960 aus. So blieben durch diese Regelung das Nichtbeachten einer Stopptafel oder eines roten Lichtzeichens, das Fahren entgegen der Fahrtrichtung auf der Autobahn, aber auch das Lenken ohne Lenkberechtigung de facto sanktionslos.

(2) Demgegenüber regelte das Führerscheingesetz im § 30 a ein Vormerkssystem, das verschiedene Delikte bzw. Deliktsgruppen bestimmte, die zu einer Vormerkung im Führerscheinregister führten.²⁷ Darüber hinaus sah das Führerscheingesetz²⁸ den Entzug der Lenkberechtigung insbesondere dann vor, wenn die Verkehrszuverlässigkeit nicht mehr gegeben war.

So zog die Missachtung einer Stopptafel bzw. eines roten Lichtzeichens oder das Lenken unter Alkoholeinfluss²⁹ eine Vormerkung im Führerscheinregister nach sich (sogenannte Vormerkdelikte). Eine Verkehrsunzuverlässigkeit lag etwa dann vor, wenn durch die Übertretung von Verkehrsvorschriften ein Verhalten gesetzt worden war, das an sich geeignet war, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen.³⁰

Das Vormerkssystem qualifizierte drei Vormerkungen innerhalb von drei Jahren³¹ als Verkehrsunzuverlässigkeit und hatte ebenso den Entzug der Lenkberechtigung zur Folge.

- 12.2 Der RH wies kritisch auf das Spannungsfeld hin, wonach identische Verkehrsdelikte unterschiedliche Rechtsfolgen nach sich zogen. Hatte die Verwaltungsübertretung einen Sachschaden, aber keinen Personenschaden zur Folge und hielten die an der Tat Beteiligten die Voraussetzungen der Bestimmung der Straßenverkehrsordnung 1960 ein, lag ex lege keine Verwaltungsübertretung vor. Damit blieben dieselben Delikte, die unter gewöhnlichen Umständen (etwa bei aktivem Einschreiten der Organe der öffentlichen Aufsicht) eine Vormerkung im Führerscheinregister oder gar einen Entzug der Lenkberechtigung nach sich zogen, sanktionslos.

²⁷ Dies erfolgte unabhängig von den Folgen (z.B. Verwaltungsstrafverfahren) der als Vormerkung qualifizierten Verwaltungsübertretung.

²⁸ § 24 i.V.m. § 3 Abs. 1 Z 2 bis 4 FSG

²⁹ bei einem Alkoholgehalt des Blutes von mindestens 0,5 g/l und weniger als 0,8 g/l bzw. einem Alkoholgehalt der Atemluft von mindestens 0,25 mg/l und weniger als 0,4 mg/l

³⁰ Beispiele für besonders gefährlich herbeigeführte Verhältnisse: erhebliche Überschreitungen der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit vor Schulen, Kindergärten oder Schutzwegen, Übertreten von Überholverboten bei besonders schlechten Sichtverhältnissen

³¹ Die erste Vormerkung bewirkte, dass innerhalb eines Zeitrahmens von zwei Jahren kein weiteres Vormerkdelikt begangen werden durfte, um die Rechtsfolgen (Nachschulung etc., aber noch kein Entzug der Lenkberechtigung) nicht eintreten zu lassen. Bei Begehung eines zweiten Vormerkdeliktes innerhalb dieser zwei Jahre verlängerte sich der Zeitraum auf drei Jahre.



Der RH sah darin eine Ungleichbehandlung, die vor allem bei vormerkpflichtigen bzw. mit dem Entzug der Lenkberechtigung zu ahndenden Verkehrsdelikten bedenklich erschien.

Der RH empfahl dem Verkehrsministerium, – zumindest bei Vormerkdelikten – auf eine Vereinheitlichung der Rechtsfolgen hinzuwirken. Dabei wäre klarzustellen, dass die Ausnahmeregelung des § 99 Abs. 6 lit. a StVO 1960 – neben den bereits ausgenommenen Alkoholdelikten – zumindest auch bei allen anderen vormerkpflichtigen bzw. mit dem Entzug der Lenkberechtigung zu ahndenden Verkehrsdelikten keine Anwendung mehr findet.

- 12.3 Laut Stellungnahme des Verkehrsministeriums seien noch niemals Probleme mit § 99 Abs. 6 lit. a StVO 1960 im Hinblick auf das Vormerkssystem oder das System des Führerscheinentzugs an die zuständige Fachabteilung im Verkehrsministerium herangetragen worden. Die Darstellung des RH, wonach durch diese Bestimmung Delikte, die zum Teil Vormerkdelikte darstellen, schlechthin von der Strafbarkeit ausgenommen wären, sei unrichtig bzw. irreführend. Der Ausnahmetatbestand gemäß § 99 Abs. 6 lit. a StVO 1960 komme nur zum Tragen, wenn eine Übertretung der StVO 1960 zu einem Unfall mit ausschließlichem Sachschaden geführt hat und die Unfallbeteiligten einander ihre Identität nachgewiesen haben. Auf diese Weise solle ein Anreiz geschaffen werden, in solchen Fällen keine Fahrerflucht zu begehen. Der Rechtsfrieden werde vom Gesetzgeber hier höher bewertet als der Strafanspruch des Staates. Bei „puren“ Übertretungen der StVO 1960 oder wenn es zu einem Unfall mit Personenschaden gekommen ist, greife dieses „Privileg“ nicht.

Eine Ausnahme aller Übertretungen, die zu einem Führerscheinentzug führen können, aus dem „Privileg“ erscheine schwer machbar, weil ein Entzug nicht jedenfalls an die Begehung einer konkreten Übertretung geknüpft sei und es auch keine gesetzliche Bestimmung gebe, die alle Verkehrsdelikte aufliste, die zu einem Führerscheinentzug führen würden.

- 12.4 Der RH entgegnete dem Verkehrsministerium, keineswegs intendiert zu haben, Delikte gemäß StVO 1960, die zum Teil Vormerkdelikte darstellen, schlechthin von der Strafbarkeit auszunehmen. Er wies auch deshalb den Vorwurf der unrichtigen bzw. irreführenden Darstellung mit Nachdruck zurück, weil er vielmehr ausdrücklich darauf hinwies, dass diese Delikte nur dann keiner weiteren Verfolgung unterliegen, wenn der Ausnahmetatbestand gemäß § 99 Abs. 6 lit. a StVO 1960 zur Anwendung gelangt. Dies führt dazu, dass ein und dasselbe Delikt unterschiedliche Rechtsfolgen auslösen kann. So führt beispielsweise das Überfahren einer Stopptafel, das etwa einen Zusammenstoß mit einem weiteren Kraftfahrzeug, jedoch keinen Personenschaden bewirkt, bei Anwendung des Ausnahmetatbestands zu keiner Verwaltungsübertretung, während dasselbe Delikt – selbst ohne Behinderung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmerinnen und –teilnehmer – bei Wahrnehmung durch



Organe der Bundespolizei als Vormerkdelikt sanktioniert wird und bei entsprechend hoher Anzahl von Vormerkungen auch den vorübergehenden Entzug des Führerscheins bewirken kann.

Der RH stellte klar, dass seine Empfehlung auf die – im § 30a Abs. 2 Führerschein gesetz taxativ aufgezählten – Vormerkdelikte eingegrenzt war und er eben nicht empfohlen hatte, alle Übertretungen, die zu einem Führerscheinentzug führen können, aus der Anwendung des Ausnahmetatbestands gemäß § 99 Abs. 6 lit. a StVO 1960 auszuklammern. Der RH verblieb folglich bei seiner Empfehlung.

IT-Systeme zur Abwicklung von Verwaltungsstrafen

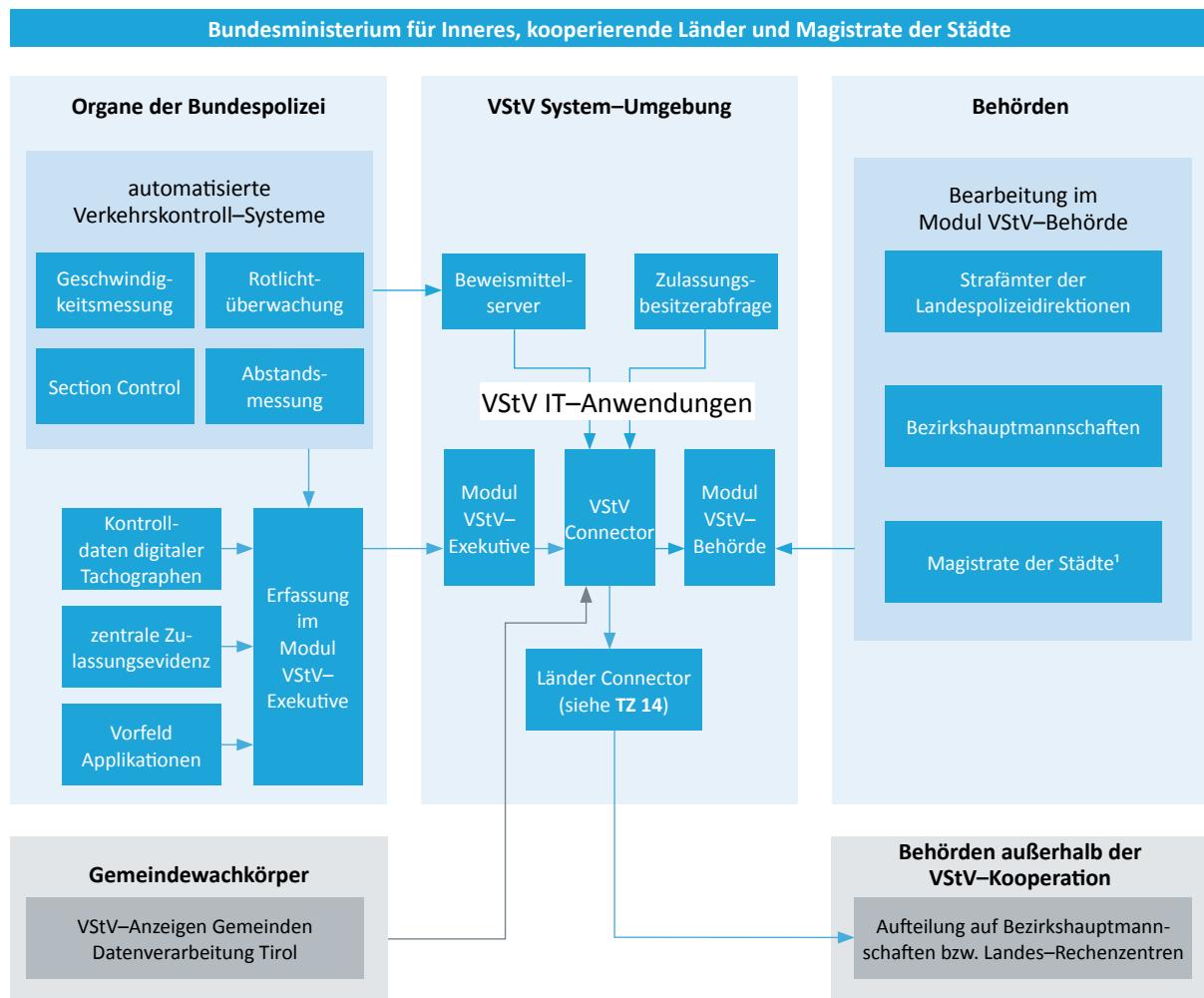
Verwaltungsstrafenprogramm des Bundes

- 13.1 (1) Das Innenministerium hatte ab 2012 ein Verwaltungsstrafenprogramm mit der Bezeichnung VStV³² entwickelt, das die vollständige elektronische Abwicklung von Verkehrsstrafen, von der Erfassung durch die Organe der Bundespolizei bis hin zur behördlichen Abwicklung, ermöglichte. Dieses umfasste zwei Module: jenes zur Erfassung der Verkehrsstrafen durch die Organe der Bundespolizei (VStV–Exekutive) und jenes zur (weiteren) Abwicklung der Verkehrsstrafen durch die zuständigen Verwaltungsstrafbehörden (VStV–Behörde).

Die folgende Abbildung gibt einen Überblick über die Funktionalitäten und die Schnittstellen des Verwaltungsstrafenprogramms VStV zur Erfassung und Abwicklung von Verkehrsstrafen.

³² Die Abkürzung VStV steht für Verwaltungsstrafverfahren.

Abbildung 4: Funktionalitäten und Schnittstellen des Verwaltungsstrafenprogramms VStV



VStV = Verwaltungsstrafenprogramm (neu)

¹ zur Zeit der Gebarungsüberprüfung nur Stadt Wien

Quellen: BMI; RH

Modul VStV-Exekutive

(2) Für die Organe der Bundespolizei stand zur Erfassung von Verkehrsübertretungen das Modul VStV-Exekutive zur Verfügung. Diese nahmen die Verkehrsübertretung zunächst im Rahmen der Amtshandlung handschriftlich auf und erfassten sie nach Rückkehr in die Dienststelle elektronisch nach. Danach erfolgte die elektronische Weiterleitung an die örtlich zuständige Strafbehörde.

(3) Die Messungen aus automatisierten Verkehrskontroll-Systemen wurden erst nach erfolgreicher Bild- und Videoauswertung durch Expertinnen und Experten der Landespolizeidirektionen in das Modul VStV-Exekutive übernommen. Übertretungen, die keine eindeutige Fahrzeugidentifikation zuließen (mehrere Fahrzeuge im Bild, Nummernschild unscharf) mussten verworfen werden. Die Bilder zu den Anzeigen



wurden auf einem durch das Innenministerium betriebenen Beweismittelserver abgelegt.

(4) Sonstige externe Daten konnten entweder direkt über Schnittstellen importiert werden (z.B. die Lenk- und Ruhezeiten bei elektronischen Tachographen im Schwerverkehr) oder mussten per USB-Stick bzw. mittels Scannens in VStV-Exekutive importiert werden (z.B. die Daten von Wiegeeinrichtungen und/oder der Vermessung des Lichtraumprofils von LKW).

(5) Eine Lösung zur mobilen, elektronischen Anzeigenerfassung am Tatort beschränkte sich auf den Einsatz von Laptops in ausgewählten Streifenfahrzeugen. Eine flächendeckende Lösung zur mobilen Anzeigenerfassung (z.B. mittels Mobiltelefons oder Tablets) war zur Zeit der Gebarungsüberprüfung nicht vorhanden. Die mit solchen mobilen Geräten ausgestatteten Organe der Bundespolizei konnten jedoch Abfragen in diversen Registern durchführen. Zu den häufig abgefragten Registern bzw. Datenbanken zählten:

- das Zentrale Melderegister,
- das Führerscheinregister,
- das internationale Zulassungsregister sowie
- das Strafregister.

Für das Innenministerium waren mobile Anwendungen zur Erfassung von Verkehrsdelikten überlegenswert, um diese direkt in das Modul VStV-Exekutive zu übertragen. Damit sollten Mehrfacheingaben von Daten vermieden und zugleich die Amtshandlungen vor Ort erleichtert werden. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung war die Realisierung einer mobilen Erfassung von Verkehrsdelikten noch offen.

Modul VStV-Behörde

(6) Für die Abwicklung bei den zuständigen Verwaltungsstrafbehörden entwickelte das Innenministerium ab 2012 in Zusammenarbeit mit – zur Zeit der Gebarungsüberprüfung – sechs Ländern³³ das Modul VStV-Behörde (siehe [TZ 15](#)). Die Verknüpfung der Daten zwischen den Modulen VStV-Exekutive und VStV-Behörde erfolgte über eine Schnittstelle, den sogenannten VStV-Connector.

(7) Das Innenministerium und das Land Oberösterreich erkannten noch einen Bedarf hinsichtlich der Weiterentwicklung des Moduls VStV-Behörde. Wesentliche Bereiche waren etwa zusätzliche Funktionalitäten zu den Verfahrensabläufen der Länder sowie

³³ Burgenland, Oberösterreich, Steiermark, Tirol, Vorarlberg und Wien



Schnittstellen zu den Haushaltsverrechnungsprogrammen von Bund und Ländern³⁴ und zum elektronischen Rechtsverkehr der Justiz.

(8) Das Innenministerium und die im Rahmen eines „VStV–Kooperationsprojekts“ kooperierenden Länder waren übereingekommen, auch den Magistraten der Städte – Wien war der Kooperation bereits beigetreten – das Modul VStV–Behörde zur Abwicklung ihrer Verwaltungsstrafen anzubieten. Aufgrund der benötigten Zusatzfunktionalitäten und der noch offenen Ausrollung des Moduls VStV–Behörde in den kooperierenden Ländern – bislang war das Modul VStV–Behörde lediglich im Land Burgenland flächendeckend verfügbar – war mit einer Einbindung der Magistrate erst mittelfristig zu rechnen.

(9) Gemeindewachkörper konnten ihre Anzeigen über eine eigene Anwendung (VStV–Anzeigen³⁵) in das Modul VStV–Behörde einbringen.

13.2 Der RH sah in der Umsetzung des Verwaltungsstrafenprogramms VStV mit seinen beiden Modulen VStV–Exekutive und VStV–Behörde eine geeignete Lösung zur zeitgemäßen Erfassung von Verkehrsdelikten und der Abwicklung von Verkehrsstrafverfahren. Weiters anerkannte er die Bemühungen des Innenministeriums und der teilnehmenden Länder, das Modul VStV–Behörde zu einer bundesweiten Anwendung zur Bearbeitung von Verwaltungsstrafen weiterzuentwickeln. Darüber hinaus erachtete er die Entscheidung, mittelfristig auch den Magistraten der Städte das Modul VStV–Behörde anzubieten, für zweckmäßig.

Der RH empfahl dem Innenministerium und dem Land Oberösterreich, die Entwicklung des Moduls VStV–Behörde weiterhin gemeinsam durchzuführen. Dabei wäre die Integration zusätzlicher, als notwendig erkannter Funktionen im Modul VStV–Behörde – auf der Grundlage von Kosten–Nutzen–Analysen – zu prüfen und insbesondere wären geeignete Schnittstellen zu den Haushaltsverrechnungssystemen des Bundes und der Länder sowie zum elektronischen Rechtsverkehr der Justiz zeitnah zu implementieren.

Überdies empfahl der RH dem Land Niederösterreich und dem Land Oberösterreich, die Magistrate der Städte bei der Einführung des Moduls VStV–Behörde zu unterstützen.

13.3 (1) Das Innenministerium führte in seiner Stellungnahme aus, dass seitens des VStV–Fachgremiums erforderliche Anpassungen laufend nach dem Kosten–Nutzen–

³⁴ Mangels geeigneter elektronischer Schnittstellen mussten beispielsweise Auswertungen (Summenlisten im Excel–Format) aus VStV–Behörde manuell in das Haushaltsverrechnungsprogramm des Bundes übertragen werden.

³⁵ Die Anwendung VStV–Anzeigen wurde von der Daten–Verarbeitung–Tirol GmbH betrieben und war nicht Gegenstand der Gebarungsüberprüfung. Die Anwendung konnte auch in den übrigen Bundesländern genutzt werden.



Prinzip analysiert und für die Umsetzung entsprechenden Paketen (inkl. Umsetzungspläne) zugeordnet würden. Für das Jahr 2019 plane das Innenministerium vorrangig, die VStV–Applikation an die Haushaltsverrechnung des Bundes (Applikation HV–SAP) anzubinden, um Medienbrüche zu reduzieren und die Effizienz sowie die Effektivität innerhalb der verwaltungspolizeilichen Abteilungen zu steigern.

(2) Laut Stellungnahme des Landes Oberösterreich sei das Modul VStV–Behörde von allen oberösterreichischen Systempartnern befürwortet worden. Das Land Oberösterreich werde die vom RH diesbezüglich angeregte Fortsetzung des Wegs weiter verfolgen. Derzeit befindet sich das Land Oberösterreich in der Phase der Einführung des Moduls VStV–Behörde in allen Bezirkshauptmannschaften. Eine weitere Optimierung werde nach dem flächendeckenden Einsatz in Oberösterreich fortgesetzt. Gespräche mit den Magistraten der oberösterreichischen Statutarstädte würden bereits seit August 2017 laufen. Die weitere Umsetzung der Empfehlung des RH werde geprüft.

Verwaltungsstrafenprogramme der Länder

14.1

Verwaltungsstrafenprogramm des Landes Niederösterreich

(1) Das Land Niederösterreich setzte ab dem Jahr 2006 ein selbst entwickeltes „Strafenprogramm“ zur Abwicklung von Verwaltungsstrafen³⁶ ein. Zum Zeitpunkt des Angebots des Innenministeriums zur Übernahme des Moduls VStV–Behörde im Jahr 2012 war das Strafenprogramm des Landes Niederösterreich weitgehend fertiggestellt. Angesichts der erst wenige Jahre in Verwendung stehenden Anwendung wies das Land Niederösterreich das Innenministerium darauf hin, dass eine Übernahme des Moduls VStV–Behörde erst mittelfristig infrage komme. Ebenso werde darauf geachtet, dass den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der niederösterreichischen Behörden ein zumindest funktional gleichwertiges Verwaltungsstrafenprogramm zur Verfügung gestellt werde. Auch wäre, vor einer allfälligen Übernahme, ein Vergleich der Entwicklungs– und Betriebskosten durchzuführen.

Der Betrieb und die Weiterentwicklung des Strafenprogramms hatten gegenüber einer bundesweiten Anwendung des Moduls VStV–Behörde für die Strafbehörden den Nachteil, dass beispielsweise Verfahrensabtretungen an bzw. Verfahrensübernahmen von Verwaltungsstrafbehörden außerhalb Niederösterreichs nur in Papierform erfolgen konnten. Die elektronische Anbindung an das bundesweit von den Organen der Bundespolizei verwendete Modul VStV–Exekutive erfolgte mithilfe eines sogenannten Länder Connectors (siehe Abbildung 4).

³⁶ Die davor eingesetzte Großrechner–Applikation hatte das Ende ihres Lebenszyklus erreicht. Eine alternative Anwendung, wie das ab 2012 vom Bundesministerium für Inneres entwickelte Verwaltungsstrafenprogramm VStV, stand noch nicht zur Verfügung. Nach Angaben des Landes Niederösterreich beliefen sich die Entwicklungskosten im Zeitraum 2006 bis 2017 auf rd. 560.000 EUR.



Durch den Einsatz des selbst entwickelten Strafenprogramms hatte das Land Niederösterreich dessen

- Weiterentwicklung,
- Erweiterung und Überarbeitung von Schnittstellen,
- allfällige Modifikationen im Fall gesetzlicher Neuregelungen,
- Wartung,
- Betrieb sowie dessen
- Kosten

eigenständig zu tragen.

Verwaltungsstrafenprogramm des Landes Oberösterreich

(2) Das Land Oberösterreich setzte ein für eine zeitgemäße Aufgabenerfüllung nur mehr bedingt geeignetes Verwaltungsstrafenprogramm³⁷ ein, das keine vollständige elektronische Erfassung und Bearbeitung von Verkehrsstrafen zuließ, weswegen parallel zum elektronischen Akt herkömmliche Papierakte zu führen waren. Aufgrund der als notwendig erachteten Modernisierung beschloss das Land Oberösterreich im Jahr 2014, das vom Innenministerium entwickelte Modul VStV–Behörde zu übernehmen, und unterzeichnete im Jahr 2015 eine entsprechende Kooperationsvereinbarung.

Das Land Oberösterreich plante ab November 2018 in der Bezirkshauptmannschaft Vöcklabruck einen Pilotbetrieb des Moduls VStV–Behörde. Nach einem erfolgreichen Pilotbetrieb und einer Evaluierung der Ergebnisse war die Ausrollung des Moduls VStV–Behörde auf alle Bezirkshauptmannschaften in Oberösterreich beabsichtigt.

14.2 Der RH wies auf die bereits ab 2006 durch das Land Niederösterreich begonnene Umsetzung eines Strafenprogramms zur vollständigen elektronischen Abwicklung von Verwaltungsstrafen hin. Er erachtete das Strafenprogramm des Landes Niederösterreich als grundsätzlich geeignet, die Verwaltungsstrafen vollständig elektronisch abzuwickeln. Ungeachtet der als positiv beurteilten Initiativen des Innenministeriums, eine möglichst bundesweite Anwendung des Moduls VStV–Behörde zu realisieren, war für den RH die Entscheidung des Landes Niederösterreich nachvollziehbar, wonach aufgrund des mittlerweile in das Strafenprogramm eingearbeiteten Verwaltungspersonals und der bereits getätigten Investitionen erst mittelfristig eine Ablöse in Erwägung gezogen werde.

Hinsichtlich des Landes Oberösterreich hob der RH die geplante Übernahme des Moduls VStV–Behörde positiv hervor.

³⁷ Programmbezeichnung: CICS–BH



Der RH empfahl dem Land Niederösterreich, mittelfristig (spätestens nach Amortisation bzw. vor der Entwicklung umfassender Funktionsänderungen bzw. –erweiterungen) eine Ablöse seines Strafenprogramms durch das Modul VStV–Behörde in Erwägung zu ziehen, um in einer gemeinsamen bundesweiten Kooperation

- die Weiterentwicklung,
- die Erweiterung und Überarbeitung von Schnittstellen,
- die Umsetzung gesetzlicher Neuregelungen,
- die Wartung sowie
- den Betrieb

fortzuführen und die Betriebs– und Entwicklungskosten durch den Bund und die kooperierenden Länder gemeinsam zu tragen.

Der RH empfahl dem Land Oberösterreich, die Ausrollung des Moduls VStV–Behörde auf alle Bezirkshauptmannschaften – unter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte – ehestmöglich umzusetzen.

14.3 (1) Laut Stellungnahme des Landes Niederösterreich werde der Empfehlung des RH hinsichtlich einer mittelfristigen Ablöse des Strafenprogramms durch das Modul VStV–Behörde entsprochen werden.

(2) Das Land Oberösterreich verwies in seiner Stellungnahme auf seine Ausführungen zu TZ 13.

Bundesweite Kooperationen bei der Abwicklung von Verwaltungsstrafen

15.1 (1) Da aus Sicht der Strafbehörden – insbesondere bei Verkehrsstrafen – eine optimierte Abwicklung von Verwaltungsstrafverfahren von zentraler Bedeutung war, richteten die Länder bereits im Jahr 2002 unter Einbeziehung des Innenministeriums und der ASFINAG ein „VStV–Koordinationsteam“ zur Verbesserung der bundesweiten Koordination ein. Die Abarbeitung der einzelnen Themen, wie etwa die Schnittstellen–Definition und die Vereinheitlichung von Dokumentenvorlagen, erfolgte in Arbeitsgruppen. Ansprechpartner waren – je nach Themenstellung – u.a. das Finanzministerium, die Finanzpolizei, das Bundesrechenzentrum sowie die Gemeinden.

(2) Aufbauend auf die im VStV–Koordinationsteam gewonnenen Erfahrungen bot das Innenministerium den Ländern im Jahr 2012 an, das in Entwicklung befindliche Modul VStV–Behörde – gegen Kostenbeteiligungen – gemeinsam im Rahmen eines „VStV–Kooperationsprojekts“ weiterzuentwickeln, um einen bundesweiten Einsatz



zu ermöglichen. Zwischen 2015 und 2017 unterzeichneten sechs Bundesländer eine Vereinbarung zum Beitritt zum „VStV–Kooperationsprojekt“. Auch den Magistraten der Städte stellte das Innenministerium in Aussicht, der Kooperation beizutreten.

Tabelle 6: Übersicht Beitritt der Länder zum „VStV–Kooperationsprojekt“

Land	Kooperation schriftlich beigetreten am	Pilotbetrieb (geplant) ab	Vollbetrieb (geplant) ab	Pilotorganisation
Burgenland	17. Dezember 2015	abgeschlossen	2014	Vollbetrieb
Oberösterreich	19. November 2015	November 2018	Anfang 2019	Bezirkshauptmannschaft Vöcklabruck
Steiermark	21. Dezember 2015	September 2018	Anfang 2019	Bezirkshauptmannschaft Südoststeiermark
Tirol	5. Dezember 2017	Anfang 2019	Anfang 2020	Bezirkshauptmannschaft Kufstein
Vorarlberg	5. November 2015	Oktober 2018	Anfang 2019	Bezirkshauptmannschaft Bludenz
Wien	9. November 2015	Juni 2018	offen	Magistratsabteilung 67

Quellen: BMI; RH

(3) Zur Umsetzung des „VStV–Kooperationsprojekts“ installierte ein Managementgremium unter dem Vorsitz des Innenministeriums eine Projektorganisation, die möglichst alle Aspekte der Verwaltungsstrafenabwicklung berücksichtigte und in verschiedenen Arbeitsgruppen abarbeitete.

Zur Entscheidungsfindung waren zwei Expertengruppen eingerichtet. Das Kernteam VStV–Implementierung befasste sich in Arbeitsgruppen mit Themen, die alle Beteiligten betrafen. Das Koordinationsteam Länderprojekte bearbeitete insbesondere Anforderungen der Länder.

(4) Die nachstehende Abbildung gibt einen Überblick über die Projektstrukturen innerhalb des „VStV–Kooperationsprojekts“.



Abbildung 5: Projektorganisation „VStV–Kooperationsprojekt“



VStV = Verwaltungsstrafenprogramm (neu)

Quellen: BMI; RH

(5) Eine besondere Rolle kam dem Fachgremium zu, dessen Vorsitzenden die Länder bestimmten. Das Fachgremium hatte alle Anforderungen der einzelnen Kooperationspartner zu sammeln, abzustimmen und in einem ersten Schritt grob zu spezifizieren.

Im Anschluss an die Grobspezifikation folgte eine gemeinsame Detailspezifikation, welche die Grundlagen und Vorgaben für die technische Umsetzung darstellte. Bei Unstimmigkeiten war durch den Vorsitzenden des Fachgremiums eine Abstimmung durchzuführen. Die Ergebnisse des Fachgremiums wurden mittels Anträgen dem Managementgremium zur Entscheidung vorgelegt.



(6) Mit dem „VStV–Kooperationsprojekt“ verfolgten die Kooperationspartner zwei wesentliche Ziele:

- Kosteneffizienz durch einheitliches Softwareprodukt und
- Kostenteilung durch gemeinsame Wartung und Weiterentwicklung.

Darüber hinaus sollten durch den kooperativen Ansatz und den gemeinsamen Einsatz des Moduls VStV–Behörde

- die technische Weiterentwicklung,
- die Erweiterung und Überarbeitung von Schnittstellen,
- die Umsetzung gesetzlicher Neuregelungen,
- die Wartung,
- der Betrieb,
- die Entwicklung von Dokumenten,
- die Weiterentwicklung der Abläufe,
- die einheitliche Aktualisierung der Straf– und Tatbestandskataloge,
- die Umsetzung von Haushaltsrechtsreformen,
- die einheitliche Darstellung und Erfassung von Daten sowie
- die Kosten

durch das Innenministerium und die kooperierenden Länder gemeinsam getragen werden.

Die von den Arbeitsgruppen bearbeiteten Themen waren grundsätzlich auf alle Verwaltungsstrafen bezogen und gingen damit über den vom RH überprüften Themenschwerpunkt Verkehrsstrafen hinaus.

15.2 Der RH sah in dem von Innenministerium und Ländern gemeinsam gestalteten „VStV–Kooperationsprojekt“ zur IT–gestützten Administration von Verwaltungsstrafen einen zweckmäßigen und innovativen Ansatz zur verwaltungsübergreifenden Entwicklung von IT–Projekten. Darüber hinaus war die Aufteilung der verschiedenen Aufgaben auf Arbeitsgruppen und die damit einhergehende Lastenverteilung auf Bund und Länder positiv hervorzuheben.

Der RH empfahl dem Innenministerium und dem Land Oberösterreich, das „VStV–Kooperationsprojekt“ mit dem mittelfristigen Ziel einer bundesweiten Ausrollung weiterzuentwickeln. Jene Länder, die das Modul VStV–Behörde bislang noch nicht einsetzen, wären von den Vorteilen einer bundesweiten Lösung zu überzeugen.



Der RH empfahl dem Land Niederösterreich, fachlich dem „VStV–Kooperationsprojekt“ beizutreten, um die für Niederösterreich notwendigen Funktionalitäten bzw. Abläufe – ungeachtet einer allenfalls erst zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehenen Ablöse des aktuell verwendeten Strafenprogramms – rechtzeitig im Modul VStV–Behörde einbringen zu können.

- 15.3 (1) Laut Stellungnahme des Innenministeriums sei das VStV–Management weiterhin bestrebt, die Ländervertreter von den Vorteilen einer bundesweiten Lösung zu überzeugen. Innerhalb des VStV–Koordinationsteams sei von den Vertretern der Länder Salzburg und Kärnten ein Umstieg auf das Modul VStV–Behörde in Aussicht gestellt worden.
- (2) Das Land Oberösterreich wertete in seiner Stellungnahme eine österreichweite Ausrollung des Programms positiv. Weiters werde die Umsetzung der Empfehlung des RH geprüft.

Kosten der eingesetzten IT–Systeme

16.1 Entwicklungskosten

(1) Das Innenministerium konzipierte bei der Entwicklung des IT–gestützten Verwaltungsstrafenprogramms VStV auch die Verwendung durch die Verwaltungsstrafbehörden der Länder mit. Hinsichtlich der Kostentragung der Systementwicklung wurde nach drei Varianten der Kostentragung differenziert:

- Die eigenen Entwicklungskosten bis zur Inbetriebnahme im Jahr 2014 innerhalb des Innenministeriums: Diese betrugen 2,48 Mio. EUR und sollten zur Hälfte vom Innenministerium und zur anderen Hälfte von den Ländern (zwischen den Ländern aufgeteilt nach dem Bevölkerungsschlüssel) getragen werden, wobei das Innenministerium den Anteil der Länder, welche das Verwaltungsstrafenprogramm VStV noch nicht übernommen hatten, vorfinanzierte.
- Gemeinsame Entwicklungskosten, die innerhalb des „VStV–Kooperationsprojekts“ als gemeinsam zu tragende Entwicklungen beschlossen wurden und vom Innenministerium und den Ländern gemeinsam zu tragen waren: Bis zum 21. März 2018 fielen 2,53 Mio. EUR an, wovon 1,10 Mio. EUR auf das Innenministerium entfielen.
- Entwicklungskosten, die nur einem oder mehreren Nutzern dienten und nur von diesem bzw. diesen zu tragen waren: Bei den Ländern entstanden 2015 bis 2017 Kosten in Höhe von 1,52 Mio. EUR, wovon der Großteil auf die Stadt Wien entfiel, die als größte Stadt und Verwaltungsstrafbehörde (Magistrat) aufgrund der hohen Fallzahlen besondere Anforderungen an das System stellte.



Betriebskosten

(2) Die Betriebskosten des Verwaltungsstrafenprogramms VStV im Innenministerium stiegen von 0,16 Mio. EUR im Jahr 2015 auf 0,25 Mio. EUR im Jahr 2017. Für das Jahr 2018 erwartete das Innenministerium Betriebskosten in Höhe von rd. 0,56 Mio. EUR. Ähnlich wie bei den Entwicklungskosten sollten die Betriebskosten mit den teilnehmenden Ländern geteilt werden (Verteilungsschlüssel: Innenministerium und Länder jeweils 50 %).

Die Betriebskosten der zur Zeit der Gebarungsüberprüfung in den überprüften Ländern Niederösterreich und Oberösterreich verwendeten landesspezifischen Systeme zur Administration von Verkehrsstrafen³⁸ lagen nach deren Angaben jährlich bei rd. 0,14 Mio. EUR (Niederösterreich) bzw. bei rd. 0,40 Mio. EUR (Oberösterreich).

16.2 Der RH erachtete das vom Innenministerium und den Ländern getragene, sich auf Evaluierungen und Entscheidungen durch Nutzergremien gründende System der Verteilung der Entwicklungs- und Betriebskosten des Verwaltungsstrafenprogramms VStV für zweckmäßig. Insgesamt war davon auszugehen, dass die weitgehend zentrale Entwicklung des in möglichst allen Verwaltungsstrafbehörden anzuwendenden Verwaltungsstrafenprogramms VStV Kostenvorteile gegenüber Parallelentwicklungen in den Ländern und Magistraten bringen würde.

Der RH empfahl dem Innenministerium, dass das Managementgremium unter seinem Vorsitz im „VStV–Kooperationsprojekt“ darauf achtet, dass sich die Kernfunktionen des Verwaltungsstrafenprogramms VStV nicht durch individuelle Änderungs- und Entwicklungswünsche auseinanderentwickeln und dass die beschlossenen Prinzipien der Kostentragung konsequent eingehalten werden.

16.3 Laut Stellungnahme des Innenministeriums hätten sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des VStV–Kooperationsteams zur gemeinsamen Entwicklung der VStV–Applikation bekannt. Das VStV–Managementgremium befürworte und fördere diese Vorgehensweise entsprechend.

³⁸ Niederösterreich: „Strafenprogramm“, Oberösterreich: Applikation „CICS–BH“



Entwicklung und Gebarungsvolumen von Verkehrsstrafen

Entwicklung (Mengengerüst)

- 17.1 Die nachstehende Tabelle fasst die Anzahl und die Entwicklung der durch die Organe der Bundespolizei ausgestellten Organstrafverfügungen (Organmandate) und Anzeigen im Zeitraum 2013 bis 2017 zusammen:



Tabelle 7: Anzahl Organmandate und Anzeigen

Organmandate und Anzeigen	2013	2014	2015	2016	2017	Veränderung 2013 bis 2017
	Anzahl					in %
bundesweit						
Geschwindigkeit	4.865.842	4.863.612	4.962.189	5.179.485	5.205.417	7,0
davon Radar- bzw. Lasermessung	3.890.289	3.778.710	3.886.480	4.146.138	4.041.194	3,9
Anzeigen Alkohol	35.404	33.418	26.563	27.896	28.109	-20,6
Anzeigen Drogen	732	847	1.068	1.491	2.192	199,5
Übertretungen im Schwerverkehr	285.058	287.480	244.130	269.509	293.514	3,0
andere Übertretungen ¹	3.189.687	3.236.780	3.009.843	2.921.304	2.890.001	-9,4
Summe	8.376.723	8.422.137	8.243.793	8.399.685	8.419.233	0,5
Alkoholtests ²	1.765.526	1.847.375	1.624.279	1.674.157	1.720.903	-2,5
klinische Analysen (Drogen)	971	1.235	1.284	1.699	2.571	164,8
Landespolizeidirektion Niederösterreich						
Geschwindigkeit	1.118.072	1.060.133	1.075.474	1.147.678	1.145.440	2,4
davon Radarmessung	908.405	763.484	738.000	842.459	817.806	-10,0
Anzeigen Alkohol	5.683	5.907	4.619	4.839	4.889	-14,0
Anzeigen Drogen	87	112	174	160	324	272,4
Übertretungen im Schwerverkehr	84.201	99.710	84.605	92.565	105.336	25,1
andere Übertretungen ¹	291.083	311.885	255.088	265.568	278.591	-4,3
Summe	1.499.081	1.477.747	1.419.960	1.510.810	1.534.580	2,3
Alkoholtests ²	335.607	384.880	313.294	301.595	302.295	-9,9
klinische Analysen (Drogen)	108	213	148	174	378	250,0
Landespolizeidirektion Oberösterreich						
Geschwindigkeit	762.906	760.412	783.583	827.913	758.183	-0,6
davon Radarmessung	631.309	655.922	657.300	740.478	635.669	0,7
Anzeigen Alkohol	5.487	5.119	4.359	4.535	4.475	-18,4
Anzeigen Drogen	154	160	304	292	429	178,6
Übertretungen im Schwerverkehr	33.454	33.148	29.279	29.414	27.342	-18,3
andere Übertretungen ¹	220.625	216.077	182.581	181.335	190.031	-13,9
Summe	1.022.626	1.014.916	1.000.106	1.043.489	980.460	-4,1
Alkoholtests ²	160.978	172.370	161.208	162.045	161.279	0,2
klinische Analysen (Drogen)	209	210	232	292	465	122,5

Rundungsdifferenzen möglich

¹ inkl. Organmandate und Anzeigen aus Parkraumüberwachung für Wien durch den Magistrat der Stadt Wien (Magistratsabteilung 67), wodurch die bundesweite Anzahl stark erhöht wurde² inkl. Laboruntersuchungen

Quelle: BMI



Bundesweit sowie im Land Niederösterreich ließ sich ein Anstieg der mittels Organstrafverfügung (Organmandat) bzw. Anzeigen geahndeten Geschwindigkeitsüberschreitungen feststellen. Dies war u.a. dadurch begründet, dass die Organe der Bundespolizei modernere Anlagen zur Abstandsmessung einsetzten, die zusätzlich Geschwindigkeitsüberschreitungen feststellten. Somit kamen weitere automatisierte Messstellen hinzu.

Bundesweit sowie in den Ländern Niederösterreich und Oberösterreich sank die Anzahl der Anzeigen wegen Lenkens unter Alkoholeinfluss, obwohl die Anzahl der Tests hierzu bundesweit deutlich weniger abnahm und in Oberösterreich sogar leicht anstieg. Gleichzeitig zeigte sich, dass sich die Anzeigen wegen Drogendelikten bundesweit von 732 auf 2.192 nahezu verdreifachten. Obwohl aus den Statistiken des Innenministeriums nicht unmittelbar ablesbar, schien – nach Einschätzung der Organe der Bundespolizei – auch der Probeführerschein³⁹ zur Verringerung von Alkoholdelikten einen wichtigen Beitrag zu leisten.

Die festgestellten Delikte im Bereich des Schwerverkehrs gingen im Land Oberösterreich deutlich zurück.

Die unter der Rubrik „andere Übertretungen“ zusammengefassten Delikte enthielten auch Organmandate und Anzeigen aus der Parkraumüberwachung (insbesondere in Wien mit etwa 1,3 Mio.), die den größten Teil dieser Übertretungskategorie ausmachten. Ein nachträgliches Herausrechnen dieser Delikte aus der Statistik der Organmandate und Anzeigen war nach Auskunft des Innenministeriums sowie der Länder Niederösterreich und Oberösterreich unter dem Gesichtspunkt von Kosten–Nutzen–Überlegungen nicht möglich bzw. zweckmäßig. Verkehrskontrollen machten – nach Angaben des Innenministeriums aus dem Jahr 2014 – etwa 12 % des Tätigkeitsspektrums der Organe der Bundespolizei aus.

17.2 Der RH wies darauf hin, dass der Großteil der Verkehrsdelikte entweder automatisiert gemessen wurde oder den ruhenden Verkehr (Parkdelikte) betraf.

Die im Verhältnis zur Anzahl der durchgeführten Alkoholtests stärker sinkende Anzahl der diesbezüglichen Übertretungen ließ auf eine zunehmend präventive Wirkung der Kontrollmaßnahmen auf das Verhalten der Lenkerinnen und Lenker schließen.

Die Verteilung des Ressourceneinsatzes der Polizei zwischen Verkehrsüberwachung und anderen Sicherheitsaufgaben war nicht Gegenstand der Gebarungsüberprüfung. Indirekt ließ sich die Angemessenheit der Maßnahmen allerdings aus der Höhe der Einnahmen aus Verkehrsstrafen (siehe TZ 18), aus dem Aggregierten Index der

³⁹ Jeder neue Führerschein (alle Führerscheinklassen, außer Klasse AM und Klasse F) galt in den ersten drei Jahren als Probeführerschein, den im Hinblick auf Alkohol- und Drogenkonsum besonders strenge Maßnahmen begleiteten. Bei L17 und Klasse A1 dauerte die Probezeit jedenfalls bis zum 21. Geburtstag.



Verkehrsüberwachung (siehe [TZ 21](#)) sowie aus der Entwicklung der Verkehrsunfälle und Verkehrstoten (siehe [TZ 22](#)) ableiten.

Einnahmen bzw. Erträge aus Verkehrsstrafen

Allgemeines

- 18.1 Die Empfängerinnen bzw. Empfänger einer Zahlungsaufforderung aufgrund einer Verkehrsstrafe überwiesen die Strafgelder auf ein Konto der zuständigen Strafbehörde. Ebendort langten auch die von den Organen der Bundespolizei vereinnahmten Strafgeldzahlungen aus vor Ort eingehobenen Organstrafverfügungen (Organmandaten) und/oder Sicherheitsleistungen ein.

Die Strafbehörden verbuchten die sich aus dem übertretenen Gesetz und dem Tatort (differenziert nach zuständigem Straßenerhalter) ergebenden Widmungsanteile der Strafgelder auf gesonderten Subkonten. Die Überweisung an den jeweiligen Widmungsempfänger durch die Verwaltungsbehörden erfolgte in der Regel einmal monatlich.

Die nachstehenden Tabellen 8 sowie 10 bis 15 zeigen die sich aus Verkehrsstrafen im Straßenverkehr ergebenden Erträge der ASFINAG bzw. Einnahmen des Bundes, der Länder Niederösterreich und Oberösterreich sowie der Strafämter der Landespolizeidirektionen Niederösterreich und Oberösterreich unter jeweiliger Angabe der Widmungsempfänger.⁴⁰

Erträge aus Verkehrsstrafen – ASFINAG

Tabelle 8: Erträge der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft aus Verkehrsstrafen im Straßenverkehr¹

	2013	2014	2015	2016	2017	Veränderung 2013 bis 2017
in Mio. EUR						in %
Strafgelderträge	66,11	60,95	64,19	79,52	83,49	26,3
Erträge aus Mautvergehen	26,25	29,39	30,79	32,21	31,62	20,5
Summe	92,36	90,34	94,98	111,73	115,11	24,6

Rundungsdifferenzen möglich

¹ Den angeführten Erträgen der ASFINAG liegt eine bundesweite Betrachtung zugrunde.

Quelle: ASFINAG

⁴⁰ Die bei den verschiedenen Behörden vorhandenen IT-Systeme konnten die Daten nicht immer präzise nach den Vorgaben des RH auswerten, sodass mitunter in geringem Umfang auch Strafzahlungen für Strafen aus dem ruhenden Verkehr oder anderen Verwaltungsübertretungen einflossen oder bestimmte Arten von Strafen in den Daten nicht enthalten waren. Die dargestellten Beträge sind demzufolge im Sinne von Größenordnungen zu verstehen.



Die ASFINAG verfügte Ende des Jahres 2017 über fünf stationäre Section Control-Anlagen mit Messeinrichtungen zur Geschwindigkeitskontrolle, 16 mobile Section Control Anlagen (zur temporären Absicherung von Baustellen) sowie 33 stationäre Radar- bzw. Lasereinrichtungen zur Geschwindigkeitsmessung. Die Kosten der automatisierten Verkehrskontroll-Systeme der ASFINAG sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

Tabelle 9: Kosten der Verkehrskontroll-Systeme der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft

	2013	2014	2015	2016	2017	Veränderung 2013 bis 2017
	in Mio. EUR					in %
Anschaffungswert der Geräte zur Geschwindigkeitsmessung gemäß Bilanz	4,70	7,45	10,64	11,04	12,44	164,7
laufender Aufwand für Wartung und Instandhaltung der Geräte	0,19	0,17	0,38	0,41	0,48	154,8

Quelle: ASFINAG

Der Bestand an automatisierten Verkehrskontroll-Systemen der ASFINAG stieg – wie ihr laufend steigender Anschaffungswert verdeutlicht – im Zeitraum 2013 bis 2017 kontinuierlich an.

Einnahmen aus Verkehrsstrafen – Bund

Die nachstehende Tabelle zeigt die Entwicklung der bundesweiten Einnahmen an Verkehrsstrafen auf Ebene des Bundes (ohne ASFINAG).

Tabelle 10: Einnahmen des Bundes aus Verkehrsstrafen

	2013	2014	2015	2016	2017	Veränderung 2013 bis 2017
	in Mio. EUR					in %
Bundesministerium für Inneres	51,24	47,46	51,56	53,85	58,47	14,1
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	64,07	64,28	65,80	67,82	66,77	4,2
Summe	115,31	111,74	117,36	121,67	125,24	8,6

Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: BMI; BMVIT



Die Einnahmen des Bundes aus Verkehrsstrafen stiegen im Zeitraum 2013 bis 2017 um insgesamt 8,6 % an. Im Jahr 2017 entfielen rd. 58,47 Mio. EUR auf jenen Widmungsanteil, der dem Innenministerium für die Abdeckung des Personal- und Sachaufwandes, der aus dem Einsatz der Organe der Bundespolizei auf dem Gebiet der Verkehrsüberwachung entstand, gebührte. Die Gelder waren für die Beschaffung und Erhaltung von Einrichtungen zur Verkehrsüberwachung zu verwenden. Rund 66,77 Mio. EUR entfielen auf den Widmungsanteil im Bereich verländeter Bundesstraßen, die abweichend von der sonst geltenden Widmungssystematik (Zuteilung an den Straßenerhalter) dem Bund (Verkehrsministerium) zuflossen.

Einnahmen aus Verkehrsstrafen – Land Niederösterreich

Die beiden nachstehenden Tabellen geben einen Überblick über die Einnahmen aus Verkehrsstrafen im Land Niederösterreich.

Tabelle 11: Einnahmen und Widmungsanteile – Land Niederösterreich
(inkl. Bezirkshauptmannschaften)

	2013	2014	2015	2016	2017	Veränderung 2013 bis 2017
in Mio. EUR					in %	
Summe Einnahmen aus Verkehrsstrafen ¹	67,31	61,49	63,03	77,62	74,85	11,2
Widmungsanteile						
Bund	19,72	17,94	18,72	21,79	20,13	2,1
Land Niederösterreich	20,50	20,55	22,10	24,81	25,63	25,1
Gemeinden und andere Straßenerhalter	6,33	5,89	6,01	7,19	8,05	27,2
ASFINAG	20,76	17,11	16,21	23,84	21,03	1,4

Rundungsdifferenzen möglich

¹ inkl. Magistrate Krems/Donau. St. Pölten und Waidhofen/Ybbs

Quelle: Land Niederösterreich



Tabelle 12: Einnahmen und Widmungsanteile – Landespolizeidirektion Niederösterreich

	2013	2014	2015	2016	2017	Veränderung 2013 bis 2017
in Mio. EUR					in %	
Summe Einnahmen aus Verkehrsstrafen	5,41	5,76	10,17	7,71	11,37	110,2
Widmungsanteile						
Bund	2,93	3,05	4,22	3,65	4,51	53,9
Land Niederösterreich	0,33	0,44	0,74	0,71	0,54	63,6
Gemeinden und andere Straßenerhalter	1,06	0,99	1,32	1,29	1,32	24,5
ASFINAG	1,09	1,27	3,89	2,06	4,99	357,8

Rundungsdifferenzen möglich

Quelle: Landespolizeidirektion Niederösterreich

Einnahmen aus Verkehrsstrafen – Land Oberösterreich

Gemäß landesgesetzlicher Regelungen war ein Teil der dem Land Oberösterreich zustehenden Strafgeldeinnahmen zur Verwendung in den landeseigenen Sozialhilfeverbänden vorgesehen. Der Anteil der innerhalb des Landes Oberösterreich den Sozialhilfeverbänden zukommenden Strafgeldeinnahmen lag im Jahr 2017 bei rd. 40 %. Die beiden nachstehenden Tabellen geben einen Überblick über die Einnahmen aus Verkehrsstrafen im Land Oberösterreich.

Tabelle 13: Einnahmen und Widmungsanteile – Land Oberösterreich
(inkl. Bezirkshauptmannschaften)

	2013	2014	2015	2016	2017	Veränderung 2013 bis 2017
in Mio. EUR					in %	
Summe Einnahmen aus Verkehrsstrafen	42,21	39,74	41,19	44,74	45,31	7,3
Widmungsanteile						
Bund	11,27	10,22	11,18	10,12	10,37	-8,0
Land Oberösterreich ¹	11,72	12,61	13,78	16,74	17,18	46,6
Gemeinden und andere Straßenerhalter	9,54	8,89	8,31	8,29	9,42	-1,3
ASFINAG	9,69	8,01	7,91	9,59	8,34	-13,9

Rundungsdifferenzen möglich

¹ inkl. Anteile der Sozialhilfeverbände

Quelle: Land Oberösterreich



Tabelle 14: Einnahmen und Widmungsanteile – Landespolizeidirektion Oberösterreich

	2013	2014	2015	2016	2017	Veränderung 2013 bis 2017
in Mio. EUR					in %	
Summe Einnahmen aus Verkehrsstrafen	10,00	10,76	11,96	13,36	12,94	29,4
Widmungsanteile						
Bund	2,55	2,81	2,76	2,61	2,84	11,4
Land Oberösterreich ¹	2,29	2,35	2,64	2,76	2,69	17,5
Gemeinden und andere Straßenerhalter	3,90	4,48	5,71	6,06	4,81	23,3
ASFINAG	1,27	1,13	0,84	1,92	2,60	104,7

Rundungsdifferenzen möglich

¹ inkl. Anteile der Sozialhilfeverbände

Quelle: Landespolizeidirektion Oberösterreich

In der folgenden Tabelle fasste der RH die Einnahmen aus Verkehrsstrafen des Bundes, jene der beiden betrachteten Länder Niederösterreich und Oberösterreich sowie die entsprechenden Erträge der ASFINAG zusammen. Bei Bund und ASFINAG lag dem Zahlenwerk eine bundesweite Betrachtung zugrunde.

Tabelle 15: Summe der Einnahmen bzw. Erträge aus Verkehrsstrafen nach Widmungsempfängern

	2013	2014	2015	2016	2017	Veränderung 2013 bis 2017
in Mio. EUR					in %	
Bund	115,31	111,74	117,36	121,67	125,24	8,6
Land Niederösterreich ¹	28,22	27,87	30,16	33,99	35,55	26,0
Land Oberösterreich ²	27,44	28,33	30,46	33,85	34,09	24,2
ASFINAG	92,36	90,34	94,98	111,73	115,11	24,6
Summe	263,32	258,28	272,96	301,25	309,99	17,7

Rundungsdifferenzen möglich

¹ Widmungsanteile Land, Gemeinden und andere Straßenerhalter² Widmungsanteile Land inkl. Sozialhilfeverbände, Gemeinden und andere Straßenerhalter

Quelle: RH

Die Aufsummierung der Strafgeldeinnahmen bzw. –erträge des Jahres 2017 für Bund und ASFINAG (bundesweite Betrachtung) sowie für die Länder Niederösterreich und Oberösterreich (jeweils landesweite Betrachtung) ergab rd. 310 Mio. EUR. Dies entsprach einer Erhöhung gegenüber dem Jahr 2013 um rd. 18 %.



- 18.2 Der RH wies darauf hin, dass die Einnahmen aus Verkehrsstrafen – infolge der verschiedenen Widmungsanteile der Gebietskörperschaften und der ASFINAG – bislang stets nur auf der Ebene einzelner Akteure vorlagen. Die vom RH erstmals vorgenommene Zusammenführung der Strafgeldeinnahmen ergab für die ASFINAG, den Bund und die beiden überprüften Länder Niederösterreich und Oberösterreich für das Jahr 2017 insgesamt ein wertmäßiges Volumen von rd. 310 Mio. EUR.

Wie sich an den Daten der ASFINAG zeigte, begünstigte die Zunahme der Verkehrs-dichte und der Ausbau automatisierter Verkehrskontroll-Anlagen den Anstieg der Einnahmen aus Verkehrsstrafen im Straßenverkehr.

Controlling

Ressourceneinsatz und Kostenrechnung

- 19.1 (1) Mit Verkehrsstrafen waren – wie bereits in TZ 3 dargestellt – mehrere Behörden bei verschiedenen Gebietskörperschaften befasst. Verkehrsstrafen bildeten nur einen Teil des Aufgabenbereichs der betroffenen Behörden und Organisationseinheiten: Bei der Bundespolizei als Teil der allgemeinen Verkehrskontrolle (neben sicherheitspolizeilichen und fremdenpolizeilichen Aufgaben), bei den Verwaltungsbehörden auf Bezirks- und Magistratsebene als Teil der Aufgaben der Strafämter (zu deren Aufgaben beispielsweise auch gewerberechtliche Verfahren und Verwaltungsstrafverfahren gehörten) sowie der Fachbereiche für Verkehr in Führerscheinangelegenheiten.

Infolgedessen erfolgte meist keine getrennte Erfassung des Ressourceneinsatzes im Zusammenhang mit Verkehrsstrafen. Eine Feststellung und Beurteilung der von den Behörden allein für die Abwicklung von Verkehrsstrafen eingesetzten Ressourcen war daher nicht möglich. Der RH betrachtete im Folgenden das Ressourcen-Controlling der Polizei sowie der Bezirksverwaltungsbehörden in Niederösterreich und Oberösterreich näher. Dabei wird die Erteilung und Bearbeitung von Verkehrsstrafen zwar nicht getrennt dargestellt, ist aber mitenthalten.

- (2) Das Innenministerium erfasste den Ressourceneinsatz für Streifen- und Kontroll-dienst im Verkehrsbereich in Stunden und rechnete diese in Vollbeschäftigungäqui-valente um.



Tabelle 16: Ressourceneinsatz der Bundespolizei zur Verkehrsüberwachung; Personaleinsatz

	2013	2014	2015	2016	2017	Veränderung 2013 bis 2017
	in Vollbeschäftigungäquivalenten					in %
bundesweit	2.403,7	2.375,0	2.387,5	2.342,1	2.336,6	-2,8
Landespolizeidirektion Niederösterreich	546,0	498,4	577,7	575,0	564,9	3,5
Landespolizeidirektion Oberösterreich	394,6	402,5	393,1	387,0	382,5	-3,1

Quelle: BMI

Die Bundespolizei erfasste detailliert die für bestimmte Einsatzzwecke (wie z.B. allgemeine Verkehrskontrollen, Geschwindigkeitsüberwachung Laser oder Alkoholkontrollen) aufgewendeten Stunden je Polizeiinspektion und steuerte durch entsprechende Vorgaben die Einsatzschwerpunkte. Eine monetäre Bewertung des Ressourceneinsatzes mit dem internen Richtsatz des Innenministeriums für derartige Dienste⁴¹ ist in der nachstehenden Tabelle dargestellt.

Tabelle 17: Ressourceneinsatz der Bundespolizei zur Verkehrsüberwachung

	2013	2014	2015	2016	2017	Veränderung 2013 bis 2017
	in Mio. EUR					in %
bundesweit	120,76	119,30	119,95	117,64	117,39	-2,8
Landespolizeidirektion Niederösterreich	27,43	25,02	29,03	28,88	28,38	3,5
Landespolizeidirektion Oberösterreich	19,84	20,19	19,74	19,44	19,24	-3,1

Rundungsdifferenzen möglich

Quelle: BMI

Ein Konnex zwischen Ressourceneinsatz und Strafeinnahmen war nicht gegeben, weil außer bei Organmandaten die Strafen von den zuständigen Strafbehörden festgelegt und eingehoben wurden und folglich der Bundespolizei nicht bekannt waren.

(3) Das Land Oberösterreich erstellte – allerdings für alle Verwaltungsstrafverfahren, nicht nur speziell Verkehrsdelikte betreffend – Benchmarking–Reports über alle Bezirkshauptmannschaften, in denen die Anzahl der durchgeführten Verwaltungsstrafverfahren (getrennt nach abgekürzten Verfahren und Ermittlungsverfahren bzw. Straferkenntnissen), die Gesamtkosten sowie die aufgewendeten Stunden angegeben waren. Daraus wurden Stückkosten der Verwaltungsstrafverfahren ermittelt, grafisch

⁴¹ bewertet zum konstanten Kalkulationssatz von 29,90 EUR pro Stunde



aufbereitet und verglichen. Es bestand allerdings noch Verbesserungspotenzial in Bezug auf die Eindeutigkeit und Vergleichbarkeit der getroffenen Ressourcenzuordnungen der einzelnen Bezirkshauptmannschaften.

Im Land Niederösterreich lagen ähnliche Vergleiche zur Zeit der Gebarungsüberprüfung nicht vor; die Bezirkshauptmannschaften arbeiteten jedoch an einer Erfassung und Bewertung des für Verwaltungsstrafverfahren aufgewendeten Ressourceneinsatzes.

- 19.2 Die Komplexität des Prozesses „Verkehrsstrafen“ mit verschiedenen Gebietskörperschaften und Behörden zugehörigen Beteiligten (Organe der Bundespolizei, Verwaltungsstrafbehörden, allenfalls Polizeianhaltezentren für Ersatzfreiheitsstrafen) sowie die unterschiedliche Ausrichtung der bei den Beteiligten angewandten Ressourcen- und Kostenerfassungssysteme ließen eine präzise Aussage über die sich aus Verkehrsstrafen insgesamt ergebenden Einnahmen und Ausgaben nicht zu.

Der RH erachtete es als vertretbar, dass das im Innenministerium bestehende, umfassende Datenerfassungs- und Controllingsystem zwar die Verkehrsüberwachung als besondere Aufgabe erfasste, dabei die Bearbeitung von Verkehrsstrafen aber nicht gesondert auswies.

Der RH merkte kritisch an, dass das Land Niederösterreich zwar an einer Erfassung und Bewertung des für Verwaltungsstrafverfahren aufgewendeten Ressourceneinsatzes arbeitete, ein entsprechendes Benchmarking-System jedoch noch nicht etabliert war.

Der RH erachtete das Benchmarking-System der Bezirkshauptmannschaften des Landes Oberösterreich grundsätzlich als geeigneten Ansatz, das Verwaltungshandeln durch Transparenz und Vergleiche effizienter und kostenbewusster zu gestalten. Der RH wies jedoch kritisch darauf hin, dass das Benchmarking-System noch Verbesserungspotenzial in Bezug auf Eindeutigkeit und Vergleichbarkeit der getroffenen Ressourcenzuordnungen erkennen ließ. Dass dabei die Verwaltungsstrafverfahren insgesamt und nicht speziell die Verkehrsdelikte betrachtet wurden, erachtete der RH hingegen als plausibel und vertretbar.

Der RH empfahl dem Land Niederösterreich, die bestehenden Bemühungen zur Einführung eines Benchmarking-Systems fortzuführen, um ein transparentes System zur Erhebung und Bewertung des Ressourceneinsatzes für Verwaltungsstrafverfahren zu erarbeiten, auf Basis dessen die Entwicklungen in den Bezirkshauptmannschaften laufend verglichen und analysiert werden können.



Der RH empfahl dem Land Oberösterreich, das Benchmarking-System der Bezirkshauptmannschaften des Landes Oberösterreich weiterzuentwickeln, um insbesondere die Eindeutigkeit und Vergleichbarkeit der Ressourcenzuordnung zu verbessern.

- 19.3 Laut Stellungnahme des Landes Niederösterreich werde die Empfehlung des RH bereits im Rahmen der bei den Niederösterreichischen Bezirkshauptmannschaften durchgängig geführten Zeitzuordnung, aus der auch eine Kostenrechnung abgeleitet wird, berücksichtigt.

Fristüberwachung und Verfahrensdauer

- 20.1 (1) Zur Administration und Unterstützung der einzelnen Verfahrensschritte setzten die Strafbehörden erster Instanz zur Zeit der Gebarungsüberprüfung verschiedene Verwaltungsstrafenprogramme ein. Diese verfügten über Funktionalitäten zur Überwachung der gesetzlichen Verjährungsfristen.

Bei den vom RH exemplarisch überprüften Fällen zeigte sich, dass – ohne Verletzung der gesetzlichen Verjährungsfristen – einzelne Akten trotz Entscheidungsreife und Vorliegen aller benötigten Unterlagen teils über Monate unbearbeitet liegen blieben. Ursachen waren lange Fristsetzungen oder ungewollte Fehleingaben bei der Fristsetzung. In einem Einzelfall hätte nur das Straferkenntnis erstellt werden müssen (Arbeitsaufwand ca. 15 Minuten); dennoch blieb der Akt rund ein halbes Jahr unbearbeitet liegen. Eine Kontrolle bezüglich Akten mit (über)langer Bearbeitungsdauer erfolgte nicht automatisch, sondern erforderte die Eigeninitiative des mit der Administration der Verwaltungsstrafakten betrauten Verwaltungspersonals bzw. der zuständigen Führungskräfte. Dabei mussten allerdings – je nach verwendetem System – umfangreiche Listen manuell durchgesehen und geprüft werden. Eine automatische, laufende Prozessunterstützung, etwa durch Überwachung der Zeitstempel der einzelnen Verfahrensschritte, war nicht eingerichtet.

(2) Das Land Niederösterreich arbeitete zur Zeit der Gebarungsüberprüfung an einem Projekt, das die Entwicklung und Auswertung von Kennzahlen im „Fachgebiet Verwaltungsstrafen“ zum Inhalt hatte. Im Rahmen des Projekts sollten plausible und nachvollziehbare Kennzahlen gewonnen werden, um damit zeitliche Parameter für Prozessschritte und Leistungen definieren zu können.

(3) Der im Verwaltungsstrafenprogramm VStV implementierte Katalog von Rollen und Funktionen gewährleistete eine Zuordnung von Aufgaben (Anzeigen) zum verantwortlichen Personal. Diese Funktionalität war sowohl im Modul VStV–Exekutive als auch im Modul VStV–Behörde gegeben.

Zur Kontrolle der gesetzlichen Verjährungsfristen konnten Vorgesetzte Rückstands- ausweise erstellen lassen, die es ihnen ermöglichten, die jeweilige Bearbeitungszeit



einzusehen. Dabei hatten die Führungskräfte die Rückstandsausweise zu kontrollieren und dafür zu sorgen, dass die gesetzlichen Fristen eingehalten werden. Darüber hinaus konnte sich das mit Verwaltungsstrafakten betraute Personal beliebige Akten manuell auf Frist legen und erhielt nach Ablauf der gesetzten Frist eine Meldung durch das System. Behördeninterne Vorgaben im Interesse einer zeitnahen Aufgabenerledigung wurden bislang nicht elektronisch unterstützt.

- 20.2 Der RH anerkannte, dass die Verwaltungsstrafenprogramme eine automatisierte Kontrolle gesetzlicher Verjährungsfristen von Verwaltungsstrafakten ermöglichen. Demgegenüber merkte er kritisch an, dass die IT-Systeme keine systematische Überwachung einzelner Verfahrensschritte und der Gesamt-Durchlaufzeiten von Verwaltungsstrafakten beinhalteten. Er gab zu bedenken, dass die Bearbeitungsdauer von Verkehrsstrafen sowohl intern, zur Ressourcensteuerung der Behörden, als auch extern, zur präventiven Wirkung von Verkehrsstrafen (durch eine möglichst kurze Zeitspanne zwischen Tatbegehung und Strafe), sowie im Sinne einer effizienten und zeitnahen Aufgabenerledigung von Bedeutung wäre.

Der RH empfahl dem Innenministerium sowie den Ländern Niederösterreich und Oberösterreich, bei den eingesetzten Verwaltungsstrafenprogrammen – im Interesse einer effizienten und zeitgemäßen Aufgabenerledigung – die derzeitigen Rückstandsausweise durch die Vorgabe von Sollfristen für bestimmte Verfahrensschritte zu ergänzen. Die Vorgabe von Sollfristen sollte die zeitnahe Bearbeitung von Verkehrsstrafen weiter verbessern und zugleich die präventive Wirkung von Verkehrsstrafen durch zeitliche Nähe zur Verkehrsübertretung erhöhen.

- 20.3 (1) Laut Stellungnahme des Innenministeriums seien Anpassungen zur derzeitigen Funktion des Rückstandsausweises bereits im VStV-Fachgremium spezifiziert worden. Eine entsprechende Umsetzung sei im Rahmen der zur Verfügung stehenden Ressourcen vorgesehen.
- (2) Laut Stellungnahme des Landes Niederösterreich berücksichtige das Strafprogramm in seiner Programmierung indirekt gewisse Sollfristen für bestimmte Verfahrensschritte, zumal das System bei bestimmten Aktionen vorgegebene Schritte selbsttätig auslöse. Im Zusammenhang mit der Zeitauswertung werde die Implementierung von weiteren Sollfristen geprüft.
- (3) Das Land Oberösterreich führte in seiner Stellungnahme aus, dass die Empfehlung hinsichtlich der automatisierten Überwachung von Sollfristen bzw. Erledigungsfristen mit entsprechender Auswertemöglichkeit bereits mit dem Projektteam VStV besprochen worden sei und mit Unterstützung eines externen Dienstleisters – nach Abarbeitung der prioritären Programmierungsaufgaben (systemevidenter Entwicklungsbedarf) – entwickelt und in einer entsprechenden Version ausgerollt werde.

Wirkungsmessung

Aggregierter Index der Verkehrsüberwachung

- 21.1 Den strategischen Zielsetzungen und den Festlegungen im Rahmen der Wirkungsorientierung folgend führte das Innenministerium im Jahr 2014 einen Aggregierten Index der Verkehrsüberwachung ein, der sich aus der Anzahl der Alkoholkontrollen, der Anzahl der erbrachten Leistungsstunden für Geschwindigkeitskontrollen mit Laserpistolen (als sichtbare Überwachungsmaßnahme zur Bewusstseinsbildung) sowie der Anzahl ausgestellter Ergebnisprotokolle betreffend Einhaltung der Sozialvorschriften im Schwerverkehr errechnete.

Der Index leitete sich aus dem Wirkungsziel 11.1 (Beibehaltung des hohen Niveaus der Inneren Sicherheit), dem Globalbudget 02 (Sicherheit) und der Maßnahme 02/11 (Bedarfsorientierte polizeiliche Präsenz) ab. Mit dem Index wollte das Innenministerium für die Bürgerinnen und Bürger sichtbare, mit persönlichem Kontakt verbundene Kontrollhandlungen bezüglich der wesentlichen Verkehrsdelikte Alkoholmissbrauch, überhöhte Geschwindigkeit und Nichteinhaltung der Sozialvorschriften im Schwerverkehr messen. Die Festlegung der Richtwerte erfolgte sowohl für den Bund als auch bundesländer spezifisch. Richtwerte bildeten die Ausgangsdaten des Jahres 2013.

Tabelle 18: Aggregierter Index der Verkehrsüberwachung

	2013 Richtwert	2014 IST	2015 IST	2016 IST	2017 IST	Veränderung 2014 bis 2017
Indexwert auf Basis einer aggregierten Kontrollzahl ¹					in %	
bundesweit	2.220.200	2.526.631	2.341.897	2.379.934	2.417.184	-4,3
Landespolizeidirektion Niederösterreich	447.300	528.745	499.230	489.602	484.385	-8,4
Landespolizeidirektion Oberösterreich	262.500	285.830	267.996	275.079	268.643	-6,0

¹ Der Index fußte auf einer aggregierten Kontrollzahl, die sich aus der tatsächlichen Anzahl bestimmter Kontrollen in den Bereichen Geschwindigkeit, Alkohol und Schwerverkehr errechnete. Als Index-Richtwert galten die Ausgangswerte aus dem Jahr 2013.

Quelle: BMI

Sowohl bundesweit als auch in den Ländern Niederösterreich und Oberösterreich sank der Indexwert im Zeitraum 2014 bis 2017, blieb aber insgesamt stets über dem Richtwert (der Durchschnitt der Jahre 2014 bis 2017 blieb nur in einem der neun Länder unter dem Richtwert). Bundesweit war nach dem Rückgang 2015 in den Jahren 2016 und 2017 wieder ein Anstieg zu verzeichnen.

Das Innenministerium beschloss 2018, den Aggregierten Index der Verkehrsüberwachung nicht weiter zu verfolgen. Die Messung der Zielerreichung sollte fortan



ausschließlich mit den Kennzahlen der Wirkungsorientierung, welche die Anzahl der verkehrspolizeilichen Kontrollstunden, die Anzahl der angeordneten Fußstreifenstunden und deren Umsetzungserfolg (Prozentsatz der tatsächlich durchgeführten Fußstreifenstunden) messen, erfolgen.

21.2 Der RH erachtete den im Jahr 2014 eingeführten Aggregierten Index der Verkehrsüberwachung grundsätzlich als aussagefähigen Indikator. Er gab zu bedenken, dass ein solcher relativ einfacher Index den Führungsverantwortlichen im Innenministerium eine rasche und aussagekräftige Information über den Ressourceneinsatz im Bereich der Verkehrsüberwachung bot. Er sah daher die Einstellung des Aggregierten Index der Verkehrsüberwachung kritisch, weil den Kennzahlen aus der Wirkungsorientierung ein anderer, nämlich nicht vorrangig auf die Verkehrssicherheit fokussierter, Informationswert innewohnte.

Der RH empfahl dem Innenministerium, zum Zwecke der Ressourcensteuerung ein Weiterführen des Aggregierten Index der Verkehrsüberwachung in Erwägung zu ziehen, oder die Kennzahlen zur Wirkungsorientierung weiterzuentwickeln, um einen vergleichbaren oder erhöhten Informationsgehalt zu erhalten.

21.3 Laut Stellungnahme des Innenministeriums würden im Rahmen des ressortinternen Controllings u.a. entsprechende „Managementreports“ erstellt, die für den Bereich der Verkehrsüberwachung folgende Parameter enthalten:

- Einsatzstunden Verkehrskontrolle, aufgeschlüsselt nach Schwerverkehrskontrolle und allgemeine Verkehrskontrolle,
- Einsatzstunden Schulwegsicherung,
- Anzahl der Alkoholtests, aufgeschlüsselt nach Alkoholvortest und Alkomattests sowie
- die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden und jene mit tödlichem Verlauf (beide Parameter aufgeschlüsselt nach Fällen mit und ohne Beteiligung alkoholisierter Verkehrsteilnehmerinnen und –teilnehmer).

Das Innenministerium werde die angeführten Controllingparameter im ersten Halbjahr 2019 im Hinblick auf eine mögliche Weiterentwicklung zur Steigerung des Informationsgehalts überprüfen.



Verkehrsunfälle und Unfallopfer

22.1 Die Verkehrsunfälle mit Personenschäden entwickelten sich 2013 bis 2017 wie folgt:

Tabelle 19: Verkehrsunfälle und Verkehrstote in Österreich

	1993	2013	2014	2015	2016	2017	Veränderung 2013 bis 2017	Veränderung 1993 bis 2017
	Anzahl						in %	
Verkehrsunfälle mit Personenschäden	47.791	38.502	37.957	37.960	38.466	37.402	-2,9	-21,7
davon in Niederösterreich	7.943	7.308	7.181	7.166	7.244	7.042	-3,6	-11,3
davon in Oberösterreich	8.504	6.957	7.079	6.924	6.850	6.356	-1,5	-25,3
Verletzte	53.987	48.044	47.670	47.366	48.393	47.258	-1,6	-12,5
davon in Niederösterreich	10.716	9.121	9.125	9.127	9.091	8.933	-2,1	-16,6
davon in Oberösterreich	11.036	9.039	9.154	8.835	8.943	8.436	-6,7	-23,6
Verkehrstote ¹	1.283	455	430	479	432	414	-9,0	-67,7
davon in Niederösterreich	384	112	121	131	112	93	-17,0	-75,8
davon in Oberösterreich	249	99	75	88	90	82	-17,2	-67,1

¹ Die Statistik Austria wies auf eine Änderung der Erhebungsmethode ab 2012 hin, sodass davor liegende Werte mit späteren nicht direkt vergleichbar seien.

Quelle: Statistik Austria

Die Verkehrsunfälle mit Personenschäden veränderten sich zwischen 2013 und 2017 geringfügig, weil Maßnahmen und Veränderungen bei der großen Anzahl an Faktoren, welche die Verkehrssicherheit beeinflussen, nur langsam eine Wirkung zeigen können. Bei Betrachtung eines längeren Zeitraums – der RH zog 1993 heran – zeigte sich ein deutliches Absinken sowohl der Verkehrsunfälle als auch der Verletzten. Besonders stark ging die Anzahl der Verkehrstoten zurück, wobei die Statistik Austria auf eine Änderung der Erhebungsmethode im Jahr 2012 hinwies. Sowohl das Innenministerium als auch das Verkehrsministerium betonten in ihren Publikationen zur Verkehrssicherheit (insbesondere auf den jeweiligen Websites) die Reduktion der jährlichen Verkehrstoten.

Demgegenüber wählte das Innenministerium im Hinblick auf die Wirkungsorientierung die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschäden als Indikator für sein Wirkungsziel 1 Öffentliche Sicherheit und Verkehrsüberwachung.

22.2 Der RH wies darauf hin, dass die Anzahl der Verkehrstoten auch wesentlich durch die Entwicklung der passiven Sicherheitskomponenten in Kraftfahrzeugen sowie den Fortschritt von Rettungstechnik (Hubschrauber-Einsätze etc.) und Medizin beeinflusst wurde sowie der gegenüber der Anzahl der Unfälle und Verletzten deutlich stärkere Rückgang der Verkehrstoten zu einem Teil durch diese Faktoren (mit- bedingt war. Der RH sah in der Anzahl der Unfälle mit Personenschäden einen



weiteren wesentlichen Indikator für die Wirkung von Maßnahmen der Verkehrssicherheit, zumal dabei der zunehmende Fortschritt bei technischen Assistenzsystemen zur Unterstützung der Lenkerinnen und Lenker verstärkt Eingang finden könnte.

Der RH empfahl dem Innenministerium und dem Verkehrsministerium, in ihren Publikationen zur Entwicklung der Verkehrssicherheit ergänzend zur Anzahl an Verkehrstoten auch die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden als Indikator für die Wirkung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen heranzuziehen.

22.3 (1) Laut Stellungnahme des Innenministeriums veröffentliche es auf Grundlage des § 6 Abs. 1 Z 2 Straßenverkehrsunfallstatistik-Gesetz⁴² wöchentlich den aktuellen Stand der im Straßenverkehr tödlich verunglückten Personen. Datengrundlage seien Sofortberichte der Bediensteten in den Landespolizeidirektionen. Grundsätzlich erfolge die Unfalldatenerfassung im Rahmen der Aufnahme von Verkehrsunfällen und die Bearbeitung der Unfallakte mit Personenschaden im automatischen Protokollierungs- und Anzeigendatensystem (PAD) des Innenministeriums. Im Zuge dessen erfolge auch die Einpflegung der für die Straßenverkehrsunfallstatistik notwendigen Daten. Eine Vollständigkeit der Daten liege erst nach Abschluss der Ermittlungstätigkeit vor. Es handle sich dann um sogenannte Rohdaten, die das Innenministerium nach Qualitätsprüfung elektronisch an die Statistik Austria zur weiteren Bearbeitung übermittelt. Das endgültige Ergebnis der Straßenverkehrsunfälle veröffentlichte die Statistik Austria halbjährlich.

Eine Ausweitung der wöchentlichen Publikation der tödlich verlaufenen Verkehrsunfälle auf alle Verkehrsunfälle mit Personenschaden würde eine Erweiterung der Berichterstattung der Polizeiinspektionen von derzeit im Schnitt bundesweit acht Berichten auf 730 Berichte in der Woche bedeuten. Zusätzlich müssten diese Berichte in weiterer Folge im Innenministerium entsprechend inhaltlich ausgewertet werden. Ein solches Vorgehen sei im Hinblick auf den damit verbundenen unverhältnismäßig hohen Verwaltungsaufwand nicht vertretbar.

(2) Das Verkehrsministerium teilte in seiner Stellungnahme mit, dass das österreichische Verkehrssicherheitsprogramm für den Zeitraum 2011 bis 2020 folgende Verkehrssicherheitsindikatoren und Zielwerte beinhaltet:

- 50 % weniger Verkehrstote bis 2020
- 40 % weniger Schwerverletzte bis 2020
- 20 % weniger Unfälle mit Personenschaden bis 2020.

Die jährlichen Berichte „Verkehrssicherheit in Österreich“ würden die im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms umgesetzten Verkehrssicherheitsmaßnahmen

⁴² Bundesgesetzblatt BGBl. I 7/2017



und –aktivitäten widerspiegeln. Der Jahresbericht 2017 beziehe sich folglich auf das Verkehrsunfallgeschehen 2017 und gehe dabei auf Entwicklungen im Bereich der Getöteten, der Schwerverletzten, der Verletzten und der Unfälle mit Personenschaden ein.

- 22.4 Der RH entgegnete dem Innenministerium, dass er durch die ergänzende Berücksichtigung von Verkehrsunfällen mit Personenschäden das Entstehen eines unverhältnismäßig hohen Verwaltungsaufwands nicht nachvollziehen könne, zumal er auch nicht empfohlen hatte, diese wöchentlich zu publizieren. Vielmehr bezog sich die Empfehlung auf ressorteigene Publikationen zur Entwicklung der Verkehrssicherheit, die in Analogie zu den – vom Innenministerium selbst ins Treffen geführten – Publikationen der Statistik Austria halbjährlich veröffentlicht bzw. aktualisiert werden könnten.

In diesem Sinne unterstrich er seine Empfehlung, in den Publikationen zur Entwicklung der Verkehrssicherheit ergänzend zur Anzahl an Verkehrstoten auch die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden als Indikator für die Wirkung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen heranzuziehen.

Wirksamkeit von Section Control–Anlagen

- 23.1 (1) Konkrete Untersuchungen zur Wirkung von Verkehrskontrollen auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmerinnen und –teilnehmer lagen bei den überprüften Behörden nur punktuell vor. So verwies etwa die ASFINAG in diesem Zusammenhang auf eine Studie⁴³ des Kuratoriums für Verkehrssicherheit zur Untersuchung der Wirksamkeit von Section Control–Anlagen⁴⁴ (stationär und mobil) sowie zu daraus ableitbaren Einsatzempfehlungen aus dem Jahr 2016.

Die Studie fußte auf einer Untersuchung aller bisher in Österreich installierten Section Control–Anlagen und einer internationalen Best Practice–Analyse und stellte die Vor– und Nachteile von Section Control–Anlagen jenen anderer Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen (stationär und mobil) punktuell gegenüber. Ebenso sollte die Möglichkeit einer Erweiterung auf das Landesstraßennetz geprüft werden.

Laut der Studie belegten praktisch alle Untersuchungen auf Basis der Beobachtung von Unfällen mit Personenschaden ein rückläufiges Unfallgeschehen nach Inbetriebnahme einer Section Control–Anlage, wenngleich nicht alle Rückgänge statistisch signifikant waren, weil zufällige Entwicklungen infolge der geringen Basis an Unfall-

⁴³ „Section Control, Wirksamkeit und Einsatzempfehlungen“, KFV Sicherheit–Service GmbH, Wien 2016

⁴⁴ Section Control–Anlagen dienten der Überwachung der höchst zulässigen (Durchschnitts–)Geschwindigkeit auf einem definierten Streckenabschnitt. Die Anlagen erlaubten auch die Überwachung weiterer sicherheitsgefährdender Aspekte, wie etwa das Befahren entgegen der vorgesehenen Fahrtrichtung („Geisterfahrer“) oder das widerrechtliche Befahren von Pannenstreifen.



zahlen nicht ausgeschlossen werden konnten. Ungeachtet dessen beobachteten die Studienautoren folgende positive Effekte:

- Verringerung der mittleren Geschwindigkeit,
- Verringerung der Geschwindigkeitsdifferenzen (= Geschwindigkeitsharmonisierung),
- weniger „starke“ Überschreitungen der höchstzulässigen Geschwindigkeit und
- Verbesserung des Verkehrsflusses.

(2) Differenziert fielen Beobachtungen im Vor- und Nachlaufbereich von Section Control-Anlagen aus. Während meistens auch hier eine Verringerung des Unfallgeschehens festzustellen war, war vereinzelt auch eine Erhöhung der Unfallzahlen zu beobachten. Unter Einbeziehung dieser Effekte ergab die Studie folgende Veränderungen der Unfall-Parameter (Unfallrate⁴⁵, Verunglücktenrate⁴⁶ und Unfallkostenrate⁴⁷).

Tabelle 20: Veränderung der mittleren Unfallparameter nach Einführung der Section Control

Streckenabschnitt	Unfallrate	Verunglücktenrate	Unfallkostenrate
			in %
Kaisermühlentunnel (A22)			
Vorlaufbereiche	-27	-29	-67
überwachter Bereich	-55	-60	-79
Nachlaufbereiche	-6	-10	-73
Wechsel (A2)			
Vorlaufbereiche	-9	1	1
überwachter Bereich	-54	-42	-42
Nachlaufbereiche	-75	-71	-90
Ehrentalerbergtunnel			
Vorlaufbereiche	-30	-35	-83
überwachter Bereich	-38	-58	-74
Nachlaufbereiche	-48	-33	55
Plabutschtunnel (A9)			
Vorlaufbereiche	-33	-29	23
überwachter Bereich	-2	-20	-31
Nachlaufbereiche	-3	12	6

Quellen: KFV Sicherheit–Service GmbH; ASFINAG; RH

⁴⁵ Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschäden bezogen auf 1 Mio. Kfz–km im betrachteten Zeitraum

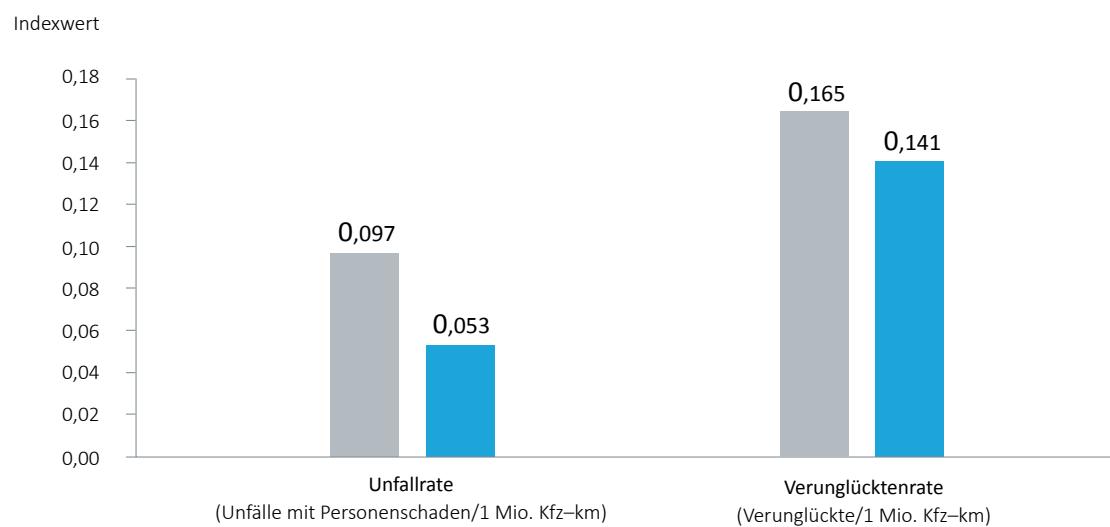
⁴⁶ Anzahl der Verunglückten (= getötete und verletzte Personen) bezogen auf 1 Mio. Kfz–km im betrachteten Zeitraum

⁴⁷ Unfallfolgekosten pro gefahrenem Kfz–km auf Basis der Anzahl der verletzten und getöteten Personen pro 1.000 Kfz–km

Wie die nachstehende Abbildung verdeutlicht, bewirkte – gemäß den Studienergebnissen – die Einrichtung von (mobilen) Section Control-Anlagen auch in Baustellenbereichen einen nachweisbaren Rückgang von Verkehrsunfällen. Die Studie stellte dabei die Entwicklungen der Unfallrate und der Verunglücktenrate in Baustellen ohne und mit Section Control gegenüber.

Abbildung 6: Unfallgeschehen auf Baustellen ohne und mit Section Control-Anlagen

■ Baustellen ohne Section Control
■ Baustellen mit Section Control



Quellen: KFV Sicherheit–Service GmbH, ASFINAG; RH

(3) Ein Vergleich der Wirksamkeit von Section Control–Anlagen mit anderen Verkehrskontrolleinrichtungen ergab, dass es nach örtlichen und baulichen Gegebenheiten, der jeweiligen Verkehrsdichte und –situation sowie nach den beobachteten Unfallhäufungspunkten zu unterscheiden galt. So zeigte sich, dass

- auch fixe, „sichtbare“ Radar– bzw. Laserboxen eine Reduktion der Unfälle mit Personenschaden bewirken würden, jedoch durch das heftige Abbremsen beim Erkennen der Überwachungseinrichtung mitunter auch Unfälle provoziert werden,
- stationäre Geschwindigkeits–Überwachungsanlagen (Radar– bzw. Laserboxen) in der Regel eine Reduktion überhöhter Fahrgeschwindigkeit auf einer Strecke von rd. 500 m bewirken können; derartige Anlagen seien daher grundsätzlich bei Überwachungsabschnitten von unter einem Kilometer Streckenlänge gegenüber Section Control–Anlagen vorzuziehen,
- die Einrichtung von Section Control–Anlagen schwierig sei, wenn es im überwachten Bereich kein einheitliches Tempolimit gibt, sowie



- Section Control–Anlagen besonders dann probat seien, wenn dadurch kritische Infrastrukturen (extrem stark befahrene, staugefährdete Abschnitte, Tunnel und Brücken sowie längere Baustellenbereiche) geschützt werden können.

(4) Die Strafbehörden äußerten gegenüber dem RH ihr Interesse an einer rechtzeitigen Einbindung über geplante Einrichtungen von Section Control–Anlagen, um ein erwartbar höheres Volumen an Anzeigen organisatorisch besser bewältigen zu können. Zudem erhofften sie, nähere Informationen über die (technischen) Möglichkeiten und Grenzen von Section Control–Anlagen zu erhalten, um diesbezügliche Einwendungen der Beschuldigten kompetent beantworten zu können.

- 23.2 Der RH wies darauf hin, dass die Studienergebnisse die Wirksamkeit von Section Control–Anlagen bei der Absicherung extrem stark befahrener staugefährdeter Abschnitte, bei Tunneln und Brücken sowie bei längeren Baustellenbereichen bestätigten und damit Rückschlüsse auf die Sinnhaftigkeit derartiger Verkehrskontroll–Systeme zuließen.

Der RH empfahl der ASFINAG, die Strafbehörden rechtzeitig über die Einrichtung von stationären und mobilen Section Control–Anlagen zu informieren, um zeitgerecht die notwendigen Ressourcen für ein zu erwartendes steigendes Anzeigenvolumen bereitstellen zu können. Ebenso wären – bei gegebenem Interesse – für das Personal in den Strafbehörden Workshops über die (technischen) Möglichkeiten und Grenzen von Section Control–Anlagen anzubieten, um bei der Bearbeitung entsprechender Anzeigen und in der Interaktion mit den Beschuldigten zielgerichtet, rasch und kompetent Auskunft erteilen zu können.

- 23.3 Laut Stellungnahme der ASFINAG greife sie die Empfehlungen des RH gerne auf. Sie werde an die Länder herantreten, um sie so früh wie möglich über Section–Control–Vorhaben zu informieren.

Mit dem Land Oberösterreich habe die ASFINAG bereits ein jährliches Informations treffen mit Bediensteten des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung und den Verwaltungsstrafbehörden (Bezirkshauptmannschaften) etabliert. Im Rahmen dieser Treffen erfolge ein Austausch über geplante Baustellen– und Überwachungsmaßnahmen. Dieser Austausch habe sich bewährt und solle in ähnlicher Form künftig auch mit anderen Bundesländern erfolgen. Bei Bedarf könne die ASFINAG überdies – gemeinsam mit den Lieferanten der Section Control–Anlagen – den Verwaltungsstrafbehörden Workshops über die Funktionsweise und die Beweismittel der Geschwindigkeitsmessungen mittels Section Control–Anlagen anbieten.



Exkurs: Abwicklung von Organstrafverfügungen (Organmandaten)

Allgemeines

- 24 Die Ausstellung von Organstrafverfügungen (**Organmandaten**) erfolgte nach dem Feststellen einer Verkehrsübertretung überwiegend durch Organe der Bundespolizei.⁴⁸ Bei Organmandaten war grundsätzlich die sofortige Zahlung des Strafbetrags (Bargeld, Kredit- oder Bankomatkarre) vorgesehen.⁴⁹ Zur Dokumentation dienten vorgedruckte und streng verrechenbare Drucksorten⁵⁰ (die Blöcke und deren Einzelblätter waren durchnummeriert), die in nachvollziehbaren Prozessen an die Organe der Bundespolizei auszuhändigen und von diesen zu verwenden waren.

Den Originalbeleg des Organmandats übergaben die Organe der Bundespolizei den Lenkerinnen und Lenkern, während der Durchschlag zur weiteren Verrechnung und zur Dokumentation zunächst bei den Organen der Bundespolizei verblieb und in weiterer Folge an die Strafbehörden übergeben wurde.

Prozesse zur Abwicklung von Organmandaten und Block-Management

- 25.1 (1) Die Verteilung der streng verrechenbaren Drucksorten an die Polizeiinspektionen erfolgte entweder direkt durch die Bezirkshauptmannschaften oder – in deren Wirkungsbereich als Strafbehörde – durch die Landespolizeidirektionen.

Prozessüberblick Bezirkshauptmannschaften

- (2) Die nachstehende Abbildung gibt einen Überblick über die Prozess- und Kontrollschrifte der Organmandats-Abwicklung bei den Bezirkshauptmannschaften am Beispiel des Landes Oberösterreich:

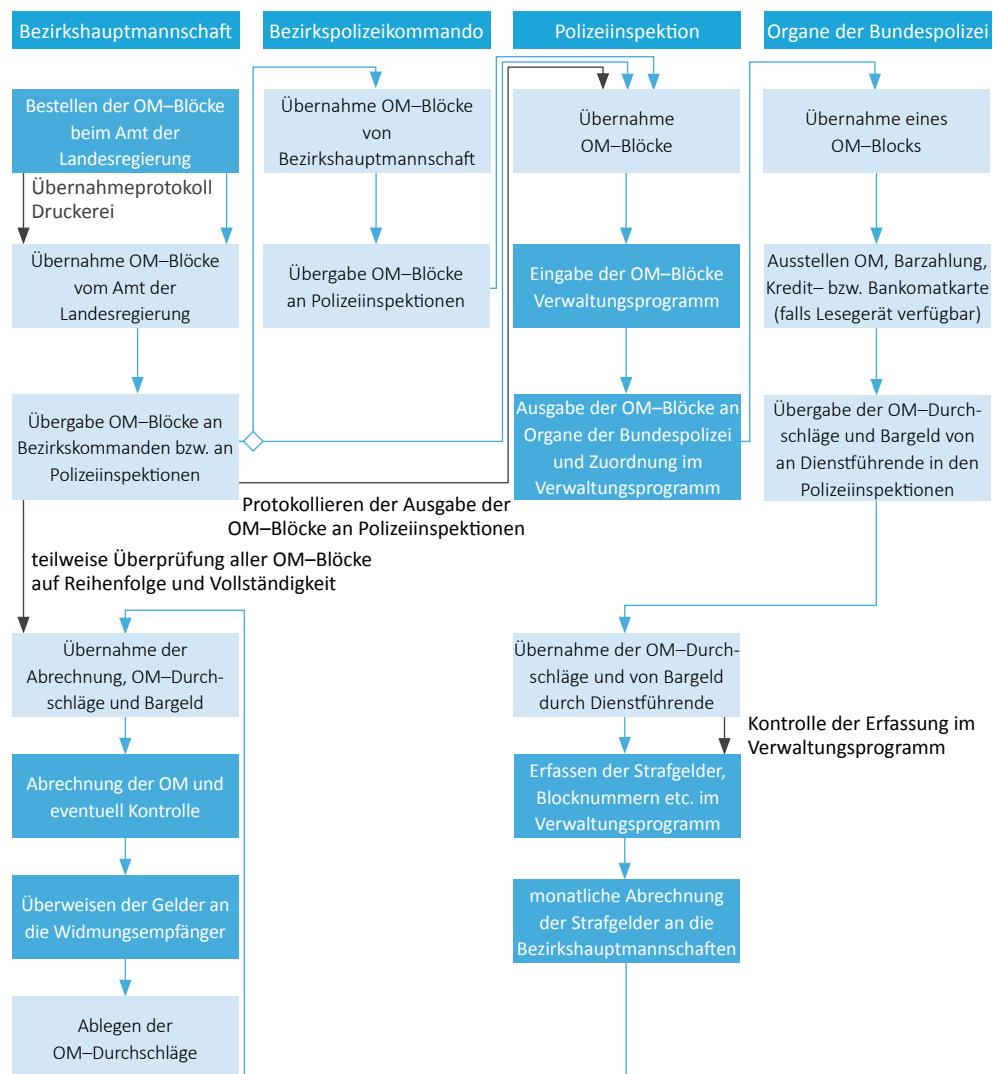
⁴⁸ Neben den Organen der Bundespolizei waren – sofern eingerichtet – auch Gemeindewachkörper der Städte zur Ausstellung von Organmandaten berechtigt.

⁴⁹ Eine Ausnahme bildeten bargeldlose Organmandate, wie sie beispielsweise bei Parkvergehen angewandt wurden. Dabei hinterlegten die Organe der öffentlichen Aufsicht meist einen Strafbeleg samt Zahlschein direkt am Fahrzeug. Der Strafbeleg war innerhalb der aufgedruckten Frist zu überweisen und mündete bei Nichtzahlung in eine Anzeige.

⁵⁰ Streng verrechenbare Drucksorten sollen die missbräuchliche Verwendung vermeiden.

Abbildung 7: Abwicklung von Organmandaten durch Bezirkshauptmannschaften (Oberösterreich)

- manueller Prozessschritt
- IT-unterstützter Prozessschritt
- Dokumentation und interne Kontrolle



OM = Organmandate

OM-Blöcke = Organmandats-Blöcke

Verwaltungsprogramm = Software zur Organmandat-Erfassung in den Polizeiinspektionen

Quellen: Bezirkshauptmannschaften Oberösterreich; RH

(3) Die Bezirkshauptmannschaften dokumentierten die Ausgabe der Organmandats-Blöcke handschriftlich; eine elektronische Erfassung der Blockausgabe erfolgte nicht. Die Polizeiinspektionen verfügten über ein Verwaltungsprogramm, in dem die Organmandats-Blöcke verwaltet und die Zuteilung an die einzelnen Organe der Bundespolizei festgehalten (Blocknummer) wurden.



Nach Ausstellung von Organmandaten im Zuge der Amtshandlungen übernahmen die Dienstführenden die Strafgelder sowie die Durchschläge der Organmandate und erfassten sie im Verwaltungsprogramm. Fehlende Organmandats-Blätter konnten erkannt werden, weil sie stets in nummerierter Reihenfolge zu verwenden waren. Eine elektronische Übertragung der verwendeten Organmandats-Blätter an die Bezirkshauptmannschaften erfolgte bislang nicht.

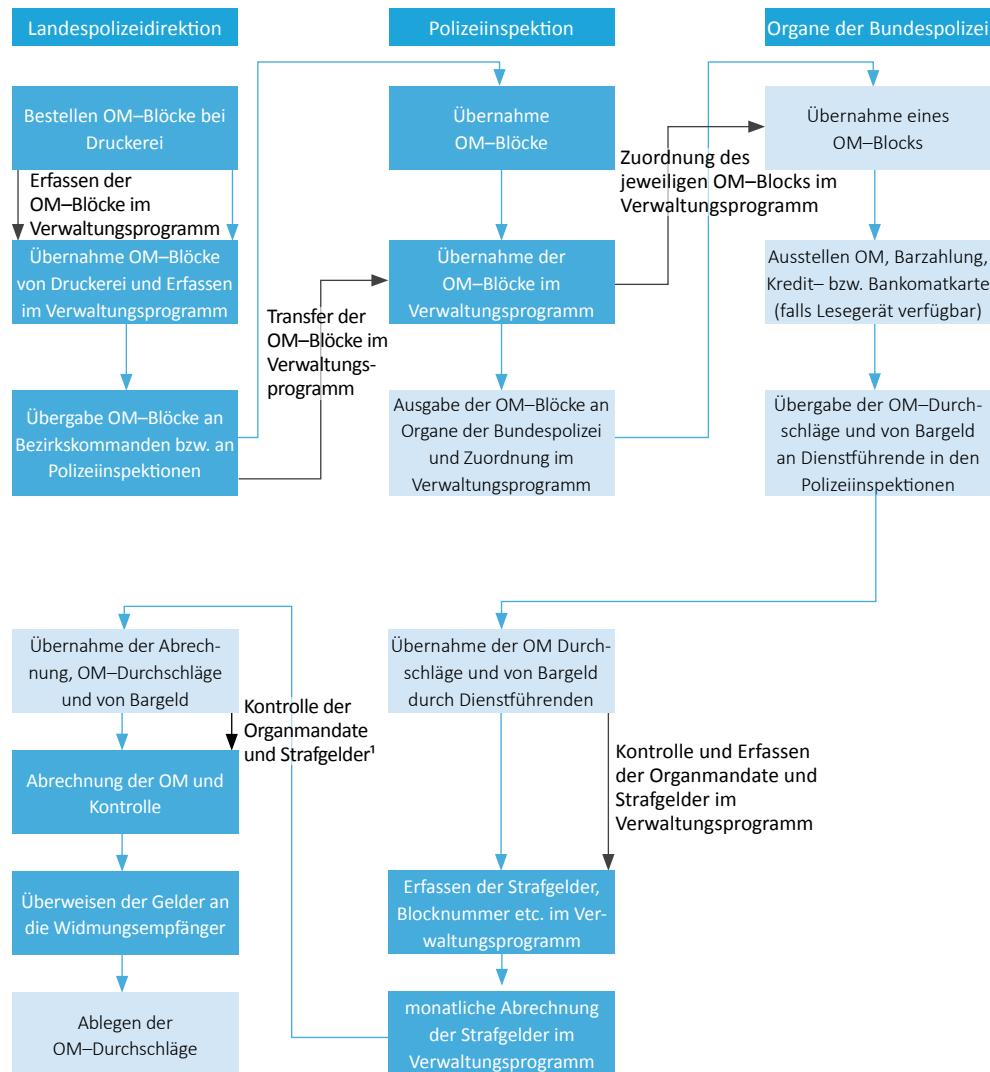
Bei der Abwicklung von Sicherheitsleistungen wurden hinsichtlich der Verwendung der streng verrechenbaren Drucksorten vergleichbare Prozesse wie bei den Organmandaten angewandt.

Prozessschritte Landespolizeidirektionen

(4) Die nachstehende Abbildung gibt einen Überblick über die Prozess- und Kontrollschrifte der Organmandats-Abwicklung durch die Landespolizeidirektionen am Beispiel der Landespolizeidirektion Oberösterreich:

Abbildung 8: Abwicklung von Organmandaten durch die Landespolizeidirektion (Oberösterreich)

 manueller Prozessschritt
 IT-unterstützter Prozessschritt
 Dokumentation und interne Kontrolle



OM = Organmandate

OM-Blöcke = Organmandats-Blöcke

Verwaltungsprogramm = Software zur Organmandat-Erfassung in den Polizeiinspektionen

¹ Abgleich mit den im Verwaltungsprogramm hinterlegten Blockdaten; fehlende Blockblätter werden erkannt und in zuständiger Polizeiinspektion nachgefragt

Quellen: Landespolizeidirektion OÖ; RH

(5) Im Verwaltungsbereich der Landespolizeidirektionen gab es die Organmandats-Blöcke aus. Zu deren Verwaltung war ein – im Vergleich zum Bereich der Bezirkshauptmannschaften – weiterentwickeltes (Block-)Verwaltungsprogramm im Einsatz. Dabei erfolgte die Block-Ausgabe IT-unterstützt; die Übergabe der Blöcke an die jeweiligen Polizeiinspektionen erfolgte elektronisch mittels eines sogenannten Blocktransfers.



Abrechnung

(6) In periodischen Abständen (meist monatlich) erfolgte in den Polizeiinspektionen eine summarische Erfassung der eingehobenen Strafgelder, die schließlich als Gesamtbetrag (Summenliste) an die örtlich zuständigen Strafbehörden (Bezirkshauptmannschaften oder Strafämter der Landespolizeidirektionen) überwiesen oder bar an den entsprechenden Bürgerservicestellen einbezahlt wurden. Die Strafbehörden überwiesen sodann die in den Materiengesetzen festgelegten Widmungsanteile der Strafgelder an die jeweiligen Widmungsempfänger.

(7) Im Land Niederösterreich erfolgte die Abrechnung von Organmandaten auf Ebene der Bezirkshauptmannschaften zentralisiert. Dazu langten Scans aller Organmandats-Abrechnungen der Polizeiinspektionen mittels E-Mails in einem – bei der Bezirkshauptmannschaft Gmünd eingerichteten – Kompetenzzentrum ein. Die Durchschläge der Organmandate verblieben bei den Polizeiinspektionen. Die zentrale Abrechnungsstelle druckte die Scans aus und führte sie einer physischen Ablage zu. Zugleich sorgte sie für die Fristüberwachung der Abrechnungen, erfasste den Zahlungseingang und zeichnete für die landesweite Erfassung im Strafenzettelprogramm und für die Abstimmung mit den Bezirkshauptmannschaften und der Landesverkehrsabteilung im Land Niederösterreich verantwortlich. Im Land Oberösterreich war keine zentrale Abrechnung von Organmandaten eingerichtet.

Kontrollen

(8) In Niederösterreich führte die zentrale Abrechnungsstelle ergänzend zu den Kontrollen in den Polizeiinspektionen keine neuerlichen Kontrollen durch.

In Oberösterreich zeigten sich differenzierte Vorgehensweisen: Während beispielsweise die Bezirkshauptmannschaft Linz-Land auf weitere Kontrollen verzichtete und lediglich die Übernahme der Abrechnungen sowie die Ablage der Organmandats-Durchschläge durchführte, kontrollierte die Bezirkshauptmannschaft Rohrbach alle Organmandate vor der Ablage neuerlich auf ihre Richtigkeit.

(9) Auch bei den Landespolizeidirektionen unterschieden sich die Kontrollen: Während die Landespolizeidirektion Niederösterreich auf ergänzende Kontrollen zu jenen in den Polizeiinspektionen weitgehend verzichtete und die Ablage der Durchschläge in den Polizeiinspektionen erfolgte, nahm die Landespolizeidirektion Oberösterreich weitere Kontrollen vor und sorgte selbst für die Ablage der Durchschläge.

- 25.2 Der RH bemängelte, dass bei der Abwicklung von Organmandaten vielfach aufwendige und manuell gestaltete Abläufe angewandt wurden. In den Ländern Niederösterreich und Oberösterreich unterschieden sich die implementierten Kontrollen sowohl bei



den Strafbehörden als auch bei den Organen der öffentlichen Aufsicht. Der RH erkannte darin vermeidbare Fehlerquellen und ungenutzte Optimierungspotenziale.

Die in Niederösterreich realisierte, landesweit zentralisierte Abrechnung der Organmandate trug dazu bei, die Verrechnung und Verbuchung von Organmandaten durch verstärkte Automatisierung manueller Prozessschritte zu modernisieren, bot allerdings noch Raum für weitere Verbesserungen.

Der RH empfahl dem Innenministerium, im Bereich der Landespolizeidirektionen Niederösterreich und Oberösterreich die Kontrolle und Ablage von Organmandaten und Sicherheitsleistungen zu harmonisieren. Beispielsweise könnten die – zusätzlich zu den Kontrollen in den Polizeiinspektionen – von der Landespolizeidirektion Oberösterreich veranlassten Kontrollen auf Stichproben reduziert werden, während im Bereich der Landespolizeidirektion Niederösterreich anstelle eines Kontrollverzichts zumindest stichprobenartige Kontrollen zu initiieren wären.

Der RH empfahl dem Land Niederösterreich – ungeachtet der grundsätzlichen, positiv hervorzuhebenden Einrichtung einer zentralen Abrechnungsstelle für Organmandate –, die verbleibenden manuell gestalteten Prozesse, wie insbesondere das Ausdrucken und die physische Ablage der Abrechnungs-Scans, nach Maßgabe wirtschaftlicher Möglichkeiten durch elektronische Prozesse abzulösen.

Der RH empfahl dem Land Oberösterreich, die Einrichtung einer zentralen Abrechnungsstelle für Organmandate – nach der bewährten Praxis des Landes Niederösterreich – zu erwägen und bis zu deren Realisierung die Kontrolle und Ablage von Organmandaten in allen Bezirkshauptmannschaften des Landes zu harmonisieren.

- 25.3 (1) Das Innenministerium verwies in seiner Stellungnahme hinsichtlich der Abwicklung von Organmandaten und Sicherheitsleistungen auf seine Ausführungen zu TZ 26.
- (2) Laut Stellungnahme des Landes Niederösterreich werde es die Umsetzung der Empfehlung prüfen.
- (3) Das Land Oberösterreich merkte in seiner Stellungnahme an, dass es zweckmäßige, wirtschaftliche und zielführende Maßnahmen zur Verhinderung von Manipulationen unterstütze. Das Ergebnis der zum Thema angeregten Arbeitsgruppe „Präventionsprojekt Organmandate“ werde – nicht zuletzt auch im Hinblick auf das kolportierte Potenzial von Einsparungen durch die Einrichtung einer zentralen Abrechnungsstelle für Organmandate – abzuwarten sein.

IT–Unterstützung und Zuverlässigkeit

26.1

(1) Bei der Verwaltung der streng verrechenbaren Drucksorten von Organmandaten (Organmandats–Blöcke) und Sicherheitsleistungen (Sicherheitsleistungs–Blöcke) und deren Abrechnung an den Dienststellen der Bundespolizei wurden zwei verschiedene (Block–)Verwaltungsprogramme angewandt.⁵¹ Laut Angaben des Innenministeriums entsprachen beide Verwaltungsprogramme nicht mehr dem Stand der Technik.⁵²

(2) Das Innenministerium beschäftigte sich zur Zeit der Gebarungsüberprüfung mit der Ablöse der beiden Verwaltungsprogramme. Eine neue Anwendung sollte neben dem Ersatz der derzeitigen Funktionalität zukünftig auch die Abläufe im Bereich der Bezirkshauptmannschaften unterstützen. Das Innenministerium hatte daher bereits mit den Ländern Niederösterreich und Tirol Kontakt aufgenommen, um eine bund- und länderübergreifende Arbeitsgruppe einzurichten. Ziele waren die Neugestaltung und Modernisierung der Abläufe, die Entlastung der Bezirkshauptmannschaften und der Landespolizeidirektionen von Verwaltungsaufgaben bis hin zur Verbesserung von Kontrollmaßnahmen.

(3) Ein im Mai 2012 vom Bundesamt für Korruptionsprävention und Korruptionsbekämpfung erstellter Abschlussbericht zu einem „Präventionsprojekt Organmandat“ zeigte, dass die vielfach manuellen Abläufe nicht geeignet erschienen, Unregelmäßigkeiten und Missbrauch durch Organe der Bundespolizei präventiv auszuschließen. Art und Weise einzelner, aufgrund von Anzeigen festgestellter Unregelmäßigkeiten waren unterschiedlich, ließen sich aber wie folgt zusammenfassen:

- Abweichungen des zu entrichtenden Strafbetrags zwischen Originalbeleg und Durchschlag,
- Nichtabführen oder verspätetes Abführen der eingehobenen Strafgelder,
- Umdatieren der Organmandats–Einhebung, um eine verspätete Strafgeldweitergabe zu verschleiern bis hin zum
- Vortäuschen von Amtshandlungen und Strafgeldeinhebungen ohne Beleg.

Der Abschlussbericht wies ausdrücklich darauf hin, dass es sich bei den Unregelmäßigkeiten um individuelle Einzelfälle handelte und die entstandenen Schadenssummen als verhältnismäßig gering einzustufen waren.

Um derartigen Unregelmäßigkeiten präventiv entgegenzutreten, empfahl das Bundesamt für Korruptionsprävention und Korruptionsbekämpfung im Zusammenhang mit der Organmandats–Gebarung etwa

⁵¹ Dies ging auf die ursprüngliche Trennung der Polizeiorgane in Bundespolizei und Gendarmerie zurück.

⁵² Einzelplatzsysteme, die nicht zentral – etwa durch Updates – aktualisiert werden konnten



- eine bundeslandweite bzw. bundesweite Vereinheitlichung der Strafsätze (Strafgeldhöhen) zur Steigerung der Transparenz sowie
 - eine vermehrt bargeldlose Strafgeldeinhebung
- in Erwägung zu ziehen.

26.2 Der RH wies kritisch darauf hin, dass die in [TZ 25](#) ausführlich dargelegten, zahlreichen manuellen Prozessschritte bei der Abwicklung von Organmandaten und Sicherheitsleistungen (insbesondere die Erfassung, Kontrolle und Ablage der Durchschläge) und die nicht mehr dem Stand der Technik entsprechenden Verwaltungsprogramme einer zeitgemäßen Aufgabenerledigung entgegenstanden. Das „Präventionsprojekt Organmandat“ des Bundesamtes für Korruptionsprävention und Korruptionsbekämpfung verdeutlichte überdies, dass dem Auftreten von Unregelmäßigkeiten nur bedingt präventiv entgegengewirkt werden konnte.

Der RH empfahl dem Innenministerium, die bereits ins Auge gefasste Arbeitsgruppe zu Organmandaten und Sicherheitsleistungen ehestmöglich zu etablieren und – nach dem Vorbild der bewährten Zusammenarbeit im „VStV-Kooperationsprojekt“ – aufzuwerten. Ziele und Aufgaben wären insbesondere

- die Erarbeitung der zukünftigen Abläufe und Rollen in der Abwicklung von Organmandaten und Sicherheitsleistungen zur Entlastung der Organe der Bundespolizei und der Behörden,
- die Erarbeitung von Schnittstellen, wie beispielsweise jene zu den Haushaltsverrechnungssystemen von Bund und Ländern,
- die Festlegung von laufenden und stichprobenartigen Kontrollen,
- die Auslotung der technischen Möglichkeiten einer mobilen elektronischen Anwendung zur Erfassung von Anzeigen, Organmandaten und Sicherheitsleistungen sowie
- die Festlegung der Kostentragung.

Weiters empfahl der RH dem Innenministerium, im Falle der Umsetzung einer mobilen elektronischen Anwendung zur Erfassung von Anzeigen, Organmandaten und Sicherheitsleistungen nach Maßgabe von Kosten–Nutzen–Überlegungen

- die Möglichkeit zur Datenübernahme aus Registern,
- die Integration von Geoinformationsdaten (zur Tatortbestimmung),
- die ausdruckbare oder papierlose Ausstellung von Organmandaten und Sicherheitsleistungen sowie
- die Möglichkeit einer Offline–Erfassung

vorzusehen, um den Organen der Bundespolizei eine einheitliche Erfassung zu ermöglichen und zugleich dem Entstehen von Unregelmäßigkeiten wirksam entgegenzutreten.

- 26.3 Laut Stellungnahme des Innenministeriums würden die Empfehlungen des RH aufgenommen. Es werde derzeit an einer Ablöse der im Einsatz befindlichen Applikationen „WINCASH“ und „OM-NT“ gearbeitet, weil für eine österreichweite einheitliche technische Lösung der Umstieg auf eine portalfähige Applikation notwendig sei.

Innerhalb der VStV-Kooperationspartner habe es bereits informelle bilaterale Gespräche über eine mögliche Kooperation für die Organmandatsverrechnung gegeben. Im Zuge der Umsetzung würden auch mobile elektronische Anwendungsmöglichkeiten zur Erfassung von Organmandaten und Sicherheitsleistungen geprüft werden.

Exkurs: Grenzüberschreitende Verkehrsstrafen–Verfolgung

Allgemeines

- 27 Das Regierungsprogramm 2008 – 2013 sah vor, dass im Interesse der Verkehrssicherheit sowohl auf nationaler, bi- und multinationaler als auch auf europäischer Ebene alle notwendigen Schritte zu setzen wären, um Verkehrsdelikte sowohl in- als auch ausländischer Verkehrsteilnehmerinnen und –teilnehmer gleichermaßen strafen zu können. Auch das Regierungsprogramm 2013 – 2018 strebte als Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an, die internationale, grenzüberschreitende Verfolgung von Verkehrsdelikten zu verstärken. Gemäß dem aktuellen Regierungsprogramm 2017 – 2022 sollten an den Außengrenzen Österreichs Prüfzugeinsätze in Kooperation mit den Nachbarstaaten intensiviert werden, um frühzeitig den Betrieb von technisch mangelhaften Lastkraftwagen im österreichischen Straßennetz zu erkennen und zu vermeiden.

Cross Border Enforcement (CBE)

- 28.1 (1) Mit der Inkraftsetzung der EU–Verkehrsdelikterichtlinie⁵³ beabsichtigte die Europäische Kommission, die Ahndung von ausgewählten Verkehrsdelikten und die Durchsetzung von Sanktionen in der gesamten EU zu gewährleisten (Cross Border Enforcement; **CBE**). Zugleich sollte die Straßenverkehrssicherheit erhöht und die Gleichbehandlung der Verkehrsteilnehmerinnen und –teilnehmer sichergestellt werden. Jeder Mitgliedstaat hatte eine Nationale Kontaktstelle zu benennen, die

⁵³ Richtlinie 2015/413/EU, ABl. L 2015/68, 9; sie ersetzte die Richtlinie 2011/82/EU, die mit Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 6. Mai 2014 (C-43/12) für nichtig erklärt worden war, weil nach Rechtsmeinung des Europäischen Gerichtshofes eine wirksame Verabschiedung auf Grundlage des Artikels 87, Abs. 2 AEUV nicht möglich war.



dafür verantwortlich war, den Nationalen Kontaktstellen anderer Mitgliedstaaten unter Verwendung des vollständigen amtlichen Kennzeichens des betroffenen Fahrzeugs die automatisierte Suche von Fahrzeugzulassungsdaten mithilfe eines elektronischen Informationssystems (**EUCARIS**⁵⁴) zu ermöglichen.

(2) Die EU–Verkehrsdelikterichtlinie wurde für folgende acht Verkehrsdelikte angewandt:

- Geschwindigkeitsübertretungen,
- Nichtanlegen des Sicherheitsgurts,
- Überfahren eines roten Lichtzeichens,
- Trunkenheit im Straßenverkehr,
- Fahren unter Drogeneinfluss,
- Nichttragen eines Schutzhelms,
- unbefugte Benutzung eines Fahrstreichens und
- rechtswidrige Benutzung eines Mobiltelefons oder anderer Kommunikationsgeräte beim Fahren.

Eine Strafsumme inkl. Gebühren im Ausmaß von 70 EUR bildete die monetäre Bagatellgrenze für die Anwendung der EU–Verkehrsdelikterichtlinie. Zwischen Österreich und Deutschland wurde – auf Grundlage eines bilateralen Abkommens – eine geringere Strafgeldgrenze von rd. 25 EUR angewandt.

(3) In Österreich erfolgte die Umsetzung der EU–Verkehrsdelikterichtlinie mit der 31. KFG–Novelle⁵⁵. Als Nationale Kontaktstelle im Sinne dieser Richtlinie bestimmte der Gesetzgeber den Bundesminister für Inneres. Die operative Durchführung erfolgte durch den Verkehrsdienst der Bundespolizei im Innenministerium.

Die Strafbehörden konnten einen Großteil der automatisch erfassten Geschwindigkeitsübertretungen erst ab Mitte des Jahres 2015 automatisiert auf die vom Innenministerium (seit Juni 2014) bereitgestellte CBE–Schnittstelle übermitteln, weil es noch eine Reihe technischer Probleme zu lösen galt. In Österreich war der CBE–Vollbetrieb somit de facto erst ab der Jahresmitte 2015 gegeben. Weitere Unterstützung fand die grenzüberschreitende Verfolgung von Verkehrsdelikten durch

⁵⁴ European CAR and driving license Information System: EUCARIS erlaubt den sicheren, EU–weiten Austausch von Fahrzeug– und Fahrerlaubnisregisterdaten zwischen berechtigten öffentlichen Stellen. Rechtliche Basis bildete der EUCARIS–Vertrag vom Juni 2000, der zunächst von Belgien, Deutschland, Großbritannien, Luxemburg und den Niederlanden unterzeichnet wurde. Nach und nach traten auch die anderen EU–Mitgliedstaaten bei. Das System umfasste zunächst nur Verfahren zum Austausch von Fahrzeugdaten im Rahmen der Zulassung von Fahrzeugen ausländischer Herkunft sowie zum Austausch von Führerscheindaten im Rahmen der Erteilung von Fahrerlaubnissen. Mittlerweile wird es jedoch als technische Plattform für diverse Datenaustauschverfahren auf Basis weiterer rechtlicher Grundlagen genutzt. Staaten, die an EUCARIS angeschlossen sind, können entscheiden, für welche Verfahren sie das EUCARIS–System nutzen wollen.

⁵⁵ BGBl. I 43/2013; Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 und das Führerscheingesetz geändert werden



Multilaterale Übereinkommen⁵⁶ von Unterzeichner-Staaten des „Salzburg Forums“⁵⁷.

(4) Das Verfahren für die grenzüberschreitende Ahndung von Verkehrsdelikten beinhaltete im Wesentlichen die folgenden Verfahrensschritte:

- Feststellung des Deliktes,
- Bestimmung der Tatbestandsmerkmale,
- Identifizierung der Fahrzeugzulassungsdaten,
- Beweismittel-Erhebung,
- Übermittlung einer Anonym- oder Strafverfügung und eines Informationsschreibens⁵⁸ (Infoletter) an die mutmaßlich Zu widerhandelnden bzw. Beschuldigten,
- Zahlung der Geldstrafe oder Nennung des/der tatsächlich Zu widerhandelnden – diesfalls wurde der vorstehende Verfahrensschritt erneut angewandt – oder Erheben eines Einspruchs.

Das Informationsschreiben (Infoletter) enthielt jeweils in einer Amtssprache des Zulassungsstaates sowie in Deutsch Angaben über Art (Delikt), Ort, Datum und Uhrzeit der Verkehrsübertretung, die Bezeichnung der Rechtsvorschrift, gegen die verstoßen wurde, die jeweilige Sanktion (z.B. Geldstrafe) sowie gegebenenfalls Angaben zu jenen Verkehrskontroll-Systemen, welche die Verkehrsübertretung festgestellt hatten.

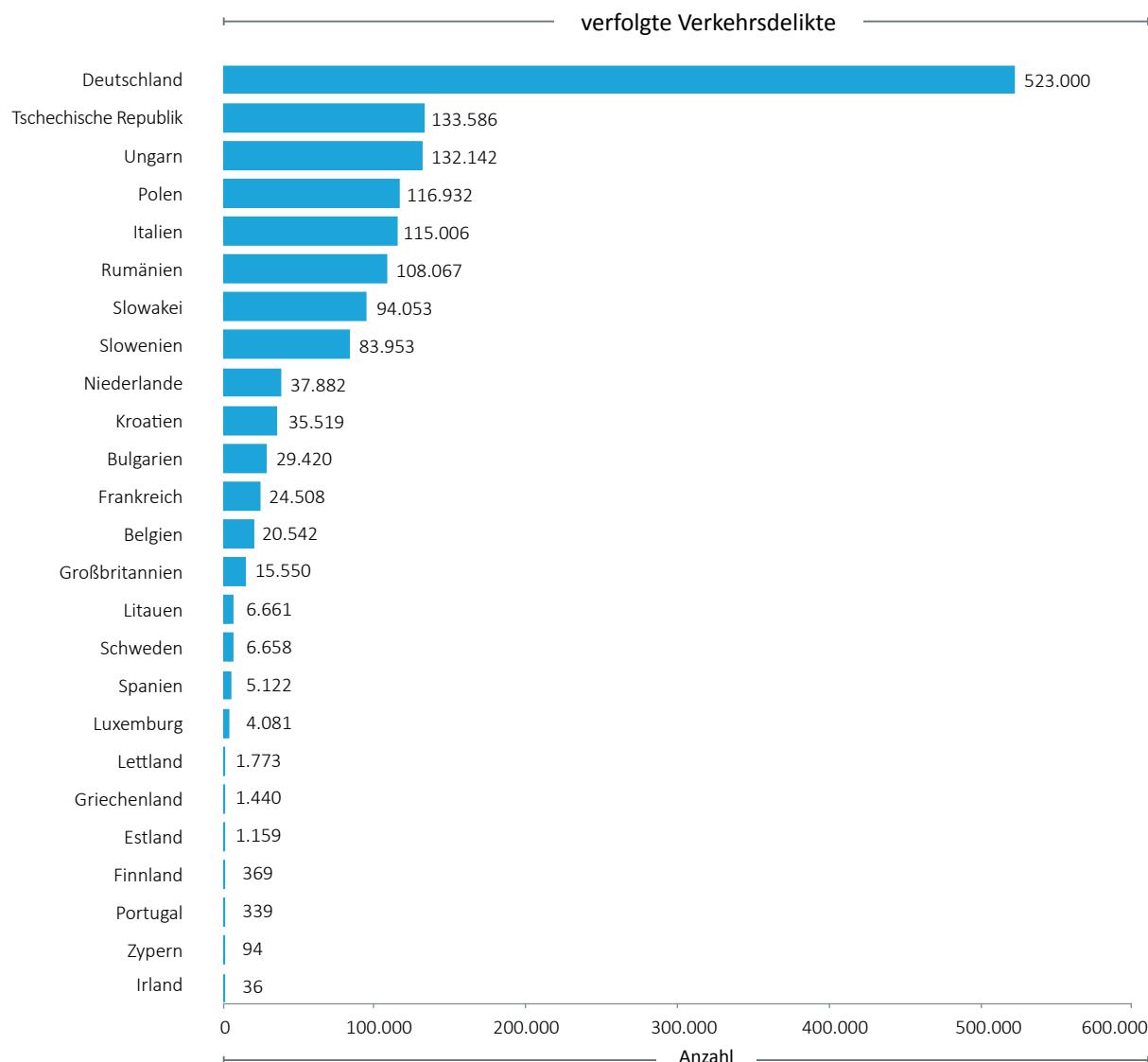
Eine Auswertung des CBE-Reports des Jahres 2017 für Österreich zeigte, dass der weit überwiegende Teil (rd. 99,2 %) der festgestellten Verkehrsdelikte Geschwindigkeitsübertretungen betraf. Der verbleibende Anteil von 0,8 % entfiel auf die übrigen CBE-Delikte. Eine Auswertung der in Österreich begangenen CBE-Delikte nach Zulassungsstaaten ist der folgenden Abbildung zu entnehmen:

⁵⁶ insbesondere Übereinkommen zwischen Bulgarien, Kroatien, Österreich und Ungarn über die Erleichterung der grenzüberschreitenden Verfolgung von die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten sowie eine darauf aufbauende Administrative und Technische Durchführungsvereinbarung

⁵⁷ Das „Forum Salzburg“ ist eine vom Bundesministerium für Inneres initiierte mitteleuropäische Sicherheitspartnerschaft. Sie zielt darauf ab, die Arbeit innerhalb der EU zu koordinieren und gemeinsame Anliegen in der EU voranzutreiben, die regionale Kooperation zu intensivieren und die polizeiliche Zusammenarbeit mit den Unterzeichner-Staaten zu forcieren. So unterzeichneten die „Forum Salzburg“-Mitgliedstaaten Bulgarien, Kroatien Österreich und Ungarn am 11. Oktober 2012 bei der „Forum Salzburg“-Ministerkonferenz das „Forum Salzburg“-Abkommen zur Erleichterung der grenzüberschreitenden Verfolgung von Verkehrsdelikten.

⁵⁸ Informationsschreiben gemäß § 84 Kraftfahrgesetz 1967, BGBl. 267/1967 i.d.F. BGBl. I 40/2016 bzw. § 28 Kraftfahrgesetz Durchführungsverordnung 1967, BGBl. 399/1967 i.d.F. BGBl. II 290/2014

Abbildung 9: CBE-Deliktauswertung nach Zulassungsstaaten



Quellen: BMI; RH

Die vorstehende Abbildung verdeutlicht, dass von rd. 1,5 Mio. festgestellten CBE-Delikten 523.010 Delikte bzw. rd. 34,9 % der festgestellten Übertretungen von Lenkerinnen und Lenkern mit Fahrzeugen deutscher Zulassung begangen wurden. Für Malta lagen keine Werte vor. Dänemark beteiligte sich zur Zeit der Geburtsüberprüfung nicht aktiv an der Umsetzung der EU-Verkehrsdelikterichtlinie, wodurch für 2017 keine Daten vorlagen.



(5) Ein Bericht der Europäischen Kommission an das Europäische Parlament über die Anwendung der EU-Verkehrsdelikterichtlinie vom November 2016 gelangte zum Schluss, dass

- die EU-Verkehrsdelikterichtlinie ein wirksames Instrument ist und ein erhebliches Potenzial zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit besitzt, indem sie es ermöglicht, gebietsfremde Zu widerhandelnde mittels eines elektronischen Informationssystems zu ermitteln und die Bürgerinnen und Bürger für die in anderen Mitgliedstaaten geltenden Straßenverkehrs vorschriften und Sanktionen zu sensibilisieren,
- das elektronische Informationsaustauschsystem einen raschen, sicheren und vertraulichen Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten gewährleistet und
- dennoch die Möglichkeiten des Systems noch nicht in vollem Umfang ausgeschöpft werden, weil im November 2016 nur 23 von 28 Mitgliedstaaten an das System angeschlossen waren und nur rund die Hälfte der im Jahr 2015 festgestellten Verkehrsdelikte, die von ausländischen Lenkerinnen und Lenkern begangen wurden, (im Sinne ausgehender Abfragen) untersucht wurden.

Die Europäische Kommission erachtete es zusammenfassend als unbedingt erforderlich, dass die Mitgliedstaaten das Potenzial der CBE-Strafverfolgung durch eine aktiveren Untersuchung von Verkehrsdelikten, die Personen außerhalb ihres Wohnsitzstaates begangen hatten, besser nutzen. Ferner müsste eine verstärkte Vollstreckung von Verkehrsstrafen erfolgen, da etwa 50 % der Sanktionen nicht erfolgreich vollstreckt wurden, weil es an Amtshilfe und Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten bei der Untersuchung von Verkehrsdelikten nach dem Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten mangelte.

(6) Der jeweils aktuelle Stand der Möglichkeiten und die Qualität der Rechtshilfe durch ausländische Behörden bei Verkehrsdelikten in CBE-Mitgliedstaaten waren der Applikation BKA-Wiki zu entnehmen, die – nach Registrierung – grundsätzlich allen Behörden offen stand.

Bis auf Dänemark (hatte bislang die CBE-Richtlinie nicht ratifiziert) waren in allen EU-Mitgliedstaaten elektronische Abfragen von Halterdaten über das System EUCARIS möglich, wodurch in der Regel zumindest die Versendung eines Informationsschreibens (Infoletters) über das festgestellte CBE-Verkehrsdelikt erfolgen konnte.⁵⁹

⁵⁹ Bei anonymverfügungsfähigen Delikten galt das Informationsschreiben zugleich als Anonymverfügung. Die Strafbehörden konnten überdies das Informationsschreiben mit einer Lenkererhebung gemäß § 103 Abs. 2 KFG. 1967 verbinden. In diesen Fällen hatte das Schreiben Informationen über die Folgen der Nichtbekanntgabe oder einer unrichtigen oder unvollständigen Angabe über die Lenkerin bzw. den Lenker zu enthalten.



(7) Probleme ergaben sich vor allem dann, wenn sich das Informationsschreiben als unzustellbar erwies, nicht behoben wurde und/oder die Lenkerin bzw. der Lenker des betroffenen Fahrzeugs nicht bekannt gegeben wurde. In diesen Fällen war in der Regel die notwendige Rechtshilfe im weiteren Verfahrensverlauf – insbesondere Unterstützung bei der Lenkererhebung und/oder die Strafvollstreckung durch die jeweiligen Vollstreckungsbehörden in den Mitgliedstaaten – nicht sichergestellt. So verweigerten etwa die Staaten Frankreich, Lettland und Rumänien systematisch jedes Rechtshilfeersuchen betreffend Verkehrsdelikte. In den Staaten Slowenien und im Vereinigten Königreich waren Halterdatenabfragen jeweils nur auf die acht CBE-Delikte beschränkt.

(8) Die Strafbehörden in den Vollstreckungsstaaten, welche die Zustellung und Vollstreckung unterstützten, durften den Strafbetrag einbehalten. Nach Angaben der überprüften Strafbehörden erfolgten allerdings nur selten Rückmeldungen hinsichtlich eines etwaigen Erfolgs der Strafgeldeintreibung, weil die EU-Verkehrsdelikte-richtlinie keine Informationspflicht der ausländischen Behörden gegenüber den um Rechtshilfe ersuchenden Strafbehörden vorsah. Damit waren auch keine adäquaten Auswertungen über die Einbringlichkeit der Strafgeldforderungen möglich.

28.2 Der RH hielt fest, dass der Datenaustausch und die gegenseitige Unterstützung bei der grenzüberschreitenden Sanktionierung nicht mit allen Mitgliedstaaten gleichermaßen gut funktionierte. Nach Auskunft der Strafbehörden bestanden nahezu in allen CBE-Mitgliedstaaten punktuelle Erschwernisse bei der Zustellung, Verfolgung und Vollstreckung von Verkehrsdelikten, bis hin zu einer systematischen Verweigerung jedes Rechtshilfeersuchens.

Der RH empfahl dem Innenministerium sowie dem Verkehrsministerium, auf europäischer Ebene darauf hinzuwirken,

- die Rechtshilfe bei der Zustellung und Vollstreckung von EU-Verkehrsdelikten zu verbessern und
- die Einführung einer Informationspflicht des um Rechtshilfe ersuchten Mitgliedstaates an den ersuchenden Mitgliedstaat über den Erfolg/Misserfolg der Einbringlichkeit der Strafgeldforderungen zu erwägen. Im Lichte grenzüberschreitender „Good Governance“ könnte dies etwa in Form von jährlichen Sammelmeldungen an die jeweiligen Nationalen Kontaktstellen realisiert werden.

28.3 (1) Laut Stellungnahme des Innenministeriums habe es – aufbauend auf der CBE-Richtlinie und auf der Grundlage seiner Initiative – im Rahmen der langjährigen multilateralen Sicherheitszusammenarbeit in Form des „Forum Salzburg“ ein Übereinkommen zwischen der Republik Bulgarien, der Republik Kroatien, Ungarn und der Republik Österreich über die Erleichterung der grenzüberschreitenden Verfolgung von Verkehrsdelikten, welche die Straßenverkehrssicherheit gefährden, unterzeichnet



(„Forum Salzburg CBE–Übereinkommen“). Dieses optimiere für Verkehrsdelikte im Sinne der CBE–Richtlinie die grenzüberschreitende Amtshilfe im Verwaltungsstrafverfahren, indem Amtshilfemaßnahmen elektronisch – analog der CBE–Richtlinie – über ein nationales Service und zwischenstaatlich über die EUCARIS–Plattform abgewickelt würden.

Die Forum Salzburg Zusammenarbeit umfasse vier elektronische Amtshilfemaßnahmen:

- die Ermittlung der Lenkerin bzw. des Lenkers,
- die Zustellung amtlicher Schriftstücke,
- die Adressenfeststellung sowie
- die Vollstreckungsabtretung.

Diese elektronischen Amtshilfemaßnahmen würden künftig im Wege der jeweiligen nationalen Kontaktstellen (für Österreich das Innenministerium) an die (in– bzw. ausländischen) Behörden elektronisch übermittelt. Somit entfalle der überwiegende Teil des Übersetzungsaufwands für die an nicht deutschsprachige Beschuldigte zu versendenden Verfahrensdokumente. Damit werde die Lücke geschlossen, die entstehe, wenn es – nach elektronischer Ausforschung der Kfz–Zulassungsbesitzerin und –besitzer – zum unmittelbaren Verkehr zwischen der Strafbehörde und den Beschuldigten oder Zulassungsbesitzerinnen und –besitzern kommt und diese weder die verhängte Strafe bezahlen noch auf eine Zusammenarbeit mit der Verfolgungsbehörde eingehen. In den Fachgremien auf EU–Ebene, in denen das Innenministerium vertreten sei, habe es das Forum Salzburg CBE–Übereinkommen vorgestellt, das auch auf das Interesse weiterer EU–Mitgliedstaaten und der Vertreterinnen und Vertreter der Europäischen Kommission gestoßen sei.

Hinsichtlich der Empfehlung, die Einführung einer Informationspflicht des um Rechtshilfe ersuchten Mitgliedstaates an den ersuchenden Mitgliedstaat über den Erfolg/Misserfolg der Einbringlichkeit der Strafgeldforderungen zu erwägen, bestehe nach Einschätzung des Innenministeriums kein Handlungsbedarf: Sowohl der Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates vom 24. Februar 2005 über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen als auch das Bundesgesetz über die Vollstreckung von Geldstrafen und Geldbußen von Verwaltungsbehörden im Rahmen der Europäischen Union⁶⁰ würden eine derartige Informationspflicht des Vollstreckungsstaates an die Behörde des Deliktsstaates vorsehen.

⁶⁰ EU–Verwaltungsstrafvollstreckungsgesetz (EU–VStVG: BGBl. I 3/2008)



(2) Das Land Oberösterreich merkte in seiner Stellungnahme an, dass es die Empfehlung des RH grundsätzlich positiv sehe. Es wies allerdings darauf hin, dass aufgrund der großen Masse an Auslands–Strafverfahren und der derzeit noch nicht vollautomatisiert möglichen Ansuchen auf EU–Verwaltungsvollstreckung ein sehr hoher Verwaltungsaufwand gegeben sei. Im Hinblick auf die gesetzliche Vorgabe der Wirtschaftlichkeit der Strafverfolgung sei darauf zu achten, dass Ansuchen auf EU–weite Vollstreckung von Strafen möglichst automatisiert und ohne hohen Eingabeaufwand der Bediensteten bereits direkt aus dem Programm VStV–neu versendet werden können. Derzeit sei dies nicht möglich. Gleiches gelte für die Informationspflicht über erfolgte Vollstreckungen. Dies müsse künftig auf Basis einer vollautomatischen Auswertung möglich sein, weil ansonsten der Verwaltungsaufwand für das Erstellen einer jährlichen Sammelmeldung im Wege der nationalen Kontaktstelle neuerlich einen erheblichen Verwaltungsaufwand nach sich ziehen würde.

28.4 Unter Hinweis auf die – ungeachtet der vom Innenministerium angeführten unionsrechtlichen Normen – festgestellten Mängel bzw. Erschwernisse im operativen Bereich der grenzüberschreitenden Sanktionierung sowie vor dem Hintergrund noch ausständiger, grundsätzlich vom RH anerkannter weiterer Automatisierungsschritte (Programm VStV–neu) hielt der RH seine Empfehlung gegenüber dem Innenministerium aufrecht, zumal sie als allfällige Etappenlösung bis zur Vollautomatisierung der EU–weiten Strafvollstreckung dienen könnte.

CBE–Servicecenter

29.1 (1) Mit 1. September 2017 richtete das Land Oberösterreich im Sinne des Arbeitsübereinkommens der Koalitionspartner für die Jahre 2015 – 2021 bei der Bezirkshauptmannschaft Rohrbach ein CBE–Servicecenter⁶¹ zur landesweiten Bündelung von CBE–Verfahren ein. Zielsetzung war es, der Bezirkshauptmannschaft Rohrbach landesweit⁶² die Verarbeitung aller anonymverfügungsfähigen Anzeigen für CBE–Verfahren in allen Verfahrensstufen⁶³ zu übertragen. Der Zeitpunkt der Übertragung dieser CBE–Verfahren der Bezirkshauptmannschaft Vöcklabruck war am Ende der Geburungsüberprüfung noch offen, da diese zugleich den Pilotbetrieb für die Über-

⁶¹ Ein vergleichbares CBE–Servicecenter war für das Land Kärnten bei der Bezirkshauptmannschaft Hermagor eingerichtet. In den anderen Bundesländern wickelten die jeweils örtlich zuständigen Bezirkshauptmannschaften die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden CBE–Verfahren in der Regel eigenständig ab.

⁶² Die Integration der anonymverfügungsfähigen CBE–Verfahren erfolgte schrittweise: Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen–Eferding mit 1. September 2017; Bezirkshauptmannschaft Kirchdorf mit 1. November 2017; alle übrigen Bezirkshauptmannschaften Oberösterreichs, mit Ausnahme Linz–Land und Vöcklabruck, mit 9. Jänner 2018. Die Übertragung von CBE–Verfahren der aufkommensstärksten Bezirkshauptmannschaft, Linz–Land, erfolgte mit 1. Februar 2018.

⁶³ Es handelte sich um die Verarbeitung aller anonymverfügungsfähigen Anzeigen für sämtliche CBE–Verfahren von der elektronischen Übermittlung der Anzeigen und Erstellung der Infoletter und Anonymverfügungen an Fahrzeughalterinnen und –halter der CBE–Mitgliedstaaten. Bei Nichteinzahlung des Strafbetrags erfolgte die automationsunterstützte Erlassung einer Strafverfügung bzw. die Einleitung des ordentlichen Ermittlungsverfahrens und die Durchführung des Strafverfahrens.



nahme des Verwaltungsstrafenprogramms VStV durch das Land Oberösterreich abwickelte und die Integration der CBE-Verfahren miterprobt werden sollte.

(2) Folgende Verfahren verblieben bei den jeweils örtlich zuständigen Bezirkshauptmannschaften und wurden von diesen auch weiter betreut:

- CBE-Anzeigen, die etwa aufgrund der Schwere des Vergehens nicht anonymverfügungsfähig waren,
- Mehrfachanzeigen im Sinne von Kombinationen von CBE-Delikten mit Nicht-CBE-Delikten sowie
- CBE-Verfahren, die zusätzliche administrative Maßnahmen (z.B. Erlassung von Lenkverboten) erforderten.

Nach Auskunft der Bezirkshauptmannschaft Rohrbach gegenüber dem RH bestand auch in diesen Fällen der Wunsch der übrigen Bezirkshauptmannschaften, die Verfahren vom CBE-Servicecenter abwickeln zu lassen. Die Abwicklung derartiger CBE-Vollverfahren würde jedoch zusätzliche personelle Ressourcen seitens des CBE-Servicecenters und eine Adaptierung der Zielsetzungen des laufenden Projekts erfordern.

(3) Zufolge der vom RH beim Land Kärnten eingeholten Auskünfte waren die Erfahrungen hinsichtlich eines bereits seit dem Jahr 2012 landesweit bei der Bezirkshauptmannschaft Hermagor eingerichteten CBE-Servicecenters durchwegs positiv. Die Spezialisierung auf CBE-Verfahren habe

- Synergien geschaffen (z.B. durch Entlastung und Freigabe von Ressourcen bei den tatortzuständigen Bezirkshauptmannschaften für Inlandsverfahren),
- die Professionalität gesteigert (z.B. durch Textbausteine in der jeweiligen Landessprache, bessere Kenntnis von landesspezifischen Behördenstrukturen und Abläufen) und
- den Service für die Betroffenen (z.B. durch verfahrensspezifische Auskünfte zu CBE-Verfahren) verbessert.

Insgesamt sei der Prozentsatz der im Rahmen eines abgekürzten (und damit kosten-günstigeren) Verfahrens⁶⁴ abgewickelten CBE-Verfahren von 82,7 % auf 85,8 % (gemessen an allen CBE-Verfahren) gesteigert worden. Rund 90 % der Strafzahlungen seien innerhalb von 15 Arbeitstagen erfolgt. Hinsichtlich der Abwicklung von CBE-Vollverfahren durch das CBE-Servicecenter habe das Land Kärnten beginnend mit März 2018 ein Pilotprojekt in Kooperation mit den Bezirkshauptmannschaften Völkermarkt und Wolfsberg eingerichtet.

⁶⁴ im Status einer Anonymverfügung



(4) Im Land Niederösterreich war zur Zeit der Gebarungsüberprüfung kein CBE-Servicecenter eingerichtet. Jede Bezirkshauptmannschaft wickelte die in ihren örtlichen Zuständigkeitsbereich fallenden CBE-Verfahren eigenständig ab.

29.2 Der RH erachtete die Einrichtung landesweiter CBE-Servicecenter insofern als zweckmäßig, als sie zur Nutzung von Synergien und Effizienzsteigerung bei der grenzüberschreitenden Ahndung von CBE-Verkehrsdelikten beitrugen. Dies galt umso mehr, als es sich in der Regel um Massendelikte handelte (vorwiegend Geschwindigkeitsübertretungen) und der Standort der abwickelnden Behörde bei nicht in Österreich wohnhaften Adressaten zweitrangig war. Zugleich merkte er kritisch an, dass das volle Potenzial des CBE-Servicecenters der Bezirkshauptmannschaft Rohrbach noch nicht ausgeschöpft war, weil die Durchführung von CBE-Vollverfahren nicht vorgesehen war.

Der RH empfahl dem Land Niederösterreich, die Einrichtung eines landesweiten CBE-Servicecenters – ähnlich wie in den Ländern Oberösterreich und Kärnten – zu erwägen, um die Effizienz der grenzüberschreitenden Ahndung von Verkehrsdelikten zu steigern.

Der RH empfahl dem Land Oberösterreich – aufbauend auf Erfahrungen des Landes Kärnten –, die Übertragung von CBE-Vollverfahren, das heißt auch jener, die nicht anonymverfügungsfähig waren, an das CBE-Servicecenter bei der Bezirkshauptmannschaft Rohrbach zu prüfen und die allenfalls dafür notwendigen Ressourcen bereitzustellen.

29.3 (1) Das Land Niederösterreich führte in seiner Stellungnahme aus, dass es bereits erste Informationen zum Betrieb des bei der Bezirkshauptmannschaft Rohrbach eingerichteten oberösterreichischen CBE-Servicecenters im Rahmen eines Termins an Ort und Stelle eingeholt habe.

(2) Laut Stellungnahme des Landes Oberösterreich werde die Übertragung von CBE-Vollverfahren an das bei der Bezirkshauptmannschaft Rohrbach eingerichtete CBE-Servicecenter geprüft.



Amts– und Rechtshilfevertrag mit Deutschland

- 30.1 Bei Verkehrsdelikten, die von deutschen Lenkerinnen und Lenkern in Österreich⁶⁵ begangen wurden, wurde neben den Bestimmungen der CBE–Richtlinie der sogenannte Amts– und Rechtshilfevertrag in Verwaltungssachen⁶⁶ angewandt. Hierbei lag die Untergrenze für vollstreckbare Strafbeträge nicht bei 70 EUR (wie bei den übrigen CBE–Staaten), sondern bei 25,56 EUR (bei Vollstreckung in Deutschland) bzw. 25,44 EUR (bei Vollstreckung in Österreich).

Obwohl die Kooperation mit Deutschland grundsätzlich gut funktionierte, zeigten sich in Detailfragen Auffassungsunterschiede und Problemfelder. So verweigerte Deutschland – unter Berufung auf Art. 4 Abs. 1 des genannten Vertrags – die Amts– und Rechtshilfe bei der Vollstreckung von rechtskräftigen Straferkenntnissen wegen Nichterteilung der Lenkerauskunft (§ 103 Abs. 2 i.V.m. § 134 KFG. 1967), weil diese nach dem deutschen Recht unzulässig sei.⁶⁷ Da allerdings die Unterstützungshandlung „Zustellung von Verfahrensurkunden“ ebenfalls Gegenstand des Amts– und Rechtshilfevertrags war, erfolgte dennoch die Zustellung der jeweiligen Entscheidungen an deutsche Zulassungsinhaberinnen und –inhaber. Sie enthielten jedoch den Hinweis, dass die deutschen Behörden an einer Vollstreckung nicht mitwirken würden.

- 30.2 Der RH wies kritisch auf die Probleme bei der Vollstreckung von Verkehrsdelikten deutscher Lenkerinnen und Lenker hin, die auf der Verweigerung der Lenkerauskunft und insbesondere auf der fallweisen Nichterkennbarkeit der Lenkerinnen und Lenker fußte. Diese ergaben sich insbesondere aus dem Einsatz von Radar– und Lasermessanlagen, die keine Möglichkeit zur Aufnahme und Ausgabe von Frontfotos (Erkennbarkeit der Fahrerin bzw. des Fahrers) vorsahen oder zuließen.

Der RH empfahl dem Innenministerium und der ASFINAG, – nach Maßgabe wirtschaftlicher und technischer Möglichkeiten – beim Ankauf neuer Generationen von Verkehrskontroll–Systemen auf die Möglichkeit zur Aufnahme von Frontbildern (Aufnahme der Lenkerin bzw. des Lenkers) zu achten, um eine möglichst wirksame Verfolgung von Verkehrsdelikten sicherzustellen.

- 30.3 (1) Laut Stellungnahme des Innenministeriums habe es beginnend im Jahre 2013 die Landespolizeidirektionen angewiesen, Standorte zur stationären Geschwindigkeits-

⁶⁵ Die vertraglichen Bestimmungen galten vice versa für österreichische Lenkerinnen und Lenker, die in Deutschland Verkehrsdelikte zu verantworten hatten.

⁶⁶ Vertrag zwischen Österreich und Deutschland über Amts– und Rechtshilfe in Verwaltungssachen (BGBl. 526/1990 i.d.g.F.)

⁶⁷ Demnach sei die Verwirklichung einer solchen Strafdrohung geeignet, einen unzulässigen Zwang zur Selbstbeziehtigung auszuüben. Er würde einen Eingriff in die Persönlichkeitsrechte nach Art. 2 Abs. 1 des deutschen Grundgesetzes darstellen und auch den Auskunfts– und Zeugnisverweigerungsrechten entgegenstehen.



messung an Strecken mit hohem Anteil an Transitverkehr bekanntzugeben. In Summe seien zum damaligen Zeitpunkt 37 Standorte, an denen die automatische Verkehrsüberwachung des abflutenden Verkehrs mit Radargeräten erfolgte, mit abgesetzten Frontfotoanlagen erweitert worden. Mittlerweile seien mehr als 80 Standorte im höherrangigen Straßennetz und auf Straßen mit einem erhöhten Transitaufkommen mit abgesetzten Frontfotoanlagen ausgestattet. Darüber hinaus seien von der ASFINAG sämtliche Section Control–Anlagen, sowohl stationär als auch mobil, mit Frontfotoanlagen ausgerüstet worden.

Die nunmehr neue Generation von automatischen Verkehrskontroll–Anlagen zur stationären Geschwindigkeitsüberwachung basiere auf Laserbasis. Mit diesem Messverfahren sei auch eine automatische Geschwindigkeitsüberwachung des ankommenden Verkehrs möglich.

(2) Laut Stellungnahme des Landes Oberösterreich würden Verkehrskontroll–Systeme, die Frontbilder aufnehmen, befürwortet, zumal deutsche Fahrzeuglenkerinnen und –lenker erfahrungsgemäß sehr häufig die Lenkerauskunft verweigerten und somit den Vollzug der Strafe massiv erschwerten bis unmöglich machten. Ergänzend werde angeregt, dass mithilfe von Frontfotos „Zusatzdelikte“, wie das Nichtanlegen des Sicherheitsgurts oder die rechtswidrige Benutzung von Kommunikationsgeräten beim Fahren – Letzteres zählte zu den höchst unfallverursachenden Tatbeständen –, festgestellt und (bei allen am CBE–System teilnehmenden Ländern) verfolgt werden können.

Strafverfolgung bei Fahrzeugen mit Zulassung in Drittstaaten

31.1 (1) Der Vollzug von Verkehrsstrafen gegenüber Lenkerinnen und Lenkern aus Drittstaaten (Staaten außerhalb der EU) war eingeschränkt, weil die für eine wirksame Rechtshilfe durch Behörden in den Drittstaaten notwendigen Rechtsgrundlagen fehlten oder unzureichend waren. Zu den wenigen bi– bzw. multilateralen Abkommen zwischen Österreich und Drittstaaten bezüglich Amts– und Rechtshilfe in Verwaltungsstrafverfahren zählten etwa das Wiener Übereinkommen⁶⁸, das jedoch auf Unfälle und schwerwiegende Übertretungen eingeschränkt war und sich auf Bekanntgabe der Zulassungsinhaber beschränkte.

In der Vollzugspraxis der Strafbehörden zeigten sich folglich Defizite bei der

- (elektronischen) Abfrage von Fahrzeug– und Halterdaten,
- Lenkererhebung und – je nach Verfahrensverlauf – den Lenkerbefragungen,

⁶⁸ Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr; BGBl. 289/1982 umgesetzt in § 84 Abs. 8 KFG. 1967



- Zustellung von Anonymverfügungen und Strafanzeigen sowie
- Strafvollstreckung in Form entsprechender Unterstützung durch den jeweiligen Drittstaat.

Vielfach war bereits die Ermittlung der Fahrzeughalterinnen und –halter bei Fahrzeugen mit Zulassungen in Drittstaaten außerordentlich schwierig und innerhalb der Verjährungsfrist nicht zu bewältigen.

Nach Auskunft der Strafbehörden gegenüber dem RH waren Rechtshilfe- und Zustellersuchen in der Regel an die Justizbehörden (Gerichte oder Staatsanwaltschaften) des Zulassungsstaates zu richten. Einzelne Drittstaaten sahen die Einbindung der Justizministerien des ersuchenden und des ersuchten Staates vor.

Die bei einer unzuständigen Justizbehörde eingelangten Rechtshilfeersuchen wurden praktisch ausnahmslos unerledigt an die ersuchende Behörde zurückgestellt. Dies veranlasste die Strafbehörden, vielfach die Weiterverfolgung von Verkehrsdelikten bei Zulassungsinhabern aus Drittstaaten einzustellen.

(2) Ausnahmen bildeten die Schweiz und Liechtenstein, mit denen die Verfolgung von Verkehrsdelikten in einem multilateralen Vertrag („FL-A-CH-Vertrag“⁶⁹) gesondert geregelt war. Die Regelungen umfassten Zu widerhandlungen gegen straßenpolizeiliche und kraftfahrrechtliche Vorschriften sowie Zu widerhandlungen im Bereich gebührenpflichtiger Parkzonen bzw. Kurzparkzonen und wurden in einer Durchführungsvereinbarung⁷⁰ präzisiert.

(3) Bei einigen Drittstaaten⁷¹ bestand ab 1. März 2018 die Möglichkeit, zumindest bei der Beweisführung und der Zustellung von Anonymverfügungen und Strafverfügungen um Rechtshilfe beim betroffenen Drittstaat zu ersuchen. Ansprechpartner war das jeweilige Justizministerium des Drittstaates.

(4) Nach Auskunft der Strafbehörden erwies sich die Einhebung von Sicherheitsleistungen⁷² als wirksames Instrument zur Ahndung von Verkehrsdelikten bei Lenkerinnen und Lenkern von Fahrzeugen mit Zulassung in Drittstaaten. Diese Maßnahme setzte

⁶⁹ FL-A-CH-Vertrag zwischen der Republik Österreich, der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Fürstentum Liechtenstein, BGBl. III 78/2017

⁷⁰ Vereinbarung über die Durchführung von Artikel 13 Abs. 1 lit. c und Kapitel VI des Vertrags zwischen der Republik Österreich, der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Fürstentum Liechtenstein über die grenzüberschreitende polizeiliche Zusammenarbeit; BGBl. III 98/2017

⁷¹ Albanien, Armenien, Bosnien und Herzegowina, Chile. Als Rechtsgrundlage diente Artikel 3 des Europäischen Übereinkommens über die Rechtshilfe in Strafsachen (BGBl. 41/1969 i.d.g.F.) i.V.m. Artikel 1 Abs. 3 des Zwei ten Zusatzprotokolls zum Europäischen Übereinkommen über die Rechtshilfe in Strafsachen (BGBl. III 22/2018) als Rechtsgrundlage.

⁷² Dabei ist von den Beschuldigten ein angemessener Betrag als Sicherheit (ähnlich einer Kaution) zu erlegen. Die Höhe der Sicherheitsleistung entsprach in der Regel der Höhe des – für das begangene Verkehrsdelikt – zu erwartenden Strafausmaßes.



allerdings die Anhaltung der Fahrzeuge voraus. Ebenso wirksam zeigte sich das Anbringen von mechanischen Wegfahrsperrern (z.B. „Radklammern“) sowie das „Abschleppen“ bei widerrechtlich abgestellten Fahrzeugen im ruhenden Verkehr.

- 31.2 Der RH wies kritisch darauf hin, dass die Ahndung von Verkehrsdelikten und die Vollstreckung von Verkehrsstrafen in Drittstaaten nicht mit derselben Konsequenz erfolgen konnten, wie dies bei den Lenkerinnen und Lenkern von Fahrzeugen mit österreichischer Zulassung möglich war. Anders als bei der Verfolgung von CBE-Delikten in EU-Mitgliedstaaten (hierbei allerdings auf acht ausgewählte Verkehrsdelikte beschränkt) erschweren fehlende bzw. unzureichende rechtliche Grundlagen eine wirksame Verfolgung von Verkehrsdelikten in Drittstaaten oder ließen diese nicht zu.

Der RH empfahl dem Innenministerium sowie dem Verkehrsministerium, beim Justizministerium den ehestmöglichen Abschluss von bi- und/oder multilateralen Vereinbarungen (nach dem Vorbild des „FL-A-CH-Vertrags“ und der darauf fußenden Durchführungsvereinbarung) zur wirksamen Rechtshilfe und Verfolgung von Verkehrsdelikten in Drittstaaten anzuregen. Dabei sollten sich die Prioritäten für den Abschluss dieser Vereinbarungen an der Anzahl der festgestellten Verkehrsdelikte orientieren.

Bis zur Unterzeichnung geeigneter bi- und/oder multilateraler Übereinkommen empfahl der RH dem Innenministerium, bei von Lenkerinnen bzw. Lenkern von Fahrzeugen mit Zulassung in Drittstaaten begangenen Verkehrsdelikten Anhaltungen und die Einhebung von Sicherheitsleistungen zu forcieren. Die Maßnahmen sollten darauf abzielen, die begangenen Verkehrsdelikte mit möglichst vergleichbarer Konsequenz zu ahnden, wie dies bei Lenkerinnen und Lenkern von Fahrzeugen mit Zulassung in Österreich bzw. mit Zulassung in EU-Mitgliedstaaten erfolgt.

- 31.3 (1) Laut Stellungnahme des Innenministeriums bestehe über die Fachabteilung im Innenministerium ein laufender Kontakt zum Thema grenzüberschreitende Strafverfolgung von Verkehrsdelikten, einerseits mit allen im Zuständigkeitsbereich betroffenen Fachabteilungen des Verkehrsministeriums, des Justizministeriums und des Bundesministeriums für Europa, Integration und Äußeres sowie andererseits mit den Fachreferenten der Landesregierungen. In diesen Gremien würden auch Notwendigkeiten zur Verbesserung der internationalen Rechtslage thematisiert. Ungeachtet dessen werde das Innenministerium im Sinne der Empfehlung des RH den Abschluss weiterer Abkommen anregen.

Als taktische Maßnahme zur Strafverfolgung von Lenkerinnen und Lenkern von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen würden von den Landespolizeidirektionen spezifische Schwerpunkte durchgeführt. Zur Frage der Erhöhung dieser Art der Verkehrsüberwachung werde auf die Ausführungen zu TZ 4 verwiesen.



Die Einhebung von Sicherheitsleistungen sei nur bei Vorliegen der Tatbestandsvoraussetzungen gemäß § 37a VStG 1991 zur Sicherstellung des staatlichen Strafanspruchs als ultima ratio zulässig und könne aus diesem Grund nicht als Maßnahme beim Einschreiten durch die Organe der Bundespolizei forciert werden.

(2) Das Land Oberösterreich führte in seiner Stellungnahme an, dass es die Empfehlungen des RH befürworte. Für eine zwischenzeitliche Lösung betreffend einzuhaltende Sicherheitsleistungen könne eine Ausstattung der Polizeiorgane mit mobilen Bankomatkassen eine erhebliche Vereinfachung für alle Beteiligten darstellen. (Die Symbole für Bankomatkassen seien in den meisten Ländern bekannt und geeignet, über manche Sprachbarriere hinwegzuhelpen.) Die Forcierung von Anhaltungen und der Einhebung von Sicherheitsleistungen sei wesentlich effektiver und ermögliche eine zeitnahe Ahndung des Deliktes. Auch werde dadurch die Motivation von ausländischen Verkehrsteilnehmerinnen und –teilnehmern zur Einhaltung der Verkehrsvorschriften mehr erhöht als durch die Durchführung von zeitlich nachgelagerten und teilweise faktisch nicht vollstreckbaren Verfahren.

31.4 Der RH entgegnete dem Innenministerium, dass er bei seiner Empfehlung hinsichtlich der forcierten Anhaltung und Einhebung von Sicherheitsleistungen bei von Lenkerinnen und Lenkern von Fahrzeugen mit Zulassung in Drittstaaten begangenen Verkehrsdelikten die dafür notwendigen Tatbestandsvoraussetzungen sehr wohl berücksichtigte. Letztere sind insbesondere dann gegeben⁷³, wenn etwa

- die Strafverfolgung oder die Strafvollstreckung erheblich erschwert sein könnte oder
- die Strafverfolgung oder die Strafvollstreckung einen Aufwand verursachen könnte, der gemessen an der Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsguts und der Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat unverhältnismäßig wäre.

Wie bereits aus seiner Empfehlung zum Ausdruck kommt, sollte – bis zur Unterzeichnung geeigneter bi- und/oder multilateraler Übereinkommen zur Strafverfolgung – vorrangiges Ziel sein, die von Lenkerinnen und Lenkern von Fahrzeugen mit Zulassung in Drittstaaten begangenen Verkehrsdelikte mit möglichst vergleichbarer Konsequenz zu ahnden, wie dies bei Lenkerinnen und Lenkern von Fahrzeugen mit Zulassung in Österreich bzw. mit Zulassung in EU-Mitgliedstaaten erfolgt.

⁷³ gemäß § 37a Abs. 1 VStG 1991, BGBl. I 52/1991 i.d.g.F.

Schlussempfehlungen

32 Zusammenfassend empfahl der RH:

Bundesministerium für Inneres;
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und
Technologie

- (1) In den Publikationen zur Entwicklung der Verkehrssicherheit wäre ergänzend zur Anzahl an Verkehrstoten auch die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden als Indikator für die Wirkung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen heranzuziehen. (TZ 22)
- (2) Es wäre auf europäischer Ebene darauf hinzuwirken,
 - die Rechtshilfe bei der Zustellung und Vollstreckung von EU-Verkehrsdelikten zu verbessern und
 - die Einführung einer Informationspflicht des um Rechtshilfe ersuchten Mitgliedstaates an den ersuchenden Mitgliedstaat über den Erfolg/Misserfolg der Einbringlichkeit der Strafgeldforderungen zu erwägen. Im Lichte grenzüberschreitender „Good Governance“ könnte dies etwa in Form von jährlichen Sammelmeldungen an die jeweiligen Nationalen Kontaktstellen realisiert werden. (TZ 28)
- (3) Es wäre beim Bundesministerium für Verfassung, Reformen, Deregulierung und Justiz der ehestmögliche Abschluss von bi- und/oder multilateralen Vereinbarungen (nach dem Vorbild des „FL-A-CH-Vertrags“ und der darauf fußenden Durchführungsvereinbarung) zur wirksamen Rechtshilfe und Verfolgung von Verkehrsdelikten in Drittstaaten anzuregen. Dabei sollten sich die Prioritäten für den Abschluss dieser Vereinbarungen an der Anzahl der festgestellten Verkehrsdelikte orientieren. (TZ 31)



Bundesministerium für Finanzen;
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und
Technologie

- (4) Für den Bereich veränderte Bundesstraßen (Landesstraßen B) wäre die Übertragung der gemäß § 100 Abs. 7 StVO 1960 dem Straßenerhalter zustehenden Strafgeldanteile auf die Länder zu prüfen, um damit eine Vereinheitlichung der Widmungssystematik zu erreichen und die Zahlungshöhe wieder mit dem tatsächlichen Strafgeldaufkommen zu verknüpfen. Im Gegenzug wären die Ertragsanteile der Länder in Höhe dieser Strafgelder zu reduzieren. (TZ 11)

Bundesministerium für Inneres;
Land Niederösterreich; Land Oberösterreich;
Autobahnen- und Schnellstraßen-
Finanzierungs-Aktiengesellschaft

- (5) In jenen Bereichen, in denen es die Verkehrssicherheit erfordert, wäre nach Maßgabe der technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten der Einsatz automatisierter Verkehrskontroll-Systeme zu forcieren. (TZ 4)

Bundesministerium für Inneres;
Land Niederösterreich; Land Oberösterreich

- (6) Es wäre auf eine Gesetzesänderung hinzuwirken, um
- bundesweit einheitliche Strafgeldhöhen bzw. Strafrahmen bei den abgekürzten Verfahren festzulegen und
 - bundesweit einheitliche Regelungen zu treffen, welche Delikte anonym-verfügungsfähig sind. (TZ 8)
- (7) Im Interesse der Bürgerinnen und Bürger und zur besseren Nachvollziehbarkeit der Strafen bei Geschwindigkeitsdelikten wäre hinsichtlich der sogenannten „Straftoleranzen“ auf ein bundesweit koordiniertes Vorgehen hinzuwirken. (TZ 9)



-
- (8) Im Zuge von Verwaltungsreformbestrebungen wäre die Einrichtung eines bundesweit abrufbaren Verwaltungsstrafregisters zu thematisieren, um damit ein effektiveres Verwaltungshandeln zu erreichen. Insbesondere könnte bei Wiederholungstäterinnen und –tätern die Anzahl der Vordelikte bei der Bemessung der Strafhöhe miteinbezogen werden, um damit die präventive Wirkung zu erhöhen. (TZ 10)
 - (9) Bei den eingesetzten Verwaltungsstrafenprogrammen wären – im Interesse einer effizienten und zeitgemäßen Aufgabenerledigung – die derzeitigen Rückstandsausweise durch die Vorgabe von Sollfristen für bestimmte Verfahrensschritte zu ergänzen. Die Vorgabe von Sollfristen sollte die zeitnahe Bearbeitung von Verkehrsstrafen weiter verbessern und zugleich die präventive Wirkung von Verkehrsstrafen durch zeitliche Nähe zur Verkehrsübertretung erhöhen. (TZ 20)

Bundesministerium für Inneres; Land Oberösterreich

- (10) Die Entwicklung des Moduls VStV–Behörde wäre weiterhin gemeinsam durchzuführen. Dabei wäre die Integration zusätzlicher, als notwendig erkannter Funktionen im Modul VStV–Behörde – auf der Grundlage von Kosten–Nutzen–Analysen – zu prüfen und insbesondere wären geeignete Schnittstellen zu den Haushaltsverrechnungssystemen des Bundes und der Länder sowie zum elektronischen Rechtsverkehr der Justiz zeitnah zu implementieren. (TZ 13)
- (11) Das „VStV–Kooperationsprojekt“ wäre mit dem mittelfristigen Ziel einer bundesweiten Ausrollung weiterzuentwickeln. Jene Länder, die das Modul VStV–Behörde bislang noch nicht einsetzen, wären von den Vorteilen einer bundesweiten Lösung zu überzeugen. (TZ 15)

Bundesministerium für Inneres; Autobahnen– und Schnellstraßen– Finanzierungs–Aktiengesellschaft

- (12) Nach Maßgabe wirtschaftlicher und technischer Möglichkeiten wäre beim Ankauf neuer Generationen von Verkehrskontroll–Systemen auf die Möglichkeit zur Aufnahme von Frontbildern (Aufnahme der Lenkerin bzw. des Lenkers) zu achten, um eine möglichst wirksame Verfolgung von Verkehrsdelikten sicherzustellen. (TZ 30)



Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie; Autobahnen– und Schnellstraßen–Finanzierungs–Aktiengesellschaft

- (13) Auf EU–Ebene wäre darauf hinzuwirken, dass die Verfolgbarkeit von Mautdelikten in europäische Rechtsnormen aufgenommen wird, um die grenzüberschreitende Einbringlichkeit von Mautstrafen zu erhöhen und präventiv die Verstöße gegen die Mautpflicht zu reduzieren. (TZ 5)

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

- (14) Zumindest bei Vormerkdelikten wäre auf eine Vereinheitlichung der Rechtsfolgen hinzuwirken. Dabei wäre klarzustellen, dass die Ausnahmeregelung des § 99 Abs. 6 lit. a StVO 1960 – neben den bereits ausgenommenen Alkoholdelikten – zumindest auch bei allen anderen vormerkpflichtigen bzw. mit dem Entzug der Lenkberechtigung zu ahndenden Verkehrsdelikten keine Anwendung mehr findet. (TZ 12)

Bundesministerium für Inneres

- (15) Ergänzend zum Einsatz automatisierter Verkehrskontroll–Systeme wäre auch ein adäquater Anteil an wirkungsvollen Verkehrsstreifen durch die Organe der Bundespolizei sicherzustellen. (TZ 4)
- (16) Das Managementgremium im „VStV–Kooperationsprojekt“ sollte unter dem Vorsitz des Bundesministeriums für Inneres darauf achten, dass sich die Kernaufgaben des Verwaltungsstrafenprogramms VStV nicht durch individuelle Änderungs– und Entwicklungswünsche auseinanderentwickeln und dass die beschlossenen Prinzipien der Kostentragung konsequent eingehalten werden. (TZ 16)
- (17) Zum Zwecke der Ressourcensteuerung wäre ein Weiterführen des Aggregierten Index der Verkehrsüberwachung in Erwägung zu ziehen oder die Kennzahlen zur Wirkungsorientierung wären weiterzuentwickeln, um einen vergleichbaren oder erhöhten Informationsgehalt zu erhalten. (TZ 21)

-
- (18) Im Bereich der Landespolizeidirektionen Niederösterreich und Oberösterreich wären die Kontrolle und Ablage von Organmandaten und Sicherheitsleistungen zu harmonisieren. So könnten die – zusätzlich zu den Kontrollen in den Polizeiinspektionen – von der Landespolizeidirektion Oberösterreich veranlassten Kontrollen auf Stichproben reduziert werden, während im Bereich der Landespolizeidirektion Niederösterreich anstelle eines Kontrollverzichts zumindest stichprobenartige Kontrollen zu initiieren wären. (TZ 25)
- (19) Die bereits ins Auge gefasste Arbeitsgruppe zu Organmandaten und Sicherheitsleistungen wäre ehestmöglich zu etablieren und – nach dem Vorbild der bewährten Zusammenarbeit im „VStV–Kooperationsprojekt“ – aufzuwerten. Ziele und Aufgaben wären insbesondere:
- die Erarbeitung der zukünftigen Abläufe und Rollen in der Abwicklung von Organmandaten und Sicherheitsleistungen zur Entlastung der Organe der Bundespolizei und der Behörden,
 - die Erarbeitung von Schnittstellen, wie beispielsweise jene zu den Haushaltsverrechnungssystemen von Bund und Ländern,
 - die Festlegung von laufenden und stichprobenartigen Kontrollen,
 - die Auslotung der technischen Möglichkeiten einer mobilen, elektronischen Anwendung zur Erfassung von Anzeigen, Organmandaten und Sicherheitsleistungen sowie
 - die Festlegung der Kostentragung. (TZ 26)
- (20) Im Falle der Umsetzung einer mobilen, elektronischen Anwendung zur Erfassung von Anzeigen, Organmandaten und Sicherheitsleistungen wäre nach Maßgabe von Kosten–Nutzen–Überlegungen
- die Möglichkeit zur Datenübernahme aus Registern,
 - die Integration von Geoinformationsdaten (zur Tatortbestimmung),
 - die ausdruckbare oder papierlose Ausstellung von Organmandaten und Sicherheitsleistungen sowie
 - die Möglichkeit einer Offline–Erfassung
- vorzusehen, um den Organen der Bundespolizei eine einheitliche Erfassung zu ermöglichen und zugleich dem Entstehen von Unregelmäßigkeiten wirksam entgegenzutreten. (TZ 26)



(21) Bis zur Unterzeichnung geeigneter bi- und/oder multilateraler Übereinkommen wären, bei von Lenkerinnen und Lenkern von Fahrzeugen mit Zulassung in Drittstaaten begangenen Verkehrsdelikten, Anhaltungen und die Einhebung von Sicherheitsleistungen zu forcieren. Die Maßnahmen sollten darauf abzielen, die begangenen Verkehrsdelikte mit möglichst vergleichbarer Konsequenz zu ahnden, wie dies bei Lenkerinnen und Lenkern von Fahrzeugen mit Zulassung in Österreich bzw. EU-Mitgliedstaaten erfolgt. (TZ 31)

Land Niederösterreich; Land Oberösterreich

(22) Es wären

- zumindest bundesländerweit gültige Ermächtigungsurkunden für Organe der öffentlichen Aufsicht einzuführen, um Verfolgungshandlungen bei Verkehrsstrafen über Bezirksgrenzen hinweg zu ermöglichen und
- die Publizität der Anonymverfügungsverordnungen zu erhöhen, um deren Zugänglichkeit zu vereinfachen und die Angemessenheit der Strafhöhe besser nachvollziehen zu können. Dies könnte beispielsweise durch Aufnahme in das Rechtsinformationssystem des Bundes sowie durch Publizierung auf den Websites der Länder und der Bezirkshauptmannschaften erfolgen. (TZ 8)

(23) Die Magistrate der Städte wären bei der Einführung des Moduls VStV-Behörde zu unterstützen. (TZ 13)

Land Niederösterreich

(24) Bis zur allfälligen legistischen Verankerung eines „Abgekürzten Verwaltungsstrafverfahrens NEU“ wäre in Anlehnung an die im Land Oberösterreich bewährte Vorgangsweise die Versendung von Inlands-Infoletters zu prüfen und bei positiver Beurteilung auf eine legistische Umsetzung hinzuwirken. (TZ 7)



-
- (25) Mittelfristig (spätestens nach Amortisation bzw. vor der Entwicklung umfassender Funktionsänderungen bzw. –erweiterungen) wäre eine Ablöse des Strafenprogramms durch das Modul VStV–Behörde in Erwägung zu ziehen, um in einer gemeinsamen bundesweiten Kooperation
- die Weiterentwicklung,
 - die Erweiterung und Überarbeitung von Schnittstellen,
 - die Umsetzung gesetzlicher Neuregelungen,
 - die Wartung sowie
 - den Betrieb
- fortzuführen und die Betriebs– und Entwicklungskosten durch den Bund und die kooperierenden Länder gemeinsam zu tragen. (TZ 14)
- (26) Es wäre fachlich dem „VStV–Kooperationsprojekt“ beizutreten, um die für Niederösterreich notwendigen Funktionalitäten bzw. Abläufe – ungeachtet einer allenfalls erst zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehenen Ablöse des aktuell verwendeten Strafenprogramms – rechtzeitig im Modul VStV–Behörde einbringen zu können. (TZ 15)
- (27) Die bestehenden Bemühungen zur Einrichtung eines Benchmarking–Systems wären fortzuführen, um ein transparentes System zur Erhebung und Bewertung des Ressourceneinsatzes für Verwaltungsstrafverfahren zu erarbeiten, auf Basis dessen die Entwicklungen in den Bezirkshauptmannschaften laufend verglichen und analysiert werden können. (TZ 19)
- (28) Ungeachtet der grundsätzlichen, positiv hervorzuhebenden Einrichtung einer zentralen Abrechnungsstelle für Organmandate, wären die verbleibenden manuell gestalteten Prozesse, wie insbesondere das Ausdrucken und die physische Ablage der Abrechnungs–Scans, nach Maßgabe wirtschaftlicher Möglichkeiten durch elektronische Prozesse abzulösen. (TZ 25)
- (29) Ähnlich wie in den Ländern Oberösterreich und Kärnten wäre die Einrichtung eines landesweiten CBE–Servicecenters zu erwägen, um die Effizienz der grenzüberschreitenden Ahndung von Verkehrsdelikten zu steigern. (TZ 29)



Land Oberösterreich

- (30) Die Praxis der Versendung von Inlands-Infoletters wäre fortzusetzen. Zudem wäre – unter Hinweis auf die eigenen positiven Erfahrungen und unter Berücksichtigung verfassungsrechtlicher Grundsätze – auf eine allfällige Verankerung des „Abgekürzten Verwaltungsstrafverfahrens NEU“ im Verwaltungsstrafgesetz hinzuwirken. (TZ 7)
- (31) Die Ausrollung des Moduls VStV–Behörde auf alle Bezirkshauptmannschaften wäre – unter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte – ehestmöglich umzusetzen. (TZ 14)
- (32) Das Benchmarking–System der Bezirkshauptmannschaften des Landes Oberösterreich wäre weiterzuentwickeln, um insbesondere die Eindeutigkeit und Vergleichbarkeit der Ressourcenzuordnung zu verbessern. (TZ 19)
- (33) Die Einrichtung einer zentralen Abrechnungsstelle für Organmandate – nach der bewährten Praxis des Landes Niederösterreich – wäre zu erwägen und bis zu deren Realisierung wären die Kontrolle und Ablage von Organmandaten in allen Bezirkshauptmannschaften des Landes zu harmonisieren. (TZ 25)
- (34) Aufbauend auf Erfahrungen des Landes Kärnten wäre die Übertragung von CBE–Vollverfahren, auch jener, die nicht anonymverfügungsfähig sind, an das CBE–Servicecenter bei der Bezirkshauptmannschaft Rohrbach zu prüfen und die allenfalls dafür notwendigen Ressourcen wären bereitzustellen. (TZ 29)

Autobahnen– und Schnellstraßen–Finanzierungs–Aktiengesellschaft

- (35) Die Strafbehörden wären rechtzeitig über die Einrichtung von stationären und mobilen Section Control–Anlagen zu informieren, um zeitgerecht die notwendigen Ressourcen für ein zu erwartendes, steigendes Anzeigenvolumen bereitzustellen zu können. Bei gegebenem Interesse wären für das Personal in den Strafbehörden Workshops über die (technischen) Möglichkeiten und Grenzen von Section Control–Anlagen anzubieten, um bei der Bearbeitung entsprechender Anzeigen und in der Interaktion mit den Beschuldigten zielgerichtet, rasch und kompetent Auskunft erteilen zu können. (TZ 23)



Verkehrsstrafen



Wien, im Juli 2019

Die Präsidentin:

Dr. Margit Kraker



Anhang

Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger

Anmerkung: Im Amt befindliche Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger in **Fettdruck**

Autobahnen- und Schnellstraßen-
Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG)

Aufsichtsrat

Vorsitz

Dr. in Claudia Kahr

(23. Juni 2010 bis 15. Dezember 2017)

Dr. Peter Franzmayr, MBA

(seit 2. März 2018)

Stellvertretung

Dipl.-Ing. Herbert Kasser

(24. Mai 2007 bis 2. März 2018)

Dr. in Kornelia Waitz Ramsauer

(seit 2. März 2018)

Vorstand

Dipl.-Ing. Alois Schedl

(25. Oktober 2007 bis 30. September 2017)

Dr. Klaus Schierhackl

(25. Oktober 2007 bis 31. Jänner 2019)

Mag. a Karin Zipperer

(15. September 2017 bis 31. Jänner 2019)

Mag. Hartwig Hufnagl

(seit 1. Februar 2019)

Mag. a Gabriele Csoklich

(seit 1. Februar 2019)

R
—
H

