

Anfrage der LABg. KO Claudia Gamon MSc (WU) und LABg. Fabienne Lackner, NEOS

Herr Landesstatthalter Ing. Christof Bitschi
Landhaus
6900 Bregenz

Bregenz, am 25.09.2025

Anfrage gem. § 54 der GO des Vorarlberger Landtages: Führerschein-Causa: Klarstellungen, die für Vertrauen und Transparenz noch notwendig sind

Sehr geehrter Herr Landesstatthalter,

die bisherigen parlamentarischen Anfragen zu den Führerscheinprüfungen in Vorarlberg haben zwar zentrale Aspekte beleuchtet, zugleich jedoch auch neue Fragen aufgeworfen. Beim Durchsehen der Rechenschaftsberichte der vergangenen Jahre fällt auf, dass die Durchfallquote kontinuierlich steigt, während die Anzahl der verkehrs- und kraftfahrtechnischen Gutachten abnimmt. Im Jahr 2016 waren es noch 229 Gutachten, 2023 nur 157 und 2024 lediglich 43. Diese gegenläufige Entwicklung wirft im Zusammenhang mit der Führerschein-Causa erhebliche Fragen auf. Auch die Rolle mancher Fahrprüfer:innen ist weiterhin von hoher politischer Brisanz. Unklar bleiben die Organisation und die Trennlinien zwischen dienstlichen Aufgaben und möglichen Nebentätigkeiten. Gerade dort, wo Bedienstete in verantwortungsvollen Funktionen ausüben, muss der Eindruck potenzieller Interessenkonflikte vermieden bzw. ausgeschlossen werden. Darüber hinaus stellt sich die Frage, welche Verantwortung der damals zuständige Landesrat und insbesondere der Landeshauptmann Wallner im Hinblick auf mögliche Kontrollversäumnisse tragen. Abschließend möchten wir betonen, dass es uns nicht um Misstrauen gegenüber der großen Mehrheit redlich arbeitender Prüfer:innen geht, sondern um die Wiederherstellung von Vertrauen in ein funktionierendes System und in das staatliche Handeln. Die nun gestellten Fragen sind daher unverzichtbar, um offene Punkte aufzuarbeiten und volle Transparenz herzustellen.

Vor diesem Hintergrund stellen wir hiermit gemäß § 54 der Geschäftsordnung des Vorarlberger Landtages folgende

ANFRAGE

1. Wie erklärt man sich den deutlichen Rückgang bei den verkehrs- und kraftfahrtechnischen Gutachten für Behördenverfahren zwischen 2016 und 2024?
2. Welche organisatorischen, rechtlichen oder budgetären Veränderungen haben in diesem Zeitraum stattgefunden, die zu dieser Entwicklung beigetragen haben könnten?
3. In welchen Fällen, von wem, unter welchen Voraussetzungen wurden Gutachten für Behördenverfahren in Auftrag gegeben und welche Mehrkosten sind dadurch Bürger:innen und Unternehmen durch den vermehrten Einsatz von Privatgutachten entstanden?

4. Inwieweit lässt sich die Abnahme der Zahl der Gutachten in den Rechenschaftsberichten der vergangenen Jahre auf die Weglassung der in mittelbarer Bundesverwaltung erfolgten gutachterlichen Tätigkeiten zurückführen und inwieweit wurden, früher im Rahmen der Landesverwaltung erstattete Gutachten, durch private Gutachter substituiert?
 - a. Welche Mehrkosten sind dadurch Bürger:innen und Unternehmen durch den vermehrten Einsatz von Privatgutachten entstanden?
5. Kann seitens der Landesregierung ausgeschlossen werden, dass Gutachtertätigkeiten im Zusammenhang mit Behördenverfahren von Bediensteten des Landes parallel zu deren dienstlichen Aufgaben wahrgenommen wurden?
6. Wie viele Landesbedienstete waren in den Jahren 2020 bis 2025 jeweils als Fahrprüferinnen bzw. Fahrprüfer tätig, und wie viele davon jeweils in leitender Funktion? (Darstellung nach Jahren und Anzahl)
7. Waren in den vergangenen fünf Jahren auch Bedienstete in leitender Funktion der Verkehrsrechtsabteilung als Fahrprüferinnen bzw. Fahrprüfer tätig?
8. Wie hat sich der Beschäftigungsrahmenplan in der Verkehrsrechtsabteilung im Zeitraum 2013-2024 jährlich dargestellt bzw. wie viele Bedienstete sind Ausmaß VÄ zur Erstellung von verkehrstechnischen Gutachten herangezogen worden?
9. Haben Mitarbeitende der Verkehrsrechtsabteilung für die Eignungsprüfungen in den Personen- und Güterbeförderungsgewerben zusätzlich zu ihrem Gehalt Einkünfte von der Abteilung Personal in den letzten fünf Jahren erhalten bzw. ausbezahlt bekommen?
 - a. Wenn ja, wie viel an Einkünften?
 - b. Wenn ja, wie viele Mitarbeitende?
10. Die Landesregierung ist laut Gesetz verpflichtet im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung sämtliche Fahrprüfungsdaten für das Mobilitätsministerium zu erheben. Wie setzen sich die angesprochen Mehrkosten zur Erhebung der Fahrprüfungsdaten laut Anfragebeantwortung 29.01.100 die ausgerechnet für die Zahlen im Rechenschaftsbericht anfallen, zusammen?
11. Wie genau soll eine anonymisierte Liste mit Durchfallquoten Rückschlüsse auf einzelne Prüfer:innen wie in der Anfragebeantwortung 29.01.100 ermöglichen? Welches erhöhte Datenschutzinteresse wäre selbst bei Rückschlüssen auf einzelne Prüfungen berührt?
12. Wann und in welcher Form hat Landeshauptmann Wallner persönlich Informationen zu Beschwerden und Problemen in der Führerschein-Causa erhalten? Bitte um konkrete Termine und Gesprächsformate.
13. In welcher Form berichtet die Abteilung direkt an Landeshauptmann Wallner? Bitte um Vorlage der einschlägigen Berichtslinien.
14. Welche Kommunikations- und Berichtswege gab es von der Abteilung Verkehrsrecht (Ib) an das damalige zuständige Regierungsmitglied Marco Tittler?
15. Wer ist aus Sicht des Landeshauptmann politisch verantwortlich, wenn es um Fehlentwicklungen bei Fahrprüfungen geht – der Landeshauptmann (als Organ des Bundes), der zuständige Landesrat/Landesstatthalter bzw. frühere zuständige Landesrat Marco Tittler oder der zuständige Bundesminister?

Für die fristgerechte Beantwortung dieser Anfrage bedanken wir uns im Voraus!

Mit freundlichen Grüßen

LAbg. KO Claudia Gamon MSc (WU)

LAbg. Fabienne Lackner

Frau KO Claudia Gamon
Frau LAbg. Fabienne Lackner
Landtagsklub NEOS
Landhaus
6900 Bregenz

im Wege der Landtagsdirektion

Bregenz, am 16. Oktober 2025

Betreff: LT-Anfrage vom 25.09.2025; Zl. 29.01.109; Führerschein-Causa: Klarstellungen, die für Vertrauen und Transparenz noch notwendig sind

Sehr geehrte Frau Klubobfrau Gamon
Sehr geehrte Frau Landtagsabgeordnete Lackner,

Ihre gemäß §54 der GO des Vorarlberger Landtages an mich gerichtete Anfrage beantworte ich im Einvernehmen mit Herrn Landeshauptmann Mag. Markus Wallner wie folgt:

1. Wie erklärt man sich den deutlichen Rückgang bei den verkehrs- und kraftfahrtechnischen Gutachten für Behördenverfahren zwischen 2016 und 2024?

Die Zahl der Gutachten schwankt naturgemäß und hängt davon ab, in welchem Ausmaß die diversen Dienststellen, insbesondere die Bezirkshauptmannschaften und das Landesverwaltungsgericht (vor 2014 der Unabhängige Verwaltungssenat), entsprechende Anfragen an die kraftfahrzeugtechnischen bzw. verkehrstechnischen Amtssachverständigen richten.

Die Zahl der verkehrs- und kraftfahrzeugtechnischen Gutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen ist in den letzten Jahren tendenziell gesunken und hat sich seit 2019 auf einem Level von ca. 160 Stück pro Jahr eingependelt. Der Anteil der verkehrstechnischen Gutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen betrug relativ konstant ca. 80%, auf Expertisen aus dem kfz-technischen Bereich entfielen ca. 20% der Fälle.

Auch die Verteilung auf die einzelnen Dienststellen, welche im angefragten Zeitraum eine kfz-

technische oder verkehrstechnische Begutachtung beantragt haben, kann innerhalb einer gewissen Schwankungsbreite grundsätzlich als konstant bezeichnet werden:

- Anfordernde Stellen waren in 10% bis 15% der Fälle das Landesverwaltungsgericht, in ca. 80% der Fälle die Bezirkshauptmannschaften; die restlichen 5% bis 10% der Aufträge bzw. Anfragen stammten von diversen Abteilungen des Amtes der Landesregierung.
- 20% der kfz-technischen Gutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen wurden vom Landesverwaltungsgericht angefordert, ca. 60% von den Bezirkshauptmannschaften und die restlichen 20% von Abteilungen des Amtes der Landesregierung.
- Bei den verkehrstechnischen Gutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen gehen 10% der Aufträge auf das Landesverwaltungsgericht, ca. 80% auf die Bezirkshauptmannschaften und die restlichen 10% auf Abteilungen des Amtes der Landesregierung zurück.

Diese grundsätzliche Abnahme bei der Zahl der Gutachten hat mehrere Ursachen:

In früheren Jahren betraf eine nicht unbedeutende Anzahl an Gutachtensanforderungen Verwaltungsstrafverfahren betreffend Missachtung der Lenk- und Ruhezeiten. Gutachten dieser Art werden zwischenzeitlich so gut wie gar nicht mehr nachgefragt.

Durch entsprechende Schulungen der Exekutivorgane (insbesondere auch durch die Amtssachverständigen) konnte auf vielen Gebieten erreicht werden, dass deren Anzeigen insofern qualitativ verbessert wurden, als durch exakte und gut dokumentierte Befundaufnahmen eine verlässliche Beweisgrundlage geschaffen wurde und im Falle von Einsprüchen bzw. Anfechtungen in Verwaltungsstrafverfahren die Einholung eines Gutachtens oft nicht mehr notwendig war. Zudem etablierten sich zunehmend spezialisierte Sachverständige in anderen Abteilungen, welche bei spezifischen Fragestellungen, zB. betreffend die Verkehrssicherheit (Beurteilung von Schutzwegen, Radfahranlagen udgl durch Experten der Abteilung VIIb-Straßenbau) befasst wurden.

Der im Rechenschaftsbericht markant ins Auge springende Einbruch im Jahr 2024 ist auf den Umstand zurückzuführen, dass die kfz- und verkehrstechnischen Gutachtertätigkeiten im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung bekanntermaßen nicht mehr erfasst wurden.

2. Welche organisatorischen, rechtlichen oder budgetären Veränderungen haben in diesem Zeitraum stattgefunden, die zu dieser Entwicklung beigetragen haben könnten?

Es haben keine derartigen Veränderungen stattgefunden.

3. In welchen Fällen, von wem, unter welchen Voraussetzungen wurden Gutachten für Behördenverfahren in Auftrag gegeben und welche Mehrkosten sind dadurch Bürger:innen und Unternehmen durch den vermehrten Einsatz von Privatgutachten entstanden?

Gutachten der angefragten Art werden in erster Linie von den Bezirkshauptmannschaften bzw. vom Landesverwaltungsgericht in Verwaltungsstrafverfahren eingeholt. Verkehrstechnische Gutachten zudem auch in straßenpolizeilichen Verfahren der Bezirkshauptmannschaften, welche die Erlassung von Verkehrsbeschränkungen (zB. Geschwindigkeitsbeschränkung, LKW-Fahrverbot, Überholverbot udgl) zum Gegenstand haben; darüber hinaus in Führerscheinentzugsverfahren, bei welchen die Beurteilung gefährlicher Verhältnisse eine zentrale Rolle spielt; weiters in Bau- und Betriebsanlagengenehmigungsverfahren, in denen es um das Thema Verkehrsanbindung geht. In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass die Verpflichtung besteht, Amtssachverständige heranzuziehen (vgl § 52 Abs 1 AVG).

Vor diesem Hintergrund ist die Frage nach den Gutachtensaufträgen an Private nicht nachvollziehbar.

4. Inwieweit lässt sich die Abnahme der Zahl der Gutachten in den Rechenschaftsberichten der vergangenen Jahre auf die Weglassung der in mittelbarer Bundesverwaltung erfolgten gutachterlichen Tätigkeiten zurückführen und inwieweit wurden, früher im Rahmen der Landesverwaltung erstattete Gutachten, durch private Gutachter substituiert?

a. Welche Mehrkosten sind dadurch Bürger:innen und Unternehmen durch den vermehrten Einsatz von Privatgutachten entstanden?

Wie bereits erwähnt, ist der im Rechenschaftsbericht in Erscheinung tretende Einbruch im Jahr 2024 auf den Umstand zurückzuführen, dass in diesem nicht mehr die Gutachtertätigkeiten der Amtssachverständigen im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung erfasst wurden. Es sind dies insbesondere die Gutachten betreffend Verwaltungsstrafverfahren nach KFG, Führerscheinentzugsverfahren und Betriebsanlagengenehmigungsverfahren und Verfahren nach dem AWG, die nicht mehr erfasst wurden.

Die Frage nach der Substitution durch Privatgutachten kann – wie bereits in den Ausführungen zu Frage 3 dargetan – nicht nachvollzogen werden.

5. Kann seitens der Landesregierung ausgeschlossen werden, dass Gutachtertätigkeiten im Zusammenhang mit Behördenverfahren von Bediensteten des Landes parallel zu deren dienstlichen Aufgaben wahrgenommen wurden?

Die Erstellung von Gutachten durch den verkehrstechnischen Amtssachverständigen im Rahmen der Nebenbeschäftigung war auf gerichtliche Strafverfahren beschränkt. Im Hinblick auf die sich gegenseitig ausschließenden Zuständigkeiten von Justiz und Verwaltung (verfassungsrechtlich vorgegebene Gewaltentrennung) kann eine parallele Befassung ausgeschlossen werden.

6. Wie viele Landesbedienstete waren in den Jahren 2020 bis 2025 jeweils als Fahrprüferinnen bzw. Fahrprüfer tätig, und wie viele davon jeweils in leitender Funktion? (Darstellung nach Jahren und Anzahl)

	2025	2024	2023	2022	2021	2020
Anzahl aktive Landesbedienstete	9,00	9,00	11,00	12,00	15,00	17,00
davon Führungskräfte (2. Ebene)	1,00	1,00	3,00	4,00	6,00	7,00

7. Waren in den vergangenen fünf Jahren auch Bedienstete in leitender Funktion der Verkehrsrechtsabteilung als Fahrprüferinnen bzw. Fahrprüfer tätig?

Nein.

8. Wie hat sich der Beschäftigungsrahmenplan in der Verkehrsrechtsabteilung im Zeitraum 2013-2024 jährlich dargestellt bzw. wie viele Bedienstete sind Ausmaß VÄ zur Erstellung von verkehrstechnischen Gutachten herangezogen worden?

Jahr	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
VZÄ	15,80	17,30	16,30	14,50	15,30	14,30	14,20	14,20	14,00	15,00	14,00	15,00

Verkehrstechnische Gutachten wurden von einer Person erstellt. Zum genauen Ausmaß dieser Tätigkeit liegen keine Aufzeichnungen vor.

9. Haben Mitarbeitende der Verkehrsrechtsabteilung für die Eignungsprüfungen in den Personen- und Güterbeförderungsgewerben zusätzlich zu ihrem Gehalt Einkünfte von der Abteilung Personal in den letzten fünf Jahren erhalten bzw. ausbezahlt bekommen?

a. Wenn ja, wie viel an Einkünften?

b. Wenn ja, wie viele Mitarbeitende?

Es handelt sich dabei um die Konzessionsprüfungen im Bereich der Verkehrsgewerbe. Diese Prüfungen werden von einer Kommission abgenommen, deren Vorsitzende die Abteilungsvorständin der Verkehrsrechtsabteilung ist und die insgesamt aus fünf Mitgliedern besteht (2 Unternehmer, die von WK entsandt werden, 1 von der AK entsandtes Mitglied und ein weiteres Mitglied, im Regelfall ist dies der GF der jeweiligen Fachgruppe). Von der Prüfungsgebühr, welche die Kandidatin bzw. der Kandidat zahlt, verbleiben ein Zehntel bei der Behörde und der Rest wird auf die 5 Mitglieder aufgeteilt. Die Prüfungen finden jeweils im Mai statt, die Wiederholungsprüfungen im November. Die Auszahlung erfolgt durch die Abteilung Ib, die Auszahlung der Entschädigung der Vorsitzenden erfolgt über die Abteilung Personal. Die Prüfungen wurden von der Abteilungsvorständin in der Freizeit abgenommen.

Die Frage wäre daher wie folgt zu beantworten:

- a. 14.270,40 Euro
- b. eine Mitarbeitende

10. Die Landesregierung ist laut Gesetz verpflichtet im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung sämtliche Fahrprüfungsdaten für das Mobilitätsministerium zu erheben. Wie setzen sich die angesprochen Mehrkosten zur Erhebung der Fahrprüfungsdaten laut Anfragebeantwortung 29.01.100 die ausgerechnet für die Zahlen im Rechenschaftsbericht anfallen, zusammen?

Die Landesregierung kann insofern keine Verpflichtung treffen, als dieser im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung schon von Verfassungswegen keine Zuständigkeit zukommen kann.

Es ist aber auch nicht richtig, dass die Behörde Landeshauptmann die Fahrprüfungsdaten für das Mobilitätsministerium zu erheben hat. Vielmehr hat das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur zur Kontrolle der Fahrprüfer jährlich eine Statistik der Fahrprüfer mit der Anzahl der von jedem Fahrprüfer durchgeführten Fahrprüfungen (aufgegliedert nach Lenkberechtigungsklassen) sowie den Prüfungsergebnissen zu erstellen (§ 34b Abs 8 FSG). Diese Statistik wird aufgrund der im Führerscheinregister (FSR) erfassten Daten generiert. Die Erstellung der Prüflisten mit den Namen der Kandidatinnen und Kandidaten und den beantragten Führerscheinklassen wird von den Fahrschulen erstellt. Nach erfolgter praktischer Fahrprüfung tragen die Fahrprüferinnen und Fahrprüfer die Ergebnisse der abgenommenen praktischen Fahrprüfungen im FSR ein. Auf diese Weise sind alle relevanten Prüfungsdaten im FSR erfasst.

Vor diesem Hintergrund kann die Fragestellung nicht nachvollzogen werden.

11. Wie genau soll eine anonymisierte Liste mit Durchfallquoten Rückschlüsse auf einzelne Prüfer:innen wie in der Anfragebeantwortung 29.01.100 ermöglichen? Welches erhöhte Datenschutzinteresse wäre selbst bei Rückschlüssen auf einzelne Prüfungen berührt?

Durchfallquoten hängen von vielen Rahmenbedingungen ab (in welcher Region hat jemand geprüft, welche Zuteilungen hat die prüfende Person erhalten, wie viele Prüfungen hat eine Person abgenommen etc.), sodass die Quote keine Rückschlüsse auf die Qualität der Prüfungen zulässt. Allfällige Zuordnungen zu einzelnen Prüferinnen und Prüfern würde die Bereitschaft, Prüfungen abzunehmen, noch weiter mindern.

12. Wann und in welcher Form hat Landeshauptmann Wallner persönlich Informationen zu Beschwerden und Problemen in der Führerschein-Causa erhalten? Bitte um konkrete Termine und Gesprächsformate.

13. In welcher Form berichtet die Abteilung direkt an Landeshauptmann Wallner? Bitte um Vorlage der einschlägigen Berichtslinien.

15. Wer ist aus Sicht des Landeshauptmann politisch verantwortlich, wenn es um Fehlentwicklungen bei Fahrprüfungen geht – der Landeshauptmann (als Organ des Bundes), der zuständige Landesrat/Landesstatthalter bzw. frühere zuständige Landesrat Marco Tittler oder der zuständige Bundesminister?

Es wird auf die Beantwortung der Anfragen 29.01.095, 29.01.099 und 29.01.100 verwiesen.

14. Welche Kommunikations- und Berichtswege gab es von der Abteilung Verkehrsrecht (Ib) an das damalige zuständige Regierungsmitglied Marco Tittler?

Die Kommunikation erfolgte insbesondere direkt zwischen Abteilungsvorständin und Landesrat im Rahmen regelmäßiger Besprechungstermine.

Mit freundlichen Grüßen

Ing. Christof Bitschi
Landesstatthalter