



II-2924

der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIII. Gesetzgebungsperiode

**DER BUNDESMINISTER
FÜR HANDEL, GEWERBE UND INDUSTRIE**

Wien, am 22. 8. 1973

Zl. 17.618-Präs.G/73

Parlamentarische Anfrage Nr. 1364/J
der Abgeordneten Dipl.Ing.Hanreich,
Schmidt und Genossen
betr. Maßnahmen zur Verbesserung der
Straßenverkehrssicherheit

1368 /A.R.
zu 1364
24. Aug. 1973
Präs. am

An den
Herrn
Präsidenten des Nationalrates
Anton BENYA

Parlament

In Beantwortung der schriftlichen Anfrage Nr. 1364/J, betreffend "Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit", die die Abgeordneten Dipl.Ing. Hanreich, Schmidt und Genossen am 4. Juli 1973 an mich richteten, beehre ich mich, folgendes mitzuteilen:

Zu Frage 1:

Österreich kann bei der Schaffung von Vorschriften über Sicherheitsgurten nicht zuletzt wegen der Bedeutung des Fremdenverkehrs nur im Einklang mit der internationalen Entwicklung auf diesem Gebiet vorgehen. Die Schaffung einheitlicher europäischer Bestimmungen betreffend Sicherheitsgurten ist auch seit langem Gegenstand von Beratungen internationaler Gremien, insbesondere der europäischen Konferenz der Verkehrsminister. Bei der 37. Tagung dieser Konferenz, wurde dem Ministerrat nachstehender Resolutionsentwurf unterbreitet und den Mitgliedstaaten empfohlen:

DER BUNDESMINISTER
FÜR HANDEL, GEWERBE UND INDUSTRIE

Blatt 2

1. für die Ausbreitung der Verwendung der Sicherheitsgurte zu sorgen, weil sie einen sehr wirksamen Schutz der Fahrzeuginsassen sowohl innerhalb als auch außerhalb von Ortsgebieten darstellen;
2. die Anbringung von 3-Punkt-Gurten bei neuen Fahrzeugen für die Vordersitze vorzuschreiben, wobei aufrollbaren Modellen mit einfacherem Verschluß der Vorzug zu geben wäre;
3. die Entwicklung gleichartiger oder besserer Schutzvorrichtungen aufmerksam zu verfolgen;
4. die Propaganda hinsichtlich der Verwendung der Gurte zu verstärken, an der internationalen Campagne 1974 aktiv teilzunehmen und neue Propagandamittel zu überlegen;
5. so bald als möglich die Benützung der Gurte bei Fahrstunden und Prüfungsfahrten vorzuschreiben;
6. die allgemeine Verpflichtung zum Tragen der Gurte - mit den erforderlichen Ausnahmen - in Aussicht zu nehmen.

Derzeit wird eine Novelle zum Kraftfahrgesetz 1967 vorbereitet, deren Aussendung zur Begutachtung noch im Laufe dieses Jahres erfolgen wird. Sie soll u.a. auch Bestimmungen vorsehen, nach denen Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sein müssen und Fahrschüler verpflichtet sind, beim praktischen Fahrunterricht einen Sicherheitsgurt anzulegen.

Diese in Aussicht genommenen Regelungen könnten auch die Vorstufe für eine allenfalls zu einem späteren Zeitpunkt möglich werdende Regelung betreffend die zwingende Verwendung von Sicherheitsgurten bilden. Was die zwingende Verwendung von Sicherheitsgurten anlangt, so ist allerdings zu bemerken, daß diese nach den vorliegenden Informationen außer in der CSSR und in Australien noch in keinem Staat vorgeschrieben ist. Von Österreich kann daher aus den eingangs erwähnten Gründen (Fremdenverkehr) die allgemeine Verpflichtung zum Tragen der Sicherheitsgurten derzeit noch nicht in Aussicht genommen werden.

DER BUNDESMINISTER
FÜR HANDEL, GEWERBE UND INDUSTRIE

Blatt 3

Im übrigen wird darauf hingewiesen, daß das derzeit in Geltung stehende Kraftfahrgesetz 1967 Bestimmungen über die obligatorische Ausrüstung von Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen mit Sicherheitsgurten oder mit Vorrichtungen zum Anbringen von Sicherheitsgurten enthält und daß nach den derzeitigen kraftfahrrichtlichen Vorschriften Sicherheitsgurten nur dann feilgeboten und verwendet werden dürfen, wenn sie den geltenden Vorschriften entsprechen, einer genehmigten Type angehören und ein für diese Type festgesetztes Genehmigungszeichen aufweisen. Mit der 6. Novelle zur KDV 1967 (BGBI. Nr. 356/1972) wurden schließlich ausführliche Bestimmungen über die Beschaffenheit der Sicherheitsgurte und der Verankerungen für diese, sowie Bestimmungen über die Prüfung von Sicherheitsgurten erlassen.

Zu Frage 2:

Die Europäische Konferenz der Verkehrsminister befaßte sich im Juni 1973 im Zusammenhang mit den Arbeiten betreffend die Sicherheitsgurte auch mit dem Problem der Kopfstützen. Die Behandlung der Frage der Kopfstützen sowie des Schutzes der Kleinkinder wurde von der Konferenz der hiefür zuständigen Arbeitsgruppe zugewiesen. Österreich wird sich, was die legislativen Maßnahmen bezüglich der Kopfstützen anlangt, vom Ergebnis der einschlägigen Untersuchungen dieser Arbeitsgruppe leiten lassen. Im übrigen wird seitens meines Ressorts geprüft werden, ob und inwieweit die auf Grund des Homologisierungsbereinkommens, BGBI. Nr. 177/1971, ergangene internationale Regelung Nr. 25 über Kopfstützen von Österreich angenommen werden kann.

In diesem Zusammenhang muß allerdings berücksichtigt werden, daß gegen gewisse in der Regelung Nr. 25 enthaltene Bestimmungen von Prüf- und Forschungsstellen Einwendungen

DER BUNDESMINISTER
FÜR HANDEL, GEWERBE UND INDUSTRIEBlatt 4

erhoben wurden, die es nicht zweckmäßig erscheinen lassen, diese Regelungen in der gegenwärtigen Fassung in Österreich anzuwenden. Auch die BRD hat aus diesen Gründen von der Forderung der Ausrüstung von Kraftfahrzeugen mit Kopfstützen Abstand genommen, obwohl dort die Vorschrift der Ausrüstung mit Dreipunktgurten oder gleichwertigen Rückhaltevorrichtungen am 1.1.1974 in Kraft treten wird.

Zu Frage 3:

In den in Vorbereitung genommenen Entwurf einer Novelle zum Kraftfahrgesetz 1967 sollen zur Hebung der Verkehrssicherheit Bestimmungen aufgenommen werden betreffend: Leuchten für nicht zugelassene Fahrzeuge; Schülertransporte und Kindersitze; die Sicherheit der Türschlösser und Türschaniere im Hinblick auf ihre Festigkeit und Funktion; den Schutz des Lenkers vor der Lenkanlage; die Ergänzung der bestehenden Bestimmungen über Bremsen im Sinne der internationalen Vereinbarungen; die Verankerungen der Sicherheitsgurten; die Beschaffenheit und Verankerung der Sitze; die Sicherung gegen unbefugte Benützung des Fahrzeuges; die Vermeidung vorspringender Teile im Fahrzeuginneren und die Polsterung der Wände im Fahrzeuginneren; die Begrenzung der Rauchdichte der Abgase der Dieselmotoren; detaillierte Bestimmungen über außen am Fahrzeug vorspringende Teile, Kanten oder zusätzliche Vorrichtungen; die Sicherheit des Fahrzeugaufbaues zum Schutz bei Frontal-, Seiten- und Heckaufprall bzw. bei seitlichem Überschlagen; die Feuersicherheit des Fahrzeuges.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, daß in den letzten Jahren auf kraftfahrrichtlichem Gebiet sehr umfangreich Vorschriften zur Hebung und zum Schutz der Verkehrssicherheit erlassen worden sind. Ich verweise in diesem

DER BUNDESMINISTER
FÜR HANDEL, GEWERBE UND INDUSTRIE

Blatt 5

Zusammenhang, um nur einige Beispiele hervorzuheben, auf die mit der Kraftfahrgesetz-Novelle 1971 geschaffenen Bestimmungen über die wiederkehrende Begutachtung der Kraftfahrzeuge, sowie die mit der 5. und 6. Novelle zur KDV 1967 erlassenen Bestimmungen über die Überschlagschutzvorrichtungen für Zugmaschinen und Motorkarren, über die Kraftfahrzeuge mit Antrieb durch Flüssiggas, die Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen, die Lenkerprüfung, die Beladung von Kraftfahrzeugen und Anhängern, das Ziehen von Anhängern und die Beschaffenheit der Schulfahrzeuge.

Graubiel