

8/SN-21/ME

Amt der Wiener Landesregierung

MD-1394-1/83

Wien, 1983 09 29

Entwurf eines Bundesgesetzes,
 mit dem das Kraftfahrgesetz
 1967 geändert wird (8. KFG-
 Novelle);
 Stellungnahme

Drift GESETZENTWURF
 32. -GE/19.83

Datum: 06.07.1983

Verteilt 1983 -10- 07 *P. J. F. M. S.*

Dr. Klausgruber

An das
 Präsidium des Nationalrates

Das Amt der Wiener Landesregierung beeckt sich, in der
 Beilage 25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zu dem im
 Betreff genannten Gesetzentwurf zu übermitteln.

Für den Landesamtsdirektor:

25 Beilagen

Reischl
 Dr. Reischl
 Obersenatsrat

Amt der Wiener Landesregierung

MD-1394-1/83

Wien, 1983 09 29

Entwurf eines Bundesgesetzes,
mit dem das Kraftfahrgesetz
1967 geändert wird (8. KFG-
Novelle);
Stellungnahme

zu Zl. 70.005/2-IV/3-83

An das
Bundesministerium für Verkehr

Auf das do. Schreiben vom 13. Juli 1983 beeht sich das Amt der Wiener Landesregierung, zu dem im Betreff genannten Gesetzentwurf folgende Stellungnahme bekanntzugeben:

Wie bereits in den ho. Stellungnahmen zum zweiten Entwurf einer 5. KFG-Novelle vom 12. März 1981, MD-373-1/81, sowie zur Ergänzung des Entwurfes einer 6. KFG-Novelle vom 28. Dezember 1981, MD-373-10/81, spricht sich das Amt der Wiener Landesregierung neuerlich für die verwaltungsstrafrechtliche Strafbarkeit der Verletzung der Gurtenanlege- und Sturzhelmbenützungspflicht aus. Ungeachtet dessen gibt jedoch der vorliegende Entwurf - was einzelne unbefriedigende Regelungen betrifft - Anlaß zu Bemerkungen, denen im Interesse einer wirksamen und ohne übermäßigen Verwaltungsaufwand vollziehbaren Lösung unbedingt Rechnung getragen werden sollte.

Zu § 106a Abs. 1:

Die Bestimmung, daß nur "erwachsene Personen" zum Gebrauch des Sicherheitsgurtes verpflichtet sein sollen, ist nicht von

jener Deutlichkeit, die eine klare Altersgrenze erkennen lassen würde. Das KFG 1967 sieht bereits mehrfach Altersgrenzen vor, die unterschiedlichen Bedürfnissen entsprechen (§ 106 Abs. 1a - 12 Jahre, § 106 Abs. 3 - 14 Jahre, § 64 Abs. 2 - 18 Jahre). Eine diesbezügliche Klarstellung erscheint für eine effektive Kontrolle der Gurtenanlegepflicht unbedingt erforderlich.

Zu § 106a Abs. 2 (§ 106b Abs. 2):

In den Abs. 2 beider Paragraphen werden eine Reihe von unbestimmten Gesetzesbegriffen gebraucht, die einer wirksamen Vollziehung hinderlich sind. So ist etwa vorgesehen, daß die Gurtenanlege- und Sturzhelmbenützungspflicht bei "ganz geringer Gefahr" nicht gilt. Trotz der angeführten Beispiele (Einparken, langsames Rückwärtsfahren) wird nur schwer festzustellen sein, wann zwar eine geringe, aber keine "ganz geringe Gefahr" besteht. Beifahrer können dies darüber hinaus überhaupt nur bedingt beurteilen, da das Ausmaß der Gefahr jeweils vom tatsächlichen Verhalten des Lenkers abhängt. In diesem Zusammenhang stellt sich beispielsweise die Frage, wie die Verpflichtung des Beifahrers zum Gebrauch des Sicherheitsgurtes (Sturzhelmes) zu beurteilen ist, wenn der Lenker ein "langes Rückwärtsfahren" ankündigt, dann aber schneller fährt oder trotz seiner Ankündigung einzuparken, die Fahrt fortsetzt.

Weiters sind von der Gurtenanlegepflicht Personen befreit, für die diese "schwerste körperliche Beeinträchtigungen" bedeuten würde. Die Befreiung sollte nicht nur von der unmittelbar bestehenden körperlichen Beeinträchtigung durch das Gurtentragen abhängen, sondern auch berücksichtigen, daß unter bestimmten körperlichen Voraussetzungen das Tragen von Gurten eine erhöhte Verletzungsgefahr herbeiführen kann (z.B. Schwangere oder Träger von Herzschrittmachern).

- 3 -

Auch der Begriff der "besonderen Verkehrslage" erscheint unklar, auch wenn er im Art. III Abs. 2 Z 2 der 3. KFG-Novelle schon enthalten ist. Bisher hat sich hiezu noch keine Rechtsprechung entwickeln können, da bei Unfällen in solchen Situationen kaum eine Verletzungsgefahr besteht. Bei Ahndung des Nichtgebrauchs von Sicherheitsgurt oder Sturzhelm als Verwaltungsübertretung würde das Vorliegen einer "besonderen Verkehrslage" aber sicherlich häufiger vorgebracht werden. Diese Unsicherheit sollte durch Beifügung entsprechender Anhaltpunkte beseitigt werden.

Ferner ist nicht einzusehen, warum Taxifahrer "bei der gewerbsmäßigen Beförderung eines Fahrgastes" keinen Sicherheitsgurt tragen müssen. Genau genommen würde dies bedeuten, daß Taxifahrer bei Leerfahrten angegurtet sein müssen, die Gurten jedoch ablegen können, sobald sich ein Fahrgast im Auto befindet.

Die Verwendung moderner Automatikgurten sollte es im übrigen auch Fahrlehrern ermöglichen, jederzeit angegurtet zu sein. Dies wäre insbesondere im Hinblick auf die Vorbildfunktion des Fahrlehrers von großer Bedeutung. Gegebenenfalls wären für Fahrlehrer Automatikgurten vorzuschreiben.

Zu § 106a Abs. 3 (§ 106b Abs. 3):

§ 106a Abs. 3 verpflichtet den Lenker, nicht nur Namen und Anschrift eines nicht angegurteten, sondern auch jedes anderen Beifahrers, der einen mit Sicherheitsgurt ausgerüsteten Sitzplatz benutzt hat, der Behörde bekanntzugeben. Dies ist einerseits tatsächlich nahezu unmöglich und kann andererseits auch nicht als rechtspolitisch sinnvoll erachtet werden. Zweck der Bestimmung soll die Ausforschung eines nicht angegurteten Beifahrers und ein Ansporn für den Lenker sein, dafür zu sorgen,

daß alle Beifahrer die Sicherheitsgurten benützen. Wird jedoch - wie im vorliegenden Entwurf - die Verpflichtung zur Bekanntgabe derart weit gezogen, ist der Lenker praktisch gezwungen, zumindest für die Dauer eines halben Jahres jeweils jenen Personenkreis festzuhalten, der mit ihm das Fahrzeug benützt hat. Ist dies schon bei Privatfahrzeugen schwierig, erscheint es bei Taxis völlig unrealistisch.

Gleiches gilt für die Sturzhelmbenützungspflicht der Beifahrer auf Motorrädern.

Ferner ist diese Form der Feststellung des Beschuldigten im Verwaltungsstrafverfahren viel zu aufwendig. Zunächst müßte der Zulassungsbesitzer gemäß § 103 Abs. 2 KFG 1967 aufgefordert werden, bekanntzugeben, wem er das Kraftfahrzeug zum Lenken überlassen hat. Sodann ist der bekanntgegebene Lenker zur Mitteilung über seine Beifahrer aufzufordern. Bei einem ohne Beistellung eines Lenkers vermieteten Kraftfahrzeug würde noch hinzukommen, daß der Mieter gefragt werden müßte, wem er das Fahrzeug zum Lenken überlassen hat (§ 103a Abs. 2 KFG 1967). Derzeit kostet eine Rückscheinsendung etwa 20 S; die Behörde hätte daher bereits mindestens 40 S Barauslagen, um überhaupt ein Verwaltungsstrafverfahren einleiten zu können.

Aus Gründen der Verwaltungsökonomie wird daher angeregt, den Lenker des Kraftfahrzeuges - analog zum Fahrlehrer gemäß § 114 Abs. 4 Z 6 KFG 1967 - unter Strafsanktion dazu zu verpflichten, für die Benützung der Sicherheitsgurte (Sturzhelme) durch seine Beifahrer zu sorgen. Dadurch würde eine Auskunfts-pflicht hinsichtlich der Beifahrer überhaupt entfallen.

Zu § 106b Abs. 1:

Die Sturzhelmbenützungspflicht bezieht sich lediglich auf das Lenken von Motorrädern (Motorräder und Kleinmotorräder), nicht jedoch auf Motorfahrräder. Diese können jedoch immerhin eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h erreichen. Bei Un-

fällen können sich die Geschwindigkeiten der Beteiligten addieren. Aus diesem Grund sollte die Verpflichtung zur Benützung von Sturzhelmen auch für Lenker von und Beifahrer auf Motorfahrrädern überlegt werden.

Mit der Begründung, daß es derzeit noch keine genormten und daher wirklich sicheren Kindersturzhelme gebe, bezieht sich die Pflicht zum Tragen von Sturzhelmen lediglich auf Erwachsene. Nach Entwicklung genormter Kindersturzhelme müßte § 106 b Abs. 1 novelliert werden, um die Sturzhelmbenützungspflicht auch auf Kinder auszudehnen. Um dies zu vermeiden, sollte die Verpflichtung bereits jetzt auf Kinder ausgedehnt, das Inkrafttreten jedoch bis zur Typengenehmigung von Kindersturzhelmen aufgeschoben werden. Dies könnte allenfalls durch Festsetzung eines späteren Zeitpunktes für das Inkrafttreten dieses Gesetzes (falls die Entwicklung bereits absehbar ist) oder zu gegebener Zeit mit einer entsprechenden Feststellung durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr erfolgen.

Zu § 106b Abs. 2:

Ist die körperliche Beschaffenheit des Benützers so, daß ihm der bestimmungsgemäße Gebrauch des Sturzhelmes unmöglich ist, erhebt sich die Frage, ob eine solche Person überhaupt berechtigt sein soll, ein Motorrad zu lenken. Von diesem Ausnahmetatbestand sollte abgegangen werden; an dessen Stelle sollte ein korrespondierendes Verbot in das KFG 1967 aufgenommen werden.

Zu § 106b Abs. 4:

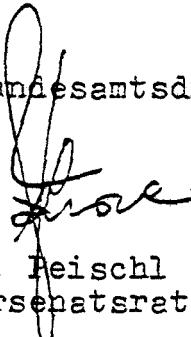
In dieser Bestimmung ist vorgesehen, daß der Dienstgeber des Lenkers, dem das Motorrad zur Benützung überlassen wird, als Zulassungsbesitzer verpflichtet ist, dem Lenker einen geeigneten Sturzhelm beizustellen. Eine analoge Verpflichtung des Vermieters von Motorrädern fehlt.

- 6 -

Abschließend wird ersucht, noch vor der Einbringung der Regierungsvorlage in den Nationalrat oder im Rahmen der parlamentarischen Beratung derselben zu prüfen, ob im Interesse der Verfahrensökonomie für den Nichtgebrauch des Sicherheitsgurtes und des Sturzhelmes nicht in jedem Fall der Lenker des Kraftfahrzeugs verwaltungsstrafrechtlich verantwortlich sein sollte. Dies umso eher, als der Gesetzgeber im Kraftfahrgesetz bereits selbst vom Prinzip des Täterstrafrechtes abgegangen ist und dem Lenker des Kraftfahrzeuges die Verpflichtung auferlegt hat, für die Einhaltung von Bestimmungen hinsichtlich der Beifahrer zu sorgen. Solche Strafsanktionen bestehen derzeit im § 106 Abs. 1a KFG 1967 (Beförderung von Kindern unter 12 Jahren auf den Vordersitzen) und im § 106 Abs. 3 KFG 1967 (zulässige Anzahl der mitbeförderten Personen).

Unter einem werden 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Für den Landesamtsdirektor:


Dr. Peischl
Obersechatsrat

