



Amt der Tiroler Landesregierung

Präs.Abt. II - 33/333

A-6010 Innsbruck, am 7. August 1984

Tel.: 052 22/28701, Durchwahl Klappe 151

Sachbearbeiter: Dr. Schwamberger

Bitte in der Antwort die
Geschäftszahl dieses
Schreibens anführen.

An das
Bundesministerium
für Verkehr

Karlsplatz 1
1015 W i e n

GESETZENTWURF	
ZI.	GE/19.84
Datum: 17. AUG. 1984	
Verteilt: 1984-08-23	

H. Klausgruber

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

Zu Zahl 70.009/1-IV/3-84 vom 20. Juni 1984

Zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahr-
gesetz 1967 geändert wird (9. KFG-Novelle), wird folgende
Stellungnahme abgegeben:

Zu Z. 2 (§ 66 Abs. 2 lit. e):

In Anbetracht der steigenden Zahl von Verkehrsunfällen,
die auf Trunkenheit des Lenkers zurückzuführen sind, er-
scheint es unerlässlich, daß schon bei erstmaliger Übertre-
tung des § 99 Abs. 1 StVO 1960 mit einem Führerscheinentzug
oder zumindest mit einer Androhung der Entziehung der Len-
kerberechtigung vorgegangen werden kann.

./.

- 2 -

Zu Z. 5 (§ 134 Abs. 3a):

Geschwindigkeitskontrollen bei Schwerfahrzeugen können in wirksamer Weise nur über Fahrtenschreiber erfolgen. Radar-kontrollen sind oft nicht zielführend, weil sich die Lenker über CB-Funk gegenseitig warnen. Damit die vom Standpunkt der Verkehrssicherheit unerläßlichen Tachokontrollen wirksam erfolgen können, ist die vorgeschlagene Gesetzesänderung notwendig. Mit Rücksicht auf die strenge Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes sollte aber im vorletzten Halbsatz des § 134 Abs. 3a nicht auf den "Zeitpunkt" der Begehung der Übertretung, sondern auf die "Zeit" der Begehung (siehe § 48 Abs. 1 Z. 3 VStG 1950) abgestellt werden.

Zur exakten Durchführung der Überwachungsmöglichkeit ist es erforderlich, hinter dem Wort "Höchstgeschwindigkeit" analog dem geltenden Abs. 3 "(§ 98)" einzufügen. Wenn dies nicht erfolgt, wäre die Übertretung durch die Beobachtung des Tachographenblattes allein nicht eindeutig rekonstruierbar. Aus dem Tachographenblatt kann selbst bei Auswertung mit einer Lupe durch einen Sachverständigen nur eine Zeiteinheit von ca. einer Minute abgelesen werden. Daher können Wegunterschiede in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit von 1 bis 2 km nicht eindeutig bestimmt werden. Besondere Probleme treten bei Parallelführung von Bundesstraßen und Autobahnen auf, weil der Nachweis der Fahrstrecke nicht lückenlos erbracht werden kann. Ein weiteres Problem ergibt sich auch für grenznahe Gebiete, weil nicht leicht festzustellen ist, ob die Tat noch im Ausland oder bereits im Inland begangen worden ist.

- 3 -

Gesetzestechisch wäre es sinnvoller, den im Entwurf vorgesehenen Abs. 3a in den Abs. 3 einzubauen oder als Abs. 4 einzufügen, wobei sich die derzeitigen Absätze 4 und 5 je um eine Zahl verschieben würden. Das Kraftfahrgesetz unterliegt einer häufigen Änderung. Wenn noch Absätze in Form 3a, 3b ect. (wie bereits im § 103 Abs. 2a) eingeführt werden, erfährt die Übersicht eine bedeutende Beeinträchtigung.

Abschließend wird mitgeteilt, daß es zweckmäßig wäre, den vorliegenden Entwurf nach einer mündlichen Diskussion im Kraftfahrbeirat zu unterziehen.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme werden unter einem dem Präsidium des Nationalrates zugeleitet.

Für die Landesregierung:

Dr. Z e b i s c h

Landesamtsdirektorstellvertreter

Abschriftlich

An alle Ämter der Landesregierungen
gesondert an die Verbindungsstelle der Bundesländer
beim Amt der Niederöstr. Landesregierung, Wien
an das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst, Wien
an das Präsidium des Nationalrates, 25 Ausfert.
an alle National- und Bundesräte in Tirol
zur gefl. Kenntnisnahme.

Für die Landesregierung

Dr. Z e b i s c h

Landesamtsdirektorstellvertreter

F.d.R.d.A.:

G. Hauerthaler