

Ausgedruckt am 16. 4. 2002

## **Bericht des Verkehrsausschusses**

**über die Regierungsvorlage (1032 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 (21. KFG-Novelle), die 3. und die 4. Kraftfahrgesetz-Novelle sowie die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert werden,**

**den Antrag 255/A der Abgeordneten Gerhard Reheis, Kolleginnen und Kollegen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrgesetz 1967) geändert wird,**

**den Antrag 266/A der Abgeordneten Dr. Evelin Lichtenberger, Kolleginnen und Kollegen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird,**

**und den Antrag 550/A der Abgeordneten Mag. Johann Maier, Kolleginnen und Kollegen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz – KFG geändert wird**

Zu den einzelnen Verhandlungsgegenständen ist Folgendes zu bemerken:

### **Regierungsvorlage 1032 der Beilagen:**

Seit den letzten geringfügigen Änderungen des Kraftfahrgesetzes im Jahre 1998 haben sich wieder eine Reihe von Punkten ergeben, die eine Änderung des Kraftfahrgesetzes notwendig machen. Dies sind zahlreiche redaktionelle Anpassungen, Berücksichtigung des aktuellen technischen Standes, Berücksichtigung von EU-Richtlinien sowie einige Änderungen im Bereich des Fahrschulwesens.

Weiters sind in Umsetzung des nationalen Verkehrssicherheitsprogrammes die Höhe der Geldstrafe bei Verstoß gegen die Gurtverletzung anzuheben und eine klare gesetzliche Grundlage für die Geschwindigkeitsüberwachung auf bestimmten Messstrecken (section control) zu schaffen. Weiters soll eine blinkende Tafel Schülerbeförderungen einfacher erkennen lassen und die Anbringung bestimmter retroreflektierende Markierungen soll bewilligungsfrei erlaubt werden.

Im Wesentlichen sind folgende Punkte enthalten:

1. In den Begriffsbestimmungen werden auch die Definitionen für Wohnmobil, beschussgeschütztes Fahrzeug, Krankenwagen und Leichenwagen aus der Richtlinie 70/156/EWG übernommen.
2. Die Ausrüstungsverpflichtung mit Sicherheitsgurten wird auch auf mehrspurige Kleinkrafträder, vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge, weitere drei- und vierrädrige Kraftfahrzeuge sowie bestimmte Lkw ausgedehnt.
3. Es soll im § 5 Abs. 2 eine Grundlage geschaffen werden, Teile und Ausrüstungsgegenstände, die im Handel feilgeboten werden, zu überprüfen, wenn der Verdacht besteht, dass nichtgenehmigte Teile feilgeboten werden.
4. Die Ausrüstung mit ABS wird bereits für Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg vorgeschrieben.
5. Bei den Bestimmungen hinsichtlich der Unschädlichkeit der Kraftstoffbestandteile sollen auch Stoffe, die die übermäßige Bildung von Treibhausgasen begünstigen, berücksichtigt werden.

6. Bisher durfte das Ende des Auspuffrohres nicht nach rechts gerichtet sein. Diese Bestimmung hat als EU-widrig zu entfallen.
7. Blaulicht wird ex lege für Fahrzeuge der Zollwache erlaubt. Eine Blaulichtbewilligung wird ermöglicht für Fachärzte, sofern sie sich auf Grund krankenanstaltenrechtlicher Organisationsvorschriften in Rufbereitschaft befinden, für freipraktizierende Hebammen, die berechtigt sind, Hausgeburten durchzuführen.
8. Es sollen retroreflektierende Markierungen und Konturmarkierungen sowie charakteristische Markierungen zur Verbesserung der Sichtbarkeit und Erkennbarkeit schwerer und langer Fahrzeuge im Sinne der ECE-Regelung Nr. 104 bewilligungsfrei angebracht werden dürfen.
9. Grundlage für die Kostentragung durch den Antragsteller für Prüfungen zur Erlangung einer EU-Betriebslaubnis.
10. Einige Adaptierungen der Bestimmungen im Bereich der Zulassung durch ermächtigte Versicherer auf Grund der bisherigen Erfahrungen.
11. Es entfallen die Sonderregelungen für Fahrzeuge der Telegrafverwaltung sowie der Österreichischen Bundesbahnen hinsichtlich des dauernden Standortes, des Sachbereichskennzeichens sowie der Möglichkeit Deckkennzeichen zuzuweisen.
12. Es wird klargestellt, dass sich die Behörde der Evidenz des Versicherungsverbandes bedienen kann und keine eigene Zulassungsevidenz zu führen hat. Weiters wird diese Evidenz des Versicherungsverbandes auf eine fundiertere gesetzliche Basis gestellt.
13. Es wird die Bezahlung des Verkehrssicherheitsbeitrages auch in bar ermöglicht.
14. Im § 49 Abs. 4 wird die Grundlage für die so genannten EU-Kennzeichen geschaffen (internationales Unterscheidungszeichen am linken Rand in einem blauen Feld).
15. Im § 58 Abs. 2 wird zusätzlich die Möglichkeit eröffnet, Kennzeichentafeln abzunehmen, wenn mit dem Fahrzeug zu starke Umweltbelästigungen verbunden sind, die auf unzulässiger nicht genehmigter Änderung oder auf Grund von schadhafte Teilen oder Ausrüstungsgegenständen erfolgen.
16. Im § 58 Abs. 4 wird die Einhebung des Kostenersatzes für die zur Verfügung gestellten technischen Einrichtungen bei Kontrollen auf der Straße vollziehbarer gestaltet.
17. Im § 102 Abs. 4 wird klargestellt, dass das „Warmlaufenlassen des Motors“ eine vermeidbare Luftverunreinigung darstellt.
18. Es soll die Grundlage geschaffen werden, dass die Inhalte des Verbandzeuges durch Verordnung näher festgelegt werden bzw. die einschlägigen Ö-Normen durch Verordnung für verbindlich erklärt werden können.
19. Die Verpflichtung, Unterlegkeile mitzuführen, wird als Verhaltensnorm konzipiert und klargestellt, dass pro Fahrzeug jeweils mindestens nur ein Unterlegkeil mitzuführen ist.
20. Es wird zur besseren Durchsetzung der geltenden Gewichtsgrenzen (ua. 40 t Limit) ausdrücklich klargestellt, dass Zwangsmaßnahmen auch schon bei geringfügigen Gewichtsüberschreitungen (Gewichtsüberschreitung um mehr als 2%, oder Achslastüberschreitung um mehr als 6%) gesetzt werden dürfen.
21. Der Zulassungsbesitzer soll einem Lenker eines Schwerfahrzeuges auch eine geeignete Warnkleidung (reflektierende Warnweste) zur Verfügung stellen.
22. Die Kinderbeförderung auf Motorrädern bzw. dreirädrigen Kraftfahrzeugen wird neu geregelt. Auch mit dreirädrigen Kraftfahrzeugen dürfen Kinder nur befördert werden, die das 12. Lebensjahr vollendet haben. Das erforderliche Lebensalter wird von zehn auf zwölf Jahre angehoben, um die Altersgrenzen im KFG stärker zu vereinheitlichen.
23. Die Regelungen über Schülertransporte mit Omnibussen werden geändert. Die Definition wird von § 106 Abs. 6 in den § 2 verschoben. Im § 106 Abs. 6 wird für Schülertransporte eine Fahrzeugkennzeichnung durch eine blinkende Tafel mit Kindersymbolen vorgeschrieben.
24. Größere Änderungen gibt es im Abschnitt betreffend den Fahrschulbereich.  
Es wird zusätzlich die Absolvierung eines Unternehmerseminars vorgeschrieben.  
Es wird vorgeschrieben, dass die Fahrübungen auf dem Übungsplatz der Fahrschule zu absolvieren sind.  
Für den Fahrlehrer gilt in Hinkunft bei Schulfahrten ein ausdrückliches Alkohollimit von 0,1 Promille.

25. Für Gewichtsüberschreitungen wird das Organmandat auf 210 Euro angehoben.
26. Es wird die Messung der Durchschnittsgeschwindigkeit auf einer bestimmten Strecke für die Geschwindigkeitsüberwachung ermöglicht.
27. Im Artikel 2 wird Artikel 3 der 3. KFG-Novelle geändert und die Höhe des Organmandates für Gurtverletzung auf 21 Euro angehoben.
28. Im Artikel 4 der 4. KFG-Novelle wird klargestellt, dass die Sturzhelmverpflichtung nicht gilt für Lenker von einspurigen Fahrzeugen mit geschlossenem, kabinenartigen Aufbau, die durch ein geeignetes technisch gleichwertiges Sicherungssystem (zB spezielles Gurtsystem) ausreichenden Schutz bieten.
29. Die Atemluft soll auch bei bestimmten Personen, die nicht selbst das Fahrzeug lenken, sondern als Fahrlehrer oder Begleiter oder Ausbilder tätig sind, überprüft werden können.

Dem **Antrag 255/A** war folgende Begründung beigegeben:

Angesichts der Belastungen der Bevölkerung, der Umwelt und nicht zuletzt auch der Straßensubstanz, ist die strikte Einhaltung des 40 Tonnenlimits auf dem österreichischen Straßennetz unerlässlich. Da die Straßenbelastung mit der vierten Potenz der Achslast steigt, sind insbesondere Überladungen über 40 Tonnen strengstens zu ahnden.

Nachdem eine Dienstanweisung an die Tiroler Gendarmerie bekannt geworden ist, LKW bis zu 45 Tonnen weiterfahren zu lassen, soll in Zukunft durch die vorliegende Gesetzesnovelle jegliche Überschreitung über 40 Tonnen vermieden werden.

Dem **Antrag 266/A** war folgende Begründung beigegeben:

Die Überschreitung des geltenden Gewichtslimits bei LKW trägt beträchtlich zu den mit dem Straßengüterverkehr und dem Straßengütertransport verbundenen Problemen der Verkehrssicherheit und der Infrastrukturabnutzung auf Straße und RoLa bei. Dafür gibt es von den geltenden physikalischen Gesetzen über Berichte des Rechnungshofes zB zur AlpenstraßenAG aus dem heurigen Jahr bis hin zu einer Vielzahl von Studien, zu den Ergebnissen der Unfallstatistik und den Ergebnissen der Kontrolltätigkeit entlang des hochrangigen Straßennetzes eine Fülle an empirischer Evidenz.

Nach der geltenden Formulierung des Kraftfahrzeuggesetzes (§ 102 in Verbindung mit § 101) durften überladene Fahrzeuge bisher nur dann durch die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht abgestellt werden, wenn die Inbetriebnahme des Fahrzeugs die Verkehrssicherheit gefährden würde. Diese Formulierung in § 102 Abs. 12 lit. g wird von Administration und Exekutive – unter Verweis auf rechtliche Gepflogenheiten von EU und Republik Österreich – derzeit so interpretiert, dass für ein Abstellen eine offenkundige technische Verkehrssicherheitsgefährdung, eine Überschreitung der „technisch höchst zulässigen Gesamtmasse“, zB im Sinne einer Beeinträchtigung von Lenk- und Bremsbarkeit infolge Überladung vorliegen muss. Im Rahmen dieser jedenfalls vom Kraftfahrzeuggesetz nicht gedeckten Interpretation wird beispielsweise im Rahmen einer Dienstanweisung des Tiroler Landesgendarmeriekommandos eine Überschreitung um zumindest fünf Tonnen oder 12,5% angenommen.

Im Gegensatz zu dieser Interpretation beginnt die signifikante Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit nicht erst bei so weitgehenden Vorschriftsverstößen. Infolge systematischer LKW-Überladung und stetig zunehmenden Verkehrsdichte ist vielmehr jede Überschreitung der geltenden Gewichtslimits über den bloßen Vorschriftsverstoß hinaus eine Gefährdung der ohnedies fragilen Verkehrssicherheit auf Österreichs Straßennetz.

Zusätzlich zur direkten Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit hat der systematische Einsatz überladener LKW auch gravierendste indirekte Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Beispielsweise wird durch überladene LKW die Verkehrsinfrastruktur um enorme Größenordnungen stärker beansprucht, wie nicht zuletzt am immer rascheren Entstehen von Spurrillen auf im Güterverkehr viel befahrenen Strecken erkennbar ist, wodurch unter anderem zum Entstehen von Aquaplaningunfällen signifikant beigetragen wird. Darüber hinaus wird auch das im Rahmen des Kombiverkehrs auf der Bahn verwendete rollende Material durch überladene LKW schwer in Mitleidenschaft gezogen.

Die somit verursachten Schäden an der Verkehrsinfrastruktur erreichen mittlerweile im volkswirtschaftlichen Rahmen relevante Größenordnungen. So hat der Rechnungshofbericht zur AlpenstraßenAG aufgezeigt, dass alleine auf der Brennerautobahn in dieser Weise jährliche zusätzliche Sanierungskosten von 35 Millionen Schilling entstehen.

Zusätzlich belegen Studien, dass der Straßengütertransport mit überladenen LKW auch zur Vergrößerung der Lärmemissionen und -immissionen entlang der befahrenen Strecken führt: Gerade dort, wo infolge

von Lärmimmissionsproblemen „Flüsterasphalt“ aufgebracht wurde, wie im Inntal, kommt es infolge der Überladungen zu einer Verpressung dieser Schicht und somit zum Unwirksamwerden dieser kostspieligen Maßnahme in Umsetzung des verfassungsmäßig gebotenen umfassenden Umwelt- und Gesundheitsschutzes.

Der Einsatz überladener LKW im Straßengüterverkehr in und durch Österreich, der nur durch in ihrer Höhe und Verhängungswahrscheinlichkeit nicht prohibitive Geldstrafen beeinträchtigt wird, ist schließlich eine gravierende Wettbewerbsverzerrung und somit volkswirtschaftlich nicht sinnvoll. Unabhängig davon wird mit der gegenwärtigen Regelung den Zielen der österreichischen Verkehrs-, Umwelt- und Gesundheitspolitik nicht Rechnung getragen.

Dem **Antrag 550/A** war folgende Begründung beigegeben:

Der § 20 Kraftfahrzeuggesetz 1967 regelt, unter welchen Voraussetzungen Warnleuchten mit blauem Licht verwendet werden dürfen. Diese Bestimmung ist sehr detailliert und führt zu dem unverständlichen Ergebnis, dass beispielsweise Tierärzte derartige Warnleuchten für den Notfall anbringen dürfen, nicht jedoch Hebammen. In Salzburg wurde einem derartigen Antrag einer Hebamme durch den Landeshauptmann daher keine Folge gegeben.

Die Zahl der Hausgeburten in Österreich ist zunehmend. Der Beruf der Hebamme bekommt dadurch immer mehr an Bedeutung. Für zahlreiche Hebammen ist für die Ausübung ihres Berufes ein Auto notwendig, da sie rasch zu den Geburten vor Ort kommen müssen. Alleine aus Sicherheitsgründen für die Hebammen, anderer Verkehrsteilnehmer und der werdenden Mütter wäre es notwendig, dass auch dieser Berufsgruppe des Gesundheitswesens die Verwendung des Blaulichts im Rahmen ihrer beruflichen Tätigkeit gestattet wird.

Laut § 20 Abs. 5 KFG dürfen Warnleuchten mit blauem Licht an Fahrzeugen bewilligt werden, wenn ihre Verwendung im öffentlichen Interesse gelegen ist. Eine Voraussetzung die bei der Tätigkeit von Hebammen wohl voll erfüllt ist.

Die Verwendung von Blaulicht im Straßenverkehr gilt nicht als „Erkennungsmerkmal“ für bestimmte Berufsgruppen, sondern dient ausschließlich der Erhöhung der Sicherheit und zur raschen Hilfe von Menschen.

Der **Antrag 266/A** wurde vom Verkehrsausschuss in seiner Sitzung am 20. Juni 2001 erstmals in Verhandlung genommen.

Nach Berichterstattung durch die Abgeordnete Dr. Evelin **Lichtenberger** sprachen in der Debatte die Abgeordneten Gerhard **Reheis** und Anton **Wattaul** sowie die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie Dipl.-Ing. Dr. Monika **Forstinger**. Danach wurde die Verhandlung vertagt.

Der Verkehrsausschuss hat die im Titel dieses Ausschussberichtes erwähnten Vorlagen in seiner Sitzung am 10. April 2002 in Verhandlung genommen.

Den Bericht im Ausschuss zur Regierungsvorlage 1032 der Beilagen erstattete der Abgeordnete Anton **Knerzl**, zum Antrag 255/A berichtete der Abgeordnete Gerhard **Reheis** und zum Antrag 550/A der Abgeordnete Kurt **Eder**.

An der gemeinsamen Debatte beteiligten sich die Abgeordneten Dr. Evelin **Lichtenberger**, Kurt **Eder**, Irina **Schoettel-Delacher**, lic. oec. HSG, Mag. Helmut **Kukacka**, Emmerich **Schwemlein**, Anton **Wattaul**, Gerhard **Reheis**, Ing. Kurt **Scheuch**, Johann **Kurzbauer** und Günter **Kiermaier** sowie der Ausschussvorsitzende Abgeordneter Mag. Reinhard **Firlinger** und der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Ing. Mathias **Reichhold**.

Bei der Abstimmung wurde der in der Regierungsvorlage 1032 der Beilagen enthaltene Gesetzentwurf unter Berücksichtigung eines Abänderungsantrages der Abgeordneten Mag. Reinhard **Firlinger** und Mag. Helmut **Kukacka** mit Mehrheit angenommen.

Ein Abänderungsantrag des Abgeordneten Kurt **Eder** fand nicht die Mehrheit des Ausschusses.

Die Anträge 255/A und 266/A fanden nicht die Mehrheit des Ausschusses.

Der Antrag 550/A ist als miterledigt anzusehen.

Dem angenommenen Abänderungsantrag der Abgeordneten Mag. Reinhard **Firlinger** und Mag. Helmut **Kukacka** war nachstehende Begründung beigegeben:

„Mit diesem Abänderungsantrag werden einige notwendige Änderungen zur Regierungsvorlage vorgenommen.“

So sollen insbesondere die neuen Regelungen betreffend Schülerbeförderungen vorerst zurückgestellt werden. Es besteht die Absicht, das Thema ‚Schülerbeförderungen‘ in einer parlamentarischen Enquete abzuhandeln. Es dürfte daher zweckmäßiger sein, die entsprechenden Neuregelungen erst nach dieser Enquete und nach Klärung der Finanzierung vorzunehmen.

**Zu § 4 Abs. 5:**

Statt der bisherigen Fahrzeugbezeichnungen Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen und Lastkraftwagen sollen die EU-Bezeichnungen M1 und N1 verwendet werden.

**Zu § 4 Abs. 6 Z 3, § 4 Abs. 7 Z 5 und § 4 Abs. 9:**

Hier wird die Richtlinie RL 2002/7/EG zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr umgesetzt.

Diese Richtlinie sieht größere Längen für Omnibusse vor (13,5 m für zweiachsige, 15 m für Omnibusse mit mehr als zwei Achsen). Die Richtlinie wurde am 9. März im Amtsblatt veröffentlicht und muss bis 9. März 2004 umgesetzt sein. Derzeit benötigen solche Busse Ausnahmegenehmigungen des Landeshauptmannes. Dies wird nach der Änderung dann nicht mehr erforderlich sein.

Weiters ist in diesem Zusammenhang auch das Gewicht für dreiachsige Gelenkbusse der Richtlinie 96/53/EG entsprechend mit 28 t zu begrenzen und die Klarstellung zu treffen, dass die zulässige Länge durch abnehmbare Zubehörteile, wie zB Schiboxen, nicht überschritten werden darf.

**Zu § 6 Abs. 7a:**

Durch die Änderung der Fahrzeugbezeichnung von Kraftwagen auf M und N besteht die Gefahr, dass als Spezialekraftwagen, Gelenkkraftfahrzeug oder selbstfahrende Arbeitsmaschine genehmigte Fahrzeuge aus dem Geltungsberich der Regelung herausfallen.

Es wird daher ergänzt, dass die Regelung auch für solche Fahrzeuge zu gelten hat.

**Zu § 14 Abs. 4a:**

Hier wird berücksichtigt, dass die Richtlinie 76/756/EWG auch die Anbringung einer Nebelschlussleuchte mittig zur Längsmittlebene des Fahrzeuges erlaubt.

**Zu § 20 Abs. 1 lit. d:**

In der Bestimmung über die Blaulichtführung entfällt bei Fahrzeugen, die für die Entstörung von Richtfunk- und Koaxialkabelanlagen bestimmt sind, die bisherige Einschränkung, dass es sich um Fahrzeuge der Post- und Telegrafengesellschaft handeln muss. Um einer Blaulichtzunahme vorzubeugen (es sollen nicht alle Kabelbetreiber ihre Fahrzeuge mit Blaulicht ausrüsten können) und bestimmte Fahrzeuganforderungen nicht normiert werden können, da die Fahrzeuge keinerlei besondere Einrichtungen aufweisen müssen, wird ergänzt, dass nur Fahrzeuge zur Betreuung des Staatsgrundnetzes (‚BOS-Netze‘ für Behörden und Organisationen mit Sicherheitsfunktionen) Blaulicht führen dürfen.

**Zu § 20 Abs. 7:**

Hier wird hinsichtlich der Ausnahme für das Rückstrahlen von weißem Licht nach hinten auch das ‚45‘ Schild für vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge (ab 1. April 2002 vorgeschrieben) berücksichtigt.

**Zu § 45 Abs. 1 und Abs. 3:**

Durch die Änderung des Abs. 1 soll auch die Überlassung eines Fahrzeuges an Kaufinteressenten bis zu maximal 72 Stunden ermöglicht werden. Dies bleibt aber auf Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3 500 kg beschränkt.

Im Abs. 3 wird auch für Servicestationsunternehmen oder Reinigungsunternehmen, die Fahrzeuge von Kunden zur Durchführung der Reinigung abholen und wieder zurückstellen, die Möglichkeit geschaffen, Probefahrtenkennzeichen zu erhalten.

**Zu § 45 Abs. 6:**

Hier wird lediglich ergänzt, dass im Falle der Überlassung eines Fahrzeuges an Kaufinteressenten eine Bescheinigung auszustellen ist, aus der Beginn und Ende der Probefahrt ersichtlich sind.

Der bisherige letzte Satz betreffend Aufhebung der Bewilligung wird in den neuen Abs. 6a verschoben.

**Zu § 45 Abs. 6a:**

Hier werden genauere Regelungen über Aufhebung der Bewilligung geschaffen.

**Zu § 102 Abs. 5 lit. c:**

Hier wird ergänzt, dass im Falle des neuen § 45 Abs. 1 Z 4 die Bescheinigung über die Probefahrt, aus der Beginn und Ende ersichtlich sind, stets mitzuführen ist.

**Zu § 102 Abs. 10:**

Die derzeit geltenden Bestimmungen über das Verbandszeug sollen unverändert bleiben. Daher wird die Verordnungsermächtigung wieder gestrichen.

**Zu § 132:**

Im Abs. 12 wird eine Übergangsbestimmung für schon vor In-Kraft-Treten des neuen § 6 Abs. 7a genehmigte Fahrzeuge ergänzt.

Im Abs. 14 soll die Übergangsbestimmung für Fahrzeuge der ÖBB und der Post- und Telegrafverwaltung auch die Deckkennzeichen umfassen.

Im Abs. 16 muss das geänderte In-Kraft-Treten des neuen § 109 Abs. 1 berücksichtigt werden.

**Zu § 135 Abs. 10:**

Hinsichtlich der neuen Fahrschulbestimmungen wäre statt 1. Juli 2002 der 1. Jänner 2003 als In-Kraft-Tretens-Termin vorzusehen, da Verordnungsbestimmungen erst vorbereitet werden müssen.

**Zu § 24 Abs. 2:**

Vielerorts hat sich die Bestimmung des § 24 Abs. 3 lit. d – angesichts der steigenden Parkplatznot insbesondere in Ballungsräumen – als nicht mehr zeitgemäß erwiesen. In vielen Gegenden wäre nämlich keine Beeinträchtigung des Verkehrs und der Verkehrssicherheit zu befürchten, wenn auch in Fahrbahnen mit Gegenverkehr nur ein Fahrstreifen für den Durchzugsverkehr frei bliebe. Ob dies in einem konkreten Fall zutrifft, kann am besten von der lokal zuständigen Behörde beurteilt werden; diese soll daher in Zukunft die Möglichkeit erhalten, durch das Anbringen von Bodenmarkierungen (Parkplatzmarkierungen) eine Ausnahme vom Parkverbot des § 24 Abs. 3 lit. d festzulegen.

**Zu § 43 Abs. 4, § 99 Abs. 2 lit. c, § 99 Abs. 2c und § 99 Abs. 3 lit. j:**

Die Behörde soll in Zukunft nicht mehr unbedingt verpflichtet sein, unter bestimmten Voraussetzungen die erlaubte Höchstgeschwindigkeit zu erhöhen (neu eingefügte Z 5a).

Von vielen Fahrzeuglenkern wird das Gebot, Fußgängern und Radfahrern das unbehinderte Benützen des Schutzwegs bzw. der Radfahrerüberfahrt zu ermöglichen, missachtet. Es erscheint daher angezeigt, diese Verwaltungsübertretung aus der Bestimmung des § 99 Abs. 2 lit. c herauszulösen und eine gegenüber den dort geregelten Tatbeständen höhere Mindeststrafe von 72 Euro (in § 99 Abs. 2 lit. c: 36 Euro) vorzusehen. Die Änderungen in § 99 Abs. 2 lit. c und Abs. 3 lit. j sind redaktionelle Anpassungen an den neuen Absatz 2c (neu eingefügte Z 5b bis 5d).“

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2002 04 10

**Anton Knerzl**

Berichterstatter

**Mag. Reinhard Firlinger**

Obmann