



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM FÜR INNERES
SEKTION III-RECHT

GZ.: BMI-LR1429/0036-III/1/a/2007

Wien, am 03. Oktober 2007

An das
Präsidium des Nationalrates

Parlament
1017 Wien

Michaela Frasl
BMI - III/1 (Abteilung III/1)
Herrengasse 7, 1014 Wien
Tel.: +43 (01) 531262360
Pers. E-Mail: Michaela.Frasl@bmi.gv.at
Org.-E-Mail: BMI-III-1@bmi.gv.at
WWW.BMI.GV.AT
DVR: 0000051
Antwortschreiben bitte unter Anführung der GZ an
die Org.-E-Mail-Adresse.

Betreff: Legistik und Recht; Fremdlegistik; BG-BMVIT
Entwurf 29. KFG-Novelle,
Stellungnahme des Bundesministeriums für Inneres

In der Anlage wird zu dem im Betreff bezeichneten Entwurf die Stellungnahme des
Bundesministeriums für Inneres übermittelt.

Beilage

Für den Bundesminister:

Mag. Sabine Halbauer

elektronisch gefertigt



GZ.: BMI-LR1429/0036-III/1/a/2007

Wien, am 03. Oktober 2007

An das
Bundesministerium für Verkehr
Innovation und Technologie

Stubenring 1
1011 Wien

Zu Zl. BMVIT-170.031/0004-II/ST4/2007

Michaela Frasl
BMI - III/1 (Abteilung III/1)
Herrengasse 7, 1014 Wien
Tel.: +43 (01) 531262360
Pers. E-Mail: Michaela.Frasl@bmi.gv.at
Org.-E-Mail: BMI-III-1@bmi.gv.at
WWW.BMI.GV.AT
DVR: 0000051
Antwortschreiben bitte unter Anführung der GZ an
die Org.-E-Mail-Adresse.

Betreff: Legistik und Recht; Fremdlegistik; BG-BMVIT
Entwurf 29. KFG-Novelle
Stellungnahme des Bundesministeriums für Inneres

Aus der Sicht des Bundesministeriums für Inneres ergeben sich zu dem im Betreff
bezeichneten Entwurf folgende Bemerkungen:

Zu Z 7 (§ 102 Abs. 9):

Die Schaffung weiterer Ausnahmen von der Mitführungsverpflichtung von Schneeketten ist abzulehnen, da dies im Hinblick auf die Verkehrssicherheit im praktischen Vollzug vor allem dann zu Problemen führen wird, wenn Verkehrsbeeinträchtigungen bzw. – behinderungen durch jene Fahrzeuge verursacht werden, die – bedingt durch ihre Bauart – Schneeketten aus sachlichen, im Normzweck gelegenen Gründen grundsätzlich mitzuführen hätten, dem aber praktische Überlegungen beim Rücktransport von Schneeketten entgegenstehen.

Es ist nicht nachvollziehbar, dass der Rücktransport der Schneeketten ein unlösbares Problem darstellen soll.

Überstellungsfahrten werden in manchen Fällen von Menschen durchgeführt, die mit dem Lenken des Fahrzeuges schon bei gutem Zustand der Fahrbahn an den Grenzen ihres Fahrkönnens angelangt sind. Im Falle des Auftretens winterlicher Straßenverhältnisse werden die Gefahren oftmals völlig unterschätzt. Wenn solche Fahrzeuge von der Mitführpflicht von Schneeketten ausgenommen würden, wäre gerade jene Fahrzeuggruppe betroffen, deren Lenker schon unter weniger widrigen Bedingungen Ketten anlegen müssten, als routinierte, ortskundige Fahrer. Dies hätte zur Folge, dass Lenker von gut ausgerüsteten Kraftfahrzeugen durch jene durch die vorliegende Regelung privilegierten Lenker nach Unfällen, Querstellen auf Steigungen usgl. behindert würden und entstünde dadurch überdies auch diesen erheblicher wirtschaftlicher Schaden.

Gerade bei Überstellungen ins Ausland bei starken Schneefällen kann es zu erheblichen Gefährdungen der Verkehrssicherheit durch LKW, die keine Schneeketten benutzen, kommen.

Allradgetriebene Kraftfahrzeuge sind bei winterlichen Fahrbahnverhältnissen auf Steigungsstrecken gegenüber zweiradgetriebenen unbestritten im Vorteil. Dieser Vorteil ist jedoch bei Talfahrten nicht gegeben; hier sind solche Kraftfahrzeuge sogar schwerer zu kontrollieren, eine Tatsache, die von KFZ – Technikern glaubhaft vertreten wird. Es wäre daher der Verkehrssicherheit abträglich, diese von der Mitführpflicht auszunehmen.

Auch die geltende Regelung, welche Autobusse, die 50 oder mehr Personen im Kraftfahrliniенverkehr transportieren, von der Mitführpflicht generell auszunehmen, ist schwer nachvollziehbar, wenn man bedenkt, dass solche Linien auch Bergstraßen wie etwa den Radstädter Tauern (1.739 m Seehöhe) bedienen. Andererseits wären KFZ der Klassen N, die uU nur mit einem Fahrer besetzt sind, nicht ausgenommen. Auch in diesem Fall ist die Fahrt auf der Gefällestrecke das wahre Kriterium. Es wird daher angeregt, die bestehende Ausnahme für Autobusse auf Kraftfahrlinien im städtischen bzw in Bereichen mit erfahrungsgemäß kaum winterlichen Fahrbahnverhältnissen einzuschränken.

Zu Z 9 (§ 106 Abs. 1):

Die Altersgrenzen sollten deutlicher formuliert werden: „Vor dem vollendeten 14. Lebensjahr“ statt „...unter 14...“ und „vor dem vollendeten 6. Lebensjahr“ statt „...unter sechs...“.

Zu Z 10 (§ 106 Abs. 5 Z 3):

Der 2. Satz müsste anders formuliert werden, da sich das Wort „Verpflichtung“ nicht auf die Anlegeverpflichtung beziehen soll, sondern darauf, dass die Begleitpersonen die Anlegeverpflichtung überwachen.

Zu Z 11 (§ 106 Abs. 6 Z 4):

Die weiterhin bestehende Ausnahme für Taxis ist nicht nachvollziehbar, zumal die Sicherheit der beförderten Kinder im Vordergrund stehen muss. Es ist auch zu bedenken, dass die ungesicherte Beförderung von Kindern in anderen Fahrzeugen ein Vormerkdelikt darstellt, weshalb die weiterhin vorgesehene Ausnahme jeglicher Grundlage entbehrt.

Durch den Wegfall der Mietwagen ist die Zitierung der Schülertransporte falsch, da Schülertransporte nur mit einer Mietwagen- und nicht mit einer Taxikonzession durchgeführt werden.

Zu Z 12 (§ 132 Abs. 26):

Die vorgeschlagene Textierung erfasst einerseits nur einen Teil der relevanten Systeme sowie ist es der entstörenden Firma bzw. dem jeweiligen Techniker nicht zumutbar, die Voraussetzungen für die tatsächliche Verwendung zu beurteilen und damit zu verantworten. Dies kann nur durch die betroffene BOS-Organisation erfolgen. Außerdem sollte eine generelle Bewilligung erforderlich sein.

Es wird folgende Formulierung vorschlagen:

„Bei Fahrzeugen, die für die Entstörung der Funk- bzw. Kommunikationssysteme sowie der Leitzentralen der BOS-Organisationen (Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben) bestimmt sind, wobei die tatsächliche Verwendung in jedem Einzelfall nur mit Auftrag der von der Störung betroffenen BOS-Organisation im Sinne des §26 StVO (Gefahr im Verzug) erfolgen darf.“

Anmerkungen außerhalb der Novelle (§ 99 Abs. 5a):

Unter Berücksichtigung der dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie nunmehr vorliegenden Gutachten bzw. Studien zum Thema „Licht am Tag“ wird angeregt, die aus den Studien ableitbaren Erkenntnisse in die Regierungsvorlage einfließen zu lassen und dem Parlament zur Beschlussfassung zu übermitteln.

Die gegenständliche Stellungnahme wird dem Präsidium des Nationalrates in elektronischer Form zugemittelt.

Für den Bundesminister:

Mag. Sabine Halbauer

elektronisch gefertigt