

93 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XIX. GP

Bericht

des Verkehrsausschusses

über den Antrag (122/A) der Abgeordneten Rudolf Parnigoni und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird

sowie

über den Antrag (116/A) der Abgeordneten Mag. Helmut Kukacka und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 in der Fassung BGBl. Nr. 654/1994 geändert wird

Der Antrag 122/A ist wie folgt begründet:

Im Jahr 1993 haben sich in Österreich 41 791 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden ereignet. Dabei wurden 54 987 Personen verletzt und nicht weniger als 1 283 Personen getötet. Mit dieser Unfallbilanz liegt Österreich im internationalen Vergleich unter den aus Sicht der Straßenverkehrssicherheit ungünstigsten Ländern Europas.

Neben der Alkoholproblematik ist überhöhte Fahrgeschwindigkeit eine der Hauptunfallursachen in Österreich. Bei den Unfällen mit Personenschäden (Unfälle mit Verletzten und/oder Getöteten) des Jahres 1993 werden die fahrgeschwindigkeitsrelevanten Unfallumstände „Fahren auf der falschen Fahrbahnseite“ (Kurvenschneiden), „Jähes Abbremsen“, „Schleudern, Rutschen“, „Abkommen“ (von der Fahrbahn) und „Auffahren“ (auf ein fahrendes oder stehendes Kfz) insgesamt nicht weniger als 33 500mal genannt. Drastische Geschwindigkeitsüberschreitungen gehören zu den gefährlichsten und folgenschwersten Verkehrsdelikten, sowohl im Ortsgebiet als auch im Freiland.

Ein auch nur kurzfristiger Entzug der Lenkerberechtigung als Folge eines solchen besonders gefährlichen Deliktes gehört erfahrungsgemäß zu den wirksamsten general- und spezialpräventiven Maßnahmen, um solche Delikte hintanzuhalten. Überdies entfaltet diese Maßnahme eine gleichmäßige Wirkung auf alle Verkehrsteilnehmer, unabhängig von deren persönlicher finanzieller Lage. Es erscheint daher angesichts des dringenden Erfordernisses einer Erhöhung der Verkehrssicherheit geboten — zusätzlich zu den je nach Höhe der Geschwindigkeitsüberschreitung derzeit gestaffelten Geldstrafen — für drastische Geschwindigkeitsüberschreitungen, eine Entziehung der Lenkerberechtigung auf vier Wochen ex lege vorzusehen.

Der Antrag 116/A ist wie folgt begründet:

Durch die Übernahme der in der Europäischen Union geltenden höchsten zulässigen Gesamtgewichte für Kraftfahrzeuge und Anhänger ergeben sich für die Verkehrswirtschaft enorme logistische Probleme bei der Zusammenstellung von Kraftwagenzügen und Sattelkraftfahrzeugen. So dürfte nach der derzeitigen Rechtslage beispielsweise ein auf 25 t zugelassener Dreiachs-LKW nicht mit einem auf 18 t zugelassenen Zweiachsanhänger zusammengehängt werden, obwohl es sich um die selben Fahrzeuge handelt, die bislang mit 22 t bzw. 16 t typisiert wurden. Eine Beibehaltung der bisherigen Regelung würde dazu führen, daß die in der EU geltenden Gewichtsgrenzen für Einzelfahrzeuge in Österreich dann nicht ausgenützt werden können, wenn die Fahrzeuge im Rahmen von Fahrzeugkombinationen Verwendung finden sollen. Damit können die Fahrzeuge aber auch nicht auf die in der EU und in Österreich bereits geltenden höchsten zulässigen Achslasten typisiert werden, da dies unweigerlich höhere zulässige Gesamtgewichte zur Folge hätte. In der Praxis bedeutet dies, daß österreichische Fahrzeuge im Ausland wiederholt bestraft werden, wenn durch geringfügige Verschiebungen der Ladung die im Typenschein aufscheinenden Achslasten auch nur geringfügig überschritten werden, obwohl

das höchste zulässige Gesamtgewicht gar nicht erreicht wird. Mit der oben angeführten Neuregelung soll diese Schlechterstellung österreichischer Unternehmungen gegenüber ausländischen Betrieben, für die schon seit jeher die tatsächlichen Gesamtgewichte maßgebend sind, beseitigt werden.

Der Verkehrsausschuß hat beide Vorlagen in seiner Sitzung am 2. Februar 1995 der Vorberatung unterzogen. In der Debatte, an der sich außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Franz Lafer, Dipl.-Vw. Dr. Dieter Lukesch, Rudolf Anschöber, Mag. Reinhard Firlinger, Dr. Susanne Preisinger, Peter Rosenstingl, Mag. John Gudenus und Emmerich Schwemlein sowie der Ausschußobmann Rudolf Parnigoni und der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Mag. Viktor Klima sowie der Staatssekretär im Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dr. Martin Bartenstein beteiligten, wurde von den Abgeordneten Mag. Helmut Kukacka und Rudolf Parnigoni ein Abänderungsantrag zum Antrag 116/A gestellt. Weiters brachte die Abgeordnete Dr. Susanne Preisinger einen Entschließungsantrag betreffend die Ausstattung von Reisebussen mit Sicherheitsgurten ein.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag 116/A in der Fassung des erwähnten Abänderungsantrages mit Mehrheit angenommen.

Dadurch ist der Antrag 122/A miterledigt.

Der erwähnte Entschließungsantrag fand nicht die erforderliche Mehrheit.

Der Ausschuß beschloß nachstehende Feststellungen:

Die wesentlichen Punkte dieser Novelle sind:

- Erleichterungen bei der Verwendung von LKW und Anhängern bzw. Sattelkraftfahrzeugen, indem hinsichtlich des 38-t-Limits auf das tatsächliche Gesamtgewicht (— dieses darf 38 t nach wie vor nicht überschreiten —) abgestellt wird und nicht mehr wie bisher auf die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte.
- Verbesserung der Möglichkeiten gegen Raser vorzugehen:
Bei bestimmten Überschreitungen der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit (um 40/50 km/h) wird die Lenkerberechtigung entzogen; für zwei Wochen bei erster, für sechs Wochen bei zweiter Begehung.
- Verpflichtung für den Lenker bestimmter Schwerfahrzeuge, an der Rückseite des Fahrzeuges bzw. Anhängers eine gelb-rote reflektierende Warntafel anzubringen, sofern das Fahrzeug nicht mit Warntafeln gemäß ECE-Regelung Nr. 70 oder gleichwertigen Folien versehen ist.

Zu den einzelnen Bestimmungen wird ausgeführt:

Zu Z 1, 4, 5 und 8:

Durch die Übernahme der in der Europäischen Union geltenden höchsten zulässigen Gesamtgewichte für Kraftfahrzeuge und Anhänger ergeben sich für die Verkehrswirtschaft logistische Probleme bei der Zusammenstellung von Kraftwagenzügen und Sattelkraftfahrzeugen. Eine Beibehaltung der bisherigen Regelung würde dazu führen, daß die in der EU geltenden Gewichtsgrenzen für Einzelfahrzeuge in Österreich nicht voll ausgenützt werden können, wenn die Fahrzeuge im Rahmen von Fahrzeugkombinationen Verwendung finden sollen. Mit der Neuregelung soll diese Schlechterstellung österreichischer Unternehmungen gegenüber ausländischen Betrieben, für die in Österreich schon bisher die tatsächlichen Gesamtgewichte maßgebend sind, beseitigt werden.

Zu Z 2:

Es wird ein neuer Entziehungstatbestand geschaffen. Qualifizierte Geschwindigkeitsübertretung soll für sich allein mangelnde Verkehrszuverlässigkeit begründen. Die Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit muß für den Entzug der Lenkerberechtigung mit technischen Hilfsmitteln festgestellt worden sein, damit sie Grundlage für eine Entziehung der Lenkerberechtigung sein kann. Als solche kommen Lasergeräte, Radargeräte, Stoppuhren, Geschwindigkeitsmesser u. dgl. in Betracht. Bei nicht geeichten Hilfsmitteln werden entsprechende Meßtoleranzen zu berücksichtigen sein.

Zu Z 3:

Bei erstmaliger Geschwindigkeitsübertretung (§ 66 Abs. 2 lit. i) wird die Entziehung der Lenkerberechtigung mit zwei Wochen, bei der zweiten Übertretung mit sechs Wochen festgesetzt. Um die Rechtmäßigkeit der übertretenen Beschränkung sicherzustellen (wie zB durch Überprüfung des Vorliegens einer gültigen Verordnung für Beschränkungen bei Baustellen), ist vor dem Entzugsverfahren das Strafverfahren wegen der Geschwindigkeitsübertretung bei der ersten Instanz durch Strafbescheid abzuschließen, bevor die Lenkerberechtigung entzogen werden darf.

Zu Z 6 und 7:

Die Auffälligkeit bestimmter Schwerfahrzeuge soll durch die Anbringung einer zusätzlichen gelbroten reflektierenden Warntafel erhöht werden. Die Verpflichtung zur Anbringung dieser Tafel trifft den Lenker und gilt somit als Verhaltensvorschrift auch für Lenker ausländischer Fahrzeuge.

Die Anbringung einer gelbroten reflektierenden Warntafel durch den Lenker ist aber nicht mehr erforderlich, wenn am Fahrzeug bereits eine Warneinrichtung im Sinne der ECE-Regelung Nr. 70 (reflektierende Warntafeln zur hinteren Kennzeichnung von langen oder schweren Fahrzeugen) angebracht ist. Bei einer solchen Warneinrichtung handelt es sich um einen genehmigungspflichtigen Teil. Anstelle der Warntafeln nach der ECE-Regelung Nr. 70 kann das Fahrzeug aber auch mit reflektierenden Folien, die hinsichtlich des Signalbildes (Größe, Ausgestaltung) und der Rückstrahlwirkung der ECE-Regelung Nr. 70 gleichwertig sind, ausgestattet sein.

Die Verpflichtung, diese Tafel für den Lenker bereitzustellen, sofern das Fahrzeug nicht mit Warntafeln nach der ECE-Regelung oder den gleichwertigen reflektierenden Folien besonders gekennzeichnet ist, trifft den Zulassungsbesitzer.

Die in der Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung im § 59 Abs. 1 vorgeschriebene Tafel zur Kennzeichnung hinausragender Ladung bleibt unberührt.

Der Ausschuß hält zu § 66 Abs. 2 lit. i weiters fest:

Bei Feststellung der Geschwindigkeitsüberschreitung mit geeichten Hilfsmitteln (zB Radar, Laser) sind die in der Zulassung vorgesehenen Eich- und Verkehrsfehlergrenzen zu berücksichtigen, bei nicht geeichten Hilfsmitteln ist eine ausreichende Fehlertoleranz abzuziehen.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuß somit den **A n t r a g**, der Nationalrat wolle dem **a n g e s c h l o s s e n e n G e s e t z e n t w u r f** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen. **∕**

Wien, 1995 02 02

Emmerich Schwemlein

Berichterstatter

Rudolf Parnigoni

Obmann

/.

Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird (18. KFG-Novelle)

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Kraftfahrzeuggesetz 1967, BGBl. Nr. 267, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 743/1994, wird wie folgt geändert:

1. § 4 Abs. 7a lautet:

„(7a) Bei Kraftwagen mit Anhängern darf die Summe der Gesamtgewichte sowie die Summe der Achslasten 38 000 kg, im Vorlauf- und Nachlaufverkehr mit kranbaren Sattelanhängern 39 000 kg und mit Containern und Wechselaufbauten 42 000 kg nicht überschreiten. Die größte Länge von Kraftwagen mit Anhängern darf 18,35 m, von Sattelkraftfahrzeugen jedoch 16,5 m nicht überschreiten.“

2. Im § 66 Abs. 2 entfällt am Ende der lit. g das Wort „oder“ und es wird der Punkt am Ende der lit. h durch „oder“ ersetzt und folgende lit. i angefügt:

„i) im Ortsgebiet die jeweils zulässige Höchstgeschwindigkeit um mehr als 40 km/h überschritten hat oder außerhalb des Ortsgebiets die jeweils zulässige Höchstgeschwindigkeit um mehr als 50 km/h überschritten hat und die Überschreitung mit einem technischen Hilfsmittel festgestellt wurde.“

3. § 73 Abs. 3 lautet:

„(3) Im Falle der erstmaligen Begehung einer Übertretung im Sinne des § 66 Abs. 2 lit. e, sofern die Person bei Begehung dieser Übertretung nicht einen Verkehrsunfall verschuldet hat, ist die in Abs. 2 angeführte Zeit mit vier Wochen festzusetzen. Dies gilt auch hinsichtlich einer neuerlichen Begehung einer Übertretung im Sinne des § 66 Abs. 2 lit. e, jedoch nur, wenn die Strafe einer früheren derartigen Übertretung im Zeitpunkt der Einleitung des Verfahrens in erster Instanz getilgt ist. Bei der erstmaligen Begehung einer Übertretung im Sinne des § 66 Abs. 2 lit. i, sofern die Übertretung nicht unter besonders gefährlichen Verhältnissen oder mit besonderer Rücksichtslosigkeit gegenüber anderen Straßenbenützern begangen worden ist, ist die im Abs. 2 angeführte Zeit mit zwei Wochen, bei der zweiten Begehung einer solchen Übertretung mit sechs Wochen festzusetzen; eine Entziehung der Lenkerberechtigung auf Grund des § 66 Abs. 2 lit. i darf erst ausgesprochen werden, wenn das Strafverfahren wegen der Geschwindigkeitsübertretung in erster Instanz durch Strafbescheid abgeschlossen ist.“

4. § 101 Abs. 1 lit. a lautet:

„a) das höchste zulässige Gesamtgewicht, die höchsten zulässigen Achslasten und die größte Breite des Fahrzeuges sowie die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte eines Kraftfahrzeuges mit Anhänger, bei Sattelkraftfahrzeugen abzüglich der größeren der höchsten zulässigen Sattellasten beider Fahrzeuge, wenn diese gleich sind, einer dieser Sattellasten, durch die Beladung nicht überschritten werden,“

5. In § 101 Abs. 5 wird die Wortfolge „der höchsten zulässigen Gesamtgewichte“ geändert in „der Gesamtgewichte“.

6. Nach § 102 Abs. 10 werden folgende Abs. 10a, 10b und 10c eingefügt:

„(10a) Ab 1. Jänner 1996 hat der Lenker eines

1. Lastkraftwagens,
2. Sattelzugfahrzeuges,

3. Spezialkraftwagens, ausgenommen Wohnmobile,
4. Sonderkraftfahrzeuges, oder
5. einer selbstfahrenden Arbeitsmaschine mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 60 km/h, jeweils mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg dafür zu sorgen, daß an der Rückseite des Fahrzeuges eine von hinten sichtbare gelbe reflektierende Warntafel mit rotem, fluoreszierenden Rand annähernd lotrecht und senkrecht zur Längsmittlebene angebracht ist. Werden mit den genannten Fahrzeugen Anhänger gezogen, so hat der Lenker diese Warntafel an der Rückseite des Anhängers anzubringen. Durch Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr sind die näheren Bestimmungen hinsichtlich der genannten reflektierenden Warntafel oder gleichwertiger Warneinrichtungen im Sinne des Abs.10c, wie insbesondere die Abmessungen, Ausgestaltung, Rückstrahlwirkung festzulegen.

(10b) Die Bestimmungen des Abs. 10a gelten nicht für:

1. Fahrzeuge, die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes bestimmt sind,
2. Heeresfahrzeuge,
3. Feuerwehrfahrzeuge,
4. Abschleppfahrzeuge,
5. Fahrzeuge, die zur Müllabfuhr verwendet werden,
6. Fahrzeuge, die Bootsanhänger ziehen.

(10c) Die Anbringung der reflektierenden Warntafel gemäß Abs. 10a ist nicht erforderlich, wenn an der Rückseite des Fahrzeuges

1. die gelb-rote Warneinrichtung, die der ECE-Regelung Nr. 70 zu entsprechen hat, oder
2. gelb-rote Folien, die hinsichtlich des Signalbildes und der Rückstrahlwirkung den Vorgaben der ECE-Regelung Nr. 70 gleichwertig sind, angebracht sind.“

7. § 103 Abs. 1 Z 2 hat zu lauten:

- „2. hat bei Kraftfahrzeugen dafür zu sorgen, daß für Fahrten das im § 102 Abs. 10 angeführte Verbandzeug, bei mehrspurigen Kraftfahrzeugen eine Warneinrichtung sowie bei den in § 102 Abs. 10a genannten Fahrzeugen außer in den Fällen des § 102 Abs. 10b und Abs. 10c auch die erforderliche reflektierende Warntafel im Sinne des § 102 Abs. 10a bereitgestellt ist;“

8. In § 104 Abs. 9 wird die Wortfolge „der höchsten zulässigen Gesamtgewichte“ geändert in „der Gesamtgewichte“.