

III - 140 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XV. GP

---

1982 05 11

### Bericht an den Nationalrat

betreffend Einführung einer verwaltungsstrafrechtlichen Sanktion für das Nichtanlegen von Sicherheitsgurten und die Nichtbenützung von Sturzhelmen

Seit April 1975 müssen Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sein. Diese Ausrüstungsverpflichtung gilt derzeit für die Vordersitze von Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen und Lastkraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3.500 kg. Für ältere Fahrzeuge wurden Ausnahmestimmungen getroffen.

Durch Artikel III des Bundesgesetzes vom 7. Juli 1976, BGBl.Nr. 352, betreffend "Zivilrechtliche Bestimmungen über den Gebrauch von Sicherheitsgurten", wurde mit Wirksamkeit vom 15. Juli 1976 die Verpflichtung zum Anlegen der Sicherheitsgurten eingeführt. Dieser Pflicht unterliegen Lenker und Beifahrer jener Kraftfahrzeuge, die nach kraftfahrrechtlicher Anordnung mit einem Sicherheitsgurt auszurüsten sind.

Die seinerzeitige Gesetzesinitiative für den Artikel III des Bundesgesetzes vom 7. Juli 1976 ging vom Bundesminister für Justiz aus, dem auch die Vollziehung dieser zivilrechtlichen Bestimmung obliegt. Als Sanktion für die Nichtbeachtung dieser Vorschrift wurde vom Nationalrat eine Verminderung des Schmerzensgeldanspruches festgelegt. Nach der ständigen Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes wird der Schmerzensgeldanspruch eines nichtangegurteten und verletzten Lenkers oder Beifahrers um 25 % gekürzt.

Seit 1. Jänner 1979 sind aufgrund des Art. IV des Bundesgesetzes vom 30. November 1977, BGBl.Nr. 615/1977, betreffend "Zivilrechtliche Bestimmungen über den Gebrauch von Sturzhelmen", Lenker und Beifahrer von einspurigen Motorrädern zum Tragen eines Sturzhelmes verpflichtet. Die Sanktionsbestimmungen entsprechen denen für Gurte. Der Vorschlag in der Regierungsvorlage, die Helmpflicht auch auf Motorfahräder (Mopeds) anzuwenden, hat jedoch nicht Gesetzeskraft erlangt.

Die in den Erläuterungen der Regierungsvorlage über die Gurtenanlegepflicht (57 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des NR XIV. GP.) ausgesprochenen Erwartungen einer immer größeren Verbreitung der Verwendung von Sicherheitsgurten haben sich leider nicht erfüllt. Die Einführung der zivilrechtlichen Sanktionen hat zwar anfänglich zu einer etwas höheren Gurtenanlegequote geführt, in der Folge ging diese Quote jedoch merklich zurück und liegt nach den Ergebnissen der im gesamten Bundesgebiet vom Kuratorium für Verkehrssicherheit durchgeführten Zählungen im Schnitt bei einem Drittel der Lenker und Beifahrer.

Im innerstädtischen Bereich, wo auf Grund der Verkehrslage die Schutzwirkung des Gurtes besondere Bedeutung hat, liegt die Anlegequote bei 20, auf Bundesstraßen bei 40 und auf Autobahnen bei mehr als 50 Prozent. Ähnliche Zählergebnisse des KfV liegen hinsichtlich der Helmbenützung vor, wobei die Quote bei den Kleinmotorrädern mit rund 20 Prozent die niedrigste ist.

Inzwischen ist die Rechtsentwicklung soweit fortgeschritten, daß nur mehr wenige europäische Staaten, darunter Österreich, Großbritannien und Italien, noch keine Verwaltungsstrafsanktion für die Nichtbenützung des Sicherheitsgurtes eingeführt haben. In der Bundesrepublik Deutschland steht die Einführung eines "Verwarnungsgeldes" bevor.

- 3 -

Strafsanktionen bestehen derzeit in Belgien, Dänemark, der Deutschen Demokratischen Republik, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Jugoslawien, Luxemburg, den Niederlanden, Norwegen, Portugal, Schweden, in der Schweiz, in Spanien, sowie in der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik und der Volksrepublik Ungarn.

Dazu kann festgestellt werden, daß die Einführung einer mit Verwaltungsstrafsanktion verbundenen Gurtenanlegepflicht die Anlegequote signifikant ansteigen ließ: In Belgien von 17 % auf 85 %, in Dänemark von 14 % bzw. 34 % (im Ortsgebiet und auf Freilandstraßen) auf 79 % bzw. 85 %, in Frankreich von 37 % auf 78 %, in den Niederlanden von 11 % bzw. 24 % auf 58 % bzw. 75 % und in Schweden von 36 % auf 79 %.

Da der Sinn der Verwendung von Gurt und Helm außer Diskussion steht und der Nutzen einer Verwaltungsstrafsanktion zur Erzielung einer höheren Angurtequote, wie die erwähnten Beispiele anderer europäischer Länder zeigen, als erwiesen angesehen werden kann, ist die Bundesregierung der Auffassung, daß eine derartige Rechtsentwicklung auch für die Sicherheit der Österreichischen Kraftfahrzeugbenutzer von Nutzen wäre.

Die 6. KFG-Novelle ist daher ein Anlaß, das Parlament neuerlich zu ersuchen, sich mit der Frage der Einführung einer Verwaltungsstrafsanktion auseinanderzusetzen. Der zu erwartende Sicherheitsgewinn würde nach Auffassung der Bundesregierung Argumente, die gegen das Angurten und das Helmtragen in der öffentlichen Diskussion immer wieder vorgebracht werden, mehr als aufwiegen.

Selbstverständlich wird auch nach einer allfälligen Einführung einer Verwaltungsstrafsanktion die Bedeutung der Aufklärung der Bevölkerung nicht geringer werden, sondern sollte weiter ausgebaut werden.

- 4 -

Durch die Vorlage dieses Berichtes unter Anschluß eines Textvorschlages an den Nationalrat unterstreicht die Bundesregierung ihre Auffassung, daß die in Rede stehenden Maßnahmen für Leben und Gesundheit von Menschen die Kraftfahrzeuge benützen von höchster Bedeutung sind. Damit sollen aber auch alle erdenklichen Voraussetzungen für eine Meinungsfindung auf breitester Basis geschaffen werden. Ein breiter parlamentarischer Meinungskonsens wäre gerade für eine Maßnahme, deren Erfolg in hohem Maße von Überzeugungen des einzelnen Kraftfahrzeugbenützers abhängt, von besonderer Bedeutung.

Die Bundesregierung übermittelt diesen Bericht in der Hoffnung, daß er für die parlamentarischen Entscheidungen von Nutzen sein wird.

## A n l a g e

### zum Bericht an den Nationalrat

Das Kraftfahrgesetz 1967, BGBl.Nr. 267, wird wie folgt geändert:

Nach dem § 106 werden als neue §§ 106a und 106b eingefügt:

#### "§ 106a. Gebrauch von Sicherheitsgurten

(1) Der Lenker und beförderte erwachsene Personen, die einen gemäß § 4 Abs. 5 mit einem Sicherheitsgurt ausgerüsteten Sitzplatz benützen, sind je für sich zum bestimmungsgemäßen Gebrauch des Sicherheitsgurtes verpflichtet; § 114 Abs. 4 Z. 6 bleibt unberührt.

(2) Der Abs. 1 gilt nicht

1. bei ganz geringer Gefahr, wie etwa beim Einparken oder langsamen Rückwärtsfahren, oder bei besonderer Verkehrslage, die den Nichtgebrauch des Sicherheitsgurtes rechtfertigt,
2. bei Unmöglichkeit des bestimmungsgemäßen Gebrauches des Sicherheitsgurtes wegen der Körpergröße oder schwerster körperlicher Beeinträchtigung des Benützers,
3. bei Einsatzfahrzeugen (§ 107) und bei Fahrzeugen des öffentlichen Sicherheitsdienstes, die keine Einsatzfahrzeuge sind, wenn der Gebrauch des Sicherheitsgurtes mit dem Zweck der Fahrt unvereinbar ist.
4. für den Lenker eines Kraftfahrzeuges in Ausübung des Taxi-Gewerbes bei der gewerbsmäßigen Beförderung eines Fahrgastes,

5. bei Fahrten, auf die § 114 Abs. 4 anzuwenden ist, auch bei solchen zur Weiterbildung eines Besitzers einer Lenkerberechtigung, jeweils für den Lehrenden.

(3) Der Lenker hat der Behörde auf Verlangen unverzüglich, im Falle der schriftlichen Aufforderung binnen zwei Wochen nach Zustellung, den Namen und die Anschrift einer beförderten Person, die einen gemäß § 4 Abs. 5 mit einem Sicherheitsgurt ausgerüsteten Sitzplatz benützt hat, bekannt zu geben. Die Behörde darf ein solches Verlangen nur innerhalb der Frist des § 31 Abs. 2 VStG 1950 stellen; § 38 VStG 1950 ist nicht anzuwenden.

(4) Bei Kraftfahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen gilt Abs. 1 sinngemäß für die Benützer von Sitzplätzen, die mit einem Sicherheitsgurt ausgerüstet sind.

#### § 106b. Gebrauch von Sturzhelmen

(1) der Lenker eines Motorrades und eine mit einem Motorrad beförderte erwachsene Person sind je für sich zum bestimmungsgemäßen Gebrauch eines Sturzhelmes verpflichtet; § 114 Abs. 4 Z. 6 bleibt unberührt.

(2) Der Abs. 1 gilt nicht

1. bei ganz geringer Gefahr, wie etwa beim Einparken oder langsamen Rückwärtsfahren, oder bei besonderer Verkehrslage, die den Nichtgebrauch des Sturzhelmes rechtfertigt,

2. bei Unmöglichkeit des bestimmungsgemäßen Gebrauches des Sturzhelmes wegen der körperlichen Beschaffenheit des Benützers.

(3) § 106a Abs. 3 gilt sinngemäß.

- 3 -

(4) Der Zulassungsbesitzer hat, sofern er der Dienstgeber des Lenkers ist, diesem und einer in seinem Interesse beförderten Person einen geeigneten Sturzhelm beizustellen."

### E r l ä u t e r u n g e n

#### Zu § 106a:

Die Textierung entspricht soweit als möglich dem Art. III der 3. KFG-Novelle.

#### Zu Abs. 1:

Gemäß § 1c Abs. 3a KDV gilt für die Gurten die Regelung Nr. 16, BGBl. Nr. 504/1980; diese betrifft nur Gurten für erwachsene Personen. Daher kann die Verpflichtung nur auf diesen Personenkreis abgestellt werden. - Die Pflicht des Fahrlehrers, den Schüler zur Gurtenbenützung anzuhalten (§ 114 Abs. 4) soll bestehen bleiben.

#### Zu Abs. 2:

Da das KFG nur für Straßen mit öffentlichem Verkehr gilt, hat Z. 1 aus Art. III Abs. 2 zu entfallen.

#### Zu Abs. 3:

Wenn die Bestrafung eines nicht angegurtenen Beifahrers nicht an Ort und Stelle mittels Organmandat erfolgen kann oder seine Personalien nicht festgestellt werden können, muß zur Durchführung eines Strafverfahrens (wegen der Bedeutung der Angelegenheit sollte hier nicht von der Strafe oder der Anzeige im Sinne des § 21 VStG abgesehen werden,

weil "das Verschulden des Beschuldigten geringfügig ist und die Folgen der Übertretung unbedeutend sind") dessen Person festgestellt werden. Als Zeuge kommt nur der Lenker in Frage. Wenn dieser aber angibt, sich an die Person des Beifahrers nicht mehr erinnern zu können, muß die Behörde bei anscheinender Unglaubwürdigkeit dieser Aussage eine Anzeige nach § 289 StGB (falsche Beweisaussage vor Verwaltungsbehörden) erstatten. Aus solchen gerichtlichen Strafverfahren wird sich eine Judikatur ergeben, in der zum Ausdruck kommt, unter welchen Umständen und innerhalb welcher Zeit es einem Lenker zugemutet werden kann, sich an die Person des Beifahrers zu erinnern. Daher wäre aus Gründen der Rechtssicherheit die Auskunftspflicht im Gesetz zu statuieren; diese wird bei Fahrzeugen, die auch für die Hintersitze mit Gurten ausgerüstet sein müssen, auch die Angabe der dort beförderten Personen umfassen. Die Auskunftspflicht wurde analog zum § 103 Abs. 2 gefaßt. - Auskunft soll nur innerhalb der Frist für die Verfolgungsverjährung verlangt werden können; das Entschlagungsrecht für Verwandte soll entfallen, weil sonst der Lenker unter Hinweis, es handle sich um einen Verwandten, stets die Aussage verweigern könnte.

Zu Abs. 4:

Da die Ausrüstungspflicht des § 4 Abs. 5 KFG nur für inländische Fahrzeuge gilt, muß die Regelung für ausländische Fahrzeuge auf die tatsächliche Ausrüstung abgestellt werden.

Zu § 106b:

Bei der Textierung wurde soweit als möglich dem Art. IV 4. KFG-Novelle gefolgt.

Zu Abs. 1:

Die Beförderung von Kindern auf einem Motorrad ist ab dem 10. Lebensjahr zulässig (§ 106 Abs. 4 erster Satz, zweiter Halbsatz). Die

- 5 -

Vorschriften über Sturzhelme (§ 1e KDV) sind auf solche für Erwachsene abgestellt. Genehmigte Kinderhelme gibt es derzeit noch nicht. - Siehe auch zu § 106a Abs. 1.

Zu Abs. 2:

Siehe zu § 106a Abs. 2.

Zu Abs. 3:

Siehe zu § 106a Abs. 3.

Zu Abs. 4:

Vgl. § 103 Abs. 3 erster und zweiter Satz. - Bei Firmenfahrzeugen muß der Dienstgeber für die Beistellung des Helmes sorgen.