

1015N 21ME


ÖSTERREICHISCHER ARBEITERKAMMERTAG

A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22 Postfach 534

An das
Bundesministerium
für Verkehr
Sektion IV

Karlsplatz 1
1015 Wien

Betrifft GESETZENTWURF
Zl. 32 -GE/1983

Datum: 14. OKT. 1983

Verteilt 1983 -10- 17 Frimy

H. Klausgraber

Ihre Zeichen

Zl 70.005/2-IV/
3-83

Unsere Zeichen

WpA/Dr Fu/611

Telefon (0222) 65 37 65

Durchwahl 357

Datum

3.10.1983

Betreff:

"8. KFG-Novelle"
(Stellungnahme)

Es ist eindeutig erwiesen, daß die Verwendung von Sicherheitsgurten und Sturzhelmen die Unfallfolgen deutlich mildert und Verletzungen teilweise überhaupt verhindert. Leider ist es trotz der bestehenden Verwendungspflicht für Sicherheitsgurte und Sturzhelme, die allerdings nur durch eine zivilrechtliche Sanktion abgesichert ist, und trotz umfangreicher Aufklärungsarbeit nicht gelungen, die überwiegende Zahl der Lenker und Beifahrer zum Anschnallen bzw Tragen von Sturzhelmen zu motivieren. Andererseits ist an Hand ausländischer Beispiele klar nachzuweisen, daß eine mit verwaltungsstrafrechtlichen Sanktionen verbundene Gurtenanlege- und Helmtragepflicht zu wesentlich höheren Verwendungsquoten führt und damit einen wichtigen Beitrag leistet, um die Zahl der im Straßenverkehr getöteten und verletzten Personen zu senken.

Der Österreichische Arbeiterkammertag ist aus diesen Gründen im Zuge der Novellierung des Kraftfahrzeuggesetzes und der Straßenverkehrsordnung seit Jahren dafür eingetreten, die Verletzung der Verwen-

- 2 -

dungspflicht für Sicherheitsgurte und Sturzhelme mit einer verwaltungsstrafrechtlichen Sanktion zu verbinden (vergl insbesondere die Stellungnahme vom 23.10.1981 zum Schreiben des do Ministeriums vom 9.10.1981, Z1 70.000/53-IV/3-81). Der vorliegende Gesetzesentwurf wird daher grundsätzlich begrüßt, wenngleich im einzelnen folgende Bemerkungen angebracht sind:

Zu § 106 a Abs 1

Es erscheint nicht vertretbar, den durch diese Bestimmung beabsichtigten erhöhten Schutz nur für beförderte erwachsene Personen vorzusehen und Kinder auszuklammern. Daher sollten unverzüglich die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, um die Verwendung der zahlreichen, in Österreich bereits genehmigten Kinderrückhaltesysteme zwingend vorsehen zu können. Der Kammerstag verweist in diesem Zusammenhang auch auf seine Stellungnahme vom 2.3.1982 zum Entwurf einer 6. KFG-Novelle (Z1 70.002/12-IV/3-81), in der er verlangt, eine in der Höhe verstellbare seitliche Verankerung der Gurte (Generationengurt) und die Ausrüstung mit integrierten Nackenstützen zwingend vorzuschreiben sowie die Verwendung statischer Gurte zeitlich zu begrenzen. Bei der Beförderung von Kindern sollte der Lenker wie der Lehrende gegenüber dem Fahrschüler verpflichtet sein, dafür zu sorgen, daß die Bestimmungen über den Gebrauch der Kinderrückhaltesysteme eingehalten werden; andernfalls sollte die verwaltungsstrafrechtliche Sanktion den verantwortlichen Lenker treffen.

Von der Nichteinbeziehung von Kindern abgesehen fehlt im Entwurf eine Definition des Begriffes "erwachsene Person". Die Pflicht zur Verwendung geeigneter Rückhaltesysteme (Kindersitz, Kindergurt etc) sollte aber jeweils an eindeutige Altersgrenzen gebunden sein. Ferner sollte analog zu der in § 4 für Kraftfahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen getroffenen Regelung die Verwendungspflicht auf die tatsächliche Ausrüstung abstellen, um auch jene Fahrzeuge zu erfassen, die freiwillig mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sind, obwohl keine Verpflichtung dazu besteht.

- 3 -

- 3 -

Zu § 106 a Abs 2

Die Worte "oder bei besonderer Verkehrslage" in Ziff 1 sollten entfallen, da dieser Begriff zu unbestimmt ist. Die Ausnahme für Einsatzfahrzeuge in Ziff 3 sollte nur dann gelten, wenn sie Einsatzfahrten mit Blaulicht durchführen. Außerdem tritt der Kammerstag auch für die Streichung der Ziffern 4 und 5 ein, also der Ausnahmen für Taxilenker, Fahrlehrer und die Lehrenden bei Übungsfahrten.

Zu § 106 a Abs 3

Der Kammerstag lehnt die Vorgangsweise bei der Ermittlung und Bestrafung von Mitfahrern im Falle der Verletzung der Gurtenanlegepflicht ab. § 106 a Abs 3 sieht vor, daß der Lenker der Behörde Namen und Anschrift eines nicht angegurteten Mitfahrers anzugeben hat. Weiters wird sogar der § 38 VStG 1950 - Entschlagungsrecht der Aussage bei Verwandten - außer Kraft gesetzt. Letztere Maßnahme wird entschieden abgelehnt, da damit ein übergeordnetes Recht im Verwaltungsstrafverfahren aufgehoben werden soll.

Generell erscheint die hier festgesetzte Vorgangsweise zur Ermittlung nicht angegurteter Mitfahrer verwaltungsmäßig aufwendig und nicht im Einklang mit der Schwere der begangenen Verwaltungsübertretung. Sie ist außerdem wirklichkeitsfremd, würde sie doch bedeuten, daß der Lenker volle sechs Monate lang über Vor- und Zunamen und die genaue Anschrift jener Personen Aufzeichnungen führen müßte, die er - oft mehr oder weniger zufällig und vielfach nur ein kurzes Stück - innerhalb dieses Zeitraumes befördert. Der Lenker eines Kraftwagens mit acht Sitzplätzen, der beispielsweise im Rahmen eines Bauunternehmens täglich Bauarbeiter zu verschiedenen Arbeitsplätzen bzw von und zur Unterkunft bringt, müßte geradezu umfangreiche Bücher führen, um seiner Verpflichtung gegenüber der Behörde nachkommen zu können.

Aus diesen Gründen tritt der Kammerstag für die Streichung dieser Bestimmung ein. Vielmehr sollte statt dessen analog zu § 114 Abs 4 Ziff 6 der Lenker verpflichtet sein, dafür zu sorgen, daß die

- 4 -

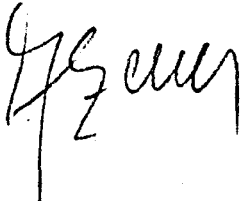
- 4 -

Mitfahrer die Bestimmungen über den Gebrauch von Sicherheitsgurten einhalten. Bei Verletzung dieser Verpflichtung durch einen Mitfahrer sollte der Lenker verwaltungsstrafrechtlich auch für diesen verantwortlich sein und herangezogen werden. Dementsprechend wären die Worte "je für sich" in Abs 1 zu streichen.

Zu § 1o6 b

Hier gelten für Abs 1, 2 und 3 die Ausführungen zu § 1o6 a Abs 1, 2 und 3 sinngemäß. Darüber hinaus verweist der Kammertag auf die oben schon zitierte Stellungnahme vom 23.10.1981, in der eine Ausweitung der Helmbenutzungspflicht auch auf die Benutzer von Motorfahrrädern gefordert wird, da auch dieser Personenkreis einem hohen Verletzungsrisiko und ähnlichen Verletzungsmustern wie Motorradfahrer unterliegt und zudem viele Motorfahrräder nur wegen Unterlassung der - eigentlich erforderlichen - Umtypisierung nicht als Kleinmotorräder gelten.

Der Präsident:



Der Kammeramtsdirektor:

