

# AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG

Abteilung 2 V / Verfassungsdienst

A-9021 Klagenfurt

**Zahl:** Verf- 878/3/1996

**Auskünfte:** Dr. Glantschnig

**Telefon:** (0463) 536 - 30204

**Telefax:** (0463) 536 - 32007

**Betreff:**

Entwurf eines Bundesgesetzes über die Durchführung des Großversuches "Fahren mit Licht am Tag"; Stellungnahme

Bitte Eingaben ausschließlich an die Behörde richten und die Geschäftszahl anführen.

DVR: 0062413

An das  
Präsidium des Nationalrates

1017 WIEN

42-GEZ. 16
Datum: 1. JULI 1996
12.7.96 Bo

*H. Klausgruber*

Beiliegend werden 25 Ausfertigungen der Stellungnahme des Amtes der Kärntner Landesregierung zum Entwurf eines Bundesgesetzes über die Durchführung des Großversuches "Fahren mit Licht am Tag" übermittelt.

**Anlage**

Klagenfurt, 9. Juli 1996

Für die Kärntner Landesregierung:

Der Landesamtsdirektor:

Dr. Sladko

FdRdA:

*Hawagner*

**AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG**  
**Abteilung 2 V / Verfassungsdienst**  
**A-9021 Klagenfurt**

**Zahl:** Verf- 878/3/1996

**Betreff:**

Entwurf eines Bundesgesetzes über die Durchführung des Großversuches "Fahren mit Licht am Tag"; Stellungnahme

**Auskünfte:** Dr. Glantschnig

**Telefon:** (0463) 536 - 30204

**Telefax:** (0463) 536 - 32007

Bitte Eingaben ausschließlich an die Behörde richten und die Geschäftszahl anführen.

DVR: 0062413

**An das  
Bundesministerium für Wissenschaft,  
Verkehr und Kunst  
Verwaltungsbereich Verkehr**

**Radetzkystraße 2  
1031 WIEN**

Zu den mit Schreiben vom 10. Juni 1996, Zl. 179.713/3-1/7/96, übermittelten Entwurf eines Bundesgesetzes über die Durchführung des Großversuches "Fahren mit Licht am Tag" nimmt das Amt der Kärntner Landesregierung Stellung wie folgt:

1. Gerade in der letzten Zeit wird in der Öffentlichkeit im verstärktem Maße Kritik über die ständig zunehmenden Gesetzesflut laut und es werden grundlegende demokratiepolitische Bedenken gegen die immer mehr abnehmende Überschaubarkeit der Rechtsordnung geäußert. Die im Gegenstand geplante Erlassung eines eigenen Bundesgesetzes über die Durchführung des Großversuches "Fahren mit Licht am Tag" läßt eine Rücksichtnahme auf diese Kritik vermissen, indem versuchsweise mit einer befristeten gesetzlichen Regelung das "Fahren mit Licht am Tag" angeordnet und mit der Verwaltungsstrafandrohung versehen wird.

Wenn es sich als unumgänglich notwendig erweisen sollte, daß zur Sicherstellung von aussagekräftigen Ergebnissen dieser Großversuch über zwei Jahre gesetzlich angeordnet wird, so stellt sich weiter die Frage, warum diese gesetzliche Anordnung mit einer "lex fugitiva" außerhalb der Rechtsvorschrift die die Frage der Beleuchtung von Kraftfahrzeugen regelt, nämlich den Kraftfahrgesez 1967 angeordnet werden soll.

2. Nach den Ausführungen im Vorblatt des Gesetzentwurfes werden die tatsächlichen Auswirkungen des Fahrens mit Licht auch am Tag ausdrücklich als strittig angegeben,

weshalb die Vor- und Nachteile einer solchen Maßnahme exakt untersucht werden sollen.

Bedacht zu nehmen ist vor dem Start eines derartigen Großversuches aber jedenfalls auf den Umstand, daß die Beleuchtungseinrichtungen in der in Österreich und im Großteil Europas in Betrieb befindlichen Kraftfahrzeuge so ausgelegt sind, daß sie bei Dunkelheit und schlechter Sicht die Straße optimal ausleuchten. Das trifft besonders auch für das Abblendlicht und die Nebelscheinwerfer zu. Diese Lichter werden aber trotz optimaler Einstellung bei Tag unter normalen Witterungsumständen vom Gegenverkehr als störend empfunden, da sie für diese Verhältnisse eine zu hohe Leuchtstärke aufweisen. Im Zusammenhang mit der alternativen Anordnung der Einschaltung von Nebelscheinwerfern muß außerdem aus der Sicht der Praxis festgehalten werden, daß diese meist als Zusatzscheinwerfer erst nachträglich eingebaut werden, was einerseits sehr häufig eine mangelhafte Einstellung zur Folge hat und diese für den Lenker bei Tag selbständig nicht kontrollierbar ist. Vom technischen Standpunkt aus ist auch darauf hinzuweisen, daß die Reflektoren der zur Zeit im Handel befindlichen Scheinwerfer offensichtlich nicht für einen Dauerbetrieb geeignet sind. Bei den wiederkehrenden Überprüfungen werden immer wieder "ausgebrannte" dunkle Reflektoren festgestellt.

3. Im Zusammenhang mit dem Vorschlag, zwangsweise für einen Versuchszeitraum das Fahren mit Licht am Tag anzuordnen, muß berücksichtigt werden, daß schon derzeit für Transporte und Verkehrsteilnehmer, auf die besonders aufmerksam gemacht werden soll, die Verwendung des Abblendlichtes bei Tag vorgeschrieben ist (Einspurige Kraftfahrzeuge, Sondertransporte, abschleppende Fahrzeuge). Die besondere Warnfunktion, die für diese Verkehrsteilnehmer mit der angeordneten Verwendung des Abblendlichtes bei Tag bezweckt werden soll, würde durch den geplanten Versuch verloren gehen. Wenn alle Fahrzeuge mit Abblendlicht bzw. Nebellicht fahren müssen, wird es unumgänglich notwendig sein, für diese besonderen Verkehrsteilnehmer die Hervorhebung mit zusätzlichen Beleuchtungseinrichtungen (Warnleuchten etc.) vorzuschreiben.
4. Bei dem geplanten Versuch ist auch darauf Bedacht zu nehmen, daß die Anordnung eines zusätzlichen Stromverbrauches vermehrten Energieaufwand, also zusätzlichen Treibstoffverbrauch nach sich zieht. Diese Konsequenz ist angesichts der massiven Umweltbelastung, die der Straßenverkehr schon derzeit verursacht und angesichts der allseits propagierten Bemühung, dieser Belastung durch die Entwicklung möglichst energiesparender Kraftfahrzeugmodelle entgegenzuwirken, ein nicht unwesentliches

Argument dafür, auf einen derartigen flächendeckenden bundesweiten Großversuch zu verzichten. Mag im Einzelfall der Mehrverbrauch auch relativ gering sind (ca. 1 l pro 1.000 km), in Summe gesehen wäre mit der geplanten Regelung doch eine aus der Sicht des Umweltschutzes nicht vertretbare Zusatzbelastung der Umwelt verbunden.

5. Die dargestellten Fakten lassen ernsthafte Zweifel entstehen, ob die vorgeschlagene Regelung auch versuchsweise vertretbar ist. Es erschiene auch nicht angebracht, Vergleiche mit Versuchen in skandinavischen Ländern anzustellen, weil dort auf Grund der geographischen Lage ein anderer Sonnenstand mit einem anderen Lichteinfallswinkel für mit mitteleuropäischen Verhältnissen nicht vergleichbare Gegebenheiten herrschen.

Als Alternative für die zwangsweise Anordnung auch tagsüber Abblendlicht oder Nebelscheinwerfer einzuschalten, könnte die Anbringung von zwei entsprechenden Tagfahrleuchten in Betracht gezogen werden, die sich in der Bauart und Anbringung von den Scheinwerfern zu unterscheiden hätten. Bezeichnenderweise für die eingangs in Zweifel gezogenen Sinnfälligkeit eines zusätzlichen Gesetzes und der damit verursachten zusätzlichen Steigerung der Gesetzesflut und Verminderung der Übersichtlichkeit der Rechtsordnung wird im Entwurf im vorgeschlagenen § 2 im Zusammenhang mit dem speziellen Tagfahrlicht ein § 14 Abs. 2 KFG 1967 zitiert, den es tatsächlich gar nicht mehr gibt, weil das KFG 1967 in der Fassung der 18. Novelle, BGBl. Nr. 162/1985 keinen § 14 Abs. 2 aufweist (er wurde mit BGBl. Nr. 185/1971 aufgehoben).

6. Zweifel anzumelden sind auch an der Sinnfälligkeit der vorgeschlagenen Verwaltungsstrafandrohungen. Wenn schon ernsthaft daran gedacht wird, die Verwendung des Lichtes bei Tag mit Strafandrohung durchsetzen zu wollen, so wird diese Anordnung wahrscheinlich in Anbetracht der vorgesehenen Verwaltungsstraf-freiheit im ersten Jahr des Großversuches nur sehr zurückhaltende Beachtung finden, zumindest müßte als begleitende Maßnahme eine entsprechende mediale Aufbereitung vorgesehen werden, wodurch die Verkehrsteilnehmer in kürzeren Abständen an die Verpflichtung zum Fahren mit Licht am Tag erinnert werden. Für das zweite Versuchsjahr erscheint aber die Einschränkung unverständlich, daß die Anhaltung des Fahrzeuglenkers aus einem anderen Grund erfolgen müßte. Es wird dadurch der Eindruck erweckt, daß die Straßenaufsichtsorgane zwar das Nichtein-schalten des Lichtes "übersehen" sollten, aber andere Gründe für eine Verkehrskontrolle vortäuschen müßten, um auch die Nichteinschaltung des Abblendlichtes bei Tag ahnden zu können. Eine derartige Vorgangsweise läßt die auch

- 4 -

von der Exekutive zu wahrende Transparenz bei ihren Verhalten vermissen, weshalb eine derartige Ahnungsmöglichkeit "im Umwege" abzulehnen ist.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme werden unter einem dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Klagenfurt, 9. Juli 1996

Für die Kärntner Landesregierung:

Der Landesamtsdirektor:

Dr. Sladko

FdRdA:

*drauzuer*