

VCÖ Verkehrsclub Österreich



Bundessekretariat
Dingelstedtgasse 15
A-1150 Wien
Telefon: (0222) 893 26 97
Telefax: (0222) 893 24 31

Parlamentsdirektion
Dr.-Karl-Renner-Ring 3
1017 Wien

Beim GESETZENTWURF	
Zi. 46	-GE/19.96
Datum: 5. JULI 1996	
Verteilt 9.7.96	

PVD
Dr. Klausgruber

Wien, den 8.7.1996

Betrifft: Stellungnahmen zu:

1. überarbeitete Entwurf eines Führerscheingesetzes
Verkehrsressort-Aktenzahl: Zi. 167.650/14-1/6-96
2. Bundesgesetz über den Großversuch „Licht am Tag“
Verkehrsressort-Aktenzahl: Zi. 179.713/3-1/7/96
3. Entwurf einer Novelle zur Straßenverkehrsordnung

Sehr geehrte Damen und Herren!

Beiliegend übermitteln wir Ihnen je 25 Exemplare der Stellungnahmen des VCÖ zu Entwürfen für ein Führerscheingesetz, ein Bundesgesetz über den Großversuch „Licht am Tag“ und einer Novelle der Straßenverkehrsordnung.

Mit freundlichen Grüßen

Dipl.-Ing. Wolfgang Rauh

Stellungnahme zum überarbeiteten Entwurf eines Führerscheingesetzes (FSG)

VCÖ Verkehrsclub Österreich

Stand: Juli 1996

VCÖ Verkehrsclub Österreich
Dingelstedtgasse 15
A-1150 Wien
Tel.: 0222/893 26 97
Fax: 0222/893 24 31

VCÖ Verkehrsclub Österreich



Zusammenfassung

Vorteile des Führerscheingesetzes

Das Herauslösen der Führerscheinmaterie aus dem KFG ist zu begrüßen, weil dadurch eine einfache und kompakte Neufassung nach den international üblichen Standards möglich wird.

Fußgänger brauchen den Schutz des Gesetzgebers

Fußgänger, besonders Kinder, brauchen den Schutz des Gesetzes heute mehr denn je. Durch technische Neuerungen (Sicherheitsgurte, Airbag) ist das Verletzungs- und Tötungsrisiko für Insassen mehrspuriger Kfz signifikant zurückgegangen. Gleichzeitig steigt das Unfallrisiko für Fußgänger oder Radfahrer gemessen an deren Verkehrsbeteiligung weiterhin an.

Schutz von Fußgängern ist unzureichend

Die generalpräventive Wirkung des Strafpunktesystems sollte vor allem der Sicherheit Fußgängern zugute kommen. Im vorliegenden Entwurf des Führerscheingesetzes sind jedoch Regelverstöße, durch die ungeschützte Verkehrsteilnehmer gefährdet werden, nicht ausreichend erfaßt. Fünf verschiedene Tatbestände der Gefährdung von Fußgängern, die im deutschen Strafpunktecatalog aufgelistet sind, fehlen im Entwurf des österreichischen Punktecataloges vollständig. Ungeschützte Verkehrsteilnehmer werden besonders durch Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Ortsgebieten (Tempo 50, Tempo 30 oder Schrittempo in Fußgängerzonen oder Wohnstraßen) gefährdet. Nach dem vorliegenden Gesetzesentwurf werden Tempoüberschreitungen im Ortsgebiet um ein Vielfaches milder bewertet als solche im Freiland.

Im folgenden werden ausgearbeitete Vorschläge gemacht, wie die genannten Mängel im neuen Führerscheingesetz behoben werden könnten.

Erfolg der Überarbeitung des Erstentwurfes

Der Widerspruch, daß jemand, der bei einer Alkoholkontrolle einfach durchfährt, deutlich weniger Strafpunkte erhält als jemand, bei dem Alkoholisierung festgestellt wird, wurde glücklicherweise behoben.

Alle Vorschläge, die die Sicherheit ungeschützter Verkehrsteilnehmer im Ortsgebiet betreffen, blieben bislang unberücksichtigt.

Änderungsvorschläge

Geltungsbereich (§ 1)

zu § 1 Abs. 6 Z 3. Invalidenkraftfahrzeuge:

Die Lenkerberechtigung wurde am Anfang des 20. Jahrhunderts erfunden, um für Lenker von schweren und schnell fahrenden Kraftfahrzeugen, die damals erstmalig auftauchten und ein erhebliches Gefährdungspotential darstellten, eine Mindestqualifikation sicherzustellen. Führerscheine für motorbetriebene Rollstühle, die mit weniger als 10 km/h fahren, sind daher ein völlig überflüssiger Verwaltungsaufwand.

Derzeit und auch nach dem vorliegenden Entwurf des FSG dürfen aufgrund der Führerscheinplicht handelsübliche Krankenfahrstühle, die durch einen Elektromotor etwa auf Schrittgeschwindigkeit beschleunigt werden, außerhalb von Privatgrundstücken nur von Personen über 16 Jahren benützt werden. Ein Grund für die Diskriminierung körperbehinderter Kinder durch diese Bestimmung ist nicht erkennbar. Eine vergleichbare Beschränkung besteht beispielsweise in Deutschland nicht (siehe §4 Z 2 der StVZO).

Vorschlag:

§ 1 Abs. 6 Z 3 wird ersatzlos gestrichen. Für die Benützung von Invalidenfahrzeugen, die nicht schneller als 10 km/h fahren, ist genauso wie für vergleichbare motorlose Fahrzeuge (z.B. Handwagen) keinerlei Lenkerberechtigung erforderlich.

Mindestalter (§6)

Ein Vorziehen des Führerscheinalters (vorgezogene Klasse B) auf 17 Jahre ist abzulehnen. In den USA ist die Unfallhäufigkeit in der Gruppe der 15 bis 17-jährigen 64 % höher (!) als in den EU-Ländern. Die Unfallhäufigkeiten bei unter 15-jährigen und über 18-jährigen unterscheiden sich dagegen kaum. Ein möglicher Zusammenhang mit dem niedrigeren Führerscheinalter in den USA ist daher nicht von der Hand zu weisen.

Das Argument, Jugendliche seien als Autolenker sicherer unterwegs als beispielsweise mit einem motorisierten Zweirad, beruht auf einer Milchmädchenrechnung. Der Umstieg ins Auto bedeutet, daß längere Wege zurückgelegt werden. Die Fahrleistung eines Mopeds beträgt 1.800 Kilometer pro Jahr; die Fahrleistung eines Autos liegt bei 13.000 Kilometern pro Jahr.

Alle hier genannten Daten sind in der „Unfallstatistik 1994“, herausgegeben vom Kuratorium für Verkehrssicherheit, nachzulesen.

Verkehrszuverlässigkeit (§7)

Tempoüberschreitung muß einheitlich beurteilt werden

Es ist nicht verhältnismäßig, wenn die Überschreitung des Tempolimits auf Autobahnen um 50 km/h mit einer Überschreitung des Tempolimits in Fußgängerbereichen (Fußgängerzone oder Wohnstraße) um 40 km/h gleichgesetzt wird. Die Überschreitung des Tempolimits beträgt im ersten Fall 38 %, im zweiten Fall etwa 400 % (ein Verhältnis von 10 zu 1!).

Die Überschreitung von Tempolimits muß einheitlich beurteilt werden. Dies ist der Fall, wenn die absoluten Beträge der Überschreitung so festgelegt werden, daß sich wenigstens annähernd die gleiche relative Überschreitung im Ortsgebiet und außerorts ergibt. Wenn die Überschreitung von 100 km/h auf Freilandstraßen um 50 km/h (= 50%) als bestimmte Tatsache im Sinne von § 7 Abs. 1 gilt, dann wäre ein analoger Tatbestand im Ortsgebiet bei einer Geschwindigkeit von 75 km/h gegeben (Überschreitung von 50 km/h um 25 km/h oder 50%).

Vorschlag für § 7 Abs. 3 Z 3 (sinngemäß):

Ein Lenker gilt als nicht verkehrszuverlässig, wenn er ein Tempolimit im Ortsgebiet um 25 km/h oder außerhalb des Ortsgebietes um 50 km/h überschritten hat.

Geistige und körperliche Eignung (siehe § 8)

Periodische Führerscheinerneuerung ist notwendig

Derzeit wird die gesundheitliche Eignung einer Person für das Lenken eines Kraftfahrzeuges nur vor Erteilung der Lenkerberechtigung überprüft. Es entbehrt jedoch jeder Grundlage, von der guten gesundheitlichen Verfassung eines 18jährigen darauf zu schließen, daß dieselbe Person auch mit 80 Jahren noch zum Lenken eines Kraftfahrzeuges geeignet sein wird. Das Problem des altersbedingten Nachlassens der Verkehrszuverlässigkeit ist nur deshalb noch nicht akut, weil relativ wenige alte Menschen Führerscheine besitzen und weil von diesen viele freiwillig auf das Lenken eines Autos verzichten.

Vorschlag: Führerscheine verlieren alle 10 Jahre ihre Gültigkeit. Der Führerschein wird erneuert, wenn der Inhaber für das Lenken eines Kraftfahrzeuges weiterhin geistig und körperlich geeignet ist. Die Eignung ist im Rahmen einer medizinischen und verkehrspsychologischen Untersuchung festzustellen.

Gesetzliche Regelungen, die der vorgeschlagenen vergleichbar sind, gibt es in den Niederlanden, in Norwegen, in Italien und in den USA.

Vorgezogene Lenkerberechtigung (siehe § 19)

Eine Vorverlegung des Führerscheinalters auf 17 Jahre ist aus Gründen der Verkehrssicherheit abzulehnen (siehe Kommentar zu §6).

Gefährdung ungeschützter Verkehrsteilnehmer (siehe §28)

Die schwerwiegendsten Delikte bleiben ohne Strafpunkte

Die generalpräventive Wirkung des Punktesystems hat vor allem Leben und Gesundheit ungeschützter Verkehrsteilnehmer (vor allem Fußgänger) zu schützen. Im vorliegenden Entwurf des österreichischen Punkte kataloges (§28 FSG) fehlen jedoch fast alle Verstöße gegen die Sicherheit von Fußgängern, die im deutsche Punkte katalog aufgelistet sind:

- *Als Fahrzeugführer in einer Wohnstraße einen Fußgänger gefährdet (1 Punkt).*
- *Als Fahrzeugführer in einer Fußgängerzone einen Fußgänger gefährdet (1 Punkt).*
- *Beim Abbiegen auf einen Fußgänger keine besondere Rücksicht genommen und ihn dadurch gefährdet (2 Punkte).*
- *An einem an einer Haltestelle haltenden öffentlichen Verkehrsmittel mit ein- oder aussteigenden Fahrgästen rechts nicht mit mäßiger Geschwindigkeit oder ausreichendem Abstand vorbeigefahren und dadurch einen Fahrgast gefährdet oder behindert (2 Punkte).*
- *Als Fahrzeugführer ein Kind, einen Hilfsbedürftigen oder älteren Menschen gefährdet, insbesondere durch nicht ausreichend verminderte Geschwindigkeit, mangelnde Bremsbereitschaft oder unzureichenden Seitenabstand beim Vorbeifahren oder Überholen (3 Punkte).*

Quelle: Auszug aus VwV zu § 15 b der deutschen StVZO

Gefährdungstatbestände müssen einzeln aufgelistet werden

Im Gegensatz zu den Straßenverkehrsgesetzen anderer Staaten enthält die StVO 1960 kein allgemein formuliertes Verbot der Gefährdung anderer Straßenbenützer. Es ist daher notwendig, im Punkte katalog die konkreten Gesetzesstellen aufzuzählen, durch deren Übertretung es besonders häufig zur Gefährdung ungeschützter Verkehrsteilnehmer kommt.

Vorschlag:

- **Jeweils ein Punkt ist zu vergeben bei rechtskräftigen Bestrafungen wegen Übertretung folgender Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung StVO:**
- § 8 (4) (Fahrordnung, Benützung von Gehsteigen und Radfahranlagen)
 § 76a Abs. 1 (Verbot des Fahrzeugverkehrs in Fußgängerzonen)
 § 76b Abs. 1 (Verbot der Durchfahrt mit Kfz durch Wohnstraßen)

- **Jeweils zwei Punkte sind zu vergeben bei rechtskräftigen Bestrafungen wegen Übertretung folgender Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung StVO:**
 - § 76a Abs. 6 (Bestimmungen über das Fahren in Fußgängerzonen)
 - § 76b Abs. 1 (Bestimmungen über das Fahren in Wohnstraßen)
- **Jeweils vier Punkte sind zu vergeben bei rechtskräftigen Bestrafungen wegen Übertretung folgender Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung StVO:**
 - § 3 Abs. 2 (Vertrauensgrundsatz, Bremsbereitschaft und Verminderung der Fahrgeschwindigkeit) an Stellen, die durch das Zeichen § 50 Z 12 („Achtung Kinder“) gekennzeichnet sind.
 - § 16 Abs. 1 lit. d) (Überholverbot auf und vor Schutzwegen und Radfahrerüberfahrten)
 - § 9 Abs. 2 (Verhalten bei Bodenmarkierungen, Verbot der Gefährdung von Fußgängern und Radfahrern)
 - § 17 Abs. 2, 2a und 3 (Vorbeifahren, Verbot der Gefährdung ein- und aussteigender Fahrgäste, Vorbeifahrverbot bei Schulbussen und bei haltenden Fahrzeugen vor Schutzwegen)
 - § 24 Abs. 1 lit. c) (Halte und Parkverbot vor Schutzwegen)
 - § 29a Abs. 1 (Kinder, Ermöglichung des Überquerens der Fahrbahn)
- **Jeweils vier Punkte sind zu vergeben bei rechtskräftigen Bestrafungen wegen der konkreten Gefährdung von Straßenbenützern, die nicht Benutzer eines mehrspurigen Kraftfahrzeuges sind, durch Übertretung folgender Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung StVO:**
 - § 3 Abs. 2 (Vertrauensgrundsatz, Bremsbereitschaft und Verminderung der Fahrgeschwindigkeit)
 - § 7 Abs. 1 (Rechtsfahrgebot, Verbot der Gefährdung anderer Straßenbenützer)
 - § 11 Abs. 1 (Änderung der Fahrtrichtung und Wechsel des Fahrstreifens, Verbot der Gefährdung anderer Straßenbenützer)
 - § 13 (3) (Einfahren und Ausfahren, Beachtung der Verkehrssicherheit beim Überqueren von Gehsteigen und Radwegen)
 - § 15 Abs. 4 (Überholen, seitlicher Abstand entsprechend der Fahrgeschwindigkeit)
 - § 16 Abs. 1 lit. a) (Überholverbote, Gefährdung anderer Straßenbenützer)
 - § 17 Abs. 1 (Vorbeifahren, Verbot der Gefährdung anderer Straßenbenützer)
 - § 20 (1) (Fahrgeschwindigkeit, Anpassung der Fahrgeschwindigkeit an Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse)

Übertretung von Tempolimits (siehe §28)

Besondere Verhältnisse in Fußgängerzonen und Wohnstraßen

Der vorliegende Entwurf für die Punktevergabe bei Überschreitung eines generellen Tempolimits berücksichtigt nicht die besonderen Verhältnisse in Wohnstraßen und Fußgängerzonen. In Wohnstraßen und Fußgängerzonen haben Fußgänger (beispielsweise spielende Kinder) nicht mit bevorrechtigtem Fahrzeugverkehr zu rechnen. Es liegt in der alleinigen Verantwortung des Kfz-Lenkers, sein Fahrzeug durch solche Bereiche zu lenken, ohne Fußgänger zu gefährden. Schon ab 15 km/h besteht ein signifikantes Risiko, daß Fußgänger bei Kollisionen schwere Verletzungen erleiden. Geschwindigkeiten über 30 km/h in Fußgängerbereichen bringen Menschen in Lebensgefahr (beispielsweise spielende Kinder in Wohnstraßen). In jedem Bereich des zivilen Lebens außerhalb des Straßenverkehrs würden vergleichbare Tatbestände strafrechtlich geahndet werden. Eine Mindestforderung ist daher, daß die für die Überschreitung von Tempolimits vorgesehene Maximalpunktezah (4 Punkte) beim Fahren in Fußgängerbereichen (Fußgängerzonen, Wohnstraßen) ab einer Kfz-Geschwindigkeit von 30 km/h vergeben wird.

Besondere Verhältnisse in Tempo 30-Zonen:

In Tempo 30 Zonen haben Fußgänger mit bevorrechtigtem Fahrzeugverkehr zwar zu rechnen; es besteht jedoch eine Tempobeschränkung, die speziell der Sicherheit ungeschützter Verkehrsteilnehmer dient. Wer diese Beschränkung vollständig mißachtet (50 km/h oder schneller fährt), soll mit der Höchstpunktezah (4 Punkte) belegt werden.

Relative Überschreitung des Tempolimits bewerten

Nach dem vorliegenden Entwurf ist die Bewertung von Tempoüberschreitungen im Ortsgebiet und im Freiland unproportional. Das generelle Tempolimit im Ort beträgt maximal 50 % des Tempolimits auf Freilandstraßen. Die absolute Höhe der Tempoüberschreitung, bei der Punkte in das Register eingetragen werden, ist jedoch innerorts und außerorts nahezu gleich (Verhältnis 4 : 5). Das bedeutet, daß Lenker nach dem vorliegenden Entwurf innerorts erst bei einer nahezu doppelt so hohen relativen Überschreitung des generellen Tempolimits mit der jeweiligen Punktezah belegt werden wie außerorts.

Alle genannten Mängel des vorliegenden Entwurfes lassen sich durch eine einfache und einprägsame Regelung beseitigen.

Vorschlag (sinngemäß): Bei Überschreitung einer gemäß § 20, § 76a oder § 76b bestehenden oder gemäß § 43 verordneten Höchstgeschwindigkeit wird für jeweils volle 5 km/h der Überschreitung im Ortsgebiet und für jeweils volle 10 km/h der Überschreitung außerhalb des Ortsgebietes ein Punkt vergeben.

Geschwindigkeit und Punktezahl gemäß den VCÖ-Vorschlägen für § 28 und § 7:

	1 Punkt	2 Punkte	3 Punkte	4 Punkte	Entzug (§ 7 Abs. 3 Z 3)
Wohnstraße/ Fußgängerzone	15 bis 19	20 bis 24	25 bis 29	30 und mehr	über 35
30 km/h- Zone	35 bis 39	40 bis 44	45 bis 49	50 und mehr	über 55
Ortsgebiet (50 km/h)	55 bis 59	60 bis 64	65 bis 69	70 und mehr	über 75
Freiland (100 km/h)	110 bis 119	120 bis 129	130 bis 139	140 und mehr	über 150
Autobahn (130 km/h)	140 bis 149	150 bis 159	160 bis 169	170 und mehr	über 180

Zum Vergleich: Geschwindigkeit und Punktezahl gemäß dem vorliegenden Entwurf:

	1 Punkt	2 Punkte	3 Punkte	4 Punkte	Entzug (§ 7 Abs. 3 Z 3)
Wohnstraße/ Fußgängerzone		31 bis 50		51 und mehr	über 50
30 km/h- Zone		51 bis 70		71 und mehr	über 70
Ortsgebiet (50 km/h)		71 bis 90		91 und mehr	über 90
Freiland (100 km/h)		131 bis 150		151 und mehr	über 150
Autobahn (130 km/h)		161 bis 180		181 und mehr	über 180

Anmerkung: Das ziffernmäßig nicht festgelegte Tempolimit in Wohnstraßen und Fußgängerzonen („Schrittempo“) sei hier großzügig mit 10 km/h angenommen. Eine ziffernmäßige Festlegung dieser Tempolimits durch den Gesetzgeber wäre wünschenswert.

VCÖ Verkehrsclub Österreich



Bundessekretariat
Dingelstedtgasse 15
A-1150 Wien
Telefon: (0222) 893 26 97
Telefax: (0222) 893 24 31

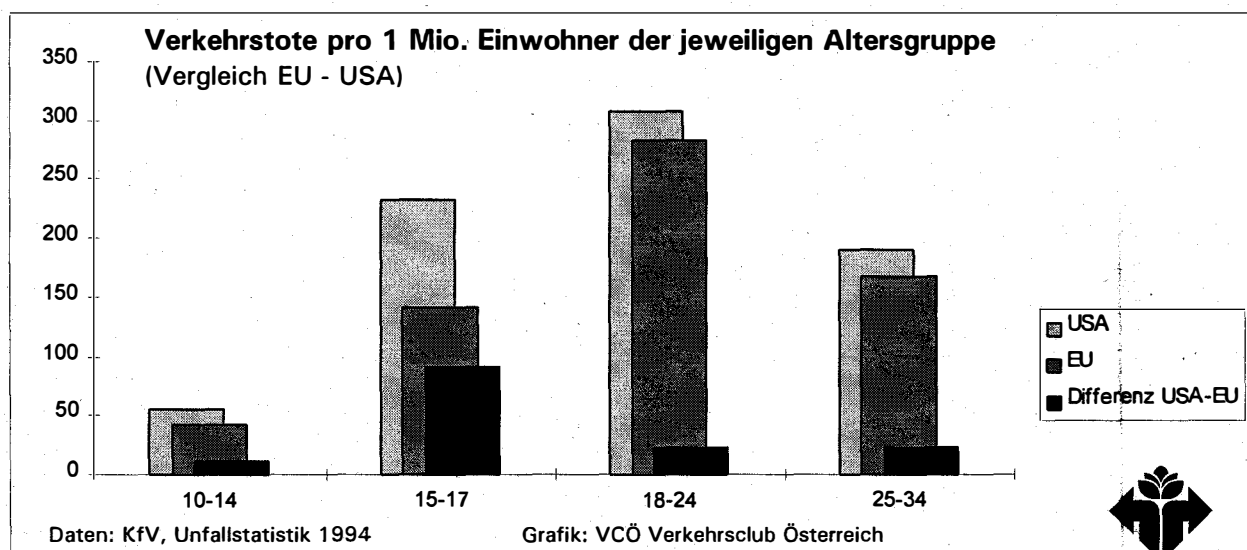
VCÖ: Vergleich mit den USA zeigt:

Führerschein mit 17 erhöht die Zahl der Verkehrstoten

„Je früher am Steuer, desto mehr Unfälle“, ist der kurzgefaßte Kommentar des VCÖ zur Diskussion um das Herabsetzen des Führerscheinalters in Österreich.

Der VCÖ-Vergleich der Verkehrstoten zwischen EU und USA zeigt einen deutlichen Zusammenhang zwischen Führerscheinalter und Verkehrstoten. In der Altersgruppe der 15-17-Jährigen sterben in den USA deutlich mehr Menschen im Straßenverkehr als in der EU. Dieser erhöhte Anteil an im Verkehr getöteten Jugendlichen wird nicht durch einen eventuellen Lerneffekt in höheren Altersgruppen ausgeglichen.

„Österreich steuert mehr und mehr auf amerikanische Verkehrsverhältnisse zu, in der Mobilität ohne Auto kaum mehr möglich ist“, kritisiert Dipl.-Ing. Wolfgang Rauh vom VCÖ-Forschungsinstitut die verkehrspolitische Entwicklung der jüngsten Zeit. „Autofahren mit 17 bringt Vorteile für etwa 5 % der Jugendlichen dieses Alters. Der Rest der Gesellschaft hat die Folgen dieser autozentrierten Verkehrspolitik zu tragen: noch mehr Verkehrstote, noch unzureichendere Angebote des Öffentlichen Verkehrs, noch größere Abhängigkeit vom Privat-Pkw.“



In den USA ist bei 15 bis 17jährigen ein besonders erhöhtes Unfallrisiko zu beobachten (64% über dem Durchschnitt der EU-Staaten)

VCÖ-Pressedienst 47/96-p32 vom 25. Juni 1996

Für weitere Auskünfte steht Ihnen gerne zur Verfügung: VCÖ Verkehrsclub Österreich,
Dipl.-Ing. Wolfgang Rauh, Tel. (0222) 893 26 97, Fax (0222) 893 24 31

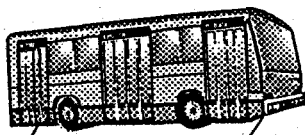
Verkehr im Spannungsfeld von Umwelt & Ökonomie



VCÖ-Pressedienst

Schwächere Verkehrsteilnehmer brauchen den Schutz des Gesetzes

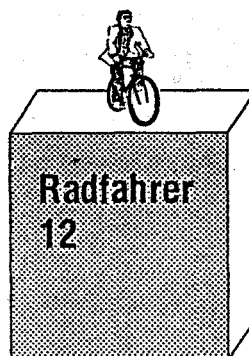
Risiko eines tödlichen Unfalles pro Kilometer im Ortsgebiet
 relativ zum Unfallrisiko von Pkw-Insassen (Index: Risiko von Pkw-Insassen = 1)



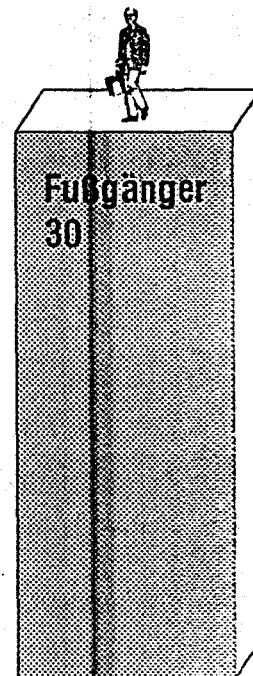
**Bus und
Straßenbahn**
0



Pkw-Insassen
1



Radfahrer
12



Fußgänger
30



Vergleichsrisiko: 3 getötete Pkw-Insassen
 pro 1 Milliarde Pkw-Kilometer im Ortsgebiet

Daten: Sammer, Straßenbau und Technik 1/2 84
 Grafik: Werkstatt für digitales Gestalten im Auftrag des VCÖ

Punktführerschein: VCÖ fordert Strafpunkte für die Gefährdung von Fußgängern

Gehen ist noch immer eine der gefährlichsten Fortbewegungsarten. Wer keinen schützenden Blechpanzer um sich hat, ist auf den Schutz durch den Gesetzgeber angewiesen. Der VCÖ schlägt daher vor, daß die Gefährdung von Fußgängern beim geplanten Punktführerschein besonders streng berücksichtigt werden soll. Im Strafpunktecatalog des neuen Führerscheingesetzes sind allerdings nach dem derzeitigen Entwurf fünf häufige Arten der Gefährdung von Fußgängern nicht einmal erwähnt:

- überhöhtes Tempo in Wohnstraßen.
- illegales Befahren und/oder überhöhtes Tempo in Fußgängerzonen
- keine Rücksicht auf Fußgänger beim Abbiegen
- Vorbeifahren rechts an einer haltenden Straßenbahn ohne Rücksicht auf Ein- und Aussteigende.
- keine Rücksicht auf Kinder oder Hilfsbedürftige gemäß Ausnahme vom Vertrauensgrundsatz.

Verkehr im Spannungsfeld von Umwelt & Ökonomie

