

1221/AB XXI.GP

Eingelangt am:

03.11.2000

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1214/J - NR/2000, betreffend Autofahren und Telekommunikation, die die Abgeordneten Mag. Maier und Genossen am 5. September 2000 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu den Fragen 1, 2, 3, 4 und 5:

Gemäß § 7 Abs. 1 des Produktsicherheitsgesetzes sind alle für den Bund tätigen Vollziehungsorgane, Leiter von Krankenanstalten, Leiter von akkreditierten Prüfstellen, Leiter von Anstalten oder andere Personen, die von der Behörde für bestimmte Tätigkeiten besonders bestellt und in Pflicht genommen wurden, sowie Kranken - und Unfallversicherungsträger verpflichtet, dienstliche Wahrnehmungen betreffend ein Produkt, von dem anzunehmen ist, dass es nicht den Anforderungen der Sicherheit entspricht, dem Bundesminister für Gesundheit, Sport und Konsumentenschutz (jetzt: dem Bundesminister für Justiz) unverzüglich zu melden.

Solche Meldungen sind jedoch bislang in Bezug auf Freisprecheinrichtungen nicht eingegangen. Es war daher bisher noch kein konkreter Anlass gegeben, eine Freisprecheinrichtung überprüfen zu lassen und Maßnahmen gemäß § 8 des Produktsicherheitsgesetzes anzuordnen.

Eine einzige Anfrage bezüglich möglicher Unzulänglichkeiten einer Freisprecheinrichtung, von der Arbeiterkammer Salzburg eingebracht, konnte mangels ausreichend spezifizierter Angaben nicht überprüft werden. Die vorgebrachten Beanstandungen deuteten jedoch auf Qualitätsmängel der Freisprecheinrichtung hin, die allenfalls ein Gewährleistungsproblem, jedoch keinen Verstoß gegen die Freisprecheinrichtungsverordnung darstellen.

Sollten Beschwerden hinsichtlich der Sicherheit von bestimmten Freisprecheinrichtungen eingehen, werden Überprüfungen selbstverständlich veranlasst werden.

Zuständig für die Überwachung des Inverkehrbringens von Produkten (Marktüberwachung) ist gemäß § 10 Abs. 1 des Produktsicherheitsgesetzes der Landeshauptmann, der sich dazu besonders geschulter Aufsichtsorgane zu bedienen hat. Diese Aufsichtsorgane sind befugt und ermächtigt, dort, wo Produkte in den Verkehr gebracht werden, Nachschau zu halten und im unbedingt nötigen Ausmaß Proben zu ziehen, die einer Prüfstelle zu übermitteln sind. Sie sind auch berechtigt und verpflichtet, in bestimmten Fällen vorläufige Maßnahmen zur Gefahrenabwehr - wie z.B. Beschlagnahme, Verbot des Inverkehrbringens - zu treffen (§ 12 Abs. 1 des Produktsicherheitsgesetzes).

Zu Frage 6:

Die Anzahl der Organstrafverfügungen, die gemäß § 134 Abs. 3b KFG 1967 wegen des Telefonierens während der Fahrt ohne Benützung einer Freisprecheinrichtung ausgestellt werden, wird laut Auskunft des Bundesministeriums für Inneres nicht statistisch erhoben. Es liegen dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie daher keine diesbezüglichen Zahlen vor.

Zu den Fragen 7, 8 und 9:

Gemäß § 134 Abs. 3b KFG 1967 ist im Falle einer Übertretung des so genannten Handyverbotes, wenn dies bei einer Anhaltung gemäß § 97 Abs. 5 StVO 1960 festgestellt wird, mit einer Organstrafverfügung eine Geldstrafe im Ausmaß von S 300,-- einzuheben. Wird die Zahlung des Strafbetrages jedoch verweigert, ist von der Behörde eine Geldstrafe bis zu S 1000,--, im Falle der Uneinbringlichkeit eine Freiheitsstrafe bis zu 24 Stunden, zu verhängen.

Das bestehende Strafausmaß ist das Ergebnis eingehender Beratungen vor Einführung des Handyverbotes durch BGBl. I Nr. 146/1998 und ist durchaus an jenes

vergleichbarer Verkehrsdelikte angelehnt. So werden etwa Übertretungen des § 106 Abs. 1 KFG 1967 (Beförderung von Personen mit einem Kraftfahrzeug oder Anhänger so, dass die Aufmerksamkeit oder die Bewegungsfreiheit des Lenkers beeinträchtigt oder seine freie Sicht behindert wird) ebenfalls mit einer Geldstrafe von S 300,-- geahndet. Eine Anhebung der Strafhöhe ist derzeit nicht beabsichtigt.

Zu den Fragen 10, 11 und 12:

Zur Frage der Kontrolle der Einhaltung des Handyverbotes darf mitgeteilt werden, dass sich der Bereich der Kontrolle und Überwachung dem direkten Einflussbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie entzieht. Diese Bereiche obliegen den Landeshauptmännern sowie dem Bundesministerium für Inneres (Exekutive).

Es ist jedoch beabsichtigt, mittels Erlass auf eine verstärkte Überwachung der Einhaltung des Handyverbotes hinzuwirken.

Zu Frage 13:

Eine verstärkte Aufklärung von AutolenkerInnen über das erhöhte Risiko beim Telefonieren während der Fahrt ist im Dienste der Verkehrssicherheit und Verkehrssinnbildung grundsätzlich zu begrüßen.

Zu den Fragen 14 bis 17:

Derzeit gibt es seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie keine konkreten Pläne, eine solche Aufklärungskampagne durchzuführen.

Anlässlich der Einführung des Handyverbotes durch die Änderung des Kraftfahrgesetzes, BGBl. I Nr.146/1998, wurde das Thema „Telefonieren am Steuer“ mit seinen Auswirkungen auf die Konzentration, das Fahrverhalten und das Reaktionsvermögen des Lenkers in der Öffentlichkeit bereits eingehend diskutiert. Die Thematik ist auch nach wie vor in den Medien präsent, sodass die Lenker über das erhöhte Risiko ausreichend informiert zu sein scheinen.

Zu Frage 18:

Telekommunikationseinrichtungen im Auto, wie Navigationssysteme, können wesentlich dazu beitragen, die vorhandene Verkehrsinfrastruktur wirksamer zu nutzen, die Umweltbelastung zu verringern, ein integriertes Gesamtverkehrssystem in Europa zu schaffen sowie die Sicherheit zu erhöhen und werden seitens der Europäischen Union begrüßt und gefördert.

Die Bedienung solcher Telekommunikationseinrichtungen stellt nicht zwangsläufig ein erhöhtes Sicherheitsrisiko dar. Vor allem dann, wenn das Navigationssystem mit Sprachfunktion ausgestattet ist und der Lenker den Blick auf das Verkehrsgeschehen gerichtet lassen kann.

Nicht zuletzt darf in diesem Zusammenhang auch auf das Verantwortungsbewusstsein des Lenkers und auf seine im Kraftfahrgesetz 1967 verankerte Pflicht, sich der Eigenart des Kraftfahrzeuges entsprechend zu verhalten, verwiesen werden. Zu dieser Verpflichtung ist auch die Unterlassung von ablenkenden Tätigkeiten während der Fahrt zu zählen.

Zu Frage 19:

Konkrete Maßnahmen, die auf eine Einschränkung der Nutzung von Telekommunikationseinrichtungen im Auto abzielen sollen, sind derzeit nicht geplant.

Zu den Fragen 20, 21 und 22:

Die Bedeutung einer sicheren Mensch - Maschine - Schnittstelle (HMI) für Onboard - Informations - und Kommunikationssysteme wurde bereits mehrmals in Entschließungen, Schlussfolgerungen und Stellungnahmen verschiedener Europäischer Organe hervorgehoben, zuletzt in der Empfehlung der Kommission 2000/53/EG vom 21. Dezember 1999 an die Mitgliedstaaten und die Industrie über sichere und effiziente On - board - Informations - und - Kommunikationssysteme: Europäischer Grundsatzkatalog zur Mensch - Maschine - Schnittstelle. In dieser Empfehlung werden Prinzipien aufgestellt, die die Industrie bei der Herstellung von Fahrzeuge bestimmten Kommunikationseinrichtungen einhalten soll. Der Lenker darf durch den Kommunikationsprozess nicht abgelenkt gestört oder überlastet

werden, optische Informationen müssen mit wenigen kurzen Blicken erfasst werden können und in der normalen Blickrichtung des Fahrers liegen, sprachgestützte Systeme müssen die Möglichkeit des Freisprechens und - hörens bieten.

Im Rahmen meiner Möglichkeiten und Kompetenzen werde ich mich für Standards einsetzen, die diese Prinzipien einhalten und somit die größtmögliche Sicherheit bieten.

Zu den Fragen 23, 24, 25 und 26:

Hinsichtlich der Verwendung weiterer Telekommunikationseinrichtungen während der Fahrt werden derzeit konkrete Regelungen nicht für notwendig oder zweckmäßig erachtet.

Die Bedienung weiterer Telekommunikationseinrichtungen während der Fahrt oder die Vornahme anderer ablenkender Tätigkeiten ist bereits auf Grund der bestehenden Gesetzeslage nicht uneingeschränkt möglich. Gemäß § 102 Abs. 3 KFG 1967 muss der Lenker die Lenkvorrichtung mit mindestens einer Hand festhalten und hat sich im Verkehr der Eigenart des Kraftfahrzeuges entsprechend zu verhalten. Hierunter fällt das Verbot ablenkender Tätigkeiten während der Fahrt wie etwa das Fernsehen, das Internetsurfen, die Bedienung anderer Telekommunikationseinrichtungen oder auch das Zeitunglesen. Auch § 58 Abs. 1 StVO 1960 enthält eine Generalklausel, nach der ein Fahrzeug nur lenken darf, wer sich in einer solchen körperlichen und geistigen Verfassung befindet, in der er ein Fahrzeug zu beherrschen und die beim Lenken eines Fahrzeuges zu beachtenden Rechtsvorschriften zu befolgen vermag.

Im Zuge der Beratungen vor Einführung des Handyverbotes wurde auch der Vorschlag diskutiert, während der Fahrt verbotene ablenkende Tätigkeiten in einer Verordnung ausdrücklich festzulegen. Damals kam man jedoch zum Ergebnis, dass eine abschließende Aufzählung auf Grund der Vielfalt solcher Tätigkeiten nicht möglich sein wird. Um die Schaffung einer unvollständigen Regelung zu vermeiden, entschied man sich für die Beibehaltung der Generalklausel, unter die alle

Tätigkeiten, die den Lenker in seiner Aufmerksamkeit auf das Verkehrsgeschehen ablenken, zu subsumieren sind.

Die Benützung von Internet und ähnlichen Einrichtungen (etwa TV) ist dem Lenker während der Fahrt schon auf Grund der bestehenden Rechtslage verboten und den Beifahrern - so die Benützung durch diese nicht ebenfalls eine Ablenkung für den Lenker darstellt - gestattet.

Zu Frage 27:

Ich bin bemüht, mich nicht nur auf nationaler Ebene, sondern auch EU - weit für einen hohen Standard der Verkehrssicherheit einzusetzen und werde auf internationaler Ebene auf die angesprochene Problematik ablenkender Telekommunikationseinrichtungen im Auto hinweisen.