

123/AB XXI.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 205/J - NR/1999, betreffend Verkehrsrisiko der „Microcars“, die die Abgeordneten Kampichler und Kollegen am 15. Dezember 1999 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil

Die in der Einleitung der parlamentarischen Anfrage genannten Zahlen sind nicht zutreffend. Laut Auskunft des ÖSTAT waren Ende Oktober 1999 7.920 statt der von Ihnen genannten Zahl von 15.000 Kfz dieser Art zum Verkehr zugelassen. Die Hauptbenutzergruppe sind ältere Personen im ländlichen Bereich. Die Feststellung, Preise von weit über 100.000.-- Schilling wären für diese Personen eine leicht zu überwindende Hürde, dürfte den tatsächlichen Einkommensverhältnissen nicht gerecht werden.

Es ist unbestritten, dass jede Art der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr mit Risiken verbunden ist. Für Verkehrspolitiker besteht die Aufgabe, keine zusätzlichen Risiken zu schaffen, eventuell negative Entwicklungen festzustellen, sowie entsprechende Gegenmaßnahmen zu setzen. Die sogenannten Microcars werden in der Verkehrsunfallstatistik unter der Gruppe der sonstigen Beteiligten geführt. Nach bisheriger Erfahrung und laut Auskunft des ÖSTAT lässt sich die jährliche Anzahl

der Verkehrsunfälle mit Personenschaden, an denen Microcars beteiligt sind, mit 40 angeben und liegt damit im Bereich von einem Promille der gesamten Personenschadenunfälle. Dazu kommt, dass durch die Art der Beteiligung (geringe Masse - niedere Geschwindigkeit) das Verletzungsrisiko weitgehend bei der Gruppe dieser Fahrzeugbenutzer selbst liegt. Im Jahr 1999 wurde bei den Unfallereignissen mit sonstiger Beteiligung ein Toter registriert und dieser stammte aus der Gruppe der sonstigen Beteiligten. Auch bei den Verletzungen werden 2/3 von der Gruppe selbst getragen. Von einer Gefahr für den anderen Verkehr zu sprechen, ist daher durch die Zahlen nicht belegt.

Zu Frage 1:

Grundsätzlich muss dazu festgestellt werden, dass Benutzer der Microcars früher meist mit Mopeds das heißt mit noch gefährlicheren Fahrzeugen, unterwegs waren. Was Befürchtungen anlangt, dass durch führerscheinfreie Fahrzeuge ein allfälliger Führerscheinenzug umgangen werden kann, so kann dem entgegen gehalten werden, dass bei Führerscheinenzug auch für andere Fahrzeugarten Fahrverbote ausgesprochen werden können. Die lokalen Behörden können jederzeit von diesem Recht Gebrauch machen.

Probleme mit den vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen sind jedoch darin zu sehen, dass die Anzahl dieser Fahrzeuge auf den Straßen stark im Steigen begriffen ist. Vor Inkrafttreten des Führerscheingesetzes durften Fahrzeuge mit den gleichen technischen Merkmalen (Hubraum bis max. 50ccm, Bauartgeschwindigkeit bis 45 km/h), jedoch nur mit drei Rädern unter denselben Voraussetzungen wie die vierrädrigen Leichtkraftfahrzeuge gelenkt werden. Diese Fahrzeuge erfreuten sich allerdings weit geringerer Beliebtheit als nunmehr die vierrädrigen Leichtkraftfahrzeuge und stellten daher auch kein besonders hohes Verkehrssicherheitsrisiko dar.

Zu den Fragen 2, 3 und 4:

Im Rahmen der Begutachtung eines neuen Führerscheingesetzes im März/April 1999 wurde von meinem Ressort erstmals der Vorschlag unterbreitet, in Zukunft für alle Lenker von Mopeds und vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen den Besitz eines Mopedausweises vorzuschreiben und nicht nur, wie bisher, für den Zeitraum vom 16. bis zum 24. Lebensjahr. Zusätzlich wurde für den Erwerb eines Mopedausweises

neben der derzeit erforderlichen theoretischen Mopedprüfung die Einführung einer praktischen Schulung im Ausmaß von vier Stunden vorgeschlagen. Im Zuge der Begutachtung wurde auch eine obligatorische theoretische Ausbildung im Ausmaß von 9 Stunden für durchaus zweckmäßig erachtet und in den überarbeiteten Entwurf aufgenommen.

Der Vorschlag der Einführung einer praktischen Prüfung ist in einem ersten Schritt in Richtung Verbesserung der Verkehrssicherheit unterblieben, da anzunehmen ist, dass bereits durch eine praktische Schulung die Unsicherheiten beim Lenken, die bei einigen Lenkern festzustellen sind, beseitigt werden können. Außerdem sollte der Zugang zum Mopedausweis nicht all zu sehr erschwert werden und darüberhinaus würde die Durchführung von praktischen Prüfungen zu Vollziehungsproblemen bei den Behörden führen.

Diese Maßnahmen könnten allerdings nur für Lenker getroffen werden, die sich zukünftig für das Lenken von Mopeds oder vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen entscheiden, jene die bereits vor Inkrafttreten der neuen Bestimmungen zulässigerweise die genannten Fahrzeuge gelenkt haben, können innerhalb einer bestimmten Übergangsfrist die Ausstellung eines Mopedausweises ohne Absolvierung der theoretischen Prüfung und praktischen Ausbildung beantragen.

Zur Zeit ist jedoch ungewiss, ob der begutachtete Gesetzesentwurf tatsächlich realisiert wird. Eine Novellierung des geltenden Führerscheingesetzes ist aus verschiedenen Gründen aber dringend erforderlich und im Rahmen dieser Novelle wird auch das gegenständliche Thema wieder aufgegriffen werden.

Zu Frage 5:

Eine obligatorische Gesundheitsuntersuchung anlässlich der Ausstellung eines Mopedausweises erscheint mir nicht notwendig, insbesondere im Hinblick darauf, dass Mopedausweise vornehmlich an junge Menschen ausgestellt werden, bei denen gesundheitliche Defizite die Ausnahme sind.

Derzeit gibt es jedoch im Führerscheingesetz die Möglichkeit, über Besitzer von Mopedausweisen, die nicht gesundheitlich geeignet sind, ein Lenkverbot zu verhängen.

Darüberhinaus müsste im Gesetz, wie dies ebenfalls in dem zur Begutachtung versendeten Entwurf enthalten war, klar geregelt werden, dass auch die Ausstellung eines Mopedausweises verweigert werden kann, wenn auf Grund eines ärztlichen Gutachtens das Vorliegen der gesundheitlichen Eignung verneint wird.