

25/SN-334/MS



Amt der Wiener Landesregierung

Dienststelle MD-Verfassungsdienst und
Rechtsmittelangelegenheiten
Adresse 1082 Wien, Rathaus
Telefonnummer 4000-82316
Telefax: 4000-99-82310
e-mail: post@mdv.magwien.gv.at

MD-VfR - 761/02

Wien, 14. Juni 2002

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem
das Kraftfahrgesetz 1967 (22. KFG-No-
velle) und die 4. Kraftfahrgesetz-Novelle
geändert werden;
Begutachtung;
Stellungnahme

zu GZ. 170028/1-II/B/7/02

Betrifft GESETZENTWURF	
Zl.	32.9.....-GE/20.02
Datum:	19. Juni 2002
Verteilt:

Dr. Klausgruber

An das
Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und
Technologie

Zu dem mit Schreiben vom 22. April 2002 übermittelten Entwurf eines Bundesgesetz-
es wird nach Anhörung des Unabhängigen Verwaltungssenates Wien wie folgt Stel-
lung genommen:

Zu Z 2 (§ 99 Abs. 5a):

Zielführende Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit im Straßenraum werden
ausdrücklich begrüßt.

Grundsatz soll dabei eine menschengerechte Gestaltung des Verkehrs und die Sicherheit für „schwächere Verkehrsteilnehmer“, wie Fußgänger und Radfahrer sein.

Es ist international unbestritten, dass das vorhandene Geschwindigkeitsniveau einer Straßenanlage maßgeblichen Einfluss auf die Verkehrssicherheit hat.

In Österreich ist laut Verkehrssicherheitsprogramm die hohe Getötetenrate im Freiland (vor allem im hochrangigen Straßennetz) auf das weit verbreitete Delikt der nicht-angepassten Geschwindigkeit zurück zu führen. Demzufolge sieht das Programm auch eine Priorisierung von Maßnahmen zur Reduktion der mittleren Geschwindigkeit vor.

Laut WHO (transport, environment und health 2000) ist durch eine Verminderung der Durchschnittsgeschwindigkeit um 5 km/h eine 25%ige Reduktion der Todesfälle (Schätzung für EU) erzielbar.

Zum Schutz von Radfahrern und Fußgängern sollten Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion wie effizientere Geschwindigkeitsüberwachung, bewussteinbildende Maßnahmen, Tempolimits, gezielte Straßenraumgestaltung, Herstellung von Geh- und Radwegen etc. zeitlich gesehen vor Maßnahmen umgesetzt werden, welche die „schwächeren Verkehrsteilnehmer“ noch weiter in den Hindergrund drängen könnten.

Zur vorgeschlagenen Einfügung des § 99 Abs. 5a wird daher angeregt zu prüfen, inwieweit durch diese Maßnahme Auswirkungen auf das Geschwindigkeitsniveau auf Freilandstraßen zu erwarten sind. Außerdem sollte vorab untersucht werden, ob durch Fahren mit Licht am Tag die Verkehrssicherheit der „schwächeren Verkehrsteilnehmer“ beeinträchtigt wird.

Die prinzipielle Verpflichtung zur Verwendung von Abblendlicht während der Winterzeit unabhängig von den Lichtverhältnissen wird auch insofern als problematisch erachtet, als

- 3 -

- damit ein die Umwelt belastender Mehrverbrauch an Treibstoff verbunden ist (ca. 40 Millionen Liter/pro Jahr bei ca. 4 Millionen Fahrzeugen unter Zugrundelegung der in den Erläuternden Bemerkungen genannten Werte), und
- durch die Bestimmung die positiven Aspekte der Verwendung von Abblendlicht durch einspurige Kraftfahrzeuge, um bei Tag - auf Grund der relativ geringen projizierenden Ansichtsfläche - besser gesehen zu werden, nachteilig beeinflusst werden.

Von der Bundespolizeidirektion Wien wurde bereits im Juni 1996 der Großversuch „Fahren mit Licht am Tag“ negativ beurteilt. Das Eintreten der mit der Neueinführung des Fahrens mit Licht am Tag verbundenen positiven Erwartungen ist in Zweifel zu ziehen, zumal Österreich hinsichtlich der Lichtverhältnisse mit den nördlichen EU-Staaten (z. B. Schweden und Dänemark), die positive Erfahrungen mit dieser Maßnahme gemacht haben, nicht vergleichbar ist.

Durch die Einschränkung der Verpflichtung zur Verwendung des Abblendlichtes bzw. des speziellen Tagfahrlichtes auf Fahrten außerhalb des Ortsgebietes ist jedenfalls zu befürchten, dass die Akzeptanz bei den Normadressaten geringer ist bzw. dass es häufig auch versehentlich zu Missachtung dieser Verpflichtung kommen wird. Eine Regelung ohne örtliche Einschränkungen würde gegebenenfalls auch den Vollzug der Bestimmung erleichtern.

Zum Begriff des „speziellen Tagfahrlichtes“ wird angemerkt, dass dieser mit der im Entwurf vorliegenden Novelle erstmals in das Kraftfahrgesetz einfließen soll. Nähere Erläuterungen zu diesem Terminus - allenfalls in Form einer Legaldefinition - könnten zu einem besseren Verständnis der Norm beitragen.

Überdies erscheint ein spezieller In-Kraft-Tretungs-Termin per Ende der Sommerzeit für diese Regelung im Hinblick darauf, dass das Ende der Sommerzeit ohnedies tatbestandsmäßig ist, entbehrlich.

Zu Z 3 (§ 101 Abs. 1 lit. e):

Prinzipiell wird die neue Regelung mit Ausnahme des letzten Satzes begrüßt und als unbedingt erforderlich erachtet.

Zur definitiven Nennung der Ö-Norm V 5750 ff. wird jedoch bemerkt, dass diese nicht mehr uneingeschränkt als Stand der Technik angesehen werden kann.

Es wäre überhaupt wünschenswert eine EN-Norm heranzuziehen. Diesbezüglich ist gerade die Ö-Norm EN 12195 im Entwurfsstadium und sollte künftig dafür berücksichtigt werden.

Es wird daher auf Grund des wechselnden Standes der Technik vorgeschlagen, den letzten Satz durch folgenden zu ersetzen:

„Durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie können nach dem jeweiligen Stand der Technik Normen festgelegt werden, bei deren Einhaltung eine entsprechende Ladungssicherung jedenfalls gegeben ist.“

Weiters wird angeregt, auch folgende Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, welche nicht Gegenstand des vorliegenden Gesetzesentwurfes sind, zu ändern:

Zu § 57a Abs. 2:

§ 57a Abs. 2 leg. cit. verlangt den Widerruf der Ermächtigung oder der Ermächtigung einzelner Arten von Fahrzeugen, wenn der ermächtigte Ziviltechniker, Verein oder Gewerbetreibende nicht mehr vertrauenswürdig ist. Diese Bestimmung entspricht nicht der geübten Praxis und wäre, hinsichtlich der Möglichkeit auf die Schwere des Verstoßes abgestimmte Maßnahmen zu ergreifen, novellierungsbedürftig.

- 5 -

Gemäß den derzeitigen Bestimmungen müsste nämlich z. B. bei einem groben Vergehen in einer Begutachtungsstelle des Ermächtigten oder bei einer zur Vornahme der Überprüfung anerkannten Person die gesamte Ermächtigung widerrufen werden. Sinnvoll wäre z. B. die bestimmte Person oder Begutachtungsstelle von der § 57a Überprüfung auszuschließen oder eine zeitliche Befristung aufzuerlegen.

Zu § 20 Abs. 1 lit. d:

Der Begriff „Fahrzeugen des Rettungsdienstes im Besitz von Gebietskörperschaften oder der österreichischen Gesellschaft vom Roten Kreuz“ sollte näher definiert werden, da das Rote Kreuz diesen so weit auslegt, dass prinzipiell alle, auch die nicht im Rettungsdienst eingesetzten, aber in ihrem Besitz befindlichen Fahrzeuge, wie Busse, Geländefahrzeuge, Kleinbusse mit mehreren Sitzreihen, Mannschaftstransportfahrzeuge und Materialtransportfahrzeuge mit Blaulicht ausgerüstet werden.

Dem Gleichheitsgrundsatz Rechnung tragend wird weiters angeregt, auch andere, nach Landesgesetzen befugte Rettungsorganisationen, wie z. B. den Arbeiter-Samariter-Bund, den Malteser Hospitaldienst usw. im § 20 Abs. 1 lit. d zu berücksichtigen.

Gleichzeitig werden 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme an das Präsidium des Nationalrates übermittelt. Eine weitere Ausfertigung ergeht an die e-mail Adresse „begutachtungsverfahren@parlament.gv.at“.

Für den Landesamtsdirektor:



Mag. Karl Pauer
Senatsrat

Mag. Leopold Bubak