



REPUBLIK ÖSTERREICH
HUBERT GORBACH
VIZEKANZLER
Bundesminister
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXII. GP.-NR

2668 /AB

2005 -04- 28

zu 2704 /J

GZ. BMVIT-11.000/0005-I/CS3/2005 DVR:0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol
Parlament
1017 Wien

Wien, 26. April 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2704/J-NR/2005 betreffend die Situation von Kindern im Verkehr, die die Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde am 2. März 2005 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1, 3 und 4:

Welche Maßnahmen gedenken Sie zur Verhinderung von Verkehrsunfällen, bei denen Kinder zu Schaden kommen, zu setzen?

Wodurch soll das generelle Risiko von Kindern im Straßenverkehr gesenkt werden?

Welche Initiativen werden Sie konkret bis wann in Richtung kindgerechten Verkehr unternehmen?

Antwort:

Im Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramm 2002-2010 nimmt die Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr eine wichtige Position ein. Die allgemeinen Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms gelten im Speziellen auch für den Bereich der Kindersicherheit. Besonderes Augenmerk wird dabei auf die Fußgängersicherheit (Schutzwege), die Verkehrserziehung (Bewusstseinsbildung), Schulwegunfälle (Mobilitätsmanagementpläne) und die Erhöhung der Sicherheit durch Verwendung der Rückhaltesysteme (Kindersitz) im PKW gelegt. Zu allen diesen Bereichen sind im Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramm konkrete Maßnahmen mit kurz-, mittel- oder langfristigen Umsetzungszielen aufgelistet.

Fragen 2, 10 und 11:

Welche Maßnahmen gedenken Sie zur strengeren Ahndung von Verkehrsunfällen, bei denen Kinder zu Schaden kommen, zu setzen?

In welcher Form gedenken Sie den Rechtsschutz für Kinder zu verbessern (z.B. hinsichtlich von Vortritt auf Schutzwegen, unsichtbarer Schutzweg, Parkverbot vor Kreuzungen.....)?

Warum haben Sie im Zusammenhang mit dem Punkteführerschein/Vormerksystem keinen Schwerpunkt für die Verbesserung der Situation von Kindern im Öffentlichen Raum, der weitgehend Straßenraum ist, gesetzt?

Antwort:

Soweit es in meiner Kompetenz liegt, wurden beispielsweise im neuen Vormerksystem die Nichtverwendung von geeigneten Rückhaltesystemen (Kindersitz) sowie das Nichtanhalten vor Schutzwegen in den Deliktatalog aufgenommen.

Alle den Rechtsschutz für Kinder betreffende Maßnahmen sind in der StVO bereits verwirklicht worden: So haben etwa Fahrzeuglenker (ausgenommen Lenker von Schienenfahrzeugen) Fußgängern, die sich auf einen Schutzweg befinden oder diesen erkennbar benützen wollen, das unbehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen (vgl. § 9 Abs. 2 StVO). Des weiteren sind Kinder auch vom Vertrauensgrundsatz ausgeschlossen (vgl. § 3 StVO). Wollen Kinder - unabhängig von einem Schutzweg - die Fahrbahn überqueren, sei es einzeln oder in Gruppen, begleitet oder unbegleitet, so haben Fahrzeuglenker ihnen dies ungehindert und ungefährdet zu ermöglichen (vgl. § 29a StVO).

Fragen 5 und 6:

Welche Schritte planen Sie insbesondere, um die sicheren Mobilitätsformen (Öffentlicher Verkehr, Radfahren und Gehen) für Kinder auszubauen und zu attraktivieren?

Auf welche Weise werden Sie den Zeit- und Geldaufwand für Hol- und Bringdienste von Eltern zu verringern versuchen?

Antwort:

Im Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramm beschäftigt sich im Handlungsfeld „Verkehrspolitische und rechtliche Rahmenbedingungen“ ein eigener Schwerpunkt mit dem Thema „Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl“ und in diesem Zusammenhang u.a. mit Attraktivierungskonzepten für den öffentlichen Verkehr. Ebenso geht auch der Trend in der Verkehrserziehung verstärkt in Richtung Mobilitätserziehung und in diesem Zusammenhang dahin, langfristig ein verantwortungsvolles Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbewusstsein zu schaffen.

Als Grundlage für die weitere Arbeit dient eine vom bmvit geförderte Studie mit dem Titel „Hurra, wir sind mobil“, die das Mobilitätsverhalten von 5- bis 10-jährigen Kindern untersucht. Derzeit wird gerade eine Pilotstudie „Schulwegpläne für Hauptschulen und AHS-Unterstufe“ ausgearbeitet. Diese untersucht u.a. den Modal-Split bei der Verkehrsmittelwahl, wobei der PKW im Allgemeinen gegenüber den anderen Verkehrsmittel (ÖV, Fahrrad, zu Fuß gehen) nur einen geringen Anteil hat (in Wien z.B. 5%).

Fragen 7 und 8:

Wie soll die Schadstoffsituation im Hinblick auf die Gesundheit und Betroffenheit von Kindern verbessert werden? Welches Reduktionsprogramm mit welchen konkreten diesbezüglichen Schwerpunkten ließe sich entwickeln?

Welche diesbezüglichen Anregungen haben Sie in aktuelle einschlägige Gesetzesvorhaben der Regierung, z.B. im Rahmen des Ende 2004 durchgeführten Begutachtungsverfahrens über eine IG-L-Novelle, eingebracht?

Antwort:

Das bmvit ist Partner im Nationalen Aktionsplan für die Rechte von Kindern und Jugendlichen, der vom Bundesministerium für Soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz koordiniert wird. Unter dem Titel „Ein kindergerechtes Österreich“ wird hier ein eigener Abschnitt dem „Recht auf Gesundheit und Gesundheitsförderung“ gewidmet.

Der IG-L-Novelle des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft wurde seitens des bmvit große Aufmerksamkeit geschenkt. Insbesondere wurden dadurch wichtige Inputs und Sensibilisierungen im Infrastrukturbereich ausgelöst. Die Planung und Umsetzung konkreter Maßnahmen fällt jedoch in die Zuständigkeit des Landeshauptmanns oder der Bezirksverwaltungsbehörden, wobei seitens meines Ressorts beratende Unterstützung in Infrastrukturangelegenheiten angeboten wurde.

Frage 9:

Geländefahrzeuge und „SUVs“ mit Frontschutzbügel verursachen bereits bei einem Zusammenprall mit Kindern bei 20km/h tödliche Verletzungen. Auf welche Weise soll der Unfallschutz für Kinder hierbei erhöht werden, insbesondere auch im bestehenden Fahrzeugpark?

Antwort:

Die Problematik mit Frontschutzbügeln ist mir sehr wohl bewusst, weshalb auch bezüglich des Anbaus solcher Teile sehr rigoros vorgegangen wird. Grundsätzlich gilt diesbezüglich das österreichische Kraftfahrrecht. Gemäß § 4 Abs. 2 KFG 1967 dürfen Fahrzeuge innen und außen keine vermeidbaren vorspringenden Teile, Kanten oder zusätzliche Vorrichtungen haben, durch die die Gefahr schwerer Verletzungen oder der Grad von schweren Verletzungen erhöht wird. Teile, Kanten und zusätzliche Vorrichtungen gelten dann als vermeidbar, wenn sie ohne Beeinträchtigung der im Rahmen der Zweckbestimmung des Fahrzeuges liegenden Verwendbarkeit entfallen können.

Für den Landeshauptmann als Genehmigungsbehörde ergibt sich, dass grundsätzlich davon ausgegangen wird, dass durch den Anbau eine Verschlechterung eintritt. Damit ein Bügel angebracht werden kann, muss deshalb nachgewiesen werden, dass dieser eine Verbesserung bezüglich des Aufprallverhaltens darstellt. De facto bedeutet dies, dass Frontschutzbügel in Österreich bei Neuzulassungen bereits verboten sind.

Auch die EU ist sich dieser Problematik bewusst, weshalb diesbezüglich bereits eine Richtlinie von der Europäischen Kommission vorgeschlagen wurde.

Mit freundlichen Grüßen

