



An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
BMVIT – II/ST4
Rechtsbereich Kraftfahrwesen und Fahrzeugtechnik
Stubenring 1
1011 Wien

GZ: BMVIT-170.031/0002-II/ST4/2006

Wien, 05.04.2006/RA/TS

k:\oester_kfv\leitung\stimmnahmen\2006\28_kfg-novelle\28_kfg-nov_stellungnahme.doc

Betrifft: Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 (28. KFG -Novelle) und das Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBG) geändert werden

Sehr geehrte Damen und Herren!

Das Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) dankt für die Einladung zur Stellungnahme und möchte zum vorgelegten Entwurf Folgendes anmerken:

Zu Z 12 (§ 57a Abs 10 KFG)

Das KfV **begrüßt** die nunmehr vorgesehene konkrete Verpflichtung der ermächtigten Stelle zur Übermittlung der für die Erstellung einer Statistik erforderlichen anonymisierten Daten an die Bundesanstalt Statistik Austria. Das KfV **fordert** jedoch die **Adaptierung des Gesetzestextes** dergestalt, dass die namhaft gemachten Stellen nicht nur den Landeshauptleuten Auskünfte aus dem Datenmaterial zu erteilen haben, sondern dies auch dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bzw der Bundesanstalt für Verkehr zu gewähren ist. Auch ein Zugriff des BMVIT bzw der BAV auf Daten aller Bundesländer **erscheint** dem KfV **notwendig**, damit wichtige Rückschlüsse auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit gezogen werden können. Ebenso für den, dem BMVIT unterstehenden Verkehrssicherheitsbeirat stellen Auskünfte bzw

Kuratorium für Verkehrssicherheit



Zugriffe auf gegenständliche Daten eine äußerst wichtige Datenbasis für die Verkehrssicherheitsarbeit dar.

Zu Z 15 (§ 134 Abs 7 KFG) und § 27 Abs 8 GGBG

Ausdrücklich begrüßt wird vom KfV die im Entwurf vorgesehene Strafgeldwidmung, welche vorsieht, dass Straf gelder nunmehr für die Verkehrsüberwachung und damit auch im Sinne der Verkehrssicherheit verwendet werden. Diese **Mehreinnahmen** leisten einen **wichtigen Beitrag** zur dringend erforderlichen Modernisierung, Erneuerung und Erweiterung der bestehenden Überwachung, wie beispielsweise den Ankauf von weiteren Alkohol-Vortestgeräten.

Außerhalb des vorgelegten Entwurfes möchte das KfV zum Kraftfahrzeuggesetz Folgendes vorbringen:

Winterreifenpflicht

Vehement verwiesen wird nochmalig auf die – bereits in der Stellungnahme zur 27. KFG-Novelle eingebrachten – **Forderungen des KfV einer Winterreifenpflicht** auch für Kraftfahrzeuge der **Klasse M1**. Wie bereits dargelegt, kann das Fehlen einer ordnungsgemäßen Bereifung bei winterlichen Fahrbahnverhältnissen auch nicht durch eine entsprechende Fahrweise ausgeglichen werden. Außerdem wird das **Risiko von Verkehrsbehinderungen und Gefährdungen** anderer Verkehrsteilnehmer aufgrund unzureichend bereifter Pkws durch die verpflichtende Verwendung von Winterreifen **minimiert**. Ferner bringt eine solche Verpflichtung neben Erleichterungen für den Straßenwinterdienst auch erhebliche **finanzielle Einsparungen** aufgrund verminderter Streunotwendigkeit. Das KfV erwartet durch die **Einführung einer generellen Winterreifenpflicht** und der damit verbundenen **Erhöhung der Verkehrsflusses** einen erheblichen **Rückgang von Verkehrsbehinderungen und Unfällen**.

Kindersicherung – Zählregel

Das KfV **fordert** die Einführung der **1:1 Zählregel** für Kinder in Omnibussen **auch im täglichen Gelegenheitsverkehr** von und zu einer **Schule** bzw einem **Kindergarten**. Da die im ursprünglichen Entwurf zur 26. KGF-Novelle vorgesehene 1:1 Regelung für den Transport von Kindern im Gelegenheitsverkehr bedauerlicherweise nicht in diesem Umfang umgesetzt wurde, **weist das KfV erneut** auf die dadurch entstehenden Gefahren, insbesondere durch Verkehrsunfälle oder durch Stolper- bzw Sturzunfälle, für Kinder hin. **Im letzten Jahr verletzten sich alleine bis November 68 Kinder bei Schulbusunfällen**. Diese horrende Anzahl verletzter Kinder kann künftig vermieden werden – durch die Normierung, dass jedes Kind einen eigenen Sitzplatz braucht!



Nichtverwendung eines Sicherheitsgurtes, eines Sturzhelmes bzw einer Freisprecheinrichtung

Das KfV kritisiert heftig, dass eine Strafbarkeit in den Fällen des § 106 Abs 2, § 106 Abs 7 sowie des § 102 Abs 3 fünfter Satz nur gegeben ist, wenn der jeweilige Verstoß bei einer Anhaltung gem § 97 Abs 5 StVO festgestellt wird. Dies bedeutet eine enorme faktische Erschwerung für die Exekutivorgane. Hinweisend auf die in Österreich sehr niedrige Gurtverwendungsquote bzw auf die, durch die Nichtverwendung eines Sturzhelmes bzw einer entsprechenden Freisprecheinrichtung, entstehenden Gefahren, fordert das KfV nachdrücklich die ersatzlose Streichung der Wortfolge „wenn dies bei einer Anhaltung gemäß § 97 Abs 5 StVO festgestellt wird“ in § 134 Abs 3c bzw § 134 Abs 3d.

Verbandzeug

Vom KfV gefordert wird die Normierung, dass das Verbandzeug, welches der Lenker gemäß § 102 Abs 10 mitzuführen hat, der ÖNORM V5100 bzw V5101 zu entsprechen hat. Lediglich die Formulierung „zur Wundversorgung geeignet und in einem widerstandsfähigen Behälter staubdicht verpackt und gegen Verschmutzung geschützt“, stellt jedenfalls keine präzise Definition dar und trifft ebenso auf – insbesondere den Umfang betreffend – unzureichendes Verbandzeug zu.

Ladungssicherung

Wie bereits in der vom BMVIT veröffentlichten „Studie zur Ladungssicherung auf LKW“ in „Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen“, Bd 138, vom KfV gefordert, ist es notwendig die gesetzlichen Bestimmungen zur Ladungssicherung zu optimieren. Aufgrund der Studienergebnisse und in Anbetracht der Tatsache, dass Vorfälle bzw Unfälle aufgrund mangelhafter Ladungssicherung trotz Einführung des § 101 Abs 1 lit e durch die 22. KFG-Novelle tagtäglich auf Österreichs Straßen vorkommen, fordert das KfV eine Adaptierung dieser Bestimmung. Insbesondere muss der letzte Satz des § 101 Abs 1 lit e gestrichen werden, da die Ladebordwände in der Regel zu schwach sind und demgemäß eine ausreichende Ladungssicherung nicht zwingend gegeben ist, wenn die gesamte Ladefläche in jeder Lage mit Ladegütern vollständig ausgefüllt ist. Auch müssen die einschlägigen EN Normen durch Gesetz verbindlich erklärt werden, wie in den Erläuternden Bemerkungen zur 22. KFG-Novelle zwar für sinnvoll befunden, jedoch nicht umgesetzt wurde.

Wiederkehrende Begutachtung

Das KfV fordert die Evaluierung der Auswirkungen der 3:2:1 Begutachtungsfristen für Neufahrzeuge sowie für Anhänger bis 3,5 t auf die Verkehrssicherheit. Der ÖAMTC hat bei einer Erhebung festgestellt, dass fast jedem zehnten dreijährigen Auto aufgrund schwerer Mängel bei der Begutachtung gemäß § 57a die Begutachtungsplakette nicht



ohne Reparaturen ausgefolgt werden kann. Erhoben werden müssen die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit dieser bereits gesetzten Maßnahmen. Im Sinne der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer ist eine umfassende **Evaluation** dieser Regelung unumgänglich und gegebenenfalls im Anschluss das Gesetz entsprechend zu adaptieren.

Automatische Überwachung auch durch Private

Da gesetzliche und verordnete Geschwindigkeitsbeschränkungen zu jenen Vorschriften zählen, welche von Lenkern besonders häufig übertreten werden und **Unfälle aufgrund überhöhter Geschwindigkeit** mit 36 % bei weitem den größten Anteil an Straßenverkehrsunfällen mit **tödlichem Ausgang** darstellen, **fordert das KfV vehement** diesen Fakten mit einer Gesetzesänderung zu begegnen. Im § 134 Abs 3 KFG soll eine **Klarstellung** erfolgen, dass auch dann **abgekürzte Verfahren** durchgeführt werden können, wenn die Daten für die **Geschwindigkeitsübertretungen** von Radarmessungen (mit geeichten Geräten) von privaten Bewachungsunternehmen stammen. Voraussetzung dafür ist, dass die zuständige Behörde **Art, Zeit und Ort** der Überwachung bestimmt und bloß die Messergebnisse zur weiteren Durchführung der Verfahren von Privaten beigestellt werden. Eine entsprechende Klarstellung im KFG gewährleistet, dass im gesamten Bundesgebiet **einheitlich** vorgegangen werden kann und nicht wie derzeit, einzelne Länder diese – **für die Verkehrssicherheit äußerst gewinnbringende** – Möglichkeit der Überwachung nicht durchführen können.

Mit freundlichen Grüßen
Kuratorium für Verkehrssicherheit


Dir. Dr. Othmar Thann
(Hauptgeschäftsführer)


Dr. Armin Kaltenegger
(Leiter der Rechtsabteilung)