14/SN-3/ME

An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
BMVIT – II/ST4
Rechtsbereich Kraftfahrwesen und Fahrzeugtechnik
Stubenring 1
1011 Wien
GZ: BMVIT-170.031/0007-II/ST4/2006

Wien, 09.01.2007/RA/TS

k:\oesterr_kfv\leitung\stellungnahmen\2006\28. kfg-novelle\28.kfg-nov_stellungnahme_2.begutachtung.doc

Betrifft: Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 (28. KFG – Novelle) geändert wird

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 26 (§ 57a Abs 10 KFG)
Das **KfV begrüßt ausdrücklich** einerseits die nunmehr vorgesehene konkrete Verpflichtung der ermächtigten Stelle zur Übermittlung der für die Erstellung dieser Statistik erforderlichen anonymisierten Daten an die Bundesanstalt Statistik Austria sowie andererseits 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 zu gewähren ist. Durch die Möglichkeit eines Zugriffs des BMVIT sind wissenschaftliche Studien sowie Evaluierungen möglich und können wichtige Rückschlüsse auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit gezogen werden.

Zu Z 27 (§ 101 Abs 1 lit e KFG)
Nach Meinung des **KfV differenziert zu betrachten** sind die Änderungen der Bestimmungen zur Ladungssicherung.

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Schleiergasse 18 1100 Wien T +43-(0)5 77 0 77-DW oder -0 F +43-(0)5 77 0 77-1186 E-Mail kfv@kfv.at
DVR-Nr. 0455 016 UID-Nr. ATU 368 22 006 VRG-Nr. XV-708 Volksbank Wien AG BLZ 43 000 Kto-Nr. 422 5773 0004 BIC VBWIATW1 IBAN AT85 4300 0422 5773 0004
Rechtsform: Verein Sitz: Wien www.kfv.at

Begrüßt wird die Änderung der Bestimmung dahingehend, dass eine ausreichende Ladungssicherung erst dann vorliegt, wenn zusätzlich zur vollständigen Ausfüllung der gesamten Ladefläche mit Ladegütern, auch das Erfordernis fester Abgrenzungen des Laderaums, welche ein Herabfallen des Ladegutes oder Durchdringen der Laderaumbegrenzung verhindern, vorliegt.

Weiters **befürwortet** wird die Aufnahme einer Verordnungsermächtigung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, nähere Bestimmungen festzusetzen, in welchen Fällen eine Ladung mangelhaft gesichert ist. Auch eine Kategorisierung verschiedener Ladungssicherungsmängel in Mängelgruppen sowie die Erstellung und Verwendung von Formblättern für die Befundaufnahme bei Kontrollen wird vom KfV ausdrücklich begrüßt, da hiermit eine einheitliche Vorgangsweise gewährleistet wird.

Vom **KfV vehement kritisiert** wird jedoch der generelle Entfall der Bestimmung, dass einzelne Teile einer Ladung so verstaut und durch geeignete Mittel so gesichert werden müssen, dass sie ihre Lage zueinander sowie zu den Wänden des Fahrzeuges nur geringfügig verändern können. Eine Änderung in dieser Form wird **vom KfV entschieden abgelehnt**. Da dem KfV jedoch die diesbezügliche Problematik der Paketzustelldienste bekannt ist, **schlägt das KfV** vor, eine entsprechende Ausnahmebestimmung zu normieren. So kann vorgesehen werden, dass diese Bestimmung keine Anwendung findet, wenn Ladegüter mit geringer Masse, welche nicht aufgrund ihrer Kompaktheit bzw Formgebung zu einer Gefährdung der Sicherheit führen können, den Laderaum nicht verlassen können.

Das KfV **fordert**, dass die einschlägigen **EN Normen** durch Gesetz **verbindlich erklärt** werden müssen, wie in den Erläuternden Bemerkungen zur 22. KFG-Novelle zwar für sinnvoll befunden, jedoch nicht umgesetzt wurde.

Außerhalb des vorgelegten Entwurfes möchte das KfV zum Kraftfahrgesetz folgende langjährige Forderungen der Verkehrsexperten vorbringen:

Winterreifenpflicht

Nachhaltig verwiesen wird nochmalig auf die – zuletzt in der Stellungnahme zum ersten Entwurf zur 28. 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. Auch 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 veränderten Streubedarfs. 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 deutlich reduziert 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. Überdies führt die Anknüpfung an eine

bestehende ÖNORM zu deutlichen Erleichterungen für die Kontrolltätigkeit der Exekutive.

Wiederkehrende Begutachtung

Das KfV fordert die **Evaluierung** der Auswirkungen der **Erstreckung der Intervalle für Fahrzeugbegutachtungen auf 3, 2 und 1 Jahre** 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 nachdrücklich** diesen Fakten mit einer Gesetzesänderung zu begegnen. Im § 134 Abs 3 KFG hat eine **Klarstellung** zu 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)