

An das  
Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
BMVIT – II/ST4  
Rechtsbereich Kraftfahrwesen und Fahrzeugtechnik  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien  
GZ: BMVIT-170.031/0002-II/ST4/2009

Wien, 25.05.2009

**Betrifft:** Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967  
geändert wird (31. KFG-Novelle)

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 3 (§ 4 Abs 7a)**

Das KfV **äußert Bedenken** hinsichtlich der Schaffung einer Ausnahme für  
Milchsammeltankwagen vom Gewichtslimit für Kraftwagen mit Anhängern. Da es sich  
nunmehr bereits um die zweite Ausnahme – neben den Rundholztransporten – handelt,  
wird eine Tendenz zur Anhebung des Gewichtslimits zumindest im  
landwirtschaftlichen Bereich erkennbar. Dies könnte die Glaubwürdigkeit der  
österreichischen Position zur Verhinderung der EU-weiten Zulassung von sogenannten  
„Gigalinern“ beeinträchtigen. Darüber hinaus bestehen Sicherheitsbedenken gegen die  
Anhebung des Gewichtslimits: Die heutigen technischen Sicherheitsstandards bei  
Rückhalteeinrichtungen sind lediglich auf Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von  
maximal 40 t ausgerichtet, weshalb die Gefahr von Durchbrüchen durch Leitplanken

Kuratorium für Verkehrssicherheit



erhöht ist. Auch dürfte die Einhaltung der Beschränkung der Transportstrecke auf 100 km Luftlinie kaum kontrollierbar sein.

#### Zu Z 25 (§ 48a Abs 3 und Abs 8a)

Das KfV **begrüßt** die Anhebung des Verkehrssicherheitsbeitrags auf € 200. Durch die Anpassung an den Anstieg der Lebenserhaltungskosten wird sichergestellt, dass für die Verkehrssicherheitsarbeit nunmehr wieder die ursprünglich vorgesehenen Mittel zur Verfügung stehen.

#### Zu Z 28, Z 34 und 37 (§ 58 Abs 1, 101 Abs 7 und 102 Abs 11)

Durch die bisherige Einschränkung auf Teile und Ausrüstungsgegenstände, die beim Betrieb des Fahrzeuges betätigt werden, war es nicht möglich, tatsächlich alle sicherheitsrelevanten Bauteile des Fahrzeugs zu überprüfen. Dies entsprach nicht dem Sinn und Zweck der technischen Kontrollen vor Ort, die eine umfassende Beurteilung der Fahrzeugzustands im Hinblick auf die Verkehrssicherheit darstellen sollen. Das KfV **begrüßt** daher, dass mit der neuen Regelung die Behörden die Möglichkeit haben, den technischen Zustand und die Vorschriftsmäßigkeit eines Fahrzeugs umfassend zu prüfen.

Ebenso **begrüßt** wird die Schaffung einer klaren Regelung der Folgen einer Verweigerung der Mitwirkung an einer Fahrzeugverweigung bzw. Fahrzeugkontrolle.

#### Zu Z 36 (§ 102 Abs 2a)

Angesichts der Gefahr, die vor allem durch von Fahrzeugen herabfallenden Eisplatten und festen Schneegebilden ausgeht, **begrüßt** das KfV **ausdrücklich**, dass nunmehr eine klare Verpflichtung des Lenkers geschaffen wird, Fahrzeug und Anhänger von Schnee und Eis zu befreien.

#### Zu Z 39 und Z 47 (§ 102a Abs 3a und § 134 Abs 1b)

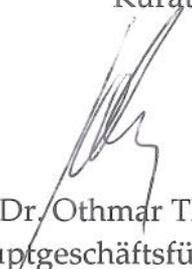
In Anbetracht der Tatsache, dass Übermüdung des Lenkers eine häufige Unfallursache darstellt, kommt der Einhaltung der Bestimmungen über Lenk- und Ruhezeiten eine besondere Bedeutung für die Sicherheit des Straßenverkehrs zu. Aus diesem Grund muss auch ein Missbrauch der Fahrerkarte soweit wie möglich hintangehalten werden. Das KfV **begrüßt** daher, dass auch die Weitergabe der Fahrerkarte unter Strafe gestellt werden soll.

Auch die Einführung einer Mindeststrafe im Zuge der Umsetzung der RL 2009/5/EG für schwere und sehr schwere Verstöße gegen die Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten sowie über das Kontrollgerät im Straßenverkehr wird vom KfV **begrüßt**. Gleichzeitig hält das KfV aber auch eine konsequente Überwachung der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten von Berufslenkern für unerlässlich.

Zu Z 45 (§ 123 Abs 3)

Das KfV begrüßt, dass auch im Bereich des KFG den Gemeinden die Möglichkeit eingeräumt werden kann, Maßnahmen, die für die Einleitung oder Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind, zu treffen. Auf diese Weise ist gewährleistet, dass den Gemeindegewachkörpern im Bereich der StVO und des KFG einheitliche Befugnisse eingeräumt werden können. Darüber hinaus kann das Potenzial der Gemeindegewachkörper für die Überwachung und die Mitwirkung an Verwaltungsstrafverfahren besser genutzt werden.

Mit freundlichen Grüßen  
Kuratorium für Verkehrssicherheit



Dir. Dr. Othmar Thann  
(Hauptgeschäftsführer)



Mag. Birgit Salamon  
(Rechtsabteilung)