



An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
BMVIT – IV/ST4
Rechtsbereich Straßenverkehr
Radetzkystraße 2
1030 Wien
GZ: BMVIT-170.031/0005-IV/ST4/2014

Wien, den 22.9.2015

Betrifft: 32. KFG-Novelle

Sehr geehrte Damen und Herren,

das **Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV)** dankt für die Übermittlung des Begutachtungsentwurfs und nimmt dazu Stellung wie folgt:

Verwendung von Mobiltelefonen am Steuer (§ 102 Abs. 3 fünfter Satz)

Wir befürworten, dass mit der vorliegenden Novelle fast alle Verwendungsarten eines Mobiltelefons am Steuer verboten werden und damit eine eindeutige Regelung im Gesetz geschaffen wird. Aus unserer Sicht handelt es sich dabei im Wesentlichen um eine Klarstellung, die der strengen Judikatur der Landesverwaltungsgerichte und UVS folgt. Europaweit ist bereits jetzt in den meisten Ländern das Halten des Mobiltelefons verboten, nicht nur das Telefonieren.

Die Reform geht aus unserer Sicht jedoch nicht weit genug. 2014 ereigneten sich beinahe 13.000 Unfälle mit Personenschaden aufgrund von Ablenkung, 111 Personen starben dabei. Damit stieg die Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmer durch Ablenkungsunfälle im Vergleich zum Vorjahr um 27 Prozent an (2013: 87). Mit der derzeit geplanten Novelle wird die Chance verpasst, effektive Maßnahmen gegen das Problem Ablenkung durch mobile Geräte am Steuer zu setzen. Die geplante Klarstellung wird keine Veränderungen im Verhalten der Lenker mit sich bringen, wenn nicht weitere Maßnahmen ergriffen werden. Wir fordern daher – neben Klarstellungen zum geplanten Entwurf – insbesondere eine Abschaffung der Sonderregelungen des § 134 Abs. 3c KFG (Anhaltungserfordernis bei Strafverfolgung).

Abschaffung der Sonderregelungen des § 134 Abs. 3c KFG

Im Zuge der vorliegenden Novelle müssen auch die Sonderregelungen nach § 134 Abs. 3c KFG aus dem Gesetz gestrichen werden. Die erforderliche Anhaltung, die zwingende Ahndung mit Organstraf-

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Schleiergasse 18 1100 Wien T +43 5 77077- 0 F +43 5 77077- 1186 E-Mail kfv@kfv.at

DVR-Nr. 0455 016 UID-Nr. ATU 368 22 006 ZVR-Zahl 801397500 Rechtsform: Verein Sitz: Wien

Raiffeisen Bank International AG BLZ 31 000 Kto-Nr. 104 073 680 BIC RZBAATWW IBAN AT37 3100 0001 0407 3680
www.parlament.gv.at

www.KfV.at



verfügung und die fixe Strafe von € 50 sind aus unserer Sicht maßgebliche Hindernisse, wenn effektiv gegen ablenkende Tätigkeiten am Steuer vorgegangen werden soll. Diese Ausnahmen vom normalen Verwaltungsstrafverfahren schaden der Verkehrssicherheit, sind sachlich nicht gerechtfertigt und überdies verfassungswidrig.

Im Detail sprechen folgende Gründe für eine Streichung der Sonderregelungen:

- ➔ **Massenhafte Verstöße, geringe Regelbefolgung:** Telefonieren ohne Freisprecheinrichtung ist aus Sicht der Lenker eines der häufigsten Delikte auf Österreichs Straßen: In einer Studie schätzten 73 % der Befragten, dass Telefonieren am Steuer häufig vorkommt; auf ähnliche Werte kommen daneben nur Geschwindigkeitsübertretungen. In einer weiteren Befragung gaben 63 % an, im Auto zu telefonieren. 46 % telefonieren am Steuer ohne Freisprecheinrichtung. Geschätzte 900.000 Telefonate werden pro Tag von Autofahrern ohne Freisprecheinrichtung geführt, das sind 635 pro Minute oder 10 pro Sekunde. Nur ein verschwindend geringer Anteil dieser Telefonate wird entdeckt und bestraft: 2013 erhielten insgesamt 137.554 Lenker eine Organstrafverfügung wegen Telefonieren am Steuer oder wurden angezeigt (Quelle: BMI). Lediglich 1 Telefonat unter 2.400 Telefonaten wird also sanktioniert, die übrigen bleiben ohne Konsequenzen!

Auch die Zahl der SMS, die laufend aus dem Auto verschickt werden, ist beachtlich: pro Tag 200.000, pro Jahr 73.000.000. Nimmt man an, dass Lenker pro SMS ca. 5 Sekunden abgelenkt sind, ihre Aufmerksamkeit auf das Display richten und nicht auf die Straße, würde das bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h bedeuten, dass sie für jede SMS knapp 70 m im Blindflug zurücklegen. Jährlich wird also in Österreich 13 Mal die Distanz von der Erde zum Mond aufgrund von SMS-Schreiben im Blindflug zurückgelegt.

- ➔ **Niedrige subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit:** Die geringe Zahl der entdeckten Regelverstöße und die komplizierten Ahndungsmodalitäten führen dazu, dass die subjektive Wahrnehmung der Wahrscheinlichkeit, bestraft zu werden, gering ist. Telefonieren am Steuer ist ein Kavaliersdelikt – die vergleichsweise niedrige Strafe von 50 € verstärkt diese Einstellung noch.

Eine Abschaffung des Kontrollhindernisses der Anhaltung würde die Wahrnehmung der Sanktionswahrscheinlichkeit verändern und damit zu einer höheren Regelbefolgung führen. In einer Befragung gaben rund 20 % an, bei einer Abschaffung des Anhaltungserfordernisses würden sie ihr Verhalten sofort ändern, d.h. nicht mehr ohne Freisprecheinrichtung telefonieren. Damit allein könnten täglich rund 190.000 Telefonate verhindert werden.

- ➔ **Einstellung der Verkehrsteilnehmer gegenüber Telefonieren ohne Freisprecheinrichtung:** Obwohl Telefonieren am Steuer ein häufiges Delikt ist, wird es von der Mehrheit der Bevölkerung als gefährlich eingestuft, auch der Ärger über entsprechende Verstöße ist groß. In einer Befragung gaben 86 % an, dass Telefonieren am Steuer sehr (52 %) oder eher (34 %) gefährlich ist. 68 % ärgern sich über einen solchen Verstoß. Es ist daher davon auszugehen, dass eine strengere und vor allem konsequentere Sanktionierung auf Zustimmung stoßen wird.
- ➔ **Automationsunterstützte Überwachung:** Das Erfordernis, den Lenker bei einem Verstoß gegen das Handyverbot anzuhalten, ist ein zentrales Hindernis für den Einsatz automatisierter Überwachung. Es ist weder möglich, verbotene Handynutzung anhand von Bildern bestehender Kameras zu sanktionieren noch können gezielt bildverarbeitende technische Einrichtungen eingesetzt werden. Angesichts der großen Zahl der Verstöße, der mit einer Anhaltung durch Exekutivbeamten nicht beizukommen ist, wäre der Einsatz von Kameras aber ein vielversprechendes Mittel für die Überwachung. Auch in der Bevölkerung ist Zustimmung vor-



handen: In einer Befragung befürworteten rund 60 % den Einsatz von Kameras. Als ein erster Schritt zur Ermöglichung automatisierter Überwachung sollte daher das Anhaltungserfordernis gestrichen werden, in weiterer Folge ist eine Anpassung der – derzeit sehr eng formulierten – Vorschriften für die Verkehrsüberwachung mittels bildverarbeitender technischer Einrichtungen (§ 134 Abs. 3b KFG, § 98a ff StVO) erforderlich.

- ➔ **Internationale Strafverfolgung:** Der Deliktscatalog der EU-Richtlinie 2015/413 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte zeigt auf, dass die zwingende Anhaltung des Lenkers und Sanktionierung mit Organstrafverfügung auch im internationalen Kontext jeglicher Effektivität und Praxistauglichkeit entgegensteht. Umfasst sind nämlich sämtliche Delikte, bei denen in Österreich eine Anhaltung erforderlich ist: Mobiltelefon am Steuer, Gurt- und Helmpflicht. Eine Streichung der Sonderregelungen würde daher den Weg für eine effektive Strafverfolgung der angeführten Delikte auch international öffnen. Zurzeit nimmt Österreich mit diesen Delikten nicht teil an den neuen Möglichkeiten der EU.
- ➔ **Verfassungswidrigkeit:** Die Sonderregelungen des § 134 Abs. 3c sind nicht nur sachlich nicht begründbar, sondern auch verfassungswidrig.¹ Durch die Regelungen wird nämlich eine unsachliche Unterscheidung getroffen zwischen Lenkern, die angehalten werden, und solchen, die nicht angehalten werden (können). Diese Ungleichbehandlung steht im Widerspruch zum verfassungsrechtlichen Gleichheitsgrundsatz, weil sie nicht durch sachliche Argumente gerechtfertigt werden kann. Weder wäre ein – hier auch gar nicht vorliegender – verminderter Schuldgehalt ein schlüssiger Grund, noch kann die Regelung durch positive erzieherische Effekte der Anhaltung gerechtfertigt werden. Diese Effekte könnten nämlich auch bei sämtlichen anderen Delikten als Begründung herangezogen werden. Die Wirkung verkehrt sich sogar ins Gegenteil, weil sie nur beim Angehaltenen eintreten kann; alle anderen bleiben strafrei. Auch die Vermeidung von Beweisschwierigkeiten als Begründung ist unsachlich, weil die Strafbarkeit eines Verhaltens nicht von der Art des Beweismittels abhängen darf. Das Anhaltungserfordernis führt überdies zu paradoxen Situationen: Eine Lenkerin konnte etwa nicht bestraft werden, weil sie schon selbst angehalten hatte, bevor aufgrund der Verkehrslage eine Anhaltung möglich war (UVS Stmk 20.11.2012, 30.13-116/2012).

Darüber hinaus weicht die Regelung vom System des § 50 VStG über Organstrafverfügungen ab, nach dem die Verhängung einer Organstrafverfügung in das Ermessen des ermächtigten Organs fällt. Eine solche Abweichung ist aber verfassungsrechtlich nur dann zulässig, wenn sie unbedingt erforderlich ist, was hier nicht vorliegt.

Die angeführten Gründe zeigen aus unserer Sicht, dass eine weitere Beibehaltung des Kontrollhindernisses nicht zu rechtfertigen ist. Wir fordern daher, die Sonderregelung des § 134 Abs. 3c KFG ersatzlos zu streichen, sodass die Sanktionierung der Nutzung von Mobiltelefonen am Steuer nach den normalen Regelungen des VStG erfolgen kann. Die Verwendung von Mobiltelefonen am Steuer darf kein Kavaliersdelikt mehr sein – dazu ist ein gezieltes Vorgehen notwendig, das nur aufgrund einer Änderung der derzeitigen Gesetzeslage möglich ist.

¹ Vgl dazu Pürstl, Gurten- und Helmpflicht im Visier, ZVR 2014/106. Die Argumente gelten gleichermaßen für das Verbot der Nutzung von Mobiltelefonen.



Neue ÖNORM für Warnwesten (§ 102 Abs. 10 erster Satz)

Wir begrüßen, dass mit der vorliegenden Novelle die neue ÖNORM für Warnwesten im KFG berücksichtigt wird. Damit ist sichergestellt, dass die Warnkleidung aktuellsten Standards entspricht.

Änderungen betreffend Schülerbeförderungen (§ 106 Abs. 3 Z 4 und Abs. 10)

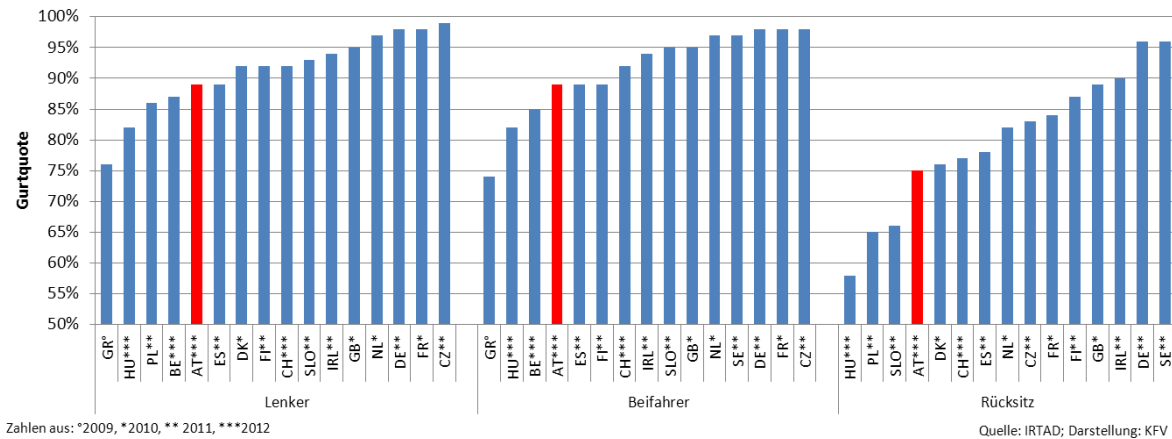
Mit der Einführung der 0,1-Promillegrenze für nicht gewerbliche Schülertransporte wird – nach der Schaffung der entsprechenden Regelung für gewerbliche Transporte im Gelegenheitsverkehrsgesetz – die letzte Lücke in diesem Bereich geschlossen. Das ist aus unserer Sicht höchst erfreulich. Auch die Gurtpflicht für Taxilenker bei der Durchführung von Schülerbeförderungen stellt einen wichtigen Schritt in die richtige Richtung dar, ist doch die Vorbildwirkung in diesem Bereich besonders wichtig.

Anlässlich dieser Änderungen möchten wir anmerken, dass derzeit für Lenker von gewerblichen Schülertransporten in Fahrzeugen der Klasse B keine spezielle **Aus- bzw. Weiterbildung** vorgesehen ist. Im Gegensatz dazu müssen Lenker von gewerblichen Personentransporten in Omnibussen – also auch solche von Schülertransporten – seit 2008 zur Erlangung des Fahrerqualifizierungsnachweises eine umfangreiche Aus- und Weiterbildung absolvieren. Angesichts der Tatsache, dass in der Schülerbeförderung im Gelegenheitsverkehr derzeit zum überwiegenden Teil (ca. 70 %) Fahrzeuge der Klasse B eingesetzt und dabei rund 100.000 Schüler pro Tag transportiert werden, ist das aus unserer Sicht eine Lücke. Wir fordern daher, dass für Lenker von gewerblichen Schülertransporten in solchen Fahrzeugen eine Aus- und regelmäßige Weiterbildung eingeführt wird. Deren Absolvierung soll Voraussetzung für Erwerb und Beibehaltung des Schülertransportausweises sein, der in der Betriebsordnung für den nichtlinienmäßigen Personenverkehr (BO 1994) geregelt ist. Damit kann sichergestellt werden, dass nicht nur Omnibuslenker, sondern auch Lenker von Kraftfahrzeugen mit acht oder weniger Sitzen plus Lenker über eine entsprechende Qualifikation verfügen.

Weitere, über den Entwurf hinausgehende Anregungen

Beseitigung des Kontrollhindernisses auch bei Verstößen gegen die Gurt- und Helmpflicht

Viele der Argumente, die oben zum Kontrollhindernis der Anhaltung bei Verstößen gegen das Handyverbot angeführt wurden, gelten gleichermaßen für das Anhaltungserfordernis bei Verstößen gegen die Gurt- und Helmpflicht. Wir fordern daher, die im Verkehrssicherheitsprogramm 2011-2020 (Handlungsfeld Überwachung, 3.3.4) vorgesehene Maßnahme umzusetzen, das Kontrollhindernis zu streichen und sämtliche auch bei anderen Delikten zulässige Verfolgungsarten zu ermöglichen. Auch hier gilt: Die (subjektive und objektive) Entdeckungswahrscheinlichkeit bei Verstößen gegen die Gurt- und Helmpflicht muss gesteigert werden, um die Anschnall- und Helmtragequoten zu erhöhen. Dass noch immer Handlungsbedarf besteht, zeigen die Anschnallquoten: 2014 gurteten sich auf den Vordersitzen zwar 95 % der Pkw-Insassen an, auf den Rücksitzen jedoch nur 77 %. Mit anderen Worten: Jeder Vierte ist am Rücksitz nicht angegurtet. Der europäische Vergleich (siehe Abbildung) zeigt, dass eine Steigerung möglich ist: Österreich liegt eher im hinteren Bereich, auf den Rücksitzen liegen die Besten (Deutschland und Schweden) sogar rund 20 Prozentpunkte vorn.



Schnee auf Fahrzeugdächern

Eisplatten und feste Schneegebilde, die von Fahrzeugdächern herabfallen, stellen eine Gefahr im Straßenverkehr dar. Das KfV fordert daher, endlich eine klare Verpflichtung des Lenkers zu schaffen, Fahrzeug und Anhänger von Schnee und Eis zu befreien. Nur so bekommt die Exekutive eine einfach und rasch zu vollziehende Handhabe gegen diese Art von gefährlichen Lkw.

Ladungssicherung

Derzeit ist die Kontrolle von Ladungssicherungsmängeln durch die Exekutive schwierig, weil vor Ort die Mängel oft schwer beschreibbar sind. Standardisierte Listen würden hier den Organen, die nicht immer über das Wissen eines technischen Sachverständigen für die Ladungssicherung verfügen, helfen. Nach § 101 Abs. 1 lit e KFG besteht die Möglichkeit für den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, einen solchen Mängelkatalog für die Ladungssicherung durch Verordnung festzusetzen. Für diesen Katalog liegen bereits Vorschläge vor, die aber bisher – obwohl die Arbeiten bereits sehr weit gediehen sind – nicht umgesetzt wurden. Auch im Verkehrssicherheitsprogramm 2011-2020 ist die Erlassung einer entsprechenden Verordnung als Maßnahme vorgesehen. Wir fordern daher im Sinne der Rechtssicherheit die Erlassung einer entsprechenden Verordnung, in der festgelegt wird, in welchen Fällen eine Ladung mangelhaft gesichert ist.

Mit freundlichen Grüßen
Kuratorium für Verkehrssicherheit

Dir. Dr. Othmar Thann
(Hauptgeschäftsführer)

Dr. Armin Kaltenecker
(Bereichsleiter Recht & Normen)