

Bericht

des Verkehrsausschusses

über den Antrag 161/A der Abgeordneten Christian Hafenecker, MA, Alois Stöger, diplômé, Kolleginnen und Kollegen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird (38. KFG-Novelle)

Die Abgeordneten Christian **Hafenecker**, MA, Alois **Stöger**, diplômé, Kolleginnen und Kollegen haben den gegenständlichen Initiativantrag am 11. Dezember 2019 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„Zu Z 1 (§ 20 Abs. 1 Z 4 lit. d):

Kommando- und Mannschaftsfahrzeuge der Feuerwehr benötigen, sofern es sich nicht ohnedies um Feuerwehrfahrzeuge im Sinne von § 2 Abs. 1 Z. 28 handelt, für die Blaulichtführung eine Bewilligung des Landeshauptmannes gemäß § 20 Abs. 5 lit. a KFG. Das bedeutet aber bürokratischen Aufwand, da für jedes einzelne Fahrzeug ein (meist befristeter) gesonderter Blaulicht-Bescheid erstellt werden muss. Es soll daher die ex-lege Berechtigung zum Führen von Blaulicht auf Kommandofahrzeugen der Feuerwehren ermöglicht werden. Die Bestimmung des § 20 Abs. 1 Z 4 lit. d wird daher entsprechend ergänzt und neben den ‚Feuerwehrfahrzeugen‘ (das sind gemäß § 2 Z 28 KFG Kraftfahrzeuge oder Anhänger, die nach ihrer Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Verwendung für Feuerwehren bestimmt sind) werden auch die Kommando- und Mannschaftsfahrzeuge der Feuerwehren genannt.

Zu Z 2 (§ 47 Abs. 4d):

Bei Einsätzen der Feuerwehr zur Menschenrettung nach Verkehrsunfällen und zur Fahrzeugbergung ist es von Vorteil, wenn Daten über das konkrete Fahrzeug vorhanden sind. Dadurch kann der Einsatz vereinfacht und beschleunigt und eine allfällige Gefährdung der Einsatzkräfte hintangehalten werden, da die Einsatzkräfte der Feuerwehr bereits vor dem konkreten Angriff eine Beurteilung der Lage vornehmen können. Durch den vermehrten Einsatz von alternativen Antrieben (z.B. Lithium-Batterien, Wasserstoff, Erdgas flüssig oder komprimiert) im Straßenverkehr und der Tatsache, dass moderne Fahrzeugtechnik immer komplexer wird, müssen Feuerwehren bei technischen und bei Brandeinsätzen vermehrt auf Datenbanklösungen mit Rettungs- und Deaktivierungsinformationen zurückgreifen. Die Identifizierung der verunfallten Fahrzeuge vor Ort mit Marke, Type, Baujahr, Motorisierung, etc. ist schwierig und fehleranfällig. Mit Hilfe des Kfz-Kennzeichens können die Identifizierungsparameter der Fahrzeuge abgefragt und so der richtige Datensatz in kürzester Zeit zur Verfügung stehen, um einen optimalen Einsatz der Feuerwehren zu gewährleisten; auch im Hinblick auf die eigene Sicherheit der Feuerwehr-Einsatzkräfte. Andere Länder wie z.B. Niederlande, Schweden, Norwegen, Dänemark, England und Schweiz haben diese Möglichkeiten der Fahrzeug-Identifizierung über das Kfz-Kennzeichen ihren Einsatzkräften bereits zur Verfügung gestellt. Die Abfrage der technischen Daten muss direkt durch die Feuerwehr vor Ort über einen Web-Service möglich sein. Technisch wird die Abfrage über den Serviceanbieter der Datenbanklösung für Feuerwehren abgewickelt, d.h. die Feuerwehr gibt vor Ort das KFZ Kennzeichen in eine Abfragemaske ein, dieses wird per mobilen Internetanschluss an den Datenbankbetreiber übermittelt und dort fragt die Datenbank beim Zulassungsregister die technisch notwendigen Daten ab und ermittelt daraus den richtigen Datensatz in der Datenbank, der dann bei der Feuerwehr angezeigt wird. Es werden keinerlei personenbezogene Daten benötigt, nur technische Daten vom Fahrzeug, wie z.B. Marke, Type, Baujahr, Motorisierung, Antrieb, Zugriffspunkte ...

Zu Z 3 (§ 135 Abs. 38):

Hier wird das Inkrafttreten geregelt. Da einige edv-programmtechnische Änderungen durchzuführen sind, kann die Änderung des § 47 erst mit 1. April 2020 in Kraft treten.“

Der Verkehrsausschuss hat den gegenständlichen Initiativantrag in seiner Sitzung am 3. März 2020 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter Abgeordneten Christian **Hafenecker**, MA die Abgeordneten Hermann **Weratschnig**, MBA MSc, Lukas **Brandweiner**, Klaus **Köch**l und Dr. Johannes **Margreiter**.

Im Zuge der Debatte haben die Abgeordneten Lukas **Brandweiner**, Christian **Hafenecker**, MA und Hermann **Weratschnig**, MBA MSc einen Abänderungsantrag eingebracht, der wie folgt begründet war:

„Zu Z 1:

Um das Anliegen eines möglichst einfachen Rahmens für das Führen von Blaulicht auch auf Kommando- und Mannschaftsfahrzeugen der Feuerwehren konsensorientiert umzusetzen, soll dieses Anliegen einer möglichst raschen Begutachtung zugeführt werden.

Zu Z 2:

Redaktionelle Anpassung.

Zu Z 3:

Die Änderung des § 47 Abs. 4d betreffend eine Abfragemöglichkeit der technischen Daten für Feuerwehren aus der Zulassungsevidenz soll lt. Antrag am 1. April 2020 in Kraft treten. Dieser Termin wäre aber zu knapp, da einige programmtechnische Änderungen für eine solche Abfragemöglichkeit erforderlich sind, die entsprechende Vorlaufzeit erfordern.

Daher soll dieses Inkrafttretensdatum auf 1. Oktober 2020 verschoben werden.“

Bei der Abstimmung wurde der Gesetzentwurf unter Berücksichtigung des oben erwähnten Abänderungsantrages der Abgeordneten Lukas Brandweiner, Christian Hafenecker, MA und Hermann Weratschnig, MBA MSc mit Stimmenmehrheit (**dafür:** V, F, G, N, **dagegen:** S) beschlossen.

Im Zuge der Debatte haben die Abgeordneten Lukas **Brandweiner**, Christian **Hafenecker**, MA, Hermann **Weratschnig**, MBA MSc und Dr. Johannes **Margreiter** einen selbständigen Entschließungsantrag gem. § 27 Abs. 3 GOG-NR betreffend Erweiterung der ex lege Berechtigung zum Führen von Blaulicht auch auf Kommando- und Mannschaftsfahrzeugen der Feuerwehren eingebracht, der einstimmig beschlossen wurde.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle

1. dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen;
2. die **angeschlossene Entschließung** annehmen.

Wien, 2020 03 03

Christian Hafenecker, MA

Berichterstatter

Alois Stöger, diplômé

Obmann

