

1020 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXIV. GP

Bericht des Verkehrsausschusses

über den Antrag 1321/A der Abgeordneten Anton Heinzl, Dr. Ferdinand Maier, Kolleginnen und Kollegen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960), das Führerscheingesetz und das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert werden

Die Abgeordneten Anton Heinzl, Dr. Ferdinand Maier, Kolleginnen und Kollegen haben den gegenständlichen Initiativantrag am 21. Oktober 2010 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„Zu Artikel 1:

Zu Z 1 und 2 (§ 23 Abs. 3a und § 24 Abs. 1 lit. d):

Durch die starke Verkehrsdichte, insbesondere in Ballungsräumen und insbesondere durch den Mangel an Abstellplätzen sollten Taxis im „5 Meter Kreuzungsbereich“ – außer im Bereich von Schutzwegen und Radfahrerüberfahren – ebenfalls kurz anhalten dürfen, um Fahrgäste aus- bzw. einsteigen lassen zu können, sofern keine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer entsteht.

Zu Z 3 (§ 38 Abs. 8):

Im städtischen Bereich werden zur Bevorzugung öffentlicher Verkehrsmittel oftmals sogenannte Spurensignale verwendet. Nachdem Taxifahrzeuge Busspuren benutzen dürfen, wäre es daher auch notwendig, dass diese Fahrzeuge ebenfalls den Spurensignalen unterworfen werden können, unabhängig von den für den Individualverkehr vorgesehenen Verkehrslichtsignalanlagen.

Zu Z 4, 5 und 6 (§ 42 Abs. 3, § 42 Abs. 3a, § 45 Abs. 2a):

Die Genießbarkeit von Lebensmittel wird durch Verfaulen, Frieren oder Austrocknen beeinträchtigt. Regelungszweck dieser Bestimmung ist, dass unter Berücksichtigung der Gesamtkette „Produktion“, „Veredelung“, „Verteilung“, „Verzehr“, Lebensmittel angeboten werden können, deren Genießbarkeit sonst nicht mehr gegeben ist. Lebensmittel, die in Form von Konservendosen oder einer nach einer zugelassenen Konservierungsmethode in verschiedenen Verpackungsformen (z. B. Glas, Kunststoff, Karton etc.) angeboten werden und deren Haltbarkeit mehr als ein Monat beträgt, fallen nicht unter diese Regelung.

Um die Kontrolle auf der Straße zu erleichtern, soll die nachfolgende Aufzählung die Beurteilung im Einzelfall erleichtern. Die unten angeführte Liste präzisiert die in Abs. 3a genannten Produkte und Produktgruppen. Bei Unklarheiten muss im Einzelfall beurteilt werden, ob das transportierte Gut dem Sinn des Gesetzes entspricht.

Folgende Produkte sind unter Abs. 3a zu verstehen:

„frisches Obst und Gemüse“

Zitrusfrüchte, Bananen, Melonen, Kiwi, Südfrüchte, Äpfel, Birnen, Kirschen und anderes Steinobst, Weintrauben, Beerenfrüchte (Erdbeeren, Heidelbeeren etc.), Nüsse, Erdäpfel, Karotten, Rettich und Radieschen, Suppengemüse, Pilze, Zwiebel, Knoblauch, Wurzel- und Knollengemüse, Lauch, Gewürzkrauter, Salat, Tomaten, Gurken, Paprika, Grüngemüse (z. B. Spinat, Mangold, etc.), verpackte Salate, marinierte Salate, Salatdressing und andere Marinaden, essfertige Obstsalate, Marinaden und Aspik, Most, Sturm, frisch gepresste Säfte, frische Pommes Frites (nicht tief gekühlt), Ananas, Mango, Litschi, Maroni

(=Kastanien), feuchtes Getreide und feuchter Mais (unmittelbar nach der Ernte), Trester (Trebern), frische Bäckerhefe.

„frische Milch und frische Milcherzeugnisse“

Rohmilch, Vorzugsmilch, Vollmilch, fettarme Milch, entrahmte Milch, Weichkäse, Schnittkäse, Hartkäse, Frisch- und Streichkäse, Edelschimmelkäse, Schaf- und Ziegenkäse, Camembert, Brie, Milchlischerzeugnisse, Joghurt und Produkte aus Joghurt, Rahm, Schlagobers, Sauermilcherzeugnisse und Buttermilcherzeugnisse, Kefirerzeugnisse, Molkenmischerzeugnisse.

„frischer Fisch und frische Fischerzeugnisse“

frische Fische: nicht in tiefgefrorenem Zustand; lebende Fische, frische Fischerzeugnisse: ganz oder bearbeitete (ausgenommen, zerteilt, filetiert oder zerkleinert) Fischerzeugnisse, die lediglich gekühlt sind; frische Meeresfrüchte, Krustentiere, Fischsalate und ähnliche Zubereitungen.

„frisches Fleisch und frische Fleischerzeugnisse“

frisches Fleisch: nicht in tiefgefrorenem Zustand; Brät- und Brühwürste, Frischwurst (Extrawurst, Koch- und Pökelwaren, etc.), Pasteten in verschiedenen Zubereitungen; nicht unter frisch fallende Fleischerzeugnisse: länger gereifte Rohwürste (z. B. Salami), länger gereifte Rohware (z. B. Rohschinken).

Zu Z 7 (§ 100 Abs. 3 und 3a):

Durch die Änderung des Abs. 3 wird klargestellt, dass die Wertgrenze für eine allfällige Beschlagnahme dieselbe ist wie für eine vorläufige Sicherheit. Abs. 3a wird durch die Neufassung an § 134 Abs. 4a KFG angeglichen, der durch die 26. KFG-Novelle, BGBl. I Nr. 117/2005, eingefügt wurde und sich seitdem sehr gut bewährt hat.

Zu Artikel 2:

Zu Z 1 (§ 7 Abs. 3):

In Z 3 wird ergänzt, dass Überschreitungen der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet um mehr als 90 km/h oder außerhalb des Ortsgebiets um mehr als 100 km/h, jedenfalls unter besonders gefährlichen Verhältnissen begangen werden.

In der Z 4 kann die Wortfolge „oder eine Geschwindigkeit von 180 km/h überschritten“ entfallen, da diese Regelung auf die seinerzeitige Versuchsstrecke mit 160 km/h abgestellt war und nunmehr obsolet ist.

Zu Z 2 (§ 26 Abs. 1):

Da bei Verwirklichung des Tatbestandes des § 7 Abs. 3 Z 3 nunmehr die Entzugsdauer sechs Monate zu betragen hat, muss das in Abs. 1 Z 1 redaktionell berücksichtigt werden. Der Fall des § 7 Abs. 3 Z 3 wird daher aus der Z 1 (wo nach wie vor ein dreimonatiger Entzug vorgesehen ist) herausgenommen und als neuer 3. Satz eingefügt.

Zu Z 3 (§ 26 Abs. 2a):

Hier wird für den Tatbestand des § 7 Abs. 3 Z 3 (besonders gefährliche Verhältnisse oder unter besonderer Rücksichtslosigkeit) eine Sonderregelung für die Entziehung geschaffen. Die Mindestentzugsdauer hat sechs Monate zu betragen.

Zu Z 4 (§ 26 Abs. 3):

Für höhere Geschwindigkeitsübertretungen werden längere Entzugszeiten festgelegt. Das erfolgt gestaffelt in 20 km/h Schritten, wobei je Schritt eine entsprechend längere Entzugsdauer festgelegt wird.

Für eine Geschwindigkeitsübertretung im Ortsgebiet um mehr als 60 km/h oder außerhalb des Ortsgebiets um mehr als 70 km/h wird die Entzugsdauer mit sechs Wochen festgelegt.

Für eine Geschwindigkeitsübertretung im Ortsgebiet um mehr als 80 km/h oder außerhalb des Ortsgebiets um mehr als 90 km/h wird die Entzugsdauer mit drei Monaten festgelegt.

Bei wiederholter Begehung einer Geschwindigkeitsübertretung um mehr als 40 aber nicht mehr als 60 km/h im Ortsgebiet oder um mehr als 50 aber nicht mehr als 70 km/h außerhalb des Ortsgebiets bleibt die Entzugsdauer unverändert bei sechs Wochen. Bei wiederholter Begehung von höherer Geschwindigkeitsübertretung bzw. wenn nach einer Geschwindigkeitsübertretung im Ortsgebiet um mehr als 60 km/h oder außerhalb des Ortsgebiets um mehr als 70 km/h neuerlich eine Geschwindigkeitsübertretung um mehr als 40 km/h im Ortsgebiet oder um mehr als 50 km/h außerhalb des Ortsgebiets begangen wird, wird die Entzugsdauer mit mindestens sechs Monaten festgelegt.

Weiters erfolgt die Klarstellung, dass eine nach 2 Jahren seit der letzten Übertretung begangene Übertretung wieder als erstmalig zu behandeln ist.

Zu Z 5 (§ 30a Abs. 2 Z 11):

Die Z 11 betreffend Eisenbahnkreuzungen wurde um ein wesentliches und gefährliches Delikt erweitert, nämlich das Überqueren von Eisenbahnübergängen bei sich schließenden oder (über einen Teil der Fahrbahn) geschlossenen Schranken.

Zu Z 6 (§ 30a Abs. 4 zweiter Satz):

Grundsätzlich gilt im Vormerksystem ein zweijähriger Beobachtungszeitraum. Wenn jedoch ein zweites Delikt begangen wird, soll der Beobachtungszeitraum auf drei Jahre verlängert werden.

Zu Z 7 (§ 41 Abs. 10):

Diese Regelung enthält die Übergangsbestimmung im Zusammenhang mit der Verlängerung des Beobachtungszeitraumes bei Begehung eines zweiten Vormerkdeliktes. Es wird klargestellt, dass die Verlängerung des Beobachtungszeitraumes erst bei Delikten wirkt, die ab dem 1. März 2011 begangen werden. Weiters wird klargestellt, dass durch die ab 1. März 2011 mögliche Verlängerung des Beobachtungszeitraumes Delikte, die nach der bisherigen Rechtslage zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung nicht mehr zu berücksichtigen waren, nicht „wieder aufleben“, sondern weiterhin unberücksichtigt bleiben.

Zu Z 8 (§ 43 Abs. 19):

Die Neuregelungen betreffend die Anhebung der Lenkberechtigungsentzugszeiten treten am 1. Jänner 2011 in Kraft. Die Neuregelungen betreffend das Vormerksystem treten mit 1. März 2011 in Kraft, da noch Anpassungen im Führerscheinregister vorzunehmen sind und die Behörden sich auf die Neuerungen einstellen müssen.

Zu Artikel 3:

Zu Z 1 (§ 47 Abs. 4):

Es wird eine Grundlage geschaffen, wonach Anfragen ausländischer Behörden nach den Halterdaten automationsunterstützt direkt über das KZR abgewickelt werden können.

Dadurch wird zugleich auch eine Grundlage für Eucaris – Abfragen ausländischer Stellen geschaffen. Der geplante Beitritt zum EUCARIS – Vertrag hat dann keine gesetzesändernde Wirkung.

Die Auskunftserteilung wird aber auf Gegenseitigkeit eingeschränkt. Nur Staaten, die auch den österreichischen Behörden solche Abfragen/Zugriffe ermöglichen, erhalten Auskünfte.

Weiters muss es für die Auskunftserteilung eine gemeinschaftsrechtliche oder andere zwischenstaatliche Vereinbarungen geben.

Zu Z 2 (§ 120 Abs. 5):

In der 13. FSG-Novelle ist vorgesehen, dass Rettungs- und Krankentransportfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse bis 5 500 kg außer mit einer Lenkberechtigung der Klasse C1 überdies mit einer Lenkberechtigung für die Klasse B gelenkt werden dürfen, wenn der Lenker im Besitz einer speziellen Bestätigung der Rettungsorganisation ist, dass er zum Lenken dieser Fahrzeuge besonders geeignet ist. Vor Ausstellung einer solchen Bestätigung sind eine interne theoretische und praktische Ausbildung und eine interne theoretische und praktische Fahrprüfung zu absolvieren.

Durch die Änderung des § 120 Abs. 5 erhalten die Rettungsorganisationen die Möglichkeit solche Kandidaten auch auf Straßen mit öffentlichem Verkehr auszubilden. Diese Ausbildungsbefugnis der Rettungsorganisationen ist aber auf Rettungs- und Krankentransportfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse bis 5 500 kg eingeschränkt.

Zu Z 3 (§ 134 Abs. 22):

Die Änderung des § 120 Abs. 5 soll zugleich mit der 13. FSG-Novelle in Kraft treten.“

Der Verkehrsausschuss hat den gegenständlichen Initiativantrag in seiner Sitzung am 24. November 2010 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter Abgeordneten Johann **Singer** die Abgeordneten Wilhelm **Haberzettl**, Johann **Rädler**, Christoph **Hagen**, Dr. Gabriela **Moser**, Dr. Walter **Rosenkranz**, Hermann **Lipitsch**, Stefan **Markowitz**, Mag. Karin **Hakl**, Ing. Hermann **Schultes**, Dipl.-Ing. Gerhard **Deimek**, Mag. Rosa **Lohfeyer**, Mag. Christiane **Brunner**, Gabriele **Binder-Maier** und Harald **Vilimsky** sowie die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie Doris **Bures**.

Im Zuge der Debatte haben die Abgeordneten Anton **Heinzl**, Dr. Ferdinand **Maier**, Kolleginnen und Kollegen einen Abänderungsantrag eingebracht, der wie folgt begründet war:

„Zu Z 1 (§ 100 Abs. 3):

Durch die Änderung des Abs. 3 wird klargestellt, dass die Wertgrenze für eine allfällige Beschlagnahme dieselbe ist wie für eine vorläufige Sicherheit. Abs. 3a hingegen soll – im Unterschied zum Eingangs erwähnten Initiativantrag - unverändert bleiben.

Zu Z 2 (§ 100 Abs. 3b):

Der neue Abs. 3b entspricht inhaltlich § 134 Abs. 4a und 4b KFG, die durch die 26. KFG-Novelle, BGBl. I Nr. 117/2005, eingefügt wurden und sich seitdem sehr gut bewährt haben.

Zu Z 3 (Artikel 2 und 3):

Der bisherige Artikel 2 betreffend Änderungen des FSG kann entfallen, da diese Punkte mit Abänderungsantrag zur Regierungsvorlage der 13. FSG-Novelle, 900 d.B., in diese integriert werden. Dadurch wird der bisherige Artikel 3 betreffend Änderungen des KFG zu Artikel 2.“

Bei der Abstimmung wurde der Gesetzentwurf unter Berücksichtigung des oben erwähnten Abänderungsantrages der Abgeordneten Anton Heinzl, Dr. Ferdinand Maier, Kolleginnen und Kollegen einstimmig angenommen.

Ferner beschloss der Verkehrsausschuss einstimmig folgende Feststellungen:

„Der Verkehrsausschuss geht davon aus, dass die in § 120 Abs. 5 KFG genannten Organisationen (Feuerwehren und Rettungsorganisationen) und Unternehmungen diese praktischen Schulfahrten im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften auch auf Straßen mit öffentlichem Verkehr durchführen dürfen.“

Als Berichterstatter für das Plenum wurde Abgeordneter Johann **Singer** gewählt.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2010 11 24

Johann Singer

Berichterstatter

Anton Heinzl

Obmann