

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Abteilung Verkehrsrecht
Postanschrift 3109 St. Pölten, Landhausplatz 1



Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 3109

An den
Präsidenten des Landtages
von Niederösterreich

Landtag von Niederösterreich
Landtagsdirektion
Eing.: 02.04.2020
zu Ltg.-915-1/A-2/24-2019
- Ausschuss

RU6-A-42/086-2019
Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

Beilagen

Bürgerservice-Telefon 02742-9005-9005

In Verwaltungsfragen für Sie da. Natürlich auch außerhalb
der Amtsstunden: Mo-Fr 07:00-19:00, Sa 07:00-14:00 Uhr

Bezug

BearbeiterIn

(0 27 42) 9005

Durchwahl

Datum

Dr. Heinz Bachbauer

12900

24. März 2020

Betrifft

Entschließung des NÖ Landtages betreffend Erhöhung der Verkehrssicherheit, Ltg.-915/A-2/24-2019

Sehr geehrter Herr Präsident!

Im Sinne der Resolution des Landtages von Niederösterreich vom 12. Dezember 2019 betreffend Erhöhung der Verkehrssicherheit, Ltg.-915/A-2/24-2019, hat sich die NÖ Landesregierung an die Bundesregierung zu Händen des Herrn Bundeskanzlers sowie an die Frau Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie gewandt.

Das Bundeskanzleramt – Rechtsdienst verweist in seinem Schreiben vom 19. Februar 2020, GZ. 2020-0.097.199, darauf, dass die vorliegende Angelegenheit dem Ministerrat in seiner Sitzung am 19. Februar 2020 zur Kenntnis gebracht und dem zuständigen Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) zur weiteren Veranlassung übermittelt wurde.

Der Stellungnahme des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 17. Februar 2020, GZ. 2020-0.055.536, ist Folgendes zu entnehmen:

„Das Bundesministerium für Klimaschutz beehrt sich Folgendes mitzuteilen:

Die in Österreich auf Basis der polizeilichen Ersteinschätzung beim Eintreffen am Unfallort festgestellten vermutlichen Hauptunfallursachen verweisen auf eine vorherrschende, aus Ablenkung und Unaufmerksamkeit resultierende, Verkehrssicherheitsproblematik im heimischen Straßenverkehr (vgl. BMI 2020).

Die Ursachen für Ablenkung und Unaufmerksamkeit sind vielschichtig. Das Mobiltelefon nimmt dabei einen wesentlichen Stellenwert ein, denn neben dem widerrechtlichen Telefonieren ohne Freisprecheinrichtung stellt, wie auch in Ihrem Schreiben betont, vor allem auch das Verfassen und Lesen von Textnachrichten während der Fahrt einen besonderen Gefahrenherd für die Sicherheit im Straßenverkehr dar (vgl. KFV 2019).

Das derzeitige Österreichische Verkehrssicherheitsprogramm 2011 – 2020 adressiert in seinem Handlungsfeld 3 konkret das Themenfeld „Mobiltelefon“ und fokussiert dabei auf den Aspekt der Beweissicherung und Kontrolle (vgl. BMVIT 2016, 64f).

In den letzten Jahren gab es grundsätzlich eine positive Entwicklung in Richtung der Verbesserung der Verkehrssicherheit: Mit der 32. Kraftfahrzeuggesetz (KFG)-Novelle wurde ausdrücklich klargestellt, dass während des Fahrens neben dem Telefonieren ohne Benutzung einer Freisprecheinrichtung auch jegliche andere Handhabung des Mobiltelefons verboten ist. Ausgenommen wurde nur das Verwenden des Navigationssystems des Mobiltelefons, wenn dieses im Fahrzeug befestigt ist.

Mit der 34. KFG-Novelle sowie der 28. Straßenverkehrsordnungs (StVO)-Novelle im Jahr 2017 wurde zur leichteren Verfolgung von Verstößen gegen das Handyverbot die entsprechende Strafbestimmung erweitert. Es sollte Strafbarkeit auch dann gegeben sein, wenn der Verstoß auf einem Beweisfoto wegen einer anderen Übertretung, wie z.B. Radarfoto wegen Geschwindigkeitsüberschreitung oder Foto einer Rotlichtkamera, einwandfrei erkennbar ist. Die Verwertung von Bildmaterial, das mit Verkehrsüberwachungsgeräten

(Section Control, Radar, Abstandsmessung, Rotlichtüberwachung) ermittelt wurde, zwecks Verfolgung einer Übertretung des Verbots des Telefonierens am Steuer ohne Freisprecheinrichtung, wurde erlaubt.

Das neu eingeführte niederländische System, bei welchem zwei Spezialkameras das Bild aufnehmen und im Hintergrund ein Algorithmus mit künstlicher Intelligenz die Bilder vorsortiert, ist im Vergleich zu dem österreichischen System moderner. Jedoch müsste in dieser Hinsicht geklärt werden, ob das niederländische System tatsächlich effektiver ist als das bereits vorherrschende System in Österreich. Vor allem, da durch die Novelle im Jahr 2017 die Verwertung von Bildmaterial erlaubt wurde und dadurch eine bessere Verfolgung von Verstößen ermöglicht wurde. In wie fern der Einsatz – in Anlehnung an das niederländische System – zweckdienlich ist, müsste erst geklärt werden, da die erzeugten Bilder zwar von einem Algorithmus vorsortiert werden, jedoch in einem zweiten Schritt ein Beamter die übrigen Bilder sichten müsste, ob tatsächlich ein Verstoß gegen das „Handyverbot“ vorliegt. Dies ist natürlich wiederum mit einem höheren Verwaltungsaufwand verbunden.

Unter der Federführung des Bundesministeriums für Klimaschutz wird derzeit die Verkehrssicherheitsstrategie des Bundes für den Zeitraum 2021 – 2030 erarbeitet. Der dazu unter Einbindung eines breitgefächerten Expertinnen- und Expertengremiums der österreichischen Verkehrssicherheitsarbeit und auf Basis einer umfangreichen Grundlagenanalyse bereits entwickelte, in einem nächsten Schritt der politischen Abstimmung zu unterziehende Entwurf adressiert in einem eigenen Handlungsfeld „Verkehrstüchtig und mit ganzer Aufmerksamkeit auf der Straße“ wiederum dezidiert die von Ihnen thematisierte, im österreichischen Unfallgeschehen vorrangige, Problematik. Das Ziel soll darin liegen, Ablenkung und Unachtsamkeit als prioritäres Sicherheitsthema in der gesamten Verkehrssicherheitsarbeit zu etablieren.

Um bestmögliche Flexibilität im Handeln zu ermöglichen, soll die beschriebene neue Verkehrssicherheitsstrategie des Bundes über ihre Laufzeit hinweg von zeit- und themenspezifischen Aktionsplänen begleitet sein. Dazu sollen auf Basis von wissenschaftlichen Erkenntnissen, fortlaufenden Beobachtungen zu Unfall- und Mobilitätsentwicklungen sowie unter Bedachtnahme auf internationale best-practice Ansätze Maßnahmen zur Eindämmung von – etwa aus Ablenkung und Unaufmerksamkeit resultierenden – Gefahrenherden im österreichischen Straßenverkehr definiert und umgesetzt werden. Regelmäßiges Moni-

toring mithilfe von Indikatoren unterstützt dabei die laufende Wirkungsbeobachtung. Als Orientierung dazu dienen auf Ebene der Europäischen Kommission entwickelte Leistungsindikatoren, die ebenso die Ablenkungsproblematik adressieren und dabei konkret die Problematik rund um die Nutzung von Mobiltelefonen ohne Freisprecheinrichtung hervorheben (vgl. EK 2019, 16).

In Bezug auf die Höhe der Geldstrafe von 50 Euro ist festzuhalten, dass eine Änderung der Strafhöhe nur durch einen Gesetzesbeschluss des Parlaments möglich ist. In weiterer Folge muss auch bedacht werden, dass eine signifikante Erhöhung der Strafe (über 90€) bedeuten würde, dass die Verwaltungsübertretung nicht mehr durch eine einfache Organstrafverfügung, bei welcher keine persönlichen Daten des Lenkers aufgenommen werden müssen, geahndet werden könnte. Es hätte dann eine Anzeige an die zuständige Behörde zu ergehen und diese müsste dann einen Strafbescheid erlassen. Der Verwaltungsaufwand würde sich somit deutlich erhöhen.

Quellenverweise:

BMI 2020:

https://www.bmi.gv.at/202/Verkehrsangelegenheiten/unfallstatistik_vorjahr.aspx

BMVIT 2016:

https://www.bmvit.gv.at/themen/strasse/verkehrssicherheit/publikationen/programme_berichte/vsp2020.html

EK 2019:

https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/2019-06-19-vision-zero_en
<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/swd20190283-roadsafety-vision-zero.pdf>

KFV 2019:

<https://www.kfv.at/20-jahre-handyverbot-ablenkung-nach-wie-vor-haeufigste-unfallursache/>

Die NÖ Landesregierung beehrt sich, dies zu berichten.

NÖ Landesregierung

Franz S c h n a b l

Landeshauptfrau-Stellvertreter