

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Vilimsky, Themessl, Klement
und weiterer Abgeordneter

betreffend Liberalisierung der notwendigen Voraussetzungen zum Betrieb von Fahr-
schulen und Neuausrichtung des Berufes „Fahrlehrer“

Seit dem Jahre 2000 gab es zwölf Änderungen des Führerscheingesetzes und vier-
zehn Modifizierungen des Kraftfahrzeuggesetzes. In diesen Jahren wurde nichts ge-
gen das „Quasi-Monopol“ der Fahrschulen unternommen. Zur Zeit gibt es in Öster-
reich knapp über 400 Fahrschulen. Die Errichtung und Betreuung einer Fahrschule
hat schon die grotesken Züge des Gebietsschutzes eines Notariates. Die Vorausset-
zungen zum Betrieb einer Fahrschule in Österreich sind in § 109 Absatz 1 Kraftfahr-
gesetz geregelt:

- (1) Eine Fahrschulbewilligung (§ 108 Abs. 3) darf nur natürlichen Personen und nur Personen erteilt werden, die*
- a) österreichische Staatsbürger sind und das 27. Lebensjahr vollendet haben, wobei Angehörige einer Vertragspartei des Europäischen Wirtschaftsraumes österreichischen Staatsbürgern gleichgestellt sind,*
 - b) vertrauenswürdig sind,*
 - c) die Leistungsfähigkeit der Fahrschule gewährleisten können,*
 - d) auch im Hinblick auf die Lage ihres Hauptwohnsitzes die unmittelbare persönliche Leitung der Fahrschule erwarten lassen,*
 - e) das Diplom der Fakultät für Maschinenbau oder für Elektrotechnik einer österreichischen Technischen Universität oder das Diplom einer Fachhochschule für Maschinenbau oder für Elektrotechnik besitzen oder die Reifepflicht an einer österreichischen Höheren technischen Lehranstalt maschinen- oder elektrotechnischer Richtung erfolgreich bestanden haben,*
 - f) eine Fahrschullehrerberechtigung (§ 116) für die in Betracht kommenden Klassen oder Unterklassen von Kraftfahrzeugen besitzen,*
 - g) seit mindestens drei Jahren eine Lenkberechtigung für die Klassen oder Unterklassen von Kraftfahrzeugen besitzen für die Lenker ausgebildet werden sollen und glaubhaft machen, dass sie mindestens ein Jahr lang Fahrzeuge dieser Klassen tatsächlich gelenkt haben und je ein Lehrplanseminar pro Klasse bei den zur Ausbildung von Fahrschullehrern ermächtigten Einrichtungen absolviert haben. Dieses Lehrplanseminar ist nicht erforderlich für die Klasse F und*

bei Personen, die bereits über eine Fahrpraxis von mindestens drei Jahren mit den jeweils in Frage kommenden Fahrzeugen verfügen. Sie dürfen nicht wegen schwerer Verstöße gegen kraftfahrrechtliche oder straßenpolizeiliche Vorschriften bestraft worden sein. Bei Bewerbern um eine Fahrschulbewilligung für die Klasse D ist jedoch nur eine Lenkpraxis mit Fahrzeugen der Klasse C, sofern sie nicht auch in eine andere Klasse oder Unterklasse fallen, erforderlich,

h) glaubhaft machen, daß sie innerhalb der letzten zehn Jahre mindestens fünf Jahre, für Besitzer eines in der lit. e angeführten Diplome drei Jahre lang als Fahrschullehrer die für das Ausbilden von Lenkern erforderlichen Erfahrungen auf dem Gebiete des Kraftfahrwesens erworben haben, und die

i) (Anm.: aufgehoben durch BGBl. I Nr. 117/2005)

j) noch keine Fahrschulbewilligung besitzen; dies gilt nicht für die Ausdehnung auf weitere Klassen oder Unterklassen am genehmigten Standort.

Einige der hier genannten Bedingungen sind nicht mehr dem heutigen Stand entsprechend, geschweige denn, waren und sind sie als Voraussetzung nachvollziehbar. Dafür gibt es nach wie vor die Erbbacht in § 108 Absatz 3 Kraftfahrgesetz.

Aber nicht nur die Gründung und der Betrieb einer Fahrschule in Österreich sind fragwürdig, auch der Erwerb eines Führerscheins an sich birgt Fallen.

Die Arbeiterkammer hat in einer Pressekonferenz dargelegt: „Im Durchschnitt kostet die B-Führerscheinausbildung 1.545 Euro, hinzukommen noch die Kosten für Lernunterlagen, Erste-Hilfe-Kurs, Arzt und Behördengebühren von rund 250 Euro. Das zeigt eine aktuelle österreichweite AK-Erhebung (außer Oberösterreich) über die B-Führerscheinkosten bei über 300 Fahrschulen. ‚Bei einem durchschnittlichen Netto-Monatseinkommen von 1.200 Euro müssen schon fast eineinhalb Monatsgehälter gezahlt werden‘, rechnet AK Wirtschaftsbereichsleiterin Maria Kubitschek vor. Und: Es kann noch teurer werden! Seit Anfang des Jahres 2006 ist durch eine Gesetzesänderung unklar, wie viele Fahrstunden der Fahrschüler braucht, um ‚prüfungstauglich‘ zu sein. Die Preisphantasien der Fahrschulen sind unbegrenzt.

Rechtlich besonders bedenklich: In einzelnen Regionen Kärntens, Niederösterreichs und Vorarlbergs verlangen Fahrschulen gleiche Preise. In Niederösterreich und der Steiermark halten sich auffallend viele Fahrschulen nicht an die gesetzlich vorgeschriebenen Leistungen. ‚Bundeswettbewerbsbehörde und Bezirks-Aufsichtsbehörden müssen die Fahrschulen unter die Lupe nehmen‘, verlangt Kubitschek.

„Für Fahrschüler und Eltern ist es unmöglich, sich einen Überblick über die tatsächlichen Kosten zu verschaffen“, kritisiert Kubitschek.

Die AK will Sicherheit durch gute Ausbildung, die sich Eltern und Jugendliche auch leisten können, mehr Preistransparenz und die zuständigen Aufsichtsbehörden müssen ihren Kontrollpflichten endlich nachkommen. Zusätzlich: Wiedereinführung einer fixen Fahrstundenanzahl, um zur Prüfung antreten zu dürfen.“

Ein besonderes Problem zeigt sich am Zweiradsektor. Ausbildungskosten von über 1.000 Euro für den Erwerb des A-Führerscheines halten viele Menschen davon ab, diese Ausbildung zu machen. Dabei ist mit dem Erwerb eines Zweirades nicht nur für Viele ein Spaßfaktor verbunden, der auch zur Belebung der Wirtschaft beiträgt. Die Benutzung einspuriger Kfz kann auch zu spürbaren Entlastungen der Parkraumsituation in dicht besiedeltem Gebiet beitragen.

Der Verdacht auf kartellähnliche Absprachen bei österreichischen Fahrschulen konnte sich in Graz erhärten, wie dies das Kartellgericht mit einem Bußgeldentscheid im letzten Jahr feststellte.

Des Weiteren muß der Beruf Fahrschullehrer weiter ausgebaut und auf ein festes gesetzliches Fundament gestellt werden. Ein eigenes Berufsbild losgelöst von Fahrschulen soll entstehen. Im Rahmen einer von den Fahrschulen unabhängigen Fahrlehrer-Akademie soll theoretisches und praktisches Wissen vermittelt werden. Gepaart mit einer festzusetzenden Praxiszeit werden so diplomierte Fahrlehrer von hoher Qualität dem Markt zur Verfügung gestellt. Einem diplomierten Fahrlehrer muß in weiterer Folge auch die Möglichkeit der Eröffnung und Führung einer Fahrschule gegeben sein. In Deutschland ist der Zugang zu einer Fahrschule bereits liberalisiert. Jeder Fahrlehrer darf eine Fahrschule eröffnen.

Auch Autofahrerclubs, die ja bereits heute die Ausbildung für den sogenannten „Moped-Ausweis“ vornehmen, sollten die Möglichkeit erhalten, die Ausbildung für sämtliche Führerscheinklassen zu übernehmen.

Durch eine Liberalisierung des Fahrschul-Sektors könnten sich jene Liberalisierungseffekte, wie sie sich etwa im Telekom- bzw. Mobilkom-Bereich gezeigt haben, auch für die Fahrschüler kostenmäßig deutliche Vorteile bringen. So wäre die momentane Monopolsituation der Fahrschulen gebrochen und der viel zu hohe Preis für die Ausbildung würde sich selbst, marktorientiert, regeln.

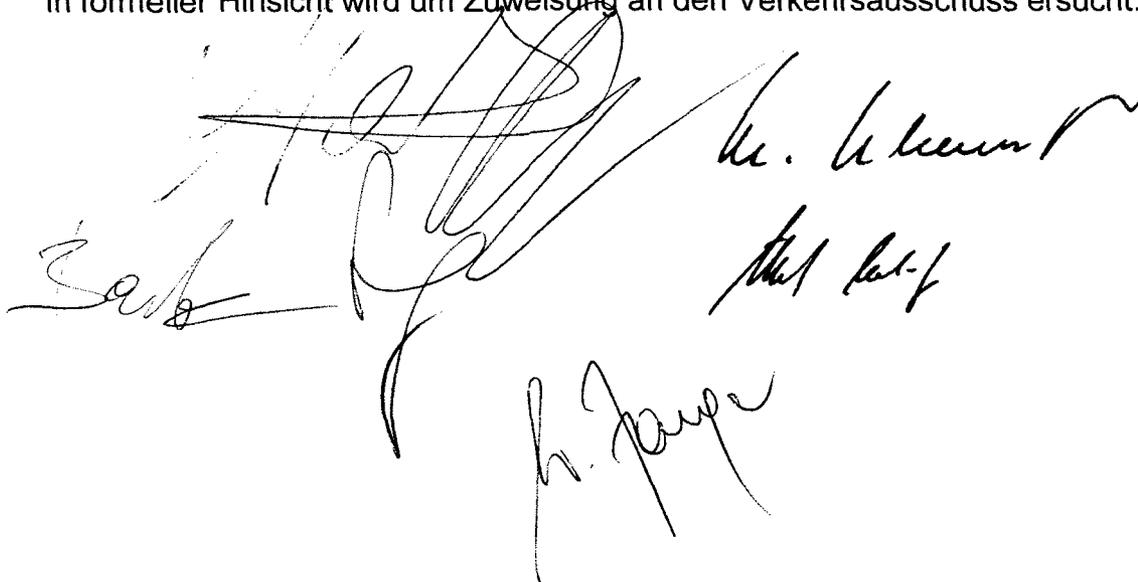
Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

Entschließungsantrag

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird aufgefordert, dem Nationalrat schnellstmöglich einen Entwurf über die Änderungen der einschlägigen Gesetzesmaterien in Hinsicht auf eine Liberalisierung der notwendigen Voraussetzungen zum Betrieb von Fahrschulen und Neuausrichtung des Berufes ‚Fahrlehrer‘, zuzuleiten.“

In formeller Hinsicht wird um Zuweisung an den Verkehrsausschuss ersucht.



The image shows several handwritten signatures in black ink. On the left, there is a signature that appears to be 'Seib'. In the center, there is a large, complex signature that is partially obscured by a horizontal line. To the right of this, there are two more signatures: one that reads 'Dr. U. ...' and another that reads '...'. Below these, there is a signature that reads 'h. ...'.