

115W-27/III von 9

**AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG, LANDESAMTSDIREKTION**

1014 Wien, Herrngasse 11-13

Parteienverkehr Dienstag 8-12 Uhr  
und 16-19 Uhr

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 1014

An das  
Bundesministerium für öffent-  
liche Wirtschaft und VerkehrRadetzkystraße 2  
1030 Wien

Beilagen

LAD-VD-8604/136

Bei Antwort bitte Kennzeichen angeben

Klausgraben

Bezug	Bearbeiter	(0 22 2) 63 57 11 Durchwahl	Datum
430.012/3-IV/3-87	Dr. Grüner		12. Mai 1987

Betrifft	2152	GESETZENTWURF
	Zl. 27	GE 9 87
	Datum:	13. MAI 1987
	Verteilt	20. Mai 1987 Kreuz

11. KFG-Novelle; Stellungnahme

Die NÖ Landesregierung beehrt sich zum Entwurf eines Bundesge-  
setzes, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert werden soll  
(11. KFG-Novelle), wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Art. I Z. 5 (§ 6 Abs. 7a):

Für das Inkrafttreten dieser Bestimmung wird der 1. Jänner  
1988 vorgeschlagen. Art. V Abs. 2 lit. a sollte deshalb  
ergänzt werden, weil es vom technischen Standpunkt aus  
Probleme bei der Ausrüstung der betroffenen Neufahrzeuge geben  
wird.

2. Zu Art. I Z. 7 (§ 20 Abs. 4 erster Satz):

Gegen die vorgesehene Übertragung der Zuständigkeit für die  
Bewilligung der gegenständlichen Leuchten etc. an die Kraft-  
fahrbehörden I. Instanz bestehen Bedenken. Diese Übertragung  
ist systemwidrig und wurde bisher vom Landeshauptmann vor  
allem im Hinblick darauf wahrgenommen, daß ja auch Einzelge-  
nehmigungen vom Landeshauptmann erteilt werden. Da bei der  
Bewilligung derartiger Leuchten vor allem kraftfahrtechnische  
Fragen (hinsichtlich Leuchtkraft, Leuchtfarbe, Anbringungs-  
sicherheit, Betriebssicherheit, Ausschluß einer Verwechselbar-  
keit etc.) zu prüfen sind, wird in der Regel die Einholung  
eines kraftfahrtechnischen Gutachtens durch die Bewilligungs-  
behörde erforderlich sein. Die Bewilligung von Blaulicht (und

- 2 -

Tonfolgehörn) stellen in diesem Zusammenhang nur einen Sonderfall des gesamten Komplexes dar und erfordern ebenfalls häufig eine kraftfahrtechnische Beurteilung. Durch die vorgesehene Verlagerung der Zuständigkeit wird es daher zu unnötigem Schriftverkehr, zu Verfahrensverzögerungen und letztlich auch zu einer nicht vertretbaren Mehrbelastung der Kraftfahrbehörden I. Instanz kommen.

3. Zu Art. I Z. 8 (§ 22 Abs. 4 erster Satz):

Auch hier ist die Beibehaltung der Kompetenz des Landeshauptmannes im Interesse einer sparsamen und zweckmäßigen Verwaltung erforderlich.

4. Zu Art. I Z. 9 (§ 24 Abs. 4 bis 6):

Die vorgesehene Regelung wird zu einer Mehrbelastung der Länder führen, sowohl was das Personal, als auch die Folgekosten betrifft. Nach Ansicht der NÖ Landesregierung müßten diese, den Ländern im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung laufend neu erwachsenden Kosten bei den Finanzausgleichsverhandlungen zur Sprache kommen.

5. Zu Art. I Z. 11 (§ 28 Abs. 3 zweiter Satz):

Durch die vorgesehene Formulierung dürfte der Zweck der Regelung dann nicht erreicht werden, wenn schon durch das Eigengewicht des Fahrzeuges die im § 4 Abs. 7 bis 8a angeführten Werte erreicht werden, bzw. diesen nahegekommen wird. In diesem Fall kann kein der Bauart des Fahrzeuges entsprechendes höchstes zulässiges Gesamtgewicht (sinnvoll) festgesetzt werden. Es müßte also im Gesetz festgelegt werden, daß in solchen Fällen eine Genehmigung des Fahrzeuges nicht zulässig ist.

6. Zu Art. I Z. 15 (§ 39 Abs. 1 zweiter Satz):

Der zweite Satz des § 39 Abs. 1 bezieht sich nur auf "Fahrzeuge zur Güterbeförderung". Da ein Omnibus (vgl. § 4 Abs. 8a) nicht als ein Fahrzeug zur Güterbeförderung angesehen werden

- 3 -

kann, müßten zumindest die Worte "zur Güterbeförderung" gestrichen oder es müßte der Text überhaupt anders abgefaßt werden. Es ist aber auch nicht klar, wieso der Abs. 8a überhaupt zitiert wird, weil doch durch die Neubestimmung des § 4 Abs. 8a für "Omnibusse in besonders straßenschonender Bauweise" auch bei voller Besetzung keine eingeschränkte Zulassung im Sinn des § 39 Abs. 1 KFG vorgesehen ist. Dies dann, wenn die Gewichte die Werte des § 4 Abs. 7 lit. a und 8 KFG nicht um mehr als 10 % übersteigen.

Nach Ansicht der NÖ Landesregierung würde also das Zitat "§ 4 Abs. 7 und 8" ausreichen.

7. Zu Art. I Z. 17 (§ 40 Abs. 4):

Die vorgesehene Kompetenzänderung wird zu einer erheblichen Mehrbelastung der Länder führen. Es ist offensichtlich, daß bei Bewilligungen, bei denen mehr als zwei Länder betroffen sind, das Amt der Landesregierung (als Hilfsorgan des Landeshauptmannes) durch die Anhörung sämtlicher betroffener Landeshauptmänner sowie durch die Erlassung des Bescheides arbeitsmäßig wesentlich mehr belastet wird als bisher (bis jetzt war nur die Abgabe einer Stellungnahme an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr erforderlich).

Die NÖ Landesregierung spricht sich entschieden gegen die in letzter Zeit festzustellende Tendenz aus, Arbeitsvorgänge von den Zentralstellen des Bundes zu den Ämtern der Landesregierungen zu verlagern, wo dies aus Gründen der Zweckmäßigkeit, Einfachheit und Raschheit des Verfahrens sowie aus Gründen der Kostenersparnis nicht geboten ist. Der Einsparung bei den Zentralstellen des Bundes stehen beträchtliche zusätzliche Kosten bei den Ämtern der Landesregierungen gegenüber. In der Gesamtbelastung führt dies oft zu wesentlich höheren Aufwendungen der Gebietskörperschaften insgesamt.

- 4 -

8. Zu Art. I Z. 19 (§ 47):

Die im Abs. 2a vorgesehene Bestimmung enthält keine Kriterien dafür, welche "andere geeignete Suchkriterien" vorliegen müssen, nach denen die gewünschte Auskunft erteilt werden muß. Das Wort "geeignet" ist einer gesetzmäßigen Vollziehung nicht zugänglich.

Durch den Abs. 5 werden die Länder verpflichtet, die Zulassungsevidenz auf EDV-Basis zu führen, da die Daten in maschinell lesbarer Form oder im Wege der Datenfernverarbeitung an den Bundesminister für Inneres übermittelt werden müssen. Dies soll dann geschehen, wenn der Bundesminister die Zulassungsbehörden "aufgefordert" hat. Abgesehen davon, daß es hier für die Behörden der Länder völlig ungewiß ist, wann diese Aufforderung ergehen wird, müßten für die EDV-Einrichtungen die Kosten vom Bund übernommen werden. Dies umso mehr, als nicht ausschließlich kraftfahrrechtliche, sondern vielmehr sicherheitspolizeiliche Aufgaben auch für den Bundesminister für Inneres erfüllt werden sollen.

Eine Zentralevidenz sollte überhaupt erst dann eingerichtet werden, wenn eine Kommunikation mit sämtlichen Zulassungsbehörden in Österreich über die Datenfernverarbeitung gewährleistet ist. Solange dies nicht der Fall ist, ist die direkte Rückfrage bei den einzelnen Zulassungsbehörden weit sinnvoller.

Entgegen der Angabe im Vorblatt des Entwurfes, daß die Verwirklichung der vorliegenden KFG-Novelle keine Kosten verursachen wird, muß darauf hingewiesen werden, daß die Einrichtung der Zentralevidenz sehr wohl erhebliche Kosten mit sich bringen wird. Diese Kosten werden sich vor allem durch die notwendige Einrichtung der direkten Datenübermittlungsmöglichkeit im Wege der Datenfernverarbeitung zwischen den Zulassungsbehörden und der Zentralevidenz ergeben. Weitere Kosten werden sich dadurch ergeben, daß notwendigerweise sämtliche Zulassungsbehörden auf

- 5 -

automationsunterstützte Datenverarbeitung umgestellt werden müssen. Es wird angeregt, eine Kosten-Nutzen-Analyse anzustellen, in der die anfallenden Kosten und der sich aus der Zentralevidenz ergebende Nutzen gegenüberzustellen wären.

Im Hinblick auf die erforderlichen beträchtlichen Investitionen ist die im Art. V Abs. 2 des Entwurfes vorgesehene Frist von 18 Monaten für die Errichtung der Zentralevidenz viel zu kurz bemessen.

Da der Entwurf die Benützbarkeit der Zentralevidenz für Zwecke des Verwaltungsstrafverfahrens vorsieht, wären für Niederösterreich nicht nur die Magistrate Krems an der Donau und Waidhofen an der Ybbs sondern auch die Magistrate St.Pölten und Wr.Neustadt als mögliche Benutzer anzuführen, da auch diese Behörden Verwaltungsstrafverfahren, wenn auch nicht auf dem Gebiet der StVO und des KFG, durchführen.

9. Zu Art. I Z. 20 (§ 49 Abs. 4):

Nach Ansicht der NÖ Landesregierung besteht keine Notwendigkeit für die vorgesehene Änderung der Ausführung der Kennzeichentafeln. Insbesondere sind keine Daten bekannt, daß die Auffahrunfälle auf stehende Fahrzeuge, mit deren Verhinderung die Änderung der Kennzeichentafeln begründet wird, im Unfallgeschehen eine merkbare Rolle spielen. Zur vorgesehenen Änderung wird im einzelnen folgendes angemerkt:

- o Der Ausführung des Tafelgrundes in rückstrahlendem Material steht bei einer Grundfarbe Weiß der Grundsatz entgegen, daß die Fahrzeugrückseite nicht weiß zurückstrahlen soll. Dies würde für eine Grundfarbe Gelb sprechen.
- o Die Lesbarkeit der Kennzeichen muß auch auf Radarfotos mit Sicherheit gewährleistet sein. Nach Mitteilung der Gendarmerie haben sich diesbezüglich die roten rückstrahlenden Mopedkennzeichen nicht bewährt, da die Schriftzeichen bzw.

- 6 -

Ziffern dieser Kennzeichen auf Radarfotos vom rückstrahlenden Grund überstrahlt werden. Vor der Einführung rückstrahlender Kennzeichen müßte die Frage der Lesbarkeit auf Fotos eindeutig geklärt werden.

o Die finanzielle Mehrbelastung der Bevölkerung (vor allem bei Ummeldungen) sollte nicht außer Acht gelassen werden.

10. Zu Art. I Z. 26 (§ 57a Abs. 1 lit. e):

Künftig sollen alle Zugmaschinen (auch die mit einer Bauartgeschwindigkeit bis 25 km/h) der wiederkehrenden Begutachtung unterliegen. Dies wird zu erheblichen Härten für finanzschwache bäuerliche Betriebe führen, da diese auch heute noch häufig Zugmaschinen älterer Bauart verwenden. Diese entsprechen wohl den betrieblichen Erfordernissen und den Erfordernissen der Verkehrssicherheit, nicht aber den Abgasbestimmungen. Die Umstellungsfrist (Art. III Abs. 5) mit 30. April 1989 ist sehr kurz bemessen und wird gerade Kleinbetriebe treffen.

11. Zu Art. I Z. 35 (§ 102 Abs. 12):

Diese Bestimmung wird von den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes kaum vollzogen werden können. Sie setzt die Kenntnis des Höchstmaßes der Fahrzeiten (auch die der ausländischen) sowie eine Prognose voraus, ob eine "offenbare Übermüdung des Lenkers zu besorgen ist".

Diese Bestimmung ist auch vom Gleichheitssatz her bedenklich, weil sich keine sachliche Rechtfertigung dafür finden läßt, warum die Sicherheitsorgane in den anderen Fällen des § 58 Abs. 1 StVO 1960 nicht einschreiten sollten (nämlich in jenen Fällen, wo keine Ruhezeiten vorgeschrieben sind). Für die beabsichtigten Zwangsmaßnahmen müßten die Bestimmungen des § 58 Abs. 1 i.V.m. § 5 Abs. 3 StVO 1960 jedenfalls ausreichen.

Schließlich stellt sich noch die Frage, ob die geplante

- 7 -

Bestimmung dem Kompetenztatbestand "Kraftfahrwesen" unterstellt werden darf. Nach Ansicht der NÖ Landesregierung ist diese Bestimmung verfassungsrechtlich zumindest bedenklich, was sich vor allem dann zeigt, wenn die Zwangsakte der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes der zuständigen Behörde zugerechnet werden müssen.

12. Zu Art. I Z. 38 (§ 106 Abs. 3 zweiter Satz):

Auf Grund dieser Neufassung wird sich die Notwendigkeit ergeben, bei Omnibussen und Omnibusanhängern anlässlich der Typen- bzw. Einzelgenehmigung auch die Zahl der Personen unter 14 Jahren bzw. unter 6 Jahren festzusetzen, die mit dem Fahrzeug befördert werden dürfen. Bei bereits genehmigten Fahrzeugen wird diese Bestimmung zur Folge haben, daß auch bei ausreichendem Platzangebot nicht mehr Kinder befördert werden dürfen, als an Benutzerzahl (diese jedoch ausschließlich im Hinblick auf die Erwachsenenbeförderung) festgesetzt wurde. Dies wird vor allem bei Kraftfahrlinien und Gelegenheitsverkehren, mit denen Schüler befördert werden, zu Problemen führen. Es sollte daher bezüglich der bereits genehmigten Omnibusse und Omnibusanhänger ein geeigneter Schlüssel für die Beförderung von Kindern unter 14 bzw. 6 Jahren festgelegt werden.

In den Erläuterungen müßte die Zahl 5 richtiggestellt werden.

13. Zu Art. I Z. 39 (§ 108 Abs. 1):

Es wird vorgeschlagen, anstelle der Wortfolge "durch Vertiefung bereits erworbener Kenntnisse" im Zitat "unbeschadet der §§ 119 bis 122" auch den § 108a einzufügen, sodaß das Ausbilden und das entgeltliche Weiterbilden "unbeschadet der §§ 108a und 119 bis 122" den Fahrschulen zugeordnet wird. Der Ausdruck "durch Vertiefung bereits erworbener Kenntnisse" ist zu unbestimmt. Die Regelung des § 108a ist ausreichend, um eine Abgrenzung gegenüber dem Wirkungsbereich der Fahrschulen zu treffen.

- 8 -

14. Zu Art. I Z. 40 (§ 108a Abs. 1):

Der erste Satz sollte so formuliert werden, daß daraus nicht eine Ermächtigung zur praktischen Ausbildung für eine andere Lenkerberechtigung abgeleitet werden kann, als jene die der Unterwiesene bereits besitzt.

15. Zu Art. I Z. 41 (§ 122 Abs. 1):

Aus den Erläuterungen ergibt sich, daß die Vorausbildung in der Fahrschule nicht länger dauern muß, als einen Monat. Es sollte überlegt werden, ob diese Monatsfrist nicht zu knapp bemessen ist.

16. Zu Art. I Z. 44 (§ 136 Abs. 1 lit. e):

Es sollte lauten: "Bundesminister für Arbeit und Soziales".

17. Zu Art. IV Abs. 1:

Es ist nicht ganz klar, was mit dem Teilsatz "§ 134 KFG 1967 gilt sinngemäß" bezweckt werden soll. Nach Ansicht der NÖ Landesregierung ist auch die Bestimmung des Art. IV Abs. 1 eine "Vorschrift dieses Bundesgesetzes" im Sinn des § 134 Abs. 1 KFG. Strafbar könnte allenfalls nur sein, daß die Tafeln nicht innerhalb der vorgesehenen Frist ausgetauscht werden. Es ist allerdings fraglich, ob es sich bei diesem Straftatbestand um einen solchen handelt, der "gleichartig" im Sinn des Vorbehaltes zu Art. 5 Abs. 1 MRK ist. Ist er nicht "gleichartig", so werden sich Probleme mit der Bestimmung des § 134 Abs. 1 zweiter Satz KFG hinsichtlich der Freiheitsstrafen ergeben.

Dem Präsidium des Nationalrates werden u.e. 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme übermittelt.

NÖ Landesregierung  
L u d w i g  
Landeshauptmann

- 9 -

LAD-VD-8604/136

1. An das Präsidium des Nationalrates (25-fach)
2. an alle vom Lande Niederösterreich entsendeten Mitglieder des Bundesrates
3. an alle Ämter der Landesregierungen  
(zu Händen des Herrn Landesamtsdirektors)
4. an die Verbindungsstelle der Bundesländer

zur gefälligen Kenntnisnahme

NÖ Landesregierung  
L u d w i g  
Landeshauptmann

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Kobmann', is written over the printed text 'Für die Richtigkeit der Ausfertigung'.