



AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG

Postanschrift: Postfach 527, A-5010 Salzburg Telex: 633028 DVR: 0078182

Zahl (Bei Antwortschreiben bitte anführen)

wie umstehend

Chiemseehof

• (0662) 80 42 Durchwahl

Datum

2285

Rehriff GESETZENTWURF

Z! 34 GE/989

Datum: 22. JUNI 1989

13.6.89

Heil

An

1. das Amt der Burgenländischen Landesregierung
Landhaus
7000 Eisenstadt
2. das Amt der Kärntner Landesregierung
Arnulfplatz 1
9020 Klagenfurt
3. das Amt der NÖ Landeregierung
Herrengasse 9
1014 Wien
4. das Amt der OÖ Landesregierung
Klosterstraße 7
4020 Linz
5. das Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Hofgasse
8011 Graz
6. das Amt der Tiroler Landesregierung
Maria-Theresien-Straße 43
6020 Innsbruck
7. das Amt der Vorarlberger Landesregierung
Landhaus
6901 Bregenz
8. das Amt der Wiener Landesregierung
Lichtenfelsgasse 2
1082 Wien
9. die Verbindungsstelle der Bundesländer
beim Amt der NÖ Landeregierung
Schenkenstraße 4
1010 Wien
10. das Präsidium des Nationalrates
Parlament
Dr. Karl-Renner-Ring 3
1017 Wien

Fr Klausgruber

zur gefl. Kenntnis.

Für die Landesregierung:
Dr. Hueber
Landesamtsdirektor

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Hueber



AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG

Postanschrift: Postfach 527, A-5010 Salzburg Telex: 633028 DVR: 0078182

An das
Bundesministerium für
öffentliche Wirtschaft
und Verkehr

Radetzkystraße 2
1030 Wien

Chiemseehof

• (0662) 80 42 Durchwahl

Datum

Zahl (Bei Antwortschreiben bitte anführen)

0/1-13/402-1989

2285

20.6.1989

Mag. Uta Franzmair

Betreff

Entwurf einer 13. KFG-Novelle; Stellungnahme

Bzg.: Do. Zl. 170.017/1-I/7/89

Zu dem mit dem obgenannten Schreiben versendeten Gesetzentwurf nimmt das Amt der Salzburger Landesregierung wie folgt Stellung:

Aus finanzieller Sicht wird zunächst bemerkt, daß vor allem der sogenannte "Führerschein auf Probe" zu einem erhöhten Verwaltungsaufwand für die Kraftfahrbehörden führen wird. Diese Folge wird unmittelbar nach Wirksamwerden der Novelle eintreten, da diese Behörden bereits jetzt schon teilweise überlastet sind.

Es werden daher gegen den vorliegenden Gesetzesentwurf nur dann keine Einwände erhoben, wenn sichergestellt ist, daß der den Ländern im Rahmen der Vollziehung des Gesetzes entstehende Mehraufwand durch Festsetzung entsprechender Bundesverwaltungsabgaben (§ 78 AVG) sowie durch entsprechende Mehrleistungen des Bundes an die Länder im Rahmen der Finanzausgleichszahlungen abgedeckt wird.

Zu den einzelnen Bestimmungen wird bemerkt:

Zu Art. I Z. 2 bis 4, 14 und 17:

Aus verkehrspolitischen Gründen wird der vorgesehenen Erhöhung

- 2 -

der Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte bei der Beförderung von kranbaren Sattelanhängern auf 39.000 kg und bei der Beförderung von Containern und Wechselaufbauten auf 42.000 kg vorerst nicht zugestimmt. Die Salzburger Landesregierung hat sich in einem Beschuß vom 22.5.1989 gegen eine weitere Erhöhung bei Abmessungen und Gewichten der Schwerfahrzeuge ausgesprochen.

Eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene setzt voraus, daß ein genügend dichtes Netz von Verladestellen im gesamten Bundesgebiet zur Verfügung steht.

Derzeit fehlt es jedoch an einer ausreichenden Zahl von Verlademöglichkeiten für den kombinierten Verkehr, sodaß der im § 2 Z. 40 vorgesehene Vorlauf- und Nachlaufverkehr unverhältnismäßig lange werden würde. Dazu kommt, daß die Kontrolle an Ort und Stelle über das Zutreffen der Voraussetzungen eines zuverlässigen Vor- und Nachlaufverkehrs sehr schwierig wird. Wenn beispielsweise eine Verladestelle in Salzburg und eine Verladestelle in Villach vorhanden ist, müßte ein Transportunternehmer von einem beliebigen Ausgangspunkt im Bundesland Salzburg (etwa Radstadt oder Tamsweg) die Strecke nach Salzburg oder nach Villach im Vorlauf- oder Nachlaufverkehr zurücklegen und könnte für diese beträchtlichen Straßenstrecken die Erleichterung der erhöhten Gewichte in Anspruch nehmen. Es ist daher anzunehmen, daß derzeit die Straßenbelastung und -abnutzung durch die Maßnahme insgesamt nicht wesentlich abnehmen wird.

Davon abgesehen wird aber auch deshalb keine Notwendigkeit für eine generelle Gewichtsanhebung im kombinierten Verkehr gesehen, da gegenwärtig mit der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen und Routengenehmigungen in Einzelfällen das Auslangen gefunden werden kann und in diesen Fällen auch die Kontrolle dieser Transporte kein Problem schafft. Im übrigen würde die Lockerung der höchstzulässigen Gesamtgewichte durch gesetzliche Ausnahmen nur noch mehr den Druck verstärken, auch für andere Fälle, in denen die Nutzlast durch Zusatzeinrichtungen stark verringert

- 3 -

ist (z.B. Rundholztransporte usw.) auszudehnen. Einer sukzessiven Aufweichung des 38-Tonnen-Limits ist jedoch strikt entgegenzuwirken.

Zu Art. I Z. 5:

Die Einführung einer Berechtigung (Ausweis) auch für Motorfahrradlenker ist zu begrüßen. Diese sollte jedoch nach einer Übergangsfrist von einigen Jahren für alle Lenker von Motorfahrrädern, unabhängig von deren Lebensalter, vorgeschrieben werden.

Zu Art. I Z. 6:

Die Abschaffung der Lenkerberechtigung für die Gruppe AJ wird begrüßt. Bei dieser Gelegenheit sollte jedoch § 70 Abs. 2a KFG im Sinne des Erlasses des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Zl. 179.752/1-I/7-89 (Punkt 1.10) angepaßt werden.

Zu Art. I Z. 7:

Auch die Einführung der befristeten Lenkerberechtigung für Anfänger (Führerschein auf Probe) wird befürwortet. Es wäre noch zu prüfen, inwieweit nicht die Festlegung eines speziellen Tempolimits und ein gänzliches Alkoholverbot sinnvolle Ergänzungen hiezu darstellen würden.

Bei der Vorschreibung der Nachschulung ist das Abwarten der jeweiligen Rechtskraft des Strafausspruches und der Anordnung der Nachschulung langwierig, sodaß die Nachschulung häufig wohl zu spät wirksam werden wird.

Zu Art. I Z. 10:

Im § 68a d.E. ist für die Erteilung der Lenkerberechtigung für die Gruppe A₂ eine neuerliche praktische Lenkerprüfung auf einem Motorrad der Kategorie A₂ vorgesehen. Aus verwaltungs-ökonomischen Gründen sollte jedoch, wie bei der Gruppe B, lediglich eine Fahrprobe bei einer ermächtigten Stelle abgenommen

- 4 -

werden, da bereits im Rahmen der Lenkerberechtigung für die Gruppe A₁, welche Voraussetzung für die Lenkerberechtigung der Gruppe A₂ ist, ohnehin im zweiten Jahr eine Fahrprobe abgenommen werden muß. Davon abgesehen, wäre auf Grund statistischer Unterlagen über Unfälle mit schweren Motorrädern zu prüfen, inwieweit die Zwei-Jahre-Frist richtig gewählt und nicht eine längere festgelegt werden sollte.

Für den im § 68b geregelten Übergang von der Lenkerberechtigung C₁ auf C₂ sollte auch ein Fahrtest vorgesehen werden, falls nicht eine mindestens zweijährige Fahrpraxis mit Fahrzeugen der Gruppe C₁ nachgewiesen werden kann.

Zu Art. I Z. 11:

Im § 73 Abs. 2 KFG müßte geklärt werden, was unter "erfolgreicher" Teilnahme zu verstehen ist, und wann die Teilnahme an einer Nachschulung erfolgreich war. Einer Klärung bedarf auch, ob die Berücksichtigung der Nachschulung auf die Entzugszeit auch nach rechtskräftigem Abschluß vorgesehen ist. Es erschien zweckmäßiger für die Teilnahme an der Nachschulung bei Entziehungen wegen mangelnder Verkehrszuverlässigkeit in allen Fällen einen Bonus von drei Monaten zu gewähren.

Zu Art. I Z. 18:

Die Berechtigung zu Ausbildungsfahrten setzt die Absolvierung einer Vollausbildung des Bewerbers in einer Fahrschule voraus (§ 122b Abs. 2 Z. 2). Es ist sinnvoll, wenn die praktische Ausbildung daran anschließt. Dem entsprechend sollte eine eigene Altersgrenze hiefür entfallen.

Das Erfordernis von Doppellectionen alle zwei Monate (= 12 weitere Fahrschulstunden mit Begleiter) sowie mindestens 1.500 km Fahrpraxis erscheint gegenüber der Mindestausbildung nach § 70a Abs. 2 weit überzogen. Entsprechend dem nachgebildeten § 122a KFG sollte die Theorieprüfung vorgezogen werden können und bereits nach dem Abschluß des Theoriekurses in einer Fahrschule mit etwa 17 Jahren abgelegt werden können.

Das Wort "kontrollieren" im § 122b Abs. 4 deutet zu sehr in

- 5 -

Richtung Prüfung und sollte entfallen. Es genügt vielmehr die bloße Vorschreibung der Beobachtungsfahrt mit dem Begleiter (Zusammenziehen des dritten bis fünften Satzes).

Zur Punktation für das Mofa -20 wird bemerkt:

Eine solche Regelung begegnet folgenden Bedenken: Die 15-jährigen würden dadurch gerade in einem kritischen Alter noch früher und ohne Ausbildung zum Verkehr mit Motor getriebenen Fahrrädern zugelassen werden. Mit Sicherheit kann ein Ansteigen der Unfälle (insbesondere mit Kopfverletzungen: keine Helm-pflicht!) erwartet werden. Gerade durch ein Vorziehen des Zuganges zum Lenken von PKW soll und kann das Mopedalter verkürzt oder überbrückt werden. Dem würde nun durch die Einführung eines Kleinmotorfahrrades wieder entgegengearbeitet werden.

Gleichschriften dieser Stellungnahme ergehen u.e. an die Verbindungsstelle der Bundesländer, an die übrigen Ämter der Landesregierungen und in 25 Ausfertigungen an das Präsidium des Nationalrates.

Für die Landesregierung:



Dr. Hueber
Landesamtsdirektor