

7/SN-210/ME

AMT DER  
VORARLBERGER LANDESREGIERUNG

PrsG-1652

Bregenz, am 20.6.1989

An das  
Bundesministerium für öffentliche  
Wirtschaft und VerkehrRadetzkystr. 2  
1031 Wien

Betrifft	GESETZENTWURF
Zl.	34 GE 989
Datum:	27. JUNI 1989
Verteilt	3.6.89

St. Klausgruber

Betrifft: 13. KFG-Novelle, Entwurf, Stellungnahme;  
Bezug: Schreiben vom 20. April 1989, Zl. 170.017/1-I/7/89

Zum übermittelten Entwurf einer 13. KFG-Novelle wird wie folgt Stellung genommen:

Die Vorarlberger Landesregierung nimmt mit Befriedigung zur Kenntnis, daß das do. Bundesministerium wiederholt vorgetragene Forderungen nach der Einführung eines Stufenführerscheines für Motorräder sowie eines Führerscheines auf Probe aufgegriffen hat und eine entsprechende Novellierung des Kraftfahrzeuggesetzes beabsichtigt.

Die Vorschläge scheinen allerdings noch zu wenig ausgereift; es werden deshalb noch weitere Diskussionen vor der Ausarbeitung einer Regierungsvorlage als unumgänglich angesehen. Eine voreilige und überhastete Beschlußfassung sollte in dieser Angelegenheit vermieden werden. Insbesondere müßte bereits im vorhinein hinreichende Klarheit über den Inhalt der erforderlichen Durchführungsverordnungen (§ 64 Abs. 7, 68c Abs. 4 und 122b Abs. 6) herrschen.

Im einzelnen ergeben sich zu dem Entwurf folgende Bemerkungen:

Zu Z. 1 § 2 Z. 15b:

Der Begriff "Leistungsgewicht" ist unklar. Es müßte wohl heißen "je kW der Motorleistung".

Nach ho. Ansicht kann ein Kraftrad mit 500 cm<sup>3</sup> und 20 bzw. 37 kW nicht mehr als "Leichtmotorrad" bezeichnet werden. Als solches sollte allenfalls ein Kraftrad mit höchstens 350 cm<sup>3</sup> und mit einem entsprechenden Gewicht je kW der Motorleistung gelten. Krafträder über 350 cm<sup>3</sup> sollten erst ab dem 24. Lebensjahr gelenkt werden dürfen.

In diesem Zusammenhang wäre zu überlegen, einen Teil der "schweren Motorräder" überhaupt nicht mehr zuzulassen, wie dies angeblich in Japan der Fall sein soll.

Zu Z. 2 § 2 Z. 40:

Der Begriff "kombinierter Verkehr" kommt im Entwurf und darüber hinaus auch im ganzen Kraftfahrgesetz 1967 nirgends mehr vor. Es wird vorgeschlagen, diesen Begriff durch den Begriff "Vorlauf- und Nachlaufverkehr" (siehe auch § 39 Abs. 1 des Entwurfes) zu ersetzen.

Zu Z. 3 § 39 Abs. 1:

Auch im Falle eines Vorlauf- und Nachlaufverkehrs wird es darauf ankommen, welche Straßenzüge dafür geeignet sind (vgl. § 2 Z. 40 letzter Satz). Die Worte "oder für die Benützung von Straßen im Vorlauf- und Nachlaufverkehr" sind daher entbehrlich. Siehe auch die Bemerkungen zu Z. 14 § 101 Abs. 5.

Zu Z. 5 § 64 Abs. 1:

Diese Bestimmung erlaubt das Lenken eines Motorfahrrades jedem ab Vollen-  
dung des 24. Lebensjahres oder ab Vollendung des 16. Lebensjahres mit einem  
Ausweis zum Lenken von Motorfahrrädern. Die geistige Reife - das Alter von  
24 Jahren stellt offenbar auf diese ab - und eine entsprechende Ausbildung  
sind voneinander unabhängig. Eine Mindestausbildung wird für alle Mofafah-  
rer, gleichgültig ab welchem Alter mit diesem gefahren werden darf, für  
notwendig erachtet. Eine allfällige Herabsetzung des Mindestalters für das  
Lenken von Mofas wird aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht befürwortet.

Zu Z. 7 § 64a:

Die Einführung eines "Führerscheines auf Probe" wird grundsätzlich begrüßt. Dennoch scheinen die im Entwurf vorgesehenen Regelungen noch unausgegoren und für die Bezirkshauptmannschaften mit einem ganz beträchtlichen Mehraufwand an Verwaltungsarbeit verbunden.

Der Abs. 2 sieht vor, daß der Besitzer einer Lenkerberechtigung für die Gruppen A1, B oder C1 im 2. Jahr der Probezeit eine Fahrprobe unter Aufsicht durchzuführen hat. Bestimmungen darüber, was geschehen soll, wenn der Betreffende die Fahrprobe nicht besteht, fehlen. Allfällige Rechtsfolgen einer nicht bestandenen Fahrprobe müßten bereits im Kraftfahrgesetz selbst festgelegt werden und können nicht ausschließlich einer Durchführungsverordnung vorbehalten bleiben.

Der Abs. 3 sieht für den Fall, daß der Besitzer einer Lenkerberechtigung für die vorgenannten Gruppen innerhalb der Probezeit einen schweren Verstoß gegen die Verkehrsvorschriften begangen hat, eine Verpflichtung der Behörde vor, innerhalb eines Monats ab Einlangen der Meldung über einen solchen Vorstoß eine Nachschulung anzuordnen. Die Erläuterungen hiezu stellen klar, daß die Anordnung der Nachschulung eine rechtskräftige Bestrafung voraussetzt. Die Erfahrung zeigt, daß es mitunter Monate, ja sogar mehr als ein Jahr dauern kann, bis rechtskräftig feststeht, daß die betreffende Person tatsächlich einen solchen schweren Verstoß gegen die Verkehrsvorschriften begangen hat. Wie vorzugehen ist, wenn eine Anordnung zur Nachschulung aus diesem Grunde nach Ablauf der zweijährigen Probezeit erfolgt, läßt der Entwurf gleichfalls offen. Es wäre insbesondere zu klären, ob in solchen Fällen die Probezeit trotz ihres Ablaufes wieder neu in Gang gesetzt wird.

Der Abs. 4 sieht für den Fall, daß der betreffende Inhaber einer Lenkerberechtigung sich der angeordneten Nachschulung innerhalb von drei Monaten nicht unterzieht, ihm die Lenkerberechtigung auf drei Monate zu entziehen ist. Hiezu wird angeregt, anstelle der starren Entzugsdauer von drei Monaten eine Mindestentzugszeit von vier Wochen vorzusehen und der Behörde nach oben hin bei der Bemessung der Entzugsdauer gewissen Spielraum einzuräumen.

Der Abs. 5 definiert den Begriff "schwerer Verstoß gegen die Verkehrsvor-

schriften" im Sinne des Abs. 3. Dazu wird bemerkt, daß gerade die Tatbestände nach § 99 Abs. 1 StVO. 1960 zur Gänze und jene nach § 99 Abs. 2 leg.cit. zum Teil bereits als bestimmte Tatsachen im § 66 Abs. 2 KFG. 1967 aufscheinen, welche die Verkehrsunzuverlässigkeit begründen.

Zu den Abs. 6 und 7 ist zu bemerken, daß eine Probezeit nur dann als sinnvoll gelten kann, wenn der Betreffende auch tatsächlich zumindest rechtlich in der Lage ist, Kraftfahrzeuge zu lenken. Wird für ein bestimmtes Delikt eine Lenkerberechtigung entzogen, so müßte sich die Probezeit zumindest um die Zeit eines Entzuges der Lenkerberechtigung verlängern.

Vorgeschlagen wird in diesem Zusammenhang, daß Nachschulungen immer auch dann angeordnet werden können, wenn es sich zwar um geringfügigere, dafür aber vom betroffenen Lenker häufig begangene Delikte handelt und dabei entweder mangelndes Wissen um die Verkehrsvorschriften oder auf das absichtliche Übertreten dieser Vorschriften geschlossen werden muß.

Schließlich muß auch gefordert werden, daß die Anordnung von Nachschulungen auch dann möglich ist, wenn das betreffende Fehlverhalten gemäß § 99 Abs. 6 StVO. 1960 nicht als Verwaltungsübertretung gilt.

Zu Z. 8 § 65 Abs. 1 Z. 1:

Aus Gründen einer besseren Übersicht wird vorgeschlagen, in die allgemeinen Bestimmungen über den Umfang der Lenkerberechtigung auch die Kleinmotorräder und allenfalls auch die Motorfahräder aufzunehmen.

In den einzelnen Bestimmungen des Kraftfahrgesetzes, in denen von der Gruppe A oder C die Rede ist, sollte geklärt werden, welche Untergruppe jeweils angesprochen ist (z.B. §§ 68 Abs. 1, 109 Abs. 1 lit.g, 116 Abs. 1, 124 Abs. 2 Z. 1 lit.b und Z. 2 lit.d, 125 Abs. 2 Z. 1 lit.b und Z. 2 lit.d, 126 Abs. 3 Z. 1 lit.b und Z. 2 lit.d, 137 Abs. 3 lit. b und 133 Abs. 1 bis 3).

Zu Z. 10 § 68 a:

Die Ursachen für Unfälle junger Lenker von schweren Motorrädern sind nicht nur in mangelnder Beherrschung des Fahrzeuges, sondern oft auch in Mängeln der "Sinnesart" (§ 66 Abs. 1) bzw. in der mangelnden geistigen Reife zu suchen.

Es ist daher fraglich, ob es sinnvoll ist, für den Erwerb der Lenkerberechtigung für die Gruppe A2 lediglich auf das praktische Beherrschen des Motorrades abzustellen. Es würde für zweckmäßig angesehen, für die Erteilung der Lenkerberechtigung für die Gruppe A2 nicht nur eine praktische Lenkerprüfung, sondern auch eine theoretische Ergänzungsprüfung zu verlangen. Eine Auffrischung der wichtigsten polizeilichen Vorschriften wäre im Zusammenhang mit der Erteilung einer neuen Lenkerberechtigung angebracht.

Zu Z. 10 § 68c:

Es sollte im Abs. 3 wohl heißen "die Ausbildung von Lenkern und die Ausstellung von Ausweisen ...."

Zu Z. 11 § 73 Abs. 2:

Die Novellierung des § 73 Abs. 2 sollte zum Anlaß genommen werden, von der bindenden 3-Monate-Entzugsdauer abzugehen. Sie sollte auf vier Wochen reduziert werden. Dies würde der Behörde mehr Spielraum verschaffen und könnte im Einzelfall auch zu gerechteren Lösungen führen.

Bei der Bemessung der Entzugsdauer kann die Behörde noch nicht ermessen, ob sich der Betreffende einer Nachschulung innerhalb der vorgeschriebenen Frist unterziehen wird oder nicht. Es wird daher folgende Formulierung vorgeschlagen:

"Bei der Entziehung kann die Behörde auch begleitende Maßnahmen (Nachschulung udgl.) anordnen. Sie kann hiebei eine Zeitspanne bestimmen, um welche die Entzugsdauer auf Antrag zu verkürzen ist, wenn sich die betreffende Person der begleitenden Maßnahme unterworfen hat. Bei Nichtbefolgung einer solchen Anordnung ist die Entzugszeit entsprechend zu verlängern."

Zu Z. 14 § 101 Abs. 5:

Es scheint verfassungsrechtlich nicht unbedenklich, wenn der einfache Gesetzgeber für bestimmte Fahrten bzw. für bestimmte Arten von Ladungen unterschiedliche Gewichtslimite festlegt. Darüber hinaus sind diese in dieser Bestimmung genannten höchstzulässigen Gewichte ein erster Schritt zu einer generellen Erhöhung der Transportgewichte, der auch dann nicht gerechtfertigt erscheint, wenn der größte Teil des Transportes auf der Bahn erfolgt. Für besondere Fälle sind bereits derzeit Ausnahmegewilligungen möglich.

Unklar ist auch, was unter dem Begriff "kranbarer Sattelanhänger" zu verstehen ist.

Zu Z. 18 § 122b:

Die Regelungen über Ausbildungsfahrten, die es 17-Jährigen bereits ermöglichen sollen, nach der Fahrschulausbildung unter Aufsicht einer Begleitperson regelmäßig Personenkraftwagen zu lenken, wird abgelehnt. Es ist heute ein Gebot der Stunde, den Verkehr auf den Straßen einzudämmen, statt zu erhöhen. Sollten bereits 17-Jährige zum PKW-Verkehr zugelassen werden, würde dies das Verkehrsaufkommen weiter vergrößern. Das Argument, damit den Jugendlichen vom (unsicheren) einspurigen Kraftfahrzeug zum mehrspurigen Kraftfahrzeug zu bringen, ist schon deshalb nicht einleuchtend, weil die vielen Unfälle, an denen Fahrzeuglenker im Alter von 18 bis 24 Jahren beteiligt sind, nicht wegen der Bauart der Fahrzeuge, sondern wegen der mangelnden geistigen Reife der Fahrzeuglenker zustande kommen. Dazu kommt noch, daß das französische Modell, das hier offenbar übernommen werden soll, noch gar nicht aussagekräftig ist, da es erst seit dem Jahre 1988 in ganz Frankreich Anwendung findet. Ausbildungsfahrten sollten daher erst ab dem 18. Lebensjahr möglich sein. Es ist aber auch fraglich, ob im Hinblick auf die komplizierte und zum Teil unverständliche Regelung des Abs. 4, wonach Ausbildungsfahrten im Ausmaß von mindestens 1500 km zu absolvieren sind, sich allzu viele Begleitpersonen finden werden, die dies auf sich nehmen. In diesem Zusammenhang wäre auch zu klären, weshalb der Gesetzgeber Ausbildungsfahrten in diesem Ausmaße vorschreibt, obwohl diese offensichtlich eine freiwillige Angelegenheit sind, und was zu geschehen hat, wenn dieser Verpflichtung nicht nachgekommen wird.

Ein allfälliger Bedarf nach Regelungen, wie sie die Puktation für ein sogenanntes "Mofa-20" (Bauartgeschwindigkeit 20 km/h) für Personen ab dem vollendeten 15. Lebensjahr vorsieht, wird nicht gesehen.

Für die Vorarlberger Landesregierung:

gez. Dr. Guntram Lins  
L a n d e s r a t

a) Alle  
Vorarlberger National- und Bundesräte

b) An das  
Präsidium des Nationalrates

1017 W i e n  
(22-fach)

im Sinne des Rundschreibens des Bundeskanzleramtes vom  
24. Mai 1967, Zl. 22.396-2/67

c) An das  
Bundeskanzleramt - Verfassungsdienst

1010 W i e n

d) An alle  
Ämter der Landesregierungen  
zHd. d. Herrn Landesamtsdirektors

e) An die  
Verbindungsstelle der Bundesländer  
beim Amt der NÖ. Landesregierung

1014 W i e n

f) An das  
Institut für Föderalismusforschung

6020 I n n s b r u c k

zur gefälligen Kenntnisnahme.

Für die Vorarlberger Landesregierung:  
Der Landesamtsdirektor:

Dr. E n d e r

F.d.R.d.A.

