

KÄRNTEN

8/SN-65/ME

AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG

A - 9021 Klagenfurt

Zahl: -2V-BG-870/2-2000*Abteilung 2V -
Verfassungsdienst*Betreff:Entwurf einer Novelle zum Führerschein-
gesetz; Stellungnahme

Auskünfte: Dr. Glantschnig
Telefon: (0463) 536
Durchwahl: 30204
Fax: (0463) 536 30200
e-mail: post.abt2v@ktn.gv.at

Bei Eingaben bitte die Geschäftszahl angeben.

DVR: 0062413

**An das
Präsidium des Nationalrates****1017 W I E N**

Beiliegend werden 25 Ausfertigungen der Stellungnahme des Amtes der Kärntner Landesregierung zum Entwurf einer Novelle zum Führerscheingesetz, übermittelt.

Anlage

Klagenfurt, 24. Juli 2000

Für die Kärntner Landesregierung:

Der Landeshauptmann:

Dr. Haider

FdRdA





AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG
A - 9021 Klagenfurt

Zahl: -2V-BG-870/2-2000

Betreff:

Entwurf einer Novelle zum Führerschein-
gesetz; Stellungnahme

*Abteilung 2V -
Verfassungsdienst*

Auskünfte: Dr. Glantschnig

Telefon: (0463) 536

Durchwahl: 30204

Fax: (0463) 536 30200

e-mail: post.abt2v@ktn.gv.at

Bei Eingaben bitte die Geschäftszahl anführen.

DVR: 0062413

**An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie**

**Radetzkystraße 2
1031 W I E N**

Zu dem mit Schreiben vom 8. Juni 2000, GZ 170.714/4-II/B/7/00, zur Stellungnahme übermittelten Entwurf einer Novelle zum Führerscheingesetz, nimmt das Amt der Kärntner Landesregierung wie folgt Stellung:

Allgemeine Bemerkungen:

1. Die Intention des vorliegenden Gesetzentwurfs, nämlich der Gefährdung der Verkehrssicherheit durch Lenker von **vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen** mit entsprechenden Ausbildungsverpflichtungen entgegenzuwirken, wird ausdrücklich begrüßt. Mit der gegenständlichen Regelungsinitiative wird Anregungen des Amtes der Kärntner Landesregierung Rechnung getragen, wonach Lenker sog. "Microcars" bis zum 24. Lebensjahr den Lenkern von Motorfahrrädern durch Ablegung der "Mopedprüfung" gleichgestellt werden sollten. Über das 24. Lebensjahr hinaus ist es notwendig, sowohl eine theoretische als auch ein praktische Schulung durchzuführen. Es ist jedoch den Aspekten der Verkehrssicherheit ausreichend Rechnung getragen, wenn die entsprechenden Kenntnisse der Verkehrsvorschriften und der Umgang mit den Kraftfahrzeug durch eine theoretische und praktische Schulung nachgewiesen werden ohne daß es einer gesonderten Prüfung hiefür bedarf.
2. Positiv zu sehen ist auch die in Aussicht genommene Anpassung des § 2 Abs. 1 Z 3.1 lit. c betreffend die Zulässigkeit des **Lenkens von unbesetzten Omnibussen** mit einer

- 2 -

Lenkberechtigung für die Gruppe C, wenn der Lenker das 21. Lebensjahr vollendet hat und seit mindestens zwei Jahren in Besitz einer Lenkberechtigung für die Gruppe C ist.

Anzuregen wäre in diesem Zusammenhang eine gleichzeitige Modifikation von § 21 Abs. 1 (Lenkberechtigung für die Klasse D) weil die Erfahrungen in der Praxis gezeigt haben, daß der **unmittelbare Zugang von Besitzern der Lenkberechtigung für die Klasse B zur Lenkberechtigung der Klasse D** unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit problematisch erscheint. Dies ungeachtet der unmittelbar geltenden Verordnung 3820/85/EWG, wonach ein 21-jähriger Besitzer einer Lenkberechtigung für die Klasse D nur dann im **gewerblichen Personenverkehr** eingesetzt werden darf, wenn er entweder die Ausbildung zum Berufskraftfahrer abgeschlossen hat oder ein Jahr lang im Ortslinienverkehr eingesetzt war (was der Österreichischen Gruppe DL entsprechen würde) oder ein Jahr lang nach Erteilung der Lenkberechtigung für die Gruppe D mindestens Lastkraftfahrzeuge bis 7,5 t gelenkt hat. Nachdem Art. 7 Abs. 4 der Führerscheinrichtlinie 91/439/EWG den Mitgliedsstaaten die Möglichkeit einräumt, nach Konsultierung der Kommission innerstaatliche Vorschriften über andere, als die in der Richtlinie genannten Anforderungen auf die Ausstellung des Führerscheines anzuwenden, dürfte eine Verschärfung der Mindestanforderungen für den Erwerb der Lenkberechtigung für die Klasse D im nationalen Recht, indem ergänzend ein Praxisnachweis auf Schwerfahrzeugen verlangt wird, durchaus richtlinienkonform sein.

Weiters entspricht es den Erfahrungen der Praxis, daß die volle Ausbildung für die Lenkberechtigung für die Klasse D einen hohen Kostenaufwand von zumeist über S 30.000,- erfordert, sodaß die Bereitschaft, die Lenkberechtigung für die Klasse D zu erwerben, nachläßt. Dies hat zur Folge, daß insbesondere die Gelegenheitsverkehrs- und Kraftfahrlinienunternehmer zunehmend einen Mangel an Buslenkern beklagen. Es wird daher auch aus diesem Grund angeregt, den Zugang zur Klasse D im § 21 Abs. 1 dahingehend zu modifizieren, daß eine Lenkberechtigung für die Klasse D auch dann erteilt werden kann, wenn der Führerscheinwerber eine Praxiszeit von mindestens zwei Jahren für Kraftfahrzeuge der Klasse C nachweist und die Hälfte der theoretischen und praktischen Ausbildungserfordernisse gemäß den Unterrichtseinheiten aufweist.

3. Abschließend darf festgehalten werden, daß es verwundert, daß im Gegenstand lediglich eine Teilnovelle des Führerscheingesetzes zur Begutachtung vorgelegt wird, obwohl den Ländern bereits ein beinahe zur Gänze ausverhandelter **Gesamtentwurf für eine Neufassung des Führerscheingesetzes** vorliegt. Auf Grund der Vielzahl der Mängel am bestehenden Gesetz, der auch dem do. Bundesministerium bekannt sind, darf daher

- 3 -

unabhängig von der vorliegenden Novelle darauf gedrungen werden, das Führerscheingesetz (ohne Punkteführerschein) einer Beschußfassung zuzuführen.

Zu den einzelnen Bestimmungen:

Aus legistischer Sicht werden folgende ergänzende Anregungen vorgebracht:

1. Zu Z 6, mit der im § 24 Abs. 1 eine Ergänzung um den Satz "für den Zeitraum einer Entziehung der Lenkberechtigung ist auch das Lenken von vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen unzulässig" vorgeschlagen wird, darf zur Diskussion gestellt werden, diese Ergänzung allenfalls § 3 Abs. 2 anzufügen.
2. Im Interesse der Übersichtlichkeit darf im Zusammenhang mit der Ergänzung des § 31 angeregt werden, den ergänzend vorgeschlagenen Regelungsinhalt des Abs. 3a auch in der Überschrift dadurch ersichtlich zu machen, daß der Regelungsgegenstand "vierrädriges Leichtkraftfahrzeug" angeführt wird.
3. Die in der Z 13. durch Ergänzung des § 40 mit einem Abs. 5a vorgeschlagene Übergangsregelung, die inhaltlich durchaus befürwortet wird, dürfte in der Vollzugspraxis Schwierigkeiten verursachen, weil möglicherweise die Fahrschulen, die mit dieser Regelung angesprochen sind, divergierende Vorstellungen davon haben, wie Personen das Lenken vierrädriger Leichtkraftfahrzeuge vor dem Inkrafttreten der gegenständlichen Novelle "glaublich" machen. Hier müßte für ein österreichweit einheitliches Vorgehen Sorge getragen werden.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme werden unter einem dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Klagenfurt, 24. Juli 2000

Für die Kärntner Landesregierung:

Der Landeshauptmann:

Dr. Haider

FdRdA

