



Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien
E: st1@bmvit.gv.at

Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T +43 (0)5 90 900-DW | F +43 (0)5 90 900-243
E rp@wko.at
W <http://wko.at/rp>

Kopie ergeht an:
begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
GZ.BMVIT-170.706/0011-IV
6.10.2016

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Rp 25638/22/2016/DU/Sa
Mag. David Ulbrich

Durchwahl
4027

Datum
25.10.2016

18. FSG-Novelle, FSG-ABSV; Stellungnahme

Die Wirtschaftskammer Österreich bedankt sich für die Übermittlung der Unterlagen zur 18. FSG-Novelle und zur FSG-ABSV und nimmt wie folgt Stellung:

1. 18. FSG-Novelle

Zu Z 1:

Elektrofahrzeuge ohne Anhänger mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse zwischen 3500 kg und 4.250kg, die im Güterverkehr eingesetzt werden, sollen unter gewissen Voraussetzungen mit Klasse B gelenkt werden dürfen. Wir gehen davon aus, dass die Bestimmungen des Güterbeförderungsgesetzes bzw. der Verordnung EG (Nr.) 1071/2009 dabei jedenfalls einzuhalten sind.

Vor dem Hintergrund der Formulierung in § 2 Abs. 1a letzter Satz („Kreis der zur Ausbildung Berechtigten“) muss klargestellt werden, dass die diesbezüglichen Schulungen nur von Fahrlehrern der Fahrschulen vorgenommen werden dürfen. Unterricht auf zweispurigen Fahrzeugen auf öffentlichen Straßen wird in Österreich nur von Fahrschulen mit Fahrlehrern durchgeführt (einschließlich Code 96, Anhänger). Dass andere Personen, die nicht Fahrlehrer sind, etwa Instrukturen, auf öffentlichen Straßen Ausbildungsfahrten durchführen, wird für den Bereich der Klasse B (Fahrzeuge zur Personenbeförderung, zur Güterbeförderung) vehement abgelehnt.

Wir fordern in diesem Zusammenhang weiters, dass die Regelung nach § 2 Abs. 1a auch auf elektrisch betriebene Kleinbusse ausgeweitet wird.

Zu Z 2:

Die allgemeine Probezeit für Lenkberechtigungen für alle Klassen mit Ausnahme der Klassen AM und F, die Personen ohne in-oder ausländische Lenkberechtigungen für eine dieser Klassen

erteilt werden, soll von 2 auf 3 Jahre angehoben werden. Im Übrigen bleibt das Probeführerschein-Regime unberührt.

Die Verlängerung der Probezeit sehen wir kritisch. Jedenfalls wäre eine Übergangsbestimmung erforderlich, weil hinsichtlich der Anwendbarkeit der neuen Frist von 3 Jahren auf den Zeitpunkt der Erteilung der Lenkberechtigung abzustellen ist. Für alle Lenkberechtigungen, die vor dem Inkrafttreten der neuen Frist erteilt wurden, muss jedenfalls die 2 jährige Frist inklusive der Probezeitverlängerungen weitergelten.

Gegen die Aufnahme der Missachtung des Handyverbotes in den Deliktskatalog des Probeführerscheines besteht kein Einwand.

Zu Z 5 und Z 9:

In Verbindung mit der Änderung des § 18 Abs. 1 (Ausbildung der Klasse AM, frühestens 2 Monate vor Erreichen des 15. Lebensjahres) erfolgt eine redaktionelle Anpassung, wonach es sich hier um eine Ausnahme von der Bestimmung handelt, nach der frühestens sechs Monate vor Vollendung des für die angestrebte Lenkberechtigung erforderlichen Mindestalters von 15 Jahren mit der Ausbildung begonnen werden darf.

Die Ausbildungsinhalte zur Risikokompetenz für die Klasse A sollen auch in die theoretische und praktische Ausbildung der Klasse AM aufgenommen werden.

Konsequenz dieses Vorhabens ist, dass in Fahrschulen Fahrlehrer für die Klasse B, die auch Ausbildungen für die Klasse AM-Ausbildungen durchführen, die „Risikokompetenzausbildung“ benötigen.

Es ist sicherzustellen, dass dies auch für Instruktoren gilt und diese die „Risikokompetenzausbildung“ absolvieren müssen.

Die AM-Ausbildung gemäß § 18 Abs. 1 Z 2-5 soll frühestens 2 Monate vor Erreichen des 15. Lebensjahres begonnen werden können. Abweichend vom Entwurf regen wir an, dass die 2-Monatsfrist nur für das Fahren auf öffentlichen Straßen gelten sollte. Die Ausbildungsteile davor (Theorie und Fahren am Übungsplatz) sollten unverändert wie bis bisher schon 6 Monate vor dem 15. Geburtstag begonnen werden können.

Das Fahren im öffentlichen Verkehr sollte - wie im Entwurf vorgesehen - frühesten 2 Monate, dh möglichst kurz vor oder zeitgleich mit dem 15. Geburtstag stattfinden. Werden junge AM-Lenker frisch geschult in den Verkehr entlassen, haben sie mehr Sicherheit im Verkehrsgeschehen. Zudem nehmen geistige Reife und Sicherheitsbewusstsein in diesem Alter laufend und schon in kurzer Zeit zu.

Was jedoch die theoretische Schulung, die theoretische Prüfung und das Fahren am Übungsplatz betrifft, sollte ein Beginn der Absolvierung dieser Ausbildungsinhalte schon - wie bisher - frühestens 6 Monate vor dem 15. Geburtstag möglich sein. Es gibt keine sachliche Rechtfertigung für die vorgegebene starre Reihenfolge. Die Theorieausbildung dient dem Erlernen der Verkehrsregeln. Die Theorieprüfung testet dieses Wissen. Das praktische Fahren dient jedoch dem Erlernen der Fahrzeugbeherrschung. Für das Üben der Fahrzeugbeherrschung am geschlossenen Übungsplatz ist kein Theoriewissen erforderlich. Daher sollte Flexibilität bei

Reihenfolge der Absolvierung von Theorie Ausbildung, Theorieprüfung und Fahrübungen am geschlossenen Übungsplatz gegeben sein.

Das Fahren auf dem Übungsplatz muss aber auf jeden Fall positiv abgeschlossen und bestätigt sein, bevor der Praxisunterricht im öffentlichen Verkehr stattfindet.

Eine höhere Anzahl praktischer Fahrstunden im öffentlichen Verkehr fördert die Verkehrssicherheit. Wir setzen uns daher für eine Ausweitung des Fahrens im öffentlichen Verkehr - über die derzeit geltenden 2 UE hinausgehend - im Sinne einer erhöhten Verkehrssicherheit ein. Erfahrungen zeigen, dass sich die Schüler auf geschlossenen Übungsplätzen sehr bald die nötige Fahrzeugbeherrschung aneignen. Die Motivation der Schüler bei derzeit 6 UE am Übungsplatz sinkt gegen Ende dieses Ausbildungsteiles deutlich. Durch die Umschichtung von 2 Stunden Übungsplatz auf mindestens 4 Stunden Fahren im öffentlichen Verkehr würden die gesamten 8 UE zur Hälfte am Übungsplatz und im öffentlichen Verkehr absolviert (4:4 statt derzeit 6:2). Schüler würden so besser geschult, die Verkehrsregeln besser zu befolgen und ihr Fahrverhalten zu optimieren.

Angehende Mopedlenker müssen sich im Verkehrsgeschehen zwischen Pkw, Lkw und Bussen sofort voll bewähren. Das heißt, dass sehr junge Menschen mit ihren Kraftfahrzeugen, die von der passiven Sicherheit her gesehen zu den schwächeren Fahrzeugen gehören, als vollwertige motorisierte Fahrer am Verkehrsgeschehen teilnehmen. Für sie gelten alle Vorschriften uneingeschränkt; es muss der gleiche Grad an Aufmerksamkeit wie Fahrern anderer Klassen abverlangt werden; sie müssen die Verkehrssituationen in gleicher Weise wahrnehmen; beurteilen und die richtigen Entscheidungen treffen; sie haben alle Grundsätze im Zusammenhang mit Sicherheitsabstand, Bremsweg und Bodenhaftung zu beherrschen; sie müssen Witterungsverhältnisse ebenso einschätzen können wie den Fahrbahnzustand oder das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer.

Die Kosten des Mopedführerscheins würden sich bei Verschiebung von 2 UE vom Übungsplatz auf das Fahren im öffentlichen Verkehr um EUR 50 bis 70 erhöhen. Die AM-Ausbildung würde also von EUR 250 auf EUR 300 bis EUR 320 (das gilt für Wien) steigen. Nur zum Vergleich: ein Helm guter Qualität kostet rund 250 Euro, für die Anschaffung eines Mopeds müssen 2500 Euro veranschlagt werden.

Für die Verankerung von mehr Praxis für AM-Lenker spricht nicht nur der pädagogische Aspekt und die Erhöhung der Verkehrssicherheit, sondern auch, dass im März 2015 der praktische Fahrunterricht auch beim Motorrad von 12 UE auf 14 UE erhöht wurde (Slogan: „Mehr Praxis, weniger Theorie“). Für Lenker, die älter als 39 Jahre sind, wurden sie sogar auf 16 Stunden ausgedehnt.

In der theoretischen Schulung soll die theoretische Prüfung nicht inkludiert sein. Sie hat außerhalb bzw. anschließend zu den 6 Unterrichtseinheiten zu erfolgen. Die gleichzeitige Ablegung der theoretischen Prüfung am Tag der theoretischen Schulung wird abgelehnt. Der theoretische Lernstoff soll beim Prüfling gefestigt und durchdacht sein, bevor er zur Prüfung antritt. Findet die theoretische Prüfung gleich im Anschluss an den Theorieunterricht statt, kann der Lernstoff nicht „sickern“ und ist daher nicht jederzeit gefestigt abrufbar.

Zu Z 11:

Auch Fahrlehrer für die Klasse B, die Ausbildungen für die Klasse AM durchführen, sollen die Zusatzausbildung für Risikokompetenz besitzen. Dieses Erfordernis resultiert daraus, dass der Ausbildungsteil „Risikokompetenz“ vom Lehrplan der Klasse A in die AM-Ausbildung integriert wird. Fahrlehrer und Instruktoren für Klasse A haben diese Zusatzausbildung ohnehin. Da Instruktoren diese Ausbildung noch nicht absolviert haben, sollte auch für Instruktoren diese Ausbildung verpflichtend werden.

Zu Z 13:

Zum Alternativen Bewährungssystem wird weiter unten kritisch Stellung genommen.

Zu Z 14:

Gegen die Aufnahme der Missachtung des Handyverbotes in den Deliktskatalog des Probeführerscheines erheben wir keinen Einwand.

Abschließen regen wir an, die jetzt beim Mopedführerschein vorgesehene Möglichkeit der Prüfung mit Automatikgetriebe ohne nachfolgende Einschränkung auch auf die Führerscheinklassen A und B auszudehnen: beim zu erwartenden verstärkten Einsatz von Elektrofahrzeugen in der Ausbildung wäre diese Lösung zukunftsweisend.

2. FSG-ABSV

Die 18. FSG Novelle soll die Grundlage für die ebenfalls im Entwurf versendete Verordnung über das Alternative Bewährungssystem (ABS) schaffen.

Aus verwaltungsstrafrechtlicher Sicht ist anzumerken, dass die Abschreckungswirkung des Führerscheinentzugs damit nur abgeschwächt werden kann: Wenn man im Voraus weiß, dass man nach einem Alkohol-Delikt (nach der Halbzeit des Entzugs) mit Alkolock weiterfahren kann, verliert der Führerscheinentzug seine abschreckende Wirkung. Vor dem Hintergrund der mit dem Alkolock verbundenen Kosten könnte zudem eingewendet werden, dass dadurch einkommens- bzw. kaufkraftstärkere Normadressaten potentiell bevorzugt werden.

Durch § 7 ist das ABS zudem geeignet, den Wettbewerb zwischen Institutionen, die Nachschulungen und verkehrspsychologische Untersuchungen nach dem FSG durchführen, zu beeinträchtigen.

Nach § 7 des Verordnungsentwurfs soll mit der konkreten Durchführung des alternativen Bewährungssystems ein einziges Unternehmen ohne Ausschreibung für fünf Jahr in Direktvergabe beauftragt werden.

Es gibt in Österreich mehrere potentiell geeignete Institutionen, weshalb aus unserer Sicht eine Vergabe nach BVerGG und Unionsrecht geboten ist.

Es ist auch nicht nachvollziehbar, weshalb ausschließlich die vom BMVIT zu beauftragende ABS-Institution eine Nachschulungsmaßnahme oder verkehrspsychologische Untersuchung durchführen soll. Dies könnten die übrigen vom BMVIT ermächtigten Institutionen ebenso gut

erledigen, der Wettbewerb zwischen diesen Institutionen und der schlussendlich mit dem ABS zu beauftragenden Institution würde nicht so stark verzerrt werden.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Ausführungen.



Dr. Christoph Leitl
Präsident

Freundliche Grüße



Mag. Anna Maria Hochhauser
Generalsekretärin

