



An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
BMVIT – IV/ST1
Rechtsbereich Straßenverkehr
Radetzkystraße 2
1030 Wien
GZ: BMVIT-170.706/0011-IV/ST1/2015

Wien, den 3.11.2016

Betrifft: 18. FSG-Novelle und ABSV

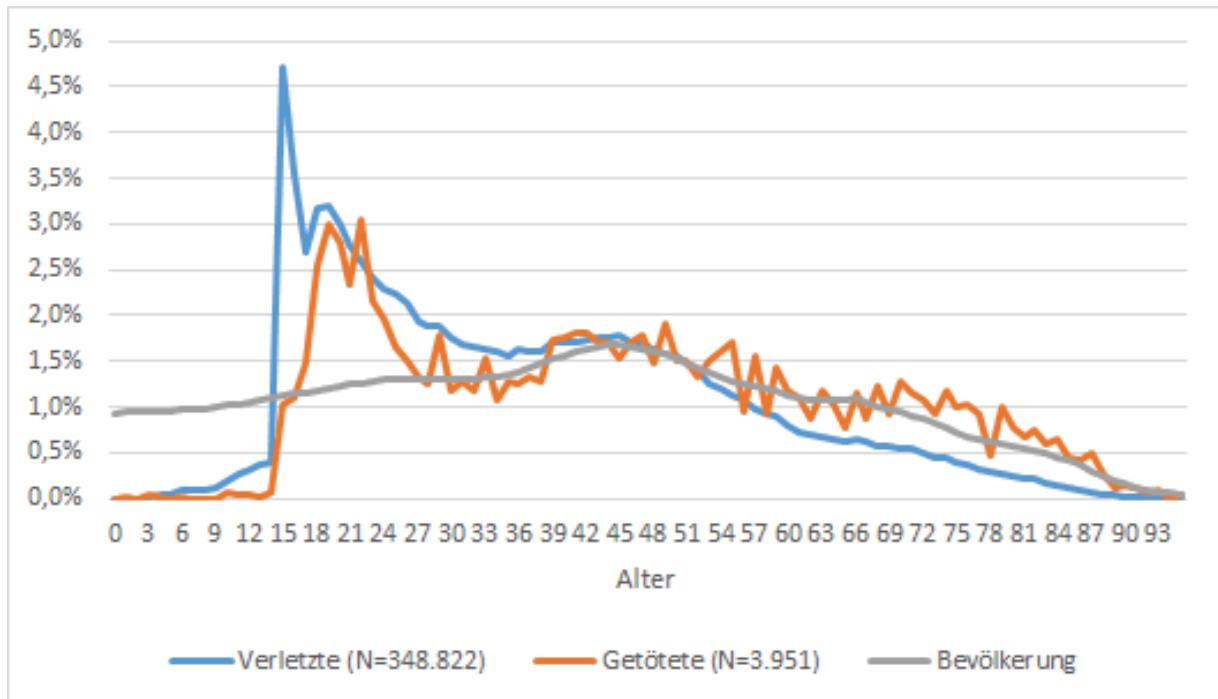
Sehr geehrte Damen und Herren,

das **Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV)** dankt für die Übermittlung des Begutachtungsentwurfs. Wir begrüßen, dass mit der vorliegenden Novelle lang diskutierte Änderungen umgesetzt werden und nehmen zu den Neuerungen im Einzelnen Stellung wie folgt:

Probeführerschein

Wir sind erfreut, dass die **Probezeit auf drei Jahre verlängert** wird. Damit wird dem noch immer besonders hohen Risiko junger Lenker Rechnung getragen. Die Unfallzahlen zeigen, dass dieses auch nach Ablauf der derzeitigen zweijährigen Probezeit noch sehr hoch ist: Unter den 20- bis 22-Jährigen war das Risiko, bei einem Unfall ums Leben zu kommen, im letzten Jahrzehnt kaum geringer als unter den 18- bis 19-Jährigen. Auch international gibt es Vorbilder für eine dreijährige Probezeit, etwa die Nachbarländer Schweiz und Italien. Die nachfolgende Grafik macht sichtbar, dass eine Verlängerung der Probezeit auf drei Jahre angesichts des anhaltenden Unfallrisikos nicht nur sachlich gerechtfertigt, sondern sogar geboten ist.

Kuratorium für Verkehrssicherheit



Grafik: Verteilung der verletzten und getöteten Lenker und der österreichischen Bevölkerung nach Alter (2006-2015) in Prozent

Auch die Aufnahme des **Handyverbots** in den Deliktekatalog des Probeführerscheins ist erfreulich. Die Nutzung von Mobiltelefonen ist gerade unter jungen Lenkern weit verbreitet. Rund 40 % der Fahranfänger nutzen ihr Handy während der Fahrt, die Mehrheit davon (59 %) „aus Gewohnheit“. Tätigkeiten wie das Lesen von SMS und die Nutzung von Kommunikations-Apps sind häufig, knapp 20 % der Fahranfänger schreiben sogar SMS, rund 5 % surfen während der Fahrt im Internet. Deshalb ist es wichtig, von Anfang an zu vermitteln, dass Handynutzung am Steuer kein Kavaliersdelikt ist. Die Aufnahme des Handyverbots in den Deliktekatalog des Probeführerscheins ist ein klares und motivierendes Signal in diese Richtung.

Moped

Äußerst erfreulich ist aus unserer Sicht die zügige Umsetzung von dringend erforderlichen Änderungen in der Mopedausbildung und -prüfung. Insbesondere begrüßen wir, dass nunmehr nur Fahrlehrer mit Zusatzausbildung in Risikokompetenz die praktische Mopedausbildung durchführen dürfen.

Gleichzeitig möchten wir daran erinnern, dass bei Einführung der Risikokompetenzausbildung für Fahrlehrer (57. KDV-Novelle 2011) in den Erläuterungen in Aussicht gestellt wurde, dass in einem nächsten Schritt diese Zusatzausbildung generell in die Fahrlehrer- und Fahrschullehrerausbildung integriert werden soll. Wir sind der Ansicht, dass es an der Zeit ist, dieses Vorhaben nun umzusetzen.



Alkohol-Wegfahrsperrnen

- Dieser umfassende Entwurf wird einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten, indem Alkohol-Schwarzfahrten nicht mehr mühevoll entdeckt werden müssen sondern gleich im Vorhinein verhindert werden können. Jährlich setzen sich 4.000 Lenker trotz Entzug der Lenkberichtigung wieder ans Steuer und wiederholen ihre Straftat, indem sie unbeeindruckt neuerlich alkoholisiert fahren. Dabei bleibt es nicht bei einer einzigen Fahrt, die meisten benutzen wiederholt ihr Kraftfahrzeug im Entziehungszeitraum. Die erschreckende Zahl von zehn alkoholisierten Schwarzfahrten pro Stunde in Österreich ist die Folge. Tag für Tag, Woche für Woche.
- Europa ist, nicht zuletzt durch die klare Empfehlung der EU-Kommission, am Weg zu einer mehrheitlichen Nutzung von Alkoholwegfahrsperrnen bei auffälligen Pkw-Lenkern. In sieben Staaten ist das System bereits implementiert (Frankreich, Belgien, Niederlande, Dänemark, Schweden, Finnland und Polen), in weiteren zehn Staaten laufen Versuche mit dem Ziel der gesetzlichen Verankerung. Die Mehrheit der teilnehmenden Staaten verzeichnet Erfolge im Kampf gegen Alkohol am Steuer, in Finnland zeigte eine wissenschaftliche Evaluierung einen Rückgang der Rückfallquote bei Alkolenkern um 80 %.
- Gemeinsam mit der hohen Anzahl an Alkoholkontrollen in Österreich (ca. 1,6 Mio. Testungen jährlich), den verkehrspsychologischen Untersuchungen und Nachschulungen sowie den strengen Geldstrafen wird mit der Einführung des Alternativen Bewährungssystems ein effektives und nachhaltiges Maßnahmenpaket gegen Alkohol am Steuer geschaffen.

Zu den einzelnen Bestimmungen der FSG-ABSV im Detail:

§ 1 FSG-ABSV – Allgemeines

Systematisch sieht der Entwurf vor, dass der erste Einstieg in das Alternative Bewährungssystem erst nach Ablauf der Hälfte der Entziehungszeit möglich ist. Dazu ist anzumerken, dass die Entziehungszeiten in Österreich im internationalen Vergleich eher kurz sind. Das wiederum führt dazu, dass die noch verbleibende Hälfte der Entziehungszeit von den Lenkern abgewogen wird mit der mindestens sechsmonatigen Phase des Alternativen Bewährungssystems. Es besteht nun die begründete Befürchtung, dass die überwiegende Mehrzahl der Lenker nun dem „Absitzen“ der (zumeist kurzen) zweiten Hälfte der Entziehungszeit den Vorzug gibt und gar nicht erst in das Alternative Bewährungssystem einsteigt. Die EU-Mitgliedstaaten Belgien und Dänemark litten bei ähnlichen Rahmenbedingungen unter Teilnehmermangel und novellieren jetzt jeweils ihre Systeme in diesem Sinne. Wir schlagen deshalb vor, den Einstieg in das Alternative Bewährungssystem schon kurz nach dem Delikt, also vor Bescheideerlassung, als „vorläufige Teilnahme am Bewährungssystem“ zuzulassen. Damit würde der stärkste Effekt der Alkoholwegfahrsperrnen, die faktische Verhinderung weiterer Alkoholfahrten, von Anfang an wirken.

§ 2 FSG-ABSV – Einstieg in das Alternative Bewährungssystem und dessen Ablauf

Anlässlich der Zustellung des Entziehungsbescheids erfährt der betretene Lenker nunmehr auch, dass er nach der Hälfte der Entziehungszeit ein Wahlrecht zwischen Fortsetzung des Entzugs oder Einstieg in das Alternative Bewährungssystem hat. Es wäre nun zweckmäßig, bereits zu diesem



Zeitpunkt ganz konkret auf die ABS-Institution zu verweisen, damit der Lenker sich dort alle nötigen Informationen für die angesprochene Entscheidung verschaffen kann. Andernfalls könnten die Behörden oder sogar das BMVIT Ziel hunderter Anfragen ratsuchender Lenker werden.

Mit freundlichen Grüßen
Kuratorium für Verkehrssicherheit

Dir. Dr. Othmar Thann
(Geschäftsführer)

Dr. Armin Kaltenegger
(Bereichsleiter Recht & Normen)