

MD-2223-3/95

Wien, 8. September 1995

Entwurf eines Bundesgesetzes,
mit dem das Kraftfahrzeuggesetz
1967 geändert wird (19. KFG-
Novelle);
Stellungnahme

An das
Präsidium des Nationalrates

WIENER GESETZENTWURF	
Zl. 63	-GE/19
Datum: 14. SEP. 1995	
Verteilt 15.9.95	

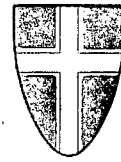
Wang Payerl

Das Amt der Wiener Landesregierung beehrt sich, in der Bei-
lage 25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zu dem im Be-
treff genannten Gesetzentwurf zu übermitteln.

Für den Landesamtsdirektor:

Beilage
(25-fach)

Dr. Peischl
Magistratsvizedirektor

AMT DER
WIENER LANDESREGIERUNG

Dienststelle MD-Büro des Magistratsdirektors

Adresse 1082 Wien, Rathaus

Telefonnummer 40 00-82123

MD-2223-3/95

Wien, 8. September 1995

Entwurf eines Bundesgesetzes,
mit dem das Kraftfahrgesetz
1967 geändert wird (19. KFG-
Novelle);
Begutachtungsverfahren;
Stellungnahme

zu Zl. 170.022/2-I/7/95

An das
Bundesministerium für öffent-
liche Wirtschaft und Verkehr

Auf das do. Schreiben vom 25. Juli 1995 beehrt sich das Amt der Wiener Landesregierung, zu dem im Betreff genannten Gesetzentwurf folgende Stellungnahme bekanntzugeben:

Allgemein ist zu den Änderungen der §§ 2 und 3 festzustellen, daß die Einführung der in den EU-Richtlinien verwendeten Begriffe im österreichischen Kraftfahrrecht durchaus sinnvoll und zur Umsetzung der Richtlinien auch notwendig erscheint. Es sollte jedoch darauf geachtet werden, daß die Terminologie einheitlich bleibt und nicht österreichische und europäische Begriffe ohne nähere Definition oder Quellenhinweise nebeneinander verwendet werden. Beispielsweise seien hiezu Begriffspaare wie z.B. Leermasse und Leergewicht, Gesamtmasse und Gesamtgewicht, Kleinkraftrad und Motorfahrrad sowie Leichtkraftfahrzeug, Kraftrad, Motorrad genannt.

- 2 -

Im einzelnen geben folgende Bestimmungen des Entwurfes zu Bemerkungen Anlaß:

Zu Z 1 (§ 2 Z 4):

Die vorgeschlagene Begriffsbestimmung des Kraftrades steht nicht im Einklang mit der Richtlinie 92/61/EWG (Art. 1 Abs. 2), wonach Krafträder als zweirädrige Kraftfahrzeuge mit oder ohne Beiwagen mit einem Motor und Hubraum von mehr als 50 cm³ bei innerer Verbrennung und/oder einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h definiert sind.

Zu Z 2 (§ 2 Z 4a):

Der Schreibfehler "50 m³" wäre richtigzustellen (50 cm³).

Zu Z 4 (§ 2 Z 15b):

Die Angabe des Verhältnisses von Leistung zum Gewicht ist unklar, es sollte statt Gewicht das Leergewicht angeführt werden.

Zu Z 6 (§ 2 Z 33b):

Diese Definition ist zu ungenau. Folgende Definition wird vorgeschlagen:

"33b. höchste zulässige Anhängelast die höchste Last, die von einem zum Ziehen von Anhängern eingerichteten Fahrzeug mit der Anhängervorrichtung gezogen werden darf;"

Zu Z 7 (§ 2 Z 42):

Da es sich in der Mehrzahl der Fälle um Anhänger handelt, wird vorgeschlagen, das Wort "Kraftfahrzeug" durch den Begriff "Fahrzeug" zu ersetzen.

- 3 -

Zu Z 7 (§ 2 Z 43):

Es werden Teile des sogenannten "Oldtimererlasses", der nach den Erfahrungen des Landes Wien nicht vollziehbar ist, in das KFG 1967 übernommen.

Die Definition des historischen Kraftfahrzeuges ist insoweit praxisfremd, als die Voraussetzung gefordert wird, daß es von diesem Kraftfahrzeug in Österreich nicht mehr als 300 Stück gibt. Eine solche Feststellung kann mangels geeigneter Unterlagen weder von der Behörde noch vom Fahrzeuginhaber getroffen werden. Gleiches gilt für § 34 Abs. 1a des Entwurfes.

Es sollte davon Abstand genommen werden, diese Bestimmungen in das KFG 1967 aufzunehmen.

Zu Z 8 (§ 3 Abs. 1):

Die vorgeschlagene Definition läßt offen, welche der hier angeführten Untergruppen zu den Krafträdern und welche zu den zwei- und dreirädrigen Fahrzeugen zu zählen sind.

Die Zuordnung der vierrädrigen Kraftfahrzeuge (Untergruppe 1.4.2.) zu den Motordreirädern erscheint widersprüchlich.

Die Unterteilung der Fahrzeuge der Klasse M und N in M1, M2 und M3 bzw. N1, N2 und N3 wird auch eine Änderung bei den derzeitigen Führerscheingruppen C und D nach sich ziehen müssen.

In diesem Zusammenhang wird ersucht, auch auf die Besonderheiten von Betrieben im Kraftfahrlinienverkehr Rücksicht zu nehmen. Die derzeitige Regelung mit der eingeschränkten Lenkerberechtigung für die Gruppe D (DL) ermöglicht es,

- 4 -

Fahrzeuglenker in ausreichender Zahl und in einer entsprechenden Zeit auszubilden, sodaß die Aufrechterhaltung des öffentlichen Linienverkehrs nicht in Frage gestellt ist.

Sollte es im Zuge der Änderung der Fahrzeugklassen zu einer Änderung der Führerscheingruppen kommen, so müßte durch entsprechende gesetzliche Regelungen gewährleistet sein, daß die Ausbildung für die Lenkerberechtigung DL weder erschwert noch durch die Einführung des "Stufenführerscheins" bei der Kategorie M wesentlich verlängert wird.

Grundsätzlich müßte den Verkehrsbetrieben auch in Zukunft die Möglichkeit gegeben werden, unter Beibehaltung der Lenkerberechtigung DL unter den gleichen Voraussetzungen wie bisher Lenker für den innerstädtischen Autobusbetrieb ausbilden zu können, da nur unter diesen Voraussetzungen rechtzeitig genügend Lenker zur Verfügung stehen, um den natürlichen Personalabgang auszugleichen.

Zu Z 9 (§ 4 Abs. 6 Z 3 lit. b):

Mit der Einführung einer kraftfahrrechtlich generell zulässigen Gesamtlänge für Omnibusse von 15 Metern sollte bis zu einer gesamteuropäischen Lösung zugewartet werden. Derzeit besteht für solche Fahrzeuge die Möglichkeit einer Ausnahmegenehmigung gemäß § 34 KFG 1967, sodaß die Verwendung solcher Busse auf bestimmte Straßen eingeschränkt werden kann. Eine generelle Freigabe des 15-Meter Busses würde voraussichtlich dazu führen, daß vierachsige LKW mit dieser Länge gebaut würden.

Zu Z 10 (§ 14 Abs. 1 und 2):

Zur Erzielung der EU-Konformität wäre die ausschließliche Verwendung von weißem Abblend- und Fernlicht vorzusehen.

- 5 -

Im Abs. 1 wären daher die Worte "oder gelbes" an zwei Stellen zu streichen.

Im Abs. 2 sollte das Wort "können" durch "dürfen" ersetzt werden. Der Ausdruck "Tagfahrleuchten" wäre zu definieren, insbesondere auch hinsichtlich der Leistung der Lampe und der Anbringung der Leuchte.

Rückfahrscheinwerfer werden unabhängig von den Tagfahrleuchten verwendet und sollten daher in einem eigenen Absatz behandelt werden. Dabei sollte folgendes ergänzt werden: "...müssen mit höchstens zwei Rückfahrscheinwerfern ausgerüstet sein."

Weiters sollten die diesbezüglichen Regelungen auch für Anhänger gelten.

Zu Z 12 (§ 14 Abs. 6a und 6b):

Auch der Begriff der "Umrißleuchte" ist nicht definiert. Es sollte daher auf die diesbezüglichen EU-Richtlinien betreffend Begriff und Anbringung hingewiesen werden.

Darüber hinaus wird die Sinnhaftigkeit und Notwendigkeit der Umrißleuchten für alle Fahrzeuge in Zweifel gezogen. Vor allem bei Autobussen im innerstädtischen Linienverkehr ist die Sichtbarkeit des Umrisses durch die vorgeschriebene Zielschildbeleuchtung sowie die Innenbeleuchtung weit besser gegeben als durch jede zusätzliche Umrißleuchte.

Im übrigen wurden die bei Bussen ursprünglich vorgeschriebenen weißen Rückstrahler bereits vor geraumer Zeit wieder abgeschafft.

Hinsichtlich der Seitenmarkierungsleuchten wird bemerkt, daß diese deshalb entbehrlich erscheinen, weil die derzeit vorgeschriebenen Rückstrahler völlig ausreichend sind.

- 6 -

In diesem Zusammenhang darf auch auf die vermehrten Kosten der Ausstattung von Bussen mit derartigen Leuchten sowie auf die zusätzlichen Erhaltungskosten (durch Beschädigungen bei leichten Streifungen oder beim Durchfahren von Waschstraßen) hingewiesen werden.

Zu Z 15 (§ 19 Abs. 1):

Der Schreibfehler wäre durch folgende Ergänzung zu beseitigen:
"... nicht durch deutlich erkennbare Armzeichen ..."

Zu Z 16 (§ 20 Abs. 7):

Es wird vorgeschlagen, neben den Zeichen für Platzkraftwagen (Taxi-Fahrzeuge) auch "Ziel- bzw. Linienschilder für Linienbusse" auszunehmen. Dies würde der üblichen Bauweise von Linienbussen im Ortslinienverkehr entsprechen.

Zu Z 17 (§ 27 Abs. 5):

Die Verordnungsermächtigung des § 27 Abs. 5 erscheint verfassungsrechtlich bedenklich, da jede Möglichkeit einer Überprüfung der inhaltlichen Gesetzmäßigkeit der im Verordnungsweg getroffenen Regelung fehlt (formalgesetzliche Delegation). Gleiches gilt für die Verordnungsermächtigung des § 34 Abs. 4 zweiter Satz des Entwurfes.

Zu Z 18 (§ 28 Abs. 3a):

Die Richtlinie 76/756 EWG in der Fassung 91/663 EWG sieht im Anhang I Punkt 4.17.2 eine von der Fahrzeuglänge abhängige Anzahl von seitlichen Rückstrahlern vor. An Stelle "... mit je einem seitlichen Rückstrahler ..." sollte daher aufgenommen werden "... müssen an beiden Längsseiten mit seitlichen Rückstrahlern gemäß der Richtlinie 76/756/EWG ausgerüstet sein ...".

- 7 -

Zur Klarstellung wäre noch zu ergänzen: "... sowie Schulfahrzeugen (§ 122 Abs. 3) ...".

Weiters sollte anlässlich der Neuformulierung dieses Absatzes die Gelegenheit ergriffen werden, ein seit langem anstehendes Problem zu lösen:

Der Verwaltungsgerichtshof hat in einem Erkenntnis die Rechtsmeinung vertreten, daß eine nachträgliche Änderung des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes ohne Umbau am Fahrzeug nicht zulässig ist. Dies bringt für den Bürger unverständliche Härten mit sich. Es wird daher, um einem dringenden Bedürfnis nachzukommen, folgender Zusatz vorgeschlagen:

"Dieser Antrag kann auch für bereits genehmigte Fahrzeuge vom Zulassungsbesitzer oder rechtmäßigen Besitzer gestellt werden. Für solche Verfahren ist § 33 anzuwenden."

Zu § 30 Abs. 1 letzter Satz:

Im Zusammenhang mit Z 28 (§ 40a) wäre § 30 Abs. 1 letzter Satz wie folgt zu ergänzen:

"Eintragungen in einen ausgestellten Typenschein ausgenommen nach § 40a dürfen nur von Behörden vorgenommen werden."

Zu Z 22 (§ 33 Abs. 1):

Die Verpflichtung zur Anzeige von vorgenommenen Änderungen trifft den Zulassungsbesitzer. Zur Anzeige von Änderungen, die ein früherer Zulassungsbesitzer vorgenommen hat oder vornehmen ließ, ist er jedoch nicht verpflichtet (vgl. Erk. des VwGH vom 27. Februar 1992, 91/02/0056). § 33 Abs. 1 des Entwurfes beseitigt diesen Mangel nicht.

Es wird daher folgende Formulierung vorgeschlagen:

- 8 -

"(1) Änderungen an einem einzelnen bereits genehmigten Fahrzeug hat der Besitzer des Fahrzeuges unverzüglich dem Landeshauptmann anzuzeigen ..."

Damit könnten die Abs. 5 und 7 entfallen und es wäre auch die "Bestätigung für die Zulassung" abgedeckt.

Im Hinblick die Vereinfachung des Genehmigungsdokumentes ist die Einschränkung auf die im Genehmigungsdokument enthaltenen Angaben nicht mehr sinnvoll. Die nunmehr vorgeschlagene Formulierung würde jedoch bedeuten, daß jegliche Änderung dem Landeshauptmann anzuzeigen wäre. Da dies nicht sinnvoll erscheint, wäre § 22a KDV 1967 zu ändern. Entsprechend den Ergebnissen einiger Gespräche im Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wird als Ergänzung vorgeschlagen:

"3. und, sofern diese Teile, Ausrüstungsgegenstände, zusätzliche Aufbauten oder Vorrichtungen von der Behörde als für diese Type und Ausführung aufgrund eines von einem nach § 124 bestellten Sachverständigen erstellten Gutachtens für geeignet erklärt und nach § 33 an einem einzelnen Fahrzeug bereits genehmigt worden sind. In diesem Fall ist eine Abschrift des Genehmigungsbescheides im Fahrzeug mitzuführen."

Zu Z 23 (§ 34 Abs. 1a):

Auch in diesem Fall ist die Formulierung nicht eindeutig, sondern läßt eine Reihe von Möglichkeiten offen.

Dem Vorschlag, eine Genehmigung davon abhängig zu machen, daß ein gemäß § 57a KFG 1967 Ermächtigter feststellt, ob eine Genehmigung zu erteilen ist oder nicht, kann nicht zugestimmt werden. Die vom Landeshauptmann gemäß § 125 KFG 1967 bestellten Sachverständigen sind durchaus imstande, den Zustand eines Fahrzeuges festzustellen.

- 9 -

Außerdem ist der Landeshauptmann Aufsichtsbehörde nach § 57a KFG 1967 und kann daher von den von ihm Beaufsichtigten nicht Weisungen entgegennehmen, ob ein Fahrzeug genehmigt werden darf oder nicht.

Zu Z 24 (§ 34 Abs. 4):

Nach Art. 151 Abs. 9 B-VG darf ab dem 1. Jänner 1996 der Begriff "ordentlicher Wohnsitz" in den Rechtsvorschriften des Bundes und der Länder nicht mehr verwendet werden. Die Verwendung dieses Begriffes ist daher verfehlt und müßte auf "Hauptwohnsitz" geändert werden.

Zu Z 27 (§ 39 Abs. 1):

Die Einschränkung der Routenbindung auf Fälle, in denen die jeweiligen Höchstgrenzen durch die Beladung des Fahrzeuges überschritten werden, verleitet im Hinblick auf die erschwerte Möglichkeit einer Kontrolle zum Mißbrauch und sollte entfallen.

Zu Z 28 (§ 40a):

Allgemein ist zunächst festzustellen, daß mit der Privatisierung der Kfz-Zulassung eine Reihe von datenschutzrechtlichen und organisatorischen Fragen ungeklärt sind. Erhebliche Bedenken ergeben sich vor allem für den Bereich der nicht automationsunterstützt verarbeiteten Informationen und Daten sowie aus der fehlenden Geltung der Regelung über die Amtsverschwiegenheit für die Angestellten eines Versicherungsunternehmens. Ähnliche Probleme ergeben sich auch für die automationsunterstützt verarbeiteten Daten im Hinblick auf die Gewährleistung des Datenschutzes.

So wäre es erforderlich, daß die privaten Zulassungsstellen zur Erfüllung ihrer Aufgaben zu den automationsunterstützt

- 10 -

verarbeiteten Datenregistern des Bundesministeriums für Inneres Zugang erlangen.

In organisatorischer Hinsicht bleibt offen, welche Regelungen für Dienstkraftfahrzeuge mit den Sachbereichskennzeichen (BP, BG, ZW, BB, PT, BD, BH, JW, WD) zu treffen sind.

Was die Zulassung durch beliehene Versicherer betrifft, sollten alle näheren Regelungen, die die Datenermittlung, die Datenverarbeitung und den Datenverkehr betreffen, durch Verordnung des Bundesministers geregelt werden, um eine bundeseinheitliche Vorgangsweise sicherzustellen.

In den Erläuternden Bemerkungen wird festgehalten, daß kein mündlicher Bescheid über die Zulassung ausgesprochen werden kann, da die privaten Zulassungsstellen keine Hoheitsakte setzen sollen. Obwohl auch das Ausstellen eines Zulassungsscheines einen Hoheitsakt darstellt, kann der Auffassung insoweit gefolgt werden, als die privaten Zulassungsstellen keine Bescheide ausstellen sollen. Dann können diese Stellen jedoch auch keine Bewilligungen zur Durchführung von Probefahrten bzw. Überstellungsfahrten erteilen.

Um Mißbräuche auszuschalten, sollte die Vernichtung abgeführter Kennzeichentafeln und Zulassungsscheine weiterhin durch die Behörde erfolgen (vgl. dagegen § 40a Abs. 5 Z 3 des Entwurfes). Die Regelung über die Befristung bei der erstmaligen Erlassung einer Verordnung (§ 40a Abs. 11 des Entwurfes) ist zu kompliziert konstruiert, wobei das Ende der Ermächtigung für den Normunterworfenen schwer erkennbar ist, da auf innerbehördliche Vorgänge abgestellt wird. Vorgeschlagen wird, die erstmalige Befristung mit zwei Jahren festzusetzen.

Eine Ermächtigung auf Dauer ist abzulehnen. Eine solche Dauerbewilligung gibt den Trägern der Bewilligung keinen

- 11 -

Anreiz, mit der Behörde kooperativ zusammenzuarbeiten. Im Hinblick auf die erhebliche Bedeutung der übertragenen Aufgaben und die erheblichen Folgen bei Mißbräuchen infolge mangelhafter Kontrolle erscheint eine Befristung auf jeweils fünf Jahre notwendig, zumal auch die in den §§ 124 bis 127 KFG 1967 angeführten Sachverständigen höchstens auf fünf Jahre bestellt werden.

Offen bleibt, ob der Zulassungsbesitzer die Abmeldung des Kraftfahrzeuges bei jeder privaten Zulassungsstelle vornehmen kann. In diesem Fall wäre die Regelung des § 40a Abs. 6 des Entwurfes wenig sachgerecht, da der volle Kostenbeitrag einem Versicherungsunternehmen zufließen würde, ohne daß sichergestellt ist, daß dieses auch die nach der Zahlung des Kostenbeitrages anfallenden Leistungen (z.B. Abmeldung) erbringen wird bzw. kann (z.B. bei Widerruf der Ermächtigung).

Die Überwachung der Zulassungsstellen sollte gleichartig wie im § 57a KFG 1967 geregelt werden, das heißt als Auftrag an den Landeshauptmann mit der Möglichkeit, Sofortmaßnahmen zu setzen. An den Landeshauptmann werden dadurch eine Reihe von Aufgaben übertragen, die zusätzliches Personal nötig machen und erhebliche Kosten verursachen. Im Land Wien liegen die Einsparungen ausschließlich bei der Bundespolizeidirektion Wien, wogegen die zusätzlichen Kosten ausschließlich beim Land Wien anfallen. **Dies wird im Rahmen des Finanzausgleiches zu berücksichtigen sein.**

Im einzelnen ist zum § 40a Abs. 4 noch folgendes zu bemerken:

Z 2 läßt eine weite Auslegung offen. Es wird daher folgende Formulierung vorgeschlagen:

"2. die Eintragungen in den Typenschein, die Einzelgenehmigung oder die Bestätigung für die Zulassung gemäß Z 8, 10 und 12,"

- 12 -

Zu Z 14 bis 17: Probefahrten und Überstellungsfahrten sollten der Behörde vorbehalten werden.

Zu Z 19: Auskunftserteilungen sollten im Interesse des Datenschutzes sowie - da es sich um Parteienanträge handelt - der Behörde vorbehalten bleiben.

Zu Z 26: Die Ausgabe von Begutachtungsplaketten muß den nach § 57a KFG 1967 Ermächtigten vorbehalten bleiben. Im Zuge der intensiven Überwachungstätigkeit Wiens auf diesem Gebiet wurde in den letzten zwei Jahren festgestellt, daß der größte Teil der zu Unrecht an einem Fahrzeug angebrachten Plaketten aufgrund falscher Gutachten von der Zulassungsbehörde im Rahmen einer Zulassung ausgegeben worden sind. Aus Gründen des Konsumentenschutzes und der Sicherheit wäre daher die Ausfolgung der Begutachtungsplaketten durch die Versicherer zu vermeiden.

Zu Z 29 (§ 41 Abs. 2):

In diesem Zusammenhang sollten die Möglichkeiten, den Zulassungsschein im Scheckkartenformat zu gestalten, und die Daten zu speichern, nicht übersehen werden.

Zu Z 31 (§ 48 Abs. 2):

Es erscheint im Interesse der Rechtsklarheit zweckmäßig, die Feststellung der Erläuternden Bemerkungen, daß es in Zukunft möglich sein wird, ein Motorrad gemeinsam mit einem PKW oder LKW zuzulassen, sofern das gleiche Kennzeichentafelformat verwendbar ist, auch in das Gesetz aufzunehmen.

Zu Z 36 bis 38 (§§ 55 und 56):

Im Rahmen der auch seitens der EU-Kommission verlangten Qualitätssicherung der periodischen Fahrzeugprüfung wären im § 56 Abs. 1a KFG 1967 (Überprüfung von Altfahrzeugen) die

- 13 -

Worte "Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen und Lastkraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3.500 kg" durch das Wort "Fahrzeuge" zu ersetzen.

Zu Z 41 (§ 57a Abs. 1):

Fahrzeuge, die dem derzeitigen § 55 KFG 1967 unterliegen, sind auch auf Gesetzeskonformität zu überprüfen. Diese Vorschrift hat sich seit rund 60 Jahren bewährt. Insbesondere betrifft dies Umbauten, angebaute Hebezeuge und dergleichen. Aus Sicherheitsgründen sollte folgende Regelung aufgenommen werden:

"Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3.500 kg sind außerdem zu überprüfen, ob sie den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entsprechen."

Bei den im Land Wien derzeit ermächtigten rund 20 Prüfstellen nach § 57 Abs. 4 KFG 1967 hat dies bisher zu keinerlei Probleme geführt.

Seitdem auch Taxifahrzeuge dem § 57a KFG 1967 unterliegen, hat sich der Zustand der in Wien betriebenen Taxi wesentlich verschlechtert, da sie nicht mehr auf Gesetzeskonformität überprüft werden. Es wird daher dringend ersucht, diese Bestimmung auch auf Taxi auszudehnen.

Zu Z 41 (§ 57a Abs. 2):

In diesem Absatz ist die Verordnungsermächtigung hinsichtlich des Prüfpersonals sowie der Prüfeinrichtungen vorgesehen. Es erscheint jedoch erforderlich, bereits im Gesetzestext zum Ausdruck zu bringen, daß je nach Umfang der Ermächtigung verschieden hohe Anforderungen an Prüfpersonal und Einrichtungen zu stellen sind.

- 14 -

Insbesondere muß in diesem Zusammenhang auch auf die EN 45004 verwiesen werden. Es wird vorgeschlagen, vor dem letzten Satz einzufügen:

"Wenn sich die Ermächtigung auch auf Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3.500 kg, bei Anhängern mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 1.700 kg, sowie auf Taxi bezieht, muß der Ermächtigte jedenfalls über Personal, das die Voraussetzungen des § 125 Abs. 2 Z 2 erfüllt, verfügen. Weiters müssen geeignete Einrichtungen zur Verfügung stehen".

Zu Z 42 (§ 57a Abs. 3 Z 4):

Siehe die Ausführungen zu Z 7 betreffend "Oldtimererlaß".

Zu Z 43 (§ 57a Abs. 6):

Auf Grund der Änderungen im § 57a KFG 1967 entfällt die Bestätigung im Typenschein bzw. Zulassungsschein. Der erste Satz kann daher entfallen oder sollte sich nur auf das Gutachten beziehen.

Zu Z 46 (§ 61 Abs. 4):

Hier wurde der neue § 40a nicht berücksichtigt, da der Zulassungsschein nicht nur von der Behörde ausgestellt werden kann. Es wäre der "Aussteller des Zulassungsscheines zu verständigen" oder grundsätzlich "die Behörde", da nur diese einen Kennzeichenentzug bescheidmäßig verfügen kann.

Zu Z 49 (§ 73 Abs. 2a):

Bedenken begegnet der Entfall der Nachschulung bei nicht "kursfähigen" Personen. Die Nachschulung dient der Hebung der Verkehrssicherheit, sodaß ein Entfall auf Grund einer

- 15 -

problematischen Persönlichkeitsstruktur kontraproduktiv ist, zumal gerade diese Personen im Straßenverkehr negativ in Erscheinung treten. Immerhin entfällt auch die Lenkerprüfung nicht bei nicht "prüfungsfähigen" Personen. Es ist vielmehr Sache der mit der Nachschulung betrauten Stellen auch Hilfen anzubieten, wodurch die Betroffenen die "Kursfähigkeit" wieder erlangen.

Zu Z 51 (§ 88):

Der Entfall dieser Bestimmung stellt eine wesentliche Verschlechterung der Sicherheit für den Lenker sowie den Beifahrer von Kombinationskraftwagen dar. **Im Interesse der Sicherheit bei einem Unfall oder einer Vollbremsung spricht sich das Amt der Wiener Landesregierung entschieden gegen eine derartige Verschlechterung der inneren Sicherheit in Fahrzeugen aus.**

Zu Z 52 (§ 99 Abs. 1a):

So sehr die Verwendung von Abblendlicht am Tag auf Freilandstraßen und Autobahnen sinnvoll und aus Gründen der Verkehrssicherheit empfehlenswert erscheint, dürfte dies für den innerstädtischen Verkehr nicht zutreffen, ja sogar mit Nachteilen verbunden sein.

Gerade die schwächsten Verkehrsteilnehmer, die Fußgänger, könnten durch die besondere Hervorhebung der Kraftfahrzeuge durch Fahren mit Licht leichter übersehen werden.

Ähnliches würde auch für die einspurigen Kraftfahrzeuge gelten, die bisher durch die Verwendung des Abblendlichtes bei Tag gegenüber allen anderen Kraftfahrzeugen hervorgehoben wurden, und denen somit eine besondere Aufmerksamkeit zuteil wurde. Durch die generelle Verwendung von Abblendlicht würde dieser Vorteil verloren gehen.

- 16 -

Abgesehen davon haben die Wiener Verkehrsbetriebe im Zuge eines über mehr als ein Jahr durchgeführten Versuches mit "Fahren mit Licht am Tag" festgestellt, daß diese Aktion mit erhöhten Kosten verbunden war.

So sind vor allem vermehrt Glühlampenschäden aufgetreten, die in Summe zu nicht unbeträchtlichen zusätzlichen Material- und Personalkosten geführt haben.

Darüber hinaus hat sich insbesondere im innerstädtischen Betrieb durch die Belastung des Stromhaushaltes durch das Abblendlicht gezeigt, daß durch die geringen Fahrzeiten der Linienbusse die Batterien nicht mehr ausreichend versorgt wurden, wodurch ein häufigerer Tausch der Batterien notwendig wurde.

Weiters muß auch eine allfällige Ausrüstung der Fahrzeuge mit zusätzlichen Tageslichtscheinwerfern (nur 25 W) hinsichtlich der Zusatzkosten als negativ bewertet werden.

Zusammenfassend kann somit gesagt werden, daß das Fahren mit Licht im innerstädtischen Bereich eher mit Nachteilen verbunden ist.

Aus diesem Grund wird vorgeschlagen, das Fahren mit Licht am Tag ausschließlich außerhalb des Ortsgebietes vorzuschreiben.

Zu Z 63 (§ 123 Abs. 4):

Die Durchführung der Erhebungen gemäß § 103 Abs. 2 KFG 1967 und der Strafverfahren wegen Übertretungen des § 103 Abs. 2 KFG 1967 durch den Magistrat der Stadt Wien hätte eine massive Erhöhung des Sach- und Personalaufwandes sowie Probleme im Bereich der Datenübermittlung zur Folge. Im einzelnen ist dazu folgendes festzuhalten:

1. Sachaufwand

Soweit derzeit Personal des Magistrates der Stadt Wien aufgrund der erteilten Ermächtigungen des Wiener Polizeipräsidenten als Außenstellen des Strafamtes der Bundespolizeidirektion Wien Lenkererhebungen durchführt, wird der Sachaufwand an Formularen und Portokosten von der Bundespolizeidirektion Wien getragen. Diesen Aufwand hätte in der Folge der Magistrat zu tragen.

Dazu kommt ein derzeit nicht quantifizierbarer Aufwand an Kosten für die Adaptierung des Verkehrsstrafenprogrammes zur Durchführung der Verwaltungsstrafen wegen Übertretungen des § 103 Abs. 2 KFG 1967.

2. Personalaufwand

Personell ist für die Durchführung der KFG-Verfahren keinerlei Vorsorge getroffen, sodaß bei vorsichtiger Schätzung mit einem Personalmehraufwand von rund 15 Dienstposten gerechnet werden muß.

3. Datenübermittlung

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß die derzeit bestehenden Probleme des nicht vorhandenen online-Zugriffes auf Zulassungsdaten einerseits sowie der nicht zur Gänze vollautomatisch ablaufenden Datenübermittlung bei Zulassungsdaten andererseits (nicht passende Datenformate, keine aktualisierten Adressen von Zulassungsbesitzern, fehlende Vernetzung einzelner Bezirkshauptmannschaften) vor einer Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren gemäß § 103 Abs. 2 KFG 1967 jedenfalls einer Lösung zugeführt werden müßten.

- 18 -

Zu Z 64 (§ 129 Abs. 1):

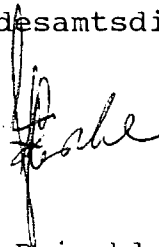
Die vorgeschlagene Anhebung des Gesamtbetrages der Vergütungen für alle in einem Kalenderjahr abgegebenen Gutachten auf 37.500 S erscheint nicht ausreichend, den vor allem in Wien in letzter Zeit immer stärker zutage tretenden Mangel an Lenkerprüfern zu beseitigen.

Es wird vorgeschlagen, die im § 129 KFG 1967 enthaltene Plafondierung überhaupt fallen zu lassen oder zumindest aus dem KFG zu eliminieren.

Darüber hinaus erscheint auch eine Anhebung der Sachverständigengebühren in der KDV 1967 erforderlich, um die Attraktivität der Sachverständigentätigkeit zu steigern.

Abschließend wird angeregt, daß im Interesse einer kostensparenden und effizienten Verwaltung die Erteilung einer österreichischen Lenkerberechtigung aufgrund einer ausländischen Lenkerberechtigung von der Vorlage eines gültigen ausländischen Führerscheines abhängig gemacht werden sollte. Weiters sollte im Hinblick auf das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 23. Februar 1993, 92/11/0197, im Gesetz klargestellt werden, daß bei Erwerb einer ausländischen Lenkerberechtigung, solange ein Hauptwohnsitz im Inland besteht, eine "Umschreibung" nach § 64 Abs. 6 KFG 1967 nicht zulässig ist.

Für den Landesamtsdirektor:



Dr. Peischl
Magistratsvizedirektor