

AMT DER  
WIENER LANDESREGIERUNG



MD-2789-1/95

Wien, 29. November 1995

Entwurf eines Bundesge-  
setzes über den Führer-  
schein (Führerschein-  
gesetz - FSG);  
Stellungnahme

Beim G E S E T Z E N T W U R F	
Zl.	PJ - GENO PJ
Datum:	4. DEZ. 1995
	5.12.95 OK

*Mag. Freyerl*

An das Präsidium des Nationalrates

Das Amt der Wiener Landesregierung beehrt sich, in der Beilage  
25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zu dem im Betreff  
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-2789-1/95

Wien, 29. November 1995

Entwurf eines Bundes-  
gesetzes über den Führer-  
schein (Führerschein-  
gesetz - FSG);  
Begutachtungsverfahren;  
Stellungnahme

zu Zl. 167.650/6-I/6-95

An das  
Bundesministerium für öffent-  
liche Wirtschaft und Verkehr

Auf das do. Schreiben vom 6. Oktober 1995 beehrt sich das Amt der Wiener Landesregierung, zu dem im Betreff genannten Gesetz-entwurf folgende Stellungnahme bekanntzugeben:

Einleitend wird festgestellt, daß die derzeit geltenden Bestimmungen sowohl über den Mopedausweis als auch über die amtsärztliche Untersuchung bei Bewerbern um eine Lenkberechtigung aus der Sicht des Landes Wien keiner Neuregelungen bedürfen.

Im einzelnen geben folgende Bestimmungen des Entwurfes zu Bemerkungen Anlaß:

**Zu § 1:**

Das Kunstwort "Lenkberechtigung" sollte durch den allgemein gebräuchlichen und verständlichen Begriff "Führerschein" ersetzt werden. Dieser Begriff ist dem Bürger vertraut, wird in der genannten (umzusetzenden) EU-Richtlinie verwendet und widerspricht auch nicht dem Grundsatz der sprachlichen Gleichbehandlung von Frau und Mann.

- 2 -

Weiters sollten am Beginn für die im Führerscheingesetz verwendeten Definitionen ("Begriffsbestimmungen") eingefügt werden.

**Zu § 1 Abs. 3 Z 2:**

Nur bei Besitzern einer "Lenkberechtigung" der Klassen A (allenfalls auch Klasse A1) oder B, nicht aber der (nationalen) Klassen F oder G, sollte vom Erfordernis eines Mopedausweises abgesehen werden.

**Zu § 1 Abs. 3 Z 3:**

Es ist nicht einsehbar, weshalb Invalidenkraftfahrzeuge künftig ohne "Lenkberechtigung" gelenkt werden dürfen.

**Zu § 2 Abs. 1:**

In der Z 1 sollte klargestellt werden, ob in Hinkunft der Begriff "Eigenmasse" oder der Begriff "Leermasse" (siehe dazu den Entwurf einer 19. KFG-Novelle) verwendet wird.

Die Klasse A sollte auch Invalidenkraftfahrzeuge umfassen.

In der Z 3.1 lit. b sollte der Begriff "Sonderkraftfahrzeuge" wie folgt ergänzt werden: "Sonderkraftfahrzeuge mit nicht mehr als acht Plätzen außer dem Lenkerplatz". Z 4 lit. b sollte gleichermaßen ergänzt werden.

Die Klasse D sollte in Anlehnung an die Richtlinie 91/439/EWG um die Klasse D 1 (für Kleinbusse bis 16 Personen) mit den im Artikel 5 Abs. 4 der genannten Richtlinie enthaltenen Erleichterungen bzw. Einschränkungen ergänzt werden. Dies deshalb, weil Schüler- und Behindertentransporte vielfach von den Gemeinden zu finanzieren sind und daher bei der Klasse D für die einzusetzenden Omnibus-Berufskraftfahrer wesentlich höhere Personalkosten ent-

- 3 -

stunden als dies bei den derzeit verwendeten Kleinbussen mit der Klasse D 1 der Fall wäre.

Zu Z 6 lit. c und Z 7 lit. a und b sollte die Beschränkung der Bauartgeschwindigkeit auf 40 km/h ergänzt werden; bei den Sonderkraftfahrzeugen (Z 7 lit. b) sollte zusätzlich eine Beschränkung auf nicht mehr als acht Plätze außer dem Lenker erfolgen.

**Zu § 2 Abs. 2 Z 6:**

Das Ziehen schwerer Anhänger wäre auf Zugmaschinen (§ 2 Abs. 1 Z 6 lit. a) einzuschränken. Hinsichtlich der im § 2 Abs. 1 Z 6 lit. b und c genannten Fahrzeuge sollte bloß das Ziehen leichter Anhänger zulässig sein.

Das Ziehen schwerer Anhänger sollte zusätzlich auf "landwirtschaftliche schwere Anhänger" eingeschränkt werden. Diese schweren Anhänger sind von einigen Baubestimmungen des KFG 1967 ausgenommen, da sie nur für den Einsatz in der Landwirtschaft gebaut werden.

Nur solche Anhänger werden mit Zugmaschinen gezogen, eine generelle Freigabe des Ziehens schwerer Anhänger ist somit nicht erforderlich.

**Zu § 4 Abs. 5:**

Der Klammerausdruck (Nennung des jeweiligen Deliktes) bei der Anführung der übertretenen Norm führt lediglich zur Rechtsunsicherheit. Der im Punkt 2.1. der Erläuternden Bemerkungen (Allgemeiner Teil) zum Ausdruck gebrachten Rechtsansicht, daß die Kurzbezeichnungen keine Einschränkung der in den entsprechenden Gesetzesstellen bezeichneten Delikte bedeuten, kann nicht gefolgt werden, da ohne ausdrückliche Anordnung des Gesetzgebers nicht davon ausgegangen werden kann, daß bestimmten Textteilen keine Bedeutung für die Auslegung des Gesetzes zukommt.

- 4 -

Die im Abs. 8 enthaltene Regelung, derzufolge die Maßnahmen nach § 24 Abs. 5 bei Nichtbefolgung der Anordnung der Nachschulung an ein Verschulden geknüpft werden, wird abgelehnt. Sie geht von der derzeitigen Rechtslage ab (§ 73 Abs. 2b KFG 1967), die sich bewährt hat, und nimmt nicht darauf Bedacht, daß Maßnahmen im Interesse der Verkehrssicherheit nicht auf persönliche Umstände des einzelnen Rücksicht nehmen können. Überdies würde eine solche Regelung einen zusätzlichen Verwaltungsaufwand bedeuten, was mit dem Grundsatz einer sparsamen Verwaltung im Widerspruch steht. Entgegen der bisherigen Regelung wurde auch der Entziehungstatbestand der "mangelnden Mitarbeit" bei der Nachschulung nicht aufgenommen. Eine Begründung hiefür enthalten die Erläuternden Bemerkungen nicht.

**Zu § 4 Abs. 6:**

Es wird auf den zu erwartenden hohen Verwaltungsaufwand hingewiesen.

**Zu § 5 Abs. 2:**

Es wäre klarzustellen, ob man erst nach 185 Tagen ab Begründung des Hauptwohnsitzes in Österreich die "Lenkberechtigung" erwerben kann oder ob die Behörde im Rahmen einer Prognose zu beurteilen hat, ob sich der Betreffende tatsächlich 185 Tage im Bundesgebiet aufhalten wird. Das gleiche gilt für den zweiten Satz.

**Zu § 6 Abs. 3 und 4:**

Diese zahlreichen differenzierten Abstufungen bergen eine erhebliche Gefahr administrativer Fehler in sich. Auch ein erhöhter Verwaltungsaufwand ist zu erwarten.

**Zu § 7 Abs. 3:**

In die Z 6 sollten auch "Auflagen" aufgenommen werden.

- 5 -

Es sollte im Interesse aller Verkehrsteilnehmer liegen, daß Personen, die Kraftfahrzeuge ohne gültige "Lenkberechtigung" lenken, ehe baldigst eine "Lenkberechtigung" erwerben. Die Z 7 sollte daher entfallen.

**Zu § 9 Abs. 4:**

Die Formulierung "wenn möglich" ist unklar.

**Zu § 9 Abs. 5:**

Es ist vermutlich ein gemäß § 125 KFG 1967 bestellter Sachverständiger gemeint.

**Zu § 10 Abs. 1:**

Statt "erst unmittelbar vor Beginn der Prüfung" sollte es klarer heißen "frühestens am Tag vor der Prüfung".

**Zu § 11 Abs. 5 Z 1:**

Die Übergabe des Durchschlages des Prüfungsprotokolls an den Kandidaten erscheint nicht notwendig. Dem Kandidaten sollte lediglich mündlich bekanntgegeben werden, aus welchen Gründen er die Prüfung nicht bestanden hat.

**Zu § 11 Abs. 6:**

Die Mindestreprobationsfrist von zwei Wochen sollte auch für die theoretische Prüfung gelten.

**Zu § 12:**

Es sollte klargestellt werden, daß auch die Ausbildung auf einem Kraftwagen der jeweils angestrebten Klasse als Voraussetzung für den Erwerb der entsprechenden Lenkberechtigung absolviert wer-

- 6 -

den muß. Dies gilt insbesondere für den Erwerb der "Lenkberechtigung" für die Klasse C. Leicht-LKW bis 7,5 t sollten nur mehr für die Klasse C1 zulässig sein.

**Zu § 14 Abs. 5:**

Diese Bestimmung sollte auf Grund des gewaltigen Verwaltungsaufwandes entfallen. Auch ist der gewünschte Effekt dieser Bestimmung nicht ersichtlich. Für Besitzer einer nicht im EWR-Raum ausgestellten Lenkberechtigung gilt ohnehin § 22 Abs. 1 des Entwurfes. Für Besitzer der Klassen C und D aus dem EWR-Raum gelten die Registrierungsverpflichtungen der §§ 19 Abs. 4 und 20 Abs. 4. Die Registrierung der übrigen EWR-"Lenkberechtigungen" sollte bloß anlaßbezogen erfolgen. Bei Einführung der Bestimmung würden erstmals alle bereits in Österreich aufhältigen Ausländer, die noch keine österreichische "Lenkberechtigung" besitzen, anfallen. Für die Berechnung der jährlichen Belastung der Meldebehörden müßten die aufenthaltsrechtliche Quote, der Zuzug von Personen aus dem EWR-Raum und all jener, die sich ohne Aufenthaltsberechtigung in Österreich aufhalten dürfen, herangezogen werden.

**Zu § 15 Abs. 3:**

Diese Bestimmung hätte ein gewaltiges Ansteigen des zwischenstaatlichen Schriftverkehrs zur Folge. Die bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, daß die Kommunikation zum Teil nicht klaglos funktioniert und schriftliche Anfragen oft monatelang, in einzelnen Fällen auch gar nicht beantwortet werden. Der letzte Satz dieses Absatzes erscheint schwer verständlich und sollte klarer formuliert werden.

**Zu § 16 Abs. 1:**

Zum automationsunterstützten Führerscheinregister wird festgestellt, daß die Bundespolizeidirektion Wien die Einführung eines automationsunterstützten Führerscheinregisters begrüßt. Sie hält

- 7 -

jedoch den zeitlichen Rahmen (1. Juli 1996) für undurchführbar. An dieser Stelle muß weiters angemerkt werden, daß die Errichtung eines solchen Registers bei einer Bundespolizeibehörde sowohl hinsichtlich Hard- als auch Software vom Bundesministerium für Inneres abhängt. Jedenfalls läßt sich eine Datenrückerofassung im Bereich der Bundespolizeidirektion Wien nicht in der angestrebten Zeit verwirklichen. Es wäre die Möglichkeit zu überprüfen, ob nicht bloß anlaßbedingt eine Datenerfassung "alter" Lenkberechtigungen erfolgen sollte.

Die Eintragung von Titeln sollte entfallen. Zum Namen der Eltern ist auszuführen, daß zum einen die Vornamen genügen sollten, zum anderen eine Datenrückerofassung in diesem Bereich nicht möglich sein wird. Dasselbe gilt auch für die Wohnanschrift.

**Zu § 16 Abs. 2:**

Auf die Stellungnahme zu § 14 Abs. 5 wird verwiesen. Weiters stellt sich zu Z 2 die Frage, woher die Kraftfahrbehörde des "neuen" Wohnsitzes von der von einer anderen Behörde erteilten "Lenkberechtigung" Kenntnis erlangen soll. Eine Meldepflicht ist nicht normiert.

**Zu § 16 Abs. 6:**

Es verfügen auch noch über 95-jährige über eine "Lenkberechtigung".

**Zu § 17 Abs. 1:**

Statt "Bundespolizei Wien" müßte es richtig "Bundespolizeidirektion Wien" heißen.

Die Einführung eines automationsunterstützten zentralen Führerscheinregisters hätte im Zusammenhang mit dem Punkteführerschein



- 8 -

einen enormen Personalaufwand für die Bundespolizeidirektion Wien zur Folge. Hinsichtlich der EDV-Ausstattung gilt das zu § 16 Gesagte.

**Zu § 17 Abs. 2:**

Der Katalog sollte um das Mopedfahrverbot und das Lenkverbot gemäß § 32 erweitert werden.

**Zu § 19 Abs. 1:**

Es fehlt die Festsetzung einer Mindestdauer für den Besitz der "Lenkberechtigung" der Klasse B. Nach dem Entwurfswortlaut könnte die Prüfung für die Klasse B an einem Tag, für die Klasse C ein paar Tage später nach Erteilung der "Lenkberechtigung" für die Klasse B abgelegt werden. Eine gleichzeitige Prüfung wäre nicht möglich.

**Zu § 19 Abs. 3:**

Auf den verwaltungsbehördlichen Mehraufwand, vor allem auch im Bereich des amtsärztlichen Dienstes wird hingewiesen.

**Zu § 19 Abs. 4:**

Diese Bestimmung sollte auch für Besitzer eines nicht in einem EWR-Staat ausgestellten Führerscheines der Klasse C gelten und auch auf die Klasse D ausgedehnt werden.

**Zu § 20 Abs. 1:**

Siehe die Ausführungen zu § 19 Abs. 1. Es können nunmehr auch Fahranfänger Personenbeförderungen durchführen.

- 9 -

**Zu § 21. Abs. 7:**

Statt "innerhalb eines Jahres" sollte der Wortlaut "bis zum Ablauf eines Jahres" verwendet werden. Anderenfalls wäre die Ausstellung während des Präsenzdienstes oder eines sonstigen Heeresdienstes nicht möglich.

**Zu § 22:**

In diesem Zusammenhang wird angeregt, daß im Interesse einer kostensparenden und effizienten Verwaltung die Erteilung einer österreichischen "Lenkberechtigung" auf Grund einer "Lenkberechtigung" eines Nicht-EWR-Staates von der Vorlage eines gültigen ausländischen Führerscheines abhängig gemacht wird. Weiters sollte im Hinblick auf das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 23. Februar 1993, Zahl 92/11/0197, normiert werden, daß bei Erwerb einer ausländischen "Lenkberechtigung" während des Vorliegens eines Hauptwohnsitzes im Inland die Begünstigung des Abs. 3 Z 4 nicht zum Tragen kommt.

**Zu § 22 Abs. 5:**

Der letzte Satz dieser Bestimmung ist mangels Kenntnis der Aufgabe eines Wohnsitzes im Ausland, aber auch der Aufgabe eines Wohnsitzes im Inland nicht vollziehbar.

**Zu §§ 23, 24:**

Es widerspricht der Verwaltungsökonomie, begleitende Maßnahmen zuerst anzuordnen und diese später rückwirkend aufzuheben (vgl. § 23 Abs. 4). Die Feststellung, daß diese in Aussicht genommene Regelung dem geltenden Recht entspräche, ist unzutreffend. Sie ist auch sachlich verfehlt, zumal auch die Prüfung in einem solchen Fall nicht entfällt. Es wird Sache der mit solchen begleitenden Maßnahmen betrauten Institutionen sein, Hilfen anzubieten, die auch bei medizinischen oder psychologischen Problemen des Probanden die Absolvierung der vorgesehenen Maßnahmen erlauben.

- 10 -

Weiters fehlt eine dem § 75 Abs. 2 KFG 1967 entsprechende Bestimmung. § 24 Abs. 3 erscheint verfehlt, da § 23 Abs. 4 keine Berechtigung der Behörde normiert, die Beibringung von Gutachten zu verlangen. In der Verwaltungspraxis würde diese Regelung dazu führen, daß die Weigerung eines Inhabers einer "Lenkberechtigung", sich untersuchen zu lassen, sanktionslos hingenommen werden müßte.

**Zu § 24 Abs. 2 und 3:**

Die Verweise sollten richtig "§ 23 Abs. 5" lauten.

**Zu § 24 Abs. 6:**

Im ersten Satz sollte auf § 99 Abs. 1 lit. a StVO 1960 abgestellt werden, ebenso im Klammerausdruck. Im letzten Satz sollte statt "oder die Alkoholuntersuchung verweigert wird" die Wortgruppe "oder eine erstmalige Begehung einer Übertretung gemäß § 99 Abs. 1 lit. b oder c vorliegt" normiert werden.

**Zu § 25 Abs. 1:**

Die 6-wöchige Entziehungsdauer steht in keinem Verhältnis zur 4-wöchigen des § 24 Abs. 6.

**Zu § 25 Abs. 3:**

Bei dem Verweis auf § 39 Abs. 3 Z 2 dürfte es sich um ein Redaktionsversehen handeln. Gemeint ist offensichtlich § 39 Abs. 4 Z 2.

**Zu § 26:**

Es erscheint sinnvoll, im Falle einer Verweigerung beim Training (Abs. 2) diese wie die Nichtbefolgung der behördlichen Anordnungen zu sanktionieren, da es sich um gleichwertige Fälle handelt. Eine Feststellung der mangelnden Eignung sollte - wie vorgesehen - zur Einleitung des Entziehungsverfahrens führen.

- 11 -

Grundsätzlich ist festzustellen, daß das Mehrfachtäter-Punktesystem bei der Bundespolizeidirektion Wien erst nach Zurverfügungstellung der entsprechenden Hard- und Software möglich sein wird. In weiterer Folge ist bei dieser Behörde mit einem erheblichen zusätzlichen Personalaufwand zu rechnen.

**Zu § 26 Abs. 2:**

Unklar bleibt, wer die "diagnostische Fahrprobe" durchführen soll.

**Zu § 27:**

Die Ermächtigung der Richter, bei bestimmten gerichtlichen Verurteilungen im Strafurteil Punkte für das kraftfahrrechtliche Punktesystem zu vergeben, ist verfassungsrechtlich bedenklich, da der Grundsatz der Trennung der Justiz von der Verwaltung (Art. 94 B-VG) durchbrochen erscheint.

Die im § 27 Abs. 1 angeführten Übertretungen werden derzeit zumeist mit Organstrafmandat oder Anonymverfügung bestraft, sollen aber künftig zu Strafpunkten führen, was ohne Feststellung des Täters nicht denkbar ist.

**Zu § 27 Abs. 2:**

Hinsichtlich der Z 5 muß ausgeführt werden, daß Geschwindigkeitsübertretungen bis 39 km/h innerhalb des Ortsgebietes bei fast allen Behörden mit Anonymverfügung geahndet werden, da keine Verwaltungsstrafbehörde den zusätzlichen Aufwand, der bei einem Entfall der Anonymverfügung (80 % Akzeptanz) eintreten würde, tragen könnte.

**Zu § 27 Abs. 3:**

In der Z 5 sollten auch Autostraßen Berücksichtigung finden. Zu Z 9 wird auf die Stellungnahme zu § 7 Abs. 3 Z 7 verwiesen. Weiters gehört dazu auch das Lenken eines Kraftfahrzeuges ohne

- 12 -

gültige Haftpflichtversicherung oder Zulassung.

**Zu § 29 Abs. 3:**

Diese Bestimmung erscheint überflüssig und würde zu einem erheblichen Verwaltungsmehraufwand führen.

**Zu § 30 Abs. 4:**

In der Z 1 sollten 18 Monate normiert werden. Es ist nicht einzusehen, warum hier ein strengerer Maßstab als beim Entzug der "Lenkberechtigung" gelten soll.

**Zu § 31 Abs. 5:**

Das Wort "vollstreckbaren" muß entfallen.

**Zu § 32 Abs. 1:**

Ob die Entziehung einer ausländischen "Lenkberechtigung" die richtige Folge für das Lenken eines Kraftfahrzeuges ohne vorgeschriebene Haftung (§ 62 Abs. 1 KFG 1967) darstellt, muß bezweifelt werden. Weiters ist nicht verständlich, warum diese Rechtsfolge nur Personen ohne Hauptwohnsitz in Österreich zu treffen hat.

**Zu § 34:**

Der Verweis im § 34 Abs. 1 auf die im § 23 Abs. 1 angeführten Gründe für eine Entziehung erscheint nicht geglückt, da in dieser Bestimmung keine Gründe für die Entziehung angeführt sind, sondern diese nur aus der Weiterverweisung auf § 3 Abs. 1 Z 2 bis 4 erschlossen werden können.

**Zu § 35 Abs. 5:**

Hier sollte eine zeitliche Befristung eingeführt werden.

**Zu § 36 Abs. 3:**

Sollte tatsächlich an die Einführung einer Fahrprüferprüfung gedacht sein, gibt das Land Wien zu bedenken, daß es in diesem Fall schwierig sein dürfte, noch eine ausreichende Zahl von Fahrprüfern einsetzen zu können. Anstelle einer Fahrprüferprüfung sollte als Bestellungs voraussetzung (bzw. als Voraussetzung für die Wiederbestellung) bestimmt werden, daß Fahrprüfer an Aus- bzw. Fortbildungsseminaren erfolgreich teilgenommen haben.

**Zu § 36 Abs. 3 Z 5:**

Es wären die Gebühren für Gutachten nach § 9 für den nach § 125 KFG 1967 bestellten Sachverständigen zu ergänzen.

**Zu § 37:**

§ 37 Abs. 2 erfordert die Zustimmung der Länder (vgl. Art. 129a Abs. 2 B-VG).

**Zu § 39:**

Im Hinblick auf die Gefährlichkeit der Mißachtung der Vorschriften dieses Gesetzes (z.B. Lenken eines Kraftfahrzeuges ohne Berechtigung) sollte die Strafobergrenze erheblich (z.B. 100.000 S) angehoben werden.

**Zu § 41 Abs. 3:**

Es sollte ausdrücklich geregelt werden, welche Behörde das Entziehungsverfahren einzuleiten hat. Nach der derzeitigen Konzeption ist das offensichtlich die Behörde, in deren Sprengel der Führerschein abgenommen wurde.

- 14 -

**Zu § 43:**

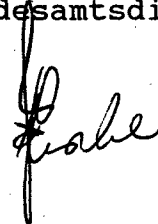
Die Übergangsbestimmung für Sachverständige für die Fahrprüfung entspricht nicht dem Grundsatz der Verwaltungsökonomie. Es spricht nichts dafür, daß sich die bisherigen Sachverständigen als wenig geeignet erwiesen haben, sodaß die naheliegende Lösung darin bestünde, im Gesetz klarzustellen, daß jene Personen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes als Sachverständige für die Lenkerprüfung bestellt waren, geeignete Fahrprüfer im Sinne des § 36 sind.

**Zu § 45:**

Der vorgesehene Termin für das Inkrafttreten des Gesetzes mit 1. Juli 1996 erscheint auf Grund der nicht vorhandenen EDV-Ausstattung für die Bundespolizeidirektion Wien nicht realistisch.

Gleichzeitig werden 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Für den Landesamtsdirektor:



Dr. Peischl  
Magistratsvizedirektor