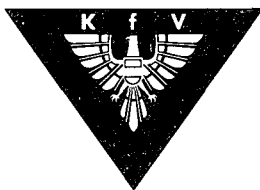


KURATORIUM
FÜR VERKEHRSSICHERHEIT



An die
Parlamentsdirektion
Dr. Karl - Renner Ring 3
1017 Wien

Betrifft GESETZENTWURF	
Zi. 95 -GE/19...	RT
Datum: 15. DEZ. 1995	
Verteilt 10.12.95	

Mag. Payer

Wien, 13.12.1995/BGF/AST/ch
b-parlam.doc

Betrifft: Stellungnahme zum Entwurf des Führerscheingesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir erlauben uns, Ihnen 25 Stück unserer Stellungnahme zum Entwurf des neuen Führerscheingesetzes zu übermitteln.

Mit freundlichen Grüßen
KURATORIUM FÜR VERKEHRSSICHERHEIT
(KfV)

Thomas Braunsteiner
(Leiter des Stabes)

Mag. Artur Stupperger
(Leiter des Rechtsbüros)

Beilage

25 Stück „Stellungnahme zum Entwurf des Führerscheingesetzes“

KURATORIUM FÜR VERKEHRSSICHERHEIT

A-1031 Wien, Ölzeitgasse 3, Postfach 190, Telefon: 0222/71 770-DW oder 0, Telefax: 0222/71 770-9, Teletex: 32 22 195
Bankverbindungen: Österr. Volksbanken AG Kto.-Nr. 42257730004, BLZ 40000, Creditanstalt-Bankverein Kto.-Nr. 0066-20561/00

**KURATORIUM
FÜR VERKEHRSSICHERHEIT**

Herrn
Sekt.-Ltr. Stv. Rat
Dr. Othmar Thann
BM für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Wien, 12.12.1995/BGF/AST/ch
st-fsg1.doc

Betrifft: Stellungnahme zum Entwurf des Führerscheingesetzes

Sehr geehrter Herr Dr. Thann!

Das Kuratorium für Verkehrssicherheit dankt Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme bezüglich des Führerscheingesetzes. Aufgrund der umfassenden Rechtsmaterie erlauben wir uns, nicht nur im Zusammenhang mit den einzelnen Regelungen sondern auch generell zu Fragen der Gesetzessystematik und allgemeinen juristischen Konstruktion Stellung zu nehmen. Dabei möchten wir insbesondere auf die Fragen betreffend die amtsärztliche Untersuchung und die Regelungen betreffend den Mopedausweis ausführlich eingehen.

ad 1. Abschnitt: Allgemeiner Teil

ad § 2 Umfang der Lenkerberechtigung

ad § 2 Abs 1 Z 1 „Klasse A“

Grundsätzlich erscheint aus dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit das Abstellen auf den Begriff des Leichtmotorrades (im Sinne der Führerscheinrichtlinie bis 125 ccm) als nicht wünschenswert. Der Begriff „Leichtmotorräder“ sollte durch den Begriff „eingeschränkte Motorräder“ ersetzt werden. Insbesondere ist es in diesem Zusammenhang erforderlich, daß diese Motorräder technischen Beschränkungen unterworfen sind, welche auch von seiten der Exekutivbeamten effizient kontrolliert werden können. Zusätzlich müßte im FSG gewährleistet sein, daß die Ausbildung zum Erlangen der Vorstufe A eine Vollausbildung in der Fahrschule ist, und daß beim Übertritt in die Klasse A zumindest eine praktische Prüfung abgenommen wird.

KURATORIUM FÜR VERKEHRSSICHERHEIT

A-1031 Wien, Ölzelgasse 3, Postfach 190, Telefon: 0222/71 770-DW oder 0, Telefax: 0222/71 770-9, Teletex: 32 22 195
Bankverbindungen: Österr. Volksbanken AG Kto.-Nr. 42257730004, BLZ 40000, Creditanstalt-Bankverein Kto.-Nr. 0066-20561/00

ad Abs 1 Z 3.1. „Klasse C“

Bei der Definition der Kraftwagen gemäß lit. a wurde die Gewichtsangabe vergessen. Gemäß dem geltenden Recht und der zu adaptierenden EU-Führerscheinrichtlinie müßte es lauten: „Kraftwagen mit nicht mehr als 8 Plätzen für beförderte Personen außer dem Lenkplatz und mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3500 kg.“

Der Einführung der Unterklasse C1 kann zugestimmt werden.

ad Abs 2 Z 7 „Klasse G: Anhänger“

Die Erweiterung der zulässigen Gesamtmasse von Anhängern für die Klasse G bis 3500 kg bedeutet eine wesentliche Erweiterung gegenüber dem bisherigen Zustand. Falls dies nach EU-Recht absolut erforderlich ist, müßte dies jedenfalls bei den Ausbildungs- und Prüfinhalten für die Klasse G berücksichtigt werden. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die Bestimmungen des § 65 Abs 5 KFG.

ad § 3 „Allgemeine Voraussetzungen für die Erteilung einer Lenkberechtigung“

Bezugnehmend auf unsere Erläuterungen zu § 7 und § 8 FSG möchten wir statt der vorgesehenen „Verkehrszuverlässigkeit“ und der „körperlichen und geistigen Eignung“ als erforderliche Voraussetzung die „Eignung aus medizinischer Sicht“, sowie die „Eignung aus psychologischer Sicht“ vorschlagen.

ad § 4 Lenkberechtigung für Anfänger (Probeführerschein)**ad Abs 1 „Geltungsbereich“**

Eine Vereinfachung bezüglich der Ersterteilung findet unsere Zustimmung. Die Bestimmung gemäß § 18 Abs 4 FSG, daß die Erteilung einer Lenkberechtigung der Klasse A immer als Ersterteilung gilt, ist sehr zu befürworten und sollte im gegenständlichen § 4 Abs 1 FSG zitiert werden.

Grundsätzlich sollte das Modell des Probeführerscheines auch auf Besitzer eines Mopedausweises ausgedehnt werden. Gerade die strengen Alkoholbestimmungen des Abs 7 sollten auf Mopedfahrer zwischen 16-18 Jahre Anwendung finden, denn derzeit ist das Lenken von Motorfahrrädern in dieser Altersgruppe bis 0,8‰ „zulässig“. Erst bei einem Erwerb der Lenkberechtigung mit 18 Jahren kommt die Verschärfung mit 0,1‰. Dies kann für die Betroffenen nicht einsichtig sein und ist hinsichtlich des Trinkverhaltens beim Fahren sehr kontraproduktiv.

Generell sollte jedoch die Absolvierung der Probezeit im Alter zwischen 16 und 18 Jahren bzw. vor Erlangen einer Lenkberechtigung der Klasse A,B oder C nicht angerechnet werden. D.h., daß der Erwerb einer Lenkberechtigung bei einem Besitzer eines Mopedausweises oder einer Lenkberechtigung der Gruppe F immer als Ersterteilung angesehen werden müßte.

Mit Bedauern müssen wir feststellen, daß die unseres Erachtens so wichtige Kennzeichnung des Probeführerscheins nach wie vor im Gesetz nicht vorgesehen ist. Insbesondere bei den im Inland erteilten Lenkberechtigungen sollte eine entsprechende Kennzeichnung vorgenommen werden.

ad Abs 2 „Ausländische Lenkberechtigungen“

Die Anwendbarkeit des Probeführerscheins auch auf ausländische Lenkberechtigungen wird von unserer Seite sehr begrüßt.

ad Abs 3 „Verlängerung der Probezeit; Anordnung der Nachschulung“

Aufgrund der vorliegenden Textierung ist es nicht ersichtlich, wie oft eine Verlängerung der Probezeit vorgenommen werden kann. Dem Wesen der Probeführerscheinregelung entsprechend sollte eine 3-malige Verlängerung - wie bisher - als ausreichend angesehen werden.

ad Abs 4 „Dritte Verlängerung der Probezeit“

Das Erfordernis eines verkehrspsychologischen Gutachtens, sowie eines Entziehungsverfahrens bei einem weiteren Verstoß innerhalb der dritten Verlängerung wird von uns sehr begrüßt.

ad Abs 6 „Mangelnde Strafwürdigkeit der Tat“

Die Nichtberücksichtigung der „mangelnden Strafwürdigkeit der Tat“ gem. § 42 StGB ist in Zusammenhang mit dem Probeführerschein sehr zu begrüßen. Allerdings sollte aus der Textierung der vorliegenden Regelung auch eindeutig hervorgehen, daß nicht nur eine Nachschulung anzuordnen ist, sondern daß auch eine Verlängerung der Probezeit in diesen Fällen gegeben ist.

ad Abs 8 „Befolgung der Anordnung zur Nachschulung“

Die Berücksichtigung des *verschuldensabhängigen* Säumnisses wird den in der Praxis auftretenden Härtefällen zugutekommen und ist deshalb zu befürworten.

ad § 5: Verfahren bei der Erteilung einer Lenkberechtigung**ad Abs 4**

Die Möglichkeit, rechtliche Bedingungen bei der Erteilung der Lenkberechtigung zu verhängen wird von uns sehr begrüßt. Unter Bezugnahme auf unsere unten ausgeführten Erläuterungen zur Thematik des amtsärztlichen Gutachtens sollte im Absatz 4 nicht nur das ärztliche, sondern auch das verkehrspsychologische Gutachten als Grundlage für erforderliche Bedingungen, Befristungen oder Auflagen dienen.

ad 2. Abschnitt: Voraussetzungen für die Zulassung zur Fahrprüfung**ad § 6 Mindestalter****ad Abs 1 „Altersgrenzen“**

Die Mindestaltergrenze von 18 Jahren für die Klasse A, eingeschränkt auf die Vorstufe A, ist sehr zu begrüßen. Die vorgezogenen Altersgrenzen der Klasse A (ohne Vorstufe A) und der Klasse D auf 21 Jahre erscheint unseres Erachtens für die Verkehrssicherheit sehr abträglich zu sein; sie entspricht jedoch der gültigen EU-Führerscheinrichtlinie.

Unter den besonderen Voraussetzungen einer vorgezogenen Lenkerausbildung mit Begleitfahrten, sowie einer eingeschränkten Lenkberechtigung für die Klasse B bis zum vollendeten 18. Lebensjahr könnte auch das Mindestalter von 17 Jahren für die Erteilung der Lenkberechtigung der Klasse B möglich sein. Diesbezüglich müssen

aber strikte Einschränkungen vorgesehen werden. Informationen zu diesem Ausbildungsmodell sowie einiger Einschränkungen siehe Beilage.

Im Zusammenhang mit einer vorgezogenen Lenkerausbildung müßte als erforderliches Mindestalter zu Ausbildung im § 6 Abs 3 FSG 16 Jahre vorgeschrieben werden.

ad § 8 Geistige und körperliche Eignung

Wie aus § 3 und § 8 FSG ersichtlich ist, wird an der bisherigen Konstruktion des KFG bezüglich der Voraussetzungen zur Erteilung der Lenkberechtigung und den erforderlichen Eignungsqualitäten festgehalten. Nach der derzeitigen Systematik wird unterschieden in körperliche und geistige Eignung. Weiters muß gemäß der KDV die kraftfahrtspezifische Leistungsfähigkeit sowie die Bereitschaft zur Verkehrsanpassung vorliegen.

Bei der Beurteilung der persönlichen Eignungsvoraussetzungen sollte unserer Meinung nach nicht nach geistiger und körperlicher Eignung, sondern getrennt nach den wissenschaftlichen Disziplinen in der Eignung aus medizinischer Sicht und der Eignung aus psychologischer Sicht unterschieden werden.

Die Eignung aus medizinischer Sicht umfaßt insbesondere:

- alle körperlichen Voraussetzungen (Sehleistung, Körpergröße etc.)
- alle neurologischen Krankheiten etc
- alle Geisteskrankheiten (Psychosen etc.)

Die Eignung aus psychologischer Sicht umfaßt insbesondere:

- die kraftfahrtspezifische Leistungsfähigkeit
- die Bereitschaft zur Verkehrsanpassung
- Verkehrszuverlässigkeit.

Bei einigen Fragestellungen ist auch eine interdisziplinäre Begutachtung möglich.

Die derzeitige Rechtslage in Österreich berücksichtigt die Trennung dieser wissenschaftlichen Bereiche durch ein eigenes Ärztegesetz und ein eigenes Psychologengesetz. Darin werden sowohl der wissenschaftliche Bereich, als auch der diagnostische und therapeutische Bereich klar abgegrenzt und eigens definiert.

Die Differenzierung zwischen einem ärztlichen und einem psychologischen Gutachten zeigt sich insbesondere in der zu begutachtenden Materie:

Der Arzt geht nämlich in seinem Gutachten von einer funktionalen Norm aus (gesund versus krank), während der Psychologe Abweichungen von einer statistischen Norm in dem Bereich der Persönlichkeit und der kraftfahrtspezifischen Leistungsfähigkeit beurteilt.

ad § 7 Verkehrszuverlässigkeit

Der vorliegende Entwurf des § 7 FSG übernimmt die bisherigen Bestimmungen des § 66 KFG und ergänzt sie mit einigen Tatbestandselementen.

Gerade die aus dem Begriff der Verkehrszuverlässigkeit des KFG übernommenen Bewertungsinhalte, wie *Sinnesart beim Lenken von Kraftfahrzeugen, rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr, Trunkenheit oder Suchtgiftbeeinträchtigung* sollten nicht als allgemeine Beurteilungsmaßstäbe in einem Behördenverfahren herangezogen, sondern in einer eigenen Feststellung der Eignungsvoraussetzungen genauer untersucht werden.

Die Verkehrszuverlässigkeit stellt nämlich in ihren wesentlichen Bereichen eine Eignungsvoraussetzung aus psychologischer Sicht dar. Diese Eignungsvoraussetzung muß durch eine entsprechende verkehrspsychologische Untersuchung auch festgestellt werden. Der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes, welche besagt, daß bei der Feststellung der Verkehrszuverlässigkeit weder ein verkehrspsychologischer Befund, noch ein ärztliches Gutachten erforderlich ist, kann aus wissenschaftlicher Sicht nicht gefolgt werden, und sollte durch eine neue Rechtslage auch zukünftig geändert werden.

Aus diesem Grund empfehlen wir, von der Definition und dem Wesen der Verkehrszuverlässigkeit im Rahmen einer neuen gesetzlichen Regelung gänzlich abzugehen und diesen Bereich einerseits in zu überprüfende Eignungsvoraussetzungen und andererseits in einen Mindestfordernis eines Leumundes aufzuspalten.

Systematisch betrachtet sollten daher die Voraussetzungen zur Erteilung der Lenkberechtigung folgender Maßen lauten:

- Eignung aus medizinischer Sicht
- Eignung aus psychologischer Sicht
- fachliche Befähigung
- Nachweis über Kenntnisse in lebensrettenden Sofortmaßnahmen
- Mindestalter

ad Regelung der amtsärztlichen Untersuchung

Neben der oben beschriebenen getrennten wissenschaftlichen Betrachtung im Bereich der Medizin und der Psychologie muß auch das Procedere des behördenmäßigen Feststellungsverfahrens entsprechend adaptiert werden.

Der Entwurf des FSG übernimmt die derzeitige Regelung des KFG, wonach zur Feststellung der Eignungsvoraussetzungen zuerst ein amtsärztliches Gutachten einzuholen ist. Diesem Gutachten sind die erforderlichen Zusatzbefunde, insbesondere der Befund einer verkehrspsychologischen Untersuchungsstelle beigefügt und in entsprechender Weise gutachterlich berücksichtigt.

Aufgrund des nunmehr seit 01. 01. 1991 in Geltung befindlichen Psychologengesetzes sind die psychologischen Methoden, die Diagnostik sowie die

Therapie rechtlich eindeutig definiert. Gleichzeitig werden die Psychologen als eigener Berufsstand von den medizinischen, sozialen, und psychotherapeutischen Bereichen klar abgegrenzt. Das Ergebnis einer psychologisch-diagnostischen Untersuchung ist somit als eigenes Gutachten im rechtlichen Sinne zu werten, welches weder durch ein medizinisches Gutachten ersetzt oder ergänzt werden könnte. Auch obliegt es aufgrund der derzeitigen Rechtslage nicht mehr einem Arzt im Sinne des Ärztegesetzes, ein psychologisches Gutachten auf seine wissenschaftlichen Inhalte hin überprüfen zu dürfen. Diese Änderung der Rechtslage, welche auch die tatsächliche Sachlage im wissenschaftlichen Bereich in entsprechender Weise widerspiegeln würde, muß auch von seiten des Behördenverfahrens umfassend berücksichtigt werden.

Ein psychologisches Gutachten hat somit den gleichen Rang wie ein ärztliches Gutachten und muß somit von diesem getrennt im Verfahren beurteilt werden.

Zum Teil wird dieser Grundsatz bereits im Entwurf des FSG berücksichtigt. So spricht das FSG selbst im § 4 Abs 4 von einem verkehrspsychologischen *Gutachten*. In den §§ 4 Abs 4 und 26 Abs 3 FSG kann dieses verkehrspsychologische Gutachten unabhängig vom Amtsarzt von der Behörde selbst angeordnet werden. Im § 30 Abs FSG ist das verkehrspsychologische Gutachten nicht in die amtsärztliche Untersuchung integriert, sondern kann unabhängig davon von der Behörde angordnet werden.

Als weiteres Beispiel, wo eine unabhängige Anordnung einer verkehrspsychologischen Untersuchung angebracht ist, findet sich bei den Lenkern mit erhöhter Lenkerverantwortung (z.B. Buslenker, Einsatzfahrer etc.); zu beachten sind auch die Zuweisungsgründe des ADE.

Unter Berücksichtigung der derzeitigen Behördenorganisation und des derzeitigen Behördenverfahrens empfiehlt sich daher aus unserer Sicht folgendes Procedere:

Im Zusammenhang mit der Erteilung einer Lenkberechtigung sollte zunächst die *Eignung aus medizinischer Sicht* durch einen Amtsarzt abgeklärt werden. Die *Eignung aus psychologischer Sicht* sollte primär als gegeben angenommen werden, es sei denn, gewisse Tatbestandselemente (Leumund) legen das Fehlen der Eignung aus psychologischer Sicht nahe:

- eine rechtskräftige, gerichtliche Verurteilung zu mehr als einem Jahr unbedingter Freiheitsstrafe

weitere rechtskräftige Verurteilungen gemäß

- § 88, 80, 81 StGB, welche beim Lenken eines Fahrzeuges begangen worden sind (hier wird bewußt nicht auf das Erfordernis eines Kraftfahrzeuges abgestellt)
- § 287 StGB „Begehung einer mit Strafe bedrohten Handlung im Zustand voller Berauschung“
- § 12 und/oder § 16 Suchtgiftgesetz

sowie rechtskräftige Bestrafungen gemäß

- § 99 Abs 1 StVO
- § 99 Abs 2 lit a, c, d, f StVO

- Verstoß gegen § 46 Abs 4 lit a StVO „Geisterfahren“

Weiters könnten hier auch ergänzend angeführt werden:
Die jetzt im § 7 Abs 3 FSG angeführten Tatbestände

- Z 2 „an sich geeignetes besonders gefährliches Verhalten“
- Z 5 „Fahrerflucht“
- Z 3 „Überschreitung der höchstzulässigen Geschwindigkeit“

Werden diese Tatbestandselemente festgestellt, dann ist ein verkehrspsychologisches Gutachten von seiten der Behörde einzuholen. Die Behörde könnte hierbei unabhängig vom Amtsarzt tätig werden. Nach wie vor sollte jedoch auch die Möglichkeit bestehen, daß von seiten des Amtsarztes eine verkehrspsychologisches Gutachten angefordert werden kann.

Der Regelung der Nichtbeachtung von bereits getilgten Delikten gemäß § 7 Abs 6 FSG kann von seiten der Verkehrspsychologie nicht zugestimmt werden, da weiter als zwei Jahre zurückliegende Delikte psychologisch selbstverständlich relevant sind und bei der Beurteilung der Bereitschaft zur Verkehrsanpassung herangezogen werden sollen. Damit verbunden sollte auch im Gesetz vorgesehen werden, daß der verkehrspsychologische Gutachter alle notwendigen Informationen aus der Vorgeschichte des zu Begutachtenden erhält, d.h. daß ihm entweder Akteneinsicht zusteht oder entsprechende Mitteilungen von der Behörde übermittelt werden.

ad § 8 Abs 3 Verordnungsermächtigung

Wir begrüßen es sehr, daß neben den Regelungen der §§ 30 - 35 KDV nun auch die verkehrspsychologische Untersuchung sowie die personellen und sachlichen Voraussetzungen für die Anerkennung als verkehrspsychologische Untersuchungsstelle mittels Verordnung geregelt werden. Dabei sehen wir insbesondere die Regelungen des derzeit gültigen Erlasses Zl. 179.617/2-1/7/93 als effiziente Grundlage an. Zusätzlich möchten wir auch noch auf das Erfordernis der Qualitätssicherung und der Regelung einer Oberbegutachtung hinweisen.

Gleichzeitig möchten wir auf die Regelungen des § 38 FSG hinweisen. Im Sinne einer einheitlichen Vollziehung sollte die Kompetenz zur Ermächtigung bzgl. der Durchführung der verkehrspsychologischen Untersuchung nicht dem Landeshauptmann, sondern dem BMöVV zustehen!

ad § 10 fachliche Befähigung

ad Abs 4

Die im zweiten Satz genannte 2-Jahresfrist sollte aus systematischen Überlegungen auf 18 Monate verringert werden.

Bezugnehmend auf unsere Erläuterungen zu § 6 FSG möchten wir nochmals auf die vorgezogene Ausbildung hinweisen. Die unseres Erachtens erforderliche Novellierung des § 122b KFG in dem Sinne, daß mit Vollendung des 16. Lebensjahres Fahrten auf Straßen mit öffentlichen Verkehr im Rahmen eines neuen Ausbildungsmodelles (§122b KFG) möglich sein sollen.

ad § 11 Fahrprüfung*ad Abs 2 „Theoretische Prüfung“*

In Z 2 lit e sollten bei dem Passus *„schwächsten und am meisten gefährdeten Verkehrsteilnehmern“* ausdrücklich Kinder und Senioren erwähnt werden.

ad Abs 4 „Umfang der praktischen Prüfung“

Im Zusammenhang mit der Festlegung des Umfanges der praktischen Prüfung möchten wir anregen, diese Materie durch Verordnung zu regeln. Aus diesem Grund sollte eine entsprechende Verordnungsermächtigung in Abs 7 aufgenommen werden. Wie in Abs 4 Z 3 festgelegt wird, *„soll eine Prüfungsfahrt auch auf Straßen mit starkem Verkehr“* durchgeführt werden. Dies ist unseres Erachtens eine zu unspezifische Anforderung an eine Prüfstrecke. Auf Verordnungswege könnten die qualitativen Anforderungen einer Prüfstrecke genau festgelegt werden

ad Abs 5 „Prüfungsprotokoll“

Die Einführung eines Prüfungsprotokolls wird von unserer Seite sehr begrüßt.

ad Abs 7 „Verordnungsermächtigung“

Es ist grundsätzlich die Festlegung der Kosten einer Fahrprüfung durch eine Verordnung in Frage zu stellen, da die zu entrichtenden Gebühren volle Kostendeckung für die Aufwendungen aufweisen sollten und die Art der Durchführung der theoretischen und praktischen Lenkerprüfung in den Bundesländern freigestellt werden soll.

In Hinblick auf die geplante Einführung einer elektronisch unterstützten theoretischen Lenkerprüfung fehlt grundsätzlich der Hinweis, daß die Behörde die dafür notwendigen Einrichtungen beizustellen hat, bzw. sich der Einrichtungen anderer Institutionen bedienen kann, wobei auch für die Beistellung dieser Einrichtung die entsprechenden Kosten zu berücksichtigen sind.

ad § 12 Prüfungsfahrzeuge

Im Zusammenhang mit den Prüfungsfahrzeugen ist insbesondere bei den Klassen A und C1 eine Novellierung des § 36 a KDV iVm § 112 KFG vorzunehmen.

ad 3. Abschnitt: Führerscheine**ad § 14 Pflichten des Kraftfahrzeuglenkers**

Im Zusammenhang mit den Pflichten des Kraftfahrzeuglenkers möchten wir insbesondere auf eine unseres Erachtens erforderliche Novellierung des § 102 Abs 3 KFG hinweisen. Darin sollte ausdrücklich festgelegt werden, daß *„alle Handlungen, welche geeignet sind, dem Lenker beim Lenken eines Kraftfahrzeuges zu beeinträchtigen (wie etwa: Telefonieren mit Handys) untersagt sind“*.

ad §§ 16 und 17 „Führerscheinregister“

Sowohl im örtlichen als auch im zentralen Führerscheinregister sollte auch eine Erfassung der Mopedausweise erfolgen. Dies ist insbesondere im Zusammenhang

mit der Punkteerfassung von besonderer Wichtigkeit. Unverständlich erscheint jedoch, daß in § 45 Abs 2 FSG die geltenden Bestimmungen des § 78 KFG nicht außer Kraft gesetzt werden, sowie die Regelung, „daß bei Erreichen des 95. Lebensjahres des Betroffenen alle Aufzeichnungen gelöscht werden müssen.“

ad 4. Abschnitt: Besondere Bestimmungen für einzelne Lenkberechtigungen

ad § 18 Lenkberechtigung für die Klasse A

Die Abkehr vom bisherigen Stufenführerschein-Modell ist aus der Sicht des KfV nur unter dem Gesichtspunkt einer zwingenden EU-Regelung akzeptabel. Unter Abs 1 Z 2 sollte der Begriff „Leichtmotorrad“ durch den Begriff „*eingeschränktes Motorrad*“ ersetzt werden. Wie bereits oben erwähnt, sollten diese eingeschränkten Motorräder besonderen technischen Leistungsbeschränkungen unterliegen.

Die Erserteilung (Punkteführerschein) der Klasse A im Zusammenhang mit der Ausdehnung der Vorstufe A wird von seiten des KfV sehr begrüßt.

ad § 19: Lenkberechtigung für die Klasse C

ad Abs 1

Es ist aus dieser Bestimmung nicht klar ersichtlich, ob die gleichzeitige Absolvierung einer Fahrprüfung für die Klassen B und C nicht mehr möglich ist, bzw. ob in jedem Falle vorerst die praktische Prüfung mit einem Fahrzeug der Klasse B bestanden werden muß, bevor die praktische Prüfung mit einem Fahrzeug der Klasse C beginnen darf.

ad Abs 2 und 3

Zu begrüßen sind die Bestimmungen bezüglich der Klasse C1 sowie der Befristung der Lenkberechtigung der Klasse C auf 5 Jahre. Im Zusammenhang mit der Verlängerung dieser Lenkberechtigung sollte nicht nur zwingend ein ärztliches Gutachten sondern auch fakultativ ein psychologisches Gutachten angefordert werden können.

ad § 20 Lenkberechtigung für die Klasse D

ad Abs 1 „Voraussetzungen für die Erteilung der Lenkberechtigung der Klasse D“

Gemäß der EU-Richtlinie ist der Besitz einer Lenkberechtigung der Klasse B Voraussetzung für den Erwerb der Lenkberechtigung für die Klasse D. Die gegenständliche Regelung stellt jedoch im Vergleich zu § 68 KFG eine deutliche Verschlechterung aus dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit dar, da das Erfordernis einer mindestens 2-jährigen Fahrpraxis der Klasse C oder Klasse B und C nicht mehr vorgesehen ist. Das Abstellen auf den Besitz einer Lenkberechtigung gewährleistet nicht den Nachweis über die erforderliche Fahrpraxis. Die EU-Richtlinie 91/439/EWG enthält keine Regelungen bezüglich einer erforderlichen Fahrpraxis. Daraus kann aber nicht abgeleitet werden, daß ein Mitgliedsstaat eine solche für den Erwerb der Lenkberechtigung D nicht vorsehen kann. Gerade für Lenker mit erhöhter Lenkerverantwortung stellt ein direkter Einstieg in die Klasse D ohne tatsächliche Fahrpraxis ein enormes Risiko aus der Sicht der Verkehrssicherheit dar. **Das KfV fordert daher, daß vor dem Erwerb der**

Lenkberechtigung D mindestens eine 2-jährige Fahrpraxis mit der Lenkberechtigung C (C1) absolviert und nachgewiesen werden muß

ad Abs 3 „Alkoholbestimmung“

Die Einführung der 0,1 Promillegrenze für das Lenken von Fahrzeugen mit der Lenkberechtigung D ist aus der Sicht des KfV sehr zu begrüßen und trägt der tatsächlichen höheren Lenkerverantwortung entsprechend Rechnung.

Aufgrund der vorgezogenen Altersgrenze auf nunmehr 21 Jahre sollte bei Bewerbern der Lenkberechtigung D immer eine verkehrspsychologische Untersuchung durchgeführt werden!

ad 5. Abschnitt: Entziehung und Erlöschen der Lenkberechtigung

ad § 23 Allgemeines

ad Abs 3 „Bedingungen, Befristungen, Beschränkungen bei der Entziehung“

Die Aufnahme der Möglichkeit von Bedingungen im Zusammenhang mit der Entziehung der Lenkberechtigung entspricht einer wichtigen Forderung des KfV. Wie aus dem Kommentar zum FSG ersichtlich wird, besteht hier insbesondere die Möglichkeit, daß regelmäßige ärztliche Untersuchungen als Bedingung angeordnet werden können und bei entsprechender Nichtbefolgung zu einer sofortigen Entziehung der Lenkberechtigung führen. Gerade im Zusammenhang mit der Suchtgiftproblematik und der Rehabilitation ehemaliger Suchtgiftkranker ist diese rechtliche Konstruktion von besonderer Wichtigkeit.

ad Abs 4 „Begleitende Maßnahmen“

Die nunmehr taxative Aufzählung von begleitenden Maßnahmen ist sehr zu begrüßen. Allerdings erscheint die Aufnahme von Trainingsfahrten in den Maßnahmenkatalog für die gewünschte Verhaltensmodifikation eher ungeeignet zu sein. Gerade in einem Zeitraum, in welchem der Betroffene keine Lenkberechtigung besitzt, sollte das Lenken von Kraftfahrzeugen, auch im Rahmen von Trainingsfahrten auf Übungsgeländen, nicht angeordnet werden.

Die nunmehr getroffene Regelung des § 38 Abs 4 Z 1 FSG, wonach diese begleitenden Maßnahmen nur von einer hierfür ermächtigten und entsprechend geeigneten Einrichtung durchgeführt werden dürfen, ist im Sinne der Verkehrssicherheit und Qualitätssicherung sehr zu begrüßen.

Auch die Widerrufbarkeit der Anordnung der begleitenden Maßnahmen erweist sich in der Praxis als sinnvoll. Allerdings sollte eindeutig festgelegt werden, daß die Feststellung der zum Widerruf der Anordnung führenden Gründe von der zur Durchführung ermächtigten Institution vorgenommen wird.

ad § 24 Dauer der Entziehung

ad Abs 2

Der hier zitierte Paragraph sollte richtigerweise § 23 Abs 5 FSG lauten.

ad Abs 4 „Entziehung wegen mangelnder Verkehrszuverlässigkeit“

Wie bereits im bestehenden KFG im Zusammenhang mit einigen „erwiesenen Tatsachen“ des § 66 Abs 2 KFG eine Durchbrechung der bestehenden Systematik der Erteilung und Entziehung von Lenkberechtigungen erfolgte, sieht auch das KfV in diesem Zusammenhang die Tatbestände des § 7 Abs 3 Z 2, 3 und 5 FSG als eigene Entziehungstatbestände unabhängig von den Eignungsvoraussetzungen und einer Verkehrszuverlässigkeit definierbar an.

Die vorgesehene Regelung, die Entziehungsdauer nicht vor Befolgung der Anordnung enden zu lassen, müßte als eigene zeitbezogene Bedingung bei der Entziehung selbst definiert werden.

ad Abs 6 „Alkohol“

Die Regelung, wonach im Falle des ersten Alkoholdelikt bei höherer Alkoholisierung ein dreimonatiger Entzug vorgesehen ist, erscheint vom verkehrspsychologischen Standpunkt aus nicht sinnvoll zu sein. Die Tatsache der höhern Alkoholisierung wäre ja nicht durch eine längere Entziehung zu kompensieren, sondern erweckt den Verdacht auf das Vorliegen einer Alkoholproblematik. Daher wäre in diesem Fall ein verkehrspsychologische Gutachten erforderlich, welches u.a. feststellt, ob die Anordnung einer Maßnahme sinnvoll ist.

ad § 26 Mehrfachtäter - Punktsystem**ad Abs 5 „Anwendungsbereich“**

Die allgemeine Ausdehnung des Geltungsbereiches auch für Lenker von Kraftfahrzeugen, für die keine Lenkberechtigung erforderlich ist, ist sehr zu begrüßen und bindet somit auch insbesondere die Mopedlenker in das Punktesystem ein.

ad Abs 2 „Maßnahmen bei 8 Punkten“

Das hier vorgeschlagene dreistufige Modell „Verkehrspsychologische Untersuchung, Einstellungs- und Verhaltenstraining und Fahrprobe“ findet nicht unsere Zustimmung. Prinzipiell sollte zuerst eine verkehrspsychologische Untersuchung vorgenommen werden, welche die Bereitschaft zur Verkehrsanpassung überprüft und feststellt, ob der Betroffene:

- geeignet aus psychologischer Sicht ist; daran anschließend ist keine Maßnahme erforderlich
- nicht geeignet, jedoch schulbar; hier sollte ein Einstellungs- und Verhaltenstraining durchgeführt werden.
- nicht geeignet und nicht schulbar; auch hier sollte keine weitere Maßnahme verhängt werden. Letztendlich könnte hier ein Entziehungsverfahren eingeleitet werden.

Eine „Fahrprobe“ sollte auf keinen Fall durchgeführt werden, da dies weder aus psychologischer noch aus fahrtechnischer Sicht sinnvoll wäre!

ad Abs 3 „Maßnahmen bei 12 Punkten“

Im Zusammenhang mit der vorgeschriebenen verkehrspsychologischen Untersuchung gilt das selbe wie zu Abs 2 genannte. Generell sollte jedoch nicht von

einer Nachschulung sondern nur von Einstellungs- und Verhaltenstrainings gesprochen werden.

Die terminliche Festlegung dieser Trainings auf drei Monate vor der Wiedererteilung steigert deren Effizienz in der Praxis.

Bezüglich der fachspezifischen Inhalte und organisatorischen Abwicklung der im Punktesystem vorgesehenen Maßnahmen (Nachschulungen, Einstellungs- und Verhaltenstrainings) müssen die entsprechenden Detailregelungen auf Verordnungswege (wie vorgesehen) noch festgelegt werden.

ad § 27 Punktevergabe

Wir begrüßen sehr, daß unsere Anregungen in der Stellungnahme vom 28.08.1995 betreffend das Punktführerscheinmodell beim vorliegenden Delikte- und Punktevergabekatalog weitestgehend berücksichtigt wurden.

Bei den gerichtlichen Verurteilungen sieht der Entwurf eine höhere Punktevergabe je nach Verschuldensgrad vor. Unseres Erachtens sollte jedoch auch ein Erschwerisfaktor in Zusammenhang mit Verwaltungsübertretungen Berücksichtigung finden. Wie bereits in der zitierten Stellungnahme ausgeführt, sollten generell bei Delikten, *welche unter besonders gefährlichen Verhältnissen oder unter besonderer Rücksichtslosigkeit gegenüber anderen Straßenbenützern begangen wurden*, zwei zusätzliche Punkte verhängt werden.

ad § 28 Löschung von Punkten

Das im Entwurf vorgeschlagene Modell erscheint für die gewünschte Langzeitprävention sehr geeignet zu sein. Unseres Erachtens sollte jedoch ein für den Adressatenkreis einfacheres und verständlicheres Modell angewendet werden.

Dieses Modell könnte derart gestaltet sein, daß bei Unauffälligkeit (keine Eintragung von Punkten) eines Betroffenen für den Zeitraum eines Kalenderjahres mit Beginn des nachfolgenden Kalenderjahres ein vorhandener Punktestand um einen Punkt reduziert wird. Auch wenn durch den Eintragungszeitpunkt (Anfang oder Ende des Kalenderjahres) unterschiedlich lange Punktebelastungen vorliegen mögen, ist die Handhabung dieses Modelles als wesentlich einfacher und auch für den Betroffenen nachvollziehbarer zu betrachten. Eine Beeinträchtigung des spezialpräventiven Effektes ist nicht zu erwarten.

Im Zusammenhang mit dem Zeitraum, innerhalb welchem eine Teilnahme an Trainingskursen gemäß Abs 2 und 3 vorgenommen werden dürfen, erscheint uns das Ausmaß von 4 Jahren als zu lang bemessen. Als idealer Zeitrahmen erscheinen uns 2 Jahre als angemessen.

ad § 29 Erlöschen der Lenkberechtigung

Die ausdrückliche Aufnahme eines Verzichtes über die Lenkberechtigung führt nun zu einer eindeutigen Klärung in dieser Rechtsfrage. Unverständlich ist jedoch die Regelung, daß die Lenkberechtigung erlischt, *„wenn die Entziehungsdauer mehr*

als 18 Monate beträgt“. Ist eine Lenkberechtigung entzogen, kann sie auch nicht erlöschen. Unseres Erachtens ist es ausreichend, daß eine neuerliche Erteilung der Lenkberechtigung nach einer Entziehungsdauer von 18 Monaten an den Nachweis der in § 30 Abs 2 FSG festgelegten Erfordernissen gebunden ist.

ad § 30 Ablauf der Entziehungsdauer

ad Abs 1 und Abs 2

Die in Abs 2 genannte Wiederausfolgung des Führerscheines sollte offenbar die „Wiedererteilung der Lenkberechtigung“ darstellen. Die Möglichkeit, ein verkehrspsychologisches Gutachten im Verfahren um die Wiedererteilung losgelöst von einem ärztlichen Gutachten einzuholen, wird vom KfV sehr begrüßt. Allerdings sollte hier nicht eine Einschränkung auf die mangelnde Bereitschaft zu Verkehrsanpassung gegeben sein, sondern lediglich eine demonstrativer Hinweis zu derselben. Wurde im Verfahren um die Entziehung der Lenkberechtigung ebenfalls ein verkehrspsychologisches Gutachten eingeholt, so sollte zu dem neuerlichen verkehrspsychologischen Gutachten im Rahmen der Wiedererteilung mindestens ein Zeitabstand von einem Jahr bestehen.

ad 6. Abschnitt: Andere Dokumente

ad § 33 Mopedausweis - Reformvorschläge

Im Zusammenhang mit dem Erwerb eines Mopedausweises sollte zwingend eine Ausbildung in den Bereichen Theorie und Praxis vorgesehen sein. Diese Ausbildung soll im Theoriebereich mindestens 6 Stunden umfassen und sich neben allgemeinem Regelwissen besonders auf die Themenbereiche Partnerkunde, Gefahrenlehre, speziell in Hinblick auf das einspurige Fahrzeug („Straßen lesen“), Blicktechnik beim Kurvenfahren, sowie auf theoretische Hintergründe der einzelnen Fahrübungen, wie z. B. Phänomen der dynamischen Achslastverlagerung und daraus resultierende Bremstechnik, beziehen.

Die praktische Ausbildung sollte ebenfalls mindestens 6 Stunden betragen und sich am 12-Stationenplan der Grundausbildung für das Motorrad orientieren. Ein weiterer Themenschwerpunkt sollte das richtige Bremsen sein, wobei als Übungsziel auf trockener Fahrbahn eine Verzögerung von mindestens 6,5 m/s², sowie auf nassen Beton- oder Asphaltfahrbahnen eine Verzögerung von mindestens 5 m/s² erreicht werden soll. Darüber hinausgehend sollen die Grundfahrübungen jeweils mit Beifahrer gefahren werden.

Als ausbildende Organisationen können die bisherigen Organisationen beibehalten werden, wenn sie über eine ausreichend große Übungsfläche analog den Übungsplätzen der Fahrschulen für die Ausbildung verfügen. Auf dieser sind auch Situationen aus dem praktischen Verkehrsgeschehen, z. B. Abfolge beim Linksabbiegen und beim Überholen, im Zuge der praktischen Übungen mit den Schwerpunkten Spiegelblicktechnik, Signalgeben und Einordnen zu simulieren.

Unter diesen Voraussetzungen erscheint für einen ersten Schritt die Ausbildungsfahrt im Verkehr zwar grundsätzlich erstrebenswert, aber nicht zwingend notwendig.

Das KfV wäre gerne bereit, bei entsprechender Beauftragung einen detaillierten Ausbildungsplan zu erstellen.

Neben dieser zwingenden Ausbildung sollte auch eine Reform im Bereich der Prüfung durchgeführt werden. Die theoretische Prüfung sollte wie bisher beibehalten werden, zusätzlich erscheint uns jedoch auch eine praktische Prüfung als dringend erforderlich. Dabei sollen die vorgegebenen und erreichten Übungsziele in einem Übungs- bzw. Prüfprotokoll in Ergänzung des Protokolls für die theoretische Prüfung dokumentiert werden.

Sowohl die Ausbildung, als auch die Form Prüfung sollte auf dem Verordnungswege geregelt werden.

Betreffend die Qualifikation des unterrichtenden bzw. prüfenden Personals sollten speziell für die praktische Prüfung bei den gegenständlichen Regelungen des § 35a KDV entsprechende Ergänzungen vorgenommen werden. Prinzipiell sollte der derzeit spezifizierte Personenkreis beibehalten werden, jedoch sollte dieser auch über eine Lenkberechtigung für die Klasse A, sowie eine nachgewiesene Fahrpraxis von mindestens 5 Jahren in dieser Klasse verfügen. Der Nachweis könnte durch den Besitz eines eigenen Fahrzeuges oder durch eine entsprechende Tätigkeit im Rahmen eines Betriebes, in welchem die Mopedprüfungen abgenommen werden, erbracht werden. Dem sollte auch die mehrjährige Erfahrung in der praktischen Mopedausbildung bei Lehrern gleichgehalten werden.

Zusätzlich zu den praktischen Erfahrungen sollte bei dieser Personengruppe der Nachweis der Absolvierung eines Fahrtechnik- und Sicherheitstrainings der Klasse A gemäß § 108a KFG vorgeschrieben werden. Im Bereich der fachlichen Qualifikationen der Mopedprüfer erscheint uns aber auch eine weitere Novellierung erstrebenswert zu sein. Im § 35a Abs 4 Z 3 KDV wird als Berechtigungsvoraussetzung angeführt, daß *„Lehrer, die das einwöchige Seminar... absolviert haben und den entsprechenden Unterricht erteilen“* zur Abnahme der Lenkerprüfung berechtigt sind. Die Z 4 und Z 5 stellen jedoch nur die Bedingung, daß die dort genannten Personen entweder in der Verkehrssicherheitsarbeit oder Jugendarbeit tätig gewesen sein müssen. Es erscheint unlogisch, daß die Prüfergruppe, die die beste pädagogische Ausbildung, die längste Ausbildung zum Bereich Mopedfahren, und überdies die längsten Erfahrungen in der Jugendarbeit hat (und zwar mit genau der Altersgruppe, aus der sich die Mopedkandidaten rekrutieren), beide Bedingungen erfüllen muß, um Prüfungen abnehmen zu dürfen. Diese Regelung bedeutet nämlich, daß ein Lehrer die Berechtigung vorübergehend verliert, wenn die unverbindliche Übung für ein Schuljahr nicht zustandekommen sollte. Es sollte daher der Passus *„...und den entsprechenden Unterricht erteilen“* gestrichen werden.

Weiters schlagen wir auch vor, daß der Nachweis der theoretischen Kenntnisse in Analogie zur zukünftigen elektronisch unterstützten Lenkprüfung dahingehend geändert wird, daß das Prüfungsergebnis aus ausreichend gilt, wenn 80 von 100 der Fragen richtig beantwortet werden. Es entfällt dadurch der Bereich der mündlichen Nachprüfung unterhalb von 80 Prozent. Dies sollte aber nur gelten, wenn auch eine verbindliche praktische vorgesehen wird.

ad 7. Abschnitt: Sachverständige und Behörden

ad § 36 Sachverständige

In Zukunft sollte die Fahrprüfung mit ihrem gesamten inhaltlichen Teil von einem einzigen Prüfer (Sachverständigen) abgenommen werden. Aus diesem Grund empfiehlt es sich nicht, eine differenzierte Sachverständigenbestellung in Absatz 1 vorzunehmen.

ad § 37 Behörden und Organe

Der Verweis auf § 97 Abs 5 StVO ist sehr zu begrüßen.

ad § 38 Sonstige Zuständigkeiten

Die Erteilung von Ermächtigungen bezüglich geeigneter Einrichtungen zur Durchführung verkehrspsychologischer Untersuchungen (Gutachten) sollte nicht in der Kompetenz des Landeshauptmannes, sondern aufgrund der besonderen Wichtigkeit und des bundesweiten einheitlichen Vollzuges in der Kompetenz des Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr liegen!

Weiters sollte auch die Kompetenz zur Regelung der Durchführung der Lenkerprüfung dem Landeshauptmann zustehen!

ad § 40 Zwangsmaßnahmen

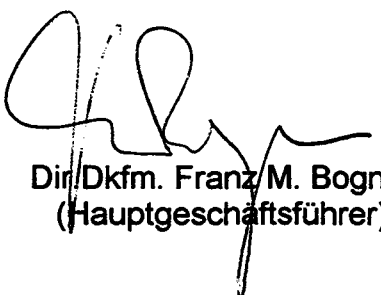
Die ausdrückliche Aufnahme von Zwangsmaßnahmen ist sehr zu begrüßen.

ad § 41 vorläufige Abnahme des Führerscheins

Im Abs 1 sollte auch eine Suchtgiftbeeinträchtigung als Grund zur vorläufigen Abnahme des Führerscheines ausdrücklich angeführt werden.

So hoffen wir, daß unsere Erläuterungen und Anregungen im neuen Führerscheingesetz Berücksichtigung finden können und verbleiben

mit freundlichen Grüßen
KURATORIUM FÜR VERKEHRSSICHERHEIT
(KFV)



Dir/Dkfm. Franz M. Bogner
(Hauptgeschäftsführer)



Mag. Artur Stuppinger
(Leiter des Rechtsbüros)



EINGESCHRÄNKTE LENKERBERECHTIGUNG B

Grundausbildung	in Theorie und Praxis in der Fahrschule ab Vollendung des 16. Lebensjahres
Fahren in Begleitung	erfahrener Lenker gemäß Bestimmungen §122 mit Fahrtenprotokoll Fahrleistung ca. 300 km / Monat
Zwischenüberprüfung	von Erfahrung und Verkehrsverhalten in der Fahrschule durch eine Doppellektion Praxis und ein Beratungsgespräch in Beisein des Begleiters etwa alle 1000 km
Perfektionsschulung	in der Fahrschule nach mindestens 3000 km Fahrpraxis (Nachweis durch Fahrtenprotokoll)
Lenkerprüfung	ab dem vollendeten 17. Lebensjahr
Lenkerberechtigung B	bis zum vollendeten 18. Lebensjahr auf 37kW (50PS) eingeschränkt.