

Amt der Wiener Landesregierung

MD-1148-11 und 12/87

Wien, 20. Oktober 1987

Entwurf eines Bundesgesetzes,
mit dem das Kraftfahrgesetz
1967 geändert wird;
Stellungnahme

Dr. Klainzgraber

<i>tes</i>		<i>GE 1987</i>	
Datum:	20. OKT. 1987		
Verteilt	23. OKT. 1987	<i>hage</i>	

An das
Präsidium des Nationalrates

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
(25fach)

Dr. Peischl
Magistratsvizedirektor

9

WIENER LANDESREGIERUNG



MD-1148-11 und 12/87

Wien, 20. Oktober 1987

Entwurf eines Bundesgesetzes,
mit dem das Kraftfahrzeuggesetz
1967 geändert wird;
Stellungnahme

zu Zl. 430.016/2-IV/3-87

An das
Bundesministerium für öffent-
liche Wirtschaft und Verkehr

Auf das do. Schreiben vom 11. September 1987 beehrt sich das
Amt der Wiener Landesregierung, zu dem im Betreff genannten
Gesetzesentwurf folgende Stellungnahme bekanntzugeben:

Zu Art. I Z 1 (§ 70 Abs. 3 KFG 1967):

Die Fassung dieser Gesetzesstelle läßt eine Klarstellung
vermissen, ob der einmalige Nachweis einer Mindestausbildung
auch für den späteren Erwerb anderer Führerscheingruppen aus-
reicht. Die damit im Zusammenhang stehende Frage lautet somit,
ob eine anlässlich des Erwerbes der Führerscheingruppe A er-
worbene (theoretische) Mindestausbildung für den späteren
Erwerb anderer Führerscheingruppen genügt. Sollte dies zu-
treffen, wäre überdies zu klären, für welchen Zeitraum die
Mindestausbildung gelten soll.

Es erscheint unbedingt notwendig, bindende Regelungen für
den Nachweis der Mindestausbildung zu treffen. Sollte dieser
durch eine Bestätigung einer Fahrschule erbracht werden,
müßte er auch die tatsächliche Anwesenheit des Bewerbers
bei den theoretischen Unterrichtseinheiten umfassen. Darüber
hinaus sollte überlegt werden, ob nicht die positive Beur-
teilung im Rahmen der Vorprüfung in einer Fahrschule als
Nachweis des Mindestmaßes an Ausbildung angesehen werden
könnte.

- 2 -

Dem Entwurf mangelt es an Übergangsbestimmungen, die sich auf jene Fälle beziehen, in denen eine Lenkerberechtigung bereits vor Inkrafttreten der in Aussicht genommenen Regelung erworben wurde und beabsichtigt ist, nach diesem Zeitpunkt die Lenkerberechtigung für weitere Führerscheingruppen zu erwerben. Für diese Fälle erscheint nämlich der neuerliche Nachweis einer Mindestausbildung im Sinne des § 122 Abs. 1 lit. d KFG 1967 nicht sinnvoll.

Das Amt der Wiener Landesregierung würde es begrüßen, wenn der Nachweis des Mindestmaßes an Ausbildung Voraussetzung für das Ablegen nicht bloß der praktischen, sondern der gesamten Lenkerprüfung wäre. Ansonsten könnte der Fall eintreten, daß der Kandidat die theoretische Lenkerprüfung (ohne Nachweis der Mindestausbildung) positiv ablegt - was sicher Bestätigung seines Könnens ist -, vor der praktischen Lenkerprüfung aber auch noch die theoretischen Unterrichtseinheiten nachweisen müßte, obwohl sein diesbezügliches Können auf Grund des Prüfungsergebnisses bereits vorausgesetzt werden kann. Bei Berücksichtigung des Gesagten könnte § 70 Abs. 3 erster Satz KFG 1967 etwa wie folgt formuliert werden:

"Bewerber um eine Lenkerberechtigung für die Gruppe A, B oder C dürfen die theoretische und praktische Prüfung nur dann ablegen, wenn sie vorher das im § 122 Abs. 1 lit. d jeweils angeführte Mindestmaß an Ausbildung nachgewiesen haben;"

Bei Erteilung einer österreichischen Lenkerberechtigung gemäß § 64 Abs. 6 KFG 1967 (Umschreibung) besteht für manche Inhaber einer ausländischen Lenkerberechtigung (z.B. einiger amerikanischer Bundesstaaten) die Verpflichtung zur Ablegung einer theoretischen Prüfung. Es ist unklar, ob auch hier die Verpflichtung des § 122 Abs. 1 lit. d KFG 1967 gilt. Nach Ansicht des Amtes der Wiener Landesregierung bedürfte dies einer gesetzlichen Regelung.

- 3 -

Die Festlegung eines Mindestmaßes an Ausbildung steht mit dem Ziel einer möglichst fundierten Ausbildung der Fahrschüler - wie sie dem Basislehrplan für die Fahrschülersausbildung aller Gruppen entspricht - in einem gewissen Spannungsverhältnis. Es darf nämlich nicht übersehen werden, daß es aus ökonomischen Gründen Ziel vieler Fahrschüler sein wird, die Lenkerberechtigung mit dem jeweils vertretbaren geringsten finanziellen Aufwand zu erlangen. Vor dem Hintergrund dieser Überlegung steht daher zu erwarten, daß fast jeder Schüler versuchen wird, nach Absolvierung der Mindestausbildung, die mit 14 theoretischen und 9 praktischen Unterrichtseinheiten festgelegt ist, zur Prüfung anzutreten. Eine umfassendere Ausbildung, wie sie der Basislehrplan vorsieht, wird daher die Ausnahme sein, was dem Gedanken der Hebung der Verkehrssicherheit nicht gerade förderlich ist.

Bisherige Erfahrungen mit der seit 1. Oktober 1987 wirksamen Reform der Lenkerprüfung zeigen, daß weitaus mehr Kandidaten als bisher die Lenkerprüfung erfolgreich absolvieren. Die selektierende Funktion der Lenkerprüfung, insbesondere im Bereich der theoretischen Disziplinen, ist daher nicht mehr in dem Maße wie früher gegeben. Aus diesem Grund kommt der besseren Ausbildung der Kandidaten im Rahmen der Fahrschule weitaus größere Bedeutung zu. Alle Bestrebungen zur Schaffung einer umfassenderen theoretischen Ausbildung werden hinfällig, wenn gleichzeitig ein geringeres Maß an Ausbildung ermöglicht wird. Es ist praxisfern zu erwarten, daß Kandidaten vom Bemühen zur Hebung der Verkehrssicherheit geleitet freiwillig einen höheren Standard anstreben werden, der ihnen vermehrte Kosten verursacht. Vielmehr ist zu befürchten, daß die Mindestausbildung künftig Maßstab für die Ausbildung der Führerscheinkandidaten sein wird.

Zu Art. I Z 2 (§§ 108 und 108a KFG 1967):

Im § 108 Abs. 1 wird u.a. festgelegt, daß das entgeltliche Weiterbilden von Besitzern einer Lenkerberechtigung durch Vertiefung bereits erworbener Kenntnisse unbeschadet der §§ 119 bis 122a KFG 1967 nur im Rahmen des Betriebes einer Fahrschule zulässig ist. § 108a Abs. 1 bestimmt, daß das entgeltliche Unterweisen von Besitzern einer Lenkerberechtigung in besonderen Fahrfertigkeiten nur auf Grund einer Ermächtigung des Landeshauptmannes durchgeführt werden darf.

Der Unterschied, der für die Zuordnung zu einer Fahrschule bzw. einem vom Landeshauptmann Ermächtigten von Bedeutung ist, könnte sich einerseits aus der Formulierung "durch Vertiefung bereits erworbener Kenntnisse" (§ 108 Abs. 1) und andererseits aus der Wortfolge "Unterweisung in besonderen Fahrfertigkeiten" (§ 108a Abs. 1) ergeben. Sollte hier tatsächlich eine differenzierte Regelung angestrebt werden, erscheint die Unterscheidung zu wenig deutlich. Sollte dies aber nicht der Fall sein, könnten beide Bestimmungen zusammengefaßt und etwa wie folgt formuliert werden:

"Das entgeltliche Unterweisen von Besitzern einer Lenkerberechtigung in besonderen Fahrfertigkeiten darf nur im Rahmen des Betriebes einer Fahrschule oder auf Grund einer Ermächtigung des Landeshauptmannes durchgeführt werden. Die Ermächtigung ist auf Antrag zu erteilen, ..."

Zu Art. I Z 5 (§ 108 Abs. 3 KFG 1967):

Mit dieser Bestimmung wird den Fahrschulen erstmals die Möglichkeit des Verlassenschaftsfortbetriebes sowie des Fortbetriebes des Konkursmasseverwalters und des gerichtlich bestellten Zwangsverwalters eröffnet. In der Praxis wird allerdings nur der Verlassenschaftsfortbetrieb in Betracht kommen, weil bei den beiden anderen Fortbetriebsarten erfahrungsgemäß die sachlichen Voraussetzungen in der Regel nicht gegeben sind.

- 5 -

Zu Art. I Z 8 (§ 109 Abs.1 lit. a KFG 1967):

Die Erhöhung des Mindestalters auf 30 Jahre für die Erteilung einer Fahrschulbewilligung erscheint nicht gerechtfertigt; eine solche auf 26 Jahre erschiene ausreichend (mindestens fünfjährige Berufspraxis als Fahrschullehrer).

Zu Art. I Z 10 (§ 109 Abs. 1 KFG 1967):

Die geplante lit. i stellt eine Abkehr von der bisherigen Praxis dar. Eine Fahrschule mit mehreren Standorten garantiert einen besseren Einsatz von Fahrzeugen und Fahrschullehrern. Dadurch könnte auch eine profundere Ausbildung der Fahrschüler bewirkt werden.

Zu Art. I Z 23 (§ 116 Abs. 7 KFG 1967):

Da der Landeshauptmann die regionalen Notwendigkeiten wesentlich besser abschätzen kann, erscheint eine zentrale Ausbildungsstätte für Fahrschullehrer nicht erstrebenswert. Die Aus- und Weiterbildung für Fahrlehrer bzw. Fahrschullehrer sollte daher dem Landeshauptmann überlassen bleiben.

Unter einem werden 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Für den Landesamtsdirektor:



Dr. Peischl
Magistratsvizedirektor