

5/SN-27/ME XVII. GP - Stellungnahme (gescanntes Original)
Amt der Wiener Landesregierung

5/SN-27/ME 1 von 1

MD-1148-1/87

Wien, 13. Mai 1987

Entwurf eines Bundesgesetzes,
mit dem das Kraftfahrgesetz
1967 geändert wird (11. KFG-
Novelle);
Stellungnahme

Betrifft	GESETZENTWURF
Zi.	27. GE 087
Datum:	18. MAI 1987
Verteilt:	20. Mai 1987 Kreuz

An das
Präsidium des Nationalrates

L. Krausgraber

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



MD-1148-1/87

Wien, 13. Mai 1987

Entwurf eines Bundesgesetzes,
mit dem das Kraftfahrzeuggesetz
1967 geändert wird (11. KFG-
Novelle);
Stellungnahme

zu Zl. 430.012/3-IV/3/87

An das
Bundesministerium für öffent-
liche Wirtschaft und Verkehr

Auf das do. Schreiben vom 25. März 1987 beehrt sich das Amt
der Wiener Landesregierung, zu dem im Betreff genannten Ge-
setzentwurf folgende Stellungnahme bekanntzugeben:

Zu Z 1 (§ 4 Abs. 8a):

Die Achslasterhöhung wäre auch auf Gelenk-
kraftfahrzeuge ausschließlich für die Beförderung von Perso-
nen) auszudehnen, da im Hinblick auf die besonders straßen-
schonende Bauweise vom technischen Standpunkt kein Unter-
schied zwischen einem zweiachsigen Omnibus und einem Gelenk-
omnibus besteht.

Zu Z 5 (§ 6 Abs. 7a):

Der gesetzlich vorgeschriebene Einbau einer Antiblockierein-
richtung in Kraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit von
mehr als 40 km/h und einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht
von mehr als 7500 kg sowie in Anhänger mit einem höchsten
zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 10.000 kg wird, auch
wenn es dadurch zu einer Verteuerung der Fahrzeuge kommt, als
wichtiger Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit positiv
beurteilt. Für das Inkrafttreten dieser Bestimmung wäre aber

- 2 -

unbedingt eine Frist festzusetzen, da das ABS-System für allradgetriebene LKW technisch noch nicht ganz ausgereift ist, und die Industrie derzeit noch keine ausreichende Lieferkapazität hat.

Zu Z 6 (§ 7 Abs. 1):

Da nicht für alle Fahrzeuge Winterreifen hergestellt werden, läßt sich diese Bestimmung nicht zur Gänze einhalten.

Zu Z 7 und B (§§ 20 Abs. 4 und 22 Abs. 4):

Bisher war es möglich, bei der Erteilung von Bewilligungen für Blaulicht und Tonfolgehorn einheitliche Maßstäbe anzulegen. Die Zuständigkeit der Behörde erster Instanz läßt eine Vermehrung solcher Bewilligungen befürchten. Es besteht im übrigen kein Bedarf an dieser Änderung, die bei der Bundespolizeidirektion Wien zu noch größeren Belastungen des Verkehrsamtes führen würde als dies derzeit schon der Fall ist.

Zu Z 9 (§ 24 Abs. 4):

Diese Bestimmung erscheint nur dann sinnvoll, wenn die gesamte Fahrtenschreiberanlage plombiert wird und nicht nur der Fahrtenschreiber allein.

Der Abs. 5 erscheint nicht vollziehbar, weil es nur sehr wenige "erforderliche Einrichtungen" und wenig "geeignetes Personal" (geeichte Prüfstände) gibt, was zur Folge hätte, daß sämtliche Fahrzeuge nach Reparaturen in einigen wenigen Landeshauptstädten geprüft werden müßten.

Überdies sollte die Überprüfung des Fahrtenschreibers analog zum § 55 KFG 1967 bei Fahrzeugen von Gebietskörperschaften durch geeignetes eigenes Personal durchgeführt werden können. Die Stadt Wien etwa dürfte sonst zwar die wiederkehrende Überprüfung durchführen, müßte sich aber bei den Fahrtenschreibern Gewerbetreibender oder Vereine bedienen.

- 3 -

Sollte diese Vorschrift aber als Nachweis für die Arbeits- und Ruhezeit der Berufslenker gedacht sein, wäre sie besser in dienstnehmerschutzrechtliche Bestimmungen aufzunehmen.

Zu Z 19 (§ 47 Abs. 2, 2a, 4 und 5):

Die Aufnahme von Bestimmungen über eine Zulassungsdatei in das KFG 1967 ist dringend erforderlich. Es sollte dabei jedoch auf die Möglichkeit der Abfrage auch nach unterschiedlichen Suchkriterien Rücksicht genommen werden. So fehlen etwa die Stichworte "Fahrgestellnummer" und "Motornummer". § 47 Abs. 2 erster Satz hätte demnach etwa wie folgt zu lauten:

"Die Behörde hat aus der im Abs. 1 angeführten Evidenz auf Anfrage und Angabe des von einem Fahrzeug geführten Kennzeichens oder eines anderen Suchkriteriums den Organen des Bundes, der Länder und der Gemeinden, den gesetzlichen Interessenvertretungen sowie Privatpersonen bekanntzugeben."

Im § 47 Abs. 2a hätte der letzte Satz zu entfallen.

Der zuständige Arbeitskreis sollte mit der Festlegung auch der anderen nötigen Suchkriterien befaßt werden, um die Möglichkeiten der EDV-Anlage voll auszunützen. Es ist nicht einzusehen, daß in einer EDV-Anlage gespeicherte Informationen nicht abgefragt werden könnten und diese auf Grund einer Verordnung des Landeshauptmannes anderswo nochmals gespeichert werden sollten.

Die Übermittlungen von Daten aus einer automationsunterstützt geführten Zulassungsevidenz sind auf bundesgesetzliche Vorschriften gestützt. Damit würden sie nur in einem Ausmaß gestattet sein, das die bisherigen statistischen Auswertungen nicht mehr ermöglicht. Es ist deshalb notwendig, entweder eine

- 4 -

Formulierung zu wählen, die dem Vorschlag der ADV-Arbeitsgruppe "Kfz-Zulassung" der Bundesländer entspricht, oder die gesetzlichen Bestimmungen über die Führung von kraftfahrrechtlichen Statistiken der vorliegenden Novelle anzupassen.

Im Entwurf erfolgt keine Einschränkung auf Zulassungsbehörden, die die Zulassungsevidenz automationsunterstützt führen. Der den Erläuterungen entnommene Hinweis müßte im Gesetzestext selbst enthalten sein.

Wie sich in der Praxis herausgestellt hat, ist die derzeitige Übermittlungsregelung (§ 61 KFG 1967) nicht ausreichend, weshalb auch hier eine gesetzliche Anpassung erforderlich erscheint.

Zu Z 21 bis 23 (§ 55 Abs. 1 lit. a, b und d):

Im Land Wien werden seit rund zehn Jahren intensive Kontrollen der gemäß § 57a KFG 1967 ermächtigten Gewerbebetriebe und Vereine durchgeführt. Dennoch ist es möglich, für ein nicht verkehrssicheres Fahrzeug eine Plakette zu erlangen, da auf Grund der großen Anzahl von Begutachtungsstellen eine lückenlose Überwachung nicht zu verwirklichen ist.

Nach den im Land Wien gemachten Erfahrungen sind die in der Novelle vorgeschlagenen Klassen diejenigen, deren sicherheitstechnischer Zustand am schlechtesten ist. Die vorgesehene Änderung würde somit eine weitere Verschlechterung des Sicherheitsniveaus sowie des Abgasverhaltens bedeuten. Das Amt der Wiener Landesregierung spricht sich daher entschieden gegen diese Änderung aus.

Im übrigen besteht hiefür auch keine Veranlassung. Richtig ist, daß mit den amtlichen Prüfstellen nicht mehr das Auslangen gefunden wird. Das Land Wien hat derzeit etwa 20 Gewerbebetriebe und Vereine gemäß § 57 Abs. 4 KFG 1967 zur

Überprüfung ermächtigt und damit beste Erfahrungen erzielt. Auf Grund der wesentlich geringeren Anzahl der Prüfstellen ist ein ständiger Kontakt möglich. So finden etwa drei- bis viermal im Jahr Diskussionsrunden mit den Prüfern statt, die ein möglichst einheitliches Prüfniveau gewährleisten.

Im Interesse der Sicherheit und des Umweltschutzes sollten daher anstelle einer Gesetzesänderung die vorhandenen Möglichkeiten des KFG 1967 ausgeschöpft werden. Es spricht nichts dagegen, einem Gewerbetreibenden gemäß § 57 Abs. 4 KFG 1967 eine eingeschränkte Ermächtigung (z.B. nur für die hydraulische Bremsanlage) zu erteilen.

Zu Z 25 bis 27 (§ 57a Abs. 1):

Mit dem Ziel einer einheitlichen Gestaltung des § 57a Abs. 1 KFG 1967 erscheint unter lit. h die Aufnahme von

"Lastkraftwagen, wenn ihr höchstes zulässiges Gesamtgewicht 3.500 kg nicht übersteigt"

und unter lit. i die Aufnahme von

"Spezialkraftwagen, wenn ihr höchstes zulässiges Gesamtgewicht 3.500 kg nicht übersteigt"

erforderlich.

Aus dem Entwurf könnte geschlossen werden, daß Kraftfahrzeuge zur entgeltlichen Personenbeförderung keinerlei periodischer Kontrolle mehr unterliegen. Einer solchen Interpretation müßte entschieden entgegengetreten werden.

Zu Z 32 (§ 70 Abs. 3):

Es erscheint unbedingt notwendig, auch für den Erwerb der Lenkerberechtigung im Umfang der Gruppe "E" den Nachweis eines "Mindestmaßes an Ausbildung", wie ihn der Entwurf für die Gruppen "A, B oder C" vorsieht, festzulegen.

- 6 -

Auf Grund dieser Bestimmung müssen auch Personen, die die Lenkerberechtigung gemäß § 64 Abs. 6 KFG 1967 erwerben wollen, vor der praktischen Lenkerprüfung diesen Nachweis erbringen. Gleiches würde für Besitzer einer ausländischen Lenkerberechtigung gelten, die nicht gemäß § 64 Abs. 6 eine Lenkerberechtigung erwerben können.

Zu Z 34 (§ 73 Abs. 2):

Schon zur Regierungsvorlage einer 9. KFG-Novelle hat das Amt der Wiener Landesregierung gegen die Verkürzung der Mindestfrist für die Entziehung der Lenkerberechtigung auf einen Monat gewichtige Bedenken vorgebracht, die im Wege der Verbindungsstelle der Bundesländer mit Schreiben vom 20. Februar 1985, VST - 64/134-1984, an das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst herangetragen worden sind. Es besteht weiterhin die Befürchtung, daß die Entziehung der Lenkerberechtigung auf die Mindestdauer in der Praxis nicht wirksam werden kann, weil der Führerschein in einer derart kurzen Zeit von den Lenkern häufig nicht abgeliefert werden würde. Diese Auffassung läßt sich sowohl aus der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes (vgl. Erkenntnis vom 28. November 1983, Zl. 82/11/270) als auch aus dem do. Erlaß vom 18. April 1984, Zl. 92.498/3-IV/7-84, begründen.

Ist einer Person der Führerschein nicht vorläufig abgenommen worden (§ 76 KFG 1967), so ist im Entziehungsbescheid (die Entziehungszeit wird ab der Zustellung des Bescheides gerechnet) die unverzügliche Ablieferung des Führerscheines gemäß § 75 Abs. 4 KFG 1967 vorzuschreiben. Für die "unverzügliche" Ablieferung wird in der Regel eine Zeitspanne von etwa zwei Wochen zu veranschlagen sein. Befolgt der Bescheidadressat, dem die Ablieferung des Führerscheines vorgeschrieben worden ist, diese Aufforderung nicht innerhalb dieser Zeit, sind Zwangsstrafen gemäß § 5 VVG 1950 zur Erzwingung der Leistung zu verhängen; allenfalls ist daneben ein Ver-

waltungsstrafverfahren wegen Übertretung nach § 75 Abs. 4 KFG 1967 einzuleiten. Trotz dieser Maßnahmen wird es nicht selten vorkommen, daß die Entziehungszeit von einem Monat bis zur Ablieferung des Führerscheines bereits verstrichen ist, sodaß die Entziehung faktisch wirkungslos bleibt.

Zu Z 35 (§ 102 Abs. 12 lit. h):

Vom sicherheitstechnischen Standpunkt ist hiezu zu bemerken, daß ein ausländischer Lenker im Falle einer Übermüdung durch zu lange Fahrzeiten im gleichen Maße verkehrsgefährdend ist wie ein österreichischer Lenker.

Zu Z 40 (§ 108a):

Die Vollziehbarkeit dieser Bestimmung hängt von der Erlassung der im Abs. 2 vorgesehenen Verordnung ab. Es sollte daher ein gesonderter späterer Zeitpunkt des Inkrafttretens bestimmt werden.

Über den vorliegenden Entwurf hinaus regt das Amt der Wiener Landesregierung nachstehende Änderungen des KFG 1967 an:

1. Zunächst erlaubt sich das Amt der Wiener Landesregierung, auf sein Schreiben vom 28. April 1987, MD-854-1/87, hinzuweisen, mit dem unter anderem Vorschläge zur Änderung der §§ 57 Abs. 8 und 66 Abs. 2 KFG 1967 unterbreitet wurden. Es wird ersucht, diese zur Bekämpfung umweltbeeinträchtigender Auswirkungen von Kraftfahrzeugen und exzessiver Geschwindigkeitsüberschreitungen unbedingt erforderlichen legislativen Maßnahmen noch in der 11. KFG-Novelle zu berücksichtigen.
2. Die einschränkende Auslegung des Begriffes "Verkehrszuverlässigkeit" im § 66 Abs. 2 lit. e KFG 1967 sollte dazu führen, daß die Befugnis der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes zur vorläufigen Abnahme des Führerscheines

- B -

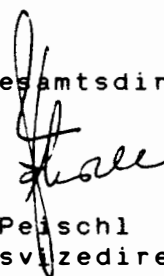
erweitert wird. Bisher hatte sich das Organ bei der Beurteilung, ob eine Verpflichtung zur vorläufigen Abnahme des Führerscheines besteht, ausschließlich von dem Bestreben leiten lassen, einen Verkehrsunfall zu verhindern. Sieht der Entwurf nunmehr die mangelnde Verkehrszuverlässigkeit bereits bei einer einmaligen Übertretung gemäß § 99 Abs. 1 StVO 1960 gegeben, müßte dies ausreichen, die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes bereits bei der Anzeigeerstattung wegen einer Übertretung gemäß § 99 Abs. 1 StVO 1960 zur vorläufigen Abnahme des Führerscheines zu ermächtigen. Damit wäre die nachträgliche Prüfung, ob die Maßnahme lediglich zur Verhütung eines drohenden Verkehrsunfalls diene, entbehrlich.

3. § 68 Abs. 1 zweiter Satz KFG 1967:

Der Wegfall der "Ortslinienbeschränkung" sollte nur bei Nachweis einer einjährigen Fahrpraxis mit Fahrzeugen der Gruppe "C" und "D" zulässig sein. Eine Befristung der Beschränkung auf zwei Jahre könnte sodann entfallen.

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

Für den Landesamtsdirektor:



Dr. Peischl
Magistratsvizeedirektor