

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG, LANDESAMTSDIREKTION

1014 Wien, Herrengasse 11-13

Parteienverkehr Dienstag 8 bis 12 Uhr
und 16 bis 19 UhrFernschreibnummer 13 41 45
Telefax 531 10 20 60

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 1014

An das
Bundesministerium für öffent-
liche Wirtschaft und VerkehrRadetzkystraße 2
1031 Wien

Beilagen

I.AD-VD-8604/234

Bei Antwort bitte Kennzeichen angeben

H. Klaus Grabner

Betrifft	GESETZENTWURF
Z	34 :GE/9 89
Datum:	16. JUNI 1989
Verteilt	16. Juni 1989 <i>M. Schuf</i>

Bezug

170.017/1-I/7/89

Bearbeiter

Dr. Grüner

(0 22 2) 531 10

Durchwahl

2152

Datum

13. Juni 1989

Betrifft

13. KFG-Novelle

Die NÖ Landesregierung beehrt sich zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert werden soll (13. Kraftfahrzeuggesetz-Novelle), wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Art. I Z. 5 (§ 64 Abs. 1):

In dieser Bestimmung müßte darauf Rücksicht genommen werden, daß auch schon vor der Vollendung des 24. Lebensjahres eine Lenkerberechtigung erworben werden darf. Es müßte daher normiert werden, daß der Erwerb einer Lenkerberechtigung vor der Vollendung des 24. Lebensjahres ebenfalls zum Lenken von Motorfahrzeugen berechtigt und somit den Ausweis zum Lenken von Motorfahrzeugen ersetzt.

2. Zu Art. I Z. 7 (§ 64a):

a) Der im Abs. 2 verwendete Begriff der "Fahrprobe" ist nicht ausreichend determiniert und entspricht daher nicht dem Legalitätsprinzip. Es ergibt sich auch nicht aus den Erläuterungen, ob dabei die "Wiener Fahrprobe" gemeint ist, die dazu dienen soll, dem Lenker jene "Unarten" aufzuzeigen, die er sich während der zweijährigen Probezeit eingelernt hat. Der Abs. 2 könnte daher entsprechend ergänzt werden, etwa so: "... unter Aufsicht durchführen, um diesem Lenker aufzeigen zu können, ob und welches Fehlverhalten er sich beim Lenken eines Kraftfahr-

- 2 -

zeuges angewöhnt hat."

- b) Die im Abs. 3 vorgesehene "Anordnung" wird zwar grundsätzlich begrüßt, die Vollziehung dieser Bestimmung wird aber auf Schwierigkeiten stoßen. Einerseits dann, wenn der Besitzer der Lenkerberechtigung nach deren Erteilung in den Sprengel einer anderen Behörde verzogen ist. Die Behörde könnte eine Vorladung nicht erzwingen, da § 19 AVG nur für Personen gilt, die im Sprengel der Behörde wohnen, andererseits müßte die Anordnung der Nachschulung mit einer allfälligen Entziehung der Lenkerberechtigung koordiniert werden können. Es sollte daher die Abtretung des Verfahrens an die Wohnsitzbehörde vorgesehen werden.

Bei der Anordnung der Nachschulung handelt es sich zudem um einen Bescheid, der nur dann sinnvoll ist, wenn er unverzüglich vollzogen wird. Es sollte überlegt werden, ob hier nicht abweichend vom AVG die aufschiebende Wirkung eines Rechtsmittels schon im KFG aberkannt wird.

Die Bestimmung wird für die Bezirksverwaltungsbehörden jedenfalls eine vermehrte Arbeitsbelastung bringen. Probleme werden sich auch ergeben, wenn auf die Rechtskraft einer Bestrafung im Sinn des Abs. 5 abgestellt wird (vgl. die Erläuterungen). Durch ein Hinauszögern des Verwaltungsstrafverfahrens hätte es der Besitzer der Lenkerberechtigung in der Hand, die Befristung "erlöschen zu lassen". Der Hinweis in den Erläuterungen sollte also entfallen, um eine Vorfragenentscheidung der Behörde nicht unmöglich zu machen.

- c) Die im Abs. 5 vorgesehenen Verwaltungsübertretungen nach § 99 Abs. 1 und Abs. 2 sind die "klassischen" Strafbestimmungen gegen sogenannte Verkehrsrowdys. Nach diesen Bestimmungen werden aber erfahrungsgemäß nur relativ wenige Strafverfahren geführt, weil insbesondere die Tatbildmerkmale

- 3 -

nach § 99 Abs. 2 lit. c StVO so vielfältig und mit unbestimmten Gesetzesbegriffen ausgestattet sind, sodaß sich ein rechtskräftiger Abschluß eines Strafverfahrens nach dieser Bestimmung besonders schwierig gestaltet. Es sollte jedenfalls auch eine Überschreitung der höchstzulässigen Fahrgeschwindigkeit an sich (ohne das Hinzutreten weiterer Merkmale) als schwerer Verstoß gewertet werden können, wenn die zulässige Geschwindigkeit beträchtlich überschritten wird (z.B. im Ortsgebiet um 100 %).

- d) Nach Abs. 6 soll die Befristung als erloschen gelten, wenn die Behörde keine Nachschulung angeordnet hat. Die Streichung dieser Frist sollte allerdings von der Behörde vorgenommen werden. Die im Entwurf vorgesehene Bestimmung ist dann problematisch, wenn der Führerschein im Ausland vorgewiesen werden muß und diese Frist eingetragen bleibt. Die mitgeführte Bescheinigung über die Fahrprobe wird wohl kaum dazu beitragen, Mißverständnisse aufzuklären. Die Behörde könnte anstelle der Annahme des Nachweises über die Fahrprobe die Befristung streichen, sodaß hier kein zusätzlicher Verwaltungsaufwand entstünde.

Vom Verwaltungsaufwand gesehen wäre es allerdings noch einfacher, würde die zweijährige Probezeit kraft Gesetzes ohne Eintragung in den Führerschein gelten. Man könnte den Besitzer anlässlich der Erteilung der Lenkerberechtigung über diese Probezeit mit einem Merkblatt informieren und sollte diese Bestimmung in den Prüfungsstoff für die Lenkerprüfungen aufnehmen. Bei dieser Regelung müßten die Behörden nur dann tätig werden, wenn sie ein Ermittlungsverfahren über schwerwiegende Verstöße führen.

3. Zu Art. I Z. 9 (§ 65 Abs. 1 Z. 1):

Diese Regelung sollte auch zu einer Änderung des § 65 Abs. 4 führen. Aus § 65 Abs. 4 müßte hervorgehen, ob die Gruppen B und F von der Untergruppe C₁ allein, oder nur von beiden

- 4 -

Untergruppen C₁ und C₂ umfaßt sind.

4. Zu Art. I Z. 10 (§ 68a):

Um Unklarheiten bei der Auslegung des § 68b zu vermeiden, sollte diese Bestimmung wie folgt lauten:

"Die Lenkerberechtigung für die Gruppe A₂ darf nur erteilt werden, wenn der Antragsteller seit mindestens zwei Jahren eine Lenkerberechtigung für die Gruppe A₁ besitzt. Bei der Lenkerprüfung für die Gruppe A₂ entfällt der theoretische Prüfungsteil."

Der vorgesehene Text könnte andernfalls dazu führen, daß § 68b so verstanden wird, daß für die Erteilung der Lenkerberechtigung der Gruppe C₂ überhaupt keine Lenkerprüfung erforderlich ist. Dies dürfte aber sicher nicht beabsichtigt sein.

Obwohl § 68 über das Erfordernis der Lenkerprüfung für die Gruppe D nichts aussagt, gelten dafür auch die allgemeinen Bestimmungen des § 67.

5. Zu Art. I Z. 10 (§ 68b):

Niederösterreich geht davon aus, daß vor der Erteilung der Lenkerberechtigung für die Gruppe C₂ eine vollständige Lenkerprüfung abgelegt werden muß. Da zu erwarten ist, daß sehr viele Inhaber der Lenkerberechtigung für die Gruppe C₁ nach Ablauf der drei Jahre die Gruppe C₂ erwerben wollen, könnte die Lenkerberechtigung für die Gruppe C₂ auf eine ergänzende theoretische technische Prüfung und auf die praktische Prüfung (das Fahren) eingeschränkt werden. Es würde sich also eine zu § 68a analoge Regelung anbieten. An den Wortlaut des § 68b sollte daher folgender Satz angefügt werden:

"Wenn die Lenkerberechtigung für die Gruppe C₂ im Anschluß an die Lenkerberechtigung für die Gruppe C₁ erteilt wird, entfällt bei der Lenkerprüfung der Prüfungsteil gemäß § 70 Abs. 2 lit. a."

- 5 -

Es ist durchaus möglich, das für die Gruppe C₂ zusätzlich erforderliche Wissen über die Rechtsvorschriften bereits bei der Ausbildung für die Gruppe C₁ zu vermitteln und auch zu prüfen.

Den Erläuterungen zu dieser Bestimmung kann allerdings nicht beigespflichtet werden. Die Erfahrungen zeigen vielmehr, daß in sehr vielen Fällen eine Lenkerberechtigung für die Gruppe C erworben wird, ohne daß später ein LKW über 3,5 t höchstzulässiges Gesamtgewicht tatsächlich gelenkt wird. So dürfte auch die Ansicht nicht richtig sein, daß der Besitz der Lenkerberechtigung der Gruppe C₁ durch mindestens drei Jahre auch eine ausreichende Fahrpraxis und Erfahrung im Umgang mit Lastkraftwagen beweist. Gerade im ländlichen Raum werden auch künftig mit der Lenkerberechtigung für die Gruppe C₁ nur Fahrzeuge der Gruppen B und F gelenkt werden. Fahrzeuge der Untergruppe C₁ unterscheiden sich aber auch hinsichtlich der Einrichtungen und der Ausrüstung beträchtlich von denen der Untergruppe C₂. In den letzten Jahren wurde von den Fahrschulen die Ausbildung für die Gruppe C auf großen und schweren Lastkraftwagen forciert. Als Folge der geplanten Gesetzesänderung wird die Ausbildung in den Fahrschulen vermutlich wieder nur mit Lastkraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von weniger als 7.500 kg. durchgeführt werden.

6. Zu Art. I Z. 10 (§ 68c):

- a) Der nach Abs. 1 erforderliche Ausweis sollte nicht von der Ausbildungsstelle sondern von der Behörde aufgrund einer Ausbildungsbestätigung der Ausbildungsstelle ausgestellt werden. Der vorgesehene Entwurf verhindert nicht, daß ein Ausweis mehrfach (von verschiedenen Ausbildungsstätten) ausgestellt wird. Es bestehen auch Bedenken, die Ausstellung des Ausweises an den "erfolgreichen Besuch" einer privaten Ausbildungsstätte zu binden, weil die Ausbildungs-

- 6 -

stätte den Erfolg selbst beurteilen muß. Es sollte der Grundsatz nicht verlassen werden, daß der Erfolg einer Lenkerausbildung von der Behörde überprüft werden muß. Wenn die Ausstellung des Ausweises an einen bestimmten Wissensstand oder an ein bestimmtes Können gebunden werden soll, müßte eine entsprechende Prüfung durch die Behörde erfolgen.

- b) Die gleichen Bedenken richten sich gegen Abs. 2. Wenn der Ausweis von der Behörde als "Quasiführerschein" abgenommen werden darf, so sollte er auch von der Behörde ausgestellt werden. Aber selbst wenn man bei dieser Konstruktion bleibt, sollte diese Bestimmung analog zu § 75 Abs. 4 KFG gefaßt werden, um der Behörde entsprechende Zwangsmaßnahmen zu ermöglichen.
- c) Nach Ansicht der NÖ Landesregierung ist die Ermächtigung nach Abs. 3 überflüssig, weil auch die Ausbildung der Motorradlenker durch die Fahrschulen erfolgen sollte. Die Heranziehung weiterer Ausbildungsstätten wäre außerdem mit einem zusätzlichen Verwaltungsaufwand für die Länder verbunden, da ja auch diese sonstigen Ausbildungsstellen entsprechend überwacht werden müßten. Es müßte überdies eine Prüfung des Ausbildungspersonals vorgesehen werden, die ja dieselbe Qualifikation wie Fahrschullehrer oder Fahrlehrer aufweisen müßten. Eine entsprechendes Ausbildungsniveau wäre sonst nicht gewährleistet. Der Entwurf sieht diesbezüglich keine klare Regelung vor und läßt auch die Frage der Überwachung offen.
- d) Im Abs. 4 sollte das Wort "können" durch das Wort "sind" ersetzt werden und es sollte die lit. b im Hinblick auf die vorstehenden Ausführungen entfallen.

- 7 -

7. Zu Art. I Z. 11 (§ 73 Abs. 2):

Der Entzug der Lenkerberechtigung ist eine Prognosentscheidung; sie besteht in der Wertung bestimmter Tatsachen und in einem Schluß auf ein vermutetes Verhalten in der Zukunft. Wenn nun mit der Entziehung einer Lenkerberechtigung gleichzeitig auch eine Nachschulung angeordnet wird, so könnte aus diesem Grund die Entzugszeit durchaus kürzer bemessen werden.

Fraglich ist allerdings der Hinweis in den Erläuterungen, daß eine Verkürzung vor allem dann in Betracht kommt, wenn sich jemand freiwillig einer solchen Schulung unterzieht. Wie soll die Behörde diese Freiwilligkeit im Entzugsverfahren klären? Genügt hier eine Absichtserklärung? Wie sieht es andererseits mit der Entscheidungspflicht der Behörde aus? Es müßte vermutlich auch eine Regelung für den Fall getroffen werden, daß sich jemand nach Rechtskraft eines Mandatsbescheides einer Nachschulung unterzieht. Vom Gleichheitsprinzip her müßte auch hier eine Verkürzung der Entzugszeit zugelassen werden.

8. Zu Art. I Z. 13 (§ 99 Abs. 3):

Die vorgesehene legistische Technik führt zu einer unklaren Regelung. Ein Verbot der alleinigen Verwendung des Begrenzungslichtes im Ortsgebiet könnte für den Fall einer unzureichenden Straßenbeleuchtung nur mehr aus § 99 Abs. 1 erster Teilsatz KFG abgeleitet werden. Im Interesse einer klaren Regelung wird, angeregt, § 99 Abs. 4 erster Satz als eigenen Absatz zu gestalten, wobei diese Bestimmung für alle Straßen in und außerhalb des Ortsgebietes gelten sollte.

9. Zu Art. I Z. 14 (§ 101 Abs. 5) und zu Art. I Z. 17 (§ 104 Abs. 9):

Die NÖ Landesregierung begrüßt an sich die Anreize für den sogenannten "kombinierten Verkehr". Es muß allerdings darauf hingewiesen werden, daß mit der vorgesehenen Regelung einer Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes die Belastung der Straßen mit der vierten Potenz dieser Erhöhung zunimmt. Es müßte also dafür vorgesorgt werden, daß der Straßenerhalter

- 8 -

durch diese vermehrte Belastung seine Aufgaben auch künftig noch erfüllen kann.

10. Zu Art. I Z. 18 (§ 122b):

Der erzieherische Wert des "französischen Modells" steht außer Frage und wird von der NÖ Landesregierung begrüßt. Wenn allerdings auf das 17. Lebensjahr des Lenkerberechtigungswerbers abgestellt wird, ist es fraglich, ob von diesem Modell bei Beibehaltung des § 122 KFG überhaupt Gebrauch gemacht wird. Diese Bestimmungen ermöglichen es schon jetzt, den Beginn der praktischen Ausbildung drei Monate vor die Vollendung des 18. Lebensjahres zu legen. Zwischen der möglichen Erteilung einer Bewilligung nach § 122b und einer solchen nach § 122 liegt also nur ein Zeitraum von neun Monaten. Gegenüber dieser geringfügigen zeitlichen Begünstigung sind die Voraussetzungen für die Durchführung von Ausbildungsfahrten nach § 122b gegenüber § 122 wesentlich erschwert, da sowohl die Kostenbelastung (Vollausbildung durch eine Fahrschule, laufende Kontrollen durch die Fahrschule) als auch die zeitliche Belastung ungleich höher sein wird, als bei einer Privatausbildung nach § 122 KFG.

Es sollte also überlegt werden, ob nicht das französische Modell als einzige Form der Privatausbildung zugelassen wird (ersatzloser Entfall des § 122 KFG). Kann man sich dazu nicht entschließen, so sollte der Beginn der (privaten) Ausbildungsfahrten aber bereits ab der Vollendung des 16. Lebensjahres zugelassen werden. Hier würde der zeitliche Anreiz möglicherweise die zusätzlichen Kosten überwiegen.

Das gesetzliche Gebot, 1.500 km an Ausbildungsfahrten zu absolvieren, läßt sich in der Praxis allerdings nicht überprüfen und sollte daher entfallen.

- 9 -

11. Zur Puktation für das Mofa-20:

Gegen die Einführung einer neuen Kraftrad-Untergruppe "Kleinmotorfahrrad" besteht dann kein Einwand, wenn

- a) das Mindestalter mit 16 Jahren beibehalten wird und
- b) die Helmtragepflicht gilt und
- c) die Kraftrad-Untergruppe "Motorfahrrad" abgeschafft wird.

Gegen die Herabsetzung des Mindestalters für die Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr hat das Kuratorium für Verkehrsicherheit wiederholt fundierte Bedenken geltend gemacht.

Diesen Bedenken schließt sich die NÖ Landesregierung an, weil die Herabsetzung des Mindestalters zu einem sprunghaften Ansteigen der Unfallraten führen würde.

Warum die Helmtragepflicht gerade für die Lenker dieser Fahrzeuge nicht gelten sollte, ist überhaupt unklar. Gerade die Lenker einspuriger Fahrzeuge sind bei Unfällen besonders gefährdet, wenn kein Sturzhelm getragen wird. Diese Gefahr besteht unabhängig von der Eigengeschwindigkeit der einspurigen Fahrzeuge.

Dem Präsidium des Nationalrates werden u.e. 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme übermittelt.

NÖ Landesregierung

L u d w i g

Landeshauptmann

- 10 -

LAD-VD-8604/234

1. An das Präsidium des Nationalrates (25-fach)
2. an alle vom Lande Niederösterreich entsendeten Mitglieder des Bundesrates
3. an alle Ämter der Landesregierungen
(zu Händen des Herrn Landesamtsdirektors)
4. an die Verbindungsstelle der Bundesländer

zur gefälligen Kenntnisnahme

NÖ Landesregierung

L u d w i g

Landeshauptmann

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung

