

3/SN 210 ME

WIENER LANDESREGIERUNG



MD-1140-2/89

Wien, 14. Juni 1989

Entwurf eines Bundesgesetzes,
mit dem das Kraftfahrzeuggesetz
1967 geändert wird (13. Kraft-
fahrzeuggesetz-Novelle);
Stellungnahme

Betrifft GESETZENTWURF ZI. <u>37</u> - GEZ <u>9</u> 89 Datum: 19. JUNI 1989 Verteilt <u>23.6.89</u> <i>L. K.</i>

An das
Präsidium des Nationalrates

L. Klausgruber

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
(25-fach)

Peischl

Dr. Peischl
Magistratsvizedirektor

**AMT DER
WIENER LANDESREGIERUNG**Dienststelle **MD-Büro des Magistratsdirektors**Adresse **1082 Wien, Rathaus**Telefonnummer **42 800-2139**

MD-1140-2/89

Wien, 14. Juni 1989

Entwurf eines Bundesgesetzes,
mit dem das Kraftfahrgesetz
1967 geändert wird (13. Kraft-
fahrgesetz-Novelle);
Begutachtungsverfahren;
Stellungnahme

zu Zl. 170.017/1-I/7/89

An das
Bundesministerium für
öffentliche Wirtschaft
und Verkehr

Auf das do. Schreiben vom 20. April 1989 beehrt sich das
Amt der Wiener Landesregierung, zu dem im Betreff genannten
Gesetzesentwurf folgende Stellungnahme bekanntzugeben:

Einleitend sei festgehalten, daß die zur Bekämpfung der
im Land Wien häufig zu beobachtenden exzessiven Geschwindig-
keitsüberschreitungen unbedingt erforderliche Ergänzung
des § 66 KFG 1967 in dem Entwurf vermißt wird. Bereits mit
Schreiben vom 28. April 1987, MD-854-1/87, hat das Amt der
Wiener Landesregierung unter Bezugnahme auf die Schreiben
des Landeshauptmannes von Wien an den Bundesminister für
öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 14. August und
30. Oktober 1985 folgende zwei Varianten für eine Novellie-
rung des § 66 Abs. 2 KFG 1967 vorgeschlagen:

- 2 -

- 1) Dem § 66 Abs. 2 lit. f KFG 1967 ist folgender Halbsatz anzufügen:

"besonders gefährliche Verhältnisse oder besondere Rücksichtslosigkeit liegen vor, wenn ein Fahrzeuglenker wiederholt die gesetzliche oder verordnete Geschwindigkeitsbeschränkung erheblich, das ist um mindestens

..... überschreitet."

- 2) Dem § 66 Abs. 2 KFG 1967 ist folgende lit. i anzufügen:

"i) ein Kraftfahrzeug gelenkt und hiebei wiederholt eine Übertretung der gesetzlichen oder mit Verordnung erlassenen Geschwindigkeitsbeschränkung begangen und die höchstzulässige Geschwindigkeit um mindestens

..... überschritten hat."

Hiezu ist zu bemerken, daß "wiederholt" einen Führerscheinentzug bereits nach dem zweiten derartigen Delikt ermöglichen würde. Die Mindestüberschreitung der Höchstgeschwindigkeit könnte mit einem Betrag zwischen 50 % und 100 % der Geschwindigkeitsbeschränkung festgesetzt werden (z.B. bei 75 % und 60 km/h Beschränkung: 105 km).

Da schon Art. I Z 45 eines im Dezember 1987 vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zur Begutachtung ausgesendeten Entwurfs einer 12. KFG-Novelle vorsah, daß Kraftfahrzeuglenker, die die im Ortsgebiet festgesetzte Höchstgeschwindigkeit um mehr als 30 km/h bzw. die auf Freilandstraßen festgesetzte Höchstgeschwindigkeit um mehr als 50 km/h überschreiten, im Sinne des § 66 Abs. 2 KFG 1967 als verkehrsunzuverlässig gelten sollen und mit der vorübergehenden Entziehung der Lenkerberechtigung zu rechnen haben (Art. I Z 49 des genannten Entwurfs), sollte diese Anregung wiederaufgegriffen werden und in einer der beiden vorgeschlagenen Varianten oder in anderer sinngemäßer Form in das Gesetz Eingang finden. Die Bemühungen der Bundes-

- 3 -

polizeidirektion Wien und des Landes Wien, das Problem der Raser in den Griff zu bekommen, sollten allen jenen ein Anliegen sein, denen die Hebung der Verkehrssicherheit ein Bedürfnis ist. Die Dringlichkeit der Forderung wird zusätzlich durch den Umstand gestützt, daß nach einer vorläufigen Jahresstatistik der Straßenverkehrsbehörde (Magistratsabteilung 46) auf Grund exzessiver Geschwindigkeitsübertretungen mit einer steigenden Zahl der Verkehrsunfälle, vor allem aber mit steigenden Zahlen bezüglich der Verkehrstoten (1987: 73 Tote, 1988: 90 Tote, allein im Land Wien!) und der Verkehrsunfälle mit Personenschäden zu rechnen ist.

Das Anliegen des Landes Wien, den Rasern und unbelehrbaren Kraftfahrern - mögen diese auch in der Minderzahl sein - mit Entschlossenheit entgegenzutreten, kann nur mit drastischen und wirkungsvollen Maßnahmen realisiert werden. Dazu ist es notwendig, die Voraussetzungen, unter denen schon a priori mit der (vorübergehenden) Entziehung der Lenkerberechtigung gerechnet werden muß, im Gesetz ausdrücklich anzuführen. Gerade im Interesse der Rechtssicherheit erscheint eine klare und unmißverständliche Regelung im Sinne der Kraftfahrer mehr denn je erforderlich. Auf die in der parlamentarischen Enquete vom 29. März 1989 ("Verkehrssicherheit und Verkehrskontrolle") gemachten Ausführungen, insbesondere des Abgeordneten zum Nationalrat Ing. Hans Hobl, Seite 45 des Stenographischen Protokolls, darf in diesem Zusammenhang besonders hingewiesen werden.

Einzelne Bestimmungen des Entwurfs geben zu folgenden Bemerkungen Anlaß:

Zu Art. I Z 1 (§ 2 Z 15 b KFG 1967):

In der lit. a) ist das Leistungsgewicht von mindestens 7 kg je kW auf das Höchstgewicht (§ 2 Z 32 a KFG 1967) des Motorrades zu beziehen.

- 4 -

Die Anforderung nach lit. b) könnte entfallen; anstelle dessen sollte die Möglichkeit, die Leistung zu erhöhen, ausgeschlossen werden.

Zu Art. I Z 2 (§ 2 Z 40 KFG 1967 - kombinierter Verkehr):

Die vorgesehenen Maßnahmen, insbesondere auch die Z 3 und 14 des Entwurfs, bedeuten ein völliges Abgehen von den derzeit geltenden höchsten zulässigen Gesamtgewichten und höchsten zulässigen Achslasten, wobei - ungeachtet der vorgesehenen Erhöhung der höchsten zulässigen Gesamtgewichte im Vorlauf- und Nachlaufverkehr auf 39.000 kg bzw. 42.000 kg (Z 14) - keine Änderung der gemäß § 4 Abs. 8 höchstzulässigen Achslasten vorgesehen ist.

Da aber die Beanspruchung der Straßenkonstruktion in der vierten Potenz von der Achslast abhängig ist, muß darauf gedrungen werden, die im § 4 Abs. 8 erster Satz KFG 1967 angeführte Höchstgrenze der Achslast (10.000 kg) nicht anzuheben, weil jede geringfügige Erhöhung der Achslast zu einer überproportionalen Beanspruchung der Fahrbahn und damit zu einer verkürzten Liegedauer führt. Eine Achslasterhöhung würde bei Neubauten von Straßen stärkere Konstruktionsschichten und damit nicht vertretbare Mehrkosten verursachen.

Diese Änderung würde letztlich bedeuten, daß das gesamte österreichische Straßennetz unter Einschluß der Brücken für wesentlich höhere Achslasten und für ein höchstes zulässiges Gesamtgewicht von 42.000 kg freigegeben werden müßte, zumal im § 2 Z 40 diesbezüglich keine weiteren Einschränkungen vorgesehen sind. Dazu kommt noch, daß die Exekutive bei der Überprüfung, ob die Güterbeförderung im Vorlauf- oder Nachlaufverkehr "auf der kürzesten, verkehrsüblichen, transportwirtschaftlich zumutbaren und nach den kraftfahrrechtlichen und straßenpolizeilichen Vorschriften zulässigen Route durchgeführt wird", vor eine nahezu unlösbare Aufgabe gestellt würde.

- 5 -

Da innerhalb Wiens zahlreiche Verladeeinrichtungen der ÖBB vorhanden sind, die selbst bei ordnungsgemäßer Abwicklung des Vorlauf- und Nachlaufverkehrs zu einem erhöhten Aufkommen von "überschweren Transporten" und damit zu einer de facto Einführung des 42-Tonnen-LKW führen würde, wird die Einführung des kombinierten Verkehrs aus der Sicht des Landes Wien für problematisch erachtet.

Nur vollständigkeithalber sei darauf hingewiesen, daß durch die Einführung des kombinierten Verkehrs beträchtliche administrative Mehraufgaben entstünden, wie z.B. zusätzliche Eintragungen in den Zulassungsschein und Prüfung der gesetzlichen Voraussetzungen.

Zu Art. I Z 3 (§ 39 Abs. 1 zweiter Satz KFG 1967):

Diesbezüglich wird auf die vorstehende Stellungnahme zum kombinierten Verkehr verwiesen.

Zu Art. I Z 4 (§ 39 b Abs. 1 KFG 1967):

Das Problem der Anhänger für PKW wäre dem derzeitigen Stand der Technik entsprechend einfacher dadurch zu lösen, daß § 61 Abs. 1 letzter Satz KD V 1967 abgeändert und hinsichtlich des Gewichtsverhältnisses von Zugfahrzeug und Anhänger nicht auf das Eigengewicht des Zugfahrzeuges abgestellt wird. Ähnlich wie in der Bundesrepublik Deutschland könnte die zulässige Anhängelast (das höchstzulässige Gewicht des Anhängers) davon abhängig gemacht werden, welche höchste Anhängelast vom Hersteller des Zugfahrzeuges (des PKW) festgesetzt ist. Eine solche Regelung würde den technischen und praktischen Erfordernissen besser gerecht werden.

Da aber gerade § 61 Abs. 1 letzter Satz KD V 1967 dazu führt, daß vor allem Anhänger für PKW mit herabgesetztem höchstem zulässigen Gesamtgewicht genehmigt werden, könnte durch die Änderung dieser Bestimmung eine Ergänzung des § 39 b Abs. 1 KFG 1967 unterbleiben.

- 6 -

Zu Art. I Z 5 (§ 64 Abs. 1 und § 68 c KFG 1967):

Gemäß § 65 Abs. 1 StVO 1960 dürfen Kinder (Minderjährige) unter zwölf Jahren ein Fahrrad u.a. nur mit behördlicher Bewilligung, die von der Bezirksverwaltungsbehörde erteilt wird, lenken.

Die Berechtigung zum Lenken von Motorfahrrädern für Personen, die das 16. Lebensjahr vollendet haben, sollte daher analog an eine von der Behörde erteilte Bewilligung geknüpft sein.

Zu Art. I Z 7 (§ 64 a KFG 1967):

Die Festsetzung einer Probezeit (Befristung der Lenkerberechtigung) sollte nicht bloß bei erstmaliger Erteilung der Lenkerberechtigung, sondern auch nach der (Wieder-)Erteilung der Lenkerberechtigung nach vorangegangener Entziehung der Lenkerberechtigung vorgesehen werden.

Insbesondere bei Entziehungen der Lenkerberechtigung auf Grund von Alkoholdelikten erweist sich ein Beobachtungszeitraum als notwendig und zweckmäßig. Der Führerscheinwerber sollte daher in jedem Fall einer Neuerteilung der Lenkerberechtigung mit einer gesetzlich bestimmten Probezeit rechnen müssen. Es wird vorgeschlagen, im Abs. 1 KFG 1967 das Wort "erstmaligen" zu streichen.

Die innerhalb der Probezeit vorgesehene Fahrprobe könnte entfallen, da nur der auffällige Fahranfänger in Prüfung gezogen werden sollte. Eine Fahrprobe müßte nach dem Entwurf aber auch von der Mehrheit der unauffälligen Führerscheinwerber absolviert werden. Daraus ergibt sich ein erheblicher, aber nutzloser Mehraufwand für die Behörden.

- 7 -

Anstelle der im § 64 a Abs. 6 vorgesehenen Beilage zum Führerschein, die die Durchführung der Fahrprobe bescheinigen soll, sollte nach Ablauf der Probezeit unter den angeführten Umständen eine unbefristete Lenkerberechtigung erteilt werden. Die von der Behörde verfügte und im Führerschein eingetragene Befristung könnte im Zusammenhang mit der vorgesehenen - **nicht von der Behörde (!) ausgestellt** - Bescheinigung erhebliche Probleme für Führerscheinbesitzer im Ausland mit sich bringen.

Der Führerschein sollte daher wie bisher als einheitliches Dokument klar und deutlich erkennen lassen, ob die Behörde eine befristete oder unbefristete Lenkerberechtigung erteilt hat.

In diesem Zusammenhang muß auch auf die Fälschungsgefahr hingewiesen werden.

§ 64 a Abs. 5 sollte bloß demonstrativ jene im Abs. 3 angeführten Verstöße erläutern, die als schwer im Sinne des Gesetzes zu bezeichnen sind. Es ist nämlich ebenso denkbar, daß Fahranfänger während der Probezeit häufig Übertretungen setzen, die nicht nach den Strafbestimmungen des § 99 Abs. 1 und Abs. 2, sondern etwa nach § 99 Abs. 3 StVO 1960 zu bestrafen sind. Unter die Verwaltungsübertretungen gemäß § 99 Abs. 3 fallen Verstöße, die ebenfalls als schwer zu qualifizieren sind, wie z.B. Mißachtungen des Rotlichtes oder Vorrangverletzungen, die täglich im Straßenverkehr in großer Zahl begangen werden.

Es wird daher folgende Formulierung vorgeschlagen:

"(5) Als schwerer Verstoß im Sinne des Abs. 3 gilt insbesondere jede Verwaltungsübertretung gemäß § 99 Abs. 1 und Abs. 2 StVO 1960."

- 8 -

Zum Thema "Nachschulung" im Zusammenhang mit der Lenkerberechtigung für Anfänger ergeben sich noch weitere Probleme, die im vorliegenden Entwurf nicht berücksichtigt sind:

1. Behördenzuständigkeit:

Unklar ist, welche Behörde für die Anordnung einer Nachschulung zuständig ist, da sich zwei Anknüpfungspunkte für eine derartige Maßnahme ergeben: einerseits hätte die Ausstellungsbehörde (d.i. die Behörde, die den Führerschein ausgestellt hat) eine notwendige Nachschulung anzuordnen, andererseits wäre die örtliche Zuständigkeit der Behörde nach dem Wohnsitz des Betroffenen zu beachten; auch diese Zuständigkeit ist nicht ausdrücklich ausgeschlossen.

2. Rechtskraft der Bestrafung:

Nicht ausdrücklich geregelt ist, ob für die Anordnung einer Nachschulung die Rechtskraft einer Bestrafung gefordert wird. Auf Grund der oftmals formalen und nicht einheitlichen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes wird sich die Frage, ob ein schwerer Verstoß im Sinne des § 64 a Abs. 5 KFG 1967 gegeben ist, nur in den seltensten Fällen eindeutig beantworten lassen.

3. Duplikatführerschein während der Probezeit:

Auch hier ist die Zuständigkeit - Ausstellungsbehörde oder Wohnsitzbehörde - nicht klar geregelt.

4. Ablauf der Probezeit:

Dem Entwurf läßt sich nicht eindeutig entnehmen, ob im Zuge einer Fahrprobe nach § 64 a Abs. 2, wenn sie erst nach Ablauf der Probezeit erfolgt, eine komplette Lenkerprüfung abgelegt werden muß.

- 9 -

5. Entziehung und Nachschulung:

Im Fall einer Nachschulung bei gleichzeitiger Entziehung der Lenkerberechtigung muß sichergestellt sein, daß es bei Anordnung der Nachschulung nicht zu einer Verkürzung der Entziehungsdauer kommt. Die Nachschulung wird von den Betroffenen lediglich als unangenehmer Kostenfaktor betrachtet werden, nicht aber als Maßnahme zur Förderung der Verkehrszuverlässigkeit. Nach wie vor bleibt die Entziehung der Lenkerberechtigung das einzige effektive Mittel, die Verkehrszuverlässigkeit wiederzuerlangen oder zumindest zu festigen. Aus diesem Grund wird auch - wie einleitend ausgeführt - die Schaffung eines klaren Entziehungstatbestandes im Zusammenhang mit exzessiven Geschwindigkeitsüberschreitungen als eine **unaufschiebbare Maßnahme** angesehen.

Zu Art. I Z 9 und Z 10 (§ 65 Abs. 1 Z 1 und § 68 b KFG 1967):

Der Einführung des sogenannten Stufenführerscheines für Lenker von LKW wird nicht zugestimmt.

Im Bereich der Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe kann der natürliche Abgang von Autobuslenkern im Kraftfahrlinienbetrieb nur dadurch fortlaufend ersetzt werden, daß Bedienstete, die im Regelfall bloß Besitzer einer Lenkerberechtigung für die Gruppe "B" sind, zu Lenkern mit der Berechtigung für die Gruppe "C" und unmittelbar daran anschließend zu Autobuslenkern (Lenkerberechtigung Gruppe "D") ausgebildet werden.

Auf Grund der vorgesehenen Änderung könnte der Bedarf an Autobuslenkern nicht weiter gedeckt werden, wodurch die Erfüllung der gesetzlichen Beförderungspflicht entscheidend in Frage gestellt würde.

- 10 -

Dazu kommt, daß für die Erlangung der Fahrpraxis auf dem sogenannten "Leicht-LKW" Fahrzeuge angeschafft werden müßten, die nicht jene Verwendungsmöglichkeiten bieten, die die derzeit in Verwendung stehenden LKW mit über 7,5 t höchstzulässigem Gesamtgewicht aufweisen.

Bemerkt wird, daß die Ausnahmebestimmung des § 122 a KFG 1967 für den in Rede stehenden Bereich (Ausbildung von Autobuslenkern) praktisch bedeutungslos ist und nicht zur Anwendung kommt.

Es erscheint weiters problematisch, Personen, die das 21. Lebensjahr noch nicht vollendet haben und im Besitz einer Lenkerberechtigung für die Gruppe "C" sind, hauptsächlich als Berufskraftfahrer für schwere Lastkraftwagen heranzuziehen, zumal doch gerade im Bereich der Schwertransporte auf entsprechende Erfahrung und Fahrpraxis Wert gelegt wird. Andererseits muß auch ein Besitzer der Lenkerberechtigung für die vorgesehene Gruppe "C 1", der mit 21 Jahren die Erlangung der Lenkerberechtigung für die Gruppe "C 2" anstrebt, als noch zur am stärksten gefährdeten Altersgruppe gehörig und damit als Risikofaktor angesehen werden.

Mit den vorgesehenen Bestimmungen über die Lenkerberechtigung für Anfänger, d.h. mit der Einführung der Probezeit für Fahranfänger, wird nach h.a. Ansicht das Auslangen gefunden werden.

Im übrigen bestünde auch die Gefahr, daß nach einer Aufspaltung der Lenkerberechtigung für die Gruppe "C" Fahrzeuge entwickelt werden, mit denen Anhänger bis 22.000 kg Gesamtgewicht gezogen werden können. Im Zusammenhang mit der geplanten Lenkerberechtigung für die Gruppe "C 1" sollte daher die Lenkerberechtigung für die Gruppe "E" auf ein höchstes zulässiges Gesamtgewicht des Anhängers von 7,5 t eingeschränkt werden.

- 11 -

In diesem Zusammenhang wird auch vorgeschlagen, in den Umfang der Lenkerberechtigung für die Gruppen "B" und "C 1" (§ 65 KFG 1967) die Berechtigung zum Ziehen eines Anhängers mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 1.700 kg einzubeziehen. Derartige Anhänger fallen unter die wiederkehrende Begutachtung und könnten im § 2 (Begriffsbestimmungen) als "Kleinanhänger" definiert werden.

Zur Aufspaltung der Lenkerberechtigung für die Gruppe "C" wird schließlich noch angemerkt, daß zur Erlangung der Lenkerberechtigung für die Gruppe "C 2" oder zur Erlangung der Lenkerberechtigung für die Gruppe "C 1" in Verbindung mit der Lenkerberechtigung für die Gruppe "E" jeweils eine praktische Fahrprüfung - im letzteren Fall mit einem entsprechenden Anhänger - durch einen Sachverständigen im Sinne des § 126 KFG 1967 abzunehmen wäre.

Zu § 68 a (Erteilung der Lenkerberechtigung für die Gruppe "A 2") sei festgehalten, daß sich für die Durchführung einer praktischen Lenkerprüfung auf einem Motorrad der Kategorie "A 2" keine objektiven Kriterien aufstellen lassen; es sollte daher - wie bei der Erlangung der Lenkerberechtigung für die Gruppe "C 2" - keine praktische Lenkerprüfung verlangt werden.

Zu Art. I Z 10 (§ 68 c KFG 1967):

Prinzipiell wird eine Ausbildung der Lenker von Motorfahrzeugen begrüßt. Durch die in Aussicht genommene Regelung wird jedoch nicht verhindert, daß der Betroffene im Falle eines Lenkverbotes und Abnahme des Ausweises bei einem anderen zur Ausbildung und Ausstellung von Ausweisen Ermächtigten die Ausstellung eines neuen Ausweises erwirkt.

Die Regelung erfordert daher die zentrale Erfassung aller relevanten Daten und ist mit vermehrtem administrativen Aufwand verbunden. Für die zur Ausstellung derartiger Ausweise Ermächtigten müßte eine Anfragemöglichkeit im Zentral-

- 12 -

nachweis geschaffen werden. Auf die in diesem Zusammenhang sich ergebende Problematik (Datenschutz, Amtsverschwiegenheit) darf hingewiesen werden.

Darüber hinaus fehlt eine analoge Bestimmung zu § 76 Abs. 1 KFG 1967 (Abnahme des Führerscheines), die eine sofortige Abnahme des Ausweises an Ort und Stelle durch die Organe der Straßenaufsicht ermöglicht (z.B. bei alkoholbeeinträchtigtem Lenken eines Motorfahrrades).

Zu Art. I Z 15 (§ 102 Abs. 1 dritter Satz KFG 1967):

Die Regelung, daß auf dem Tachographenschaublatt (alle) Lenker des jeweiligen Tages einzutragen sind, ist für Kraftfahrlinienunternehmen, insbesondere im Bereich der Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe, praktisch nicht durchführbar, da im Laufe eines Tages mehrere Lenker eingesetzt werden. Für Unternehmen, bei denen jederzeit nachprüfbare Aufzeichnungen über die eingesetzten Lenker und deren Arbeitszeit zur Einsicht aufliegen, sollte daher im § 102 KFG 1967 eine Ausnahmegenehmigung vorgesehen werden.

Wesentlich erscheint im Zusammenhang mit dem Tachographen auch, daß eine Verpflichtung, das Prüfprotokoll der letzten Tachographenprüfung mitzuführen, normiert werden sollte.

Zu Art. I Z 18 (§ 122 b KFG 1967):

Die Bestimmung, im Rahmen von Ausbildungsfahrten schon drei Monate vor Vollendung des 17. Lebensjahres ein Kraftfahrzeug lenken zu dürfen, wird aus grundsätzlichen Erwägungen abgelehnt. Die Möglichkeiten des Eingriffes durch den ausbildenden Begleiter, der über 24 Jahre alt sein muß, bei Fahrfehlern des Bewerbers (Fahrschülers) sind in der Praxis äußerst gering. Das Verkehrsunfallrisiko würde bei derart jugendlichen Bewerbern um eine Lenkerberechtigung beträchtlich erhöht werden, zumal der Begleiter selbst noch zu der

- 13 -

am stärksten gefährdeten Altersgruppe, die in der Unfallstatistik überrepräsentiert ist, zählen kann.

Weiters ergibt sich aus dem Regelungszusammenhang, daß die im § 122 b Abs. 2 Z 2 lit. e KFG 1967 angeführte Vollausbildung durch die Fahrschule nach Vollendung des 18. Lebensjahres des Bewerbers im Zeitpunkt der Lenkerprüfung bis zu zwei Jahre zurückliegen kann. Damit stellt sich die Frage, ob der Bewerber bei der praktischen Lenkerprüfung noch über die erforderlichen theoretischen Kenntnisse (§ 70 Abs. 2 lit. a und lit. b KFG 1967) verfügt. Gemäß § 70 Abs. 2 a lit. b zweiter Satz KFG 1967 darf die Schulung (Fahrschul-ausbildung) nicht länger als vor einem Jahr abgeschlossen worden sein. Dieser Nachweis kann daher in diesem Fall nicht erbracht werden.

Darüber hinaus fehlt der sachliche Unterschied zu § 122 Abs. 2 Z 2 lit. a KFG 1967, wonach der Bewerber um eine Lenkerberechtigung das erforderliche Mindestalter erreicht haben oder aber spätestens in drei Monaten erreichen muß, nicht gegeben.

Zur **Punktation für ein sogenanntes Mofa-20** wird ausgeführt:

Dieses Kraftfahrzeug darf bereits ab dem 15. Lebensjahr gelenkt werden, obwohl aus den Statistiken klar hervorgeht, daß die Wahrscheinlichkeit eines Unfalles um so höher ist, je jünger der Lenker ist. Bei Auswertung der Unfallstatistiken jener Länder, insbesondere jener Bundesländer der Bundesrepublik Deutschland, in denen ein Mofa ab dem 15. Lebensjahr gelenkt werden darf, könnte ermittelt werden, mit wieviel zusätzlichen toten oder schwer verletzten Jugendlichen im Zusammenhang mit der Einführung dieser Fahrzeugkategorie gerechnet werden müßte.

- 14 -

Im übrigen erreichen diese Fahrzeuge eine Geschwindigkeit von 30 km/h, wobei mit ihnen keine geschützten, vom übrigen Verkehr getrennten Radwege benützt werden dürfen. Das Amt der Wiener Landesregierung steht daher der Einführung dieser neuen Fahrzeugkategorie ablehnend gegenüber. Diese würde zu den vom Land Wien als vordringlich angesehenen Maßnahmen zur Reduzierung des Risikos von Fahranfängern und der unverhältnismäßigen Unfallbeteiligung von jungen Lenkern in eklatantem Widerspruch stehen.

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

Für den Landesamtsdirektor:



Dr. Peischl
Magistratsvizedirektor