

14/SN-210/ME

AMT DER BURGENLÄNDISCHEN LANDESREGIERUNG
Landesamtsdirektion

Zahl: LAD-1126/452-1989

Eisenstadt, am 28. 7. 1989

Entwurf einer 13. KFG-
Novelle; Stellungnahme.

Telefon (02682) 500

Klappe 221 Durchwahl

Datum: 4. AUG. 1989

Verteilt 07. Aug. 1989

Bezug: 170.017/1-1/7/89

An das

Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

Radetzkystraße 2

1030 Wien

Zu dem mit obbez. Schreiben übermittelten Entwurf einer 13. KFG-Novelle erlaubt sich das Amt der Bgld. Landesregierung folgende Stellungnahme abzugeben:

1. Kombinierter Verkehr: (Pkt. 2, 3, 12 und 14 des Entwurfes)

Die Gewichtsbeschränkungen des KFG im § 4 Abs. 7 und 8 resultieren aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Schonung der Straßen vor übermäßiger Beanspruchung. Die nunmehr offensichtlich aus Wettbewerbsüberlegungen zugunsten der Bahn getroffenen Ausnahmen von diesen Gewichtsgrenzen stoßen auf Bedenken in Richtung des verfassungsmäßig gewährleisteten Gleichheitsgrundsatzes, den auch der Gesetzgeber zu respektieren hat. Durch die vorliegende Regelung werden in das Kraftfahrrecht sachfremde Erwägungen einbezogen; die sich mittelbar hieraus ergebenden positiven Konsequenzen für den Umweltschutz vermögen nach ho. Auffassung

keinesfalls eine sachliche Rechtfertigung für diese Ausnahmeregelung abzugeben.

Ein weiteres Problem stellt die wirkungsvolle Kontrolle der Einhaltung der Gewichtsgrenzen in Zukunft dar. Seitens des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wurden die Unterbehörden in der Vergangenheit immer wieder angewiesen, strenge Gewichtskontrollen durchzuführen und - abgesehen von geringfügigen Überladungen - gegen Verletzungen dieser Bestimmungen schärfstens vorzugehen. Im Falle der Gesetzwerdung des Entwurfes würden sich diese Kontrollen erheblich erschweren. Im ho. Wirkungsbereich, dem Bundesland Burgenland, ist davon auszugehen, daß es im gesamten Landesgebiet keinen geeigneten Verladebahnhof geben wird; die anfallenden Frachten im kombinierten Verkehr werden daher über weite Strecken durch das ganze Land zu transportieren sein. Wenn es nicht gelingt, bei einer zu Kontrollzwecken durchgeführten Anhaltung einen sofortigen und ausreichenden Nachweis zu erbringen, daß es sich um einen kombinierten Verkehr handelt bzw. solcher Transport schon äußerlich deutlich gekennzeichnet wird, kann künftighin eine wirksame Kontrolle nicht mehr gewährleistet werden.

2. Zweiradbereich - Stufenführerschein, Mopedberechtigung, Mofa 20:
(Pkt. 1, 5, 6, 7, 8 und 19 des Entwurfes)

Das dem Entwurf zugrundeliegende Konzept der stufenweisen Einführung der hauptsächlich jugendlichen Verkehrsteilnehmer in das Verkehrsgeschehen wird grundsätzlich positiv bewertet. Den Lenkern solcher Fahrzeuge wird damit Gelegenheit gegeben, sich an die besonderen Bedingungen und Gefahren des Straßenverkehrs sukzessive zu gewöhnen. Es wäre jedoch in § 64 Abs. 1 vertretbar, auch Personen, welche eine Lenkerberechtigung für eine andere Gruppe besitzen, aber noch nicht 24 Jahre alt sind, die Berechtigung zu erteilen, da diese mit den Verkehrsvorschriften hinreichend vertraut sind. Was die Ausbildung zum Lenken von Motorfahrrädern (§ 68c) anlangt, kann eine endgültige Aussage erst nach Kenntnis der durch Verordnung festzulegenden näheren Bedingungen getroffen werden.

Eine solche Ausbildung sollte jedenfalls den Fahrschulen vorbehalten werden, dagegen müßte die Ausstellung von Ausweisen den Kraftfahrbehörden 1. Instanz überantwortet werden.

Diese positive Bewertung gilt jedoch nicht für die allfällige Einführung des sogenannten Mofa 20 ab dem 15. Lebensjahr ohne jeden Ausbildungsnachweis. Es ist bekannt, daß jugendliche Zweiradfahrer als besonders unfallgefährdet gelten. Ein unverhältnismäßig großer Prozentsatz der Verkehrsunfälle mit Personenschaden und Toten resultiert aus der Gruppe der Zweiradfahrer. In Anbetracht der Einführung der Ausbildungspflicht für jugendliche Mopedfahrer ist es umso schwerer einzusehen, daß eine noch jüngere Altersgruppe Kraftfahrzeuge ohne jedweden Ausbildungsnachweis lenken darf.

3. Lenkerberechtigung für Anfänger: (Ziff. 7, 8, 9, 10 des Entwurfes)

In Anbetracht der schon bestehenden Rechtslage, welche eine Entziehung der Lenkerberechtigung bei schweren Verstößen gegen Verkehrsvorschriften vorsieht, kommt der Einführung des Führerscheines auf Probe hauptsächlich psychologische Wirkung zu. Neu dabei ist die Sanktion der Nachschulung; diese hätte aber auch im Rahmen des bisherigen Führerschein-Entzugsverfahrens Aufnahme finden können.

Anlaßfälle für eine Nachschulung werden sich hauptsächlich aus der Begehung von Alkoholdelikten ergeben. Es werden sohin gegen die betroffenen Lenker - abgesehen vom Verwaltungsstrafverfahren - in der Regel zwei Sanktionen nebeneinander, der Führerscheinentzug und die Anordnung der Nachschulung zu verhängen sein; in beiden Fällen handelt es sich de lege lata um sogenannte Sicherungsmaßnahmen und nicht um Strafen. Die sich hieraus ergebende Problematik wird in Zukunft deshalb noch stärker in Diskussion stehen.

4. Umschreibung der Gruppe C: (Ziff. 9)

Im § 65 wird die Gruppe C2 beschrieben als "Kraftwagen und Sonderkraftfahrzeuge gemäß C₁ mit einem höchsten zul. Ges.Gewicht von mehr als 7500 kg ..." Bisher hat die Gruppe C eingeschlossen die

Gruppe F (Zugmaschine bis 40 km/h mit Anhängern und Arbeitsmaschinen).

Es gibt jedoch Zugmaschinen, die mehr als 40 km/h erreichen, z.B. UNIMOG, dieser wird häufig im kommunalen Bereich, Schneeräumung usw. eingesetzt. Für diesen wäre eine Lenkerberechtigung der Gruppe C₁ und die Gruppe E erforderlich, wenn er einen Anhänger für Streusand mitführt. Eine praxisgerechte Regelung wäre erwünscht.

Lenkerberechtigung für die Gruppe A:

Nach den im ho. Wirkungsbereich bisher gemachten Erfahrungen besteht praktisch kein Bedarf zur weiteren Aufrechterhaltung der beschränkten Lenkerberechtigung auf Kleinmotorräder; sie könnte ohne weiters in Zukunft gestrichen werden.

Lenkerberechtigung für die Gruppe C:

Diese stufenweise Zulassung zur Führung von Schwerfahrzeugen muß aus Gründen der Verkehrssicherheit besonders begrüßt werden. Die neue Regelung wird insbesondere den Trend zur Ausbildung als Berufskraftfahrer (§ 121 a) fördern.

5. Ausbildungsfahrten: (Ziff. 18)

Das vorliegende Modell für eine besondere Form der praktischen Ausbildung durch sogenannte "Ausbildungsfahrten" wird als wenig praktikabel erachtet. Voraussetzung für eine diesbezügliche Bewilligung ist gemäß § 122 b Abs. 2 Ziff. 2 lit. e die Absolvierung einer Vollausbildung durch eine Fahrschule. Will nun jemand tatsächlich mit Vollendung des 17. Lebensjahres mit solchen Ausbildungsfahrten beginnen, müßte er vorher die komplette theoretische und praktische Ausbildung in der Fahrschule genossen haben. Zur Lenkerprüfung darf er aber erst mit Vollendung des 18. Lebensjahres antreten. Der von allen Bewerbern um eine Lenkerberechtigung gewünschte Effekt der Fahrschulausbildung in Richtung Prüfungsvorbereitung würde damit zur Gänze wegfallen. Weiters dürfte auch die Forderung, daß sich auch der Begleiter bei den regelmäßig

durchzuführenden Kontrollen in der Fahrschule einzufinden hat, sowie das geforderte Mindestausmaß der Ausbildungsfahrten dieses neue Ausbildungsmodell kaum attraktiv machen. Im übrigen ist eine tatsächliche behördliche Kontrolle des Kilometer-Ausmaßes der Ausbildungsfahrten tatsächlich völlig unmöglich.

In der vorliegenden Form dürfte diese Einrichtung daher tatsächlich nur theoretischen Wert haben.

Ausbildung von Fahrschul- und Fahrlehrern in anerkannten Ausbildungsstätten:

Seitens des Burgenlandes wird eine ehestbaldige Novellierung des § 116 Abs. 6 a i.d.F. der 12. KFG-Novelle (BGBl.Nr. 375/1988) dahingehend als erforderlich erachtet, daß das Wort "entgeltliche" unbedingt zu entfallen hätte. Andernfalls droht das Gesamtkonzept der Fahrschulreform in einem wichtigen Punkt, nämlich einer nach modernen fachlichen Grundsätzen orientierten Grundausbildung des Lehrpersonales in Fahrschulen, zu scheitern. Die gewünschte professionelle Ausbildung von Fahrschul- und Fahrlehrern wie sie im Detail in den §§ 64 c und 64 d der 26. Novelle zur KDV, BGBl.Nr. 683/1988, vorgesehen ist, könnte in der Praxis sehr leicht durch "Gefälligkeitsbestätigungen" etwa von Fahrschulen über eine unentgeltliche Ausbildung von Bewerbern um die Zulassung zur Eignungsprüfung für Fahrschul- und Fahrlehrer umgangen werden. Seitens des Burgenlandes wird daher das dringende Ersuchen gestellt, in der in Aussicht genommenen 13. KFG-Novelle diese Änderung einzubauen.

Beigefügt wird, daß u.e. 25 Mehrausfertigungen dieser Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates zugeleitet werden.

Für die Landesregierung:
Dr. Gschwandtner eh.

F.d.R.d.A.

Zl. u. Betr. w. v.

Eisenstadt, am 28. 7. 1989

1. Dem Präsidium des Nationalrates, Dr. Karl Renner-Ring 3,
1017 Wien, 25-fach,
2. Allen Ämtern der Landesregierungen (z.H. der Herren Landes-
amtsdirektoren),
3. Der Verbindungsstelle der Bundesländer beim Amt der NÖ.
Landesregierung, Schenkenstraße 4, 1014 Wien,

zur gefälligen Kenntnis.

Für die Landesregierung:
Dr. Gschwandtner eh.

F.d.R.d.A.

