



**STELLUNGNAHME des ÖAMTC zum Entwurf
eines Bundesgesetzes, mit dem das
Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird (17. KFG-Novelle)**

Betrifft	GESETZENTWURF
Zl.	27 -GE/19 94
Datum:	4. MAI 1994
Verteilt	G. F. 94 U <i>D. Klaußgraber</i>

A) Grundsätzliches:

Trotz der durch den vorliegenden Gesetzentwurf vorgeschlagenen Entbürokratisierung der **Umschreibung** ausländischer Lenkerberechtigungen, die begrüßt wird, möchte der ÖAMTC - wie bereits im Rahmen seiner Stellungnahme zur 15. KFG-Novelle - seinen Appell an den Gesetzgeber wiederholen, die wichtigsten EG-Bestimmungen auf dem Führerscheinsektor so bald wie möglich in Österreich umzusetzen. Vordringlich erscheint dem ÖAMTC dabei die Anerkennung der von einem EWR-Staat ausgestellten Führerscheine in Österreich möglichst schon ab 1.7.1994 in Kraft zu setzen. Die dzt bestehende Pflicht zur Umschreibung der ausländischen Lenkerberechtigung innerhalb eines Jahres nach Wohnsitzbegründung in Österreich erscheint angesichts der Fortschritte beim Zusammenwachsen Europas als ein unakzeptables Hindernis für die Freizügigkeit der Wahl des Wohnsitzes oder Arbeitsplatzes.

Auch die wichtige Forderung des ÖAMTC zur Verbesserung der **Führerscheinprüfungen** zum frühestmöglichen Zeitpunkt sollte im Rahmen der Begutachtung der 17. KFG-Nov nochmals in Erinnerung gebracht werden. Es geht dabei vor allem um die Festlegung der Mindestanforderungen für den Inhalt, die Dauer und den Prüfungsort der praktischen Führerscheinprüfung in Übereinstimmung mit der zweiten EG-Führerschein-Richtlinie.

Obwohl dem ÖAMTC bewußt ist, daß Österreich zur innerstaatlichen Übernahme der **EG-Führerschein-Richtlinie** vor dem 1.7.1996 nicht verpflichtet ist, sollten doch der hier vorgeschlagenen vorgezogenen Anpassung an das EG-Führerscheinrecht keine unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen.

Die Aufnahme von Bestimmungen über **Elektrofahrräder** in den Entwurf entspricht nicht nur einer langjährigen Forderung des ÖAMTC (ua Zweirad-Präsentation

April 1988), sondern auch den Vorschlägen der "**Arbeitsgruppe KFG 2000**"; daher erlaubt sich der ÖAMTC die Anfrage, weshalb seit fast 2 Jahren keine sonstigen Aktivitäten für die Umsetzung der in diesen Entwürfen enthaltenen zahlreichen Vorschläge zur Novellierung des KFG (und der StVO) gesetzt werden, ja sogar verschiedene Themen in gänzlich konträrer Weise zur Begutachtung vorgeschlagen werden (was am Beispiel der Z 18 "**Entziehung der Lenkerberechtigung**" besonders deutlich wird).

B) Stellungnahme zum Entwurf:

Zu Z 1: § 1 Abs 2 lit e ("Elektrofahrräder"):

Die Ausnahme der in dieser Bestimmung näher definierten "Elektrofahrräder" vom Kraftfahrzeugbegriff entspricht einer längjährigen Forderung des ÖAMTC und wird begrüßt.

In der Regelung sollte den Erläuterungen entsprechend klarer zum Ausdruck gebracht werden, daß auch Motorfahrräder mit ausschließlich elektrischem Antrieb nur dann vom Kraftfahrzeugbegriff ausgenommen sind, wenn die Motorleistung mit 400 W begrenzt ist, und die Motorfahrräder eine Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h aufweisen. Es sollte darüberhinaus klargestellt werden, ob die Bauartgeschwindigkeit von 20 km/h beim Mitretten (zusätzliche Muskelkraft) überschritten werden darf.

Infolge des höheren Gewichtes und der häufigeren durchschnittlichen Verwendung von "Elektrofahrrädern" gegenüber herkömmlichen Fahrrädern sollte die Einführung einer Verpflichtung zum Abschluß einer Haftpflichtversicherung (mit Versicherungsplakette nach Schweizer Muster) überlegt werden.

Da die in der vorgeschlagenen Bestimmung definierten "Elektrofahrräder" als Fahrräder iSd StVO gelten sollen, sollte auch die Regelung des Mindestalters von 16 Jahren in der StVO erfolgen. Das Alterslimit von 16 Jahren sollte nur für Motorfahrräder mit Elektroantrieb, nicht jedoch für Fahrräder mit Hilfsmotor festgesetzt werden. Für die zuletzt genannten "Elektrofahrräder" wäre auch die Festsetzung eines geringeren Alterslimits überlegenswert (Vollendung des 14. bzw 15. Lebensjahres).



Auch die Begriffsbestimmung von "Fahrrädern" im § 2 Abs 1 Z 22 StVO sollte im Rahmen der 19. StVO-Nov entsprechend angepaßt werden. Außerdem sollte dort Näheres zur Radwegbenützung festgelegt werden.

Sofern keine Einschränkung auf **einspurige** Fahrräder (mit elektrischem Hilfsmotor) und Elektromofas sowie keine nähere Festlegung des Höchstgewichtes des (fahrradähnlichen) Rahmens etc erfolgt, steht zu befürchten, daß aus dem "neuen Fahrrad mit Hilfsmotor" in absehbarer Zeit (wie vor rund 30 Jahren) neuerlich ein - zu schnelles - "Moped" wird, bei dem man erst recht wieder versuchen muß, es im nachhinein in den (gesetzlichen) Griff zu bekommen. Details einer derartigen Bauartfestlegung sollte eine entsprechende Verordnung enthalten.

Zu Z 2 und 3: § 2 Z 3 lit a und § 2 Z 14 ("Kleinkraftträder")

Fahrzeuge mit Dieselmotor (= Selbstzündungsmotor) unterliegen gem § 2 Z 3 lit a KFG nicht der Hubraumbeschränkung, sondern der 4 Kw-Beschränkung. Gem § 2 Z 14 soll jedoch für Motorfahrräder auf jeden Fall die Hubraumbegrenzung gelten. In dieser verschiedenen Begrenzung scheint eine ungewollte Differenzierung zu liegen. Die Begriffe sollten daher aneinander angepaßt werden.

Vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge mit einem Eigengewicht von weniger als 350 kg (§ 2 Z 3 lit a) sind aus sicherheitstechnischen Gründen bedenklich. Hiezu kommt, daß ihre Lenker, denen idR eine andere Lenkerberechtigung entzogen wurde oder die nicht fähig sind, eine solche zu erlangen, ohne Lenkerberechtigung fahren dürfen. Für diese Kraftfahrzeuge sollten daher entsprechende Sicherheitsnormen geschaffen werden, die den Sicherheitsnormen für Pkw möglichst anzugleichen wären.

Bei der Definition des "Motorfahrrades" wird auf Rotationskolbenmotoren (Wankelmotoren), die keinen Hubraum im technischen Sinn aufweisen, sowie auf Elektromotorfahrräder, die nicht unter die Definition des § 1 Abs 2 fallen, dh eine Motorleistung von mehr als 400 W aufweisen, nicht eingegangen.



Verteidigungsministern moniert, daß Heeresangehörige bei der Sicherheit in Kraftfahrzeugen nicht als Bürger zweiter Klasse behandelt werden dürfen und sind daher sicher, daß die Zeit für eine Änderung des KFG endlich gekommen ist.

Zu Z 10: § 20 Abs 5 lit h (Bewilligung von Scheinwerfern und Warnleuchten mit Blaulicht):

Um einer Inflation von Blaulichtern vorzubeugen, spricht sich der ÖAMTC insb gegen die Verwendung des Blaulichtes bei der Erbringung dringender tierärztlicher Hilfe aus. Der Gesetzgeber soll endlich - wenn er den Signalcharakter des Blaulichtes nicht gänzlich entwerten will - den Kreis der Berechtigten radikal einschränken, statt ihn zu erweitern!

Zu Z 12: § 28 Abs 3a (Herabsetzung des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes):

Durch eine Herabsetzung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes auf 60 vH des Höchstgewichtes ist zu befürchten, daß aus vielerlei Gründen (zB steuertechnischen Gründen oder wegen bestimmter Fahrverbote etc) unter Mißachtung des dann niedrigeren höchsten zulässigen Gesamtgewichtes erhebliche Überladungen die Regel sein werden, für die immer wieder insb auch der Lenker zur Rechenschaft gezogen wird.

Zu Z 15: § 64 Abs 6 ("Umschreibung" ausländischer Lenkerberechtigungen in eine österreichische Lenkerberechtigung):

Die Aufgabe des Nachweises der Fahrpraxis innerhalb des letzten Jahres vor Antragstellung wird als erster Schritt zur Entbürokratisierung begrüßt. Hinsichtlich der möglichst frühzeitigen Anpassung des Führerscheinrechts an die EG-Führerschein-Richtlinien wird auf den allgemeinen Teil unserer Stellungnahme hingewiesen.

Da dem Umschreibungsantrag gem § 64 Abs 6 KFG aber ua auch nur dann stattgegeben werden darf, wenn beim Antragsteller keine Bedenken hinsichtlich der fachlichen Befähigung bestehen, erhebt sich die Frage, innerhalb welcher Frist der Antragsteller seit Begründung des ordentlichen Wohnsitzes in Österreich den Umschreibungsantrag stellen muß. Da die ausländische Lenkerberechtigung des Antragstellers in Österreich gem § 64 Abs 5 KFG bei Begründung eines ordentlichen Wohnsitzes in Österreich nur für ein Jahr gilt und danach für Österreich erlischt, müßte der Umschreibungsantrag - bei sonst unveränderter Gesetzeslage - in analoger Anwendung

des § 67 Abs 4a KFG spätestens 18 Monate nach dem Erlöschen der ausländischen Lenkerberechtigung für Österreich bzw spätestens 30 Monate seit der Begründung des ordentlichen Wohnsitzes in Österreich eingebracht werden. Diese Frist erscheint uns in Anbetracht der über ein Jahr hinausreichenden weiteren Fahrerlaubnis im Ausland und des Umstandes, daß das Erlöschen der Lenkerberechtigung in Österreich nicht durch Bedenken bezüglich der (befristeten) fachlichen Eignung des Antragstellers bedingt ist sowie der oft jahre- oder jahrzehntelangen Fahrpraxis der Antragsteller im Ausland, zu kurz.

Sollte eine gänzlich unbefristete Antragsbefugnis nicht die Zustimmung des Gesetzgebers finden, wäre eine Antragsfrist von mindestens 5 Jahren (ab Wohnsitzbegründung in Österreich) überlegenswert.

Zu Z 18: § 66 Abs 2 lit i (mangelnde Verkehrszuverlässigkeit bei bestimmten Geschwindigkeitsüberschreitungen):

Der hiezu in den Erläuterungen enthaltenen Feststellung, daß "qualifizierte" Geschwindigkeitsübertretungen für sich allein die mangelnde Verkehrszuverlässigkeit begründen, wird beigeprüft. Es fragt sich aber, wodurch solche Geschwindigkeitsübertretungen qualifiziert sein müssen. Die Antwort auf diese Frage ergibt sich bereits dzt aus § 66 Abs 2 lit f KFG, wonach unter besonders gefährlichen Verhältnissen begangene Verwaltungsübertretungen (ua auch Geschwindigkeitsübertretungen) oder mit besonderer Rücksichtslosigkeit gegen andere Straßenbenützer begangene Verwaltungsübertretungen (ua auch Geschwindigkeitsübertretungen) die Verkehrsunzuverlässigkeit des Lenkers begründen. Die Verkehrszuverlässigkeit des Lenkers hängt ja nicht nur vom Ausmaß der Geschwindigkeitsüberschreitung, sondern auch von einer Reihe anderer Faktoren, wie zB der Gefährdung von vorhandenen anderen Straßenbenützern, der Fahrbahnbeschaffenheit, den Sicht- und Witterungsverhältnissen sowie den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung usw ab.

Um die Verkehrszuverlässigkeit nach begangenen Verwaltungsübertretungen iSd Gleichheitsgrundsatzes nach denselben Beurteilungskriterien ausgewogen prüfen zu können, ist daher **im Einzelfall** zu ermitteln, ob die Sinnesart des Kraftfahrzeuglenkers die Verkehrssicherheit, insb durch rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr gefährdet (§ 66 Abs 1 lit a KFG). Eine solche Gefährdung der Verkehrssicherheit kann daher nach Maßgabe der geschilderten gesetzlichen Prüfungskriterien im Einzelfall auch bei wesentlich geringeren Geschwindigkeitsüberschreitungen als den in

der vorgeschlagenen Bestimmung der Entwurfsfassung genannten vorliegen. Wird die Verkehrszuverlässigkeit iSd Entwurfs daher von einer ziffernmäßig bestimmten Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit abhängig gemacht, besteht uE die Gefahr einer Schematisierung der Rechtsanwendung ("Entzug durch Schreibcomputer"), mit dem Ergebnis, daß nur noch ziffernmäßig bestimmte Geschwindigkeitsüberschreitungen und danach nur noch andere bestimmte Verkehrsübertretungen mit einer Entziehung der Lenkerberechtigung geahndet werden, während andere gefährliche oder rücksichtslose Verhaltensweisen sanktionslos bleiben. Weiters ist eine unausgewogene, nicht an einzelnen Prüfungskriterien iSd Verkehrssicherheit orientierte Rechtsanwendung zu befürchten. Die ziffernmäßig bestimmte Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf einer gerade verlaufenden, gut ausgebauten Autobahn ohne andere Verkehrsteilnehmer würde gleich geahndet wie derselbe Verstoß, bei dem andere Straßenbenützer besonders gefährdet werden, oder die Überschreitung von Tempo 30 auf einer gut ausgebauten und völlig ungefährlichen Straße in Graz um 30 km/h würde ebenso zu einer Entziehung der Lenkerberechtigung führen, wie dieselbe Verwaltungsübertretung unter besonderer Gefährdung von Menschen. Es wird auch darauf hingewiesen, daß es beispielsweise in Wien Tempolimits von 10 km/h gibt, sodaß die Einhaltung einer Fahrgeschwindigkeit von etwas über 20 km/h die Entziehung der Lenkerberechtigung zur Folge hätte.

Auch darf nicht übersehen werden, daß Rechtsmittel gegen die bescheidmäßige Entziehung der Lenkerberchtigung wegen angeblich begangener Verwaltungsübertretungen die aufschiebende Wirkung ausnahmslos aberkannt wird, sodaß beispielsweise die Lenkerberechtigung bei Überschreitung einer vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf einer bereits aufgelassenen Baustelle, von der die Geschwindigkeitsbegrenzungstafeln aus Schlamperei noch nicht entfernt wurden, zunächst auf mindestens 3 Monate "auf kaltem Wege" entzogen werden könnte.

Unklar bleibt allerdings, ob die Entwurfsverfasser unter einer "Überschreitung" einer vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von beispielsweise 30 km/h "um das Doppelte" eine Überschreitung dieser Geschwindigkeit um 30 km/h (= 100 %) oder um 60 km/h (das Doppelte von 30 km/h) verstehen. Es wird jedoch im Rahmen dieser Stellungnahme davon ausgegangen, daß die Entwurfsverfasser eine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um 100 % im Auge hatten.

Der ÖAMTC spricht sich daher im Zusammenhang mit der Entziehung der Lenkerberechtigung - wie bereits vor ca 6 Jahren - gegen eine Automatisierung der Rechts-

anwendung aus. Es sollten vielmehr nur solche Verkehrsverstöße zu einer Entziehung der Lenkerberechtigung führen, die eine auf die Gefährdung von anderen Straßenbenützern gerichtete Sinnesart des Kraftfahrzeuglenkers erkennen lassen. Diese Entziehungsvoraussetzung müßte - so mühsam dies für die rechtsanwendende Behörde auch sein mag - im Einzelfall festgestellt und begründet werden.

Zu Z 19: § 99 Abs 6 lit k (Verwendung von Warnleuchten bei Schülertransporten):

Um den Auffälligkeitswert der Warnleuchten bei Schülertransporten für die Kraftfahrer zu erhöhen (insb zur Einhaltung des Vorbeifahrsverbotes gem § 17 Abs 2a StVO idF der 19. StVO-Nov, die dzt idF der Regierungsvorlage 1580 BlgNR 18. GP vorliegt) wird die Schaffung einer Ausrüstungspflicht von Schülertransportfahrzeugen (die bisher überhaupt noch fehlt) vorgeschlagen.

Das vorgeschlagene Vorbeifahrsverbot gem Entwurf zur 19. StVO-Nov geht offensichtlich auf amerikanisches bzw kanadisches Vorbild zurück. In diesen Staaten sind die (auffällig bemalten und schon von weitem als solche erkennbaren) Schulbusse außerdem mit **roten** Warnleuchten ausgestattet, die beim Anhalten eingeschaltet werden. Wegen der Signalwirkung von "rot" als "Halt" und um Verwechslungen mit gelbroten Warnleuchten zB von Abschlepp- oder Straßendienstfahrzeugen zu verhindern, sollte geprüft werden, ob nicht auch in Österreich - wenn schon ein Vorbeifahrsverbot an Schulbussen als notwendig erkannt wird - rote Warnleuchten vorgeschrieben werden können. Um allfällige Unvereinbarkeiten mit internationalen Abkommen auszuschließen, könnten diese Leuchten ja nach **vorn abgedeckt** montiert werden.

Zu Z 23 und 24: § 130 Abs 1 zweiter Satz und § 131a Abs 7 lit b (Erweiterung des Kraftfahrbeirates und Beirates für den österreichischen Verkehrssicherheitsfonds)

Die EB führen hiezu aus, daß damit die Möglichkeit geschaffen wird, auch Vertreter eines dritten "Autofahrerclubs" in den Kraftfahrbeirat (usw) aufzunehmen. Der Vorschlag läßt allerdings unberücksichtigt, daß sich der Verkehrsclub Österreichs, im Gegensatz zu ÖAMTC und ARBÖ in den eigenen Statuten nicht als "Autofahrerclub", sondern als "Verkehrsclub" mit den Schwerpunkten Fußgänger, Radfahrer und Benützer öffentlicher Verkehrsmittel bezeichnet und daher schon begrifflich im "Kraftfahrbeirat" keine statutarisch gedeckte Tätigkeit entfalten könnte. Weiters ist als bekannt vorauszusetzen, daß es auch bereits andere Vereinigungen



gibt, die sich die Vertretung von Autofahrerinteressen zum Ziel setzen (und bei diversen Wahlen bereits nicht zu vernachlässigende Erfolge erzielten). Will man daher ausschließen, in naher Zukunft auch die "Autofahrer- und Bürgerinteressen-Partei" (und ähnliche Gruppierungen oder Vereine in den Kreis der im Kraftfahrbeirat und § 131a KFG-Beirat vertretenen Organisationen aufnehmen zu müssen, sollte wohl als Kriterium die Größe der Organisation im Hinblick auf Mitgliederzahl und Umfang der Betreuungsleistung für Kraftfahrer maßgeblich sein. Schließlich wird kritisch angemerkt, daß der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr seit mehreren Jahren nicht mit Möglichkeit nützt, gem § 130 Abs 1 KFG Entwürfe von Gesetzen und Verordnungen im Rahmen von Sitzungen des **Kraftfahrbeirates** begutachten zu lassen. Es erhebt sich die Frage, welche Gründe dafür maßgeblich sind, daß eine seit Jahrzehnten eingeführte Institution nicht mehr zur "sachverständigen Beratung in Kraftfahrangelegenheiten" herangezogen wird.

Zu Art II Abs 1 (Übergangsbestimmung: Gurtenausrüstungspflicht von Spezialkraftwagen bis 3,5 t):

Dem ÖAMTC erscheint die Regelung einer Nachrüstungspflicht für jene Spezialkraftwagen, die zwar vor dem Stichtag (1.7.1994) genehmigt worden sind, bei denen aber entsprechende Anbringenvorrichtungen für Rückhalteeinrichtungen vorhanden sind, wünschenswert. Besonderes Augenmerk wäre dabei der Anbringung von Kindersitzen zu schenken. Für die Einführung der Nachrüstungspflicht wird eine ein- bis zweijährige Übergangsfrist vorgeschlagen.

Wien, im Mai 1994
RD/SK23, 17. KFG-Nov/
Dr.Ha/Mag.Me-stö