

Zukunft • Bildung • Kultur

BUNDESMINISTERIUM
FÜR UNTERRICHT
UND KULTURELLE
ANGELEGENHEITEN

Minoritenplatz 5
A-1014 Wien

Tel. +43-1/531 20-0
Fax +43-1/531 20-4499

Sachbearbeiter:
Dr. Anton STIFTER
Tel.: 531 20 - 2368

Präsidium des
Nationalrates
Parlament
in WIEN

Betrifft GESETZENTWURF	
Zl. <u>46</u>	-GE/19 <u>96</u>
Datum: 25. JULI 1996	
Verteilt <u>747,96</u>	

D. Klausgruber

Entwurf eines Führerscheingesetzes;
Stellungnahme

Das Bundesministerium für Unterricht und kulturelle Angelegenheiten übermittelt in der Anlage 25 Gleichschriften seiner Stellungnahme zu dem vom Bundesministerium für Wissenschaft, Verkehr und Kunst übermittelten Entwurf eines Führerscheingesetzes zur gefälligen Kenntnisnahme.

Beilagen

Wien, 19. Juli 1996
Für die Bundesministerin:
Dr. STIFTER

F.d.R.d.A.:

Amor

Zukunft • Bildung • KulturBUNDESMINISTERIUM
FÜR UNTERRICHT
UND KULTURELLE
ANGELEGENHEITENMinoritenplatz 5
A-1014 WienTel. +43-1/531 20-0
Fax +43-1/531 20-4499

Zl. 13.269/101-III/3a/96

Bundesministerium für
Wissenschaft, Verkehr
und Kunst
Radetzkystraße 2
1031 WIENSachbearbeiter:
Dr. Anton STIFTER
Tel.: 531 20 - 2368Entwurf eines Führerscheingesetzes;
Stellungnahme
Zu Zl. 167.650/14-I/6-96

Das Bundesministerium für Unterricht und kulturelle Angelegenheiten nimmt zum obzitierten Entwurf wie folgt Stellung:

Zu § 6 (1) 1a in Verbindung mit § 2 Abs. 1 Z 1.2:

Die in der 9. Schulstufe im Rahmen der schulischen Verkehrserziehung durchgeführte Unverbindliche Übung zum Erwerb des Mopedaussescheines erscheint für diese Altersgruppe als adäquater Weg, die Jugendlichen auf die Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr vorzubereiten. Die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 45 km/h sowie die Begrenzung auf 50 ccm stellen einen erheblichen Schutz für Jugendliche dar.

Die zur Zeit bestehende Unterklasse AK (Kleinmotorräder - 50 ccm bis 5 kW) kollidiert schon jetzt mit dem o.a. Weg insoferne, als das Gesetz für diese Klasse keine Höchstgeschwindigkeit fest schreibt und diese Fahrzeuge von den Besitzern immer wieder durch technische Manipulationen wesentlich schneller gemacht werden, als es der Bauartgeschwindigkeit entspricht. Die nunmehr vorgesehene Erweiterung auf 125 ccm bietet einen noch erheblich größeren Spielraum für unerlaubte Manipulationen, sodaß es nach Auskunft von Fachleuten möglich ist, diese Fahrzeuge mit geringfügigen technischen Eingriffen bis zu 150 km/h schnell zu machen. Die im Entwurf (§ 2 Abs. 1 Z 1.2) festgeschriebene Geschwindigkeit von 100 km/h erscheint für diese Altersgruppe auch im Hinblick auf die Sicherheit des Schulweges völlig unangemessen und äußerst problematisch, weil eine derartige Möglichkeit der hohen Risikobereitschaft die für diese Altersgruppe typisch ist, Vorschub leistet

und somit zu einer hohen Eigen- und Fremdgefährdung führt. Die damit verbundene Lärm- und Schadstoffbelastung sei nur nebenbei erwähnt.

Zu § 6 Abs. 1 Z 1 und 2 in Verbindung mit § 19:

Es wird zu bedenken gegeben, daß die Zielgruppe der Jugendlichen zwischen 15 - 19 Jahren beim Unfallgeschehen überrepräsentiert ist. Diese Altersgruppe hat einen Anteil von rund 6 % an der Gesamtbevölkerung, am Unfallgeschehen beträgt ihr Anteil jedoch über 12 %. An durchschnittlich 38 % aller Unfälle mit motorisierten einspurigen Kraftfahrzeugen sind Jugendliche dieser Altersgruppe beteiligt, an 11 % aller Radunfälle und immerhin bereits an 10 % aller PKW-Unfälle (8,5 % als Lenker).

Dazu ein internationaler Vergleich: Mit 301 Getöteten (bezogen auf 1 Mio. Einwohner dieser Altersgruppe) hatte Österreich im Jahr 1992 die zweithöchste Zahl an Getöteten zu verzeichnen, nur mehr überholt von Portugal mit 457. Eröffnet man dieser Risikogruppe die Möglichkeit, die Lenkberechtigung für die Klasse B zu erwerben, so sollte das - wie im Entwurf vorgesehen - nur mit besonderen Auflagen erfolgen, wie sie in § 19 aufgeführt sind, wobei dazu überdies folgende Ergänzungen vorgeschlagen werden:

Es darf darauf verwiesen werden, daß ein korrigierendes Eingreifen durch den Begleiter bei einem normal ausgestatteten PKW sehr schwierig und problematisch ist (fehlende Pedale für den Beifahrer - im Gegensatz zu Fahrschulautos). Auch erfahrene Fahrschullehrer erklären sich unter diesen Umständen für überfordert. Wie Laien diesen Anforderungen gerecht werden sollen, erscheint fraglich. Dazu kommt noch, daß effiziente Begleiter nach dem angestrebten Modell zumindest grundlegende methodische Kenntnisse aufweisen müssen und auch über die jeweils gültigen Bestimmungen aus dem Bereich der StVO sowie des KFG Bescheid wissen sollten. Es müßte daher schon vor Absolvierung der ersten Probefahrt eine Instruktion des Bewerbers und vor allem des Begleiters erfolgen. Gemäß dem Ausbildungskonzept der Fahrschule sind jene Elemente zu üben, die dem Stufenplan des methodischen Konzeptes entsprechen. Die Fahrschule (oder ev. auch der Prüfer) hätte den Begleiter daraufhin zu überprüfen, ob er imstande ist, die Inhalte in adäquater Form zu vermitteln.

Zu § 19 Abs. 7:

Hier wird festgelegt, daß nach jeweils 1000 gefahrenen Kilometern der Bewerber und der Begleiter eine begleitende Schulung mit Übungsfahrt in der Fahrschule zu besuchen haben. Hier sollte eine

Bestimmung aufgenommen werden, daß die Fahrschule auch zu überprüfen hat, ob der angestrebte Lernerfolg eingetreten ist.

Zu § 28 Abs. 2:

Es fehlen bei der taxativen Aufzählung der Übertretungen einige wesentliche Punkte, die den Schutz der Fußgänger und Radfahrer (über Z 7 hinaus) betreffen, also jener Gruppe von Verkehrsteilnehmern, die zum Großteil aus Kindern (Schülerinnen und Schülern) besteht.

Es sollten noch folgende Übertretungen zusätzlich in den Katalog aufgenommen werden:

- * § 17 Abs. 2 StVO (Vorbeifahren an einem in einer Haltestelle stehenden Schienenfahrzeug oder einem Omnibus des Schienenersatzverkehrs oder des Kraftfahrlinienverkehrs) analog zu der schon im Entwurf enthaltenen Bestimmung des § 28 Abs. 3 Z 9 (Schülertransporte).
- * § 76a StVO (Fußgängerzone)
- * § 76b StVO (Wohnstraße)

Die beiden letztgenannten Bereiche stellen geschützte Verkehrsflächen dar, die insbesondere mit reduzierter Aufmerksamkeit benützt werden (z.B. spielende Kinder in Wohnstraßen), wodurch eine erhöhte Unfallgefahr verbunden ist.

Wien, 19. Juli 1996
Für die Bundesministerin:
Dr. STIFTER

F.d.R.d.A.: