



**AMT DER  
TIROLER LANDESREGIERUNG**  
Präsidualabteilung II/EU-Recht

A-6020 Innsbruck  
Eduard-Wallnöfer-Platz 3

Tel.: 0512/508  
Klappe: 2208

Fax: 0512/508-2205

Sachbearbeiter: Dr. Biechl  
DVR: 0059463

Präs. II/EU-Recht-33/433

An das  
Bundesministerium für  
Wissenschaft, Verkehr und Kunst  
Verwaltungsbereich Verkehr und  
öffentliche Wirtschaft  
Radetzkystraße 2  
1031 Wien

**(2-fach)**

Bitte in der Antwort die  
Geschäftszahl dieses  
Schreibens anführen

Innsbruck, 17. Juli 1996

*D. Klausgraber*

GESETZENTWURF	
Zl. <i>46</i>	-GE/19. <i>86</i>
Datum: <i>27.</i> JULI 1996	
Verteilt <i>29. 7. 96</i>	

**Betreff:** Entwurf eines Führerscheingesetzes; Stellungnahme

Zu Zl. 167.650/14-I/6-96 vom 12. Juni 1996

Zum überarbeiteten Entwurf eines Führerscheingesetzes wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Zu § 2:

Bezüglich der im Abs. 1 Z. 1.2 vorgesehenen Unterklasse A1 sollte bedacht werden, daß das Anheben von Motorleistung und Hubraum gegenüber der ehemaligen Gruppe AK den Erwerb dieser Lenkberechtigung attraktiv macht. Ein Ansteigen von Motorradunfällen mit Personenverletzungen oder gar tödlichem Ausgang als Folge wird befürchtet.

Zu § 4:

Zu Abs. 1 wird bemerkt, daß die Befristung der Lenkberechtigung bezüglich der erstmaligen Probezeit von zwei Jahren unbedingt in den Führerschein eingetragen werden sollte. Die Kontrolle durch die Exekutive würde dadurch wesentlich erleichtert.

Außerdem sollte die Unterklasse C1 in die Bestimmungen über den Probeführerschein aufgenommen werden.

Der Tatbestand des § 4 Abs. 5 StVO 1960 sollte im Abs. 5 in die Liste der schweren Verstöße aufgenommen werden. Von einem Probeführerscheinbesitzer ist erst recht zu erwarten, daß er die notwendigen und richtigen Maßnahmen nach einem Verkehrsunfall mit Sachschaden trifft.

Zu § 5 Abs. 6 und § 11 Abs. 1:

Die Einholung eines Ergänzungsgutachtens bezüglich der Ausdehnung einer Lenkberechtigung auf weitere Klassen oder Unterklassen scheint aus folgenden Gründen nicht sinnvoll:

- a) Die Praxis hat gezeigt, daß derartige Lenkerprüfungen bezüglich des Zeitaufwandes einer vollständigen Prüfung gleichzusetzen sind.
- b) Da der Inhalt eines Ergänzungsgutachtens überhaupt nicht festgelegt ist, kommt es in der Regel unter den Prüfern zu erheblichen Auffassungsunterschieden, welche Vorschriften und Verhaltensnormen nun geprüft werden müssen oder nicht.

Zu § 6:

Die Bestimmung des Abs. 5 wird in der Praxis zu einer erheblichen und daher unerwünschten Erhöhung des Verwaltungsaufwandes führen, insbesondere bezüglich der Bereitstellung und Organisation der Prüfungskommission. Die theoretische und die praktische Fahrprüfung sollten innerhalb eines einheitlichen Zeitraumes vor Erreichung des erforderlichen Lebensalters abgelegt werden können.

Zu § 7:

Die "erhebliche Überschreitung der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit" in der Z. 2 des Abs. 3 sollte ziffernmäßig bestimmt werden, um in der Praxis Auslegungsschwierigkeiten zu vermeiden.

Zu § 8:

Die Einbeziehung von privaten Ärzten zur Erstellung eines ärztlichen Gutachtens bezüglich der gesundheitlichen Eignung des Führerscheinwerbers wird ausdrücklich befürwortet.

Zu § 9:

Im Abs. 1 ist vorgesehen, daß dann, wenn im Rahmen der ärztlichen Untersuchung eine sichere Entscheidung im Hinblick auf die gesundheitliche Eignung nicht getroffen werden kann, die kraftfahrtspezifische Leistungsfähigkeit des Bewerbers zu prüfen oder gegebenenfalls eine Beobachtungsfahrt anzuordnen ist. Daraus könnte der Schluß gezogen werden, daß die verkehrspsychologische Untersuchung und gegebenenfalls Beobachtungsfahrt eine Alternative zur ärztlichen Untersuchung wäre, was natürlich nicht zutrifft. Die angeführten Untersuchungen geben aber sehr wohl zusätzliche Informationen über Leistungsparameter, die mit den normalen ärztlichen Untersuchungsmethoden nicht faßbar sind. Der Grund dafür, daß im Rahmen der ärztlichen Untersuchung eine sichere Entscheidung im Hinblick auf die gesundheitliche Eignung des Werbers oftmals nicht getroffen werden kann, ist der, daß Erkrankungen oder Störungen vorliegen, die einer fachärztlichen Abklärung und Beurteilung bedürfen. Dies wird aber im vorliegenden Entwurf offenbar negiert.

Im § 9 ist auch unklar, wer erforderlichenfalls eine Beobachtungsfahrt durchzuführen, wer daran teilzunehmen und wer gegebenenfalls die Beurteilung der Leistung im Rahmen der Beobachtungsfahrt durchzuführen hat. Da es bei der Beobachtungsfahrt darauf ankommt, das Verhalten des Probanden im Straßenverkehr sowie die Koordination des technischen Gerätes mit der Verkehrssituation zu überprüfen, wäre die Durchführung der Probefahrt und die Beurteilung einem Sachverständigen mit besonderer Erfahrung auf dem Gebiet des Fahrschulwesens oder der Fahrlehrerausbildung zu übertragen, da weder der technische noch der medizinische Sachverständige über eine entsprechende Ausbildung, Erfahrung und Urteilsvermögen verfügen. Dies ist gerade bei älteren Probanden von Bedeutung, bei denen die Beobachtungsfahrt im allgemeinen viel mehr Aufschluß über ihre Verkehrstauglichkeit gibt, als die üblichen verkehrspsychologischen Untersuchungen.

Zu § 15:

Die bisherige Verwaltungspraxis hat gezeigt, daß der in der Z. 1 des Abs. 2 enthaltene Begriff der "Glaubhaftmachung" von den Behörden sehr unterschiedlich ausgelegt wird (formloses Ansuchen

bis Verlustanzeige). Eine nähere Beschreibung in den Erläuterungen zur Frage, wann "Glaubhaftmachung" tatsächlich vorliegt, wäre erwünscht.

Zu § 19:

Zu Abs. 1 wird mitgeteilt, daß Sechzehnjährige grundsätzlich noch nicht die geistige Reife besitzen, um sich der Verantwortung des Lenkens eines Kraftfahrzeuges der Klasse B bewußt zu sein. Sollte diese Bestimmung beibehalten werden, so ist ein massives Ansteigen von Verkehrsunfällen zu befürchten. Dies ungeachtet der angeblich positiven Erfahrungen in anderen europäischen Staaten. Tirol spricht sich jedenfalls mit Entschiedenheit gegen das Herabsetzen des Fahralters aus.

Der Begriff "Naheverhältnis" im Abs. 3 Z. 3 sollte genauer definiert werden. Den Ausführungen in den Erläuterungen, daß die Eltern als Begleitpersonen nicht geeignet wären, kann nicht gefolgt werden. In der Praxis wird der Führerscheinkandidat in den meisten Fällen das Auto eines Elternteiles zur Ausbildung benutzen.

Es sollte auch nicht der Verwaltungsaufwand vergessen werden, der notwendig sein wird, um die genaueren Voraussetzungen für den Beifahrer zu erheben.

Zu Abs. 4 wird bemerkt, daß es einem ungeübten Beifahrer schwer möglich sein dürfte, in einer kritischen Situation wirksam einzugreifen, verfügt doch ein PKW üblicherweise nicht über die Ausstattung eines Schulfahrzeuges einer Fahrschule (Fehlen der Doppelpedalerie). Weiters würde mit dieser Bestimmung die gesamte Fahrschullehrerausbildung bzw. Fahrlehrerausbildung in Frage gestellt werden.

Die Überwachung der im Abs. 5 vorgesehenen Ausbildungsfahrt wird in der Praxis unmöglich sein.

Die im Abs. 7 vorgesehene Führung eines Fahrtenbuches wird nur bedingt als Nachweis über die tatsächlich gefahrenen Kilometer Auskunft geben können. Manipulationen, die sich nur schwer nachweisen lassen, dürften leicht möglich sein.

Da eine Herabsetzung des Fahralters auf Grund der bereits jetzt erschreckend hohen Unfallzahlen der 18- bis 25-jährigen nicht verantwortbar und auch sonst gegen die Bestimmungen des § 19 erhebliche Bedenken bestehen, wird dessen ersatzlose Streichung verlangt.

Zu § 20:

Im Abs. 1 sollte vorgesehen werden, weiterhin Lenkerprüfungen der Klassen A, B und der Unterklasse C1 gemeinsam, wie bisher, ablegen zu können. Als Alternative dazu wäre auch vorstellbar, für eine Lenkberechtigung der Klasse C bzw. der Klassen C und E eine Fahrpraxis von einem Jahr für die Klasse B zu verlangen.

Zu § 21:

Im Abs. 1 sollte für den Erwerb der Lenkberechtigung der Klasse D die Fahrpraxis von zumindest einem Jahr für die Klasse B vorgesehen werden.

Zu § 23:

Im Abs. 3 Z. 4 sollte die Wendung "der geistigen und körperlichen Eignung" durch die Wendung "der gesundheitlichen Eignung" ersetzt werden.

Zu § 27:

Die im Abs. 3 vorgesehene Vorschreibung einer verkehrspsychologischen Untersuchung sowie Teilnahme an einem Nachschulungskurs nach dem Erreichen von zwölf Punkten scheint sachlich nicht gerechtfertigt. Diese Maßnahme stellt höchstens eine unbillige Härte dar. Außerdem verursacht sie erhebliche, nicht zu rechtfertigende Kosten im Vergleich zu einer neuen vollständigen Lenkerausbildung.

Zu § 28:

Das Delikt des Abs. 2 Z. 6 sollte punktemäßig gleich gestellt werden mit jenem nach Abs. 3 Z. 8.

Zu § 37:

Im Abs. 1 Z. 2 müßte, um der Berufsbezeichnung im Ärztegesetz 1994 zu entsprechen, die Wendung "sachverständige praktische Ärzte" durch die Wendung "sachverständige Ärzte für Allgemeinmedizin" ersetzt werden.

Zu § 40:

Die Tiroler Landesregierung spricht sich entschieden gegen die im Abs. 8 vorgesehene Zweckwidmung der Straf gelder aus und verlangt, die Zweckwidmung zu beseitigen.

Bisher sind die nach den entsprechenden Bestimmungen des KFG 1967 eingehobenen Straf gelder, die wegen der Höhe der verhängten Strafen ein nicht unerhebliches Ausmaß erreicht haben, nach § 15 VStG dem Land für Zwecke der Sozialhilfe zugeflossen. Das Land, aber auch die Gemeinden müßten nun durch den Wegfall dieser Straf gelder mehr Mittel aus ihren Budgets für die Sozialhilfe aufbringen. Vielmehr wird der Bund für die mit der Vollziehung dieses Gesetzes verbundenen Kosten aufzukommen haben.

Die hier in Abweichung von § 15 VStG vorgesehene Zweckwidmung der Straf gelder stellt jedenfalls einen massiven Verstoß gegen den zwischen dem Bund und den Ländern vereinbarten Konsultationsmechanismus dar.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme werden unter einem der Parlamentsdirektion zugeleitet.

Für die Landesregierung:

Dr. Arnold  
Landesamtsdirektor

Abschriftlich

An alle Ämter der Landesregierungen

gesondert an die Verbindungsstelle der Bundesländer  
beim Amt der Niederösterr. Landesregierung, Wien

an das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst, Wien

an das Präsidium des Nationalrates, Wien, 25 Ausf.

an alle National- und Bundesräte in Tirol

zur gefl. Kenntnisnahme.

Für die Landesregierung:

Dr. Arnold

Landesamtsdirektor

F.d.R.d.A.:

*Arnold*