

KURATORIUM  
FÜR VERKEHRSSICHERHEIT



19/SN-46/ME

An die  
Parlamentsdirektion  
Dr.Karl-Renner-Ring 3  
1017 Wien

SONST GESETZENTWURF	
Zl. .... 46 .....-GE/19. 06	
Datum: 26. JULI 1996	
Verteilt 29. 7. 96	

*A. Klausgruber*

Wien, 22.07.1996/BGF/ASt/TS  
b-fsg4.doc

Betrifft: Stellungnahme zum zweiten Entwurf des Führerscheinggesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren !

Wir erlauben uns, Ihnen 25 Stück unserer Stellungnahme zum zweiten Entwurf des Führerscheinggesetzes zu übermitteln.

Mit freundlichen Grüßen  
KURATORIUM FÜR VERKEHRSSICHERHEIT  
(KfV)

Thomas Braunsteiner  
(Leiter des Stabes)

Mag. Artur Stupperger  
(Leiter des Rechtsbüros)

Beilage  
25 Stück „Stellungnahme zum zweiten Entwurf des Führerscheinggesetzes“

KURATORIUM FÜR VERKEHRSSICHERHEIT

A-1031 Wien, Ölzeltgasse 3, Postfach 190, Telefon: 0222/71 770-DW oder 0, Telefax: 0222/71 770-9, Teletex: 32 22 195  
Bankverbindungen: Österr. Volksbanken AG Kto.-Nr. 42257730004, BLZ 40000, Creditanstalt-Bankverein Kto.-Nr. 0066-20561/00

Der Umwelt zuliebe Biotop 3 Kategorie A.

KURATORIUM  
FÜR VERKEHRSSICHERHEIT



Herrn Sekt.-Ltr.-Stv.OR  
Dr. Othmar Thann  
BM für Wissenschaft, Verkehr und Kunst  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

Wien, 22.07.1996/BGF/ASt/TS  
st-fsg3.doc

Betrifft: Stellungnahme zum zweiten Entwurf des Führerscheingesetzes

Sehr geehrter Herr Dr. Thann !

Das Kuratorium für Verkehrssicherheit dankt Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme bezüglich des neuen Entwurfes zum Führerscheingesetz. Insofern unsere Stellungnahme vom 11.12.1995 bei der Neufassung des Entwurfes keine Berücksichtigung finden konnte, sehen wir die darin enthaltenen Vorschläge und Kommentierungen auch für den gegenständlichen Gesetzesentwurf als forderungsrelevant an. Zu den einzelnen Regelungsbereichen und Punkten möchten wir wie folgt Stellung nehmen:

**ad Einführung einer Unterklasse A1**

In Zusammenhang mit der Einführung einer Unterklasse A1 möchten wir insbesondere auf die Aussagen und Ergebnisse des behörden- und institutionsübergreifenden Workshops „Die neue EU-Richtlinie: Mehr Sicherheit für Anfänger?“, welcher am 17.11.1995 im KfV stattgefunden hat, verweisen.

Aus der Sicht der Verkehrssicherheit kann eindeutig festgestellt werden, daß bei der vermehrten Verwendung von einspurigen Verkehrsmittel, ein direkt proportionales Ansteigen der Unfallzahlen sowie eine Entwicklung von den Sachschäden hin zu den Personenschäden gegeben ist. Ein attraktives einspuriges Verkehrsmittel hätte somit zwangsläufig mehr Personenschäden und höheren volkswirtschaftlichen Schaden (der bei jungen Menschen besonders hoch ist) zur Folge. Die Effizienz des bisherigen Stufenführerscheines hat im wesentlichen gerade darin bestanden, die Attraktivität des Motorrades für jugendliche Verkehrsteilnehmer zu senken.

Der derzeit im Entwurf definierte eingeschränkte Leistungsumfang von Motorrädern mit einem Hubraum bis zu 125cm<sup>3</sup> stellt im Vergleich zu den bisher möglichen Kleinkrafträdern eine deutliche Leistungssteigerung des Motorrades dar. Schon aus diesem Grund ist ein erhöhtes Gefährdungspotential für junge Verkehrsteilnehmer gegeben. Überdies sind wirksame technische Beschränkungen und deren Kontrollierbarkeit im Rahmen der Überwachung durch die Exekutive nur bedingt realisierbar.

KURATORIUM FÜR VERKEHRSSICHERHEIT

A-1031 Wien, Ölzeltgasse 3, Postfach 190, Telefon: 0222/71 770-DW oder 0, Telefax: 0222/71 770-9, Teletex: 32 22 195  
Bankverbindungen: Österr. Volksbanken AG Kto.-Nr. 42257730004, BLZ 40000, Creditanstalt-Bankverein Kto.-Nr. 0066-20561/00

Weiters müßte eine Vollausbildung in der Fahrschule zwingend absolviert werden. Bei der Ausdehnung der Lenkberechtigung von einer Führerscheinklasse um die Unterklasse A1 müßte immer eine komplette Ausbildung in Theorie und Praxis sowie eine praktische Prüfung in der Unterklasse A1 absolviert werden.

Die Bestimmungen für Fahranfänger (Probeführerschein) müssen auch für die Unterklasse A1 gelten. Gleichzeitig müßte eine Ausdehnung der Unterklasse A1 um eine weitere Führerscheinklasse immer als Ersterteilung im Sinne des Probeführerscheines gelten. Dadurch wäre gewährleistet, daß die Erteilung einer Lenkberechtigung mit 18 Jahren immer den Regelungen des Probeführerscheines unterliegt. Im Speziellen möchten wir bei den einzelnen Punkten gesondert Stellung nehmen.

Aus den oben genannten Erwägungen ist das KfV jedoch generell gegen die Einführung einer Unterklasse A1.

### **ad 1. Abschnitt: Allgemeiner Teil**

#### **ad § 1 Geltungsbereich**

##### *ad Abs 5 Z 3 „Invalidenkraftfahrzeug“*

Für die Benützung von Invalidenkraftfahrzeugen, mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h, sollte der Besitz eines Mopedausweises nicht erforderlich sein müssen.

#### **ad § 2 Umfang der Lenkberechtigung**

##### *ad Abs 3 „Umfang der Lenkberechtigung einer Klasse“*

Hier sollte ausdrücklich klargelegt werden, daß der Umfang der Lenkberechtigung für die Klasse C nicht nur die Klassen F und G, sondern auch die Klasse B beinhaltet. Der Interpretation der erläuternden Bemerkungen, wonach durch die vorliegende Formulierung eine Lenkberechtigung einer „höheren“ Klasse die Lenkberechtigung der „niedrigeren“ Klasse oder Unterklasse umfassen soll, ist leider aus dem Gesetzeswortlaut nicht ersichtlich. Eindeutig muß diesbezüglich klargelegt werden, daß eine Lenkberechtigung der Klasse B keinesfalls die Lenkberechtigung der Klasse A oder Unterklasse A1 bzw. Vorstufe A umfaßt.

#### **ad § 3 Allgemeine Voraussetzungen für die Erteilung einer Lenkberechtigung**

Im Zusammenhang mit den persönlichen Eignungsvoraussetzungen möchten wir auf den systematischen Regelungsvorschlag in unserer Stellungnahme vom 11.12.1995 zum 1. Entwurf des Führerscheingesetzes verweisen. Unter Bezugnahme auf unsere Erläuterungen zu § 7 und § 8 FSG umfaßt unseres Erachtens die gesundheitliche Eignung die „Eignung aus medizinischer Sicht“ sowie die „Eignung aus psychologischer Sicht“.

Unabhängig von der inhaltlichen Fachfrage sollte die Z 3 das Vorliegen einer gesundheitlichen „Eignung“, nicht jedoch das „..... in der Lage sein .....“ festlegen.

## **ad § 4 Lenkberechtigung für Anfänger (Probeführerschein)**

### *ad Abs 1 „Geltungsbereich“*

Hier muß ausdrücklich festgelegt werden, daß auch Lenkberechtigungen der Unterklasse A1 und der Vorstufe A der Bestimmung des Probeführerscheines unterliegen.

Grundsätzlich sollte das Modell des Probeführerscheines auch auf Besitzer eines Mopedausweises ausgedehnt werden.

Der nachfolgende Erwerb einer Lenkberechtigung sollte sowohl im Bereich der Ausdehnung von der Unterklasse A1 als auch des Mopedausweises immer als Ersterteilung gelten.

### *ad Abs 3 „Verlängerung der Probezeit; Anordnung der Nachschulung“*

Die verpflichtende Eintragung der Verlängerung oder des Neubeginnes der Probezeit in den Führerschein ist sehr zu begrüßen.

Die eindeutige Festlegung, ab wann eine Verlängerung bzw. ein Neubeginn der Probezeit eintritt, beseitigt die bisher vorliegende Rechtsunsicherheit.

Die Regelungen des Abs 6 „mangelnde Strafwürdigkeit der Tat“ des 1. Entwurfes sollten unbedingt beibehalten werden, da eine verhaltensmodifizierende Maßnahme unbedingt erforderlich ist.

### *ad Abs 7 „Anordnungszeitraum“*

Die Ausdehnung des Anordnungszeitraumes von 2 auf 4 Monate ist sehr zu begrüßen. Bei Verhinderungsgründen im Einzelfall sollte jedoch nicht § 68 Abs 2 AVG zur Anwendung kommen. Diese Bestimmung sollte nur bei einer gänzlichen Unmöglichkeit zur Befolgung der Anordnung berücksichtigt werden. Bei lediglich temporären Verhinderungen wäre eine ausdrücklich geregelte Möglichkeit zur bescheidenen Fristverlängerung sehr sinnvoll.

## **ad 2. Abschnitt: Voraussetzungen für die Erteilung einer Lenkberechtigung**

### **ad § 6 Mindestalter**

#### *ad Abs 1 Z 1 lit a „16 Jahre Mindestalter“*

Aus der Sicht der Verkehrssicherheit bestehen schwere Bedenken die im § 2 Abs 1 Z 1.2. definierten Motorräder mit 16 Jahren lenken zu dürfen (siehe Erläuterungen zur Unterklasse A1).

#### *ad Abs 4 „Strenge Alkoholbestimmung“*

Die strenge Alkoholbestimmung von 0,1 Promille für Bewerber um eine Lenkberechtigung als auch Besitzer einer Lenkberechtigung, welche das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, ist sehr zu begrüßen.

## **ad § 7 Verkehrszuverlässigkeit**

Wie bereits zu Stellungnahmen des 1. Entwurfes ausdrücklich ausgeführt, fordert das KfV eine grundlegende Novellierung der Regelung der Verkehrszuverlässigkeit.

Gerade die aus dem Begriff der Verkehrszuverlässigkeit des KFG übernommenen Bewertungsinhalte, wie *Sinnesart beim Lenken von Kraftfahrzeugen, rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr, Trunkenheit oder Suchtgiftbeeinträchtigung* sollten nicht als allgemeine Beurteilungsmaßstäbe in einem Behördenverfahren herangezogen, sondern in einer eigenen Feststellung der Eignungsvoraussetzungen genauer untersucht werden.

Die Verkehrszuverlässigkeit stellt nämlich in ihren wesentlichen Bereichen eine Eignungsvoraussetzung aus psychologischer Sicht dar. Diese Eignungsvoraussetzung muß bei Vorliegen bestimmter Verdachtsmomente durch eine entsprechende verkehrspsychologische Untersuchung auch festgestellt werden. Bezogen auf den derzeitigen Textvorschlag des Entwurfes bedeutet dies, daß bei der Feststellung der Sinnesart gemäß Abs 7 die Behörde sich eines verkehrspsychologischen Gutachtens bedienen kann.

Aus diesem Grund empfehlen wir, von der Definition und dem Wesen der Verkehrszuverlässigkeit im Rahmen einer neuen gesetzlichen Regelung gänzlich abzugehen sowie diesen Bereich einerseits in die Eignung aus psychologischer Sicht und andererseits in ein Mindestfordernis eines Leumundes aufzuspalten.

Ein Großteil der bisher im Bereich der Verkehrszuverlässigkeit festgelegten Entzugstatbestände (z.B. Überschreiten der erlaubten Höchstgeschwindigkeit, Delikte unter besonders gefährlichen Verhältnissen etc.) könnte auch durch ein eigenes Lenkverbot „sanktioniert“ werden.

Das Festhalten an den in Abs 4 angeführten Straftatbeständen ohne dem Regulativ eines Ermittlungsverfahrens mit medizinischer und psychologischer Diagnostik wird gerade im Bereich der Rehabilitation und Resozialisierung (speziell im Zusammenhang mit Suchtgift) entgegengesetzt wirken und zu unerwünschten Härtefällen führen. Gerade diese Problematik wurde in einer eigenen Arbeitsgruppe, bei welcher sowohl das BM für Wissenschaft, Verkehr und Kunst als auch das BM für Justiz und das KfV gemeinsam zusammengearbeitet haben, behandelt. Die Ergebnisse und möglichen Lösungsvorschläge wurden mit Schreiben vom 6.11.1995 dem BM für Wissenschaft, Verkehr und Kunst mitgeteilt.

Die Ergebnisse dieser Arbeitsgruppe sollten nicht nur in punktueller Weise, sondern in einer grundlegenden Novellierung der Verkehrszuverlässigkeit berücksichtigt werden.

## **ad § 8 Gesundheitliche Eignung**

Wie bereits in unserer Stellungnahme zum 1. Entwurf ausführlich dargestellt wurde, sollte die Eignungsdefinition grundlegend neu gestaltet werden. Die Beurteilung der persönlichen Eignungsvoraussetzungen sollte unserer Meinung nach getrennt nach den wissenschaftlichen Disziplinen in die Eignung aus medizinischer Sicht und die Eignung aus psychologischer Sicht unterschieden werden.

Die Eignung aus medizinischer Sicht umfaßt insbesondere:

- alle körperlichen Voraussetzungen (Sehleistung, Körpergröße etc.)
- alle neurologischen Krankheiten etc.
- alle Geisteskrankheiten (Psychosen etc.)

Die Eignung aus psychologischer Sicht umfaßt insbesondere:

- die kraftfahrtspezifische Leistungsfähigkeit
- die Bereitschaft zur Verkehrsanpassung
- die Verkehrszuverlässigkeit

Die derzeitige Rechtslage in Österreich berücksichtigt die Trennung dieser wissenschaftlichen Bereiche durch ein eigenes Ärztegesetz und ein eigenes Psychologengesetz. Darin werden sowohl der wissenschaftliche Bereich, als auch der diagnostische und therapeutische Bereich klar abgegrenzt und eigens definiert. Die erläuternden Bemerkungen zu Abs 8 „Gesundheitliche Eignung“ stellen fest, daß *„dieser Begriff sowohl die physische als auch die psychische Eignung umfaßt und auch die psychologische Eignung einbeziehen kann, wenn es Hinweise auf mangelnde Bereitschaft zur Verkehrsanpassung gibt“*.

Einer Differenzierung in die *psychische* Eignung und in die *psychologische* Eignung kann aus wissenschaftlicher Sicht nicht gefolgt werden. Die Feststellung von *psychischen Eignungsvoraussetzungen* muß aus wissenschaftlicher Sicht durch die Diagnostik und Methoden der Psychologie erfolgen.

Daraus muß abgeleitet werden, daß der Begriff „gesundheitliche Eignung“ sowohl die Eignung aus medizinischer Sicht als auch die Eignung aus psychologischer Sicht umfaßt; sowie weiters, daß die Feststellung dieser Eignungsbereiche einerseits durch ein medizinisches Gutachten und andererseits durch ein verkehrspsychologisches Gutachten zu erfolgen hat.

Eine umfassende Untersuchung dieses Themenbereiches wurde von Herrn Univ.Prof.Dr.Theo ÖHLINGER in seinem Artikel „Die verkehrspsychologische Eignungsuntersuchung im Lichte des Psychologengesetzes und der EG-Führerscheintrichtlinie“, veröffentlicht in ZVR 1996, Seite 90, vorgenommen. Aufgrund der Bedeutung dieser wissenschaftlichen Abhandlung möchten wir diesen Beitrag unserer Stellungnahme beilegen.

Insofern in der Textformulierung des Führerscheinggesetzes eine Eignung aus medizinischer Sicht und eine Eignung aus psychologischer Sicht unter dem Begriff der gesundheitlichen Eignung nicht klar ersichtlich werden kann, muß diesbezüglich in den erläuternden Bemerkungen und Gesetzesmaterialien sowie auch in den Durchführungsverordnungen eine entsprechende Feststellung vorgenommen werden.

*ad Abs 3*

Prinzipiell ist es sehr zu begrüßen, daß die Gültigkeit einer erteilten Lenkerberechtigung von der Erfüllung einer Bedingung abhängig gemacht werden kann. Allerdings sollte bei der Textformulierung dieses Absatzes berücksichtigt werden, daß das Vorliegen einer Eignung zum Lenken von Kraftfahrzeugen nicht durch die Erfüllung einer bestimmten Bedingung gegeben sein kann, sondern lediglich überprüft werden kann. Wird die Bedingung nicht eingehalten, so kann auch eine Überprüfung nicht

durchgeführt werden, wodurch vermutet werden muß, daß die Eignung nicht mehr gegeben ist. In Ergänzung zu der vorliegenden Regelung sollte nicht nur „die regelmäßige Beibringung eines fachärztlichen Befundes“, sondern auch „die Beibringung eines verkehrspsychologischen Gutachtens“ als Bedingung möglich sein.

#### *ad Abs 5 „Ärztliche Untersuchungsstelle“*

Wenn eine ärztliche Führerscheinuntersuchung zukünftig durch niedergelassene Ärzte möglich sein soll, müßten unbedingt per Verordnung entsprechende Restriktionen eingeführt werden, welche eine unabhängige und objektive ärztliche Erstuntersuchung gewährleisten. Insbesondere könnten auch dabei Kriterien festgelegt werden, wonach eine zwingende amtsärztliche Untersuchung immer durchzuführen ist.

#### *ad Abs 5 „Verkehrspsychologie“*

Generell sollte hier nicht eine Verordnung „nach dem jeweiligen Stand der medizinischen Wissenschaft und der Technik“, sondern „nach dem jeweiligen Stand der Wissenschaft“ erlassen werden.

### **ad § 9 Bedingte und beschränkte Eignung**

#### *ad Abs 1*

Der erste Satz dieser Bestimmung sollte folgendermaßen lauten:

„Wenn im Rahmen der ärztlichen Untersuchung eine sichere Entscheidung im Hinblick auf die gesundheitliche Eignung nicht getroffen werden kann, so ist ein verkehrspsychologisches Gutachten zur Feststellung der kraftfahrerspezifischen Leistungsfähigkeit und der Bereitschaft zur Verkehrsanpassung des Bewerbers beizubringen. Dies gilt auch für Bewerber, bei denen eine Farbsinnstörung vom Grad einer Protanopie oder Deutanopie vorliegt. Wenn das ärztliche Gutachten eine Beobachtung des Antragstellers beim Handhaben von Betätigungsvorrichtungen eines bestimmten, für den Begutachteten umgebauten, Kraftfahrzeuges erfordert, ist das ärztliche Gutachten vorbehaltlich der Durchführung einer Beobachtungsfahrt gemäß Abs 4 und 5 zu erstellen“.

### **ad § 10 Fachliche Befähigung**

#### *ad Abs 2 „Ausbildung“*

Generell erachten wir eine Vollausbildung gegebenenfalls für die Unterklasse A1 als unbedingt erforderlich an. Eine automatische Erweiterung der Unterklasse A1 ab dem 18. Lebensjahr auf die Vorstufe A sollte jedoch zukünftig keinesfalls vorgesehen werden. Eine entsprechende Ausbildung bzw. Prüfung sollte immer erforderlich sein.

### **ad § 11 Fahrprüfung**

Auch hier möchten wir auf unsere Stellungnahme zum 1. Entwurf verweisen. Zusätzlich müßten auch gegebenenfalls die Anforderung der Unterklasse A1 entsprechend berücksichtigt werden.

**ad Abs 6 „Prüfungswiederholung“**

Hier sollte ausdrücklich festgelegt werden, daß nach dreimaligen Nichtbestehen einer der beiden Prüfungsteile ein verkehrspsychologisches Gutachten beizubringen ist.

**ad Abs 7 Z 5**

In Anbetracht der Einbindung von Privatpersonen zur Abnahme der Fahrprüfung sollte die Prüfgebühr nach betriebswirtschaftlichen Kriterien festgelegt werden können.

**ad 3. Abschnitt Führerscheine****ad § 16 und 17 Zentrales und örtliches Führerscheinregister**

Sowohl im örtlichen als auch im zentralen Führerscheinregister sollte auch eine Erfassung der Mopedausweise erfolgen. Dies ist insbesondere im Zusammenhang mit der Punkterfassung von besonderer Wichtigkeit.

**ad 4. Abschnitt: Besondere Bestimmungen für einzelne Lenkerberechtigungen****ad § 18 Lenkberechtigung für die Klasse A****ad Abs 1 „Altersstufen“**

Auch wenn in der EU-Richtlinie das Einstiegsalter in die Klasse A mit dem 21. Lebensjahr festgesetzt ist, erheben wir die dringende Forderung, die Altersgrenze von 24 Jahren für die uneingeschränkte Lenkberechtigung der Klasse A beizubehalten!

Ein zeitlich vorgelagerter Erwerb der uneingeschränkten Lenkberechtigung für die Klasse A sollte nur bei mindestens 2-jähriger vorher erteilten Vorstufe A möglich sein.

Die Verlängerung der Beschränkung auf Vorstufe A bei Anordnung einer Nachschulung ist sehr zu begrüßen und sollte unbedingt beibehalten werden.

Weiters möchten wir darauf hinweisen, daß in der vorliegenden Bestimmung die Unterklasse A1 gegebenenfalls nicht berücksichtigt ist. Dies bezieht sich auch auf die Regelung des Abs 3.

**ad Abs 3 „Bestimmungen über den Probeführerschein“**

Die Unterklasse A1 sollte auch den Bestimmungen des Probeführerscheines unterliegen. Weiters müßte eine Ausdehnung der Lenkberechtigung von A1 auf eine weitere Führerscheinklasse immer als Ersterteilung gelten.

## **ad § 19 Vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B**

### *ad Abs 2 „Voraussetzungen“*

Statt der „erforderlichen geistigen und körperlichen Reife“ sollte die „Reife aus medizinischer und psychologischer Sicht“ vorliegen müssen. Zur Überprüfung von Reife mangel sollte insbesondere die Beibringung eines verkehrspsychologischen Gutachtens ausdrücklich festgelegt werden.

### *ad Abs 3 „Ausbildung“*

Aufgrund einer Kosten-Nutzen-Betrachtung sollte vor den Ausbildungsfahrten nicht eine praktische Vollausbildung vorgesehen sein. Textmäßig könnte dies derart berücksichtigt sein, daß „nach Abschluß einer theoretischen Vollausbildung und praktischen Ausbildung mit Grund- und Hauptschulung in .....“ vorgesehen wird.

### *ad Abs 6 „Entziehung der Bewilligung“*

Wie ist bei der gegenständlichen Regelung vorzugehen, wenn der Bewerber gegen allgemeine Verkehrsvorschriften (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) verstößt? Unseres Erachtens sollten diese Delikte auch zur Entziehung der Bewilligung führen.

### *ad Abs 7 „Ausbildungsfahrten“*

Die vorliegende Formulierung hinsichtlich der Zeitpunkte für die Durchführung der Beobachtungsfahrten in der Fahrschule sollten präzise gefaßt werden. Grundsätzlich besteht die Intention, eine möglichst umfangreiche Praxis erwerben zu können. Legt der Kandidat jedoch z.B. 10.000 km zurück, so werden nach der vorliegenden Regelung mindestens 9 Beobachtungsfahrten erforderlich, was einen hohen finanziellen Aufwand darstellen würde. Wir schlagen daher vor, eine Regelung zu treffen, die Mindest-km (wie bisher 1.000 und 2.000 für die Beobachtungsfahrten) festzulegen, sowie als spätestens Zeitpunkt für die Schulungsmaßnahme eine zeitliche Grenze im Monat vor ersten Prüfungsantritt (z.B. 3 - 6 Monate für die Beobachtungsfahrten) vorzusehen. Die Perfektionsschulung sollte möglichst im letzten Monat vor der Prüfung stattfinden, wobei mindestens eine Fahrpraxis von 3.000 km nachgewiesen werden muß.

### *ad Abs 8 „Probezeit“*

Die Ausdehnung der Probezeit bis zum vollendeten 20. Lebensjahr ist sehr zu begrüßen.

## **ad § 20 Lenkberechtigung für die Klasse C**

### *ad Abs 3 „Befristete Lenkberechtigung“*

Die Verkürzung des Erteilungszeitraumes auf 2 Jahre ist sehr zu begrüßen. Es sollte jedoch nicht „eine ärztliche Untersuchung“, sondern generell „eine Überprüfung der gesundheitlichen Eignung gemäß § 8“ erforderlich sein.

## **ad § 21 Lenkberechtigung für die Klasse D**

### *ad Abs 1 „Voraussetzungen“*

Bezugnehmend auf unsere Stellungnahme zum 1. Entwurf fordert das KfV nochmals, daß vor dem Erwerb der Lenkberechtigung D mindestens eine 2-jährige Fahrpraxis mit der Lenkberechtigung C (C 1) absolviert und nachgewiesen werden muß.

In Hinblick auf die erhöhte Lenkerverantwortung sollte auch die verpflichtende Beibringung eines verkehrspsychologischen Gutachtens ausdrücklich festgelegt werden.

### *ad Abs 1 Z 3 „Mindestalter“*

Auch wenn in der EU-Richtlinie die Altersgrenze von 21 Jahren vorgesehen ist, fordert das KfV die Beibehaltung der Altersgrenze von 22 Jahren.

### *ad Abs 2 „Befristete Erteilung“*

Hier möchten wir die gleichen Anmerkungen wie zu § 20 Abs 3 treffen.

## **ad 5. Abschnitt: Entziehung, Einschränkung und Erlöschen der Lenkberechtigung**

### **ad § 24 Allgemeines**

#### *ad Abs 2 „Entziehung bestimmter Klassen oder Unterklassen“*

Erfolgt eine Entziehung aufgrund mangelnder Verkehrszuverlässigkeit gemäß § 7, so sollte ausdrücklich vorgesehen werden, daß die Lenkberechtigung für **alle** Klassen entzogen werden muß!

#### *ad Abs 3 „Begleitende Maßnahmen“*

Der Klammer-Ausdruck, welcher die „begleitenden Maßnahmen“ näher erläutert, sollte folgendermaßen geändert werden:

*„psychologisches Einstellungs- und Verhaltenstraining: Nachschulung mit oder ohne Fahrprobe, bzw. Driver Improvement“*

Der Begriff Trainingsfahrten sollte sowohl aus dem Gesetz als auch den erläuternden Bemerkungen gestrichen werden, da sie ausschließlich im Zusammenhang mit fachlicher Befähigung zu sehen sind und daher bei Fehlanpassung bzw. Einstellungsmängel als Maßnahme nicht indiziert sind. Die fachliche Befähigung wird durch die positiv absolvierte Lenkerprüfung ohnedies bestätigt.

Sollten Umstände vorliegen, welche eine Absolvierung der begleitenden Maßnahme unmöglich erscheinen lassen (z.B. erwiesene Kursunfähigkeit), so sollte die Behörde die Anordnung abändern oder aufheben können.

### **ad § 25 Dauer der Entziehung**

#### *ad Abs 6 „Nichtbefolgung der Anordnung“*

Der Ausdruck „Begleitende Maßnahmen“ sollte durch den Begriff „Nachschulung“ ersetzt werden. Dies ist deshalb erforderlich, da eine begleitende Maßnahme nicht immer eine Nachschulung sein muß. Dies sollte in den erläuternden Bemerkungen ausdrücklich festgehalten werden.

## **ad § 27 Mehrfachtäter-Punktsystem**

### *ad Abs 2 „Maßnahmen bei 8 Punkten“*

Generell sollte hier vorgesehen werden, daß immer ein *verkehrspsychologisches Gutachten* beigebracht werden muß. Statt einer Fristsetzung für die Beibringung des verkehrspsychologischen Gutachtens könnte die „Unverzüglichkeit“ festgesetzt werden. Die Frist von 3 Monaten zur Befolgung der Anordnung sollte auf 4 Monate ausgedehnt werden. In Zusammenhang mit den erläuternden Bemerkungen möchten wir festhalten, daß durch die Beibringung eines verkehrspsychologischen Gutachtens immer die Eignung aus psychologischer Sicht festgestellt werden muß.

Die Berücksichtigung der differenzierten Eignungsfeststellung wird von uns sehr begrüßt.

Auch hier sollten, wie unter dem § 24 Abs 3 ausgeführt wurde, die Trainingsfahrten gestrichen werden.

### *ad Abs 3 „Maßnahmen bei 12 Punkten“*

Auch in diesem Fall sollte eine differenzierte Eignungsfeststellung vorgenommen werden.

Abs 3 sollte daher lauten:

„.... Eine Wiedererteilung der Lenkberechtigung ist nur nach Beibringung eines verkehrspsychologischen Gutachtens zulässig. Lautet das verkehrspsychologische Gutachten auf „geeignet“, so sind keine weiteren Maßnahmen zu setzen. Lautet das verkehrspsychologische Gutachten auf „nicht geeignet, aber „schulbar“, so ist ihm von der Behörde aufzutragen, sich innerhalb von 4 Monaten einem psychologischen Einstellungs- und Verhaltenstraining zu unterziehen. Das psychologische Einstellungs- und Verhaltenstraining (Driver Improvement) hat, wenn möglich spätestens, in den letzten 3 Monaten vor Wiedererteilung der Lenkberechtigung stattzufinden. Bei Nicht-Befolgung dieser behördlichen Anordnungen ist gemäß § 25 Abs 3 vorzugehen. Lautet das Gutachten auf „nicht geeignet“ und nicht „schulbar“ oder wird die Mitarbeit beim Training verweigert, so ist das Entziehungsverfahren gemäß § 24 einzuleiten“.

### *ad Abs 4 „Absehen von der Entziehung“*

Der neu eingefügte Absatz 4 sollte ersatzlos gestrichen werden. Er stellt eine Durchbrechung des Punktesystems dar und relativiert gerade aus verkehrspsychologischer Sicht den präventiven Charakter der Maßnahme. Außerdem ist gerade in jenen Fällen davon auszugehen, daß dieses „letzte Delikt“ nicht „zufällig“ gesetzt wurde und somit eine Maßnahme zur Verhaltensmodifikation gesetzt werden muß.

### *ad Abs 8 „Verordnungsumfang“*

Die Z 4 ist unseres Erachtens ersatzlos zu streichen. Die Z 5 sollte ergänzt werden um die „verkehrspädagogischen Schulungen und psychologischen Einstellungs- und Verhaltenstrainingskurse“. Gleichzeitig sollte die Z 7 die Kosten der verkehrspsychologischen Schulungen unter psychologischen Einstellungs- und Verhaltenstrainingskurse umfassen.

### **ad § 28 Punktevergabe**

Die differenzierte Handhabung der Alkoholgrenzen wird von uns sehr begrüßt. Für die Beurteilung des Deliktekataloges möchten wir auf unsere vorangegangene Stellungnahme verweisen.

### **ad § 29 Löschung von Punkten**

#### *ad Abs 1 „Löschungszeitraum“*

Die generelle Löschung von „Restpunkten“ erscheint aus psychologischer Sicht nicht sinnvoll. Es sollte hier das System des 12-monatigen Betrachtungszeitraumes auch bis zum letzten Punkt beibehalten werden. Generell ist dabei noch zu erwägen, ob bei der jährlichen Löschung nur 1 statt 2 Punkte gelöscht werden.

#### *ad Abs 2 „Sonderregelungen für Klassen C und D“*

Diese Bestimmung bedeutet eine unbegründbare Bevorzugung von Fahrern, die aufgrund ihrer erhöhten Lenkerverantwortung eigentlich strenger behandelt werden müßten, als andere. Sie ist daher ersatzlos zu streichen.

#### *ad Abs 3 „Punkt Löschung durch freiwillige Maßnahme“*

Anstatt des Einstellungs- und Verhaltenstrainings sollte hier eine „verkehrspädagogische Schulung“ vorgesehen sein. Die freiwillige Teilnahme an einer derartigen verkehrspädagogischen Schulung sollte bereits mit 3 Punkten erfolgen können, wobei eine Löschung bis zu 3 Punkte beantragt werden könnte. Eine Trainingsfahrt sollte im Rahmen dieser verkehrspädagogischen Schulung nicht durchgeführt werden, wodurch die optionelle Löschung von 3 Punkten entfallen müßte.

Bei Beibehaltung einer „Trainingsfahrt“ dürfte jedoch nur 1 Punkt gelöscht werden.

#### *ad Abs 4*

In Anpassung an den Regelungsvorschlag zu Abs 3 sollte hier die Teilnahme an einem *psychologischen* Einstellungs- und Verhaltenstraining (Nachschulung) bereits ab 4 bis 7 Punkte möglich sein. Eine Löschung von 4 Punkten sollte beantragbar sein.

### **ad § 31 Ablauf der Entziehungsdauer**

#### *ad Abs 2 „Nachweise vor der Wiederausfolgung“*

Prinzipiell sollte nicht nur aus Gründen der Verkehrssicherheit Nachweise vor der Wiederausfolgung des Führerscheines verlangt werden dürfen.

Ein verkehrspsychologisches Gutachten sollte nicht nur bei einer Entziehung aufgrund einer mangelnden Bereitschaft zur Verkehrsanpassung, sondern auch bei einer mangelnden Verkehrszuverlässigkeit vorgeschrieben werden können.

## **Ad 6. Abschnitt: Andere Dokumente**

### **ad § 34 Mopedausweis**

#### *ad Abs 3 „Strenge Alkoholbestimmung“*

Die hier vorgesehene strenge Alkoholbestimmung ist gerade aus der Sicht der Verkehrssicherheit bei jugendlichen Fahranfängern sehr zu begrüßen.

Weiters möchten wir auf unsere umfangreichen Reformvorschläge in der Stellungnahme zum 1. Entwurf verweisen. So sollte mindestens eine zwingende Ausbildung im Bereich der Theorie und Praxis vorgesehen sein. Neben der theoretischen Prüfung sollte auch eine praktische Prüfung erforderlich sein.

## **ad 7. Abschnitt: Sachverständiger und Behörden**

### **ad § 37 Sachverständige**

Im Zusammenhang mit den Sachverständigen praktischen Ärzten möchten wir nochmals auf den erforderlichen Kriterienkatalog hinweisen. Gleichzeitig sollte hier auch festgelegt werden, beim Vorliegen, welcher Tatbestände ein verkehrspsychologisches Gutachten zwingend beizubringen ist.

### **ad § 39 Sonstige Zuständigkeiten**

#### *ad Abs 2 „Zuständigkeit des BM für Wissenschaft, Verkehr und Kunst“*

In der lit 1 sollten nicht nur Nachschulungen, Einstellungs- und Verhaltenstrainingskurse, sondern auch verkehrspädagogische Schulungen und Driver Improvementkurse gemäß § 24 angeführt werden.

Die Erteilung der Ermächtigung zur Durchführung von verkehrspsychologischen Gutachten durch das BM ist im Sinne einer bundesweiten einheitlichen Handhabung und Qualitätssicherung sehr zu begrüßen.

### **ad § 41 Vorläufige Abnahme des Führerscheines**

Im Abs 1 sollte auch eine Suchtgiftbeeinträchtigung als Grund zur vorläufigen Abnahme des Führerscheines ausdrücklich angeführt werden.

## ad 9. Abschnitt: Übergangs- und Schlußbestimmungen

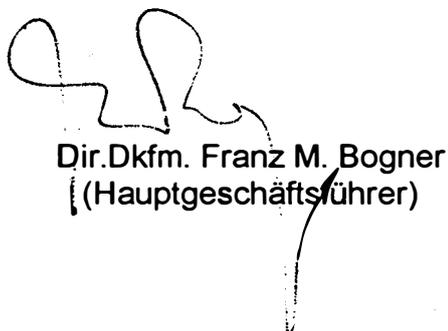
### ad § 43 Bisher erworbene Rechte

#### *ad Abs 2 „Neuerliche Bedingungen“*

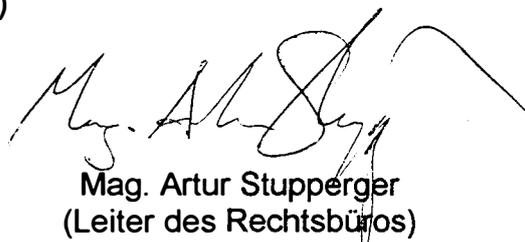
Hier sollte nicht nur aufgrund eines neuerlichen ärztlichen Gutachtens, sondern auch aufgrund eines verkehrspsychologischen Gutachtens eine Auflage oder Bedingung eingetragen werden können.

So hoffen wir, daß unsere Erläuterungen und Anregungen im neuen Führerscheingesetz Berücksichtigung finden können und verbleiben

mit vorzüglicher Hochachtung  
KURATORIUM FÜR VERKEHRSSICHERHEIT  
(KfV)



Dir.Dkfm. Franz M. Bogner  
(Hauptgeschäftsführer)



Mag. Artur Stupperger  
(Leiter des Rechtsbüros)

### Beilage

Univ.-Prof.Dr.Theo ÖHLINGER  
„Die verkehrspsychologische Eignungsuntersuchung im Lichte des Psychologengesetzes und der EG-Führerscheinrichtlinie“ in ZVR 1996, Seite 90