



21/SN-46/ME

ÖAMTC
Rechtsdienste
Schubertring 1-3
A-1010 Wien

An das
Präsidium des Nationalrates
c/o Parlament
Dr. Karl Renner-Ring
1017 Wien

Datum: Wien, 17. Juli 1996
Zeichen: RD/SK34,FSG
Bearbeiter: Dr.Ha-ds
Telefon: 711 99-1248
Telefax: 711 99-1259

**Entwurf eines Führerscheingesetzes (FSG);
Stellungnahme des ÖAMTC
Bundesministerium für Wissenschaft, Verkehr und Kunst
Zl. 167.650/14/-I/6-96**

| | |
|----------|------------------|
| Betrifft | GESETZENTWURF |
| Zl. | 46 -GE/19... Pb. |
| Datum: | 26. JULI 1996 |
| Kunst | 29.7.96 |

H. Klausgraber

Sehr geehrte Damen und Herren!

In der Anlage übermittelt der ÖAMTC seine oben genannte Stellungnahme in 25-facher Ausfertigung.

Mit freundlichen Grüßen

[Signature]
Dr. Hugo Hauptfleisch
Hauptabteilungsleiter
Rechtsdienste

Beilagen erwähnt

Tel (0222) 711 99-0
Fax 711 99-1259

**Juristische
Kurzankünfte:**
Tel (0222) 711 99-8

**Rechtshilfe
rund um die Uhr:**
In Notfällen
auch nachts und
an Wochenenden
rufen Sie den
Euro-Notruf:
Tel (0222) 982 13 04



STELLUNGNAHME
zum (zweiten) Entwurf
eines Bundesgesetzes über den Führerschein
(Führerscheingesetz - FSG)

A) Grundsätzliches

Vorbemerkungen:

Der vom BMWVK im Juni 1996 zur Begutachtung ausgesendete zweite Entwurf des Führerscheingesetzes hält sich in Grundsatzfragen weitgehend an den Entwurf vom Herbst 1995. Verbesserungen und Verschlechterungen für den Staatsbürger halten sich durchaus die Waage, gravierende Systemschwächen (insbesondere beim vorliegenden Modell des Punkteführerscheins) blieben unverändert.

Von unserer rund 50seitigen Stellungnahme zum ersten Entwurf wurden etwa 50, eher formelle Anregungen übernommen. Die grundlegenden Einwände zur Vorgangsweise blieben neuerlich unberücksichtigt. Die Erstellung eines völlig neuen Gesetzes ohne irgendeine vorherige Fachdiskussion mit den Interessensvertretungen und den betroffenen Behörden entspricht nicht den Grundsätzen einer bürgerorientierten Gesetzgebung. Dadurch blieben zahlreiche Chancen ungenützt, wie zB die längst überfällige Reform des Führerscheinentziehungswesens.

Dessenungeachtet wiederholen wir im Folgenden nicht nur unsere (aktualisierten) Argumente aus unserer ersten Stellungnahme, sondern auch unsere detaillierten Alternativvorschläge.

1. ÖAMTC-Verkehrsausschuß

Der Verkehrsausschuß des ÖAMTC hat sich in seinen Sitzungen vom 28.11.1995 und vom 20.5.1995 eingehend mit grundsätzlichen Fragestellungen des vorliegenden Gesetzesentwurfes beschäftigt. Die folgende Stellungnahme berücksichtigt dabei die richtungsweisenden Beschlüsse genauso wie jene Vorschläge, die im Zuge von Begutachtungsver-

fahren der letzten neun Jahre bereits an das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr herangetragen wurden.

2. Grundlegende inhaltliche Neuregelung

Der ÖAMTC hält nach wie vor die Schaffung eines völlig neuen Führerscheingesetzes für eine einmalige Chance, aus den in vielen Punkten bereits überholten Bahnen des bisherigen Führerscheinsystems auszubrechen und neue, zukunftsorientierte, aber auch bürgergerechte Lösungen zu finden. Der vorliegende Entwurf läßt bisher diese Möglichkeit vermissen. Wir erinnern in diesem Zusammenhang an unser Schreiben vom 11.9.1995, mit dem wir dem Ministerium umfangreiche Diskussionsvorschläge des ÖAMTC für eine große Führerscheinreform übermittelten. Seitens des zuständigen Sektionsleiters war uns anlässlich einer Besprechung beim Herrn Bundesminister Klima eine Berücksichtigung - zumindest in Form eines „Alternativen-Begutachtungsverfahrens“ - zugesichert worden. Unsere Anregungen wurden jedoch bisher nur in geringen Ansätzen berücksichtigt, sodaß wir uns erlauben, im Anschluß an unsere Detailstellungnahme (Teil B) auch die wichtigsten unserer (zum Teil schon mehrfach bei vorherigen Novellen eingebrachten) Anregungen zu wiederholen.

3. Nutzung vorliegender Ideen

Nicht ganz verständlich scheint auch der Umstand, daß anlässlich der Konzipierung des neuen Führerscheingesetzes so gut wie keine Anleihen an dem seit Jahren im BMWVK liegenden „Entwurf für ein Kraftfahrzeuglenkergesetz“ (KLG), vulgo „KFG 2000“ gemacht wurden. Während der vorliegende Gesetzentwurf einen Großteil der bisherigen Bestimmungen für die Erteilung und Entziehung der Lenkerberechtigung in neuem Gewande wiederholt und durch die nicht aufeinander abgestimmte Einführung eines Mehrfachtäter-Punktesystems eine systematisch abzulehnende Zweigleisigkeit bringt, ging das Kraftfahrzeuglenkergesetz in verschiedenen Punkten (zB Lenkverbot als Nebenstrafe statt Führerscheinentzug als Administrativmaßnahme) völlig neue Wege.

4. Diskussion über Alternativen

Der ÖAMTC verlangt daher, daß die im Frühjahr 1995 leider im Zuge von Vorgesprächen zum Punkteführerschein praktisch unterdrückte Diskussion über Alternativen zu den bisherigen Instrumentarien, insbesondere der Entziehung der Lenkerberechtigung, endlich aufgenommen wird, um den auch von vielen anderen Organisationen kundgetanen Reformvorstellungen zu entsprechen.

5. Abkoppelung der Reform von EU-Anpassung

Zwangsläufig könnte diese vorgeschlagene Vorgangsweise zu einer weiteren zeitlichen Verzögerung bei der Umsetzung der EU-Richtlinien führen. Berücksichtigt man jedoch den Stellenwert und das Ausmaß dieser EU-rechtlich erforderlichen Anpassungen, kann man durch Aufnahme dieser wenigen Regelungen in die **Regierungsvorlage** einer **19. KFG-Novelle** sicher unschwer eine Lösung finden, die den EU-Anforderungen termingerecht - wenn auch mit mehrmonatiger Verzögerung - doch noch im Herbst 1996 Rechnung tragen kann. Dadurch ließe sich ohne unerwünschten, ja schädlichen Zeitdruck eine vernünftige Gesamtreform im Interesse aller Verkehrsteilnehmer vorantreiben.

6. Bürgerrechte verbessern

Der ÖAMTC hat bereits mehrfach im Rahmen von Stellungnahmen zu Entwürfen der Straßenverkehrsordnung und des Kraftfahrzeuggesetzes darauf hingewiesen, daß immer mehr Bestimmungen die Rechte des betroffenen Kraftfahrers aushöhlen und den Behörden einen immer größeren Freiraum einräumen. Auch beim vorliegenden Führerscheingesetz setzt sich diese Tendenz fort, unter anderem dadurch, daß eine Reihe von Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes, die den Behörden eine Prüfung des konkreten Sachverhaltes oder eine Wertung der jeweiligen Umstände auferlegen (zB § 7 Abs 6 des Entwurfes im Gegensatz zu § 66 Abs 3 lit a KFG), ersatzlos gestrichen werden. Dieser besorgniserregenden Tendenz in der Gesetzgebung muß rechtzeitig entschieden gegengesteuert werden.

7. Punktation von Verordnungen

Verschiedene der vorgeschlagenen Neuregelungen lassen sich in den vollen beabsichtigten Auswirkungen nur beurteilen, wenn zumindest in groben Umrissen der Inhalt der jeweils vorgesehenen Verordnung bekannt ist. Der ÖAMTC richtet daher an das BMWVK das dringende Ersuchen, zumindest Punktationen zur Verfügung zu stellen, denen der beabsichtigte Verordnungsinhalt entnommen werden kann. Sollen bereits derzeit gültige Bestimmungen der KDV übernommen werden, könnte dies ebenfalls leicht zusammengestellt werden. Im Hinblick auf die auch für Verordnungen zum Tragen kommenden Umsetzungen der EU-Führerscheinrichtlinie im Rahmen eines Konsultationsverfahrens müßten ohnedies Teile dieser Verordnungen bereits fertig konzipiert sein. Auch wenn zB die Zustimmung der Kommission in Brüssel noch nicht vorliegt, könnte eine informelle Bekanntgabe des Inhaltes an die Interessenvertretungen erfolgen. Seit Anfang 1996 wurden zwar der Entwurf für eine Fahrprüfungsverordnung und eine Führerscheingesundheitsverordnung zu einer Vorbegutachtung ausgesendet. Eine Ver-

ordnungspunktation über die Voraussetzungen für den Erwerb der vorgezogenen Lenkerberechtigung für die Klasse B sowie über den Inhalt von Nachschulungen, Trainingsfahrten und für freiwillige Einstellungs- und Verhaltenstrainingskurse im Rahmen des Punkteführerscheines oder über die Mindestanforderungen für den Nachweis der verkehrspsychologischen Eignung fehlen jedoch beispielsweise immer noch.

8. Punkteführerschein

Zur wesentlichsten Neuerung des vorliegenden Entwurfes des Führerscheingesetzes, dem Punkteführerschein, dürfen wir an unsere zahlreichen - grundsätzlich positiven -, in dieser Frage bereits ergangenen mündlichen (zuletzt ausführlich in einem Referat von Dipl.Ing. Otto Kelch auf der Sitzung des KfV-Verkehrssicherheitsrates im April 1996) und schriftlichen Äußerungen erinnern. Nach wie vor wird seitens des ÖAMTC begrüßt, daß das Thema des Punkteführerscheins in Österreich auf breiter Front besprochen wird (siehe dazu auch unseren Artikel im auto touring vom April 1995).

Bundesminister Mag. Viktor Klima erklärte anlässlich einer Pressekonferenz am 8.2.1995, daß er im Rahmen einer Studie die Möglichkeiten zur Einführung eines Punkteführerscheins in Österreich prüfen lassen werde. Weiters wolle er die Ergebnisse der Studie der deutschen Bundesanstalt für Straßenwesen über die Effizienz des deutschen Punkteführerscheins abwarten. Es sei jedenfalls Ziel dieser Maßnahme, nur die wirklich gefährlichen Verkehrsübertretungen mit Punkten zu belegen und im Ergebnis Rowdies aus dem Verkehr zu ziehen. Zu den völlig gleichen Zielsetzungen bekannte sich Bundesminister Dr. Rudolf Scholten anlässlich seiner Pressekonferenz vom 5.6.1996.

Diesen Intentionen beider Minister wird der vorliegende Entwurf nach wie vor in keiner Weise gerecht. Bei Einführung eines Punkteführerscheines darf es - nach Ansicht des ÖAMTC-Verkehrsausschusses - keine kasuistische Schematisierung geben oder gar eine Punktevergabe durch den Computer. Die konkrete Gefährlichkeit eines Deliktes (insbesondere Bestrafungen nach § 99 Abs 2 c und d StVO) muß für die Punktevergabe maßgeblich sein. Falls ein Punkteführerschein eingeführt wird, muß außerdem den Betroffenen ein ausreichendes Rechtsschutzinstrumentarium gegen ungerechtfertigte behördliche Maßnahmen zur Verfügung stehen. Der vorliegende Punktekatalog ist in dieser Form viel zu schematisch und unausgewogen und von den von den Ministern bekanntgegebenen Zielsetzungen meilenweit entfernt. Weiters müssen vor Einführung eines Punkteführerscheins die vom ÖAMTC bereits mehrfach zur Diskussion gestellten Alternativen (insbesondere verpflichtende Nachschulungen, bedingte Entziehung, freiwillige Trainings) genauso geprüft werden wie die zu erwartenden Kosten.

Die im Vorblatt der Erläuterungen des Führerscheingesetzes genannten geschätzten Kosten von zehn Millionen Schilling einmalig und sieben Millionen Schilling jährlich, vermögen keineswegs zu überzeugen. Nach Aussagen von Landesbeamten können mit diesem Betrag nicht einmal die Mehrkosten für Porti der Führerscheinadministration abgedeckt werden. Der ÖAMTC verlangt deshalb Aufklärung, ob die für die Nacherfassung im Rahmen einer zentralen Führerscheinevidenz sowie die Administrierung des Punkteführerscheins von Beamten der Ministerien kolportierten Beträge von 200 bis 300 Millionen Schilling pro Jahr der Realität entsprechen. Daneben muß weiters berücksichtigt werden, daß laut Aussagen von Vertretern der Bundesländer auch diese mit Gesamtkosten in gleicher Höhe rechnen. Als Argument werden dabei nicht nur die Administrierung der Punktevergabe, Nachschulungsanordnungen, häufigere Entziehungsverfahren etc. ins Treffen geführt, sondern auch der Umstand, daß langwierige Strafverfahren in 1. und 2. Instanz zu erwarten sind, um den Strafpunkten zu entgehen. Der ÖAMTC hat erhoben, daß in Deutschland etwa gegen ein Drittel aller Bußgeldbescheide mit Hilfe von Rechtsanwälten Einspruch erhoben wird.

Zur Thematik „Punkteführerschein“ ziehen wir daher das Resümee, daß vor einer gründlichen Überarbeitung des Punktekatalogs oder der Festlegung von Details der Administrierung die offenen Grundsatzfragen ausdiskutiert und klargestellt werden muß, ob sich unser Land in Zeiten eines derart drastischen Sparpaketes diese Neuerung leisten kann. Wir regen daher die Durchführung einer - allenfalls parlamentarischen - Enquete an, in der über Vor- und Nachteile ebenso offen diskutiert werden sollte wie über die schon mehrfach angesprochenen Alternativen.

Zusätzlich bemerkt wird, daß sowohl die **EG-Kommission** als auch der **Rat** die Einführung eines europäischen Systems für einen Punkteführerschein vorerst als nicht ratsam abgelehnt haben.

9. Euro-Führerschein im Scheckkartenformat

Die europäische Kommission hat in der Zwischenzeit hinsichtlich eines einheitlichen Führerscheines im Scheckkartenformat mit dem europäischen Parlament einen gemeinsamen Standpunkt festgelegt. Danach soll zwar ein fälschungssicherer Führerschein im Scheckkartenformat als Alternative zum Papierführerschein eingeführt werden, in dem auch bestimmte Eintragungen, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung der Führerscheine im Zusammenhang stehen - wie zB bestimmte lebensrettende Informationen - enthalten sein sollen; es wurde jedoch bekräftigt, daß vorerst keine elektronischen bzw. Informatikeinrichtungen auf dem Führerschein angebracht werden dürften und daß die

Geltungsdauer des Plastikführerscheines im Scheckkartenformat nicht auf zehn Jahre beschränkt werden soll. Der ÖAMTC fordert das BMWVK auf, sich aus datenschutzrechtlichen Gründen auch weiterhin gegen die geplante Einführung eines Mikrochips bzw eines Magnetfeldes auf dem Plastikführerschein auszusprechen und gegen die zeitliche Befristung dieser Führerscheine Stellung zu beziehen.

Hinsichtlich der weiteren Gestaltung des Kreditkartenführerscheines vermissen wir die Abstimmung mit den österreichischen Interessenvertretungen.

Es ist nach Ansicht des ÖAMTC demokratiepolitisch äußerst bedenklich, wenn in Österreich keine Willensbildung zu wichtigen Verkehrsfragen, die in Brüssel beschlossen werden sollen, erfolgt und die österreichischen Interessensvertretungen - wie im Prinzip bei der zweiten EG-Führerschein-RL - nur mehr über die Umsetzung und einen minimalen eingeräumten Spielraum diskutieren können. Der ÖAMTC deponiert neuerlich seine Haltung zu dieser Thematik insofern, als der Führerschein auch bei Einführung einer Plastikkarte unbegrenzt gültig sein müsse und aus Datenschutzgründen keine zusätzlichen Chiffren mit Angaben über den Karteninhaber enthalten dürfe.

10. Mopedausweis

Die Erfahrungen des ÖAMTC anlässlich von Mopedausweisprüfungen (§ 68 a KFG) zeigen immer wieder, daß trotz Reform die Antworten auswendig gelernt werden, das echte Wissen gering ist und die Einstellung (mangels fachlich fundierter Ausbildung) fehlt. Daher wiederholen wir - wie bereits in unserer Stellungnahme zum Schreiben des BMöWV vom 6.10.1996 ausgeführt - unsere Forderung nach einer **verpflichtenden theoretischen und praktischen Ausbildung** bei hiezu zu ermächtigenden Organisationen (zB ÖAMTC) als Voraussetzung zum Prüfungsantritt (siehe dazu unsere Stellungnahme zu § 1 des Entwurfes).

Weiters weisen wir darauf hin, daß nach wie vor keine Lösung für ältere Mopedbesitzer besteht. Das Erreichen eines bestimmten Alters kann die Kenntnis von Verkehrsvorschriften bzw die richtige Einstellung nicht ersetzen; im Rahmen einer Übergangsfrist kann ja den derzeitigen Mopedbesitzern der Erwerb eines Mopedausweises erleichtert werden. Das Ziel muß jedenfalls sein, daß kein Lenker eines Kraftfahrzeuges ohne entsprechende Ausbildung und Prüfung am Verkehr teilnimmt.

11. Gesundheitliche Eignung

Der ÖAMTC erhält immer wieder Berichte, wonach die Eignungsuntersuchung bei (jungen) Bewerbern nicht einmal eine Minute dauert, während ältere Personen über (in ihren Augen) willkürliche Zuweisungen zu amtsärztlichen Untersuchungen bzw verkehrspsychologischen Untersuchungen beim KfV Klage führen. Es wären Maßnahmen für die künftige Neuordnung des Bereiches der körperlichen und geistigen Eignung vorzusehen. Ein wissenschaftlich fundierter Kriterienkatalog auf Basis der EU-Vorschriften ist in Abstimmung mit dem BMGK zu erstellen, wobei auch untersucht werden müßte, wieweit bestimmte Leistungsmängel oder Krankheiten tatsächlich Auswirkungen auf das Unfallgeschehen haben bzw wieweit sie regelmäßige Untersuchungen von Führerscheininhabern rechtfertigen. Die Durchführung von solchen speziellen Untersuchungen wäre jedenfalls auf rein privater Basis zu organisieren, da die Amtsärzte schon mengenmäßig damit hoffnungslos überfordert wären.

Die hier besprochenen Maßnahmen werden auch im Entwurf zu einer Führerscheingesundheitsverordnung nicht geklärt. Wir vermissen darin insbesondere genaue Richtlinien für die Durchführung und die Festlegung eines Mindestumfanges dieser Untersuchungen. Auch Anhang III der zweiten Führerscheinrichtlinie bedürfte hinsichtlich der Auswirkungen bestimmter Leistungsmängel und Krankheiten auf das Fahrverhalten einer wissenschaftlichen Präzisierung.

12. Eingehende Diskussion vor Erstellung einer Regierungsvorlage

Zusammenfassend ist zum Gesetzentwurf zu sagen, daß er in vielen Punkten einer Überarbeitung bzw überhaupt einer Neukonzipierung bedarf. Sinnvollerweise sollte vor einer Zusammenfassung für eine Regierungsvorlage die eine oder andere wichtige Frage (zB Reform der theoretischen und praktischen Lenkerprüfung, Punkteführerschein, Mopedausweis, Fahrverbot als Nebenstrafe) im Rahmen einer eingehenden Fachdiskussion (eventuell Klausur) mit allen interessierten Behördenvertretern und Interessenvertretungen diskutiert werden. Die Arbeitssitzung am 24.10.1995 im Kuratorium für Verkehrssicherheit zum Thema „Fahranfänger“ stellt unseres Erachtens einen ermutigenden Schritt dar, der auch zu anderen wichtigen Themen möglichst bald wiederholt werden sollte.

B) Stellungnahme zu den Vorschlägen im einzelnen

Zu § 1 (Geltungsbereich)

Elektrisch betriebene Rollstühle sollten bereits mit der Vollendung des zwölften Lebensjahres gelenkt werden dürfen (§ 1 Abs 6 Z 1).

Von verschiedenen Seiten wurde seit Jahren an den ÖAMTC der Vorschlag herangetragen, das Mindestalter für das Lenken eines Motorfahrrades in § 1 Abs 3 Z 2 auf das vollendete **15. Lebensjahr** abzusenken. Allerdings müßte im Zusammenhang damit eine theoretische und praktische Ausbildung sowie eine strengere schriftliche (oder PC-unterstützte) Prüfung zwingend vorgeschrieben werden. Außerdem sollte die Lenkberechtigung bis zum 16. Lebensjahr auf **einsitzige** Motorfahrräder mit **Automatikgetriebe** eingeschränkt werden. Der **Manipulationssicherheit** (inkl. leichter Kontrollmöglichkeit) ist besonderes Augenmerk zu widmen. Bei Bedenken hinsichtlich der körperlichen oder geistigen Eignung wäre die Behörde zu informieren, die entsprechende Gutachten in Auftrag zu geben hätte.

Die Herabsetzung des Alters ist nach Meinung des ÖAMTC-Verkehrsausschusses unter den angeführten Voraussetzungen durchaus vertretbar, um zB Lehrlingen in den mit öffentlichen Verkehrsmitteln schlecht erschlossenen ländlichen Gebieten die Fahrt zum Arbeitsplatz zu ermöglichen. Eine Beschränkung auf solche Fahrten allein hält der ÖAMTC nicht für zweckmäßig, da geringfügige Abweichungen, etwa um einzukaufen oder jemanden zu besuchen, als „Schwarzfahrten“ mit allen rechtlichen Konsequenzen, wie zB Regreßmöglichkeit der Versicherung nach einem Verkehrsunfall, anzusehen sind.

Wie wir bereits vor Jahren und auch im allgemeinen Teil (Punkt 10.) unserer Stellungnahme ausgeführt haben, ist die Erlaubnis, ab dem 24. Lebensjahr ohne Lenkberechtigung und ohne Mopedausweis ein Moped zu lenken, sachlich nicht zu rechtfertigen.

Zu § 2 (Umfang der Lenkberechtigung, Fahrzeugklassen)

Von zahlreichen Mitgliedern wurde der Wunsch an den ÖAMTC herangetragen, im Rahmen der Neuregelung der Lenkberechtigungen die Klasse B auch auf **Motorräder bis 125 ccm** (zusätzlich eingeschränkt auf eine Obergrenze von 11 kw) als Führerscheingruppe Vorstufe A auszudehnen. Bei entsprechend „solidem“ Leistungsgewicht würden von dieser Fahrzeugkategorie weniger Gefahren ausgehen, als von so manchen

derzeit im Verkehr befindlichen Mopeds. Art 5 Abs 3 lit b der zweiten EG-Führerscheinrichtlinie bietet jedenfalls die Grundlage für eine derartige Erweiterung, von der bereits eine Reihe von EU-Staaten Gebrauch gemacht haben. Der ÖAMTC erwartet durch eine solche Neuregelung für „B-Schein-Motorräder“ in den Städten weniger Staus und Verkehrsbehinderungen. Vor allem in den Sommermonaten könnten leichte Roller und Motorräder statt der Autos verstärkt genutzt werden. Bekanntlich sieht der Entwurf der 19. KFG-Novelle vor, daß man Wechselkennzeichen schon bald auch für Autos und Motorräder wird benutzen dürfen.

Aus Verkehrssicherheitsgründen sollte nach Ansicht des ÖAMTC diese Erweiterung von der Ablegung einer zusätzlichen **praktischen Lenkerprüfung** auf Leichtmotorrädern abhängig gemacht werden, die auch durch dazu ermächtigte Organisationen wie Fahrschulen abgenommen werden könnte. Die praktische Prüfung sollte vor allem zeigen, daß der Bewerber die fahrdynamischen Besonderheiten dieses Motorrades beherrscht. Allenfalls könnte die Einbeziehung der Lenkberechtigung für Motorräder bis 125 ccm in die Klasse B von einer mindestens dreijährigen Fahrpraxis mit Kfz der Klasse B abhängig gemacht werden.

Zu § 4 (Probeführerschein)

Im Hinblick auf die beabsichtigte Einführung eines Punkteführerscheines sollten auch die derzeitigen Mechanismen und damit zusammenhängend auch der Deliktskatalog des Probeführerscheines einer Überprüfung und Anpassung unterzogen werden.

Es scheint weiters überlegenswert, die „**Wiener Fahrprobe**“ (entsprechend den Ergebnissen der IFES/Fessl/KfV-Untersuchung) verpflichtend für alle Fahranfänger zwischen dem ersten und dem zweiten Jahr der Probezeit vorzusehen. Die Konsequenzen bei einem Auffälligwerden (Mängel bei Wissen, Fahrzeugbeherrschung oder Einstellung) müßten allerdings konkret in Gesetz oder Verordnung verankert werden. Die Durchführung dieser Fahrproben bzw „Unterstützungsmaßnahmen“ bei Mängeln könnte komplett privaten Organisationen bzw Sachverständigen übertragen werden.

Weiters verweisen wir auf unsere Ausführungen in Teil C) zu Punkt 1., in denen wir neuerlich die **Zwei-Phasen-Ausbildung** zur Diskussion stellen.

Freiwillige Nachschulungen vor Rechtskraft des Strafbescheides sollten bei der Anordnung der Nachschulung berücksichtigt werden.

Um die Erforderlichkeit eines neuen Antrags auf Erteilung einer Lenkerberechtigung nach Ablauf der Probezeit auszuschließen, wäre es erforderlich, in § 4 Abs 1 vorzusehen, daß es sich nur um eine zweijährige Probezeit und nicht um eine zweijährige Befristung der Lenkerberechtigung handelt.

Es wäre dafür Sorge zu tragen, daß die Eintragung der Verlängerung oder des Neubeginnes der Probezeit gem § 4 Abs 3 auch in den EU-Führerschein im Scheckkartenformat - ohne Zustimmung des Führerscheininhabers - möglich ist. Nach dem uns bekannten letzten Entwurfstext zur Änderung der zweiten EU-Führerscheinrichtlinie ist dies nicht der Fall.

Ein Entziehungsverfahren gem § 4 Abs 4 sollte nur dann eingeleitet werden, wenn dies auf Grund der erreichten Punktzahl gem § 26 notwendig wird. Eine strengere Sanktion für Probeführerscheinbesitzer erscheint schon auf Grund der strengeren Punktbewertung für diesen Personenkreis im Punktekatalog des § 27 (vgl insbesondere § 27 Abs 2 Z 1 und Abs 3 Z 2 und Z 8) kaum gerechtfertigt.

Da eine Überschreitung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet bis 30 km/h in der Regel als geringfügige Übertretung mit Organmandat geahndet wird, sollten nur Geschwindigkeitsüberschreitungen im Ortsgebiet von **mehr als 30 km/h** in den Katalog der schweren Verstöße (§ 4 Abs 5 Z 2 lit a) aufgenommen werden. Da nunmehr nicht nur die mit geeichten Geschwindigkeitsmeßgeräten festgestellten Geschwindigkeitsüberschreitungen, sondern die mit allen technischen Hilfsmitteln festgestellten Geschwindigkeitsüberschreitungen geahndet werden sollen, wäre zB durch einen Hinweis in den EB dafür Sorge zu tragen, daß in der Praxis die notwendigen Meßfehler toleranzen berücksichtigt werden (s dazu die Erläuterungen im Ausschlußbericht zur 18. KFG-Novelle). Die automatische Berücksichtigung dieser Toleranzen wird derzeit insbesondere in den östlichen Bundesländern nicht gehandhabt bzw nur im Falle der Einlegung eines Rechtsmittels gegen den Strafbescheid berücksichtigt.

Nicht jede der im Deliktskatalog des Abs 5 aufgezählten Übertretungen erfordert zwingend eine Nachschulung gem Abs 3. Das gilt insbesondere für auf Fahrfehlern beruhende Übertretungen, die auf eine einmalige Unaufmerksamkeit des Lenkers (zum Beispiel bei einem Auffahrunfall) zurückzuführen sind. Es sollte daher nach der Schwere des Vergehens im Interesse der Verkehrssicherheit im Einzelfall bestimmt werden, unter welchen Voraussetzungen eine Nachschulung erforderlich ist und daher angeordnet wird. Eine schematische Vorgangsweise wird wie beim Punkteführerschein entschieden abgelehnt.

Zu § 5 Abs 2 (Erteilung der Lenkberechtigung, Hauptwohnsitz)

Bei der Definition des Hauptwohnsitzes wäre nicht auf das Meldegesetz, sondern auf § 1 Abs 7 des Hauptwohnsitzgesetzes, BGBl 1994/505, Bezug zu nehmen.

Zu § 6 (Mindestalter)

Ohne flankierende Maßnahmen erscheint ein Mindestalter von **16 Jahren** für das Lenken von **Motorrädern der Unterklasse A 1** jedenfalls problematisch - wir verweisen auf die mit der Einführung des Kleinmotorradführerschein gemachten (negativen) Erfahrungen.

Der ÖAMTC sieht den Vorschlag, die **vorgezogene Lenkberechtigung** für die **Klasse B** schon mit **17 Jahren** erwerben zu können, als durchaus überlegenswert an. Junge Verkehrsteilnehmer könnten davon abgehalten werden, mit den viel gefährlicheren Mopeds in das Verkehrsgeschehen einzusteigen. Darüber hinaus würden im Gegensatz zur derzeitigen Situation viele junge Verkehrsteilnehmer mit größerer Fahrpraxis hinter dem Lenkrad sitzen, was sich - wie das französische Beispiel der Begleitausbildung - positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken könnte.

Allerdings verschweigen die Erläuterungen (zu § 19 des Entwurfs), wie eine Kontrolle der einzelnen Regelungen (zB spezifisches Tempolimit, Fahrtenprotokoll) erfolgen soll. Daher ist vor einer allfälligen Einführung noch eine eingehende Diskussion mit allen Betroffenen erforderlich.

Zu § 7 (Verkehrszuverlässigkeit)

Auch das Befahren der Autobahnen entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung sollte nur dann zu einer Entziehung der Lenkberechtigung führen, wenn mit der Übertretung dieser Verkehrsvorschriften eine Gefährdung anderer Straßenbenützer verbunden ist. Wie der VwGH in seiner ständigen Rechtsprechung zum Ausdruck gebracht hat, erfolgt das Befahren einer Autobahn entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung (§ 46 Abs 4 lit a StVO) grundsätzlich unter besonders gefährlichen Verhältnissen und rechtfertigt daher im Regelfall die Entziehung der Lenkberechtigung. Ausgenommen davon sind nur besondere Situationen und Verhaltensweisen, die von der typischen Gefährlichkeit des „Geisterfahrens“ erheblich abweichen, wie etwa das Zurückschieben auf dem Pannestreifen mit niedriger Geschwindigkeit (VwGH 21.10.1994, Zl 94/11/0280). Verhaltensweisen, die von der typischen Gefährlichkeit des „Geisterfahrens“ auf Autobahnen erheblich abweichen, sollten daher auch nach einer Verdeutlichung des Entziehungstatbe-

standes durch das FührerscheinG zu keiner Entziehung der Lenkberechtigung führen (siehe dazu unsere weiteren Ausführungen zum Entwurf einer 19. KFG-Novelle).

In **§ 7 Abs 3 Z 3** sollte wegen der unterschiedlichen Gefährlichkeit zwischen der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen und sonstigen Freilandstraßen unterschieden werden.

Die Verletzung der Anhalte- und Hilfeleistungspflicht sollte - wie bisher - nur bei **schweren** Verletzungen einer Person zur sofortigen Entziehung der Lenkberechtigung führen (**§ 7 Abs 3 Z 5**). Bei oft nicht leicht aber bei entsprechender Aufmerksamkeit doch erkennbaren leichten Körperverletzungen (zB einem Peitschenschlagsyndrom) sollte mit einer allfälligen Punktevergabe gem **§ 28 Abs 3 Z 3** das Auslangen gefunden werden.

Wie bisher (**§ 66 Abs 3 lit a KFG**) sollte der Lenkberechtigte, der zwar eine strafbare Handlung begangen hat, sich aber während eines Jahres ab Vollstreckung der diesbezüglichen Strafe nichts mehr (auch keinen Verstoß gegen die Verkehrssicherheit) zuschulden kommen ließ, nicht als verkehrsunzuverlässig betrachtet werden. **§ 7 Abs 6** des Entwurfs sollte daher in dem hier vorgeschlagenen Sinne geändert werden. Bei schwerer wiegenden strafbaren Handlungen dauert die Löschung von Punkten nach dem vorgeschlagenen Mehrfachtäter-Punktsystem ohnedies längere Zeit. Die EB lassen jede Begründung vermissen, weshalb die bewährte bisherige Regelung geändert wurde.

Gem **§ 7 Abs 7** sollten für die Beurteilung, ob eine strafbare Handlung wiederholt begangen wurde, **getilgte** Handlungen derselben Art aus grundsätzlichen rechtspolitischen Erwägungen nicht herangezogen werden dürfen. Nach dem Tilgungsgesetz sind getilgte Verurteilungen niemals rückfallsbegründend (OGH in EvBl 1978/201). Die Tilgungsfristen nach dem Tilgungsgesetz und dem VStG erscheinen ausreichend lange, und sollten nach ihrem Verstreichen keine weiteren Sanktionen rechtfertigen.

Auch **§ 17 Abs 6** sollte in dem Sinne geändert werden, daß eine Auskunftserteilung durch das zentrale Führerscheinregister über rechtskräftige Bestrafungen von Kraftfahrzeuglenkern ohne Lenkberechtigung nach Ablauf der Tilgungsfrist nicht mehr erfolgen darf.

Zu § 8 (Geistige und körperliche Eignung)

Der ÖAMTC verlangt seit Jahren eine Neuregelung der ganzen Materie der medizinischen Untersuchung - wir verweisen auf unsere diesbezüglichen Ausführungen in Teil A) Punkt 11.

Die Nichtverwendung eines Behelfes (zB Sitzpolsters) sollte nicht als Bedingung, sondern als Verletzung einer Auflage geregelt werden und dürfte nicht das Ungültigwerden der Lenkberechtigung bzw die Anwendung einer Mindeststrafe von S 10.000,- zur Folge haben. Erwirbt der Lenkberechtigte ein Kfz mit höherverstellbarem Fahrersitz dürfte dies bei Nichtverwendung des Sitzpolsters keineswegs die oben genannten Folgen haben.

Zu § 10 (Fachliche Befähigung)

Das Absehen von der Einholung eines Gutachtens über die fachliche Befähigung, wenn der Antrag auf Erteilung einer neuen Lenkberechtigung innerhalb von 18 Monaten seit dem Erlöschen der Lenkberechtigung gestellt wurde, wird begrüßt, da diese Frist nunmehr bei rechtzeitiger Antragstellung nicht mehr von der Dauer des Verfahrens zur Erteilung der Lenkberechtigung abhängt.

Zu § 11 (Fahrprüfung)

Schwerpunkte

Der Schwerpunkt der Neuregelung müßte bei der praktischen Fahrprüfung sowie der Ausbildung und Kontrolle der Prüfer liegen. Die Abfrage von theoretischem Wissen soll zugunsten des praktischen Nachweises beim Fahren, daß der Prüfling das Wissen verkehrsgemäß anwenden kann, eingeschränkt werden. Wenn wir von formaljuristischen Wissensfragen zur **analytischen Verkehrskunde** kommen, wird sich zwangsläufig auch die Ausbildung in den Fahrschulen darauf einstellen. Durch eine Computer-Fragebogenprüfung kann jedenfalls nicht festgestellt werden, wieweit eine **Verkehrssinnbildung** beim Prüfling gegeben ist.

Computer-Führerscheinprüfung

Die derzeit ziemlich umstrittene Computer-Führerscheinprüfung sollte erst im Bereich einiger Prüfstellen (österreichweit?) getestet werden, bevor sie verpflichtend für ganz Österreich eingeführt wird. Da nicht nur ältere Personen, sondern auch Kandidaten mit

geringer Schulbildung im Umgang mit Computern und den neuartigen computerorientierten Fragestellungen meist nicht vertraut sind, soll bis auf weiteres die Wahlmöglichkeit zwischen der bisherigen mündlichen Fragebogenprüfung und der neuen Computerprüfung bestehen bleiben. Weiters wäre zu überlegen, eine mündliche Ergänzungsprüfung (vergleichbar der Regelung beim Mopedausweis) für den Fall eines negativen Computertests in Erwägung zu ziehen.

Durch die EDV wird im Gegensatz zur bisher verwendeten Fragebogentechnik auch die Einbindung konkreter Bewegungsabläufe in die Prüfungssituation ermöglicht. Fragen könnten sowohl mit Fotografien, Zeichnungen, aber auch Darstellung bewegter Abläufe, durch Einspielen von Filmmaterial oder durch Zeichentrick- sowie Computer-Animation erstellt werden. Die Möglichkeit zum Integrieren bewegter Abläufe bietet überdies die Chance, daß sich der Kandidat praktische Verkehrsabläufe vorstellen kann.

Praktische Lenkerprüfung

Der praktische Teil der Lenkerprüfung müßte vor allem dadurch praxisgerecht (und EU-Richtlinien-konform) verbessert werden, daß die Kriterien der Prüfungsstrecken in der Verordnung festgelegt werden. Sollten zB im Bereich einer BH keine Autobahnen oder geregelte Kreuzungen vorhanden sein, muß in anderer Weise dafür gesorgt werden, daß in vergleichbaren Situationen die Verkehrsangepaßtheit des Prüflings festgestellt wird. Neben der Prüfung der Fahrzeugbeherrschung (unseres Erachtens gehört der Langsamfahrbereich im Schonraum geprüft) ist die Sensibilität, die Verkehrsdynamik, das Defensivverhalten sowie eine ökonomisch-ökologische Fahrweise zu überprüfen. Anhand einer detaillierten Checkliste, die alle notwendigen Prüfkriterien enthält, soll eine möglichst objektive Beurteilung erfolgen, die auch die geforderte Transparenz und Nachvollziehbarkeit des Prüfungsablaufes gewährleistet. Daneben müssen ausführliche Beurteilungs- und Bewertungsrichtlinien eine einheitliche und objektive Bewertung der Prüfung sicherstellen. Um die Fahrzeugbeherrschung auch im „Schnellbereich“ verlässlich beurteilen zu können, sollte vorgeschrieben werden, daß zumindest 50 % der praktischen Prüfung auf Freilandstraßen vorgenommen werden.

Ausbildung der Prüfer

Da es immer wieder zu Diskussionen über willkürliche Fragestellungen von Prüfern kommt und selbst im gleichen Prüfungsbereich ganz unterschiedliche Durchfallquoten festzustellen sind, kommt der fundierten Ausbildung und praxisorientierten Einschulung der Prüfer verstärkte Bedeutung zu. Dabei dürfen auch die Gegenstände Psychologie und

Pädagogik nicht außer acht gelassen werden. Um sicherzustellen, daß die Änderungen der Verkehrsvorschriften auch von den Prüfern berücksichtigt werden, wären regelmäßige Fortbildungen vorzuschreiben. Wir dürfen unsere bereits vor Jahren gemachten Vorschläge zur schrittweisen Heranziehung hauptamtlicher Prüfer (vor allem in Ballungszentren) wiederholen und außerdem darauf hinweisen, daß auch die Privatisierung der gesamten Führerscheinprüfungsdurchführung (durch dazu ermächtigte Organisationen bzw Sachverständige) schon im Hinblick auf das Einsparungspotential für die Behörde zur Diskussion steht. Sowohl bei privaten als auch bei „amtlichen“ Prüfern muß eine effiziente Kontrolle ermöglichen, bei mehrfachen wesentlichen Verstößen gegen die Prüfungsrichtlinien die Prüfungsbefugnis zu widerrufen.

Zu § 13 (Ausstellung des Führerscheines)

Zu grundsätzlichen Fragestellungen im Zusammenhang mit der Einführung eines „Europaführerscheines im Scheckkartenformat“ verweisen wir auf unsere Ausführungen zu Pkt. 9. im allgemeinen Teil A) unserer Stellungnahme. In Deutschland wird jedenfalls behauptet, daß der Führerschein mit Mikrochip im Scheckkartenformat alle zehn Jahre erneuert werden müßte, was zu einem nicht unerheblichen Verwaltungsaufwand führen würde (s dazu Jagow, Deutsches Autorecht 1995, 364). Außerdem würde die Einführung eines Mikrochips flankierende gesetzliche Bestimmungen (insbesondere Datenschutz!) erforderlich machen.

Da die Vorschriften für den fakultativ vorgesehenen Scheckkartenführerschein im Rahmen der EU erst zu einem späteren Zeitpunkt erlassen werden sollen, sollte die Entscheidung, ob ein Scheckkartenführerschein in Österreich eingeführt werden soll oder nicht, im EU-Gleichklang einer neuerlichen Beschlußfassung durch den Nationalrat vorbehalten bleiben und nicht nur vom BMWVK auf Grund der Ermächtigungsbestimmung des **§ 13 Abs 4 FührerscheinG** getroffen werden.

Zu § 14 (Pflichten des Kraftfahrzeuglenkers)

Der ÖAMTC spricht sich eindeutig gegen die im **§ 14 Abs 3** vorgesehene Bestimmung aus, wonach die Abnahme des Führerscheines im Ausland in bestimmten Fällen nicht als Abhandenkommen des Führerscheines gelten soll. Einen Entziehungstatbestand nach österreichischem Recht läßt sich ja der ausländischen polizeilichen Abnahmebestätigung nur in den seltensten Fällen entnehmen (wie sollte beispielsweise die Abnahme eines Führerscheines wegen Alkoholisierung in Staaten mit 0,0 ‰-Grenze beurteilt werden?) Auch sprachliche Verständigungsschwierigkeiten des österreichischen Fahrzeuglenkers

im Ausland und oft nicht zur Verfügung stehende Verteidigungsmittel sprechen gegen die Einführung einer solchen Bestimmung. Es sollte daher bei der bisher durch den Verwaltungsgerichtshof (vgl dessen Erkenntnis vom 27.11.1985, ZVR 1987/10) ausgesprochenen Regelung bleiben.

Die im § 14 Abs 4 vorgesehene Anzeige der Änderung des Familiennamens und der Änderung des Ortes des Hauptwohnsitzes war bisher entbehrlich und sollte es auch weiterhin sein. Verwaltungsmehraufwand und schikanöse Verwaltungsstrafverfahren, die die zweifellose Folge dieser neu vorgesehenen Bestimmung wären, müssen unter allen Umständen verhindert werden.

Argumento e contrario aus § 20 Abs 4 und § 21 Abs 4 kann geschlossen werden, daß die Verletzung der Registrierungspflicht bei der Meldebehörde anlässlich der Verlegung des Hauptwohnsitzes nach Österreich nur bei Besitzern einer Lenkberechtigung für die Klassen C und D zum Verlust der Lenkberechtigung führt, nicht jedoch bei den Besitzern der anderen Fahrzeugklassen. Diese Auslegung sollte auch in den Erläuternden Bemerkungen zu § 14 Abs 6 zum Ausdruck gebracht werden.

Zu § 17 (Zentrales Führerscheinregister)

Eine neue Tintenburg a la „Flensburg“ kann und soll sich Österreich nicht leisten! Anstelle eines zentralen Führerscheinregisters sollte nach Möglichkeit - wie dies Bundesminister Mag. Klima anlässlich eines Gespräches bereits im September 1995 selbst vorschlug - eine Vernetzung der örtlichen Führerscheinregister erfolgen. Diese dezentralen Dateien müßten für den Bürger mit Vorteilen (zB rasche Ausstellung eines Duplikatsführerscheines) verbunden sein.

Zu § 19 (Vorgezogene Lenkerberechtigung für die Klasse B)

Dieser neu in den Entwurf aufgenommene Bestimmung steht der ÖAMTC von der Idee her positiv gegenüber. Auf unsere Stellungnahme im allgemeinen Teil Punkt 7. und zu § 6 Abs 1 Z 2 wird allerdings hingewiesen.

Zu § 20 Abs 3 und 21 Abs 2 (Lenkerberechtigung für die Klassen C und D)

Nach der zweiten EU-Führerscheinrichtlinie ist eine Befristung der Lenkerberechtigung nicht zwingend vorgesehen. Dieser Richtlinie sollte daher nur durch in bestimmten Abständen vorzunehmende ärztliche Untersuchungen Rechnung getragen werden. Sollten

die Lenkberechtigten nicht die erforderliche Gesundheit aufweisen, könnte die Lenkberechtigung ja entzogen bzw eingeschränkt bzw unter Bedingungen erteilt werden. Die ärztlichen Untersuchungen sollten den Erfordernissen der Praxis entsprechend in zehnjährigen Abständen und nach Vollendung des 60. Lebensjahres in fünfjährigen Abständen vorgesehen werden. Die Behörde sollte eine ausreichende Zeit vorher verpflichtet werden, den Besitzer der Lenkerberechtigung zur ärztlichen Untersuchung zu laden sowie auf die Folgen hinzuweisen, die eine Nichtbefolgung dieser Ladung nach sich zöge.

Zu § 23 (Ausländische Lenkerberechtigungen)

Gem Art 42 Z 6 des Wiener Übereinkommens anerkennen die Vertragsparteien lediglich Führerscheine jener Personen nicht, die in ihrem Hoheitsgebiet ihren „**ordentlichen Wohnsitz**“ begründen. Daß gem § 23 Abs 1 nunmehr irgendein Wohnsitz in Österreich die Verpflichtung zur Umschreibung der Lenkberechtigung auslösen soll, ist nicht verständlich und wird abgelehnt.

Die Verpflichtung zur Umschreibung der Lenkberechtigung aus nicht EWR-Staaten sollte wie bisher erst nach einem Jahr bestehen, der Antrag (zB für Studenten oder sonst in Ausbildung stehende Personen) soll den praktischen Bedürfnissen dieser Personen entsprechend auf zwei Jahre verlängert werden können.

Der in der Erläuterungen enthaltene Hinweis, wonach Personen anlässlich der Begründung ihres Hauptwohnsitzes in Österreich eine Information über die Rechtslage des Umschreibungserfordernisses erhalten sollen, ist durch nichts abgesichert. Eine entsprechende Vorschrift ist notwendig und sollte daher die **nachweislich schriftliche Information** über die Rechtslage vorsehen. In dieser Informationsschrift sollte auch auf die führerscheinrechtlichen und versicherungsrechtlichen Rechtsfolgen einer nicht fristgerechten „Umschreibung der Lenkerberechtigung“ hingewiesen werden sowie auf das allfällige Erfordernis der Ablegung einer praktischen Fahrprüfung gem § 11 Abs 4.

Die in § 23 Abs 3 Z 2 vorgesehene Frist von 24 Monaten sollte unseres Erachtens um sechs Monate verlängert werden (zwölf Monate + 18 Monate = 30 Monate).

Falls aufgrund der in § 23 Abs 3 Z 5 vorgesehenen praktischen Fahrprüfung nur die Umschreibung eines Teiles der vorhandenen Lenkberechtigung (für einzelne Kfz-Klassen) erfolgt, dürfte es nicht zur Abnahme des im Nicht-EWR-Ausland ausgestellten Führerscheines kommen. Vielmehr sollte in solchen Fällen dem Lenkberechtigten der ausländische Führerschein, der mit einem entsprechenden Umschreibungsvermerk versehen wurde, wieder ausgefolgt werden. Dieser Führerschein berechtigt ja seinen Besitzer

weiterhin Kraftfahrzeuge einer nicht umgeschriebenen Klasse im Ausland zu lenken. Sollte für eine solche Vorgangsweise ein Vorbehalt zum Genfer- bzw Wiener Abkommen erforderlich werden, müßte Österreich in gleicher Weise vorgehen wie die Bundesrepublik Deutschland hinsichtlich der Erlaubnis zur Eintragung in ausländische Führerscheindokumente. Auf jeden Fall dürfte dem Besitzer einer teilweise „nicht umgeschriebenen“ ausländischen Lenkberechtigung der Nachweis für die Fahrerlaubnis bezüglich nicht umgeschriebener Kfz-Klassen im Ausland nicht unmöglich gemacht werden. Auf die ähnliche Regelung des § 24 Abs 2 zweiter Satz in der Entwurfsfassung wird hingewiesen.

Zu § 24 (Entziehung und Erlöschen der Lenkberechtigung)

Der ÖAMTC stellt auch neuerlich die bedingte bzw teilbedingte Entziehung der Lenkberechtigung zur Diskussion, so sollte je nach Art der freiwillig absolvierten Maßnahmen (zB Verhaltens- und Einstellungstraining, Fahrtechniktraining) die Kürzung der Entziehungsdauer bzw die Aussetzung der verhängten Sanktionen für eine gewisse Probezeit möglich sein.

Wie bereits in anderen europäischen Staaten (Deutschland und Schweiz) sollte auch in Österreich den Betroffenen eine angemessene und im Gesetz näher festzulegende **Entschädigung** zugesprochen werden, wenn sich im Zuge eines Rechtsmittelverfahrens herausstellt, daß die Entziehung der Lenkberechtigung zu Unrecht erfolgte. Das derzeitige Instrumentarium der Amtshaftung ist durch die von der Judikatur entwickelten restriktiven Anwendungsvoraussetzungen kaum ein geeignetes Mittel, dem in seinen Rechten beschnittenen Bürger, der durch die behördliche Maßnahme unter Umständen seinen Beruf verloren hat, zu seinem Recht zu verhelfen. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die im Rahmen des „Kraftfahrzeuglenkergesetzes“ im Auftrag des BMöWV ohnedies gemachten Vorschläge.

Ein Ermittlungsverfahren sollte von der Behörde im Sinne der ständigen Judikatur nur bei Bestehen (konkret) **begründeter** Bedenken darüber, ob bei einer Person die Voraussetzungen für die Erteilung der Lenkberechtigung noch gegeben sind, eingeleitet werden.

Die Einschränkung der Lenkberechtigung durch Bedingungen, Befristungen oder zeitliche, örtliche oder sachliche Beschränkungen sollte nur „entsprechend den Erfordernissen der Verkehrssicherheit“ (vgl den Wortlaut des § 73 Abs 1 KFG) zulässig ein (§ 23 Abs 3). Da von dieser gesetzlichen Möglichkeit leider kein Gebrauch gemacht wird, sollte der Gesetzgeber verlangen, daß die Behörde zu Einschränkungen primär verpflicht-

tet wird und zu begründen hat, wenn sie glaubt, eine komplette Entziehung der Lenkberechtigung vornehmen zu müssen.

Es sollte darauf geachtet werden, daß die Eintragung der Entziehung bestimmter Klassen auch beim EU-Führerschein im Scheckkartenformat möglich bleibt.

§ 25 (Dauer der Entziehung)

Das in § 25 Abs 4 vorgeschlagene Absorptionsprinzip wird dann überflüssig, wenn - wie in unserer Stellungnahme zu § 27 mit der dort angeführten Begründung vorgeschlagen - im Falle der Entziehung der Lenkberechtigung keine zusätzlichen Punkte vergeben werden.

Einen Probeführerscheinbesitzer, der die Anordnung der begleitenden Maßnahmen nicht befolgt oder die Mitarbeit bei der Nachschulung unterläßt, sollte die Möglichkeit eingeräumt werden, seine Eignung durch eine verkehrspsychologische Untersuchung unter Beweis zu stellen. Im Falle einer positiv abgelegten verkehrspsychologischen Untersuchung sollte die in § 25 Abs 6 festgelegte Rechtsfolge der Entziehung der Lenkerberechtigung „bis zur Befolgung der Anordnung“ entfallen.

Zu § 26 (Sonderfälle der Entziehung)

Der ÖAMTC hat bereits in seinen Stellungnahmen zur 17. und 18. KFG-Novelle hingewiesen, daß die kasuistische Festsetzung von verschiedenen kurzen Entziehungsfristen mit der (in unseren Augen bereits als Fiktion anzusehenden) Konstruktion als „sichernde Administrationsmaßnahme“ unvereinbar ist. Wie wir im Ergänzungsteil C) Pkt. 2.1 unserer Stellungnahme bereits ausführten, wäre die einzige seriöse Lösung die Einführung eines „Fahrverbotes als Nebenstrafe“, die ein Jonglieren mit charakterlichen Eignungsfragen bei der Wiedererteilung nach einer Entziehung der Lenkberechtigung völlig überflüssig machen würde.

Da die Begehung einer der in § 7 Abs 3 Z 2 bis 6 angeführten Übertretungen im Zusammenhang mit der (erstmaligen) Begehung eines Alkoholdeliktes in der Regel ohnehin ein Verhalten darstellt, daß an sich geeignet ist, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen (Entziehungstatbestand des § 7 Abs 3 Z 2 erster Fall), erscheint die Verbindung zwischen der erstmaligen Begehung eines Alkoholdeliktes und der Begehung einer der in § 7 Abs 3 Z 2 bis 6 angeführten Übertretungen im § 26 Abs 1 als Voraussetzung für die Festsetzung einer mehr als vierwöchigen Dauer der Entziehung der Lenkberechtigung

überflüssig. Falls die Verbindung der Begehung dieser Delikte jedoch ausnahmsweise besonders gefährliche Verhältnisse nicht herbeiführt bzw keine besondere Rücksichtslosigkeit darstellt, erscheint die lange Entziehungsdauer auch sachlich nicht gerechtfertigt und daher unangemessen.

Die Begehung einer zweiten Geschwindigkeitsübertretung im Sinne des § 7 Abs 3 Z 3 sollte nicht höher bewertet werden, als die Begehung eines Alkoholdeliktens im Sinne des § 26 Abs 1. Wir schlagen im **§ 26 Abs 2** die Festlegung einer Entziehungsdauer von **vier Wochen** vor.

In **§ 26 Abs 2** wäre auch festzulegen, daß von der „zweiten“ Begehung einer Geschwindigkeitsübertretung im Sinne des § 7 Abs 2 Z 3 nur dann gesprochen werden kann, wenn diese innerhalb von zwölf Monaten ab der ersten gleichartigen Übertretung begangen wurde. Dasselbe sollte hinsichtlich der Begehung einer weiteren (dritten) Geschwindigkeitsübertretung gelten. Auf die diesbezüglich ähnliche Regelung im Abs 3 wird hingewiesen.

In **§ 26 Abs 4** wäre auf den Abschluß des Strafverfahrens in zweiter Instanz abzustellen. Zumindest sollte, falls der Besitzer der Lenkberechtigung im AVG-Verfahren glaubhaft macht, daß der Strafbescheid erster Instanz rechtswidrig zustandegekommen ist, eine Entziehung der Lenkberechtigung für die kurze Entziehungsdauer erst nach Rechtskraft des Strafbescheides zulässig sein. Zu beachten ist dabei insbesondere, daß auf Grund von Einsprüchen gegen Strafverfügungen im Verwaltungsstrafverfahren nur selten ein ordnungsgemäßes Ermittlungsverfahren erfolgt und es dem UVS nach den Bestimmungen des VStG verwehrt ist, der Strafbehörde erster Instanz eine entsprechende Ergänzung des Ermittlungsverfahrens aufzutragen.

Zu § 27 (Mehrfachtäter-Punktesystem)

Zu grundsätzlichen Fragen siehe unsere eingehenden Ausführungen zu Punkt 8 im allgemeinen Teil unserer Stellungnahme.

Zu § 27 Abs 1

Aus rechtsstaatlichen Erwägungen sollten wie in Deutschland auch in Österreich die Punkte nicht vom Führerscheinzentralregister, sondern von der Verwaltungsstrafbehörde vergeben werden. Für den Beschuldigten im Verwaltungsstrafverfahren sollte - ebenso wie für den Beschuldigten im gerichtlichen Strafverfahren - von vornherein ersichtlich

sein, mit welchen Sanktionen er im Falle einer rechtskräftigen Bestrafung zu rechnen hat. Die Vorhersehbarkeit dieser Sanktionen für den - meist nicht rechtsfreundlich vertretenen - Beschuldigten im Verwaltungsstrafverfahren sollte von diesem bei seiner Entscheidung gegen einen Strafbescheid ein Rechtsmittel einzubringen oder diese Einbringung zu unterlassen, mitentscheidend sein. In der Praxis wird die Einbringung eines Rechtsmittels - in Verkennung der mit einer rechtskräftigen Bestrafung verbundenen Rechtsfolgen für die Lenkberechtigung - ja vom Beschuldigten oft deshalb unterlassen, da es sich für viele Beschuldigte nicht lohnt, sich wegen einer verhältnismäßig geringen Geldstrafe auf ein länger dauerndes Verwaltungsstrafverfahren einzulassen. Dieses Motiv für die Unterlassung eines Rechtsmittels fällt dann weg, wenn es für den schuldig gesprochenen Beschuldigten neben der Zahlung einer Geldstrafe noch um die drohende Entziehung der oft existenzwichtigen Lenkberechtigung geht. Die bloße Verständigung des Lenkberechtigten über die Punktevergabe ist daher vom rechtsstaatlichen Gesichtspunkt aus gesehen äußerst bedenklich.

Auch ist zu bedenken, daß die Feststellung, ob beispielsweise bestimmte Personen mit erhöhter Lenkerverantwortung, die in § 28 Abs 2 Z 1 oder die in § 28 Abs 3 Z 2 bestimmte Promillegrenze überschritten haben, nur in einem rechtsförmlichen Verfahren, in dem dem Betroffenen auch die entsprechenden Rechtsmittelmöglichkeiten einzuräumen sind, festgestellt werden kann. Ob der Verurteilte die Tat als Lenker mit erhöhter Lenkerverantwortung begangen hat, läßt sich auch dem Spruch einer Strafverfügung bzw dem Spruch eines Straferkenntnisses nicht immer deutlich entnehmen.

Aus den genannten Gründen ist es daher unbedingt erforderlich, dem Lenkberechtigten gegen die Punktevergabe entsprechende Rechtsmittel einzuräumen. Außerdem sollte auch ein Berichtigungsverfahren vorgesehen werden.

Zu § 27 Abs 2

Eine verkehrspsychologische Untersuchung und die erfolgreiche Teilnahme an einer Nachschulung sollte wie in § 31 Abs 2 nicht in jedem Falle obligatorisch sein; vielmehr sollte ihre Notwendigkeit wegen mangelnder Bereitschaft zur Verkehrsanpassung im Einzelfall festgestellt werden.

Den Untersuchungsstellen sollte keine Behördenfunktion zukommen, indem sie über Eignung und Schulbarkeit mit für die Behörde bindender Wirkung entscheiden; die Entscheidung darüber sollte vielmehr aufgrund des verkehrspsychologischen Untersuchungsergebnisses der Kraftfahrbehörde zukommen.

Die Bestimmung des § 27 Abs 2 vierter Satz, mit der festgelegt werden soll, daß Berufungen keine aufschiebende Wirkung haben sollen, sollte im Hinblick auf das Erkenntnis des VfGH vom 1.12.1995, G 1306/95, wonach eine solche Maßnahme mangels Gefahr im Verzug nicht erforderlich ist, gestrichen werden. Es ist davon auszugehen, daß der Betroffene im Hinblick auf das anhängige Verfahren das nötige Maß an Verkehrsdisziplin an den Tag legen wird, um nicht noch weitere Punkte zu erhalten.

Die Bestimmung des § 27 Abs 2 wäre dahingehend zu präzisieren, daß die Frist, innerhalb der der Lenkberechtigte sich einem Einstellungs- und Verhaltenstraining mit einer diagnostischen Fahrprobe zu unterziehen hat, drei Monate ab **Mitteilung** des Ergebnisses der verkehrspsychologischen Untersuchung beträgt (nicht drei Monate ab Durchführung der verkehrspsychologischen Untersuchung).

Sowohl die bei der Erreichung von acht Punkten (Abs 2) als auch die bei der Erreichung von zwölf Punkten (Abs 3) von der Behörde anzuordnenden Maßnahmen müßten streng **anlaßbezogen** sein. Die Befunderstellung, zB im Rahmen der angeordneten verkehrspsychologischen Untersuchung, müßte - wie in Deutschland - ausdrücklich auf jenen Teilbereich der Eignung beschränkt werden, der aufgrund der Vorgeschichte in Frage steht (zB bei mangelnder Bereitschaft zu Verkehrsanpassung keine Befundung der Konzentrations-, Reaktions- und Beobachtungsfähigkeit bzw keine Fahrprobe, falls keine konkreten Bedenken gegen die fachliche Eignung zum Lenken eines Kfz bestehen). Das Gesetz sollte daher der Behörde die Einholung von - auch der Partei nicht zur Verfügung stehenden - „Erkundungsbeweisen“ untersagen. Entgegen der herrschenden Praxis müßte es auch dem KfV untersagt werden, bereits im Einbringen von Rechtsmitteln gegen Verwaltungsstrafbescheide eine „mangelnde Bereitschaft zur Verkehrsanpassung“ zu erblicken (ein konkreter Beschwerdefall, in dem auch Amtshaftungsansprüche gegen den Bund durchgesetzt wurden, liegt der Rechtsabteilung des ÖAMTC vor).

Falls kein konkreter Anhaltspunkt für eine mangelnde **fachliche** Eignung zum Lenken eines Kfz besteht, sollte daher die Anordnung einer Fahrprobe jedenfalls unterbleiben.

Zu § 27 Abs 3

Wie in Deutschland sollte bei Erreichen von zwölf Punkten die Lenkberechtigung **nicht automatisch** entzogen werden. Der auffällige Kraftfahrer müßte vielmehr nur einer streng anlaßbezogenen verkehrspsychologischen Untersuchung, erforderlichenfalls einem Einstellungs- und Verhaltenstraining bzw einer ärztlichen Untersuchung unterzogen werden. Zu einer Entziehung der Lenkberechtigung sollte es nur dann kommen, wenn diese

Untersuchungen auf Grund der **Einzelfallbewertung** ergeben, daß der Inhaber der Lenkberechtigung die in Betracht kommende Eignungsvoraussetzung zum Lenken eines Kfz nicht aufweist. Diese Vorgangsweise erscheint insbesondere dann unerlässlich, wenn die Vergabe von Punkten nicht nur an gefährliche Verkehrsübertretungen, sondern bereits an die behördliche Feststellung von Formalverstößen gegen die Bestimmungen der StVO und des KFG geknüpft wird.

Wenn man jedoch unbedingt an einer Entziehung der Lenkberechtigung bei Erreichen von zwölf Punkten festhalten will, sollte die Dauer, für die die Lenkberechtigung entzogen wird, auch nicht länger sein als bei Vorliegen eines Tatbestandes, der die mangelnde Verkehrszuverlässigkeit des Lenkers begründet. Eine Dauer für die Entziehung der Lenkberechtigung von zehn Monaten nach Erreichen der Anzahl von zwölf Punkten erscheint daher unangemessen lange.

Jene Verwaltungsübertretungen, die im konkreten Fall zu einer **Entziehung** der Lenkberechtigung geführt haben, dürften nicht zusätzlich zu einer Punktevergabe führen. Da die Entziehung der Lenkberechtigung den Zweck hat, eine Verhaltens- bzw Einstellungsänderung herbeizuführen und der Gesetzgeber davon ausgeht, daß nach Ablauf der Entziehungsfrist ein diesbezüglicher Erfolg eingetreten ist, wäre es systemwidrig, einen „geläuterten“ Kraftfahrer weiterhin mit Negativpunkten zu belasten.

Die Festlegung der Dauer der Entziehung der Lenkberechtigung müßte vielmehr aufgrund einer einheitlichen Wertung des Entziehungstatbestandes und der bereits gesammelten Punkte iS des § 7 Abs 5 erfolgen. Die Dauer der Entziehung der Lenkberechtigung sollte auch von den zu erwartenden Erfolgsaussichten einer Verhaltens- und Einstellungsänderung abhängig sein. Nach einer rechtskräftigen Entziehung der Lenkberechtigung und der Festlegung einer angemessenen Entziehungsdauer sollten wie in der BRD alle Punkte gelöscht werden.

Durch die vorgeschlagenen Maßnahmen könnte eine **Doppelsanktionierung** für die Begehung derselben Übertretung **vermieden** werden.

Zu § 27 Abs 4

Die vorgesehene Bestimmung des § 27 Abs 5, wonach die Löschung der Punkte selbst **nach einer Entziehung** der Lenkberechtigung dann unterbleiben soll, wenn der Betroffene behördliche Anordnungen, sich einer verkehrspsychologischen Untersuchung oder einem Einstellungs- und Verhaltenstrainings sowie einer Trainingsfahrt zu unterziehen,

nicht nachkommt, erscheint überzogen. Es würde hinreichen, wenn die anlaßbezogene behördliche Anordnung vom Betroffenen vor Wiedererteilung der Lenkberechtigung befolgt werden müßte (vgl § 31 Abs 2).

Zu § 28 (Punktevergabe)

Eine rechtskräftige Bestrafung wegen Begehung einer Übertretung gegen Bestimmungen der StVO (zB Nichtbeachten des Zeichens „Halt“) sollte nur dann zu einer Punktevergabe führen, wenn die **konkrete Gefährdung oder Behinderung** von anderen Straßenverkehrsteilnehmern entweder Tatbestandsmerkmal der Übertretung ist oder, wenn die Gefährdung oder Behinderung anderer Straßenverkehrsteilnehmer im Verwaltungsstrafverfahren zusätzlich zur Begehung einer Übertretung von Bestimmungen der StVO festgestellt wird. Eine Begehung mehrfacher Formalverstöße gegen Bestimmungen der StVO ohne Gefährdungs- und Behinderungselement sollte hingegen nicht zu einer Entziehung der Lenkberechtigung, daher auch nicht zur Ansammlung von Punkten führen.

Im allgemeinen sollen Verwaltungsübertretungen mit geringerem Unrechtsgehalt, die üblicherweise mit **Organstrafverfügungen oder Anonymverfügungen** geahndet werden, aus Gründen der gleichmäßigen und ausgewogenen Anwendung von Sanktionen nicht zu einer Punktevergabe führen dürfen.

Zu den einzelnen Tatbeständen des Punktekataloges:

In den **§ 28 Abs 2 Z 5** sollten nur jene Geschwindigkeitsüberschreitungen aufgenommen werden, deren Begehung derzeit nicht mit einer Anonymverfügung geahndet wird. Bei Ahndung durch Anonymverfügung bleibt der Täter ja anonym, sodaß die gerechte Ausgewogenheit des Systems eine Ausnahme der durch die Anonymverfügungskataloge der Länder erfaßten Tempoüberschreitungen gebietet. Tempoüberschreitungen innerhalb des Ortsgebietes sollten daher allenfalls nur dann zu einer Punktevergabe führen, wenn die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mindestens 31 km/h beträgt, das selbe gilt hinsichtlich von Tempoüberschreitungen von mindestens 41 km/h außerorts. Die Bestimmung in der Entwurfsfassung dringt derzeit sogar in einen Bereich ein, innerhalb dem Organstrafen verhängt werden (vgl § 100 Abs 5 StVO); die individuelle Behandlung solcher geringfügigen Geschwindigkeitsüberschreitungen (bis zu 30 km/h) würde auch mit einer erheblichen Mehrbelastung der Verwaltungsstrafbehörden der Länder verbunden sein. Auch kommt eine Tempoüberschreitung auf der Autobahn von 30 bzw 40 km/h hinsichtlich ihrer Gefährlichkeit generell nicht der Mißachtung eines Überholverbotes gleich; für die Begehung der beiden Deliktsarten dürfte daher nicht dieselbe

Punkteanzahl vergeben werden. Für die genannte Tempoüberschreitung ohne konkrete Gefährdung anderer Straßenbenützer auf Autobahnen sollte daher beispielsweise nur ein Punkt vergeben werden.

In § 28 Abs 2 Z 6 sollte die Übertretungsnorm des § 1 Abs 3 zitiert werden, deren rechtskräftig festgestellte Begehung mit einer Punktevergabe verbunden ist.

Auch die Übertretung des § 9 Abs 2 StVO sollte nur dann mit einer Punktevergabe verbunden sein, wenn durch sie Fußgänger oder Radfahrer entweder behindert oder gefährdet werden.

Wie bereits zu § 9 Abs 5 Z 1 lit a des Entwurfs vorgeschlagen wurde, stellt nur eine Übertretung des § 4 Abs 1 lit a und Abs 2 StVO nicht aber auch eine Übertretung des § 4 Abs 1 lit b und c StVO eine Verwaltungsübertretung dar, die man verkürzt als „Fahrerflucht“ umschreiben kann (siehe § 4 Abs 5 Z 1 lit a des Entwurfs).

Die zwingende Vergabe von Punkten im Falle der Z 10 (Vorrangverletzung gem § 19 Abs 7 StVO) ist abzulehnen, da dieser Bestimmung Verhaltensweisen von sehr unterschiedlichem Gewicht zugrunde liegen können. Beispielsweise ist die Vorrangverletzung, nach der ein Lenker nur leicht abbremsen mußte, leichter, als wenn der Lenker gefährdet wird.

Auch beim Vorbeifahren an Schülertransporten entgegen § 17 Abs 2 a StVO oder entgegen § 17 Abs 3 StVO beim Vorbeifahren an vor Schutzwegen und Radfahrerüberfahrten haltenden Fahrzeugen sollte die Punktevergabe an eine Gefährdung oder Behinderung von Fußgängern oder Radfahrern gebunden werden.

Im Falle der Einstellung des gerichtlichen Strafverfahrens dürfen Punkte nur dann vergeben werden, wenn anschließend ein rechtskräftiger Schuldspruch wegen Begehung einer Verwaltungsübertretung durch die Verwaltungsstrafbehörde erfolgt. Ein solcher Schuldspruch darf nach der höchstgerichtlichen Rechtsprechung (vgl VwGH 23.3.1984, 81/02/0387 ua) jedoch infolge der gesetzlichen Bestimmung des § 99 Abs 6 lit c StVO nur dann erfolgen, wenn das gerichtliche Strafverfahren gem § 90 Abs 1 StPO eingestellt wurde. Wurde das gerichtliche Strafverfahren dagegen gem § 90 Abs 2 StPO (wegen Vorliegens der Voraussetzungen für die mangelnde Strafwürdigkeit der Tat gem § 42 StGB) eingestellt, darf kein Schuldspruch wegen der Begehung einer Verwaltungsübertretung nach der StVO erfolgen; in diesem Falle ist daher auch eine Punktevergabe nicht möglich. Und so sollte es auch bleiben: **nicht qualifizierte Übertretungen der StVO**

sollten grundsätzlich - mit Ausnahme von Übertretungen der Alkoholvorschriften und der Bestimmung des § 4 Abs 1 lit a StVO und Abs 2 **nicht zur Punktevergabe** führen.

Eine der wenigen Bestimmungen betreffend die Regelung des Mehrfachtäter-Punktesystems, die unseren Intentionen - Berücksichtigung der Gefährlichkeit der Tat bei der Punktevergabe - ansatzweise Rechnung getragen haben, nämlich die Punktevergabe nach strafgerichtlichen Verurteilungen gem § 27 Abs 4 des Vorentwurfs, ist nunmehr weggefallen. Diese Vorgangsweise ist für das verfehlte System dieses Entwurfs kennzeichnend!

Zu § 29 (Löschung von Punkten)

Da gem § 27 Abs 1 des Entwurfs nunmehr die Eintragung ab dem Tag der Deliktsetzung gilt, sollte auch die Punkt Löschung von diesem Tag an berechnet werden.

Was unter einer „**erfolgreichen Teilnahme**“ an einem Einstellungs- und Verhaltenstraining sowie an einer Trainingsfahrt zu verstehen ist, müßte unbedingt in der gem § 27 Abs 8 vorgesehenen Durchführungsverordnung zum Führerscheingesetz näher bestimmt werden. Die bloß analoge Heranziehung von Vorschriften des KFG und der KDV erscheint hingegen keinesfalls ausreichend. Außerdem verweisen wir auf die vor rund zwei Jahren erfolgten (mehrfachen) Zusagen von BM Klima, daß auch die Teilnahme an Fahrtechnik- und Sicherheitstrainings von ÖAMTC und ARBÖ zu Punktereduzierung führen sollen.

Führerscheinbesitzer, die einen Punktestand von mindestens vier Punkten aufweisen und Führerscheinbesitzer, die einen Punktestand von mindestens sieben Punkten aufweisen, sollten von der Behörde anlässlich der Bekanntgabe der gesammelten Punkte auf die in **Abs 3 und 4** vorgesehenen Möglichkeiten durch die Teilnahme an einem Einstellungs- und Verhaltenstraining bzw an einer Trainingsfahrt eine bestimmte Anzahl von Punkten zur Löschung bringen zu können (zB auf einem Formblatt) ausdrücklich **hingewiesen** werden.

Der Zeitraum, innerhalb dem eine freiwillige Teilnahme an einem Einschulungs- und Verhaltenstraining bzw einer Trainingsfahrt erfolgen könnte, sollte nicht vier, sondern zwei Jahre betragen (**§ 28 Abs 5**). Derselbe Wunsch wurde bereits vom KfV geäußert, da aus pädagogischer Sicht die freiwillige Teilnahme an verkehrspsychologischen Kursen als erstrebenswert zu betrachten ist.

Zu § 30 (Erlöschen der Lenkberechtigung durch Verzicht)

Bei einem Verzicht auf die Lenkberechtigung erhebt sich die Frage, ob sich dieser auf alle Fahrzeugklassen erstrecken soll, oder auch hinsichtlich einer **bestimmten Fahrzeugklasse** zulässig ist. Da es sich beim Verzicht um eine einseitige Willenserklärung handelt, die keiner Annahme bedarf, räumen wir der zuletzt genannten Variante den Vorrang ein. Im Gesetzestext soll eine diesbezügliche Klarstellung erfolgen. Eine neue Lenkberechtigung sollte bereits nach zwei Jahren beantragt werden dürfen.

Im Falle des Verzichts auf die Lenkerberechtigung für nur eine bestimmte Fahrzeugklasse wird jedoch bei Bestehen der Lenkerberechtigung für mehrere Fahrzeugklassen weder die Punktevergabe nach dem Mehrfachtäterpunktesystem obsolet, noch ein hinsichtlich aller Fahrzeugklassen eingeleitetes Verfahren zur Entziehung der Lenkerberechtigung.

Zu § 31 (Ablauf der Entziehungsdauer)

Die Anordnung eines verkehrspsychologischen Gutachtens bei einer festgesetzten Entziehungsdauer von maximal 18 Monaten erscheint zumindest nach der Begehung von nur einer Übertretung überzogen, da diese Maßnahme ohnedies im Rahmen des Mehrfachtäter-Punktesystems vorgesehen ist und die zusätzliche Annahme einer mangelnden Bereitschaft zur Verkehrsanpassung nicht als gerechtfertigt erscheinen läßt. Wie die Praxis zeigt, ist weiters dagegen vorzubeugen, daß in der Tatsache der Einbringung eines Rechtsmittels gegen einen Strafbescheid im Verfahren zur Entziehung der Lenkberechtigung eine mangelnde Bereitschaft zur Verkehrsanpassung erblickt wird. Die Monopolstellung des KfV als verkehrspsychologische Untersuchungsstelle läßt außerdem die Objektivität der dort abgegebenen Gutachten manchmal als äußerst fragwürdig erscheinen. Es sollte daher auch der leiseste Verdacht ausgeräumt werden, daß vom KfV wiederholt für notwendig befundene verkehrspsychologische Untersuchungen in erster Linie zu einer besseren Auslastung und finanziellen Unterstützung dieser Gutachterstelle führen sollen. Ein verkehrspsychologisches Gutachten sollte von der Behörde also nur dann verlangt werden dürfen, wenn die Entziehungsgründe eine mangelnde Bereitschaft zur Verkehrsanpassung als erwiesen erscheinen lassen; eine bloß mögliche Schlußfolgerung hierauf sollte nicht ausreichen.

Im Hinblick auf die gem § 31 Abs 2 Z 2 mögliche Heranziehung von praktischen Ärzten zur Erstellung des Gutachtens über die geistige oder körperliche Eignung sollten an die Stelle des Ausdrucks „amtsärztliches Gutachten“ die Worte „ärztliches Gutachten“ treten.

Zu § 32 (Besondere Verfahrensvorschriften)

Wir schlagen die Einführung der aufschiebenden Wirkung von Rechtsmitteln gegen die Entziehungsbescheide vor; dadurch soll gezeigt werden, daß dem Staat die Rechte der Bürger nicht gleichgültig sind. Die seit Jahrzehnten verwendete Standardfloskel „keine aufschiebende Wirkung wegen Gefahr im Verzug“ ist fast immer inhaltslos und hält praktisch keiner Überprüfung stand; sie wäre daher vom Gesetzgeber zu untersagen. Für **konkrete Gefahrensituationen** reichen die Zwangsmaßnahmen des § 5 b bzw 58 Abs 1 StVO sowie des vorgeschlagenen § 40 des FührerscheinG vollkommen aus.

Zu § 33 (Entziehung ausländischer Lenkberechtigungen)

In § 33 Abs 1 wären anstelle des § 24 Abs 1, der lediglich Bestimmungen zur Verfahrenseinleitung bei Bedenken gegen die Voraussetzungen für die Erteilung einer Lenkberechtigung enthält, die Bestimmungen des § 3 Abs 1 Z 2 bis 4 zu zitieren, die die Voraussetzungen für die Erteilungen der Lenkberechtigung festlegen, bei deren Entfall die Lenkerberechtigung zu entziehen ist.

Nach den bestehenden internationalen Vereinbarungen (zB mit der BRD, BGBl 1990/526, Art 14) besteht lediglich eine Verpflichtung (Berechtigung) eines Vertragsstaates von einem **anderen** Vertragsstaat **ausgestellte** Führerscheine über dessen Ersuchen einzuziehen, um die Vollstreckung einer Entscheidung des anderen Vertragsstaates über die Entziehung der Lenkberechtigung zu erwirken. Eine Verpflichtung (Berechtigung) eines Vertragsstaates von einem anderen Vertragsstaat ausgestellte Führerscheine anlässlich einer Entscheidung über die Entziehung der Lenkberechtigung durch den **ersten** Vertragsstaat zur Übermittlung an den anderen Vertragsstaat einzuziehen, ist diesen internationalen Vereinbarungen jedoch derzeit unbekannt. Gegen die Gesetzwerdung des § 32 Abs 2 bestehen deshalb Bedenken.

Da gem § 1 Abs 4 eine von einer zuständigen Behörde eines EWR-Staates ausgestellte Lenkberechtigung einer entsprechenden österreichischen Lenkberechtigung gleichgestellt ist und eine solche Lenkberechtigung von österreichischen Behörden nicht entzogen, sondern nur mit Wirkung für Österreich aberkannt werden kann, bleibt die EWR-Lenkberechtigung für alle andere Länder als Österreich bestehen. Daran ändert auch die Ausstellung eines österreichischen Führerscheines zur Dokumentation der Lenkberechtigung in Österreich nichts. Die Lenkberechtigung sollte daher bei Vorliegen der Entziehungsvoraussetzungen vom anderen EWR-Staat entzogen und von Österreich wiedererteilt wer-

den, um eine offenbar angestrebte Umwandlung in eine österreichische Lenkberechtigung zu bewirken.

Zu § 34 (Mopedausweis)

Unsere grundsätzliche Kritik an den derzeitigen Bestimmungen haben wir im Teil A unter Punkt 10. zusammengefaßt.

Zumindest in den Erläuternden Bemerkungen sollte klargestellt werden, ob **Duplikate** von Mopedausweisen nunmehr auf Grund der Vorschrift des **§ 34 Abs 2** von der ermächtigten Einrichtung auszustellen sind oder weiterhin von der Behörde ausgestellt werden.

Gegen die Streichung der Vorschrift, daß ermächtigte Vereine bei der Behörde vor Ausstellung des Mopedausweises Anfragen über das Vorliegen von Entziehungstatbeständen zu stellen haben, aus datenschutzrechtlichen Gründen besteht kein Einwand.

Zu § 35 (Internationaler Führerschein)

Entgegen den Erläuterungen zu **§ 35 Abs 2** enthält weder **Art 24** des Genfer Abkommens noch **Art 41** des Wiener Übereinkommens eine Verpflichtung, gleichzeitig mit dem internationalen Führerschein den nationalen Führerschein mitzuführen. Eine solche Verpflichtung sollte daher entfallen, wenn der internationale Führerschein den bezeichneten Anlagen des Genfer Abkommens bzw des Wiener Übereinkommens entspricht.

Der gem **§ 36 Abs 5** nach Verlust oder Diebstahl ersatzweise ausgestellte internationale Führerschein sollte nicht eine Geltungsdauer von vier Wochen, sondern eine solche von mindestens acht Wochen haben. Dadurch sollten Reisenden unnötige Schwierigkeiten erspart werden.

Zu § 38 (Organe und Behörden)

Nach den jüngst ergangenen Urteilen des Europäischen Gerichtshofes für Menschenrechte vom 23.10.1995, AZI A 328-A ua mangelt es dem VfGH und dem VwGH an der Tribunalqualität des **Art 6 EMRK**, da diesen Gerichtshöfen keine Kognitionsbefugnis in allen Tatfragen zusteht und sich der österreichische Vorbehalt zur **EMRK** nur auf die Bestimmungen des **Art 5** und nicht auch auf jene des **Art 6 EMRK** bezieht.

Da es sich bei der Erteilung und der Entziehung der Lenkberechtigung uE zweifellos um die Absprache über civil rights iS des Art 6 EMRK handelt, fordert der ÖAMTC die Einführung eines **direkten Berufungsrechtes** gegen Bescheide, mit denen durch die Bezirksverwaltungsbehörden und die Bundespolizeidirektionen eine Lenkberechtigung erteilt oder entzogen wird, **an den zuständigen UVS** mit voller Kognitionsbefugnis. Insbesondere ist darauf hinzuweisen, daß hinsichtlich der Festsetzung der Dauer, für die eine Lenkberechtigung entzogen wurde, Ermessen auszuüben ist. In diesem Ermessensbereich (Art 130 Abs 2 B-VG) unterliegt die Führerscheinbehörde keiner Kontrolle durch ein unabhängiges und unparteiisches Gericht iS des Art 6 Abs 1 EMRK.

Ein **direktes** Berufungsrecht gegen Bescheide der Führerscheinbehörden erster Instanz an den UVS ist uE deshalb erforderlich, da bei einem Berufungsrecht nur gegen Bescheide des Landeshauptmannes zweiter Instanz eine unabhängige und unparteiische Prüfung der Entscheidungen infolge der durchschnittlichen Dauer im Entziehungsverfahren sowie der durchschnittlichen Dauer, für die die Lenkberechtigung entzogen wird, in der Regel zu spät kommt, sodaß eine Entscheidung nicht innerhalb einer „angemessenen Frist“ iS des § 6 Abs 1 EMRK erfolgen würde.

Zu § 39 (sonstige Zuständigkeiten)

Fahrzeuglenkern sollte sowohl bei Nachschulungen als auch bei verkehrspsychologischen Untersuchungen die Möglichkeit geboten werden, bei anderen geeigneten Institutionen als dem in Österreich dafür monopolisierten Kuratorium für Verkehrssicherheit die entsprechenden Kurse zu besuchen bzw Untersuchungen durchführen zu lassen. Der österreichische Gesetzgeber wäre schon im Hinblick auf die EU-Grundsätze und die Dienstleistungsfreiheit aufgerufen, die Zugangsvoraussetzungen so zu modifizieren, daß geeignete österreichische Einrichtungen unter Wahrung eines qualitativ hohen Standards eine Chance haben, sich zu etablieren. Über Wunsch der Probanden sollen auch geeignete ausländische Institute oder Untersuchungsstätten aus dem EU-Bereich (zB in Deutschland oder der Schweiz) herangezogen werden.

In **§ 39 Abs 2 Z 3** sollte der Gesetzgeber auch grundsätzlich festlegen, welcher **Art** die durch Verordnung festgelegten „besonderen Anforderungen“ seien sollen.

Wie bisher, sollte die Ermächtigung nur dann widerrufen werden können, wenn die ermächtigte Stelle **schwerwiegende** Verstöße gegen die ihr auferlegten Vorschriften beging oder die nicht vorschriftsmäßige Erfüllung ihrer Aufgaben **wiederholt** zu vertreten hat.

Zu § 40 (Strafausmaß)

Beachten Sie auch unsere grundsätzlichen Ausführungen zu Strafalternativen in unseren Ergänzungsvorschlägen (Teil C) Punkt 2.2).

In den **Abs 2** sollte unbedingt auch die Bestimmung des § 12 Abs 1 zweiter Satz VStG aufgenommen werden, wonach eine Freiheitsstrafe von mehr als zwei Wochen nur dann verhängt werden darf, wenn dies wegen besonderer Erschwerungsgründe geboten ist.

Die nunmehr neu in den **Abs 3 und 4** vorgesehenen **Mindeststrafen** sind zu hoch und ermöglichen es der Behörde nicht, auf Übertretungen gegen die Vorschriften des Führerscheingesetzes unter Berücksichtigung der Gefährlichkeit der begangenen Tat, des Verschuldensausmaßes und der vorliegenden Milderungsgründe (zB dann, wenn der Führerschein durch ein Sicherheitswacheorgan zu unrecht vorläufig abgenommen wurde) bzw unter Berücksichtigung der Familien-, Einkommens- und Vermögensverhältnisse angemessen zu reagieren. Die durchgehende und pauschale Festsetzung von Strafuntergrenzen für jedwede Art von Verwaltungsübertretungen ist weder aus spezial- noch aus generalpräventiven Gründen erforderlich.

Der ÖAMTC spricht sich daher gegen die Festlegung von Mindeststrafen über S 500,- (Abs 1) im Führerscheingesetz aus.

Bei Unterbleiben der im **Abs 3 Z 1 und 2** vorgesehenen Mindeststrafen könnte auch die Anhebung des vorläufigen Sicherheitserlages bis zu einem Betrag von S 20.000,-- unterbleiben. Unbedingt erforderlich ist jedoch die Hereinnahme der Bestimmung des § 134 Abs 2 KFG in das Führerscheingesetz. Diese Bestimmung dient seit langem zur wirksamen Hintanhaltung von Fahrerfluchtfällen sowie zur Verwirklichung des Absorptionsprinzips; eine durch das Gericht strafbare Handlung soll nicht auch zu einer Bestrafung durch die Verwaltungsbehörde führen (Subsidiaritätsklausel). Die Erläuterungen enthalten auch keinerlei Begründung für die Herausnahme des § 134 Abs 2 KFG aus dem Führerscheingesetz.

Bei der im **§ 40 Abs 8** vorgesehenen Zweckbindung der eingehobenen Straf gelder stellt sich die Frage, ob den Sozialhilfeverbänden in Hinkunft ausreichende Mittel zur Verfügung stehen werden.

Zu § 42 (vorläufige Abnahme des Führerscheines)

Um die Rechtmäßigkeit der Begehung von Geschwindigkeitsübertretungen sicherzustellen (um zB die Überprüfung des Vorliegens einer gültigen Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung auf Baustellen zu ermöglichen) wurde in § 73 Abs 3 idF der 18. KFG-Novelle bestimmt, daß eine Entziehung der Lenkberechtigung auf Grund des § 66 Abs 2 lit i KFG erst ausgesprochen werden darf, wenn das Strafverfahren wegen der Geschwindigkeitsüberschreitung in erster Instanz durch Straferkenntnis abgeschlossen ist (vgl dazu den Bericht des Verkehrsausschusses 93 BlgNR 19. GP). Da - wie bisher - auch mit der vorläufigen Abnahme des Führerscheines ein gesetzliches Lenkverbot verknüpft sein soll (§ 42 Abs 5 des Entwurfes), das in seinen Auswirkungen der Entziehung der Lenkberechtigung gleichkommt, sollte in konsequenter Anwendung des vom Nationalrat geforderten Grundsatzes der Sicherstellung der Rechtmäßigkeit der Feststellung einer qualifizierten Geschwindigkeitsüberschreitung auch von einer vorläufigen Abnahme des Führerscheines auf Grund des bloßen Vorliegens eines Verdachtes der Begehung einer Geschwindigkeitsüberschreitung Abstand genommen werden. Auf unsere Ausführungen über Entschädigungen wegen ungerechtfertigter Entziehung oder vorläufiger Abnahme (Teil C), Punkt 2.5 dieser Stellungnahme) wollen wir besonders hinweisen.

Außerdem ist im Regelfall anzunehmen, daß der wegen einer erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitung angehaltene und abgemahnte Kraftfahrer anschließend die Mahnung besonders berücksichtigen wird, so daß nicht vom Erfordernis einer vorläufigen Abnahme des Führerscheines wegen unmittelbarer Gefahr im Verzuge gesprochen werden kann. Bei den Fällen, in denen ein Kraftfahrer gewissermaßen im „Geschwindigkeitsrausch“ fährt, handelt es sich doch um Ausnahmereischeinungen, so daß dem ÖAMTC eine vorläufige Abnahme des Führerscheines wegen Begehung einer erheblichen Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht gerechtfertigt erscheint.

Während nach einer Kennzeichenanzeige die Abnahme des Führerscheines erst mit Entziehung der Lenkberechtigung nach Abschluß des Strafverfahrens erster Instanz erfolgen darf, könnte der Führerschein nach Anhaltung des Geschwindigkeitssünder sofort abgenommen werden. Diese unterschiedlichen Rechtsnachteile nach Begehung derselben Verwaltungsübertretung wären daher auch im Sinne des Gleichheitsgrundsatzes sachlich nicht zu rechtfertigen.

Die Erläuterungen zu § 42 dahingehend, daß dieser den Bestimmungen des bisherigen § 76 KFG entspricht, sind gelinde gesagt, irreführend. § 76 sieht selbstverständliche eine

vorläufige Abnahme des Führerscheines wegen Begehung einer erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitung nicht vor. Obwohl wir in unserer Stellungnahme vom Dezember 1995 auf diesen Umstand ausdrücklich hingewiesen haben, blieben die Tatsachen in den Erläuterungen zum 2. Entwurf wiederum unberücksichtigt!

Zu § 43 (Umtausch von Führerscheinen in Führerscheine nach diesem Bundesgesetz)

Da es vor Inkrafttreten des Führerscheingesetzes keine Lenkerberechtigung der Vorstufe der Klasse A gegeben hat (s Einleitungssatz) ist § 43 Abs 2 Z 1.2 lit a, der den Umtausch dieser Lenkberechtigung in eine unbeschränkte Lenkberechtigung der Klasse A vorsieht, im Rahmen **dieser** Übergangsvorschrift nicht anwendbar.

Auch nach dem Verlust eines Führerscheines für Kfz der Gruppe AK sollte ein Führerscheinduplikat ausgestellt werden, das den Anhängen 9 bzw 6 des Genfer Abkommens des Wiener Übereinkommens entspricht. Bei der im Abs 3 vorgesehenen Ausstellung eines Mopedführerscheines ist dies nicht der Fall. Die Lenker dieser Fahrzeugklasse hätten daher unserer Erfahrung nach im internationalen Kraftfahrverkehr, zB bei Überschreiten der slowakischen oder tschechischen Grenze Schwierigkeiten zu erwarten, die es unbedingt zu vermeiden gilt.

Zu § 46 (Inkrafttreten und Aufhebung)

Um eine reibungslose Umstellung im EDV-Bereich der Führerscheinbehörden zu gewährleisten, müßte eine ausreichend lange Legisvakanz festgesetzt werden.

Da nach der zweiten EU-Führerscheinrichtlinie eine von einem EU-Mitgliedsstaat bzw einem EWR-Staat ausgestellte Lenkerberechtigung zum Lenken eines Kfz in allen Staaten der EU bzw des EWR berechtigt, kommt der in § 79 Abs 3 KFG vorgesehenen **Doppelwohnsitzbestätigung**, die nunmehr gem § 46 Abs 3 aufgehoben werden soll, zweifellos nur mehr eingeschränkte Bedeutung zu. Dennoch gibt es eine Anzahl von Personen, die ihren Hauptwohnsitz in Österreich und ihren zweiten ordentlichen Wohnsitz außerhalb eines EWR-Staates (zB in der Schweiz oder in den ehemaligen Oststaaten) begründet haben. Diesen Personen sollte nach Ansicht des ÖAMTC der Erwerb einer zweiten Lenkberechtigung durch Ausstellung einer Doppelwohnsitzbestätigung nach dem Muster des § 79 Abs 3 KFG weiterhin ermöglicht werden.

C) Ergänzungsvorschläge

aktualisierte Fassung der im September 1995 zusammengestellten

Diskussionsvorschläge des ÖAMTC für eine Große Führerscheinreform

(soweit sie nicht bereits im besonderen Teil angeführt wurden)

1. Zwei-Phasen-Ausbildung

Die generalpräventive Wirkung des Führerscheins auf Probe (§ 64 a KFG) hat bisher das Fahranfängerrisiko nicht wesentlich gesenkt. Detaillierte statistische Auswertungen zeigen, daß im Zeitraum zwischen dem 6. und 12. Monat nach Erteilung der Lenkerberechtigung das Fahranfängerrisiko absolut am höchsten ist. Daher sollte geprüft werden, wieweit diesem Problem durch eine zweite Ausbildungsphase mit im Detail noch festzulegenden Inhalten ("Phasenführerschein") Rechnung getragen werden kann. Erfahrungen mit dem neuen norwegischen Ausbildungsmodell wären jedenfalls heranzuziehen.

2. Entziehung der Lenkerberechtigung und vergleichbare Sanktionen

2.1 Fahrverbot als Nebenstrafe

Seit vielen Jahren können die ÖAMTC-Rechtsberater feststellen, daß von fast allen davon Betroffenen die Entziehung der Lenkerberechtigung schlicht und einfach als **Strafe** empfunden wird und das ganze Instrumentarium einer Sicherungsmaßnahme gemäß AVG an der Praxis und am Bewußtsein der Führerscheinbesitzer vorbeigeht.

Daher sollte nach Ansicht des ÖAMTC ernsthaft diskutiert werden, nach schweren, im Gesetz genau festzulegenden Verkehrsübertretungen den Verwaltungsstraßenbehörden (aber auch den Strafgerichten im Rahmen der dortigen gesetzlich entsprechend anzupassenden Kompetenzen) die Möglichkeit zu geben, ein **Fahrverbot als Nebenstrafe** zu verhängen. Eine Entziehung der Lenkerberechtigung dürfte es dann nur mehr geben, wenn der Besitzer nicht mehr geistig oder körperlich geeignet oder nicht fachlich befähigt ist, ein Kraftfahrzeug zu lenken.

Die gesamten Aspekte der Verkehrszuverlässigkeit des § 66 KFG sowie der Prognosen über die Änderung der charakterlichen Einstellung (§ 73) wurden im Rahmen der letzten KFG-Novellen ohnedies gehörig durchlöchert (Charakteränderung in zwei, vier oder sechs Wochen wohl kaum möglich). So wäre der konsequente nächste Schritt ein Fahrverbot, das nach Rechtskraft der Bestrafung (Geld- und Nebenstrafe) und Abgabe des Führerscheines bei der Behörde für die festgesetzte Dauer zu laufen beginnt; da damit auch das Verbot einer "reformatio in peius" bestünde und Berufungen naturgemäß eine

aufschiebende Wirkung besäßen, wäre damit einem längst fälligen besseren Rechtsschutz der Bürger Rechnung getragen.

2.2 Alternativen zur Geldstrafe

Es sollte überlegt werden, wieweit den Intentionen von Minister Klima, den die Möglichkeit des "Freikaufens von Besserverdienern" durch Bezahlung der jeweils verhängten Geldstrafe stört, im Rahmen der Strafbestimmungen von StVO, KFG, aber auch FSG Rechnung getragen werden kann. In Frage kämen neben dem oben vorgeschlagenen Fahrverbot z.B. soziale oder öffentliche Dienstleistungen, aber auch die bereits erfolgreich im Jugendstrafrecht angewendeten Instrumentarien.

So könnte z.B. auch die Behörde bereits im Straferkenntnis jene Maßnahmen umschreiben, die nach der spezifischen Art der Übertretung am ehesten eine Änderung des Verhaltens des Bestraften bewirken können. Bei erfolgreicher Teilnahme und Vorlage einer entsprechenden Bescheinigung sollte ein Rechtsanspruch z.B. auf einen (teil-)bedingten Strafnachlaß bestehen - als Vorbild könnten auch hier die Bestimmungen des Jugendgerichtsgesetzes genommen werden.

2.3 Verpflichtende Nachschulungen

Unabhängig von der Einführung eines Fahrverbotes wäre zu überprüfen, ob nicht die Entziehung der Lenkerberechtigung nur die ultima ratio darstellen sollte und Nachschulungen verstärkt und verpflichtend bei bestimmten Verkehrsübertretungen vorzusehen wären.

2.4 Bedingte Entziehung, freiwilliges Training

Wir stellen auch neuerlich die bedingte bzw. teilbedingte Entziehung der Lenkerberechtigung zur Diskussion; so sollte je nach Art der freiwillig absolvierten Maßnahmen (z.B. Verhaltens- und Einstellungstraining, Fahrtechniktraining) die Kürzung der Entziehungsdauer bzw. die Aussetzung der verhängten Sanktion für eine gewisse Probezeit möglich sein.

2.5 Entschädigung bei ungerechtfertigter Entziehung

Wie bereits in anderen europäischen Staaten (D, CH) sollte auch in Österreich den Betroffenen eine angemessene und im Gesetz näher festzulegende **Entschädigung** zuge-

sprochen werden, wenn sich im Zuge eines Rechtsmittelverfahrens herausstellt, daß die Entziehung der Lenkerberechtigung oder die vorläufige Abnahme des Führerscheins zu unrecht erfolgte. Das derzeitige Instrumentarium der Amtshaftung ist durch die von der Judikatur entwickelten restriktiven Anwendungsvoraussetzungen kein geeignetes Mittel, dem in seinen Rechten beschnittenen Bürger, der durch die behördliche Maßnahme unter Umständen seinen Beruf verloren hat, zu seinem Recht zu verhelfen.

2.6 Aufschiebende Wirkung von Rechtsmitteln

Die Einführung der aufschiebenden Wirkung von Rechtsmitteln gegen Entziehungsbescheide würde zeigen, daß dem Staat die Rechte seiner Bürger nicht gleichgültig sind. Die seit Jahrzehnten verwendete Standardfloskel "keine aufschiebende Wirkung wegen Gefahr im Verzug" ist fast immer inhaltslos und hält praktisch keiner Überprüfung stand, sie wäre daher vom Gesetzgeber zu untersagen. Für **konkrete Gefahrensituationen** reichen die Zwangsmaßnahmen des § 5 b bzw. 58 Abs 1 StVO bzw nunmehr § 41 FSG vollkommen aus.

2.7 Wahlmöglichkeit bei Nachschulungen und Untersuchungen

Fahrzeuglenkern sollte sowohl bei Nachschulungen als auch bei verkehrspsychologischen Untersuchungen die Möglichkeit geboten werden, bei anderen geeigneten Institutionen als dem in Österreich dafür monopolisierten Kuratorium für Verkehrssicherheit die entsprechenden Kurse zu besuchen bzw. Untersuchungen durchführen zu lassen. Der österreichische Gesetzgeber wäre schon im Hinblick auf die EU-Grundsätze über die Dienstleistungsfreiheit aufgerufen, die Zugangsvoraussetzungen so zu modifizieren, daß geeignete österreichische Einrichtungen eine Chance haben, sich zu etablieren. Über Wunsch der Probanden sollen auch geeignete ausländische Institute oder Untersuchungsstellen aus dem EU-Bereich (z.B. D) oder der Schweiz herangezogen werden können.

Wien, im Juli 1996

ÖAMTC-Rechtsdienste
SK34/Dr.Ha/ Mag.Me-ds