

Ergeht nachrichtlich an:

1. alle Bundessektionen
2. alle Landeskammern



WIRTSCHAFTSKAMMER

ÖSTERREICH

27/SN-46/ME

Wirtschaftskammer Österreich

An das
Bundesministerium für
Wissenschaft, Verkehr und Kunst
Verwaltungsbereich Verkehr und
öffentliche Wirtschaft
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Wiedner Hauptstraße 63
Postfach 191
1045 Wien
Telefon +43(1)50105-DW
Telefax +43(1)50206-259

S. Klausgruber

RECHTSANWALT
Z. 46 - 0571 Pk
Datum: 26. AUG. 1996
Vertoll: 29. 8. 96

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
Zl. 167.650/14-I/6-96
12.6.1996

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Vp 25638/67/96/DI.Re/Fr
Mag. Dipl.-Ing. Roderich Regler

Durchwahl
4000

Datum
12.08.1996

Entwurf eines Führerscheinggesetzes

Die Wirtschaftskammer Österreich erlaubt sich, zum überarbeiteten Entwurf eines Bundesgesetzes über den Führerschein (Führerscheinggesetz - FSG) wie folgt Stellung zu nehmen:

Die Wirtschaftskammer Österreich nimmt zur Kenntnis, daß das Verkehrsressort die Anpassung des österreichischen Führerscheinrechtes an die EU-Führerscheinrichtlinie Nr. 91/439/EWG nicht durch Novellierung der derzeit im Kraftfahrzeuggesetz enthaltenen Bestimmungen vornehmen möchte, sondern aus diesem Anlaß, wie auch in der Koalitionsvereinbarung der derzeitigen Bundesregierung festgelegt, die den Führerschein betreffenden Bestimmungen in einem eigenen Gesetz zusammenfassen will. Dies zerreißt zwar den an sich bestehenden Zusammenhang des gesamten Kraftfahrrechtes, bringt aber andererseits sicherlich für die Inhaber von Lenkberechtigungen eine bessere Übersichtlichkeit.

Maßgebend für die Umsetzung werden die vielen noch zu erlassenden Verordnungen sein, für die das vorliegende Gesetz die entsprechenden Ermächtigungen enthält. Vor allem die "Fahrprüfungs-

verordnung" wird für die Umsetzung des neuen Gesetzes ausschlaggebend sein.

Als kritischster Punkt des vorliegenden Gesetzes wird von der Wirtschaftskammer Österreich die Einführung des sogenannten "Punkteführerscheines" gesehen. Dieser ist ja nicht EU-Recht, sodaß kein Erfordernis zur Einführung besteht. Die Wirtschaftskammer Österreich verkennt dabei keinesfalls das Bestreben des Verkehrsressorts, durch den Punkteführerschein ein größeres Wohlverhalten der Teilnehmer am Straßenverkehr zu erreichen, um Unfälle zu vermeiden. Dies betrifft sicherlich vor allem das Fahren mit stark überhöhter Geschwindigkeit.

Andererseits nimmt der Entwurf lediglich bei den Inhabern von Führerscheinen der Klassen C und D darauf Rücksicht, daß viele Personen bei ihrer beruflichen Tätigkeit auf das Kraftfahrzeug angewiesen sind (beispielsweise Handelsvertreter), bei denen der Führerscheinentzug auf die geplanten zehn Monate die Vernichtung der beruflichen Existenz bedeuten würde. Weiters nimmt der derzeitige Katalog für die Strafpunkte auf die Gefährlichkeit einer Verletzung von Verkehrsvorschriften nur teilweise adäquat Rücksicht.

Letztlich darf auch der hohe Verwaltungsaufwand, der mit dem Punkteführerschein auf die Behörden zukommt, nicht übersehen werden. Organmandate, die Delikte des Punktekataloges betreffen, müßten in Hinkunft mit Lenkerauskunft und Strafverfügungen verfolgt werden. Außerdem sind wesentlich mehr Berufungen als bisher zu erwarten. Dies könnte praktisch zu einem Lahmlegen der Gendarmerie- und Polizeibehörden führen.

Letztlich konnte auch noch nicht schlüssig nachgewiesen werden, daß die Einführung des "Punkteführerscheines" tatsächlich zu einer Reduktion der Unfallzahlen führt. Es ist also fraglich, ob den Kosten des Punkteführerschein-Systems auch der entsprechende Erfolg in der Verkehrssicherheit gegenübersteht.

Die Wirtschaftskammer Österreich wiederholt auch ihren Wunsch, daß es Inhabern einer Lenkberechtigung der Klasse B nach Ablauf der Probezeit (in der Regel zwei Jahre) gestattet sein soll, durch Ablegung lediglich einer praktischen Prüfung die Berechtigung zum Lenken für ein Kraftrad der Unterklasse A1 zu erhalten. Dies würde zahlreichen Autolenkern, die keinen Motorradführerschein besitzen, die Möglichkeit eröffnen, auf ein Kraftrad der Unterklasse A1 umzusteigen. Die dann bereits vorhandene Fahrpraxis mit einem Fahrzeug der Klasse B läßt erwarten, daß es dadurch zu keiner Verringerung der Verkehrssicherheit kommt. Naturgemäß wäre auch hier gemäß § 10 Abs. 2 die Mindestschulung gemäß § 122 Abs. 3a KFG für die Unterklasse A1 zu absolvieren.

Im einzelnen wird zu den Bestimmungen des Führerscheingesetzes folgendes bemerkt:

Zu § 1 Abs. 1:

Hier wird der Geltungsbereich des Führerscheingesetzes ausschließlich auf das Lenken von Kraftfahrzeugen eingeschränkt. Aus dem Inhaltsverzeichnis geht jedoch bereits hervor, daß es sich nicht nur um Verhaltensnormen, sondern auch um Begriffsbestimmungen, Führerscheinklasseneinteilungen und dergleichen handelt.

Zu § 2 Abs. 1, 2. Zeile:

Anstelle von "im Sinne" sollte es besser lauten "gemäß des § 2 KFG 1967".

Zu § 2 Abs. 1 Z. 1.1:

Wir weisen darauf hin, daß die Definitionen der Motorräder, Motorräder mit Beiwagen etc. nicht der Richtlinie 92/61/EWG entsprechen und daher von den Regelungen in den übrigen EU-Staaten abweichen. Das Verkehrsressort hat in seinem Entwurf einer 19. KFG-Novelle eine Angleichung an die genannte EU-Richtlinie vorgesehen. Wir ersuchen dringend, auch im Führerscheingesetz die Definitionen der EU-Richtlinie genau zu übernehmen.

Die gewählte Formulierung "sowie Kraftfahrzeuge mit drei Rädern und einer Eigenmasse von nicht mehr als 400 kg" läßt einen breiten Auslegungsspielraum offen, da nicht eindeutig ist, worauf sich der Einschub "und einer Eigenmasse von nicht mehr als 400 kg" bezieht; durch das Wort "sowie" wird der Eindruck erweckt, als ob sich die obgenannte Beifügung nur auf Kraftfahrzeuge mit drei Rädern bezieht, was jedoch nicht gemeint sein kann. Auch ist unklar, was unter "Vorstufe A" verstanden werden soll, wobei insbesondere die Frage offen bleibt, ob es sich hierbei um eine "Unterklasse" handelt.

Zu § 2 Abs. 1 Z. 1.2:

Die Wirtschaftskammer Österreich spricht sich für die Einführung einer Lenkberechtigung der Unterklasse A1 mit den im Entwurf vorgesehenen technischen Kriterien aus. Diese A1-Lenkberechtigung sollte aber zu einem späteren Zeitpunkt nicht automatisch in eine Lenkberechtigung der Klasse A umgewandelt werden. Die für die Klasse A erforderliche Zusatzprüfung sollte sich allerdings auf die praktische Prüfung beschränken. Weiters weisen wir noch darauf hin, daß auch Krafträder der Unterklasse A1 als eigene Definition in § 2 des KFG aufgenommen werden sollten, damit dort sämtliche Definitionen gemeinsam geregelt sind.

Zu § 2 Abs. 1 Z. 6:

Hier müßte bei den lit. b und d noch die höchstzulässige Bauartgeschwindigkeit festgelegt werden.

Zu § 2 Abs. 2:

Unverständlich ist, warum das Ziehen eines Anhängers nicht unter die Erteilung der Lenkberechtigung fällt. Denn es wird in Abs. 2 nicht von "Erteilung einer Lenkberechtigung", sondern lediglich vom "Ziehen eines Anhängers" gesprochen, womit eine Verhaltensnorm und keine Vorschrift der Führerscheinklasseneinteilung vorliegt.

Zu § 2 Abs. 3:

In Abs. 3 ist geregelt, daß die Lenkberechtigung für die Klasse C + E auch die Lenkberechtigung für die Klasse D + E umfaßt, wenn der Lenker die Lenkberechtigung für die Klasse D besitzt. Wenn also ein Lenker vorerst die Klasse C + E und später die Klasse D erwirbt, kann er auch Omnibusse mit Anhängern lenken. Es erhebt sich nun die Frage, ob der Lenker im umgekehrten Fall, das heißt, wenn der Lenker vorerst die Lenkberechtigung für die Klasse D + E besitzt und später auf C erweitert, auch LKW mit Anhänger lenken darf? Außerdem müßte es im Text lauten: "Die Lenkberechtigung für die Klassen C + E oder D + E oder **die Unterklasse C1 + E** umfaßt

Zu § 2 Abs. 4:

Der jetzige § 65 KFG sagt aus, in welchen Staaten erteilte Lenkberechtigungen gelten. Im vorliegenden § 2 Abs. 4 kann der Normunterworfenen nicht erkennen, in welchen Staaten er mit der Lenkberechtigung der Klassen F und G sowie einer etwaigen vorgezogenen Klasse B Kraftfahrzeuge lenken darf.

Zu § 2 ff:

Wir verweisen noch darauf, daß Begriffe des österreichischen Kraftfahrrechtes von jenen der EU abweichen. So spricht der gegenständliche Entwurf in vielen Stellen von der "höchsten zulässigen Gesamtmasse", während die EU-Richtlinie nur die Begriffe "zulässige Gesamtmasse" verwendet. Gleiches gilt für die Begriffe "Eigenmasse/Leermasse". Diese unterschiedlichen Definitionen könnten dazu führen, daß Inhaber einer österreichischen Lenkberechtigung gegenüber Inhabern von Lenkberechtigungen anderer EU-Staaten benachteiligt sind.

Zu § 3 Abs. 2:

Die gewählte Formulierung ist unklar, denn es stellt sich die Frage, ob beispielsweise jemand die Lenkberechtigung für die Klasse A erwerben darf, dem wegen eines Vergehens die Lenkberechtigung B entzogen wurde. Oder darf jemandem, der die Lenk-

berechtigungen B und C besitzt und dem durch ein Vergehen, das sich spezifisch auf den Bereich der Lenkberechtigung C erstreckt, nur diese entzogen wird, keine Lenkberechtigung für B ausgestellt werden? Es müßte demnach statt "keine Lenkberechtigung erteilt werden" besser heißen "keine neuerliche Lenkberechtigung der selben Klasse erteilt werden."

Zu § 3 Abs. 3 Z. 2:

Worauf bezieht sich der Ausdruck "den Nachweis darüber"?

Zu § 4 Abs. 1:

Das verwendete Wort "vorher" drückt in keiner Weise aus, ob die betreffende Person bereits einmal eine Lenkberechtigung besessen hat bzw. wie lange vorher.

Die Bestimmungen des Probeführerscheines gelten nur für die Klassen A bzw. B. Nun gibt es auch Personen, die beispielsweise die Lenkberechtigungen der Klassen B und C erwerben. Somit stellt sich die Frage, ob Vergehen, die beim Lenken eines Kraftfahrzeuges der Klasse C begangen werden, ebenfalls zu einer Nachschulung oder Verlängerung des Probeführerscheines der Klasse B führen oder im Sinne des Probeführerscheines ungeahndet bleiben.

Zu § 4 Abs. 2:

Die Einführung des Probeführerscheines für Lenkberechtigungen, die im Ausland erteilt wurden, ist rechtspolitisch bedenklich. Österreich würde damit ein Recht, das im Ausland erteilt wurde, beschränken. Selbst wenn eine derartige Möglichkeit in EU-Bestimmungen vorgesehen ist, könnte sich die Einführung einer solchen Regelung wohl nur auf den Geltungsbereich der EWR-Staaten beschränken. Müßte diese Einschränkung mit nicht zum EWR gehörenden Staaten nicht durch bilaterale bzw. multilaterale Abkommen erst gerechtfertigt werden?

Zu § 4 Abs. 3:

Vermißt wird eine Regelung, vergleichbar dem § 64a Abs. 2 sechster Satz KFG, wonach die Probezeit jedenfalls nach der dritten Verlängerung endet. Eine derartige Regelung kann aus der Formulierung des Abs. 4 nicht abgeleitet werden.

Zu § 4 Abs. 4:

Die Entziehung der Lenkberechtigung sollte nicht von einem verkehrspsychologischen Gutachten als einziger Entscheidungshilfe abhängig gemacht werden. Besser wäre es, wenn ein speziell geschulter Fahrprüfer mit dem auffällig gewordenen Fahranfänger eine zumindest zweistündige Beobachtungsfahrt und anschließende Dokumentation durchführt. Die Beobachtungsfahrt sollte jedenfalls mit Kraftfahrzeugen mit Doppelpedalen und einem Fahrlehrer erfolgen. Die Beurteilung sollten sodann gemeinsam der Fahrprüfer und der oben genannte Fahrlehrer durchführen.

Zu § 4 Abs. 5:

Die Aufzählung der Übertretungen, die als schwerer Verstoß gelten, entspricht im wesentlichen dem § 64a Abs. 3 KFG. Lediglich in der Z. 3 wurde die derzeitige Regelung falsch übernommen: Nach der gewählten Formulierung müßte der Betreffende strafbare Handlungen gemäß dem Strafgesetzbuch **beim Lenken** eines Kraftfahrzeuges begehen und dabei einen schweren Verstoß im Sinne des Abs. 3 setzen; vgl. die bis jetzt geltende Formulierung im § 64a Abs. 3, wonach es nicht auf die Tatsache des Lenkens bzw. darauf ankommt, daß die Tat während des Lenkens gesetzt wird, sondern die Tat aufgrund des Strafgesetzbuches unter Verwendung eines Kraftfahrzeuges begünstigt wurde.

Zu § 4 Abs. 5 Z. 2:

Die gegenständlichen Geschwindigkeitsüberschreitungen müßten unbedingt durch ein "geeichtes Meßgerät" festgestellt werden. Technische Hilfsmittel stellen ja auch beispielsweise Stoppuhren dar. Außerdem müßte wie beim Einsatz von Alkomaten auch eine schriftliche Dokumentation zu Beweis Zwecken vorhanden sein.

Zu § 4 Abs. 6:

Wenn man Führerscheinbestimmungen aus dem KFG herauslöst und neu formuliert, könnte man die derzeit unklaren Formulierungen beseitigen. So wurde der in § 64a Abs. 4 enthaltene Denkfehler nicht beseitigt. Es gilt daher das "Alkoholverbot" für Fahranfänger lediglich dann, wenn der Proband ein Fahrzeug in Betrieb nimmt und lenkt. Nach derzeitigen Regelungen sowohl des KFG, der StVO, des EKHG und des Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetzes als auch des Versicherungsvertragsgesetzes reicht die Inbetriebnahme aus, und es wäre der Gesetzestext auf die Inbetriebnahme abzustellen. Der zweite Satz von Abs. 6 verwechselt die Begriffe "Fahren" und "Lenken". Selbstverständlich kann eine derartige Regelung nicht gelten, wenn der Proband zwar (mit)fährt, jedoch das Kraftfahrzeug nicht selbst lenkt.

Zu § 4 Abs. 8:

Es wird nicht erläutert, welcher Unterschied zwischen Voraussetzungen personeller Art und fachlichen Voraussetzungen für die zur Nachschulung Berechtigten besteht.

Zu § 5 Abs. 1:

Hier stellt sich aufgrund der Textierung die Frage, ob Personen, die bereits eine Lenkberechtigung für die Klassen C1 oder A1 besitzen, nicht mehr berechtigt sind, einen Antrag auf Erteilung einer Lenkberechtigung der Klassen C bzw. A zu stellen.

Zu § 5 Abs. 2:

Die Möglichkeit der Delegation eines Führerscheinaktes innerhalb Österreichs sollte nicht mit der Bedingung einer Berufsausbildung bzw. dem Ort der Beschäftigung verknüpft werden. Eine freie Berufsausübung sowie erwünschter Wettbewerb sollten nicht eingeschränkt sein. Im alten Wortlaut war übrigens vom "Ort der Beschäftigung" die Rede, wobei dieser eindeutig auch die Schulausbildung eingeschlossen hat. Wieso soll nun die Behörde beurteilen, was für den Antragsteller eine "erhebliche Erleichterung" darstellt?

Zu § 5 Abs. 3:

Im § 5 Abs. 2 und 3 wurden Regelungen der zweiten Führerscheinrichtlinie mit einem Mindestaufenthalt von 185 Tagen im Kalenderjahr übernommen, jedoch wurde der Begriff "aufgehalten" verwendet. Es erhebt sich die Frage, ob dieser "Aufenthalt von mindestens 185 Tagen" ununterbrochen sein muß? Auch erhebt sich die Frage, welche "Ausbildung in Österreich" in Abs. 3 gemeint ist. Wenn ein Proband die Lenkberechtigung einer Klasse erwerben will, wird er in einer Fahrschule "ausgebildet". Genügt der Zweck der "Fahrschulausbildung" bereits für den Geltungsbereich von § 5 Abs. 3? Auch sollte § 5 Abs. 3 auf die Tatsache der Beschäftigung abgestellt werden und nicht allein auf Ausbildungszwecke.

Zu § 5 Abs. 6:

Ist ein neuerliches ärztliches Gutachten auch dann einzuholen, wenn der Kandidat innerhalb von einem Jahr nach Erwerb der Klasse C die Lenkberechtigung auf die Klasse D ausdehnt? Nach der Formulierung müßte der Kandidat das ärztliche Gutachten neuerlich erbringen.

Zu § 5 Abs. 7:

Hier fehlt der Bezug auf ausländische Lenkberechtigungen. Wieso soll der Geltungsbereich des Abs. 7 lediglich auf Führerscheine nach der zweiten Führerscheinrichtlinie abgestellt werden?

Zu § 6 Abs. 2:

Hier wäre zu ergänzen: "Ausgenommen § 6 Abs. 1 Z. 2".

Zu § 6 Abs. 5:

Bisher durfte die theoretische Fahrprüfung bis zu sechs Monaten vor Erreichen des Mindestalters abgelegt werden. Diese Vorgangsweise hat sich bewährt, hat zum Abbauen von Schülerspitzen bei der Lenkerprüfung in den Ferien geholfen und es dadurch ermöglicht, qualifiziertes Personal ganzjährig zu beschäftigen.

Zu § 6 Abs. 6:

Es erhebt sich die Frage, für welche Klasse die theoretische Fahrprüfung frühestens mit Vollendung des 17. Lebensjahr abgelegt werden kann. Nachdem für den Erwerb der Klasse C der Besitz der Klasse B erforderlich ist, wird hier wohl nicht die Prüfung für die Klasse C gemeint sein können?

Zu § 7:

Hier und in allen übrigen Paragraphen, wo das Überschreiten einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit mit technischen Hilfsmitteln festgestellt werden soll, müßte dieses nur mit **"geeichten Meßgeräten"** erfolgen. Dies deshalb, da die Konsequenzen aus derartigen Rechtsverletzungen, insbesondere für Berufskraftfahrer, existenzbedrohende Ausmaße annehmen können.

Zu § 7 Abs. 3:

In Z. 3 wurde die unklare Formulierung des mit der 18. KFG-Novelle in § 66 Abs. 1 KFG aufgenommenen Tatbestandes übernommen: der Begriff "die jeweils zulässige Höchstgeschwindigkeit" ist mißverständlich; es könnte darunter die

- allgemeine Regelung des § 20 Abs. 2 StVO (Ortsgebiet 50 km/h, Freilandstraße 100 km/h, Autobahn 130 km/h), oder auch
- eine etwaige nach § 52 lit. a Z. 10a StVO verordnete "Geschwindigkeitsbeschränkung - erlaubte Höchstgeschwindigkeit" (z.B. eine auf der Freilandstraße aufgestellte "70er-Tafel"), oder auch
- die nach den Umständen des Einzelfalles z.B. Witterungsverhältnisse (Regen, Schneefall, Glatteis), Straßenverhältnisse (Beschaffenheit der Fahrbahn), Verkehrsverhältnisse (Verkehrsdichte, Stau)

zulässige Höchstgeschwindigkeit verstanden werden. Auch ist eine Gleichstellung von lit. a bis c in der Z. 6 zu hinterfragen. Hier wird ja das Lenken ohne gültige Lenkberechtigung dem Lenken trotz vorläufig abgenommenen Führerscheines gleichgestellt.

Zu § 7 Abs. 6:

Es wird hier vom "Zeitpunkt der Einleitung des Verfahrens" gesprochen. Nicht erläutert wird, welches Verfahren gemeint ist; das Verfahren des Antragstellers um Erteilung einer Lenkberechtigung, das Verfahren zur Entziehung der Lenkberechtigung?

Zu § 7 Abs. 7:

Dieser Absatz sollte nicht auf Jahre, sondern auf die entsprechende Tilgungsfrist abgestellt werden.

Zu § 8:

Hervorzuheben ist, daß nunmehr das ärztliche Gutachten als "Bringschuld" normiert wird. Jedoch sind die Formulierungsmängel nicht beseitigt worden: "Im ärztlichen Gutachten ist abschließend zu vermerken"; es erhebt sich die Frage, wer "geeignet, bedingt geeignet, beschränkt geeignet oder nicht geeignet ist"; vgl. die grammatikalisch legistisch richtige Formulierung des § 69 Abs. 1 KFG, nach der das ärztliche Gutachten zu lauten hat: "geeignet, beschränkt geeignet" und nicht am Ende eines Gutachtens lediglich "nur der Vermerk" steht, ob der Kandidat geeignet ist oder nicht. Das ärztliche Gutachten hat in seiner Gesamtheit auszusprechen, ob der Kandidat geeignet ist und nicht am Ende lediglich einen z.B. handschriftlichen Vermerk diesbezüglich zu enthalten.

Zu § 8 Abs. 3:

Im Verwaltungsverfahren herrscht Unbeschränktheit der Beweismittel und der Beweiswürdigung. Ein Gutachten selbst kann kein Recht beschränken. Die Lenkberechtigung ist daher nicht vom Arzt befristet oder beschränkt zu erteilen, sondern von einem Behördenorgan.

Zu § 8 Abs. 4:

Die Frist von 3 Monaten erscheint zu kurz bemessen, da auch die Behörde durch verzögerte Bearbeitung des Falles (Personalengpaß etc.) die Frist versäumen könnte.

Zu § 9 Abs. 1:

In erster Linie sollte eine Beobachtungsfahrt durchgeführt werden und gegebenenfalls die kraftfahrtspezifische Leistungsfähigkeit des Bewerbers erst anschließend überprüft werden. Einer praktischen Vorgangsweise ist der Vorzug zu geben, da die Akzeptanz bei den Probanden höher ist.

Zu § 9 Abs. 2:

Hier wird das Typische für das allgemein Gültige gehalten. Warum muß ein Kraftfahrzeug nur für den zu Begutachtenden umgebaut sein? Er könnte ja auch ein Kraftfahrzeug, das für einen anderen umgebaut wurde und genau seinen Bedürfnissen entspricht, verwenden. Warum das ärztliche Gutachten "vorbehaltlich" der Durchführung einer Probefahrt abzugeben ist, wird nicht erläutert; vgl. die bisher gültige Formulierung im § 67 Abs. 2 KFG, wonach die Durchführung einer Probefahrt anzuordnen und nicht ein Gutachten "vorbehaltlich" abzugeben ist.

Zu § 9 Abs. 5:

Nicht nur die Beobachtungsfahrt könnte ergeben, daß die körperlichen Mängel mit einem bestimmten, für den Begutachtenden umgebaute Kraftfahrzeug hinlänglich ausgeglichen werden können, sondern das gesamte ärztliche Gutachten könnte dies ergeben; daher ist im ärztlichen Gutachten nicht unbedingt "etwas nachzutragen".

Zu § 10 Abs. 1:

Besser wäre: "Die Namen der Sachverständigen dürfen erst am Tag der Prüfung oder frühestens einen Werktag vor dem Prüfungstag bekanntgegeben werden." Dies soll zur Vereinheitlichung der Lenkerprüfung in Österreich dienen. "Unmittelbar vorher" bedeutet in manchen Bundesländern bis zu mehreren Tagen, in anderen Bundesländern nur eine Stunde vor dem Prüfungstermin.

Zu § 10 Abs. 2:

Diese Bestimmung ist dem § 70 Abs. 2a KFG nachgebildet. Vermissen wird jedoch, daß für die Unterklasse A1 eine verpflichtende Ausbildung in der Fahrschule vorgeschrieben wird. Jetzt besteht für die Klasse AK (wesentlich schwächere Motorräder als die Unterklasse A1) auch eine Ausbildungsverpflichtung in der Fahrschule. Aufgrund der Verkehrssicherheit wäre es daher dringend geboten, auch für die Unterklasse A1 eine Ausbildungsverpflichtung vorzusehen. Wir verstehen unter "Klasse A" in § 10 Abs. 2 auch die "Vorstufe A". Sollte eine andere Auslegung Platz greifen, so wäre auch für die Vorstufe A1 eine Ausbildungsverpflichtung zu normieren.

Bereits jetzt bestehen ebenfalls Ausbildungsverpflichtungen für den Erwerb der Klasse E; auch gibt es schon derzeit einzuhalten- de Lehrpläne. Vom Standpunkt der Verkehrssicherheit wäre es besonders wichtig, auch für das Lenken von Kraftfahrzeugen mit Anhängern eine Ausbildungsverpflichtung vorzusehen.

Zu § 11 Abs. 2 Z. 1 und 2:

Bei der Überprüfung der Kenntnis über das Lenken eines Kraftfahrzeuges bzw. das Verhalten im Straßenverkehr im Rahmen der theoretischen Prüfung wäre festzuhalten, daß die Kenntnis über maßgebliche Verkehrsvorschriften, die man vorher durch Studium erworben hat, ohne weiters mit einem PC überprüft werden kann. Das Verhalten im Straßenverkehr ist immer abhängig von den jeweiligen Verkehrssituationen, daher permanent in Veränderung, und erfordert adäquate Entscheidungen und die entsprechenden Anpassungsschritte. Dieses verkehrsangepaßte Verhalten ist aber nur durch die entsprechende fachmännische Unterweisung von Mensch zu Mensch vermittelbar, aber nicht durch einen PC überprüfbar.

Zu § 11 Abs. 2 Z. 2:

Die Prüfung sollte auch auf die für das sichere, umweltfreundliche und wirtschaftliche Lenken von Kraftfahrzeugen notwendigen

Kenntnisse abgestellt werden. Die beiden zusätzlichen Kriterien werden in der UN in Zukunft als gleichrangig angesehen. Bei Festlegung der Zielsetzung der Lenkerprüfung wird damit die Grundlage für die Ausbildungsziele gegeben.

Zu § 11 Abs. 2 Z. 2 lit. c:

Hier wäre noch zu erläutern, welche Sicherheit durch die technischen Mängel beeinträchtigt wird.

Zu § 11 Abs. 3 vierter Satz:

Unbedingt einzufügen wäre "außer bei Fahrübungen gemäß § 4 Z. 2". Diese Regelung wurde ausdrücklich in einer Novelle zum KFG festgehalten, um die Alleinfahrt im Langsamfahrbereich zu ermöglichen, damit diese Übungen auch im Rahmen des rechtlich geschützten Bereiches erfolgen können. In mehreren Bundesländern wird bereits seit längerem diese Vorgangsweise praktiziert. Auch ist unklar, wie während der Fahrt auf einem Motorrad oder auf einem Traktor jemand "neben dem Kandidaten sitzen" soll.

Zu § 11 Abs. 4:

Es fehlt die Festlegung der Mindestprüfungsfahrtzeit für die Lenkerprüfung der Klassen F und G.

Zu § 11 Abs. 5:

Auch bei Nichtbestehen der theoretischen Prüfung sollte dem Kandidaten ein Durchschlag bzw. ein Ausdruck des Prüfprotokolles zu übergeben sein.

Hier stellt sich auch die Frage, was zum Bestehen bzw. Nichtbestehen der Prüfung herangezogen werden soll. Grobe Verstöße, die einen Abbruch der praktischen Lenkerprüfung berechtigen, sowie auch die Nichtbeherrschung der Ausbildungsziele der vom Bundesministerium approbierten praktischen Lehrpläne sollten jedenfalls zu einem negativen Prüfungsergebnis führen. Die Ausbildungsziele sind deshalb unbedingt zu prüfen, weil vielfach nur das gelehrt wird, was geprüft wird.

Zu § 11 Abs. 7:

Aufgrund der fast in ganz Österreich herrschenden Praxis, daß die Lenkerprüfung in den Räumlichkeiten und mit den Geräten bzw. mit den Fahrzeugen der Fahrschulen durchgeführt wird, ist eine Verordnungsermächtigung des Verkehrsministers hinsichtlich Mindestanforderungen an die räumliche und technische Ausstattung der Prüfstellen nicht erforderlich; zumal die Räumlichkeiten und technischen Ausstattungen der Fahrschulen sowieso im Bewilligungsverfahren bereits überprüft werden müssen. Eine "Privatisierung der Prüfung" wird jedenfalls abgelehnt.

Zu § 12 Abs. 4:

Eine Verordnungsermächtigung hinsichtlich der Anforderungen für Prüfungsfahrzeuge ist nicht erforderlich, da die Mindestanforderungen für Prüfungsfahrzeuge bereits in der Führerscheinrichtlinie geregelt sind.

Zu § 13 Abs. 1:

Die Formulierung in Abs. 1 geht über den Rahmen der EU-Richtlinie hinaus. Die EU-Richtlinie geht vom Grundsatz aus, daß jeder Lenker nur einen Führerschein als Nachweis der Bestätigung der erteilten Lenkberechtigung besitzen soll. Von "weiteren" Führerscheinen ist in der EU-Richtlinie nicht die Rede.

Zu § 13 Abs. 3:

Die Verordnungsermächtigung des Bundesministers ist nicht erforderlich. Österreich hat sowohl das Pariser Übereinkommen über den Verkehr von Fahrzeugen, das Genfer Abkommen über den Straßenverkehr sowie das Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr ohne Vorbehalt ratifiziert. Die genannten multilateralen Verträge stehen auf Gesetzesstufe und schreiben Inhalt, Form sowie Farbe des Führerscheines (rosa Modell) vor. Ein Abgehen von diesen Grundsätzen wäre ein Bruch der genannten internationalen Übereinkommen.

Eine vom Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst erlassene Verordnung gemäß § 13 Abs. 3 würde also Gefahr laufen, als gesetzwidrig aufgehoben zu werden, sofern sie gegen die Inhalte der genannten Abkommen verstößt. Auch die zweite Führerscheinrichtlinie der EU schreibt genaue Bestimmungen hinsichtlich Form, Inhalt und Farbe des Führerscheines vor.

Zu § 14:

Unverständlich ist, warum die Pflichten des Kraftfahrzeuglenkers im Führerscheingesetz geregelt werden. Die umfassende Bestimmung im § 102 KFG sollte aufrecht bleiben und nicht auf einzelne Gesetze aufgeteilt werden.

Zu § 14 Abs. 3 erster Satz:

Eine Person, der Dokumente abhanden gekommen sind, kann im Sinne des ABGB nicht als "Besitzer" dieser Dokumente bezeichnet werden, da ein Besitzer diejenige Person ist, die eine Sache im physischen Gewahrsam hat.

Zu § 14 Abs. 3 letzter Satz:

Die Bestätigung über die Verlustanzeige ersetzt das Dokument auch länger als 4 Wochen, gerechnet vom Tage des Verlustes. Eine derartige Bestätigung, wenngleich auch nicht in Form eines Führerscheines, ist dennoch ein Nachweis der erteilten Lenkberechtigung. Gemeint war wahrscheinlich, daß man mit einer derartigen Bestätigung über die Verlustanzeige nicht länger als vier Wochen, gerechnet vom Tage des Verlustes, ein Kraftfahrzeug lenken darf, ohne die Bestimmungen hinsichtlich des Mitführens des Führerscheines zu übertreten.

Zu § 14 Abs. 4:

Hier wird davon gesprochen, daß Personen mit ungültig gewordenem Führerschein diesen ohne unnötigen Aufschub bei der Behörde abzuliefern und die Ausstellung eines neuen Führerscheines zu beantragen haben. Um bei Personen, die aufgrund fortgeschrittenen Alters, angegriffener Gesundheit oder aus anderen Gründen auf

die Ausstellung eines neuerlichen Führerscheines verzichten wollen, nicht einer "Zwangsbeglückung" zu unterwerfen, sollte zusätzlich der Passus "soferne dies vom Inhaber der Lenkerberechtigung erwünscht ist" eingefügt werden.

Zu § 14 Abs. 6:

Eine Fotokopie des Führerscheines wird in diesem Zusammenhang nicht ausreichend sein, jedenfalls wäre eine beglaubigte Kopie des Führerscheines notwendig.

Zu § 15 Abs. 1:

Um den Sinn dieser Bestimmung besser erfassen zu können, wäre es notwendig, die Wortfolge "... mit der Behörde, die den Führerschein ausgestellt hat, ..." durch die Wendung "mit der Behörde, die den in Verlust geratenen Führerschein ausgestellt hat ..." zu ersetzen.

Zu § 15 Abs. 4:

Unverständlich ist, warum eine derartige Regelung lediglich auf Führerscheine, die in einem EWR-Staat ausgestellt wurden, eingeschränkt wird. Was ist mit ungarischen, türkischen, tschechischen oder rumänischen Führerscheinen?

Zu § 15 Abs. 5:

- Der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst wird durch Verordnung die Führerscheine jener Staaten, die Mitgliedstaaten des Pariser Übereinkommens, des Genfer Abkommens bzw. des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr sind, abkommensgemäß anerkennen müssen. Eine derartige Verordnungsermächtigung könnte sich daher nur auf ausländische Führerscheine jener Staaten beziehen, die die genannten Abkommen nicht ratifiziert haben.

Zu § 16 Abs. 1 Z. 2:

Da die neue Bezeichnung "Führerscheinklasse" die bisherige Bezeichnung "Führerscheingruppe" ersetzen soll, ist die Beifügung in Z. 2 "oder Gruppe" obsolet.

Zu § 16 Abs. 1 Z. 7:

Es ist fraglich, ob es sinnvoll ist, die genaue Wohnanschrift des Führerscheinbesitzers in den Führerschein einzutragen; so müßte z.B. eine Person, die ihren Wohnort innerhalb Wiens lediglich in eine andere Straße oder in einen anderen Bezirk verlegt, eine Änderung im Führerschein beantragen. Auch sieht das EU-Führerscheinformular "lediglich den Wohnort bzw. Wohnortwechsel" vor. So könnte die Bestimmung auch dahingehend ausgelegt werden, daß lediglich die Verlegung des Hauptwohnsitzes in den örtlichen Wirkungsbereich einer anderen Behörde maßgeblich ist.

Zu § 17:

Die Einrichtung eines zentralen Führerscheinregisters zieht gravierende Kosten sowohl für die Errichtung als auch beim laufenden Betrieb nach sich. Die zusätzlichen Melde- und Registrierungsbestimmungen verursachen ferner einen erheblichen Mehraufwand bei den Bezirksverwaltungsbehörden und den Personenstandsbehörden.

Zu § 17 Abs. 6:

Hier sollten einige Widersprüche ausgeräumt werden. Einerseits soll nach § 17 ein zentrales Führerscheinregister aufgebaut werden, und andererseits sind "nach Ablauf von 12 Jahren nach der letzten Aufzeichnung alle derartigen Aufzeichnungen über den betreffenden Führerscheinbesitzer zu löschen"? Weiters darf über die Aufzeichnungen, die aufgrund der Verständigungen der einzelnen Behörden erfolgt sind, nach Ablauf von 10 Jahren nach der letzten Aufzeichnung keine Auskunft mehr erteilt werden?

Zu § 18 Abs. 1:

Auf wie lange und durch wen ist die Einschränkung auf das Lenken von Leichtmotorrädern zu verlängern?

Zu § 18 Abs. 2:

Es sollte eine Klarstellung hinsichtlich des geeigneten Fahrzeuges für die Abnahme der praktischen Prüfung der Klasse A erfolgen.

Zu § 18 Abs. 3:

Gemäß der derzeitigen Formulierung des Abs. 1 wird einer Person auf Antragstellung eine Lenkberechtigung der Klasse A, eingeschränkt auf die Vorstufe A, erteilt. Diese ist also bereits im Besitz einer Lenkberechtigung für die Klasse A. In Abs. 3 wird wiederum von der Erteilung einer Lenkberechtigung der Klasse A gesprochen, obwohl im 2. Halbsatz von Personen die Rede ist, die bereits im Besitz einer Lenkberechtigung der Vorstufe A sind. Hier stellt sich die Frage, wann eigentlich nun eine Lenkberechtigung für die Klasse A erteilt wird. Ist hier entscheidend die Bestimmung des Abs. 1 oder des Abs. 3?

Unlogisch erscheint hier, daß jemand, der die eingeschränkte Lenkberechtigung der Vorstufe A erworben hat und damit während der Probezeit auch die entsprechenden Erfahrungen sammeln konnte, nach dem Erwerb der Klasse A neuerlich den Bestimmungen über den Probeführerschein unterliegen soll.

Die gegenständliche Bestimmung sollte übrigens aus systematischen Gründen im § 4 aufgenommen werden.

Zu § 19:

Die Regelung über die vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B sollte nochmals überdacht werden. Ein Jugendlicher mit 16 Jahren wird auch durch eine noch so gute Fahrschulausbildung (hier kann wohl nur die Vollausbildung 40/20 gemeint sein) nicht auf dem Stand der geistigen Reife eines 18-Jährigen gebracht

werden. So kann in Frankreich die Lenkerprüfung auch erst mit dem vollendeten 18. Lebensjahr abgelegt werden.

Wie soll etwa die gewünschte Fahrpraxis nachgewiesen werden? Wie soll die reduzierte höchste zulässige Geschwindigkeit von 80/100 km/h kontrolliert werden? Dient es der Verkehrssicherheit, wenn es einem Jugendlichen mit 17 Jahren bereits gestattet wird, "Alleinfahrten" durchzuführen, wobei er andere Personen im Fahrzeug mitnehmen darf, oder wird es dadurch zu verstärkten "Diskounfällen" sowie zu Verkehrsunfällen aufgrund von "Imponiergehabe" gegenüber den mitfahrenden anderen Jugendlichen kommen?

Zu § 20:

Die nunmehrige Formulierung übernimmt die Forderung der Wirtschaftskammer Österreich, daß die Unterklasse C1 eigentlich keine eigene Klasse ist, sondern daß hier lediglich die Lenkberechtigung für die Gruppe C bis zum vollendeten 21. Lebensjahr auf das Lenken von Fahrzeugen bis maximal 7,5 Tonnen eingeschränkt wird. Ab dem vollendeten 21. Lebensjahr fällt die genannte Einschränkung automatisch weg, wobei keinerlei neuerliche Prüfung abzulegen ist.

Wir gehen jedoch davon aus, daß die Ausbildung und die Prüfung der Unterklasse C1 bereits auf einem "großen" LKW abgelegt wird. Anderenfalls wäre mit einer Verschlechterung der Ausbildungsqualität zu rechnen, wenn die Führerscheinwerber lediglich auf kleineren LKW ausgebildet würden. Weiters müßten sonst die Fahrschulen zwei verschiedene LKW-Typen anschaffen.

In § 20 Abs. 1 wird die Führerscheinrichtlinie falsch umgesetzt. Diese geht im Artikel 5 davon aus, daß vor Ausstellung des Führerscheines (und nicht vor Erteilung der Lenkberechtigung) der Kandidat bereits zum Führen von Fahrzeugen der Klasse B berechtigt sein muß. Der Absatz 1 müßte deshalb so umformuliert werden, daß ein Kandidat die Klassen B und C gleichzeitig in einer

Fahrschule erlernen kann, wobei weiters unmittelbar nach Prüfungsantritt B-Theorie, C-Theorie und nach bestandener B-Praxisprüfung gleich auch die C-Praxisprüfung abgelegt werden darf. Diese gleichzeitige Ablegung der Führerscheinprüfung im Rahmen des gleichen Prüfungstermines ist für die Praxis von besonderer Bedeutung.

Weiters wird darauf hingewiesen, daß mit der gegenständlichen Bestimmung die Verordnung Nr. 3820/85 (EWG) über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr nicht richtig umgesetzt wird. Artikel 4 dieser Richtlinie zählt nämlich jene Ausnahmen auf, nach denen Lenker, die das 21. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, auch Fahrzeuge (Anhänger oder Sattelanhänger gegebenenfalls inbegriffen) mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 Tonnen lenken dürfen. Dies betrifft beispielsweise die Müllabfuhr, Fahrzeuge für die Beförderung im Zirkus- oder Schaustellergewerbe, Pannenhilfsfahrzeuge oder Fahrzeuge zum Abholen von Milch bei landwirtschaftlichen Betrieben. Die Wirtschaftskammer Österreich beantragt deshalb, daß vom Gesetz her die Einschränkung auf die Klasse C1 nach abgelegter Lenkerprüfung für die in der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 in Artikel 4 angeführten Fahrten nicht gilt, wobei jedoch die Übernahme der Ziffer 12 (Fahrzeuge, die für private Zwecke verwendet werden) entbehrlich erscheint, um eine Umgehung der gegenständlichen Sozialvorschriften hintanzuhalten.

Zu § 20 Abs. 3:

Entschieden abgelehnt wird die befristete Erteilung der Lenkberechtigung für die Klasse C nur für fünf Jahre. Dies ist auch in der EU-Führerscheinrichtlinie nicht so vorgesehen, vielmehr darf die Lenkberechtigung für die Klasse C auch unbeschränkt erteilt werden. Anhang III Ziffer 4 der gegenständlichen Richtlinie spricht lediglich davon, daß sich "die Führer in der Folgezeit entsprechend der innerstaatlichen Rechtsvorschriften in bestimmten Zeitabständen ärztlich untersuchen lassen müssen". Von einer

verpflichtenden Gleichbehandlung der Lenker von Fahrzeugen der Klasse C und jenen von Fahrzeugen der Klasse D ist dabei nicht die Rede. Die Wirtschaftskammer Österreich schlägt vielmehr vor vorzusehen, daß sich die Inhaber einer Lenkberechtigung der Klasse C alle fünf Jahr ärztlich untersuchen lassen müssen und dieses ärztliche Zeugnis der Führerscheinbehörde vorzulegen haben. Sollte die fünfjährige Frist abgelaufen sein und kein ärztliches Zeugnis vorliegen, wäre der Führerscheininhaber aufzufordern, innerhalb einer bestimmten Frist das Zeugnis beizubringen, anderenfalls würde ihm der Führerschein in einem Verfahren entzogen. Darüberhinaus wird beantragt, daß bis zur Vollendung des 65. Lebensjahres der Überprüfungszeitraum fünf Jahre beträgt und erst danach auf zwei Jahre reduziert wird.

Zu § 20 Abs. 4:

Sollte die Registrierung verpflichtend vorgeschrieben werden, müßte dem betreffenden Inhaber einer Lenkberechtigung auch von der zuständigen Behörde eine Bestätigung über die erfolgte Registrierung ausgestellt werden. Unbeschadet der obigen grundsätzlichen Ablehnung einer fünfjährigen Befristung des C-Führerscheines erscheint es auch rechtlich bedenklich, die Gültigkeit einer im Ausland erteilten Lenkberechtigung in Österreich zu befristen.

Zu § 21:

Aus der Sicht der Wirtschaftskammer Österreich ist eine Regelung analog zum bisherigen § 65 Abs. 6 KFG unbedingt erforderlich. Nach dieser Regelung ist das Lenken unbesetzter Kraftfahrzeuge der Klasse D, die nicht auch unter eine andere Klasse fallen, auch aufgrund einer Lenkberechtigung für die Klasse C und das Lenken solcher unbesetzter Kraftfahrzeuge der Klasse D mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3.500 kg auch aufgrund einer Lenkberechtigung für die Klasse B zulässig. Dies gilt auch dann, wenn abgesehen vom Lenker nicht mehr als 8 Personen befördert werden, womit die mit der Betreuung des

Fahrzeuges im Rahmen ihres Betriebes oder mit der Erfüllung behördlicher Aufgaben befaßten Personen eingeschlossen sind.

Die Aufrechterhaltung dieser Regelung ist aus mehreren Gründen notwendig. So müssen oft unbesetzte Omnibusse zu Überprüfungs- bzw. Reparaturzwecken in Werkstätten gebracht werden. Gerade bei vielen öffentlichen Verkehrsunternehmungen hat dieses Wartungspersonal keinen D-Führerschein. Außerdem haben nur wenige Fahrlehrer die Lenkberechtigung der Klasse D, womit bei einem Entfall dieser Sonderregelung fast kein praktischer Fahrunterricht für die Klasse D mehr erteilt werden könnte. Die Wirtschaftskammer Österreich ist sich bewußt, daß eine derartige Bestimmung aufgrund der geltenden EU-Richtlinie nur für den nationalen Bereich gelten kann, was jedoch unter Bedachtnahme auf die oben dargelegten Notwendigkeiten keine Schwierigkeiten verursachen würde.

Zu § 21 Abs. 2:

Die schon bisher geltende Befristung der Klasse D auf fünf Jahre könnte beibehalten werden, jedoch müßte die Weitererteilung um nur mehr für zwei Jahre auf das vollendete 65. Lebensjahr verlegt werden, was dem Pensionsalter entspricht.

Zu § 21 Abs. 4:

Die zu § 20 Abs. 4 geäußerten Bedenken gelten auch hier.

Zu § 23:

Ob sich die Reduzierung des zulässigen Lenkens von einem Jahr auf sechs Monate aufgrund einer ausländischen Lenkberechtigung mit den Grundsätzen der internationalen Übereinkommen (Pariser Übereinkommen, Genfer Abkommen und Wiener Übereinkommen) in Einklang bringen läßt, müßte noch geprüft werden.

Zu § 23 Abs. 3:

Unverständlich erscheint, warum Besitzer mit einer in einem Nicht-EWR-Staat erteilten Lenkberechtigung die fachliche Be-

fähigung nur durch eine Fahrt nachweisen müssen. Gerade aufgrund der Komplexität der österreichischen straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften wäre es zielführend und im Sinne der Verkehrssicherheit dringend geboten, Besitzer einer ausländischen Lenkberechtigung, welche umgeschrieben werden muß, so wie in vielen derzeitigen Gegenseitigkeitsübereinkommen geregelt, auch die fachliche Befähigung durch eine Theorieprüfung nachweisen zu lassen.

Zu § 27:

Die Wirtschaftskammer Österreich hat bereits eingangs ihre grundsätzlichen Bedenken zum "Mehrfachtäter-Punktesystem" zum Ausdruck gebracht.

Für den Fall jedoch, daß das Verkehrsressort und das Parlament die Einführung eines Punkteführerschein-Systems aus Gründen der Hebung der Verkehrssicherheit und einer Senkung der Unfallziffern für unverzichtbar halten sollten, werden nachstehend unbedingt erforderlich erscheinende Abänderungen an dem gegenständlichen Entwurf angeführt.

Zu § 27 Abs. 2:

Es erhebt sich die Frage, warum sich ein Lenker, der "8 Punkte" erreicht hat, einer verkehrspsychologischen Untersuchung zu unterziehen hat? Statt dessen könnte besser eine verpflichtende Ergänzungsschulung in bezug auf Sachkenntnisse in der Fahrschule erfolgen. Durch die Eingliederung in den Gruppenkurs wird nicht nur das Wissen geschult, sondern gleichzeitig bei den "Erstschülern" ein Signal gesetzt. Erst in der weiteren Folge sollte die vorgesehene psychologische Einflußnahme eingesetzt werden. Ein Befund, der auf "nicht geeignet und nicht schulbar" lautet, würde über die Existenz von Personen, die die Lenkberechtigung bei der Ausübung ihres Berufes unbedingt benötigen, entscheiden. Dies ist unbedingt zu vermeiden. Für diesen Fall sollte daher zusätzlich eine Fahrprobe mit einem Fahrprüfer und einem Fahrlehrer normiert werden.

Zu § 27 Abs. 3:

Entschieden abgelehnt wird die vorgesehene Entziehungsdauer von zehn Monaten. Wie bereits eingangs ausgeführt, würde dies für alle jene, die das Kraftfahrzeug aus beruflichen Gründen unbedingt benötigen (wie z.B. Omnibusfahrer, Taxilenker, LKW-Chauffeure, Handelsvertreter, aber auch zahlreiche Handwerker), zur Vernichtung der Existenz führen. Auch Dienstnehmer würden ihren Arbeitsplatz verlieren, wenn der Führerschein für ihre Tätigkeit ein unbedingtes Erfordernis darstellt. Ähnliches gilt für Arbeitnehmer, die auf ihrem Weg zum Arbeitsplatz mangels öffentlicher Verkehrsmittel auf ein privates Fahrzeug angewiesen sind. Eine Reduktion des Entziehungszeitraumes auf maximal drei Monate könnte hier eine wesentliche Entschärfung bringen. Die Unverhältnismäßigkeit der Strafe für jene, die das Kraftfahrzeug für ihre berufliche Existenz benötigen, bzw. für jene, für die das Kraftfahrzeug lediglich einen Luxus darstellt, ist nämlich eine der ganz großen Schwachstellen des Punkteführerscheinsystems.

Es wäre noch zu klären, ob vor der Wiederausfolgung des Führerscheines auch die Lenkberechtigung wieder erteilt werden muß. Auch wird hier wiederum vorgeschlagen, in erster Linie eine Fahrprobe mit einem Fahrprüfer und Fahrlehrer durchzuführen und erst in weiterer Folge, falls erforderlich, eine verkehrspsychologische Untersuchung und eine erfolgreiche Teilnahme an einer Nachschulung vorzuschreiben.

Zu § 27 Abs. 8 Z. 4:

Hier sollte neben dem Umfang der Trainingsfahrten auch festgelegt werden, daß diese obligatorisch im Wege einer Fahrschule erfolgen müssen.

Zu § 28:

Es wäre bei den Formulierungen darauf zu achten, daß das System des Entzuges der Lenkberechtigung so wie derzeit als vorläufige

Sicherungsmaßnahme vorgesehen und nicht als Strafmaßnahme qualifiziert wird.

Zu § 28 Abs. 1 Z. 1:

Hier müßte klargestellt werden, daß das sogenannte "Zurückschieben" ebenso wie Rückwärts-Einparkmanöver nicht unter diese Ziffer fallen.

Zu § 28 Abs. 1 Z. 2:

Hier müßte jedenfalls die Zitierung von § 16 Abs. 1 lit. b gestrichen werden, da eine zu geringe Geschwindigkeitsdifferenz bei Überholvorgängen in der Regel nicht exakt festgestellt werden kann.

Zu § 28 Abs. 1 Z. 3:

Diese Ziffer sollte ersatzlos gestrichen werden. Auch beim sogenannten "Kavaliersstart" ist es meist sehr schwer zu beurteilen, ob das Einfahren in den Kreuzungsbereich schon bei "Grün" erfolgte oder ob die Lichtsignalanlage noch "Rot/Gelb" gezeigt hat.

Zu § 28 Abs. 2 Z. 1:

Hier wäre klarzustellen, daß diese Ziffer nicht für Inhaber eines Probeführerscheines gilt, die im gegenständlichen Fall nur eine Nachschulung verordnet bekommen, aber keine Punkte eingetragen erhalten. Damit gilt die gegenständliche Regelung nur für Omnibus- und Gefahrgutlenker.

Zu § 28 Abs. 2 Z. 2:

Diese Regelung nimmt bereits vorweg, daß das Lenken oder die Inbetriebnahme eines Kraftfahrzeuges mit einem Alkoholgehalt des Blutes zwischen 0,5 Promille und 0,8 Promille in Hinkunft geahndet werden soll. Diese Bestimmung ist für den Fall zu akzeptieren, daß hinsichtlich der Novellierung der Straßenverkehrsordnung eine Übereinstimmung darin gefunden wird, daß das Lenken oder Inbetriebnehmen eines Kraftfahrzeuges mit einem Alkohol-

gehalt des Blutes zwischen 0,5 Promille und 0,8 Promille zwar verboten ist, jedoch nicht mit einem Führerscheinentzug geahndet wird (sondern mit der gegenständlichen Eintragung von zwei Punkten). Abgesehen davon erscheint jedoch die Formulierung ungenau. So kann nicht erkannt werden, ob bei einem Alkoholgehalt des Blutes von 0,5 Promille bereits die Vergabe von zwei Punkten eintritt oder nur, wenn der Alkoholgehalt darüber liegt.

Zu § 28 Abs. 2 Z. 4:

Hier sollte das Parken oder Rückwärtsfahren auf dem Pannestreifen (entgegen § 46 Abs. 4 lit. e und f StVO) gestrichen werden. Besonders im Fall von Pannen ist das Parken bzw. das Rückwärtsfahren zu einer Meldemöglichkeit oft unvermeidbar und die Beweisfrage schwierig.

Zu § 28 Abs. 1 Z. 5:

Hier sollte es statt "mit technischen Hilfsmitteln" lauten "mit geeichten Meßgeräten". Weiters erscheint die Vergabe von zwei Punkten bei einer Überschreitung der höchstzulässigen Geschwindigkeit von 21 km/h innerhalb des Ortsgebietes zu streng, wenn man bedenkt, daß oftmals im Ortsgebiet gute Straßen anzutreffen sind, auf denen nur aus anderen Gründen als der Verkehrssicherheit (beispielsweise wegen des Lärms) eine Hinaufsetzung der 50 km/h-Grenze unterbleibt. Es sollte deshalb sowohl innerhalb als auch außerhalb des Ortsgebietes mit der Punktevergabe erst bei einer Überschreitung von 31 km/h begonnen werden (Ortsgebiet von 31 bis 40 km/h, außerhalb des Ortsgebietes von 31 bis 50 km/h).

Zu § 28 Abs. 2 Z. 7:

Hier wird auf die sehr schwierige Beweisfrage hingewiesen. Manchmal lassen Fußgänger durch eine Handbewegung erkennen, daß ein Fahrzeuglenker den Schutzweg vor dem Betreten durch den Fußgänger noch übersetzen soll, doch dann überlegt es sich diese Person anders und betritt doch den Schutzweg.

Zu § 28 Abs. 2 Z. 11:

Diese Ziffer sollte ersatzlos entfallen. Die Überschreitung der Lenkzeit zwischen 10 % und 20 % der höchstzulässigen Lenkzeit bzw. die Unterschreitung der Ruhezeit um nicht mehr als 10 % stellt in der Regel keine Gefährdung der Verkehrssicherheit dar, sondern lediglich eine Übertretung der Arbeitszeitbestimmungen. Das Punkteführerschein-System hat jedoch die Hebung der Verkehrssicherheit als einziges Ziel und nicht die Durchsetzung arbeitszeitrechtlicher Vorschriften. Außerdem wäre eine klare Ungleichbehandlung dadurch gegeben, daß die Lenk- und Ruhezeiten gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 nur für gewerbliche Fahrten gilt und nicht für Privatfahrten, weshalb den privaten Lenkern keine Punkte angerechnet werden könnten.

Zu § 28 Abs. 3 Z. 2:

Es wird betont, daß diese Regelung nur für Omnibus- und Gefahrgutlenker gilt und nicht auch für Inhaber eines Probeführerscheines.

Zu § 28 Abs. 3 Z. 4:

Hier wäre noch klarer zum Ausdruck zu bringen, daß sich sowohl das Rückwärtsfahren als auch das Halten oder Parken nur auf den Fahrstreifen einer Autobahn und nicht auf den Pannestreifen beziehen.

Zu § 28 Abs. 3 Z. 6:

Statt "mit technischen Hilfsmitteln" müßte es auch hier "mit geeichten Meßgeräten" lauten.

Zu § 28 Abs. 3 Z. 7:

Abgesehen davon, daß es statt "mit technischen Hilfsmitteln" lauten sollte "mit geeichten Meßgeräten", erscheinen die ziffernmäßigen Geschwindigkeitsüberschreitungen von mehr als 20 km/h im Ortsgebiet bzw. 30 km/h auf Freilandstraßen durch Probeführerscheinbesitzer für die Eintragung von 4 Punkten zu streng bewertet.

Zu § 28 Abs. 3 Z. 9:

Die Nichtbeachtung des Vorbeifahrverbotes an Schülertransporten, wenn dieser Schülertransport mit einer entsprechenden Tafel gekennzeichnet ist, der Lenker die Alarmblinkanlage und ebenfalls auch die zusätzlichen Warnleuchten eingeschaltet hat, mit 4 Punkten erscheint zu streng bewertet. Die Vergabe der maximalen Punkteanzahl hängt nämlich vom Verhalten des Lenkers des Schülertransportes ab. Wenn dieser beispielsweise vergißt, die Warnleuchten einzuschalten, oder wenn diese defekt sind, wäre das Vorbeifahren gestattet und es würden keine Punkte vergeben.

Zu § 28 Abs. 3 Z. 10:

Die Übertretung aller Vorrangverletzungen mit 4 Punkten zu ahnden, ist keinesfalls gerechtfertigt. Hier wird es davon abhängen, ob tatsächlich eine Gefährdung eingetreten ist oder ob beispielsweise lediglich der Lenker eines Fahrzeuges mit Vorrang abbremsen mußte. Gerade da in Österreich oftmals Straßen "in stiller Übereinkunft der Verkehrsteilnehmer" zu de facto bevorzugten Straßen werden, läßt es nicht gerecht erscheinen, alle Vorrangverletzungen mit 4 Punkten zu bewerten. Hier müßte jedenfalls auf die Gefährlichkeit der Vorrangverletzung abgestellt werden.

Zu § 28 Abs. 3 Z. 11:

Wie bereits unter den Bemerkungen zu § 28 Abs. 2 Z. 11 ausgeführt, müßte diese Ziffer ersatzlos entfallen.

Zu § 28 Abs. 4:

Hier wäre der Begriff "in Tateinheit" zu definieren. Wenn beispielsweise auf einer Fahrt zwischen Wien und Salzburg an drei verschiedenen Stellen von Radargeräten eine Überschreitung der jeweils höchstzulässigen Geschwindigkeit um mehr als 50 km/h festgestellt wird, hätte das den sofortigen Führerscheinverlust zur Folge, es sei denn, diese Delikte gelten als in Tateinheit begangen, da sie auf einer einzigen Fahrt erfolgten. Weiters sollten dann, wenn im alkoholisierten Zustand gemäß § 28 Abs. 3

Z. 1 auch eine Übertretung gemäß § 28 Abs. 1 (mit einem Punkt zu ahnden) zusammenfällt, nur 5 Punkte vergeben werden (anstatt der 6 Punkte nach dem vorliegenden Entwurf).

Zu § 29 Abs. 1 und 2:

Die Wirtschaftskammer Österreich würde es begrüßen, wenn eine Regelung gefunden werden könnte, die bei der Löschung von Punkten auf die Kilometerleistung des Lenkers abstellt. Naturgemäß hat nämlich ein Kraftfahrer, der mehr Kilometer zurücklegt, öfter die Versuchung, Übertretungen der Fahrvorschriften zu begehen. Die Löschung von 4 Punkten statt 2 Punkten sollte deshalb auch bei Inhabern einer Lenkberechtigung der Klasse B für jene Personen erfolgen, für die das Kraftfahrzeug einen wesentlichen Bestandteil ihrer beruflichen Tätigkeit darstellt (wie z.B. Taxifahrer oder Handelsvertreter). Dies könnte auch durch Bestätigungen der Wirtschaftskammern nachgewiesen werden.

Zu § 29 Abs. 3 und 4:

Auch hier müßte normiert werden, daß die Trainingsfahrt obligatorisch im Rahmen einer Fahrschule durchgeführt wird.

Weiters wäre sicherzustellen, daß eine ungünstig verlaufene Trainingsfahrt nicht dazu führen kann, daß dem Kursbesucher aufgrund dieses Ereignisses die Lenkberechtigung wegen Zweifels an seiner Eignung entzogen wird.

Zu § 30 Abs. 1 Z. 1:

Eine bereits entzogene Lenkberechtigung soll nach der Entziehungsdauer von 18 Monaten erlöschen. Dazu wird darauf hingewiesen, daß eine bereits entzogene Lenkberechtigung nicht mehr erlöschen kann.

Zu § 30 Abs. 1 Z. 2:

Hier fehlt der Hinweis, daß eine Lenkberechtigung durch Zeitablauf nur in jenen Fällen erlischt, in denen die Lenkberechtigung befristet erteilt wurde.

Zu § 30 Abs. 1 Z. 5:

Da die Lenkberechtigung ein höchstpersönliches Recht ist, das daher mit dem Tod des Berechtigten automatisch untergeht, müßte dieser Erlösungsgrund nicht extra angeführt werden.

Zu § 33:

Da die Entziehung ausländischer Lenkberechtigungen nicht in § 32 geregelt wird, normiert § 33 nicht nur die "Folgen der Entziehung für Besitzer ausländischer Lenkberechtigungen". Ausländischen Führerscheininhabern wird ja lediglich das Recht aberkannt, von seinem ausländischen Führerschein in Österreich Gebrauch zu machen.

Zu § 33 Abs. 3:

Bei der Formulierung "Betrifft die Entziehung den Besitzer einer in einem EWR-Staat erteilten Lenkberechtigung" müßte berücksichtigt werden, daß auch Österreich ein EWR-Staat ist.

Zu § 35 Abs. 2:

Hier müßte festgelegt werden, bei wem der Besitzer seinen Mopedausweis abzuliefern hat.

Zu § 38 Abs. 2:

Hier wäre zu erläutern, was unter "sonstige Straßenaufsichtsorgane" zu verstehen ist.

Zu § 38 Abs. 3:

Der Satz "Sie unterstehen dabei in fachlicher Hinsicht der jeweils zuständigen Behörde." wäre unter Bezugnahme auf die in Abs. 2 angeführten "sonstigen Straßenaufsichtsorgane" zu überdenken.

Zu § 39 Abs. 1 Z. 1 lit. c:

Die lit. c wäre ersatzlos zu streichen. Die Ermächtigung von externen Prüfstellen für die Abnahme der Fahrprüfung erscheint äußerst bedenklich. Die Durchführung der Lenkerprüfungen sollte

auch weiterhin im Rahmen eines Hoheitsaktes unter amtlicher Aufsicht stattfinden.

Diese Norm könnte auch zu anderen großen Problemen führen. Danach müsste ja der Landeshauptmann Prüfungsstellen für die praktische Fahrprüfung genehmigen. Da Übungsplätze von Fahrschulen beispielsweise im Bundesland Wien in der Regel gar nicht errichtet werden können, da dies von den Anrainern verhindert wird, müssen Übungsplätze im benachbarten Niederösterreich angelegt werden. Müssen diese nunmehr vom Landeshauptmann von Wien oder vom Landeshauptmann von Niederösterreich genehmigt werden?

Zu § 40 Abs. 6:

Besteht die angeführte Strafdrohung auch für die nicht mitgeführte Reservebrille?

Zu § 40 Abs. 7:

Da kaum ein Fahrzeuglenker den Betrag von öS 20.000,-- stets mit sich führt bzw. in der Lage ist, diesen Betrag ohne Aufnahme eines Kredites aufzubringen, erscheint die gegenständliche Summe überhöht. Wenn sich dann der Verdacht als unbegründet herausstellen sollte und die geleistete Summe zu refundieren ist, würden dann auch die Kosten der Kreditaufnahme samt Verzinsung refundiert?

Zu § 43 Abs. 3:

Die zweimonatige Frist, nach Inkrafttreten des Führerscheingesetzes eine AK-Prüfung ablegen zu dürfen, ist zu kurz. Sie sollte, wie die Frist zur Vorlage eines amtsärztlichen Gutachtens, ein Jahr betragen.

Zu § 43 Abs. 5:

Der Satz "Nach Ablauf dieser Frist gilt eine derartige Lenkberechtigung als Lenkberechtigung der Unterklasse C1." wäre ersatzlos zu streichen. Vielmehr müsste in diesem Fall der Besitzer der Lenkberechtigung der Gruppe C aufgefordert werden, innerhalb


einer gewissen Frist das ärztliche Gutachten beizubringen, widrigenfalls die gegenständliche Lenkberechtigung als Lenkberechtigung der Unterklasse C1 eingeschränkt wird.

Zu § 46:

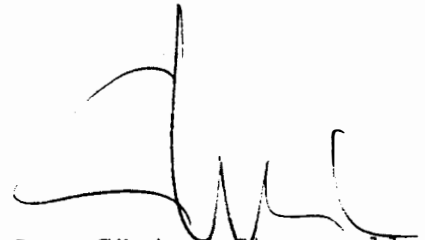
Mit Inkrafttreten des Führerscheingesetzes müßte auch § 2 Z. 15b KFG außer Kraft gesetzt werden, da es ansonsten zwei verschiedene Definitionen für "Leichtmotorräder" gibt. Dabei wäre jedenfalls auch auf die noch erteilten "AL-Führerscheine" Bedacht zu nehmen.

Die Wirtschaftskammer Österreich ersucht das Bundesministerium für Wissenschaft, Verkehr und Kunst, die oben angeführten Änderungswünsche bei der Erstellung der Regierungsvorlage zu berücksichtigen. Wunschgemäß werden 25 Stellungnahmen der Parlamentsdirektion zugeleitet.

Mit freundlichen Grüßen



Ingrid Tichy-Schreder
Vizepräsidentin



Dr. Günter Stummvoll
Generalsekretär