

**KÄRNTEN**

**AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG**

A - 9021 Klagenfurt

*Abteilung 2V -  
Verfassungsdienst*

**Zahl:** -2V-BG-176/3-1999

**Betreff:**

Entwurf eines Bundesgesetzes über den  
Führerschein (Führerscheingesetz-FschG);  
**Stellungnahme**

**Auskünfte:** Dr. Glantschnig

**Telefon:** (0463) 536

**Durchwahl:** 30204

**Fax:** (0463) 536 30200

**e-mail:** [post.abt2v@ktn.gv.at](mailto:post.abt2v@ktn.gv.at)

Geschäftszahl anführen.

**An das  
Präsidium des Nationalrates**

**1017 WIEN**

*H. Kleinsgraber*

Beiliegend werden 25 Ausfertigungen der Stellungnahme des Amtes der Kärntner Landesregierung zum Entwurf eines Bundesgesetzes über den Führerschein (Führerscheingesetz-FschG), übermittelt.

**Anlage**

Klagenfurt, 29. April 1999

Für die Kärntner Landesregierung:

Der Landesamtsdirektor i.V.:

DDr. Anderwald

FdRdA

*J. Bernig*

**AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG**

A - 9021 Klagenfurt

*Abteilung 2V -  
Verfassungsdienst***Zahl:** -2V-BG-176/3-1999**Betreff:**Entwurf eines Bundesgesetzes über den  
Führerschein (Führerscheingesetz-FschG);**Stellungnahme****Auskünfte:** Dr. Glantschnig**Telefon:** (0463) 536**Durchwahl:** 30204**Fax:** (0463) 536 30200**e-mail:** post.abt2v@ktn.gv.at

Bei Eingaben bitte die Geschäftszahl anführen.

DVR: 0062413

**An das  
Bundesministerium für  
Wissenschaft und Verkehr****Radetzkystraße 2  
1031 W I E N**

Zu den mit Schreiben vom 25. März 1999, GZ 170.700/9-II/B/7/99, zur Stellungnahme übermittelten Entwurf eines Bundesgesetzes über den Führerschein (Führerscheingesetz - FschG), nimmt das Amt der Kärntner Landesregierung wie folgt Stellung:

**1. GRUNDSÄTZLICHES ZUR AUSGANGSSITUATION:**

Am 22. Juli 1998 ist zu dem am 1. November 1997 in Kraft getretenen Führerscheingesetz bereits die 2. Novelle in Kraft getreten. Trotz zweier Novellierungen innerhalb von neun Monaten, weist das Führerscheingesetz weiterhin eine Reihe von Bestimmungen auf, die den Vollzugsbehörden erhebliche Vollzugsprobleme bereiten und zum Nachteil der betroffenen Bürger sind. Trotz wiederholter Vorstöße der Länder beim Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr zur Bereinigung dieser Mängel, sind diese auch in der 2. Führerscheingesetz-Novelle noch nicht aufgegriffen worden.

Anlässlich der Beschlußfassung der 2. Führerscheingesetz-Novelle im Nationalrat am 17. Juni 1998 wurde der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr im Rahmen einer EntschlieÙung aufgefordert, dem Nationalrat eine Änderung des Führerscheingesetzes und des Kraftfahrzeuggesetzes mit dem Ziel von mehr Bürgernähe, Verwaltungsvereinfachung

- 2 -

und Wettbewerb, insbesondere

- a) beim Fahrschulwesen
  - b) bei Nachschulungen
  - c) bei verkehrspsychologischen Untersuchungen
- bis 31. Dezember 1998 zuzuleiten.

Wenngleich das Bemühen, durch die Vorlage einer gänzlichen Neukodifizierung des Führerscheinrechtes, den von den Ländern aufgezeigten Mängeln und der Entschließung des Nationalrates gerecht zu werden, positiv hervorgehoben werden muß, muß darauf hingewiesen werden, daß der vorliegende Entwurf nicht geeignet ist, dem Ziel von mehr Bürgernähe, Verwaltungsvereinfachung und Wettbewerb gerecht zu werden. Insbesondere mußte mit Bedauern festgestellt werden, daß wesentliche, von den Ländern im Rahmen der beim Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr zur Reform des Führerscheinrechtes eingerichteten Arbeitsgruppen vorgebrachte Vorschläge in keiner Weise berücksichtigt wurden. Im Gegenteil, der vorgelegte Entwurf würde noch zusätzliche bürokratische Hemmnisse und Aufwandserhöhungen der Länder auslösen, die nicht unwidersprochen zur Kenntnis genommen werden können.

Der vorliegende Entwurf ist abzulehnen, da er nicht nur im Detail Mängel aufweist, sondern bereits in seinen Grundzügen inhaltliche und organisatorische Schwach- und Kritikpunkte beinhaltet, die lediglich im Rahmen einer umfassenden Überarbeitung bereinigt werden können. Die seitens der Vertreter des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr gegenüber den Ländern getätigten Zusagen (welche den Ländervertretern mitgeteilt wurden) sind nicht bzw nur teilweise berücksichtigt worden. Im Hinblick darauf, daß diese Anregungen aus den Erfahrungen der Praxis resultieren, muß verlangt werden, daß sie uneingeschränkt im Gesetzesentwurf ihren Niederschlag finden.

## **2. BEURTEILUNG DER KOSTENFOLGEN:**

Aufgrund der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen zukünftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften, kundgemacht im BGBl. I 25/1999, haben die Gesetzesentwürfe der Bundesministerien eine Darstellung der finanziellen Auswirkungen zu enthalten. Diese finanziellen Auswirkungen sind entsprechend der Richtlinie für die Ermittlung und Dar-

stellung der finanziellen Auswirkungen neuer rechtssetzender Maßnahmen gemäß § 14 Abs 5 des Bundeshaushaltsgesetzes (kundgemacht im BGBl II Nr 50/1999) zu erstellen. Diesen Anforderungen entspricht der vorliegende Gesetzesentwurf in keiner Weise. Die Einschätzung in den Erläuterungen zum Entwurf, daß das Gesetzesvorhaben, was den Personal- und Sachaufwand betrifft, „vollkommen kostenneutral“ sei, muß als unzutreffend zurückgewiesen werden. Es ergäbe sich nach den Berechnungen des Bundesministeriums lediglich ein zusätzlicher Programmieraufwand der Bundesrechenzentrums-GesmbH in der Höhe von rund öS 600.000,--, um die durch den Gesetzesentwurf hervorgerufenen Zusatzfunktionen zu installieren, dieser sei auf den Bund und die Länder zu verteilen.

In diesem Zusammenhang ist - insbesondere im Hinblick auf den Konsultationsmechanismus - das Verhalten des Bundes im Rahmen der Beschlußfassung des „Verkehrspaketes 1997“ (Führerscheinggesetz, StVO-Änderung, Kraftfahrzeuggesetz-Novelle) in Erinnerung zu rufen. Aufgrund der zum damaligen Zeitpunkt bevorstehenden Beschlußfassung des Führerscheinggesetzes hat die Landesfinanzreferenten-Konferenz in Anbetracht der finanziellen Auswirkungen auf die Länder den Beschluß gefaßt, mit dem Bund (Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr und Bundesministerium für Finanzen) Gespräche hinsichtlich der Finanzierung der Mehraufwendungen und Einnahmehausfälle aufzunehmen. Zu diesem Zweck war es im Juli 1997 zu Gesprächen von Vertretern von Kärnten und Oberösterreich mit den Bundesdienststellen gekommen. Damals wurde einerseits seitens des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr zugesichert, im bestehenden Führerschein- und Kraftfahrrecht hinsichtlich der einzuhebenden Prüfungsgebühren von einer Vollkostenrechnung auszugehen und wurde andererseits seitens des Bundesministeriums für Finanzen zugesichert, im Rahmen der von privatisierten Zulassungsstellen einzuhebenden Gebühren, das Begehren der Länder - soweit als möglich - im Zuge der Gebührengesetznovelle über die Erhöhung der Gebühren, die aufgrund der Anmeldung bei einer privatisierten Zulassung anfallen, zu berücksichtigen.

Diese Zusicherungen des Bundes fanden keinen Niederschlag in den bezughabenden Verordnungen bzw in der Novelle zum Gebührengesetz. Geht man nämlich von den Berechnungen der Länder aus, wonach durch den Vollzug des Führerscheinggesetzes in Kärnten allein ein jährlicher Mehraufwand von ca 6 Mio Schilling angefallen ist und der Tatsache, daß es Absicht des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr ist, im

Oktober 1999 österreichweit flächendeckend die beliehenen Zulassungsstellen in Betrieb zu nehmen, so bedeutet dies, dass aufgrund der Nichteinhaltung der Bundeszusagen neben dem erhöhten Vollzugsaufwand auch ein Einnahmenausfall bevorsteht.

In Kärnten gibt es insgesamt ca 326.000 Kraftfahrzeuge. Das bedeutet, daß im Rahmen der Zulassungen von fabriksneuen Kraftfahrzeugen und Gebrauchtwagenanmeldungen jährlich 80.000 Zulassungsvorgänge anfallen. Berücksichtigt man, daß in Klagenfurt und Villach die Zulassungen durch die Bundespolizeidirektionen vorgenommen werden, so kann, entsprechend dem anerkannten Aufteilungsschlüssel, wonach die Bundespolizeidirektionen 40 % und die Länder 60 % an Aufwendungen zu tragen haben, davon ausgegangen werden, daß in den Bezirkshauptmannschaften Kärntens 48.000 Zulassungsvorgänge anfallen. Berücksichtigt man nun, daß der Bund zunächst im Rahmen der Führerscheingesetz-Novelle eine Anhebung der von ihm eingehobenen Gebühren von öS 700,- auf öS 1.000,- vorgenommen hat und nunmehr öS 1.500,- berechtigt ist einzuhoben, so steht demgegenüber fest, daß den Ländern die Verwaltungsabgabe in der Höhe von öS 180,- als Einnahme ausfällt. Dies bedeutet, daß jährlich allein dem Land Kärnten ein Einnahmenausfall in der Höhe von öS 8,640.000,- entsteht.

Die Länder hatten gefordert, daß die Gebühren, die seitens des Bundesministeriums für Finanzen eingehoben werden, einerseits den Betrag von öS 1.200,- nicht überschreiten dürfen (um keinen Nachteile für den Konsumenten entstehen zu lassen), und andererseits davon die Länder öS 300,- zu erhalten hätten. Trotz Zusicherung, diese Länderanliegen zu prüfen, wurden diese Forderungen nicht berücksichtigt. Weder hat das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr bei seinen Gebührenfestlegungen die Vollkostenrechnung in den Verordnungen berücksichtigt, noch hat das Bundesministerium für Finanzen entgegen seinen Zusagen die Länderansinnen aufgegriffen. Im Jahre 1997 wurden die Länder vielmehr auf einen späteren Zeitpunkt vertröstet, um im Nationalrat eine rasche Beschlußfassung des Verkehrspaketes zu ermöglichen.

Nunmehr liegt neuerlich ein Führerscheingesetz vor, welches selbst unter Außerachtlassung der oben dargestellten Nichtberücksichtigung der Länderwünsche zusätzliche Mehraufwendungen für die Länder zur Folge hätte. Zudem sind die Berechnungen des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr nicht zutreffend.

Jährlich werden im Land Kärnten ca. 17.000 Fahrprüfungen von ca. 14.000 Führerscheinwerbern behördlich behandelt. Davon fallen ca. 4.000 Führerscheinwerber in den Bereich der Bundespolizeidirektionen Klagenfurt und Villach und sind die diesbezüglichen Behördenverfahren - mit Ausnahme der Organisation der praktischen Fahrprüfung - für das Land Kärnten nicht kostenrelevant. Dies heißt aber auch, daß jede Verfahrensänderung 10.000 Führerscheinwerber im Bereich der Bezirkshauptmannschaften, also 10.000 Verwaltungsverfahren, deren Kostenfolgen das Land trifft, tangiert.

Ohne Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben, seien daher nachstehende Faktoren, welche für das Land Kärnten im Rahmen eines Mengengerüstes Mehraufwendungen verursachen, besonders hervorgehoben:

- 2.1** Die Verpflichtung, über Antrag die Prüfungen bei anderen Behörden durchzuführen (§ 9 Abs. 1 des Entwurfes) sowie die Änderung der Zuständigkeit zur Führung des Führerscheinregisters gemäß § 27 Abs. 3 und die Datenübermittlung.

Auf Grund der Streuung der Fahrschülerdaten auf die 24 Kärntner Fahrschulen ist davon auszugehen, daß allein von den im Bereich der Bezirkshauptmannschaften anfallenden Führerscheinwerbern ca. 3.000 unter diese Regelung fallen. Beträgt der Verwaltungsaufwand pro Verwaltungsakt und Registerdatenübermittlung sowie Behandlung des Antrages nur fünf Minuten, so ergibt sich hier ein Personalmehraufwand von 15.000 Minuten jährlich alleine für die behördlichen Tätigkeiten. Da der Akt der zuständigen Behörde rückgemittelt und archiviert werden muß, bedeutet dies eine Verdoppelung dieser Zahl und den gleichen Aufwand, d. h. 30.000 Personenminuten jährlich für die Verwendungsgruppe C (c).

- 2.2** Im Zusammenhang mit der Einrichtung des Führerscheinregisters veranschlagt das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr selbst öS 600.000,-- zusätzlichen Programmieraufwand, der auch auf die Länder aufgeteilt werden soll. Geht man davon aus, welche zusätzlichen Daten einzutragen sind, so ergibt sich folgende Liste:

- ✓ Vornamen der Eltern;
- ✓ Blutgruppe;
- ✓ früherer Hauptwohnsitz, der bereits Gegenstand einer Registereintragung war;

- 6 -

- ✓ sonstige bekannte ausländische Wohnadressen;
- ✓ Berufskraftfahrer;
- ✓ Ausstellungsbehörde;
- ✓ Grund für Befristungen und Auflagen;
- ✓ das Erlöschen einer Fahrerlaubnis und der Grund dafür;
- ✓ das Ende einer verlängerten oder neu zu laufenden Probezeit;
- ✓ Entziehung einer Fahrerlaubnis oder Ausspruch eines Lenk- und Fahrverbotes usw;
- ✓ neuerliche Erteilung einer entzogenen und noch nicht erloschenen Fahrerlaubnis;
- ✓ vorläufige Abnahme eines Führerscheines oder Mopedausweises;
- ✓ jede Abweisung um Erteilung einer Fahrerlaubnis;
- ✓ jeder Antrag auf Erteilung einer Fahrerlaubnis;
- ✓ Angaben über wesentliche Bestrafungen, die bislang nicht enthalten waren;
- ✓ Angaben über eine Bewilligung zur Durchführung von Ausbildungsfahrten und Übungsfahrten und der Zeitpunkt der Beendigung dieser Tätigkeiten;
- ✓ Führung des aktuellen Verzeichnisses der Sachverständigen.

In Kärnten besitzen ca. 300.000 Personen eine Lenkberechtigung und wird jährlich für den Bereich der Bezirkshauptmannschaften für ca. 10.000 Führerscheinwerber eine neue Lenkberechtigung erteilt. Dies bedeutet unter Berücksichtigung des bereits bestehenden Aufwandes der Eintragungen im Rahmen der bestehenden Verfahren, daß durch diese Zusatzdaten ein zusätzlicher Erstaufwand (in Kärnten) von durchgeführten Registerergänzungen in der Dauer von jeweils vier Minuten, das sind für den Bestand 1,200.000 Minuten und für die Folgeergänzungen 40.000 Minuten jährlich anfallen.

Hinzu kommen noch einmal fünf Minuten für die Herbeischaffung der Verwaltungsakte und ihre Archivierung, was diesen Aufwand verdoppelt.

**2.3** § 18 sieht eine Neuordnung der Verfahren zur Ausstellung von Mopedausweisen vor, wobei jene Ausweiskategorie der unter 16-jährigen entfällt, jedoch sämtliche Leichtkraftfahrzeuge (vierrädrige) hinzukommen. Dies bedeutet, daß diese Variante der Kompetenzverschiebung als kostenneutral zu beurteilen ist. Einen Aufwand, nämlich Mehraufwand, verursacht jedoch die Kompetenzübertragung an die Behörden im Falle der Abweisung der Ausstellung eines Mopedausweises sowie die Auskunftserteilung an die ermächtigten Stellen, ob ein Lenkverbot besteht. Diese ermächtigten Stellen sind nämlich nicht an das behördliche Führerscheinregister angeschlossen. Geht man davon aus, daß nunmehr zeitlich unbeschränkt für diese Kategorien der Kraftfahrzeuge von Motorfahrrädern, Invalidenkraftfahrzeugen und vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen in jedem Fall eine Mopedprüfung vorzunehmen sowie eine Lenkerauskunft zu erteilen ist, so ist festzuhalten, daß in Kärnten zum gegenwärtigen Zeitpunkt ca. 30.000 Motorfahrräder und 1.000 vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge zum Verkehr zugelassen sind. Aufgrund der Auflassung der Altersgruppen sowie der Hinzunahme der vierrädrigen Leichtkraftfahrzeuge, ist auf der Basis der zur Verfügung stehenden Daten davon auszugehen, daß jährlich ca. 4.000 Verfahren von den ermächtigten Stellen durchzuführen sind. Geht man davon aus, daß vielfach Alkolenker auf vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge und Mopeds ausweichen, so bedeutet dies, daß damit zu rechnen ist, daß jährlich ca. 400 Verfahren über die Abweisung eines Ausweises bei den Bezirkshauptmannschaften zu behandeln sein werden. Im Rahmen der Durchführung der Ermittlungen ist davon auszugehen, daß für ein solches Verfahren, einschließlich der Berufungsverfahren, 1.200 Personenstunden aufgewendet werden müssen (Verwendungsgruppe C (c)).

Zählt man noch die Auskünfte und die Anfragen an die örtlichen Register hinzu, die in jedem Fall durchzuführen sind, so ist mit 4.000 Registeranfragen zu rechnen und ist jede Registeranfrage mit fünf Minuten zu berechnen, sodaß zusätzlich 20.000 Personenminuten anfallen.

**2.4** In § 23 Abs. 6 des Entwurfes ist die Verkürzung der Entziehungszeit durch freiwillige Maßnahmen vorgesehen. Geht man davon aus, daß in Kärnten jährlich ca. 4.000 Lenkberechtigungen entzogen werden, wovon etwas mehr als die Hälfte alkoholbedingte Entzüge sind, sowie 90 % der Entzüge mit der Mindestentzugsdauer das Auslangen finden, so bedeutet dies, daß ca. 2.000 Verfahren zur Verkürzung der Entzugsdauer auf Grund besonderer Maßnahmen durch-

- 8 -

zuführen sind und werden diese Verfahren, einschließlich der Berufungsverfahren, mit 6.000 Personenstunden jährlich berechnet.

**2.5** Bisher waren im Führerscheingesetz der unabhängige Verwaltungssenat als Instanz nicht enthalten, sondern war das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr im Instanzenzug zuständig. Nunmehr soll der unabhängige Verwaltungssenat dort eingeführt werden, wo der Landeshauptmann I. Instanz ist. Geht man von der Anzahl der in Kärnten anfallenden Verfahren, in denen der Landeshauptmann I. Instanz ist, nämlich 150 Verfahren jährlich, sowie davon aus, daß davon ca. 10 % ein Rechtsmittel ergreifen (das sind 15 Fälle jährlich), so bedeutet dies einen Verhandlungsmehraufwand für den unabhängigen Verwaltungssenat sowie einen Anwesenheitsaufwand der I. Instanz und die entsprechende Aktenbearbeitung beim unabhängigen Verwaltungssenat. Man kann davon ausgehen, daß der unabhängige Verwaltungssenat und die Behördenvertreter einen Anwesenheits- und Arbeitsaufwand bei den Verhandlungen von 150 Personenstunden A (a) aufweisen, wozu noch die Kosten für die Aktenführung, Protokollführung, Gutachtenserstellung und Sachverständige kommen, sodaß insgesamt mit 300 Personenstunden zu rechnen ist, wovon auf den UVS 150 Arbeitsstunden A (a) und 50 Arbeitsstunden C (c) entfallen dürften; auf den Bereich der Abteilungen des Landes entfallen 100 Personenstunden A (a) jährlich.

**2.6** In den §§ 6 und 7 des Entwurfes sind eine Reihe von Verständigungspflichten durch die Behörde gegenüber befristeten Lenkberechtigungsinhabern vorgesehen. Da die Befristung für die Klassen C, C1 und D gesetzlich verankert ist (5, 2, 10 Jahre), geht man davon, daß ca. 50.000 Kärntnerinnen und Kärntner eine Lenkberechtigung mit Befristungen besitzen, für die eine Verständigung nach dem Führerscheingesetz zwingend vorgesehen ist. Dies bedeutet aufgrund der Streuung der Befristungen, daß jährlich ca. 15.000 Verständigungen durchzuführen sein werden.

Auch wenn das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr davon ausgeht, daß diese Verständigungen durch die Bundesrechenzentrums-GesmbH durchgeführt werden, so heißt dies doch, daß die Länder den der Bundesrechenzentrums-GesmbH entstehenden Aufwand zu ersetzen haben werden. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen mit dem Bund im Rahmen dieser Kostenschätzungen ist davon auszugehen, daß für jede Verständigung, einschließlich der Versandkosten, ca.

öS 25,-- bis öS 30,-- verrechnet werden. Dies bedeutet einen jährlichen Mehraufwand für das Land Kärnten in der Höhe von öS 450.000,--. Überdies ist eine Verpflichtung der Betrauung der Bundesrechenzentrums-GesmbH dem Gesetz nicht zu entnehmen.

Zusammenfassend ist daher festzuhalten, daß allein an personellen Mehraufwendungen dem Land Kärnten für die Verwendungsgruppe C (c) für jährlich mehr anfallende Nettoarbeitsminuten im Ausmaß von 2,965.000 Kosten in der Höhe von öS 12,749.500,-- erwachsen sowie für Mehraufwendungen im Bereich der Verwendungsgruppe A (a) von jährlich 15.000 Nettoarbeitsminuten á S 9,60, das sind insgesamt öS 144.000,--.

Der vorliegende Gesetzesentwurf bedingt demnach einen Personalmehraufwand in der Höhe von öS 12,893.500,--. Bei den Bezirkshauptmannschaften bedeutet dies, daß bei jeder Bezirkshauptmannschaft und der zuständigen Fachabteilung des Amtes der Landesregierung eine personelle Aufstockung erfolgen müßte. Hinzu kommen noch die pauschalierten Berechnungen der Verwaltungsgemeinkosten und des Sachaufwandes entsprechend der Richtlinie zum Konsultationsmechanismus in der Höhe von 32 % des Personalaufwandes, sodaß für das Land Kärnten zumindest in den nächsten drei Jahren ein jährlicher Mehraufwand in der Höhe von öS 17,019.420,-- entsteht. Dieser Mehraufwand wird sich nach der Ersterfassung im Führerscheinregister und nach Erfassung der Zusatzdaten reduzieren.

Hinzu kommt der voraussichtliche Mehraufwand für die Bundesrechenzentrums-GesmbH von jährlich öS 450.000,-- und ist dieser Aufwand dem Personal- und Sachaufwand noch hinzuzurechnen.

Auf Grund dieser zu erwartenden finanziellen Mehrbelastung der Länder muß das Führerscheingesetz in der vorliegenden Form abgelehnt werden.

### **3. KONSULTATIONSMECHANISMUS:**

Die gegenwärtige gesetzliche Regelung über die Auslösung des Konsultationsmechanismus sieht vor, daß ein Land aufgrund der finanziellen Auswirkungen eines Vorhabens des Bundes dann einen Kostenübergang verlangen kann, wenn es Kosten im Ausmaß von 0,1 v.T. der Ertragsanteile aller Länder und Gemeinden gemäß dem Bundesvoranschlag des laufenden Jahres verursacht. Für das Jahr 1999 beträgt der Schwellenwert 17,213 Mio Schilling.

Der durch das Führerscheingesetz verursachte Mehraufwand liegt knapp über diesem Schwellenwert, wobei darauf hinzuweisen ist, daß diese Aufwandssummen nach einer Nacherfassungsspanne von Daten ab dem Jahr 2003 unter den Schwellenwert absinken dürften. Zu berücksichtigen wären aber weiters die vom Bund nicht eingehaltenen Zusagen im Jahre 1997 im Rahmen der informellen Kontaktaufnahmen im Vorfeld des Konsultationsmechanismus betreffend die Beschlußfassung des sogenannten „Verkehrspaketes 1997“ im Nationalrat. Das Amt der Landesregierung sieht sich demnach veranlaßt, den politischen Verantwortungsträgern im Lande die Entscheidung darüber anheim zu stellen, ob sie einen Antrag auf Aktivierung des Konsultationsmechanismus stellen.

### **4. ZU DEN EINZELNEN BESTIMMUNGEN:**

#### Zu § 3:

In Abs. 2 dieser Bestimmung sind die Voraussetzungen für die Klasse B verankert, unter denen ohne Lenkberechtigung B+E Anhänger mitgeführt werden dürfen. Diese Definition läuft der Verhaltensvorschrift der KDV, wann mit einem PKW ein Anhänger mitgeführt werden darf, zuwider und stößt in der Praxis aufgrund der Nichtnachvollziehbarkeit der beiden divergierenden Bestimmungen auf völliges Unverständnis. Es bedarf nämlich der Akribie einer an Denksport grenzenden Genauigkeit, diese Gewichtsbestimmungen und Relationen zueinander auf der Basis unterschiedlicher Gesetze den Betroffenen plausibel zu machen. Auch hier bedürfte es einer Abstimmung des Führerscheingesetzes und der KDV zueinander, die möglichst einfach, praxisnah und allgemein verständlich zu erfolgen hätte.

Zu § 5:

In Abs. 3 Ziffer 2. ist Voraussetzung für die Bestellung eines Begleiters, daß er keinen „schweren Verstoß“ gegen kraftfahrrechtliche oder straßenpolizeiliche Vorschriften begangen hat. Aufgrund der unterschiedlichen Auffassungen hinsichtlich der Definition dieses „schweren Verstoßes“ unter den Bundesländern bzw. mit dem Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr, wird angeregt, § 11 Abs. 4 des Entwurfes als Definition für einen schweren Verstoß heranzuziehen.

Nach Abs. 7 ist nach jeweils 1000 gefahrenen Kilometern vom Bewerber und dem Begleiter eine begleitende Schulung mit Schulfahrt in der Fahrschule zu besuchen. Nach 3000 gefahrenen Kilometern und einer Perfektionsschulung in der Fahrschule ist der Bewerber zur Fahrprüfung zuzulassen. Aufgrund der in der Praxis festgestellten Vorgangsweise von Bewerbern um eine vorgezogene Lenkberechtigung, die versuchen, die 3000 Kilometer mit mehrfachen Fahrten zwischen Klagenfurt und Wien innerhalb weniger Tage zustande zu bringen, wird ersucht, zwischen dem Beginn der Ausbildung und der Zulassung zur Fahrprüfung einen Zeitraum von zumindest vier Wochen vorzusehen. Darüber hinaus sollte in der Verordnungsermächtigung eine Bestimmung Eingang finden, daß festzusetzen ist, in welchen Verkehrssituationen und auf welchen Kategorien öffentlicher Straßen die Ausbildungsfahrten zumindest durchzuführen sind.

Im Rahmen der vorgezogenen Lenkberechtigung der Klasse B werden auch vielfach Begleiter mit Hauptwohnsitz bei unterschiedlichen Behörden namhaft gemacht. Entsprechend den Bestimmungen des AVG werden gegenwärtig Ablichtungen der Anträge auf Bestellung den zuständigen Behörden zur Bescheiderlassung und Durchführung des Ermittlungsverfahrens übermittelt. Zum Zwecke der Verfahrensvereinfachung sollte für die namhaft gemachten Begleiter auch die Behörde zuständig gemacht werden, die für den Antragsteller um die vorgezogene Lenkberechtigung nach dem Führerscheinggesetz zuständig ist. Dies würde zu einer deutlichen Reduktion der Verwaltungsaufwände führen.

In der Verordnungsermächtigung nach Abs. 9 sollte eine Bestimmung enthalten sein, die den Bundesminister ermächtigt, Anrechnungsregelungen festzusetzen. Vielfach haben nämlich Kandidaten um eine vorgezogene Lenkberechtigung der Klasse B bereits eine Ausbildung für die Klasse F und eine Lenkberechtigung für diese Klasse, was bedeutet, daß der gesamte Lehrplan der Grundausbildung mit den 40 Unterrichtseinheiten absolviert wurde. Da diese Fragestellung eine häufige ist, wird ersucht, Anrechnungsregelun-

gen in die Verordnungsermächtigung mitaufzunehmen.

Zu § 6:

Diese Bestimmung des Abs. 2 sieht vor, daß die Behörden verpflichtet sind, sechs Monate vor Ablauf der Befristung die Besitzer der Fahrerlaubnis für die Klasse C und aufgrund des § 6 Abs. 4 auch jene für die Unterklasse C1, zu verständigen. Das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr geht zwar davon aus, daß die Länder damit die Bundesrechenzentrums-GesmbH beauftragen werden. Es ist allerdings keinerlei verpflichtende Regelung im vorliegenden Führerscheingesetz enthalten ist, wonach sich die Behörden verpflichtend der Bundesrechenzentrums-GesmbH zu bedienen hätten.

Machen nunmehr die Behörden von dieser Verpflichtung in ihrem Wirkungsbereich keinen Gebrauch und verständigen von sich aus die Betroffenen, so ist davon auszugehen, daß sich der im Rahmen der finanziellen Erläuterungen dargestellte Aufwand vervielfacht. Diese Äußerung trifft für alle Arten der Verständigung zu, wie sie im vorliegenden Führerscheingesetz vorgesehen sind. Es ist diese Verständigungsverpflichtung zur Gänze abzulehnen, zumal die Befristung ohnedies im Führerschein eingetragen ist. Beharrt der Bund auf dieser Verständigungspflicht, so hätte er eine Bestimmung darüber aufzunehmen, wonach die Verständigung durch die Bundesrechenzentrums-GesmbH auf Kosten des Bundes vorzunehmen ist.

Bislang war die Fahrerlaubnis für die Unterklasse C1 unbefristet zu erteilen. Nunmehr ist in Abs. 4 eine Befristung vorgesehen. Da die Motivation für die Einführung dieser Unterklasse C1 seitens des Bundes im Wesentlichen die Kategorie der „Wohnmobile“ war, ist die Befristung für diese Unterklasse der Lenkberechtigungen abzulehnen und wäre sie aus dem Entwurf zu streichen. Überdies darf neuerlich dokumentiert werden, dass seitens der gefertigten Behörde die Unterklasse C1 in der Praxis bedeutungslos ist, wobei darüber hinaus nicht einmal gesonderte Ausbildungs- und Prüfungsvorschriften für diese Klasse bestehen und jeder Kandidat die Klasse C anstrebt.

Zu § 7:

Für die Befristung im Rahmen der Klasse D gilt das zuvor Ausgeführte. Darüber hinaus ist in § 7 festgehalten, dass eine Fahrerlaubnis für die Klasse D nur erteilt werden darf, wenn der Antragsteller eine Fahrerlaubnis für die Klasse B besitzt. In der Praxis hat sich herausgestellt, daß diese Voraussetzung im Zusammenhang mit den Ausbildungsvor-

schriften ein entscheidender Nachteil für die Wirtschaft ist, zumal aufgrund der nunmehr im Rahmen der Ausbildung anfallenden Kosten kaum mehr Personen die Klasse D anstreben. Aus diesem Grund darf neuerlich ein Vorschlag unterbreitet werden, der ebenfalls der EU-Richtlinie entspricht, wonach der Antragsteller eine Fahrerlaubnis für die Klasse B besitzen muß, bevor er sodann direkt in die Klasse D einsteigt. Aufgrund der vorliegenden Sicherheitsbedenken, wonach ein „Führerscheinneuling“ Autobusse ohne Fahrpraxis lenkt und dadurch zu Lasten von Menschen Sicherheitsrisiken entstehen können, darf angeregt werden, in § 7 eine Regelung darüber aufzunehmen, daß ein Antragsteller für den Fall, daß er bereits im Besitz einer Lenkberechtigung für die Klasse C ist und eine zweijährige Fahrpraxis nachweist, er lediglich eine durch Verordnung festzulegende Mindestzusatzausbildung zu absolvieren hat.

Diese Bestimmung erscheint im Sinne der Verkehrssicherheit als völlig gerechtfertigt, da in der Praxis ohnedies Personen, die die Klasse C besitzen, die Klasse D für Autobusse anstreben, die Verkehrssicherheit durch die bestehende Fahrpraxis für Schwerfahrzeuge deutlich erhöht wird und sich darüber hinaus die Ausbildungskosten für die Klasse D verringern. Weiters wäre die vorgeschlagene Bestimmung EU-konform, da nach wie vor als Einstiegsvoraussetzung für die Klasse D die Regelung aufrecht erhalten werden könnte, wonach der Antragsteller eine Fahrerlaubnis für die Klasse B als Voraussetzung besitzen müsste. Allerdings müsste dieser Antragsteller die Vollausbildung absolvieren.

#### Zu § 8:

Im Rahmen der festgelegten Erteilungsvoraussetzungen ist darauf hinzuweisen, daß Abs. 2 davon ausgeht, daß das Bestehen der theoretischen Prüfung entfällt, wenn ein Antrag nach dem Ablauf von sechs Monaten seit dem Erlöschen dieser Fahrerlaubnis gestellt wird.

Nachdem jedoch ausschließlich das Bestehen der theoretischen Prüfung entfällt, bedeutet dies jedoch, dass er neuerlich die Ausbildung in der Fahrschule zu absolvieren hätte und die Fahrschule ihm - auch für den Fall des Entzuges der Lenkberechtigung - die Bestätigung über die Vollausbildung zu erteilen hätte. Diese Regelung erscheint unbillig und sollte ausschließlich das Bestehen der praktischen Fahrprüfung neben den sonstigen in § 8 Abs 1 Ziffer 1., 2., 3., 5., 6. und 7. gestellten Voraussetzungen herangezogen werden. Die Absolvierung eines Fahrschulkurses sowie eine Bestätigung über die durchgeführte Vollausbildung erscheint in den vorliegenden Fällen als unbillig, zumal der

- 14 -

Antragsteller ohnedies bereits einmal im Besitze einer Lenkberechtigung war. Sollte eine praktische Fahrprüfung als nicht ausreichend erachtet werden, so wäre es auch denkbar, dass sowohl die theoretische als auch praktische Fahrprüfung herangezogen werden, jedoch ohne neuerliche Vollausbildung in der Fahrschule.

Zu § 9:

Die Bestimmung über das Erteilungsverfahren, wonach die Behörde auf Antrag die Fahrprüfung durch die Behörde vornehmen zu lassen hat, die für den Sitz der vom Antragsteller besuchten Fahrschule örtlich zuständig ist, ist abzulehnen. Diese Regelung bringt einen behördlichen Aufwand in erheblichem Umfang mit sich. Es ist nämlich davon auszugehen, daß es auf der einen Seite durch das ständige Versenden der Führerscheinerteilungsakte unter den Behörden sehr zeitaufwendig ist, und zudem vielfach die Beobachtung gemacht werden musste, dass es für den Führerscheinwerber wesentlich länger dauert, bis er seinen Führerschein erhält.

Es wäre daher diese Regelung zur Gänze zu streichen, da sie seitens der Behörden I. Instanz dezidiert abgelehnt wird und in Kärnten die bisher schon mögliche Regelung über Wunsch der Bezirkshauptmannschaften und der Bundespolizeidirektionen aufgelassen wurde. Die bisher bestehende gesetzliche Regelung ist völlig ausreichend, zumal sie auch dem Wettbewerbsbedürfnis der Fahrschulen zur Gänze entspricht und die Wahlfreiheit des Führerscheinkandidaten gewährleistet ist. Die bezughabende Fahrschule hätte lediglich die Verpflichtung, den Kandidaten bei der Behörde zur Führerscheinprüfung antreten zu lassen, die für die Erteilung des Führerscheines zuständig ist. Gerade im Zusammenhang mit der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes, die selbst die Anrechnung von Fahrprüfungen, die bei unterschiedlichen Behörden abgenommen wurden, als unzulässig erachtet, entpuppt sich die vorliegende Bestimmung ohnedies auch als rechtsstaatlich bedenklich.

Das vorliegende Führerscheingesetz fingiert die Erteilung der Lenkberechtigung mit dem Bestehen der praktischen Fahrprüfung. Auf der anderen Seite beginnt jedoch die Berufungsfrist von zwei Wochen mit der Ausstellung des Bescheides über die Erteilung der Fahrerlaubnis. Da jedoch der Führerschein keinerlei Unterschrift eines Behördenorganes aufweist, ist davon auszugehen, dass sich die Behörden mit der Erteilung der Lenkberechtigung im Rahmen eines mündlichen Bescheides behelfen müssen.

Die Fiktion der Erteilung der Lenkberechtigung wurde zwar zum Erzielen der EU-

Konformität des Führerscheingesetzes gewählt, da Lenkberechtigungen der Klasse C erst abgenommen werden dürfen, wenn der Kandidat die Lenkberechtigung der Klasse B erworben hat und darüber hinaus ist diese Regelung ausschließlich Ausfluss der Probleme der Bundespolizeidirektion Wien mit der Anwendung der EDV-technischen Voraussetzungen. Für eine Bestimmung in einem Gesetz über die Erteilung von Lenkberechtigungen sollten jedoch ausschließlich Verkehrssicherheitsaspekte maßgeblich sein, und nicht technische Probleme bei der Ausstellung von Führerscheinen einer, wenn auch der größten, Behörde Österreichs.

Die vorliegende Konstruktion der Fiktion wirft nämlich auch für den praktischen Vollzug Probleme auf, da der Kandidat bereits mit dem Bestehen der praktischen Fahrprüfung berechtigt wäre, sein Auto zu lenken. Vielfach werden jedoch Lenkberechtigungen unter Bedingungen, Auflagen und Befristungen erteilt, von denen im Rahmen der Wahrung des Parteiengehörs der Kandidat erst nach der Fahrprüfung in Kenntnis gesetzt wird, wenn er im Rahmen einer Führerscheinabholung das Parteiengehör vor der mündlichen Verkündung des Bescheides gewährt erhält, sodaß die Aussage des § 9 Abs. 3, daß die Fahrerlaubnis nur unter den aufgrund der Ergebnisse des Verfahrens hervorgekommenen Befristungen, Auflagen oder zeitlichen, örtlichen oder sachlichen Beschränkungen gültig ist, sich als reine Makulatur erweisen, zumal der Kandidat noch gar keine Kenntnis von diesen Einschränkungen hat. Wenn er zudem im Rahmen einer Kontrolle aufgehalten wird, ist er weder im Führerscheinregister erfaßt, noch führt er einen Führerschein mit sich, sodaß das kontrollierende Organ der öffentlichen Sicherheit davon ausgehen muß, daß der Angehaltene ohne Lenkberechtigung ein Kraftfahrzeug lenkt. Geht man davon aus, daß in Kärnten jährlich ca. 17.000 Fahrprüfungen abgehalten werden, so ist die Rechtsunsicherheit im Vollzug dieser Bestimmung vorstellbar. Das Argument, daß er das Kraftfahrzeug ohnedies nur mit den im Ermittlungsverfahren entstandenen Einschränkungen lenken darf, ist obsolet, ja nicht einmal einem Verwaltungsstrafverfahren zugänglich, da der Führerscheinwerber keine Kenntnis von den ihn betreffenden Einschränkungen hatte.

Es ist daher diese vorliegende Bestimmung mit allem Nachdruck abzulehnen und haben dies selbst jene Führerscheinbehörden dargetan, die vor ähnlichen technischen Problemen stehen, wie dies bei der Bundespolizeidirektion Wien der Fall ist.

- 16 -

Im Zusammenhang mit Abs. 3 betreffend die Erteilung der Lenkberechtigung ist anzumerken, daß gleichfalls die Bestimmung, wonach die Behörde neuerlich zu überprüfen hat, ob der Antragsteller verkehrszuverlässig ist, wenn seit der Anbringung des Antrages auf Erteilung der angestrebten Fahrerlaubnis mehr als ein Jahr verstrichen ist, entbehrlich ist. Es ist festzuhalten, daß bereits entsprechend den Grundsätzen des AVG die Behörde die Entscheidung entsprechend der Sachlage zum Zeitpunkt der Entscheidung zu treffen hat. Dies bedeutet auch, daß die Verkehrszuverlässigkeit im Zeitpunkt der Entscheidung gegeben sein muß. Mit der eingangs erwähnten Bestimmung wird dieser Grundsatz des AVG durchbrochen. Es hätte daher diese Bestimmung zu entfallen, da mit den allgemeinen Grundsätzen des AVG das Auslangen zu finden ist und die vorliegende Regelung überdies der Verkehrssicherheit abträglich ist.

Im Rahmen der Verkehrszuverlässigkeit ist diese gleichfalls nicht gegeben, wenn eine strafbare Handlung gemäß § 32 Abs. 8 Führerscheingesetz begangen wurde. § 32 Abs. 8 bezieht sich auf das Lenken von Kraftfahrzeugen vor der Wiederausfolgung der vorläufig abgenommenen Dokumente. Diese Bestimmung ist geeignet, Amtshaftungsansprüche hervorzurufen, zumal im Fall einer vorläufigen Abnahme eines Führerscheines, der die Entziehung einer Lenkberechtigung folgt, die Entzugsdauer vom Zeitpunkt der vorläufigen Abnahme an zu berechnen ist. Dies bedeutet, daß ein Führerscheininhaber, der zwischen dem Zeitraum einer vorläufigen Abnahme und der Wiederausfolgung im Regelfall ein Fahrzeug lenkt, in weiterer Folge die Voraussetzung für den Entzug einer Lenkberechtigung nicht erfüllt. Das heißt, daß diese Person zwar strafbar sein sollte, jedoch nicht dieses Lenken ohne Führerschein als Entziehungstatbestand im Rahmen bestimmter Tatsachen verankert werden sollte. Diese Regelung hätte zu entfallen.

#### Zu § 10:

In Z 1. wird die Klasse 11 eingeschränkt auf landwirtschaftliche Fahrzeuge. Es sollte hierbei klargestellt werden, daß es sich um Fahrzeuge handelt, die zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt sind, um keine Einschränkung auf ausschließlich landwirtschaftliche Tätigkeiten zu erzielen.

Zu § 11:

Beim Probeführerschein ist eine Definition des „schweren Verstoßes“ durch Anführung der gesetzlichen Bestimmungen, deren Übertretung als schwerer Verstoß gilt, vorgesehen. Aufgrund der Bestrebungen des Amtes der Kärntner Landesregierung, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, und auf der Basis der vielfach von Führerscheinbesitzern, die sich in der Phase des Probeführerscheines befinden, begangenen Verkehrsübertretungen und deren Auswirkungen, wird angeregt, auch nachstehende Bestimmungen als „schwere Verstöße“ festzulegen:

- § 4 Abs. 5 StVO 1960
- § 16 Abs. 2 lit b StVO 1960
- § 44 Abs. 4 lit f StVO 1960
- § 9 Abs. 2 StVO 1960
- § 17 Abs. 2 und 3 StVO 1960.

Nach Abs. 5 darf die Nachschulung nur von einer hierzu ermächtigten Einrichtung durchgeführt werden und ist in Abs. 7 im Rahmen einer Verordnungsermächtigung festgelegt, welche Kriterien für eine Ermächtigung durch den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr gemäß § 33 Abs. 3 zu erfüllen sind. Im Rahmen der Arbeitsgruppen wurde beim Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr stets ausdrücklich festgehalten (und wurde hiebei auch Übereinstimmung erzielt), daß bereits im Führerscheingesetz nicht nur die Kriterien für den Erhalt einer Ermächtigung zur Durchführung von Nachschulungen aufgenommen werden sollen, sondern, daß auch die Erfüllung von Qualitätskriterien und die regelmäßige Überprüfung im Rahmen von Evaluierungen und der dabei einzuholenden Gutachten durch das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr vorzusehen sind. Der vorliegende Gesetzesentwurf geht wiederum an dieser Thematik zur Gänze vorbei und enthält diesbezüglich keinerlei Regelungen. Es wäre zumindest die Verordnungsermächtigung diesbezüglich anzupassen. Weiters wäre aufgrund der im Rahmen der Durchführung von Nachschulungen realwirtschaftlich bestehenden hohen Gewinnspannen der die Nachschulung anbietenden Institutionen (in Kärnten zum gegenwärtigen Zeitpunkt: zwei) bereits im Gesetz ausdrücklich zu verankern, daß durch eine jährliche Lizenzgebühr im Ausmaß von ca. öS 50.000,-- durch die ermächtigten Institutionen diese Evaluierungen und Qualitätskontrollen durch externe Gutachter vorzunehmen sind. Bislang bestehen nämlich zwar ständig Beschwerden, hier vor allem

im Zusammenhang mit der Durchführung von verkehrspsychologischen Untersuchungen, die jedoch durch das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr mit der Begründung nicht erledigt werden, daß eine Gutachtenserstellung über die Eignung der ermächtigten Institution „zu teuer“ sei. Eine diesbezügliche Regelung sowohl für den Bereich der Nachschulungen als auch für den Bereich der verkehrspsychologischen Untersuchungen und die Verankerung einer Qualitätskontrolle und der Bezahlung dieser Qualitätskontrolle aus den Lizenzgebühren ist unabdinglich und hat auch bei den wesentlichen Institutionen, die solche Nachschulungen und verkehrspsychologischen Untersuchungen durchführen, einen positiven Widerhall gefunden. Es ist daher völlig unverständlich, warum solche Regelungen nicht Eingang in den Gesetzesentwurf gefunden haben.

Zu § 12:

Diese Regelung mit seinen Bestimmungen über die Verkehrszuverlässigkeit bedarf von der Systematik her einer grundsätzlichen Überarbeitung. Nach dem gegenwärtigen System hat die Behörde in zweierlei Hinsicht eine Wertung vorzunehmen:

- eine Wertung, ob die Verkehrssicherheit gefährdet wird oder sich der Lenker wegen der erleichternden Umstände, die beim Lenken von Kraftfahrzeugen gegeben sind, sonstiger schwerer strafbarer Handlungen schuldig machen wird und wenn die Verkehrsunzuverlässigkeit festgestellt wird;
- eine Wertung über die Entziehungsdauer.

Nunmehr wird zwar erstmals in Abs. 4 Z. 2. ausdrücklich festgehalten, daß für bestimmte Tatsachen, die erwiesen sind, keine Wertung zu erfolgen hat. Jedoch erscheint dies aufgrund der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes als nicht sehr zielführend, da zuwenig weitreichend. Der Verwaltungsgerichtshof geht davon aus, dass aufgrund der gesonderten ausdrücklichen Anführung der bestimmten Tatsachen bereits der Gesetzgeber von einer besonderen Verwerflichkeit ausgeht und diese zur Begründung des Mangels an Verkehrszuverlässigkeit zu werten sind. Es hat sohin die vollziehende Behörde ohnedies keinen Spielraum mehr. Es wird daher angeregt, in Abs. 4 Z. 2. festzuhalten, daß nicht nur im Fall des Abs. 2 Z 7, 8 und 10 keine Wertung zu erfolgen hat, sondern es sollte für alle ausdrücklich angeführten bestimmten Tatsachen des Abs. 2 keine gesonderte Wertung mehr zu erfolgen haben. Es würde dies für den Vollzug der

Behörden eine wesentliche Erleichterung darstellen.

Bei der Anführung der bestimmten Tatsachen in Abs. 2 wurde nunmehr zwar § 94 StGB angeführt, es darf jedoch angeregt werden, zur Klarstellung auch § 7 Abs. 3 Z. 6. Führerscheingesetz anzuführen, das als bestimmte Tatsache anzusehen ist, wenn jemand es unterlassen hat, nach einem durch das Lenken eines Kraftfahrzeuges selbst verursachten Verkehrsunfall, bei dem eine Person verletzt wurde, sofort anzuhalten oder die erforderliche Hilfe zu leisten oder herbeizuholen. § 30 Abs. 1 des Entwurfes legt die 0,5 Promille-Regelung fest. Wenn daher in Abs. 2 Z. 10. das Lenken eines Kraftfahrzeuges mit mehr als 0,5 Promille die mangelnde Verkehrszuverlässigkeit begründet, so ist bei einer ersten Betrachtung einem Führerscheinbesitzer, der beim ersten Mal mit einem Alkoholwert zwischen 0,5 und 0,8 Promille fährt, mangels Verkehrszuverlässigkeit die Lenkberechtigung auf die Dauer von zumindest drei Monate zu entziehen, wohingegen aufgrund der sondergesetzlichen Bestimmungen des § 23 Abs. 5 Z. 2. und 3. er bei wiederholten Übertretungen lediglich mit drei bzw. vier Wochen Entzug zu rechnen hat. Es sollte daher § 12 Abs. 2 Z. 10. einer Überarbeitung unterzogen werden und derjenige der erstmals einen Alkoholwert zwischen 0,5 und 0,8 Promille aufweist, lediglich einer Bestrafung zugeführt werden, sodaß die Androhung des Entzuges der Lenkberechtigung nach § 23 Abs. 1 letzter Satz zu entfallen hätte. Es handelte sich dabei um eine behördliche Maßnahme, die - wie in der Praxis festgestellt - mit keinerlei Verkehrssicherheitsaspekt verbunden ist. Es sollte daher die 0,5 Promille-Regelung neu überdacht werden, zumal sich überhaupt herausgestellt hat, daß diese Regelung kaum eine Erhöhung der Verkehrssicherheit mit sich gebracht hat und nach Ablauf der „Einführungsphase“ (ca. sechs Monate) ihre Wirkung weitgehend verloren hat. Die 0,5 Promille-Regelung sollte überdies eher in die StVO aufgenommen werden, wie dies die beamteten Verkehrsexperten der Länder immer wieder empfohlen haben.

Zu Z 13:

Das ärztliche Gutachten ist im Rahmen der Erteilung der Lenkberechtigung von einem ermächtigten sachverständigen Arzt zu erstellen. Dies bedeutet eine österreichweite Freigabe der Untersuchungstätigkeit der sachverständigen Ärzte. Grundsätzlich ist die Liberalisierung dieser Bestimmung zu begrüßen, da sie im Interesse der Führerscheinwerber und der sachverständigen Ärzte liegt.

Aus Behördensicht ist jedoch festzuhalten, daß diese Regelung im Erteilungsverfahren

- 20 -

deutliche Nachteile für alle Beteiligten mit sich bringt. Aufgrund der Erfahrungen seit der Einführung der sachverständigen Ärzte mußte festgestellt werden, daß diese sachverständigen Ärzte zwar verpflichtet sind, so rasch als möglich negative Stellungnahmen bzw. Zuweisungen zu Amtsärzten den Behörden mitzuteilen, es aber wegen der raschen Erledigungsstruktur der Ansuchen bei den Führerscheinbehörden immer wieder vorkommt, daß ein Führerscheinwerber, der bei einem sachverständigen Arzt negativ beurteilt wurde, den nächsten sachverständigen Arzt aufsuchte und der Behörde in weiterer Folge eine positive gutachterliche Äußerung vorlegte und daraufhin die Lenkberechtigung erteilt erhielt. In weiterer Folge war es stets unter größten Aufwendungen erforderlich, aufgrund der zwischenzeitig negativ eingelangten Stellungnahme ein Entziehungsverfahren einzuleiten. Nachdem diese Umgehungshandlungen bedauerlicherweise keine Einzelfälle sind, muß daher diese gänzliche Freigabe in der vorliegenden Form abgelehnt werden, da sie zu unnötigen behördlichen Aufwendungen führt.

Es darf vorgeschlagen werden, daß für die Erteilung der Lenkberechtigung das ärztliche Gutachten von einem im örtlichen Wirkungsbereich der Behörde, die das Verfahren zur Erteilung der Lenkberechtigung durchführt, in die Ärzteliste eingetragenen sachverständigen Arzt für Allgemeinmedizin zu erstellen ist (bisherige Regelung). Dies sollte deshalb möglich sein, zumal das Lenkberechtigungserteilungsverfahren ohnedies von der Behörde durchgeführt wird, in deren Wirkungsbereich der Antragsteller seinen Hauptwohnsitz hat und er im Erteilungsverfahren in ständigem Kontakt mit dieser Behörde steht. Die Probleme, die seitens der Wirtschaft, die KFZ-Lenker beschäftigen, angezogen wurden, haben sich bei den sogenannten „Wiederholungsuntersuchungen“ ergeben und ist es durchaus positiv zu betrachten, wenn diese Wiederholungsuntersuchung von einem ermächtigten Arzt ohne örtliche Einschränkung durchgeführt werden kann.

§ 13 Abs. 4 geht davon aus, daß eine Beobachtungsfahrt anzuordnen ist, wenn im Rahmen der ärztlichen Untersuchung eine sichere Entscheidung im Hinblick auf die geistige und körperliche Eignung nicht getroffen werden kann. Im Regelfall sind solche Beobachtungsfahrten bei älteren Personen erforderlich. Es hat sich zwar herausgestellt, daß sich das Instrument der Beobachtungsfahrt ausgezeichnet bewährt hat, jedoch vielfach zu wenig genutzt wird. Gerade im Hinblick auf die Kategorie der älteren Autofahrer, haben sich die Autofahrer-Organisationen dagegen ausgesprochen, einen

Hinweis auf das Alter des Inhabers einer Lenkberechtigung oder eines Kandidaten aufzunehmen, um keine Diskriminierung hervorzurufen. Dieser Wunsch ist verständlich, jedoch sollte gerade bei verstärkter Anwendung des Instrumentes der Beobachtungsfahrt zur Kompensation negativer verkehrspsychologischer Untersuchungen dennoch eine weitergehende Formulierung des § 13 Abs. 4 letzter Satz vorgenommen werden. Es darf angeregt werden, nachstehende Formulierung in das Führerscheinggesetz aufzunehmen, da vielfach gerade ältere Autofahrer sehr sichere Autofahrer sind, wie dies auch die Unfallstatistiken beweisen:

„Ebenfalls ist eine Beobachtungsfahrt anzuordnen, wenn insbesondere im Hinblick auf die erlangte Geübtheit zum Lenken von Kraftfahrzeugen durch den Betroffenen im Rahmen der ärztlichen Untersuchung eine sichere Entscheidung im Hinblick auf die geistige und körperliche Eignung nicht getroffen werden kann.“

Eine derartige Regelung erschiene aus der Sicht der betroffenen Bevölkerungsgruppen als sehr sinnvoll und könnte seitens der Behörden nur befürwortet werden.

§ 13 Abs. 5 sieht vor, daß die Beobachtungsfahrt auch mit einem anderen geeigneten Kraftfahrzeug als einem Schulfahrzeug vorgenommen werden kann. Aufgrund der Beurteilungskriterien sollte dieser Halbsatz zur Gänze entfallen, um der Begutachtungskommission, welche die Beobachtungsfahrt abnimmt, jederzeit ein ungestörtes Beobachten des betroffenen Kraftfahrzeuglenkers zu ermöglichen. Aus diesem Grund sollte die Beobachtungsfahrt ausschließlich mit einem Schulfahrzeug in Begleitung eines Fahrlehrers erfolgen.

#### Zu § 15:

Abs. 1 geht davon aus, daß vor Ablegung der praktischen Prüfung die übrigen Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis vorliegen müssen. Es handelt sich dabei - wie bereits erwähnt - ausschließlich um die Berücksichtigung EDV-technischer Probleme bei der Bundespolizeidirektion Wien im Zusammenhang mit der Erteilung der Lenkberechtigung, die durch die Fiktion der Erteilung umgangen werden sollen. Es ist daher auf das dort Gesagte hinzuweisen. Darüber hinaus ist festzuhalten, daß in keiner Bestimmung des Führerscheinggesetzes die Verpflichtung, einen Führerschein abzuholen, verankert ist. Dies bedeutet, daß im Zusammenhang mit der gesetzlichen Fiktion der Erteilung der Lenkberechtigung jemand unter Umständen aufgrund der für ihn nachteiligen

- 22 -

Einschränkungen veranlaßt sein könnte, den Führerschein nie abzuholen, da er in diesem Fall ausschließlich wegen Nichtmitführens des Führerscheines bestraft werden könnte.

Weiters ist im Rahmen dieser Bestimmung verankert, daß für bestimmte Arten von Bewerbern der Nachweis der Schulungen entfällt. In diesem Zusammenhang ist neuerlich auf die Ausbildung für die Lenkberechtigung der Klasse F in den landwirtschaftlichen Fachschulen hinzuweisen, bei denen in seinen Grundzügen der Lehrplan gleich ist, wie für die Ausbildung der Klasse B. Es sollte daher in Abs. 2 und 3 des Entwurfes verankert werden, daß im Falle der Erweiterung der Lenkberechtigung von der Klasse F auf die Klasse B ausschließlich die Mindestausbildung für die Klasse B zu absolvieren ist. Dies wurde bereits bei den Bestimmungen über die vorgezogene Lenkberechtigung der Klasse B hinsichtlich der Anrechenbarkeit erwähnt und sollte jedoch für sämtliche Kandidaten, die die Klasse F im Rahmen einer landwirtschaftlichen Fachschule bereits erworben haben, Gültigkeit besitzen.

Weiters ist in Abs. 3 aufzunehmen, daß der Nachweis der in Abs. 2 genannten Schulung für Bewerber entfällt, bei denen die Lenkberechtigung auf Grund der Entziehungsdauer erloschen ist. Aufgrund der derzeitigen Regelung entfällt nämlich zwar die theoretische Fahrprüfung, der Kandidat muß jedoch einen Nachweis über die Vollausbildung in einer Fahrschule erbringen und die praktische Fahrprüfung bestehen. Für solche Personen muß es ausreichend sein, wenn sie die praktische Fahrprüfung bzw. die theoretische und praktische Fahrprüfung bestehen, ohne daß sie eine gesonderte Ausbildung in einer Fahrschule erhalten, da sie bereits einmal ausgebildet wurden.

Weiters muß darauf hingewiesen werden, daß die Regelungen über die Durchführung der praktischen Fahrprüfung nicht den seitens des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr gegenüber den Ländern zugesicherten Änderungen entsprechen.

Seitens des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr wurde nämlich zugesichert, im Rahmen der Vollkostenrechnung die Prüfungsgebühren festzulegen, dies ist jedoch nicht geschehen. Es muß daher nachdrücklich festgehalten werden, daß der Bund zugesichert hat, der unterschiedlichen Verwaltungspraxis in den einzelnen Bundesländer Rechnung zu tragen und einen möglichst weitgehenden Spielraum zu eröffnen. Es sollte daher festgehalten werden, daß im neuen Führerscheinrecht sämtliche Fahrprüfer, die bereits Prüfungen in der entsprechenden Klasse durchgeführt haben und für die

Durchführung der Prüfungen in der betreffenden Klasse ermächtigt wurden, diese Tätigkeit auch weiterhin ausüben dürfen, ohne im Besitz der entsprechenden Lenkberechtigung für die zu prüfende Klasse zu sein. Im Führerscheingesetz (§ 41 Abs. 3 FSG) ist die Zulässigkeit der Ausübung dieser Tätigkeit vorhanden. Nunmehr beabsichtigt der Gesetzgeber, diese Tätigkeit einzuschränken. § 35 Z. 11. des Entwurfes sieht zwar vor, daß Sachverständige, die vor dem Inkrafttreten des Bundesgesetzes bestellt worden sind, als Sachverständige nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes gelten. Allerdings bezieht sich dies nunmehr ausschließlich auf die sachverständigen Fahrprüfer für die Klassen C, C+E, D und D+E. Diese Regelung soll offenkundig nicht für Fahrprüfer, die zwar Fahrprüfungen für die Klasse A abnehmen, jedoch keine Lenkberechtigung für diese Klasse besitzen, gelten. Aufgrund der verfassungsgesetzlichen Bedenken gegen eine derartige willkürliche Bestimmung, muß dieselbe abgelehnt werden. Die Fahrprüfer in Kärnten sind sämtliche mit Bescheid bestellt. Wenn daher ein Fahrprüfer mittels Bescheid für eine Klasse bestellt ist und bereits seit Jahren Prüfungen für diese Klasse abnimmt, ohne jedoch im Besitz der Lenkberechtigung für diese Klasse zu sein, so ist es sachlich nicht gerechtfertigt, einen Fahrprüfer für die Klasse A schlechter zu stellen, als etwa einen solchen für die Klasse C. Es ist daher zu fordern, daß sämtliche Fahrprüfer, die bereits bescheidmäßig bestellt sind und die entsprechende Prüfungspraxis aufweisen, ihre Tätigkeit auch weiterhin ausüben dürfen. In einigen Bundesländern gibt es sogar hauptberufliche Fahrprüfer und würde diese Regelung für diese einem Berufsverbot gleichkommen. Wenn im vorliegenden Gesetz diese Regelung ohnedies in diesem Sinne gemeint sein sollte, muß sie auch ausdrücklich als solche zum Ausdruck kommen, was durch die gegenwärtige Formulierung nicht gewährleistet ist.

Im Rahmen der praktischen Prüfung wird zwar verankert, daß die praktische Fahrprüfung für bestimmte Klassen mindestens 25 Minuten, für die Klassen C, C+E, D, D+E und die Unterklassen C1 und C1+E mindestens 45 Minuten zu betragen hat. Seitens des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr wird jedoch die Auffassung vertreten, daß für sämtliche Klassen (jeweils gesondert) diese zeitlichen Voraussetzungen zu erfüllen sind. Es wird seitens des Bundes jedoch die Tatsache verkannt, daß zwar in den EU-Richtlinien die jeweilige Zeitdauer für die Klassen in der Weise verankert ist, wenn eine Klasse für sich alleine gemacht wird, zB für die Klasse C die Prüfung 45 Minuten und ein Jahr später für die Klasse C+E (die Ergänzungsprüfung) neuerlich 45 Minuten dauert. Nicht beachtet bleibt jedoch der Umstand, daß für den Fall der Absolvierung der praktischen Fahrprüfung im zeitlichen Zusammenhang, was bei den Klassen C und C+E

- 24 -

sehr häufig der Fall ist, bei der Gutachtenserstellung idente Teile der Befunderhebung anrechenbar sein müssen, noch dazu wo zB Großbritannien keinerlei Fahrprüfung und Ausbildung für die Klassen C+E vorsieht, und einige andere EU-Mitgliedsstaaten für die Klasse C+E lediglich eine geringfügige praktische Prüfung kennen. Dies bedeutet, daß offenkundig die EU-Richtlinie Spielraum läßt. Dies wird auch seitens des Amtes der Kärntner Landesregierung so interpretiert, zumal die Fahrprüfer als Sachverständige anzusehen sind. Wenn daher im Rahmen einer Fahrprüfung für die Klassen C und C+E die 45 Minuten absolviert werden, wird es seitens der Sachverständigen als ausreichend erachtet, wenn unmittelbar darauf ausschließlich die klassenspezifischen Teile von C+E geprüft werden, sodaß die gesamte Prüfung für die Klassen C und C+E 60 Minuten dauert. Dies ist auch mit den Prüfungsinhalten, wie sie von der EU-Richtlinie vorgegeben sind, ausreichend gedeckt. Es bedarf daher in diesem Zusammenhang Abs. 5 einer Ergänzung, wonach für jene Klassen, welche ausschließlich im Zusammenhang mit einer „Hauptklasse“ Gültigkeit besitzen und im zeitlichen Zusammenhang geprüft werden, der sachverständige Fahrprüfer berechtigt ist, Prüfungsteile gleichen Inhaltes anzurechnen.

Zu § 18:

In dieser Bestimmung erfährt der Mopedausweis eine Neuregelung dadurch, als er nunmehr unabhängig vom Alter erforderlich ist und Mopedausweise auch für vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge eingeführt werden.

Der Gesetzgeber hat sich entschlossen, insbesondere die vierrädrigen Leichtkraftfahrzeuge nach französischem Vorbild in Österreich als Kraftfahrzeugkategorie, für die keine Lenkberechtigung erforderlich ist, einzuführen, um die Mobilität - insbesondere im ländlichen Raum - zu gewährleisten. Dieses Vorhaben ist durchaus zu begrüßen.

Dessen ungeachtet wird nicht das Problem verkannt, daß es bislang möglich ist, solche Leichtkraftfahrzeuge (allein in Kärnten gibt es bereits ca. 1.000 davon) ohne jedwede Kenntnisse und Übung zu lenken.

Nunmehr wird eine solche praktische Schulung eingeführt und ist diese grundsätzlich zu begrüßen. Aufgrund der derzeitigen Praxis der Mopedprüfungen in Form des „multiple choice“-Systems durch das Ausfüllen von Testbögen ist jedoch festzuhalten, daß die Einführung einer solchen Prüfung für Lenker von vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen der Intention des Gesetzgebers im Rahmen der Einführung des Führerscheingesetzes im

Jahre 1997 zuwiderläuft.

Da die theoretische Mopedprüfung keinerlei Schulung in sich birgt und auch keinerlei Verkehrssicherheitsaspekt aufweist, erscheint es zweckmäßig, sowohl Lenker eines Motorfahrrades als auch jene eines vierrädrigen Leichtkraftfahrzeuges sowohl einer theoretischen als auch einer praktischen Schulung zu unterziehen. Über die Absolvierung einer solchen Schulung wäre sodann der Mopedausweis auszustellen. Dieses System erscheint viel praktikabler und sinnvoller, da das derzeit bestehende System der Mopedprüfung ohnedies reformbedürftig war, da diese „Prüfung“ kaum Sinnhaftigkeit oder Qualitätskriterien aufgewiesen hat. Damit könnte auch der Grundsatz des Gesetzgebers aufrecht erhalten werden, ohne Prüfung den Zugang zu Kraftfahrzeugen bestimmter Kategorien zu ermöglichen. Dies ist ja auch bei Motorrädern im Rahmen der Fahrpraxis der Lenkberechtigung der Klasse B zulässig. Auch in diesen Fällen wird ausschließlich auf die Schulung abgestellt.

Es muß daher das vorliegende System der theoretischen Mopedprüfung abgelehnt werden und wird die Einführung einer theoretischen und praktischen Schulung ohne abschließende Prüfung vorgeschlagen.

Darüber hinaus darf nach dem Vorschlag des Entwurfes ein Mopedausweis ausschließlich an jene Personen ausgegeben werden, für die kein Lenkverbot besteht. Nachdem die Mopedausweise ausschließlich von ermächtigten Privatinstitutionen ausgestellt werden sollen, bestehen hier gravierende datenschutzrechtliche Bedenken und muß daher bereits aus diesen Gründen diese Bestimmung abgelehnt werden. Überdies haben diese Privatinstitutionen keinerlei Zugang zu den Führerscheinregistern und müßten jeweils an die Behörden Anfragen richten, was wiederum zu einen außerordentlich hohen Verwaltungsaufwand führt, wie dies bei den finanziellen Erläuterungen dargelegt wurde. Es ist auch dies ein Grund dafür, warum der Vorschlag in seiner vorliegenden Form abzulehnen ist.

#### Zu § 21:

Bislang ist in § 23 Abs. 3 Ziffer 1. FSG die Bestimmung enthalten, dass der Antragsteller, falls er nicht die Staatsbürgerschaft des Ausstellungsstaates des Führerscheines besitzt ..., nachweisen muß, daß er sich zum Zeitpunkt der Erteilung der ausländischen Lenkberechtigung in dem betreffenden Staat während mindestens sechs Monaten aufhielt

- 26 -

oder dort seinen Hauptwohnsitz hat.

Diese Regelung entfällt nunmehr. Es ist in jedem Fall eine Nachweisführung notwendig. Seitens der Vollzugsbehörden I. Instanz wurde dieser Entfall bemängelt, zumal es gerade diese Regelung war, welche vielfach aufgrund der gesetzlichen Vermutung des Aufenthaltes im Zusammenhang mit der Staatsbürgerschaft wesentliche bürokratische Vereinfachungen ermöglichte. Nunmehr soll das unbürokratische Vorgehen der Vollzugsbehörden sinnlos behindert werden und wird vorgeschlagen, diese Regelung - wie sie derzeit besteht - zu übernehmen.

Zu § 22:

Der Feuerwehr-Führerschein wurde ausschließlich aufgrund der Forderungen der Feuerwehrverbände eingeführt, zumal das ursprüngliche Ansinnen, nämlich das Lenken eines Kraftfahrzeuges mit mehr als 3,5 t mit einem Alkoholgehalt zwischen 0,1 und 0,5 Promille zu ermöglichen, wesentlich einfacher im Führerscheingesetz Aufnahme hätte finden können. Es muß daher festgehalten werden, daß die vorliegende Form der Ausstellung des Feuerwehr-Führerscheines als zu verwaltungsaufwendig und teilweise unvollziehbar abgelehnt werden muß. So ist etwa der Feuerwehr-Führerschein der Behörde abzuliefern, wenn dem Besitzer die Fahrerlaubnis entzogen wurde. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, daß die Entziehungsbehörde in keiner Weise Kenntnis von der Ausstellung eines Feuerwehr-Führerscheines erhält. Es müßte vielmehr der Landesfeuerwehrkommandant der Führerscheinbehörde die Ausstellung eines Feuerwehr-Führerscheines zur Eintragung in das Führerscheinregister melden. Darüber hinaus ist es sicherheitstechnisch bedenklich, wenn die Regelung, ein Kraftfahrzeug auch mit einem Alkoholgehalt von 0,1 Promille zu lenken (Alkoholgrenze für LKW-Fahrer) nicht nur im Einsatzfalle gilt, sondern für jede Fahrt mit einem Feuerwehrfahrzeug. Diese Regelung muß unter Rücksicht auf Sicherheitsaspekte ausdrücklich abgelehnt werden und ist ausschließlich auf Einsatzfahrten einzuschränken. Es darf in diesem Zusammenhang auf die ablehnende Stellungnahme des Amtes der Kärntner Landesregierung im Zuge der Einführung dieses Feuerwehr-Führerscheines hingewiesen werden.

Zu § 23:

Im Rahmen der Entziehung von Lenkberechtigungen (nunmehr: Fahrerlaubnissen) ist in Abs. 6 vorgesehen, daß bei Personen, die sich freiwillig einer begleitenden Maßnahme unterziehen, die Entziehungszeiten herabzusetzen sind und vor Ablauf der Entziehungszeiten die Lenkberechtigungen neuerlich zu erteilen sind.

Wie bereits im Rahmen der finanziellen Erläuterungen angeführt, wird diese Bestimmung ausschließlich zu einer Erhöhung des Verwaltungsaufwandes führen und bietet nur finanziell besser gestellten Person die Möglichkeit, sich von der Entziehungsdauer freizukaufen. Diese Regelung muß daher nachdrücklich als sozial unausgewogen und nicht zielführend abgelehnt werden, da auch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit durch diese Maßnahme oder eine Bewußtseinsänderung des Betroffenen nicht erwartet werden kann.

Im Rahmen der verhängten Lenkverbote sollte eine ähnliche Vorgangsweise gewählt werden, wie dies bei Fahrverboten in § 26 durchgeführt wurde, anstatt die in § 25 ohnedies ausgeführten gesetzlichen Bestimmungen zu wiederholen.

Überdies sollte bei der Verhängung eines Fahrverbotes die in § 86 Abs. 2 KFG vorgefundene Regelung, wonach Fahrverbote in den Führerschein einzutragen sind oder der Führerschein bei der Behörde abzugeben ist, aufrecht erhalten werden, um die Durchsetzbarkeit dieser Fahrverbote zu gewährleisten.

Zu § 27:

Im Zusammenhang mit den Regelungen über das Führerscheinregister darf auf die Hinweise in den finanziellen Erläuterungen verwiesen werden, insbesondere zur umständlichen bürokratischen Vorgangsweise, wonach bei jeder Änderung der behördlichen Zuständigkeit (zB bei einer Wohnsitzänderung) alle Registerdaten der nunmehr zuständigen Behörde zu übermitteln sind, sobald der Zuständigkeitswechsel der Behörde bekannt geworden ist. Nachdem alle Behörden einen Zugriff auf das Führerscheinregister haben, ist es lediglich erforderlich, die Zugriffsberechtigungen für diese Daten zu ändern und sollte das auch dementsprechend formuliert werden.

Darüber hinaus ist es ein zusätzlicher Aufwand, daß aktuelle Verzeichnis der in einem örtlichen Wirkungsbereich einer Behörde tätigen sachverständigen Ärzte automationsunterstützt zu führen. Dies bedeutet, daß offenkundig auch der Bund Bedenken hat, die

Untersuchung durch sachverständige Ärzte freizugeben, da er ansonsten diese Registerführung auf Kosten des Bundes der Bundesrechenzentrums-GesmbH übertragen hätte.

Zu § 31:

Im Zusammenhang mit der Bestellung der Sachverständigen wurde seitens des Bundes zugesichert, klarzustellen, daß - was bereits jetzt die Auffassung des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr ist - auf die Bestellung zum Sachverständigen kein Rechtsanspruch besteht (also nicht nur erst für die Einteilung der Sachverständigen), wie auch seitens des Bundes zugesichert wurde, die Bestelldauer der Sachverständigen auf höchstens fünf Jahre zu befristen und § 128 KFG sinngemäß anwendbar zu erklären. Die Einschränkung, wie sie nunmehr in dieser Bestimmung vorgenommen wurde, erscheint daher unverständlich und ist abzulehnen, da sie der seinerzeitigen Zusicherung des Bundes widerspricht.

Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, daß in Abs. 4 des Entwurfes auch die Bestellung von Amtsärzten als sachverständige Ärzte ermöglicht wird. Es muß bedauerlicherweise darauf hingewiesen werden, daß diese Regelung ausschließlich für jene geringe Zahl von Amtsärzten, welche im Dienststand des Bundesministeriums für Inneres stehen und nicht gleichzeitig Ärzte für Allgemeinmedizin sind, Geltung haben soll. Dabei handelt es sich nur um drei Personen. Es muß daher diese Regelung als willkürliche Anlaßgesetzgebung ausdrücklich abgelehnt werden. Wie bereits im Rahmen der Stellungnahme zur Führerscheingesetz-GV ausgeführt, sollte die Intention des Gesetzgebers, die ärztlichen Untersuchungen niedergelassenen Ärzten für Allgemeinmedizin zu übertragen, unterstützt werden und nicht durch geänderte gesetzliche Formulierungen Nebenbeschäftigungen von Amtsärzten, die diese Tätigkeit als sachverständige Ärzte in ihrer Freizeit ausüben beabsichtigen, geschaffen werden. Dies ist auch deswegen abzulehnen, da ausschließlich die Amtsärzte auf Mißstände im Rahmen der Gutachtenserstellung durch die sachverständigen Ärzte hinweisen können und es darüber hinaus einem Bewerber um eine Lenkberechtigung seltsam anmutet, wenn er in ein und demselben Verfahren einem Arzt einmal als sachverständigen Arzt gegenübersteht, der ihn nach Verrechnung eines Honorars aufgrund der gesetzlichen Kriterien dem Amtsarzt zuweist, wo der Betroffene neuerlich demselben Arzt (nunmehr als Amtsarzt) eine Gebühr für die ärztliche Untersuchung zu bezahlen hat. Es ist daher diese Regelung zur Gänze abzulehnen.

Das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr wird daher darum ersucht, ent-

sprechend der gegenüber den Ländern getätigten Zusicherungen die Bestimmungen über den sachverständigen Fahrprüfer und über die sachverständigen Ärzte zu überarbeiten und anzupassen.

Weiters muß darauf hingewiesen werden, daß auch der Bereich der verkehrspsychologischen Untersuchungen und der dabei erteilten Ermächtigungen einer neuerlichen Ausformulierung bedarf, und hiebei dieselben Grundsätze anzuwenden sind, wie dies für die Nachschulungen bereits ausgeführt wurde.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme werden unter einem dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Klagenfurt, 29. April 1999

Für die Kärntner Landesregierung:

Der Landesamtsdirektor i.V.:

DDr. Anderwald

FdRdA

