

1. alle Bundessektionen
- 2. alle Wirtschaftskammern



Bundesministerium für
Wissenschaft und Verkehr
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Wiedner Hauptstraße 63
Postfach 191
A-1045 Wien
Telefon +43(1)50105DW
Telefax +43(1)50206233
Internet: <http://www.wk.or.at/vp>
E-Mail: worischs@wkoe.wk.or.at

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
170.700/9-II/B/7/99 25.3.1999	Vp 25638/54/99/Mag.Tr/Wo Mag. Rainer Trybus	4005	6.05.99

Bundesgesetz über den Führerschein (Führerscheinggesetz - FschG)

Die Wirtschaftskammer Österreich erlaubt sich, zum Entwurf des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr für ein Bundesgesetz über den Führerschein wie folgt Stellung zu nehmen:

Die Wirtschaftskammer Österreich sieht derzeit keine dringende Notwendigkeit, ein neues Führerscheinggesetz zu beschließen. Gewiß sind in dem bestehenden Führerscheinggesetz einige Probleme und viele Fehler enthalten, die aber durch die entsprechende Vollzugspraxis in den Ländern zum Teil ausgeglichen werden. Eine rasche Beschlußfassung des neuen, noch unausgegorenen Entwurfes des FSchG würde bedeuten, daß nicht genügend Zeit besteht, die Vollzugsbestimmungen genau zu überdenken und auf in der Praxis sich ergebende Probleme probeweise, d.h. lediglich aktenmäßig, anzuwenden. Es wird daher wiederum so sein, sollte die Beschlußfassung noch vor dem Sommer erfolgen, daß nach der Beschlußfassung Arbeitsgruppen eingerichtet werden müssen, um die Fehler

der überhasteten Gesetzwerdung zu beraten und Korrekturmöglichkeiten zu erarbeiten.

Sowohl die Vollzugsbehörden als auch die Fahrschulen haben gelernt, mit dem bestehenden Führerscheingesetz zu leben. Daß nicht nur die Terminologie, sondern auch Grundsätze des Führerscheinrechtes erneut geändert werden sollen - das bestehende Gesetz ist knapp eineinhalb Jahre in Geltung - wird entschieden abgelehnt. Speziell für die Vollzugsbehörden ergibt sich das Problem, daß Verfahren zum Teil noch nach den Bestimmungen des KFG zu beenden sind, andere Verfahren aufgrund des bestehenden FSG durchzuführen sind und daneben die neuen Verfahren nach Inkrafttreten des neuen Gesetzes nach den neuen gesetzlichen Bestimmungen abgewickelt werden müssen.

Um so unverständlicher wird der Plan, ein neues Gesetz noch vor dem Sommer zu beschließen, wenn man bedenkt, daß der Punkteführerschein herausgelöst worden ist. Nach den Wahlen im Herbst dürfte erneut eine Diskussion über den Punkteführerschein geführt werden, dessen allfällige Einführung wieder zahlreiche Änderungen am neuen Führerscheingesetz bedingen wird.

Angesichts dieser Problematik wird eine überhastete Beschlußfassung eines neuen und - wie die Stellungnahme zu den einzelnen Bestimmungen zeigen wird - unausgegorenen Führerscheingesetzentwurfes entschieden abgelehnt. Nun zu den einzelnen Bestimmungen:

Zu § 1

Der Geltungsbereich wird im § 1 nicht exakt wiedergegeben. So wird der Geltungsbereich dieses Führerscheingesetzes ausschließlich auf das Verwenden von Kraftfahrzeugen und Anhängern eingeschränkt. Die Durchsicht dieses Gesetzentwurfes ergibt jedoch,

- 3 -

daß es sich gerade eben nicht um Verhaltensnormen, sondern um Begriffsbestimmungen bzw. Führerscheinklasseneinteilungen etc. handelt.

Zu § 3 Abs 1

Im Abs 1 fehlt eine Bezugnahme auf Abs 4.

Zu § 3 Abs 2

Der Umfang der Klasse B wird in Z 3 nicht korrekt wiedergegeben. Die lit.a widerspricht der lit c. Es ist trotz Lesens der Erläuterungen nicht klar, welche Anhänger hinter Kraftwagen der Klasse B gezogen werden dürfen. Auch ist unverständlich, warum ein Teil des Umfanges der Klasse B nicht in Z 3, sondern in Z 13 geregelt ist.

Gemäß KFG ist die Klasse L5 eindeutig sowohl in der Untergruppe Motorrad als auch in der Untergruppe Kraftfahrzeug verankert. Es soll daher auch in § 3 FSchG klargestellt werden, daß das Lenken von vierrädrigen Kraftfahrzeugen, deren Eigenmasse nicht mehr als 400 kg beträgt, sowohl mit der Fahrerlaubnis für die Klasse A als auch mit der Fahrerlaubnis für die Klasse B zulässig ist.

Zu § 3 Abs 2 Z 3, 5, 9

Es wird immer von „Lenkersitz“ gesprochen. Warum wird nicht das bisher gebräuchliche Wort „Lenkerplatz“ verwendet?

Zu § 3 Abs 2 Z 5

Der zweite Halbsatz ist irreführend, da hinter Kraftwagen der Klasse C bei Vorliegen der entsprechenden Fahrerlaubnis sehr wohl auch andere als leichte Anhänger mitgeführt werden dürfen. Die Formulierung dieses Halbsatzes müßte daher auf den Umfang der Klasse C eingeschränkt werden.

Berechtigung und Umfang der Fahrerlaubnis der Klasse C umfaßt im § 3 Abs 2 Ziffer 5 FschG nur mehr das Lenken von „Kraftwagen und Sonderkraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3.500 kg und nicht mehr als acht Plätzen außer dem Lenkersitz ...“. Ein Lenken von unbesetzten Omnibussen (Klasse D) mit einer Lenkberechtigung für die Gruppe C gemäß § 65 KFG 1967 oder für die Klasse C gemäß FSG 1997 (§ 2 Abs 1 Punkt 3.1. lit.c) ist im vorliegenden Entwurf nicht mehr vorgesehen.

Die Anwendung des Absatzes 6 des § 65 KFG 1967, wonach Omnibusse auch dann mit einem Führerschein der Gruppe C gelenkt werden können, wenn neben dem Lenker nicht mehr als acht Personen befördert werden, die mit der Betreuung des Fahrzeuges im Rahmen ihres Betriebes befaßt sind, ist bereits bei Besitzern der Lenkberechtigung nach dem FSG nicht mehr möglich und bei jenen nach dem KFG 1967 zumindest fraglich.

Bereits diese Regelung bzw. die enthaltene Rechtsunsicherheit bei „älteren“ Führerscheinbesitzern hat in Werkstättenbetrieben, wo überwiegend Omnibusse gewartet und repariert werden, zu enormen organisatorischen Problemen und Mehrkosten geführt, die folgendermaßen begründet sind:

1. Bei Probefahrten, die im Regelfall von Kfz-Mechanikern und/oder deren Werkstättenmeistern, die nicht im Besitz eines Führerscheines der Klasse D sind, durchgeführt werden sollten, können keine Begleiter, die auf mitgeführte Meßinstrumente achten, mitgenommen werden. Etwaige Geräusche, die im 12 Meter langen Omnibus an jeder Stelle auftreten können und in vielen Fällen nur von einem, besser von zwei Begleitern wahrzunehmen und zuzuordnen sind, können bereits jetzt ohne D-Lenker nicht mehr geortet werden.

- 5 -

2. Eine Überstellung mehrerer Busse durch C-Lenker ist nicht möglich, wenn die Rückfahrt ebenfalls mit einem zu überstellenden Omnibus stattfindet. Die gleiche Situation kann im Zuge von Hilfeleistungen bei Fahrzeugausfällen eintreten, wenn zur Behebung des Schadens zwei Mechaniker ohne D-Führerschein gleichzeitig den Ersatzbus überstellen sollen.

Nach dem vorliegenden Entwurf des FschG könnten Probefahrten, Hilfeleistungen und Überstellungen nur mehr vom Omnibuslenkerpersonal, welches für solche Tätigkeiten grundsätzlich nicht zur Verfügung steht, durchgeführt werden, oder das Werkstättenpersonal muß sich der Führerscheinausbildung für die Klasse D unterziehen.

Enorme organisatorische Probleme und finanzielle Belastungen durch zusätzliche Überstundenleistungen werden nicht zu verhindern sein.

Insgesamt ist der Betriebsablauf im Werkstättendienst empfindlich gestört, wenn nicht alle Mechaniker und deren Meister mit D-Führerscheinen ausgestattet sind (in der Kfz-Mechanikerbranche nicht üblich), weil immer darauf zu achten ist, daß ein berechtigter Lenker zur Verfügung steht.

Weiters ist nicht einzusehen, warum erfahrene Mechaniker, Meister und Betriebsführer mit Führerscheinen der Klasse C, die zum Teil jahrzehntelang große Lkw und Busse repariert und gelenkt haben, plötzlich nicht mehr berechtigt sein sollen, unbesetzte Busse zu lenken bzw. dann nicht, wenn aus betrieblichen Gründen ein oder zwei Mitarbeiter mitzubefördern sind.

Eine Herstellung der Berechtigung für Besitzer eines Führerscheines der Klasse (Gruppe) C nach den früheren Bestimmungen des § 65 Abs 6 KFG 1967 wäre aus der Sicht der Wirtschaftskammer Österreich unbedingt erforderlich.

Zu § 3 Abs 2 Z 8

Der zweite Absatz in Z 8 verstößt eindeutig gegen die EG-Verordnung Nr. 3820/85, da die Ausnahmen in dieser Verordnung hier nicht erwähnt werden. Der über zwei Zeilen gehende Klammersausdruck enthält weder Anordnungen noch Verbote und sollte daher, da es sich um eine Erklärung handelt, in die Erläuterungen aufgenommen werden.

Zu § 3 Abs 2 Z 9

Der Umfang der Z 9 müßte anders dargestellt werden. Zum einen handelt es sich bei Klasse D nicht nur um Kraftwagen, die zur Personenbeförderung bestimmt sind, zum anderen ist der Umfang der Klasse D nicht auf „Sitzplätze“ beschränkt. Welche Fahrerlaubnis wäre für folgende Fahrzeuge erforderlich:

- ein Fahrzeug, das zur Güterbeförderung bestimmt ist und mehr als 8 Sitzplätze für beförderte Personen aufweist, oder
- einen Linienomnibus mit weniger als 8 Sitzplätzen, jedoch mit zB 30 Stehplätzen. Wäre für dieses Fahrzeug die Fahrerlaubnis der Klasse C erforderlich ?

Zu § 3 Abs 2 Z 10

Die Z 10 ist den Bestimmungen des KFG nachgebildet. In der zweiten Führerscheinrichtlinie wird jedoch der Umfang von D+E bzw. C+E anders dargestellt. Die 2. Führerscheinrichtlinie sagt in Art. 5 Abs 2 lit.b, daß die Klasse C+E auch zum Führen von Fahrzeugen der Klasse D+E berechtigt, wenn der Inhaber bereits zum Führen von Fahrzeugen der Klasse D berechtigt ist. Ein Einschluß der Klasse C+E in der Klasse D+E widerspricht daher der EU-Richtlinie.

Zu § 3 Abs 2 Z 12

Unverständlich ist, warum der Gesetzgeber die Fahrerlaubnis der Klasse BJ lediglich auf Kraftwagen einschränkt. Warum soll man

- 7 -

mit der Fahrerlaubnis der Klasse BJ keine dreirädigen Kraftfahrzeuge im Sinne des § 3 Abs 2 Z 3 lit.b (B-Umfang) lenken dürfen?

Zu § 3 Abs 2 Z 13

Ungeklärt ist die Frage, ob mit sogenannten 125er-Motorrädern auch Anhänger gezogen werden dürfen.

Darüber hinaus sollte diese Bestimmung folgendermaßen ergänzt werden:

„Vierrädrige Kraftfahrzeuge (gem. § 2 Abs 1 Ziffer 4c KFG 1967), deren Leermasse nicht mehr als 400 kg beträgt, mit einer maximalen Motorleistung von nicht mehr 15 kW.“

Zu § 3 Abs 2 Z 14

Beim Umfang der Klasse F gibt es eine wesentliche Änderung. Im bisherigen Führerscheingesetz ist es gestattet, bei landwirtschaftlichen selbstfahrenden Arbeitsmaschinen Anhänger mitzuführen. Nach der neuen Textierung in § 3 Abs 2 Z 14 wird die Möglichkeit, Anhänger mitzuführen, lediglich auf Zugmaschinen von nicht mehr als 40 km/h Bauartgeschwindigkeit und Motorkarren eingeschränkt.

Zu § 4

Im Gesetzestext ist der Umfang der Klasse A nicht klar geregelt. Besteht zB die Möglichkeit für einen 24-jährigen Bewerber, nur die Klasse AL zu erwerben? Wenn dies nicht durch Interpretation des Abs 1 geschlossen werden kann, wäre dringend klarzustellen, daß auch ältere Bewerber die Klasse AL (eingeschränkt auf Leichtmotorräder ohne Ausdehnung auf A) erwerben können.

Einer körperlich nicht so stark gebauten Person ist es sicherlich lieber, die Fahrerlaubnis für die Klasse A lediglich eingeschränkt auf die Klasse AL zu erhalten. Es müßten dann noch Re-

gelungen aufgenommen werden, wie die Klasse AL auf die Klasse A auszudehnen ist.

Zu § 5

Unbedingt aufgenommen werden muß, daß auch Fahrschulen mit ihrem qualifizierten Personal (Fahrlehrer) die Ausbildungsfahrten im Ausmaß von 3000 km durchführen dürfen. Es kann nicht angehen, daß die Laienausbildung über die qualifizierte Fahrschulausbildung gestellt wird. Dafür muß natürlich die Möglichkeit eröffnet werden, diese Ausbildungsfahrten entgeltlich durchführen zu können.

Das Absolvieren der 3.000 km innerhalb einer Woche ist sicherlich nicht Ziel dieses Ausbildungsmodells. Um die Ausbildungsqualität sicherzustellen, ist eine Mindestausbildungsdauer für Laienausbildung (3.000 km) im Ausmaß von 6 Monaten festzulegen.

Zu § 5 Abs 2

In Abs 2 Z 2 muß in der lit.d das Wort „rechtskräftig“ eingefügt werden, da sicherlich nur auf die rechtskräftige Bestrafung abgestellt werden kann.

Aufgrund des vorliegenden Antragsformulars betreffend FSG-VBV ergeben sich in der Praxis insofern Probleme, als ein entsprechender Antrag auf Bewilligung zur Durchführung von Ausbildungsfahrten erst nach Abschluß einer theoretischen und praktischen Ausbildung in einer Fahrschule gestellt werden darf. Eine Einschränkung, wann dieser Antrag gestellt werden darf, sollte deshalb entfallen. Damit könnten auf einem gemeinsamen Antragsformular sowohl der Bewerber um eine Fahrerlaubnis als auch der Begleiter ihre Anträge gleichzeitig stellen. Die Bewilligung zur Durchführung von Ausbildungsfahrten dürfte in jedem Falle erst nach Abschluß der entsprechenden Ausbildung in der Fahrschule erteilt werden.

Die Höchstzahlbeschränkung eines Begleiters auf zwei Bewerber pro Jahr sollte dann entfallen, wenn es sich beim Begleiter um einen Familienangehörigen des Bewerbers handelt.

Es müßte auch § 108 Abs 2 zweiter Satz KFG 1967 angepaßt werden.

Zu § 5 Abs 5

Wie sich in der Praxis herausgestellt hat, ist die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 80/100 km/h aus Verkehrssicherheitsaspekten nicht zielführend. Einerseits darf der „§ 122-Kandidat“, der noch keine Vollausbildung in der Fahrschule genossen und noch keine entsprechende Fahrerlaubnis erworben hat, unter Anleitung des Begleiters 100/130 km/h fahren, und andererseits kommt es durch die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oftmals zu riskanten Überholmanövern. Auch in der EU wird eine spezielle Geschwindigkeitsbeschränkung für Fahranfänger nicht als geeignete Maßnahme erachtet.

Abs 5 sollte daher entfallen. Falls jedoch die gewählte Formulierung aufrecht bleibt, wäre ein Bewerber zB im Rahmen einer Ausbildungsfahrt berechtigt, gemäß § 5 Abs 5 auch bei einer herabgesetzten Höchstgeschwindigkeit von beispielsweise 70 km/h auf einer Autobahn 100 km/h zu fahren.

Zu § 5 Abs 7

Die begleitende Schulung findet nicht im Schulfahrzeug statt; daher ist das Wort „Schulfahrt“ gegen das Wort „Ausbildungsfahrt“ zu wechseln.

Zu § 6 Abs 1 Z 1 - 4

Die juristisch exakte Formulierung wäre: „...Kraftwagen mit nicht mehr als 7.500 kg“ anstelle „bis 7.500 kg“. Auch die Formulierung, daß die Fahrerlaubnis für die Klasse C (eingeschränkt) in eine Fahrerlaubnis der Klasse C (uneingeschränkt)

übergeht, ist sicherlich juristisch nicht exakt. Inwieweit in Z 1 der Verweis auf die Ausnahmen nur der Z 4 - 13 im Art 4 der EG-Verordnung Nr. 3820/85 ausreichend ist, müßte noch gesondert geprüft werden.

Sofern die Klasse C (voll) bereits mit dem 18. Lebensjahr eingeschränkt auf die Unterklasse C1 erworben wird und mit Erreichung des 21. Lebensjahres automatisch ausgedehnt werden soll, muß gewährleistet sein, daß sowohl die Ausbildung als auch die Prüfung auf Fahrzeugen der Klasse C (voll) erfolgen.

Zu § 6 Abs 2

Die Verständigung durch die Behörde vor Ablauf der Befristung der Lenkberechtigung soll nach den Erläuterungen kein subjektives Recht des Führerscheininhabers darstellen. Dies ist aus Gründen mangelnder Rechtssicherheit abzulehnen. Wenn eine Informationspflicht der Behörde gegenüber dem Führerscheininhaber im Gesetz vorgesehen ist, muß sich der Rechtsunterworfenen auch auf die Information durch die Behörde verlassen können. Der Führerscheininhaber muß daher einen Rechtsanspruch auf Information durch die Behörde haben.

Zu § 6 Abs 4

Entschieden wird eine Befristung für die Unterklasse C1 abgelehnt. Schon bei der Begutachtung des Führerscheingesetzes wurde die Notwendigkeit der Befristung der Klasse C angezweifelt. Der damit zusammenhängende bürokratische Aufwand ist nicht gerechtfertigt.

Unbeschadet der grundsätzlichen Ablehnung müßte die befristete Gültigkeit der C1-Fahrerlaubnis (10 Jahre) in den Fällen des Abs 1 Ziffer 3 und 4 wohl ab dem Zeitpunkt der Rückstufung auf C1 berechnet werden.

Zu § 7

Beim Direkteinstieg von Klasse B auf Klasse D sollte im Sinne der Verkehrssicherheit das Ausbildungserfordernis eine höhere Zahl von Praxisstunden, wie dies auch bereits in der Bundesrepublik Deutschland verwirklicht ist, vorsehen.

Zu § 8 Abs 2

Es ist unverständlich, warum in dem im Abs 2 geschilderten Fall lediglich das Bestehen der Fahrprüfung als Erteilungsvoraussetzung entfallen soll und nicht auch das Antreten zur Fahrprüfung. Nach der gewählten Formulierung müßte der Proband zwar zur Fahrprüfung antreten, diese jedoch nicht bestehen.

Zu § 8 Abs 4 Z 2

Wie die Praxis gezeigt hat, ist es unbedingt erforderlich und aus Gründen der Verkehrssicherheit **dringend** geboten, daß ein Teil dieser 6 Stunden auch im Fließverkehr stattzufinden hat. Der Lenker eines 125cm³-Motorrades darf nicht nur am Übungsplatz auf dieses Gerät eingeschult werden, sondern muß auch das Fahrzeug im Fließverkehr sicher bewegen können. Es ist ein Unterschied, ob nur am Übungsplatz einige Übungen absolviert werden, oder ob sich der Fahrzeuglenker im Fließverkehr mit diesem Fahrzeug sicher bewegen muß. So sollte gerade dem Lenker einspuriger Fahrzeuge die Gefährlichkeit von Überholmanövern, speziell von LKW-Überholmanövern zufolge Sogwirkung oder mangelnde Sichtverhältnisse, gelehrt werden können.

Zu § 9 Abs 1

Die Wirtschaftskammer Österreich spricht sich vehement gegen die Öffnung im § 9 Abs 1 aus. Die Möglichkeit, die Fahrprüfung in ganz Österreich ohne Rücksicht auf die Zuständigkeit der Wohnsitzbehörde ablegen zu können, stellt ein österreichisches Novum im Verwaltungsrecht dar, da der Antragsteller durch Wahl seiner Fahrschule bestimmen kann, welche Behörde für die Abnahme der

Fahrprüfung zuständig ist. Inwieweit dies an den Grundsätzen des Verwaltungs- oder sogar des Verfassungsrechtes zu messen wäre, bleibt einer gesonderten Prüfung überlassen. Die Gefahr aus Sicht der Wirtschaftskammer Österreich besteht in zweierlei Hinsicht:

Erstens werden durch derartige Regelungen speziell Internatsschulen gefördert, d.h. daß der Proband zB im Sommerurlaub in 14 Tagen Ausbildung und Prüfung ablegt, womit ein vermehrter Zustrom zu den „Kurzkursen“ gegeben ist. Eine derartige Tendenz wäre kontraproduktiv zu den Bestrebungen zur Hebung der Verkehrssicherheit. Zweitens würde es zu einem Prüfungstourismus kommen.

Natürlich ist die theoretische Fahrprüfung durch Einführung der Computerprüfung in allen Bundesländern gleich. Jedoch können sich bei der praktischen Prüfung große Unterschiede sowohl bei der Auswahl des Prüfers als auch bei der Auswahl der Prüfstrecke (Stadt - Land) ergeben. Welche Behörde wird bei Fahrschulwechsel zuständig sein ? Wie oft kann man die Behördenzuständigkeit wechseln ? Wie werden die Gebühren verrechnet ? Werden Gebühren bei einer Behörde gutgeschrieben, oder muß der Kandidat bei der anderen Behörde neuerlich einzahlen? Die Wirtschaftskammer Österreich ist daher strikt gegen die Neuregelung im § 9 Abs 1.

Zu § 9 Abs 3 erster Satz

Diese Bestimmung, daß die Fahrerlaubnis als erteilt gilt, wenn die im § 8 Abs 1 Ziffer 1 bis 7 genannten Voraussetzungen für die Erteilung vorliegen, erscheint vor allem dann bedenklich, wenn die Erteilung der Fahrerlaubnis an Auflagen und Beschränkungen gebunden ist. Da keine Verpflichtung besteht, den Führerschein bei der Behörde abzuholen, ist es für den Exekutivbeamten nicht möglich, die Auflagen oder Beschränkungen zu überprüfen bzw. ist dies mit unnötigem Zeitaufwand verbunden. Ohne Tätigwerden der Behörde, sprich ohne Erlassung eines Bescheides, kann

eine Bewilligung bzw. eine Fahrerlaubnis nicht wirksam erteilt sein. Zudem kann für den Besitzer einer Fahrerlaubnis eine Rechtsunsicherheit bestehen, wenn er im Glauben, eine Fahrerlaubnis zu besitzen, Fahrten unternimmt, aber nicht sämtliche Voraussetzungen für die Erteilung vorliegen.

Das Zitat „hervorgekommenen Befristungen“ ist verfehlt. Es sollte durch „entsprechenden Befristungen“ ersetzt werden.

Zu § 9 Abs 3 letzter Satz

Eine Einschränkung auf drei Monate erscheint sachlich nicht gerechtfertigt; üblicherweise sollte das ärztliche Gutachten ein Jahr alt sein dürfen.

Zu § 10

Da das Mindestalter selbst eine Voraussetzung für die Erteilung einer Fahrerlaubnis darstellt, wird durch die gewählte Formulierung die Anforderung der Anforderung normiert. In Z 3 lit.c fehlt ein Verweis auf die Regelung im § 6. Die Beifügung in Z 6 „- § 3 Abs 2 Z 13“ müßte entfallen, da sie keinen Sinn ergibt.

Zu § 11

Aus den Erfahrungen mit dem Probeführerschein wären nachfolgende Ergänzungen im Sinne der Verkehrssicherheit erforderlich:

- a) Einbeziehung der Fahrprobe (die sich allgemein anerkannt bewährt hat) in die Kurse für die „Minderalkoholisierten“;
- b) Die Möglichkeit der Vorschreibung korrektiver Maßnahmen entweder direkt oder über die Behörde, wenn sich bei der Nachschulung schwere Defizite beim Wissen, Fahrkönnen oder verkehrsangepaßtem Verhalten herausstellen. Dies kann im Zusammenwirken des „Dreieckverhältnisses“ Fahrschule/Psychologe/Arzt erfolgen;
- c) Die Auswertung der Ergebnisse der Nachschulung als Grundlage für weitere Ausbildungs- und Sicherheitsmaßnahmen.

- d) Im neuen FschG könnte dafür eventuell nur eine Verordnungsermächtigung festgeschrieben werden, eine Verankerung für diese Maßnahmen sollte es aber im Gesetz geben.

Zu § 11 Abs 4

Unverständlich ist, warum als schwere Übertretung nunmehr auch das Umkehren auf Autobahnen und Autostraßen festgelegt wird. Da genau diese Bestimmung in § 46 Abs 4 lit.b StVO in sich unlogisch ist, wird diese Unlogik nunmehr auch in das Führerscheinrecht übertragen. Warum ist das Umkehren zB bei Mautstellen verboten ? § 46 Abs 4 lit.b läßt das Umkehren lediglich im Bereich eines Grenzüberganges und nur auf Anordnung von öffentlichen Organen zu, sodaß gefolgert werden muß, daß das Umkehren bei Mautstellen verboten ist.

Zu § 12

Entgegen den koalitionären Absprachen zur Einführung von 0,5 Promille wird nunmehr in § 12 Abs 2 Z 10 als „bestimmte Tatsache“ die Übertretung der 0,5-Promille-Grenze normiert; vgl. auch Anmerkungen zu § 23 und § 30.

Zu § 12 Z 12

Wie schon nach der derzeitigen Regelung im FSG würde weiterhin die Möglichkeit bestehen, daß Lenkberechtigungen wegen Bagatellden (zB defekter Scheinwerfer) oder geringfügigen Übertretungen auch aus anderen Bereichen (zB Beladungsvorschriften) entzogen werden könnten. Dieser Tatbestand sollte daher auf echte gravierende technische Mängel im Sinne des kraftfahrrechtlichen Mängelkataloges beschränkt werden.

Zu § 13 Abs 5

Eine Gleichstellung von Fahrlehrern mit § 122 KFG und BJ (hier im Rahmen der Beobachtungsfahrt) ist unakzeptabel. Vielmehr mußte herausgearbeitet werden, daß nur besonders ausgebildete Fahrerlehrer bei dieser wichtigen Beobachtungsfahrt mitwirken dürfen.

Die Wahlmöglichkeit, bei einer Beobachtungsfahrt auch einen (nicht ausgebildeten) Besitzer einer im § 122 Abs 1 KFG 1967 angeführten Bewilligung zur Durchführung von Übungsfahrten oder einen Begleiter gemäß § 5 Abs 1 FSG einzusetzen, ist für einen medizinischen Sachverständigen aus Sicherheitsgründen nicht zumutbar.

Zu § 14

Inwieweit ein Verweis in einem Bundesgesetz auf eine Bundesverordnung zulässig ist, müßte gesondert geprüft werden.

Zu § 15

Es fehlt in Abs 2 jedenfalls die Anführung der Klasse AL, da auch für diese Führerscheinklasse der Schulungsnachweis erforderlich ist.

Zu § 15 Abs 3

Die Z 3 ist ungenau formuliert, da der Schulungsnachweis jedenfalls nur dann entfallen darf, wenn dieselbe Führerscheinklasse angestrebt wird. Der Schulungsnachweis für die neu angestrebte Klasse A darf jedenfalls dann nicht entfallen, wenn die Klasse C durch Fristablauf erloschen ist. Daher wäre jedenfalls auf die entsprechende Fahrerlaubnisklasse abzustellen.

Zu § 15 Abs 4

Um einen Gleichklang der Formulierungen von § 15 Abs 4 und § 33 Abs 2 Z 1 lit.a zu erreichen, wäre es sicherlich sinnvoll, die Wendung „...besonders ermächtigte Prüfungsstellen“ auf „...besonders ermächtigte Fahrschulen“ im § 15 Abs 4 zu ändern. Auch die Erläuterungen sehen als Prüfungsstellen nur die Fahrschulen vor, was jedoch auch im Gesetzestext zum Ausdruck kommen müßte. Eine diesbezügliche Korrektur wurde bereits von einem Autor des Gesetzesentwurfes im Rahmen der Kraftfahrreferententagung am 22. April 1999 zugesagt. Schließlich hat der Fachverband

der Kraftfahrerschulen in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsministerium eine qualitativ hochwertige Theorieprüfung entwickelt und die Entwicklungskosten der Prüfungssoftware getragen, während die Fahrschulen die Kosten für die Prüf-PC übernommen haben.

Zu § 15 Abs 5

Die gewählte Formulierung zur Beistellung des Kraftfahrzeuges bei der Prüfung durch den Probanden ist insoweit ungenau, als nunmehr nicht geregelt ist, wer einen etwaigen Anhänger beizustellen hat. Gemäß der Formulierung nach Abs 5 müßte nach der Interpretationsregel argumentum e contrario den Anhänger die jeweilige Behörde beistellen.

In Z 3 fehlt wiederum die Anführung der Klasse AL, da auch für diese Führerscheinklasse eine Mindestprüfungsfahrzeit von 25 Minuten vorzuschreiben wäre.

In Z 4 müßte anstelle des Wortes „Verkehrsvorschriften“ die Wendung „... die richtige und praxisbezogene Anwendung der Gefahrenlehre oder des Verhaltens im Straßenverkehr“ eingefügt werden. In dem Gespräch nach der Prüfung sollen eben nicht nur die Verkehrsvorschriften gefragt, sondern verhaltensbezogene Fragen hinsichtlich Gefahrenlehre und Partnerkunde gestellt werden. Dies entspricht sowohl dem derzeitigen Prüfungsprotokoll als auch der Übereinkunft anlässlich der Kraftfahrreferententagung am 22.4.1999.

Zu § 15 Abs 6 letzter Halbsatz

Es müßte lauten: „... und darf nicht mehr als 4 Wochen betragen.“

Fahrschulfahrkurse werden nämlich in zeitlichen Paketen von 8 Wochen, 4 Wochen und 2 ½ Wochen angeboten, wobei nach dieser Zeit ein Fahrschüler bereits zur Fahrprüfung antreten kann. Längere Reprobationsfristen würden lediglich dazu führen, daß ein Fahrschüler bis zur Prüfung kein Fahrtraining absolviert und

deshalb das Prüfungsergebnis sich verschlechtert. Weiters wird die längere Wartezeit als Strafe empfunden. Mit Strafmaßnahmen kann man aber fehlendes Fahrkönnen nicht sanieren. Nach unserer Auffassung ist eine 14-tägige Reprobationsfrist ausreichend, und die von uns vorgeschlagene Regelung bietet in begründeten Ausnahmefällen die Möglichkeit, längere Fristen festzulegen.

Zu § 16

Durch die gewählte Formulierung und durch die Tatsache, daß keine weiteren Führerscheine für Fahrerlaubnisklassen (ausgenommen für Fälle in Abs 2 - 5) ausgestellt werden dürfen, ist es in Österreich unmöglich, zuerst die Klasse B zu erwerben und später die Klasse C. Denn einerseits darf jeder nur einen Führerschein besitzen, auf der anderen Seite darf in den zweiten (C-Führerschein) nicht mehr die Klasse B eingetragen werden, da dieser Fall, nämlich der Fall der Erweiterung, nicht in den Abs 2 - 5 erwähnt wird.

Zu § 16 Abs 2

Inwieweit es sinnvoll ist, den Besitzer eines ungültig gewordenen Führerscheines (wenn zB das Lichtbild den Besitzer nicht mehr einwandfrei erkennen läßt) aufzufordern, ein Führerscheinduplikat zu beantragen, auch wenn er dieses nicht mehr benötigt, da er beispielsweise gar nicht mehr Auto fährt, bleibt dahingestellt.

Zu § 16 Abs 4

Es ist rechtspolitisch bedenklich, einen Führerschein, der lediglich nicht abgegeben wurde, für ungültig zu erklären. Ein Satz in einem österreichischen Gesetz kann keinesfalls den Führerschein, den ein anderer Staat ausgestellt hat, auch für das Ausland für ungültig erklären.

Zu § 16 Abs 5

Unverständlich ist die Regelung im Abs 5. Warum soll zB ein Türke, der nach Deutschland übersiedelt ist und einen deutschen (EU-Führerschein) ausgestellt bekommen hat, bei einer Übersiedlung nach Österreich neuerlich einen österreichischen Führerschein beantragen müssen? Diesem zwar nicht in einem EU-Land ersterteilten Recht wird ja durch die Umschreibung in einen deutschen Führerschein EU-Rechtsfähigkeit zuerkannt, womit dieser EU-weit, d.h. auch in Österreich, gültig ist.

Zu § 18 Abs 1 und 2

Nach der vorgeschlagenen Neuregelung wird in Hinkunft die Bestimmung entfallen, daß Personen, die das 24. Lebensjahr vollendet haben, keinen Mopedausweis mehr erwerben müssen, da mit diesem Alter eine entsprechende Reife und Selbstverantwortung vorausgesetzt werden. Da jedoch vor allem ältere Personen oft erhebliche Angst vor dem Ablegen einer Prüfung haben, soll in § 18 Abs 2 als Alternative zur Ziffer 2 („die theoretische Mopedprüfung bestanden haben“) das Absolvieren von 6 Stunden theoretischer Ausbildung eingeführt werden. Abgeleitet aus Anlage 10a zu § 64b Abs 2 KDV schlägt dafür der Fachverband der Kraftfahrerschulen entsprechende Lehrinhalte vor, die folgende Punkte umfassen:

- Einführungsphase,
- Verkehrsraum,
- Partnerkunde,
- Bewegen im Verkehrsraum,
- Verhaltensvorschriften in besonderen Verkehrsräumen,
- Wahl der Fahrgeschwindigkeit,
- Personenbeförderung,
- Verkehrsunfall,
- Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit.

Eine solche Ausbildung erscheint zudem besser als ein Test über theoretische Fragen geeignet, auf die Erfordernisse des Straßenverkehrs vorzubereiten.

Zu § 18 Abs 4

Der letzte Satz im Abs 4 stellt eine Schlußfolgerung dar. Wenn die Voraussetzungen nicht gegeben sind, dann hat die Behörde den Antrag abzuweisen. Dieser Satz könnte daher ersatzlos gestrichen werden.

Zu § 18 Abs 5

Die Wendung „Eintragungen nicht mehr stimmen“ könnte sicherlich durch eine stilistisch bessere Formulierung ersetzt werden.

Zu § 18 Abs 6

Inwieweit es zulässig ist, für Personen ohne Hauptwohnsitz im Bundesgebiet einen Mopedausweis vorzuschreiben, müßte speziell aufgrund des Wiener Übereinkommens und aller anderen internationalen Übereinkommen geprüft werden.

Zu § 19

Es fehlt die Normierung, daß der internationale Führerschein nur in Verbindung mit dem nationalen Führerschein gültig ist.

Zu § 19 Abs 4

Es heißt: „Der internationale Führerschein ... ist auf **Fahrten mitzuführen..**“ Welche Fahrten betrifft dies? Eisenbahnfahrten, Straßenbahnfahrten etc.?

Zu § 20 Abs 2

Es fehlt die Feststellung, wie vorzugehen ist, wenn eine Person zunächst einen „zivilen“ Führerschein für die Klasse B besitzt und anschließend, zB im Rahmen des Präsenzdienstes, eine Heeresfahrerlaubnis für die Klasse C erwirbt. Wird dieser Person der

zivile Führerschein abgenommen und ein Heeresführerschein mit den Klassen B und C ausgestellt ? In diesem Fall wäre der Abs 2 zu adaptieren.

In Abs 2 wird dem Besitzer einer Heeresfahrerlaubnis nur dann die Möglichkeit eingeräumt, „zivile“ Kraftfahrzeuge zu lenken, wenn dies im militärischen Dienst erforderlich ist. Nun erhebt sich die Frage, ob zB ein Präsenzdienstler am Wochenende auf Grund des Heeresführerscheines sein ziviles Kraftfahrzeug lenken darf?

Zu § 20 Abs 1

Abs 1 wird wohl so zu lesen sein, daß der Bundesminister für Landesverteidigung auf Antrag eine Heeresfahrerlaubnis erteilen kann. Eine Erteilung von amtswegen kommt wohl nicht in Frage.

Zu § 21 Abs 3

Jedenfalls muß ausgeschlossen sein, daß eine Person mit Hauptwohnsitz in Österreich während einesurlaubes in ihrem Heimatland, zB der Türkei, eine Fahrerlaubnis erwirbt, einen türkischen Führerschein ausgestellt bekommt und dieser nach Beendigung des dreiwöchigenurlaubes nach der Rückkehr nach Österreich in einen österreichischen Führerschein umgeschrieben wird.

Zu § 21 Abs 7

Abs 7 enthält lediglich eine Schlußfolgerung und wäre daher in die Erläuterungen aufzunehmen. Ein Gesetzestext hat Anordnungen oder Verbote zu erlassen, aber keine Schlußfolgerung zu enthalten.

Zu § 22 Abs 6

Die Wendung im ersten und zweiten Satz „...in Betrieb und lenkt es“ ist wohl so zu lesen, daß das Wort „und“ als „oder“ zu verstehen ist. Die Wendung „gilt § 30....nicht“ sollte gegen eine stilistisch und legistisch richtigere Formulierung getauscht werden.

Zu § 23 Abs 3

Ungeklärt ist, ob die Entziehung der Klasse B auch die Entziehung der Klasse B+E bzw. die Entziehung der Klassen C oder D auch die Entziehung der Klassen C+E und D+E nach sich zieht. Zu fragen wäre auch, ob die Entziehung der Klasse C auch die Entziehung der im C-Umfang enthaltenen Klasse F nach sich zieht.

Zu § 23 Abs 5, 8 und 10

Im § 23 wird nunmehr der Entzug der Fahrerlaubnis als endgültiger Entzug betrachtet. Das Recht lebt nach Ende der Entziehungszeit nicht automatisch wieder auf, sondern muß über Antrag neu erteilt werden. Hier hat die Behörde über diesen Antrag spätestens 3 Monate nach Einlangen einen Bescheid zu erlassen. Diese Regelung hat zur Folge, daß etwa ein Führerscheinentzug auf 6 Monate nach Ablauf dieser Frist sich um weitere 3 Monate verlängern könnte. Die bisher gängige Praxis des Verkehrsamtes Wien, auf diese Weise einen „kalten Entzug“ zu verhängen, wird somit auf das gesamte Bundesgebiet ausgedehnt. Die Wirtschaftskammer Österreich spricht sich vehement gegen diese Regelung aus.

§ 23 Abs 5

Das hehre Ziel der Autoren, die Alkoholentzugsbestimmungen neu und übersichtlich zu regeln, soll nicht geschmälert werden. Dennoch muß zu Abs 5 angemerkt werden, daß er nicht den Intentionen der seinerzeitigen Einführung der 0,5-Promille-Grenze gerecht wird.

Einerseits wird bei den Entzugstatbeständen in keinster Weise auf den Alkoholisierungsgrad abgestellt, da lediglich ein Verweis auf § 30 Abs 1 stattfindet. Eine Alkoholisierung mit etwa 2 Promille ist auch mehr als 0,5 Promille. Auf die weiteren Anmerkungen zu § 30 wird verwiesen.

Der § 23 müßte nach legislativen und mathematischen Grundsätzen vollkommen neu formuliert werden. Die derzeitige Formulierung läßt es nämlich den Behörden offen, mit welchen Entzugsfristen sie Alkoholübertretungen ahnden. In Z 2, 3 und 5 werden Entzugsfristen festgelegt, jedoch ist die gewählte Formulierung so, daß die Ziffern ineinander übergreifen. Es wäre nach der Formulierung der Z 2 durchaus möglich, beim erstmaligen Verstoß gegen die 0,5 Promille-Grenze bereits eine Entziehung der Fahrerlaubnis mit 3 Wochen festzusetzen. Die Formulierung „...innerhalb eines Zeitraumes von einem Jahr vor diesem Verstoß **nicht mehr als eine gleichartige Übertretung** begangen hat..“ sagt nichts anderes, daß nicht mehr als eine Übertretung begangen worden ist. **Keine Übertretung** zu begehen ist aber auch weniger als eine, daher wäre bereits bei der ersten Übertretung der Führerscheinentzug für drei Wochen auszusprechen. Die Wirtschaftskammer Österreich wendet sich gegen eine derart ungenaue Formulierung.

Zu § 23 Abs 6

Diese Bestimmung bedingt einen erhöhten Verwaltungsaufwand, der in keinem Verhältnis zur gewonnenen Verkehrssicherheit steht. Da die Behörde bei Festsetzung der Entzugsdauer eine Zukunftsprognose zu stellen hat, kann diese bei Absolvierung einer begleitenden Maßnahme nur geringfügig abgeändert werden. Die Bestimmung des Abs 6 sollte deshalb entfallen.

Wichtig ist, daß die Behörde einen Ermessensspielraum erhält und daß in Ansehen der Person und der Umstände praxisbezogene Entscheidungen getroffen werden können.

- Jeder Führerscheinentzug von 2 oder 4 Wochen oder länger ist auch von enormen Strafen und Kosten begleitet, in der Regel um ca. ATS 20.000,--.
- Unternehmer und Fahrer, die das Kraftfahrzeug beruflich nutzen (LKW-, Omnibus- und Taxifahrer, Handelsvertreter uvm.), müssen

die Entzugsdauer i.d.R. in Absprache mit dem Dienstgeber auch mit Urlaub überbrücken.

- Bei Entzügen von 3, 4 oder mehr Monaten ist dies aber meist nicht mehr möglich, womit ernsthaft Arbeitslosigkeit droht.
- Der öffentlichen Hand entstehen durch eine (befristete) Arbeitslosigkeit enorme Kosten, die weit über den Strafeinnahmen liegen.

Darauf ist auch im Führerscheingesetz Bedacht zu nehmen.

Zu § 23 Abs 8

Wird eine Person lediglich aufgefordert, sich amtsärztlich untersuchen zu lassen, und leistet sie dieser behördlichen Anordnung in der gesetzten Frist keine Folge, so ist ein etwaiger Antrag abzuweisen. Der letzte Halbsatz im Abs 8 bedeutet jedoch, daß die neuerliche Erteilung nur dann möglich ist, wenn alle vier Kriterien, selbst wenn die Behörde nur eines vorgeschrieben hat, erfüllt sein müssen.

Zu § 23 Abs 11

Von der vollstreckbaren Entziehung der Fahrerlaubnis ist bei Berufskraftfahrern auch der Dienstgeber zu verständigen. Wie erfährt nun die Behörde, ob der entsprechende Lenker Berufskraftfahrer ist oder nicht? Bei derartigen Konsequenzen wird kein Lenker angeben, daß er Berufskraftfahrer ist.

Zu § 23 Abs 16

Um eine endgültige Stellungnahme zu § 23 abgeben zu können, wäre es wichtig, zunächst zumindest eine Punktation der Verordnung hinsichtlich der begleitenden Maßnahmen zu erhalten. Es müßte für ein Gesamturteil bereits jetzt bekanntgegeben werden, welche Begleitmaßnahmen geplant sind, wer diese durchführt und inwiefern im Rahmen dieser begleitenden Maßnahmen die Verkehrssinnsbildung und Defensivtaktik etc. Einfluß finden.

Zu § 24

Die Z 1 im § 24 widerspricht eindeutig dem § 23. § 23 sieht vor, daß die Fahrerlaubnis bei jedem Entzug erlischt und stets auf Antrag neu zu erteilen ist. § 24 sieht das Erlöschen der Fahrerlaubnis in Z 1 nur dann vor, wenn eine Entziehungsdauer von mehr als 18 Monaten festgesetzt ist. Nach § 24 müßte das Recht (Fahrerlaubnis) bei einer kürzeren Entziehungsdauer automatisch wieder aufleben, im § 23 wird dies jedoch ausgeschlossen. Auch hier sieht man, daß das Gesetzeswerk noch nicht ausgereift ist.

Zu § 25 Abs 2

Lediglich der Besitzer des Mopedausweises hat diesen der Behörde zwecks Eintragung vorzulegen. Wenn jedoch in den genannten Fällen kein Mopedausweis erforderlich ist oder zB ein Führerschein diesen ersetzt, muß dieser nicht vorgelegt werden?

Zu § 25 Abs 6

Auch hier sieht man, daß die gewählte Formulierung am Sinn vorbeigeht. Schreibt die Behörde zB lediglich vor, daß sich eine Person amtsärztlich untersuchen lassen muß, und leistet diese Person innerhalb dieser behördlichen Frist dieser Anordnung keine Folge, so ist der Antrag auf Aufhebung des Lenkverbotes abzuweisen. Will die Person die Aufhebung des Lenkverbotes erwirken, so muß sie zusätzlich zu der von der Behörde festgesetzten Anforderung zur amtsärztlichen Untersuchung auch die in Abs 6 genannten weiteren Kriterien erfüllen, selbst wenn die Behörde diese gar nicht angeordnet hat.

Zu § 25 Abs 8

Der Inhalt des Abs 8 bedeutet, daß ein ausgestellter Mopedausweis unverzüglich bei der Behörde abzuliefern ist. Da kein Bezug oder Verweis auf andere Absätze oder Paragraphen gegeben ist, kann nicht erschlossen werden, warum, wieso, weshalb bzw. unter

welchen Voraussetzungen der Mopedausweis bei der Behörde abzuliefern ist.

Zu § 26

Warum wird hier das Wort „Fahrverbot“ verwendet? Ein Fahrverbot, ausgesprochen für eine Person, würde bedeuten, daß diese Person nicht mit dem Fahrrad, nicht mit der Straßenbahn oder sonstwie **fahren darf**. Gemeint ist wohl auch hier ein Lenkverbot. Dieses Lenkverbot müßte sich jedoch auch auf die Inbetriebnahme des Kraftfahrzeuges und nicht nur auf das Lenken desselben erstrecken.

Zu § 27

Bei all den angeführten Daten, die erhoben werden und in das Register einzutragen sind, müßte die Möglichkeit geschaffen werden, speziell für die neue Führerscheinklasse BJ die namhaft gemachten Begleiter zu erheben und auswählen zu können. Es wäre von Interesse, wieviele BJ-Kandidaten durch ein und denselben Begleiter „ausgebildet“ werden.

Zu § 27 Abs 2

Wer erhebt den Personendatensatz hinsichtlich des Berufes „Berufskraftfahrer“, falls dieser ausgeübt wird? Wer erhebt dies, welche Angaben werden eingetragen? Werden Angaben, die der Betreffende macht, kontrolliert? Wird die Blutgruppe, die die Person angibt, von einem Arzt kontrolliert oder wird auch eine Phantasieangabe eingetragen?

Zu § 29 Abs 3

Die Verlustbestätigung gilt 4 Wochen, gerechnet vom Tage des Abhandenkommens. Es könnte nun durchaus vorkommen, daß der Führerschein in Verlust gerät, jedoch dieser Verlust erst einige Tage, Wochen oder Monate später bemerkt wird. Wäre es nicht aus dem Blickwinkel der Rechtssicherheit besser, wenn die Bestätigung 4 Wochen, gerechnet vom Tage der Ausstellung, gültig ist?

Zu § 29 Abs 4

Der Lenker muß selbstverständlich nicht nur beim Lenken, sondern bereits beim Inbetriebnehmen des Fahrzeuges alle Auflagen, unter denen ihm die Fahrerlaubnis erteilt wurde, erfüllen.

Zu § 30

Zum Entzug der Fahrerlaubnis wegen Alkoholübertretungen vergleiche Anmerkungen zu § 23.

Zu § 30 Abs 1

Abs 1 ist so formuliert, daß alle Übertretungen der Grenze 0,5 Promille gleich behandelt werden. Eine Übertretung des Grenzwertes 0,5 Promille im § 30 Abs 1 liegt dann vor, wenn der Lenker 0,6, 0,8, 3,9 ...Promille hat. Es müßte hier im § 30 Abs 1 eine Unterscheidung getroffen werden, damit bei den Entzugsbestimmungen ebenfalls auf den Promille-Grenzwert abgestellt werden kann.

Zu § 30 Abs 2

Die Wirtschaftskammer Österreich hat sich stets gegen die Einführung der 0,1 Promille-Grenze für LKW-Lenker ausgesprochen. Wenn jedoch die politische Entscheidung getroffen wurde, für das Lenken von Kraftwagen mit mehr als 7,5 t einen Grenzwert von 0,1 Promille einzuführen, so müßte diese Promille-Grenze auch für das Lenken von Fahrzeugen der Klasse F mit mehr als 7,5 t normiert werden.

Zu § 30 Abs 2 Z 3

Für LKW-Fahrer, die zB Straßendienste (Schneeräumung usw.) durchführen müssen, sollte dieselbe Ausnahmeregelung von der 0,1-Promille-Grenze gelten wie für Lenker von Feuerwehrfahrzeugen. Für die Unternehmer und die Lenker, die die Einsätze witterungsbedingt kaum planen können, bestehen derzeit größte Probleme in Zusammenhang mit der notwendigen Einsatzbereitschaft.

Zu § 33

Abermals hinweisen möchten wir auf das Problem Führerscheinentzug bei hauptberuflichen Kraftfahrern. Bei hauptberuflichen Kraftfahrern ist die entsprechende Lenkberechtigung unabdingbare Voraussetzung zur Beschäftigungsmöglichkeit. Bei schuldhaftem Verlust der Lenkberechtigung (zB wegen Alkoholisierung) liegt daher auch ein Entlassungsgrund vor, wenn sich dies bei einer dienstlichen Fahrt ereignet hat. Bei Privatfahrten, die zum Führerscheinentzug führten, ist ein solcher nach der Rechtsprechung des OGH aber nur dann anzunehmen, wenn der Führerscheinentzug längerfristig (mehrere Monate) sein wird.

In der Praxis bedeutet das, daß der Arbeitgeber über die Dauer des Führerscheinentzuges informiert sein müßte, um arbeitsrechtlich reagieren zu können. Eine derartige Information ist aber im Gesetz derzeit nicht vorgesehen und wird von den zuständigen Führerscheinbehörden teilweise aus Datenschutzgründen verweigert.

Hier liegt Handlungsbedarf für den Gesetzgeber vor, denn die Dauer eines Führerscheinentzuges ist bei einem hauptberuflichen Kraftfahrer eben nicht allein Privatsache, wie manche Führerscheinbehörden fälschlicherweise meinen.

Eine Ergänzung in § 33 könnte wie folgt lauten
„Im Falle eines Führerscheinentzuges eines hauptberuflichen Kfz-Lenkers hat die Behörde dessen Arbeitgeber auf Verlangen Auskunft über die Dauer des Führerscheinentzuges zu erteilen.“

Zu § 34

Die Mindeststrafen gem. § 34 FSG sind i.d.R. viel zu hoch und dürften weniger der Verkehrssicherheit durch Abschreckung dienen, sondern vielmehr als Geldbeschaffungsmaßnahme für das Bundesbudget.

Allgemeines

Aus Mitgliederkreisen liegen mehrere Beschwerden vor, die sich auf den Umfang der Lenkberechtigung für die Klasse B beziehen. Es geht dabei um die zu restriktive Regelung für das Ziehen von Anhängern. Dazu heißt es derzeit im Führerscheingesetz:

„Die Lenkberechtigung darf nur für folgende Klassen und Unterklassen von Kraftfahrzeugen erteilt werden:

Klasse B: Kraftwagen mit nicht mehr als acht Plätzen für beförderte Personen außer dem Lenkerplatz mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3.500 kg ...

Das Ziehen eines Anhängers ist unter Einhaltung der kraftfahrrechtlichen Bestimmungen abhängig vom Zugfahrzeug in folgendem Umfang gestattet:

Klasse B: a) ein leichter Anhänger;
b) ein Anhänger, dessen höchste zulässige Gesamtmasse die Eigenmasse des Zugfahrzeugs nicht übersteigt, sofern die Summe der höchsten zulässigen Gesamtmassen bei den Fahrzeugen höchstens 3.500 kg beträgt.“

Zum Ziehen von Anhängern, die nicht unter die oben angeführten lit.a oder b fallen, mit einem unter die Klasse B fallenden Kraftwagen ist eine Lenkberechtigung für die Klassen B und E erforderlich.

Die gegenständliche Regelung entspricht wörtlich sowohl dem Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr samt Anhängen, BGBl.Nr. 289/1982 (in Österreich in Kraft getreten am 11.8.1982 nach Genehmigung durch den Nationalrat), als auch dem Wortlaut der EU-Führerscheinrichtlinie 91/439/EWG vom 29. Juli 1991.

Das Erfordernis einer zusätzlichen Lenkberechtigung der Klasse E (ausgenommen die oben angeführten Fälle) stößt bei vielen Mitgliedsbetrieben auf Unverständnis und Kritik. Deshalb wird vorgeschlagen, sich für eine Änderung der beiden internationalen Vorschriften einzusetzen, damit für unter die Klasse B fallende Kraftfahrzeuge, die zulässigerweise Anhänger mitführen, keine zusätzliche Lenkberechtigung der Klasse E benötigt wird.

Die Wirtschaftskammer Österreich ersucht um Berücksichtigung der oben vorgebrachten Einwendungen und Abänderungsvorschläge. Wunschgemäß werden 25 Kopien dieser Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates zugeleitet.



Mit freundlichen Grüßen

Leopold Maderthaner
Präsident

Dr. Günter Stummvoll
Generalsekretär

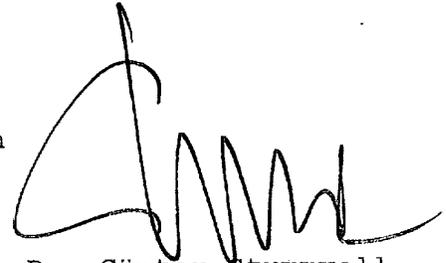
Das Erfordernis einer zusätzlichen Lenkberechtigung der Klasse E (ausgenommen die oben angeführten Fälle) stößt bei vielen Mitgliedsbetrieben auf Unverständnis und Kritik. Deshalb wird vorgeschlagen, sich für eine Änderung der beiden internationalen Vorschriften einzusetzen, damit für unter die Klasse B fallende Kraftfahrzeuge, die zulässigerweise Anhänger mitführen, keine zusätzliche Lenkberechtigung der Klasse E benötigt wird.

Die Wirtschaftskammer Österreich ersucht um Berücksichtigung der oben vorgebrachten Einwendungen und Abänderungsvorschläge. Wünschgemäß werden 25 Kopien dieser Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates zugeleitet.



Leopold Maderthaner
Präsident

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Günter Stummvoll
Generalsekretär