



Spezielle Verkehrsangelegenheiten
Abteilung II/B/7

Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Telefon: +43 (1) 711 62-1606
Telefax: +43 (1) 711 62-1799



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

2901 ME

An
lt. Verteiler

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

GZ. 170705/1-II/B/7/01

Wien, am 11. Dezember 2001

Betrifft: Einführung einer zweiten Ausbildungsphase; 6. Novelle zum Führerscheinggesetz und 2. Novelle zur FSG-Durchführungsverordnung)

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übermittelt in der Beilage den Entwurf einer 6. Novelle zum FSG sowie der 2. Novelle zur FSG-Durchführungsverordnung samt Erläuterungen, womit für den Erwerb einer Lenkberechtigung eine zweite Ausbildungsphase eingeführt werden soll, mit der Bitte um Stellungnahme bis 29. Jänner 2002.

Sollte bis zum oben angeführten Termin eine do. Stellungnahme nicht einlangen, darf angenommen werden, dass der Entwurf dieser Novellen vom do. Standpunkt aus keinen Anlass zu einer Äußerung gibt.

Für die Ämter der Landesregierungen, die Verbindungsstelle der Bundesländer, den österreichischen Gemeindebund und den österreichischen Städtebund ergeht der Hinweis, dass die gegenständliche Übermittlung gleichzeitig als Versendung aufgrund des Art. 1 Abs. 1 und 4 der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften, BGBl. I Nr. 35/1999, anzusehen ist. Innerhalb der oben genannten Frist kann gemäß Art. 2 dieser Vereinbarung beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie das Verlangen gestellt werden, dass im Konsultationsgremium Verhandlungen über die durch dieses Vorhaben im Fall seiner Verwirklichung dem Antragsteller zusätzlich verursachten finanziellen Ausgaben einschließlich zusätzlicher Personalkosten aufgenommen werden.

Dynamik mit Verantwortung

Entwurf

26.9.2001

Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über den Führerschein (Führerscheingesetz-FSG, BGBl. I Nr. 120/1997 idF BGBl. I Nr. xxx/2001) geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Bundesgesetz über den Führerschein (Führerscheingesetz-FSG, BGBl. I Nr. 120/1997 idF BGBl. I Nr. xxx/2001) wird wie folgt geändert:

1. Nach § 4 werden folgende §§ 4a bis 4c samt Überschrift eingefügt:

„Zweite Ausbildungsphase - Allgemeines

§ 4a. (1) Besitzer einer Lenkberechtigung für die Klassen A und B haben anlässlich des erstmaligen Erwerbes dieser Lenkberechtigungsklasse(n) innerhalb von zwölf Monaten nach Erteilung der Lenkberechtigung eine zweite Ausbildungsphase zu durchlaufen. Jene Personen, die gleichzeitig eine Lenkberechtigung für die Klasse A und für die Klasse B erworben haben, haben die zweite Ausbildungsphase für jede dieser Klassen zu absolvieren.

(2) Ausgenommen von den Bestimmungen über die zweite Ausbildungsphase sind Besitzer von ausländischen EWR- oder Nicht-EWR-Lenkberechtigungen, die ihren Hauptwohnsitz (§ 5 Abs. 2) nach dem Erwerb ihrer Lenkberechtigung im Ausland nach Österreich verlegen, selbst wenn eine österreichische Lenkberechtigung gemäß § 23 Abs. 3 erteilt wurde.

(3) Hat der Betreffende seinen Hauptwohnsitz ins Ausland verlegt und ihn anschließend wieder in Österreich begründet, ist der Betreffende zur Absolvierung der zweiten Ausbildungsphase nur dann verpflichtet, wenn zum Zeitpunkt der Wiederbegründung des Hauptwohnsitzes der Erwerb der Lenkberechtigung nicht länger als 12 Monate zurückliegt.

(4) Im Rahmen der zweiten Ausbildungsphase sind

1. Feedbackfahrten auf Straßen mit öffentlichem Verkehr und
 2. ein Fahrsicherheitstraining, das
 3. ein verkehrspsychologisches Gruppengespräch beinhaltet
- gemäß den Bestimmungen des § 4b zu absolvieren.

(5) Feedbackfahrten sind von Fahrschulen unter Anleitung eines gemäß § 7 Abs. 1 der Verordnung über die vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B (FSG-VBV, BGBl. II Nr. 54/1999 idF BGBl. II Nr. 52/2001) genannten Ausbildners abzuhalten. Die Feedbackfahrt umfasst

1. eine Fahrt im Beisein des Ausbildners in der Dauer von mindestens einer Unterrichtseinheit pro Teilnehmer
2. ein Gespräch mit dem Ausbildner in der Dauer von insgesamt mindestens einer Unterrichtseinheit, wobei dieses Gespräch in Gruppen mit bis zu drei Teilnehmern durchgeführt werden kann.

Im Rahmen der Feedbackfahrt ist insbesondere auf die Blicktechnik, auf eine unfallvermeidende defensive Fahrweise und auf soziales Verhalten des jeweiligen Lenkers zu achten. Insbesondere ist dabei auch das Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer zu beobachten und der mögliche negative Einfluss auf den Fahrstil des Fahranfängers individuell zu analysieren. Es sind eventuelle Mängel in den theoretischen Kenntnissen oder im Fahrverhalten des Teilnehmers aufzuzeigen und Verbesserungsvorschläge zu unterbreiten.

(6) Das Fahrsicherheitstraining in der Dauer von sechs Unterrichtseinheiten ist in Gruppen von mindestens sechs und höchstens zwölf Teilnehmern unter der Leitung von besonders geeigneten Instruktoren durchzuführen. Zur Durchführung des Fahrsicherheitstrainings sind befugt:

1. Vereine von Kraftfahrzeugbesitzern sofern sie im Kraftfahrbeirat vertreten sind und
2. Fahrschulen,

die über die erforderlichen Voraussetzungen verfügen.

Im Rahmen des Fahrsicherheitstrainings ist den Teilnehmern die Bedeutung fahrphysikalischer Grenzen im Hinblick auf die daraus resultierenden Unfallgefahren zu demonstrieren. Dabei wird der Zusammenhang zwischen Geschwindigkeit und Bremsweg je nach Fahrzeugzustand und Fahrbahnbeschaffenheit praktisch vor Augen geführt. Weiters hat eine individuelle Unterweisung in den wichtigsten Notreaktionen (insbesondere Notbremsung) zu erfolgen. Der Instruktor hat auf individuelle fahrsicherheitsrelevante Defizite einzelner Teilnehmer einzugehen. Das Fahrsicherheitstraining hat auf einem geeigneten Übungsgelände stattzufinden. Die besondere Eignung der durchführenden Stellen sowie der durchführenden Instruktoren wird durch eine Kommission, bestehend aus je einem Vertreter der in Z 1 und 2 genannten Stellen sowie einem Vertreter einer für Verkehrssicherheitsfragen zuständigen Institution festgestellt. Die Kommission wird vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie für die Dauer von fünf Jahren bestellt. Entscheidet die Kommission, dass bei einer Fahrschule oder bei einem Instruktor die Voraussetzungen für die Zulassung zur Durchführung von Fahrsicherheitstrainings nicht gegeben sind oder entscheidet die Kommission nicht innerhalb von sechs Monaten nach Einbringen des Ansuchens, so kann der Betreffende von der Behörde eine bescheidmäßige Erledigung seines Ansuchens verlangen. Für diese Erledigung ist eine Gebühr zu entrichten, die der Gebietskörperschaft gebührt, die den Aufwand für die Behörde zu tragen hat, die diesen Bescheid zu erlassen hat.

(7) Das verkehrspsychologische Gruppengespräch in der Dauer von zwei Unterrichtseinheiten ist in Gruppen von mindestens sechs und höchstens zwölf Teilnehmern durchzuführen. Dabei sind die für Fahranfänger typischen Unfalltypen, insbesondere der Alleinunfall und die zugrundeliegenden Unfallrisiken, wie beispielsweise Selbstüberschätzung, geringe soziale Verantwortungsbereitschaft oder Auslebenstendenzen unter aktiver Mitarbeit der Teilnehmer zu erarbeiten. Darüber hinaus hat auch eine individuelle Risikobetrachtung zu erfolgen, wobei die Teilnehmer dahingehend anzuleiten sind, sich über potentiell unfallkausale persönliche Schwächen im Allgemeinen, aber vor allem auch im speziellen Zusammenhang mit situationsspezifischen Außenreizen (wie etwa erhöhte Irritierbarkeit, erhöhte Impulsivität, situationspezifische reaktive Aggressivität, Selbstüberforderung durch Zeitdruck, Alkohol-Suchtmittelmissbrauch) bewusst zu werden und darauf aufbauend individuelle unfallpräventive Lösungsstrategien zu erarbeiten. Zur Durchführung des verkehrspsychologischen Gruppengesprächs befugt sind Psychologen gemäß § 1 Psychologengesetz, BGBl. Nr 360/1990, die eine Ausbildung zum

1. Kursleiter gemäß § 7 Abs. 1 der Verordnung über verkehrspsychologische Nachschulungen (Nachschulungsverordnung – FSG-NV) BGBl. II Nr. xxx/2001 oder
2. Verkehrspsychologen gemäß § 20 Abs. 1 und 2 der Führerscheingesetz-Gesundheitsverordnung (FSG-GV) BGBl. II Nr. 322/1997 idF. BGBl. II Nr. xxx/2001

absolviert haben oder absolvieren.

- (8) Eine Unterrichtseinheit hat 50 Minuten zu betragen.

Zweite Ausbildungsphase – Konkrete Inhalte

§ 4b. (1) Die zweite Ausbildungsphase für einen Besitzer der Lenkberechtigung für die Klasse B hat - unbeschadet des Abs. 2 - folgende Inhalte in der genannten Reihenfolge zu umfassen:

1. eine Feedbackfahrt im Zeitraum von zwei bis vier Monaten nach dem Erwerb der Lenkberechtigung;
2. ein Fahrsicherheitstraining und ein verkehrspsychologisches Gruppengespräch, das beides an einem Tag abzuhalten ist, im Zeitraum von drei bis neun Monaten nach dem Erwerb der Lenkberechtigung sowie
3. eine weitere Feedbackfahrt im Zeitraum von sechs bis zwölf Monaten nach dem Erwerb der Lenkberechtigung.

Diese Bestimmungen gelten auch für den Fall, dass der Betreffende bei Erwerb der Lenkberechtigung für die Klasse B bereits im Besitz der Lenkberechtigung für die Klasse A ist. Zwischen der Feedbackfahrt gemäß Z 1 und der Feedbackfahrt gemäß Z 3 hat ein Zeitraum von mindestens drei Monaten zu liegen.

(2) Die zweite Ausbildungsphase für einen Besitzer einer vorgezogenen Lenkberechtigung für die Klasse B hat folgende Inhalte in der genannten Reihenfolge zu umfassen:

1. ein Fahrsicherheitstraining und ein verkehrspsychologisches Gruppengespräch, das beides an einem Tag abzuhalten ist, im Zeitraum von drei bis neun Monaten nach dem Erwerb der Lenkberechtigung sowie
2. eine Feedbackfahrt im Zeitraum von sechs bis zwölf Monaten nach dem Erwerb der Lenkberechtigung.

Diese Bestimmungen gelten auch für den Fall, dass der Betreffende bei Erwerb der Lenkberechtigung für die Klasse B bereits im Besitz der Lenkberechtigung für die Klasse A ist.

(3) Die zweite Ausbildungsphase für einen Besitzer einer Lenkberechtigung für die Klasse A hat ein Fahrsicherheitstraining und ein verkehrspsychologisches Gruppengespräch, das beides am einem Tag abzuhalten ist, zu umfassen. Diese zweite Ausbildungsphase ist im Zeitraum von drei bis zu neun Monaten nach Erwerb der Lenkberechtigung für die Klasse A zu absolvieren. Diese Bestimmungen gelten auch für den Fall, dass der Betreffende bei Erwerb der Lenkberechtigung für die Klasse A bereits im Besitz der Lenkberechtigung für die Klasse B ist.

(4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat durch Verordnung die näheren Bestimmungen festzusetzen über:

1. den Inhalt und den Ablauf der Feedbackfahrten;
2. den Inhalt und Ablauf des Fahrsicherheitstrainings sowie die sachlichen und persönlichen Voraussetzungen zur Durchführung des Fahrsicherheitstrainings;
3. die Zusammensetzung und die Entscheidungsfindung der in § 4a Abs. 6 zweiter Satz genannten Kommission und
4. die Höhe der in § 4a Abs. 6 genannten Gebühr.

Zweite Ausbildungsphase – Verfahren

§ 4c. (1) Die jeweils durchführende Stelle hat die Absolvierung der einzelnen in § 4b genannten Stufen der zweiten Ausbildungsphase im Zentralen Führerscheinregister einzutragen und dem Teilnehmer eine Bestätigung über die Absolvierung der jeweiligen Stufe auszustellen, wobei das Fahrsicherheitstraining und das verkehrspsychologische Gruppengespräch als Einheit anzusehen sind und von der das Fahrsicherheitstraining durchführenden Stelle einzutragen und zu bestätigen sind. Zu diesem Zweck ist von der Bundesrechenzentrum GmbH die Anbindung der Fahrschulen und der in § 4a Abs. 6 Z 1 genannten Vereine an das Zentrale Führerscheinregister sowie der Zugriff auf die in diesem Zusammenhang relevanten Informationen herzustellen, ohne jedoch diesen Stellen den Zugriff auf die anderen im Zentralen Führerscheinregister gespeicherten Daten zu ermöglichen.

(2) Werden eine oder mehrere der in § 4b genannten Stufen nicht innerhalb von zwölf Monaten (neun Monaten im Fall der Klasse A) nach Erteilung der Lenkberechtigung absolviert, ist der Führerscheinbesitzer vom Zentralen Führerscheinregister zwölf Monate (neun Monate im Fall der Klasse A) nach Erteilung der Lenkberechtigung darüber zu verständigen. In diesem Schreiben ist auf die Verhängung einer Geldstrafe hinzuweisen, wenn die Absolvierung der fehlenden Stufe(n) nicht innerhalb von vier Monaten nachgewiesen wird. Wurde dieser Aufforderung nach Ablauf dieser Nachfrist nicht entsprochen, hat die Behörde eine Verwaltungsstrafe zu verhängen und gleichzeitig eine neuerliche Frist zur Absolvierung der jeweiligen Stufe zu setzen. Hat der Betreffende in der Zwischenzeit seinen Hauptwohnsitz verlegt, hat die Behörde gegebenenfalls das Verfahren an die nunmehr zuständige Behörde abzutreten.“

2. In § 26 Abs. 1 erster Satz wird die Wortfolge „vier Wochen“ ersetzt durch die Wortfolge „einen Monat“.

3. In § 26 Abs. 3 wird die Wortfolge „zwei Wochen“ ersetzt durch die Wortfolge „einen Monat“ und die Wortfolge „sechs Wochen“ ersetzt durch die Wortfolge „drei Monate“.

4. In § 40 wird folgender Abs. 8 angefügt:

„(8) Jene Anträge auf Erteilung einer Lenkberechtigung, die vor dem Inkrafttreten der §§ 4a bis 4c in der Fassung BGBl. I Nr. xxx/2001 bei der Behörde eingebracht wurden, sind nach der bisherigen Rechtslage zu behandeln.“

5. In § 43 wird folgender Abs. 12 angefügt:

„(12) § 4a bis 4c sowie § 40 Abs. 8 treten mit 1. Jänner 2003 in Kraft.“

Vorblatt

Probleme:

Besonders hohes Unfallrisiko für Fahranfänger, zurückzuführen auf mangelnde Fahroutine und hohe Risikobereitschaft junger Lenker; Außerordentlich kurze Entziehungszeiten im österreichischen Führerscheinrecht für Alkohol- und Geschwindigkeitsdelikte im Vergleich zu den Entziehungszeiten anderer EU-Staaten

Ziele:

Eindämmung dieses Fahranfängerrisikos; Anhebung der Mindestentzugszeiten

Inhalt:

Einführung einer zweiten Ausbildungsphase für junge Führerscheinbesitzer, wobei den Teilnehmern die Gefahren beim Lenken von Kraftfahrzeugen anhand praktischer Übungen gezeigt wird sowie mittels Feedback und psychologischer Gruppengespräche die hohe Risikobereitschaft junger Lenker aufgearbeitet werden soll. Anhebung der Mindestentzugszeiten insbesondere im Hinblick auf das EU-Abkommen über den Entzug der Fahrerlaubnis, wonach andere Mitgliedstaaten die Vollstreckung von Entzügen ablehnen können, wenn die Entzugszeit weniger als einen Monat beträgt.

Alternativen:

Keine

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Keine

Finanzielle Auswirkungen:

I.) Legt man die Erfahrungen aus Luxemburg zugrunde, wonach nur ca. 0,26% der Fahranfänger die vorgeschriebene Ausbildung nicht absolvieren und geht man von rund 80000 erteilten Lenkberechtigungen pro Jahr aus (von den insgesamt 90000 erteilten Lenkberechtigungen sind jene für die Klasse C und D sowie die Fälle der Wiedererteilung abzuziehen), die unter dieses Regime fallen, so sind bundesweit 208 Fälle pro Jahr zu veranschlagen, in denen die Behörde tätig werden muss.

In diesen Fällen ist nochmals eine viermonatige Nachfrist vorgesehen, von der der Führerscheinbesitzer automatisch vom Zentralen Führerscheinregister verständigt wird und die Behörde in keiner Weise belastet wird. Der Aufwand für die Behörde erschöpft sich im Wesentlichen im Erstellen eines Strafbescheides in jenen Fällen, in denen auch die Nachfrist nicht genützt wird.

II.) Mehraufwand wird insbesondere durch die in § 4a Abs. 6 genannte Möglichkeit entstehen, dass nach der Entscheidung der dort genannten Kommission die Behörde angerufen werden kann. Die dadurch entstehenden Mehrkosten sollen jedoch durch eine per Verordnung festgesetzte Gebühr abgedeckt werden die dem Landeshauptmann bzw. dem Bundesministerium für Finanzen zukommen soll.

1. Die durch die Entscheidung über das Vorliegen der Voraussetzungen bei der ermächtigten Einrichtung zu erwartenden behördlichen Mehraufwendungen stellen sich wie folgt dar:

-- Lokalaugenschein am betreffenden Übungsplatz durch einen Juristen und einen sonstigen Sachverständigen für die Dauer von jeweils 120 Minuten = 240 Minuten

-- Verfassen des Bescheides 60 Minuten.

Insgesamt sind für einen derartigen Bescheid voraussichtlich 300 Minuten eines Bediensteten der Verwendungsgruppe A erforderlich. Die Kosten/Minute eines derartigen Bediensteten belaufen sich

auf..... 9,60 S (0,7 €)
 woraus sich ein Gesamtaufwand von..... 2880 S (210 €)
 ergibt.

2. Die durch die Entscheidung über die persönlichen Voraussetzungen des Instructors zu erwartenden behördlichen Mehraufwendungen stellen sich wie folgt dar:

Prüfen der Voraussetzungen samt verfassen des Bescheides rund 120 Minuten. Damit ergibt sich bei der Zugrundelegung von Kosten von 9,60 S (0,7 €) pro Minute ein Gesamtmehraufwand von1152 S (83,7 €).

EU-Konformität:

Gegeben, da das System der Fahrschul Ausbildung von EU-Vorschriften nicht geregelt wird, in dieser Hinsicht die nationale Regelungskompetenz der Mitgliedstaaten aufrecht bleibt. Gleiches gilt für die Erhöhung der Mindestentzugszeit für Lenkberechtigungen.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

1. **Fahranfänger sind überproportional oft in Verkehrsunfälle verwickelt.** Die signifikante und nachhaltige Senkung der überproportional hohen Unfallzahlen von Fahranfängern ist das primäre Ziel, das durch die Einführung einer zweiten Ausbildungsphase nach positiver Ablegung der Fahrprüfung in Österreich erreicht werden soll.

Ein bereits existierendes Mehrphasenmodell in Finnland, an welches das österreichische Modell im Wesentlichen angelehnt ist, brachte den gewünschten Erfolg. Im Rahmen der Mehrphasenausbildung soll insbesondere auf die wesentlichen Unfallursachen, nämlich mangelnde Fahrerfahrung in Verbindung mit hoher Risikobereitschaft der Fahranfänger eingegangen werden. Die Unfallreduktion soll erreicht werden, indem Aus- und Fortbildungsmaßnahmen zu einem Zeitpunkt absolviert werden, in dem sich der Fahranfänger noch in einer Phase des „Lernens“, (d.h. Erfahrung sammeln) befindet. Die zweite Ausbildungsphase besteht aus Feedbackfahrten, Fahrsicherheitstrainings und verkehrspsychologischen Gruppendiskussionen. Je nach den Erfordernissen der jeweiligen Lenkberechtigungsklasse setzt sich die zweite Ausbildungsphase aus den genannten einzelnen Bestandteilen zusammen.

Die zusätzlich erforderliche Administration soll in weiten Bereichen nicht von den Behörden, sondern von den Fahrschulen übernommen werden (z.B. Eintragung der absolvierten Bestandteile der Ausbildung im Führerscheinregister). Zusätzlicher Verwaltungsaufwand wird daher nur in sehr geringem Ausmaß erforderlich sein.

Um eine Erhöhung der Kosten für den Erwerb des Führerscheines zu vermeiden, wird gleichzeitig der in der Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung enthaltene Lehrplan für die theoretische und praktische Ausbildung an die zweite Ausbildungsphase angepasst und insbesondere die vorgeschriebene Stundenanzahl von 40 theoretischen auf 32 und 20 praktischen auf 18 herabgesetzt. Es kommt daher nur zu einer Verlagerung bzw. Neuverteilung der bestehenden Fahrschulausbildung und nicht zu einer Verpflichtung zusätzliche Ausbildungsinhalte zu absolvieren.

2. Neben der Einführung einer zweiten Ausbildungsphase soll eine Vereinheitlichung der zersplitterten Materie der Kurzentzugszeiten herbeigeführt werden und auch die Entzugszeit für Geschwindigkeitsexzesse an jene für Alkoholdelikte im Bereich von 0,8 bis 1,2 Promille angepasst werden.

Finanzielle Auswirkungen:

siehe Vorblatt

Kompetenzgrundlage:

In kompetenzrechtlicher Hinsicht stützt sich das im Entwurf vorliegende Bundesgesetz auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 („Kraftfahrwesen“).

Besonderer Teil

Zu Z 1 (§§ 4a bis 4c):

In § 4a werden die grundsätzlichen Regelungen betreffend der Einführung der zweiten Ausbildungsphase getroffen, von welchen Lenkberechtigungsbesitzern sie zu absolvieren ist und welche Ausbildungsstufen grundsätzlich vorgesehen sind. Welche konkreten Inhalte die zweite Ausbildungsphase für jede Lenkberechtigungsklasse enthält, sowie deren Dauer wird in § 4b festgelegt. In § 4c werden die notwendigen verfahrensrechtlichen sowie die zur Vollziehung dieses Modells erforderlichen administrativen Regelungen getroffen.

Zu § 4a:

Abs. 1:

Zur Absolvierung der zweiten Ausbildungsphase verpflichtet sind Besitzer der Klassen A und B, wobei es bei der Klasse A keinen Unterschied macht, ob der Betreffende den stufenweisen Zugang (d.h. Vorstufe A) oder den direkten Zugang zur Klasse A gewählt hat. Da für die Klassen C und D ohnehin der Besitz der Klasse B Voraussetzung ist und die zweite Ausbildungsphase anlässlich der Erteilung dieser Klasse absolviert werden muss, ist für diese beiden Klassen die zweite Ausbildungsphase nicht vorzuschreiben. Weiters wird festgelegt, dass die zweite Ausbildungsphase jedenfalls zu absolvieren ist, auch dann wenn gleichzeitig die Klassen A und B erworben werden. Zu Doppelgleisigkeiten kann es dadurch in diesem Bereich nicht kommen, da für die Klasse A ausschließlich ein Fahrsicherheitstraining vorgeschrieben ist (siehe dazu Erläuterungen zu § 4b).

Abs. 2:

Hier wird die Regelung getroffen, dass Personen, die die entsprechende Lenkberechtigung im Ausland erworben haben und sodann ihren Hauptwohnsitz nach Österreich verlegen, von der Absolvierung der zweiten Ausbildungsphase ausgenommen sind. Dies gilt auch für den Fall, dass gemäß den Bestimmungen des § 23 eine österreichische Lenkberechtigung erteilt wird. Damit wird eine im Vergleich zum Probeführerschein andere Vorgangsweise gewählt, da Fahranfänger, die die Lenkberechtigung im Ausland erworben haben im Fall einer Wohnsitzverlegung nach Österreich zwar von den Bestimmungen über den Probeführerschein erfasst sind, nicht jedoch verpflichtet sind, die zweite Ausbildungsphase zu absolvieren.

Der Grund dafür liegt darin, dass ausländische Lenkberechtigungen und die zugrundeliegende Ausbildung an sich ohne weitere Ausbildung anerkannt werden. Das trifft uneingeschränkt auf EWR-Lenkberechtigungen zu, aber auch auf Nicht-EWR-Lenkberechtigungen, da in diesem Fall die Frage der Anerkennung der ausländischen Lenkberechtigung gemäß § 23 FSG in Verbindung mit der Frage einer eventuellen Ablegung einer praktischen Fahrprüfung zu beurteilen ist. Außerdem bestehen im Fall der zweiten Ausbildungsphase erhebliche praktischen Probleme bei der Anwendung dieses Modells im Fall des Erwerbes der Lenkberechtigung im Ausland. Da hier von den Fahranfängern im Unterschied zum Probeführerschein ein aktives Tun gefordert wird und eine Registrierung der ausländischen Führerscheine jener Personen, die ihren Hauptwohnsitz nach Österreich verlegen, nach der EU-Führerscheinrichtlinie nicht vorgesehen werden darf, ist es ausgeschlossen, dass dieser Personenkreis von der Verpflichtung zur Absolvierung der zweiten Ausbildungsphase informiert wird. Die Folge wäre eine große Zahl von Strafverfahren wegen Versäumens der Frist zur Absolvierung der zweiten Ausbildungsphase.

Abs. 3:

Personen, die ihren Hauptwohnsitz in das Ausland verlegt haben, können zur Absolvierung der zweiten Ausbildungsphase aus praktischen sowie aus rechtlichen Gründen (es gilt für diese Personen das Recht des Staates, in den der Hauptwohnsitz verlegt wurde) nicht verpflichtet werden. Verlegt diese Person den Hauptwohnsitz allerdings zu einem späteren Zeitpunkt wieder zurück nach Österreich, muss diese zweite Ausbildungsphase nur dann absolviert werden, wenn zum Zeitpunkt der Verlegung des Hauptwohnsitzes zurück nach Österreich der Zeitpunkt des Erwerbes der Lenkberechtigung nicht mehr als 12 Monate zurückliegt.

Abs. 4:

Hier wird ganz allgemein festgelegt, welche Maßnahmen im Rahmen der zweiten Ausbildungsphase zu absolvieren sind, wobei bei der Formulierung darauf Bedacht genommen wird, dass die in Z 2 und 3 genannten Maßnahmen eine Einheit darstellen. Welche Maßnahmen konkret bei welcher Lenkberechtigung tatsächlich zu absolvieren sind, regelt § 4b.

Abs. 5:

Hier werden die Feedbackfahrten und deren Inhalt näher beschrieben. Da die Anforderungen an den Fahrlehrer bei Feedbackfahrten ähnlich sind wie bei den begleitenden Schulungen bei der Ausbildung zur vorgezogenen Lenkberechtigung für die Klasse B (es geht nicht nur darum, Fahrschülern etwas zu lehren, sondern es ist mit Führerscheinbesitzern zu arbeiten, was viel mehr psychologisches und pädagogisches

Handeln des Fahrlehrers erfordert), sind auch die zur „L 17-Ausbildung“ berechtigten Fahrlehrer zur Durchführung von Feedbackfahrten berechtigt.

Abs. 6:

In dieser Bestimmung werden die Inhalte und der Umfang des Fahrsicherheitstrainings beschrieben. Die Berechtigung zur Durchführung desselben steht grundsätzlich nur den Autofahrerclubs und den Fahrschulen zu, aber auch nur dann, wenn durch eine Kommission, die sich aus den ermächtigten Stellen sowie aus einem für Verkehrssicherheitsfragen zuständigen Vertreter zusammensetzt, die Eignung der jeweiligen durchführenden Stelle festgestellt hat. Die Kommission hat insbesondere auf die Einhaltung der Bestimmungen über die persönlichen und sachlichen Voraussetzungen (insbesondere der Ausstattung des Übungsplatzes) zu achten. Bei dieser Form der Beileihung ist es aber auch erforderlich, zwecks Sicherung des Rechtsschutzes einen „Instanzenzug“ an die Behörde zu ermöglichen. Deren Bescheid unterliegt dann in weiterer Folge dem normalen Instanzenzug. Um die dadurch entstehenden Kosten für die Behörde abzugelten ist für Anträge um eine derartige bescheidmäßige Erledigung eine Gebühr vorgesehen, die die anfallenden Kosten weitgehend abdecken soll. Die Anforderungen an den Übungsplatz und die persönlichen Voraussetzungen der Instruktoren sind im Verordnungsweg näher zu präzisieren.

Abs. 7:

Die dritte Komponente der zweiten Ausbildungsphase, die allerdings mit dem Fahrsicherheitstraining eine Einheit bildet, ist das verkehrspsychologische Gruppengespräch, dessen Inhalt und Umfang hier näher beschrieben wird. Die Beschreibung ist insbesondere deshalb sehr detailliert, damit von der aufwändigen Lösung der Erarbeitung und Approbierung eines Kurshandbuches abgesehen werden kann. Zur Durchführung berechtigt sind alle jene Verkehrspsychologen, die zur Durchführung von Nachschulungen oder zur Durchführung von verkehrspsychologischen Untersuchungen befugt sind, sowie jene Psychologen, die sich erst in Ausbildung zu diesen Tätigkeiten befinden. Da die fachlichen Anforderungen für dieses Gespräch weit geringer sind als für die Durchführung einer Nachschulung oder einer verkehrspsychologischen Untersuchung, ist es für die Wahrung der Qualität des verkehrspsychologischen Gruppengesprächs ausreichend, wenn hier ein Psychologe tätig wird, der sich erst in Ausbildung zum Verkehrspsychologen befindet. Weiters wird durch die Formulierung „Absolvieren der Ausbildung“ festgelegt, dass die Absolvierung von Weiterbildungsveranstaltungen, wie es für Nachschulungen und verkehrspsychologische Untersuchungen vorgeschrieben ist, in diesem Fall nicht notwendig ist. Dies nützt vor allem jenen Psychologen, die ausschließlich (hauptberuflich) diese verkehrspsychologischen Gruppengespräche durchführen wollen, da sie von den für diese Tätigkeit nicht so relevanten Weiterbildungsveranstaltungen ausgenommen werden.

Abs. 8:

Es wird der Vollständigkeit halber die in § 64b Abs. 3 KDV 1967 enthaltene Bestimmung übernommen, nach der die Dauer einer Unterrichtseinheit mit 50 Minuten festgelegt wird.

Zu § 4b:

In dieser Bestimmung werden die in § 4a Abs. 4 geregelten Komponenten der zweiten Ausbildungsphase auf die Fälle der Erteilung der Lenkberechtigung für die Klassen A, B und vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B aufgeteilt. Dabei wird in jedem Fall ausdrücklich festgelegt, dass die jeweilige Ausbildung auch im Fall der Ausdehnung zu absolvieren ist, d.h. wenn der Betreffende bereits vorher eine andere Lenkberechtigung der Klassen A oder B besessen hat.

Zu Abs. 1:

Die umfassendste zweite Ausbildungsphase ist bei einer „normalen“ Erteilung einer Lenkberechtigung für die Klasse B zu absolvieren. Sie umfasst alle in § 4a Abs. 4 genannten Komponenten und ist sinnvollerweise in den genannten Abständen zu absolvieren. Da es theoretisch möglich ist, dass der Betreffende straffrei die einzelnen Komponenten erst knapp vor Ende der 16-monatigen Frist nach Erwerb der Lenkberechtigung absolviert (12 Monate + 4 Monate Nachfrist gemäß § 4c Abs. 2) wurde eine dreimonatige Frist vorgesehen, die zwischen der ersten und zweiten Feedbackfahrt zu verstreichen hat. Dies ist fachlich begründet, da dieser Zeitraum erforderlich ist, damit die gesetzten Maßnahmen Wirkung zeigen können.

Zu Abs. 2:

Bei Erteilung einer vorgezogenen Lenkberechtigung für die Klasse B kann die erste Feedbackfahrt aufgrund der viel größeren Fahrerfahrung, die der Betreffende während der Ausbildung (3000 km fahren) erworben hat, entfallen. Die zweite Feedbackfahrt ist jedoch erforderlich, um mögliche Fehlgewohnheiten nach erfolgter alleinstehender Fahrpraxis zu korrigieren.

Zu Abs. 3:

Bei der Erteilung der Lenkberechtigung für die Klasse A sind Feedbackfahrten überhaupt nicht vorgesehen, sondern ausschließlich ein Fahrsicherheitstraining und das verkehrspsychologische Gruppengespräch.

Obwohl auch bei der Klasse A Feedbackfahrten durchführbar wären, wurde davon Abstand genommen, einerseits um die Kosten für die zweite Ausbildungsphase für den Fahranfänger in Grenzen halten zu können und andererseits, weil der Hauptzweck der Feedbackfahrten, nämlich die Optimierung der Interaktionen im Straßenverkehr, ohnedies im Rahmen der zweiten Ausbildungsphase für die Klasse B durchgeführt wird. Der Prozentsatz jener Personen, die ausschließlich eine Lenkberechtigung für die Klasse A erwerben und somit keine Feedbackfahrten absolvieren ist verschwindend gering und somit zu vernachlässigen. Darüber hinaus wird eventuellen Defiziten für die Verkehrssicherheit insofern Rechnung getragen, als im Rahmen der 47. KDV-Novelle die praktische Mindestausbildung von 8 auf 12 Unterrichtseinheiten angehoben wird.

Außerdem ist eine derartige Regelung für die Klarheit des Systems erforderlich, da auf diesem Weg die Probleme, wie im Wege einer Ausdehnung auf weitere Klassen vorzugehen ist, auf einfache Art und Weise gelöst werden. § 4a Abs. 1 legt daher fest, dass die zweite Ausbildungsphase jedenfalls zu absolvieren ist, egal ob nur eine Klasse (A oder B) erworben wird und in welcher Reihenfolge oder ob beide Klassen - A und B erworben werden. Komplizierte Regelungen, ob und in welchen Fällen bereits absolvierte Feedbackfahrten anzurechnen sind, werden damit vermieden.

Zu Abs. 4:

Die Verordnungsermächtigung soll die Grundlage für die näheren Bestimmungen insbesondere hinsichtlich der Inhalte und der Anforderungen an den Übungsplatzes für das Fahrsicherheitstraining sowie der persönlichen Anforderungen an die Trainer für Fahrsicherheitstrainings darstellen.

Zu § 4c:

Diese Bestimmung enthält die erforderlichen verfahrensrechtlichen und administrativen Regelungen für die Vollziehung dieses Modells.

Zu Abs. 1:

Die Administration der zweiten Ausbildungsphase hat weitgehend unabhängig von den Behörden zu erfolgen. Es soll jede Stelle, die eine Stufe im Rahmen der zweiten Ausbildungsphase durchführt, direkt die Absolvierung dieser Stufe für den Betreffenden im Zentralen Führerscheinregister eintragen. Dem Betreffenden ist eine Bestätigung über die Absolvierung auszustellen. Das heißt, dass die Feedbackfahrten von Fahrschulen und das Fahrsicherheitstraining vom jeweiligen Autofahrerclub oder der durchführenden Fahrschule einzutragen ist. Eine gesonderte Eintragung des verkehrspsychologischen Gruppengesprächs soll nicht erfolgen, da das Fahrsicherheitstraining und das verkehrspsychologische Gruppengespräch eine Einheit darstellen, wobei das Fahrsicherheitstraining den dominierenden Teil darstellt.

Aus diesem Grund ist es erforderlich, die Fahrschulen und Autofahrerclubs an das Zentrale Führerscheinregister anzubinden. Eine Anbindung an das örtliche Führerscheinregister der Behörde, in deren Sprengel die jeweilige Fahrschule ihren Sitz hat, ist nicht ausreichend, da es für den Führerscheinbesitzer das Wahlrecht gibt, die zweite Ausbildungsphase bei jeder Fahrschule im Bundesgebiet zu absolvieren. Daher muss auch jede Fahrschule die erforderlichen Eintragungen bei jedem im Zentralregister gespeicherten Führerscheinbesitzer vornehmen können.

Aus Datenschutzgründen muss aber sichergestellt sein, dass die durchführenden Stellen keinen Zugriff auf die Daten von Führerscheinbesitzern haben, die sie nicht unbedingt benötigen. Das Führerscheinregister ist darauf auszurichten, dass die durchführenden Stellen ausschließlich die Möglichkeit haben, die absolvierten Stufen einzutragen.

Zu Abs. 2:

Diese Bestimmung regelt die Sanktionen bei Nichteinhaltung der in § 4b genannten Fristen. Dabei soll eine Sanktion im Sinne der Verwaltungsökonomie nicht sofort beim Nichtabsolvieren einzelner in § 4b genannter Stufen erfolgen, sondern erst, wenn zu dem Zeitpunkt, zu dem eigentlich die zweite Ausbildungsphase komplett abgeschlossen sein sollte, alle oder einzelne Stufen nicht absolviert wurden. In diesem Fall soll dem Betreffenden eine Nachfrist von vier Monaten gewährt werden, um die fehlenden Teile nachzuholen. Dies wird dem Betreffenden in einem Schreiben mitgeteilt, das direkt vom Zentralen Führerscheinregister an den Führerscheinbesitzer versendet wird. Der Behörde entsteht dadurch kein zusätzlicher Verwaltungsaufwand. Dieses Schreiben ist kein Bescheid, sondern nur eine Mitteilung mit Informationscharakter. Sind nach Verstreichen der Nachfrist nach wie vor Teile der Ausbildung offen, ist von der Behörde eine Verwaltungsstrafe auszusprechen und gleichzeitig eine neuerliche Nachfrist zu setzen. Nach ungenütztem Ablauf dieser Nachfrist ist wieder eine Strafe zu verhängen und eine weitere Nachfrist zu setzen. Diese Vorgangsweise ist ohne zeitliche Beschränkung fortzuführen, wobei davon auszugehen ist, dass die Geldstrafe immer höher werden wird.

Die Tatsache, dass die Nachfrist im Einzelfall abgelaufen ist und die Behörde tätig werden muss, wird der Behörde automatisch vom Zentralen Führerscheinregister gemeldet.

Problematisch können die (seltenen) Fälle werden, in denen der Betreffende in der Zeit zwischen Erwerb der Lenkberechtigung und Verpflichtung zur Absolvierung der zweiten Ausbildungsphase den Hauptwohnsitz verlegt hat. Gemäß § 14 Abs. 5 FSG ist der Betreffende verpflichtet, diesen Wohnsitzwechsel der Behörde anzuzeigen. Darüber hinaus gibt es mit 1. Jänner 2002 für alle Behörden die Möglichkeit, auf sehr einfache Art und Weise direkt online Anfragen an das Zentrale Melderegister zu stellen. Kann auf diese Art und Weise der neue Wohnsitz des Betreffenden ausfindig gemacht werden, ist das Verfahren gegebenenfalls an die örtlich zuständige Behörde zu übertragen.

Zu den Z 2 und 3 (§ 26 Abs. 1 und 3):

Alkohol und Geschwindigkeitsexzesse sind die Hauptursachen für schwere Verkehrsunfälle mit Personenschaden. Die zersplitterte Materie der Kurzentzugszeiten soll vereinheitlicht werden und auch die Entzugszeit für Geschwindigkeitsexzesse an jene für Alkoholdelikte im Bereich von 0,8 bis 1,2 Promille angepasst werden.

Von fachlicher Seite wäre die Anhebung der Entzugszeiten dringend geboten, da es in keinem anderen EWR-Staat derart kurze Entziehungszeiten gibt und daher von den anderen EWR-Staaten davon ausgegangen wird, dass solchen Entzügen keine gravierenden Delikte zugrundeliegen können. Dies kommt insbesondere im Übereinkommen der EU über den „Entzug der Fahrerlaubnis“ zum Ausdruck, in dem eine Bestimmung vorgesehen ist, wonach Vertragsparteien, die von einer anderen Vertragspartei festgesetzte Entziehungszeit nicht zu vollstrecken haben, wenn die Entziehungszeit unter einem Monat liegt. Aus diesem Grund wird auch für Alkoholdelikte zwischen 0,8 und 1,2 Promille anstatt der bisherigen vierwöchigen Entziehungsdauer eine solche für ein Monat festgesetzt.

Zu Z 4 (§ 40 Abs. 8):

In den Übergangsbestimmungen ist klarzustellen, dass es bei der erstmaligen Anwendung der Bestimmungen über die zweite Ausbildungsphase auf den Zeitpunkt der Antragstellung des Bewerbers bei der Behörde ankommt. Da in diesem Zusammenhang auch die Grundausbildung (vor dem Lenkberechtigungserwerb) zugleich mit der Einführung der zweiten Ausbildungsphase geändert werden muss, wird durch eine

derartige Übergangsbestimmung sichergestellt, dass die zweite Ausbildungsphase nur jene Personen absolvieren müssen, die auch die geänderte Grundausbildung absolviert haben. Ein Abstellen beispielsweise auf den Zeitpunkt des Erwerbes der Lenkberechtigung hätte zur Folge, dass Personen, die die volle (noch nicht geänderte) Grundausbildung absolviert haben, nun zusätzlich die zweite Ausbildungsphase absolvieren müssten.

Zu Z 5 (§ 43 Abs. 12):

Da umfangreichere Vorarbeiten erforderlich sind (Adaptierung des Zentralen Führerscheinregisters sowie im Bereich der die Fahrsicherheitstrainings durchführenden Stellen) wird eine ausreichende Legiskavanz bis 1. Jänner 2003 eingeräumt.