

Rechtsdienst
Schuberting 1-3
1010 Wien

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

Datum: Wien, 23. November 2004
Zeichen: SK 34/Dr. Ha-gm
Bearbeiter: Mag. Ursula Zelenka
Telefon: 01/71199-1248
Telefax: 01/71199-1259
Email: hugo.haupfleisch@oeamtc.at


**Entwurf einer 7. Novelle zum Führerscheingesetz - Vormerkssystem
Stellungnahme des ÖAMTC;
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
GZ: 170.706/0002-II/ST4/2004**

Sehr geehrte Damen und Herren!

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

Gleichzeitig haben wir diese Stellungnahme auch per Email übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen


Dr. Hugo Haupfleisch
Hauptabteilungsleiter
Rechtsdienste

Beilagen: wie erwähnt

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

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

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

Stellungnahme des ÖAMTC zum Entwurf einer 7. Führerscheingesetz-Novelle (GZ. BMVIT-170.706/0002-II/ST4/2004)

Vorbemerkungen:

Der Schwerpunkt der vorliegenden Novelle befasst sich mit der Einführung eines **Vormerksystems**, weshalb der Großteil der ÖAMTC-Stellungnahme sowohl im grundsätzlichen als auch im besonderen Teil diesem für die Verkehrssicherheit wichtigen Thema gewidmet ist. Von den übrigen Novellierungsvorschlägen sei besonders die Neuregelung zum **Mopedausweis für 15jährige** hervorgehoben. Schließlich weisen wir im Teil C (Ergänzungsvorschläge) auf weitere wichtige Themen hin, die im Rahmen einer 8. FSG-Novelle einer Lösung zugeführt werden sollten.

A) Grundsätzliches zum Vormerkssystem:

1. Berücksichtigung der Ergebnisse der Arbeitsgruppe:

Der ÖAMTC benützt die Gelegenheit, neuerlich darauf hinzuweisen, dass er nach wie vor bereit ist, aktiv an der Gestaltung eines wirksamen Systems gegen Hochrisikolenker mitzuwirken. Wir haben daher sowohl den ersten Entwurf des BMVIT vom Juli 2003 (damals für ein Punktesystem) als auch den im Dezember 2003 vorgelegten Vorschlag für ein Risikofaktoren-Vormerkssystem als **Initialzündungen** grundsätzlich begrüßt.

Vorweg ist als positiv herauszustreichen, dass der vorliegende Entwurf wesentliche Elemente der seinerzeit vom ÖAMTC eingebrachten Vorschläge enthält, insbesondere das Herausarbeiten eines **Katalogs** von schweren und Unfall verursachenden **Verkehrsv Verstößen** sowie die Schwerpunktsetzung auf konkreten **Maßnahmen** zur **Beeinflussung** des **Verhaltens** von Verkehrsteilnehmern (Berücksichtigung des ÖAMTC-Slogans „Erziehen statt Entziehen“).

Gleichzeitig müssen wir aber feststellen, dass der Entwurf zahlreiche Themen und neue Konzepte unberücksichtigt lässt, die im Jahre 2003 im Rahmen von zwei Arbeitsgruppensitzungen von Experten der Interessenvertretungen vorgeschlagen wurden. Der Vorsitzende dieses Expertentreffens hat in seiner Zusammenfassung ausdrücklich betont, dass ein breit angelegtes **Verkehrssicherheits-Maßnahmenpaket** erarbeitet wird, das neben Maßnahmen gegen Hochrisikolenker auch eine Verbesserung der Führerscheinprüfung und -ausbildung sowie eine Überarbeitung des Sanktionensystems umfassen sollte. Der vorliegende Entwurf kann unter diesem Gesichtspunkt nur als ein erster (zaghafter) Schritt – in die richtige Richtung – gedeutet werden.

2. Maßnahmenpaket des ÖAMTC

Der ÖAMTC hat dem BMVIT bereits im November 2003 umfangreiche Vorschläge zu den angeführten drei Themenbereichen für ein umfassendes Maßnahmenpaket mit zahlreichen neuen Ideen übermittelt. Wir werden deshalb nach wie vor ergänzende Maßnahmen im Sinne unserer Vorschläge verlangen, um insbesondere im Kampf gegen den **Alkohol am Steuer** zählbare Erfolge zu erzielen und damit dem jahrelangen Trend der Steigerung der Zahl der Alkoholunfälle seit 1998 (der Einführung der 0,5 Promillegrenze) entgegenzuwirken.

Die ambitionierten Pläne von Verkehrsminister Gorbach im Sommer 2004, der von ÖAMTC und einigen anderen Interessenvertretungen unterstützten Forderung nach einer grundlegenden Neuregelung und Harmonisierung des Sanktionensystems Rechnung zu tragen, wurde leider von den verantwortlichen Politikern der Bundesländer im Oktober 2004 eine klare Absage erteilt. Der ÖAMTC fordert daher den Verkehrsminister und mit ihm die ganze Bundesregierung auf, in konstruktiven Gesprächen mit den Landeshauptleuten grundsätzliche Bereitschaft zu erreichen, regionales Kompetenzdenken aufzugeben und den Weg frei zu machen für ein modernes und von den Kraftfahrern **akzeptiertes Strafen- und Sanktionensystem**. Unkoordinierte Schnellschüsse (wie jüngst im Rahmen der 25. KFG-Novelle) sind jedenfalls als unproduktiv entschieden abzulehnen. Allenfalls notwendige Kompetenzverschiebungen sollten im Rahmen des derzeit laufenden Österreich-Konvents Berücksichtigung finden!

Aus der Fülle der vom ÖAMTC in die Diskussion gebrachten Vorschläge wollen wir auf die Einführung eines **Fahrverbotes als Nebenstrafe** hinweisen. Damit würde die bisherige **Doppelgleisigkeit** (einerseits Strafbehörde des Übertretungsortes, andererseits Führerscheinbehörde – meist Wohnsitzbehörde) entfallen. Die Verwirklichung dieses Vorschlages würde einen beträchtlichen Einsparungseffekt mit sich bringen, der konsequenter Weise zur Administrierung des neuen Vormerksystems verwendet werden könnte und sollte. Wie wir nämlich noch im Folgenden aufzeigen werden, lassen die vorliegenden Vorschläge jedweden Rechtsschutz vermissen, sodass die Gewährleistung eines fairen Verfahrens unerlässlich ist; die diesbezüglich notwendige Administration sollte somit in das überarbeitete Verwaltungsstrafverfahren integriert werden.

Bundesminister Gorbach hat in den letzten Wochen – nachdem sich erste kritische Stimmen zum vorliegenden Entwurf in der Öffentlichkeit zeigten – bekanntgegeben, dass er die Einberufung eines „großen runden Tisches“ plane. Der ÖAMTC weist darauf hin, dass er jederzeit gerne einer Einladung zu **konstruktiven Gesprächen** Folge leisten wird, es ist jedoch nicht nachvollziehbar, weshalb seit Oktober 2003 keine ähnlich besetzte Expertenrunde mit Vertretern der Bundesländer einberufen wurde, um dieses wichtige Gesetzesvorhaben im Konsens auszudiskutieren. Wir sind jedenfalls überzeugt davon, dass das BMVIT sich so manche öffentliche Kritik erspart hätte, wenn man rechtzeitig mit Ländern und Interessenvertretungen in einen breiten Dialog eingetreten wäre.

3. Allgemeine Bemerkungen zum Vormerksystem

Der ÖAMTC bekennt sich zu einem wirksamen Maßnahmensystem, das durch das Erkennen, Erfassen und deliktgerechte Sanktionieren von Mehrfachtätern, die durch ihr Verhalten die Allgemeinheit gefährden, die Verkehrssicherheit hebt.

Wenngleich eine grundsätzliche Einigung über die wesentlichen Inhalte eines solchen Sanktionensystems gefunden wurde, zeigt sich doch, dass zur Erreichung der Ziele und zur Gewährleistung von Transparenz, Vollziehbarkeit und Akzeptanz den Details besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden muss. Der ÖAMTC ist grundsätzlich immer bemüht, klare und einfache gesetzliche Regelungen vorzuschlagen, zu unterstützen und auch im Sinne der Publizität von Vorschriften an ihrer Veröffentlichung mitzuwirken. Wenn aber absehbar ist, dass ein „System“ so komplex wird, dass keine konkrete generalpräventive Wirkung mehr zu erwarten ist, wird eine mögliche Unterstützung bis hin zur faktischen Unmöglichkeit erschwert. Eine solche Unmöglichkeit zeichnet sich beim vorgeschlagenen System ab.

Auch um einen erhöhten Verwaltungsaufwand durch vermehrte Rechtsmittelverfahren oder gar die höchstgerichtliche Aufhebung einzelner Teilbestimmungen zu vermeiden, ist es wichtig, alle Fallkonstellationen auf ihre Realitätstauglichkeit zu prüfen und diesbezüglich in Frage zu stellen. Auf die sich daraus ergebenden Änderungen bzw. noch ungeklärten Fragen dürfen wir im besonderen Teil unserer Stellungnahme verweisen.

Abschließend sei hier eine Bemerkung angebracht, die sich dem Bearbeiter nach der folgenden Begutachtung der einzelnen Problemfelder und Bestimmungen aufgedrängt hat: Man kann sich bei den immer wieder erhobenen Forderungen nach Verschärfungen von Sanktionen gegen „einige wenige unbelehrbare“ Hochrisikolenker eines bedenklichen Eindruckes nicht erwehren: Sowohl das bestehende als auch das beabsichtigte neue System erinnern stark an die äußerst verpönten „Klassenstrafen“ aus der Schulzeit: Es soll nicht der Eindruck entstehen, dass die breite Masse der weitestgehend vorschriftstreuen Kraftfahrer mit Rechtsvorschriften konfrontiert wird, die selbst **minimale Rechtsschutzinstrumentarien vermissen** lassen. Eine Rechtsordnung, die vor möglichen Einwendungen resigniert und diese daher unmöglich macht, hat die Berechtigung, diesen Begriff zu führen, eigentlich verloren. Daher sollten diese minimalen Rechtsschutzinstrumentarien wie das Abwarten der Rechtskraft eines Verfahrens – schon aus Gründen der Wahrung der Menschenrechte – garantiert sein.

4. Systembrüche:

Besonders kritisch beurteilt der ÖAMTC die fehlende Integration des nunmehr vorgeschlagenen Vormerksystems in das bisherige Führerscheinentziehungssystem. Das führt zB dazu, dass ein und dasselbe Verhalten sowohl zu einer Vormerkung oder Maßnahme im Rahmen des Vormerksystems als auch zu einer Entziehung im bisherigen System führen kann, ohne dass überhaupt der Versuch gemacht wird, diese Doppeltgleisigkeit legislativ zu lösen. Dazu kommt, dass praktisch zwischen beiden Systemen die Geschwindigkeits-Kurzzeit-Entziehung steht, die weder zum einen noch zum anderen System richtig passt und einen **schwer administrierbaren** und in der Praxis wenig effizienten bzw. kaum abschreckenden **Fremdkörper** darstellt.

Der ÖAMTC erhebt daher die Forderung, das bisherige Führerscheinentziehungssystem (wegen mangelnder Verkehrszuverlässigkeit) in das neue Vormerksystem einzugliedern. Der Entwurf sieht rein schematisch für alle 13 Delikte drei Stufen (Vormerkung – Maßnahme – Entziehung) vor. Wir halten es für zielführender, bei bestimmten Delikten aus dem bisherigen „Entziehungskatalog“ bereits mit der Stufe 2 oder 3 zu beginnen, sodass

ein **einheitliches System** transparent und überschaubar wird.

Das Festhalten an den bisherigen Rechtsfolgen „führerscheinrelevanter“ Übertretungen, wie insbesondere bei Alkoholdelikten unterhalb von 0,8 Promille, führt zu unlogischen und voraussichtlich öffentlich nicht erklärbaren Systembrüchen, die die Gefahr der Unübersichtlichkeit und Ineffizienz des Systems in sich tragen: Insbesondere erscheint es nahezu grotesk, dass eine Alkoholisierung unter 0,8 Promille zwar eine Vormerkung nach sich zieht, eine solche ab 0,8 Promille aber nicht. Es ist zwar anzuerkennen, dass dieser Systembruch gewollt ist, denn jede Entziehung soll auch alle Vormerkungen zum Erlöschen bringen, öffentlich zu erklären und zu rechtfertigen ist dieser Bruch aber nur sehr schwer.

Die beabsichtigte Beibehaltung der sogenannten „**Kurzzeitentziehungen**“ führt überdies auch deshalb zu einem Systembruch, als zwar allgemein eine Entziehung sämtliche bisherigen Vormerkungen zum Erlöschen bringt, die Kurzzeitentziehung nach Geschwindigkeitsdelikten genau diese Wirkung aber nicht entfalten soll.

Die Kombination von traditionellen Entziehungsdelikten mit Vormerkdelikten sowie die Regelung mehrerer Delikte in Tateinheit sollte daher noch - unter Prüfung verschiedenster Fallkonstellationen - überprüft und nachjustiert werden. Insbesondere erscheint die Prämisse, dass jede Entziehung die bisherigen Vormerkungen (unter Verlängerung der Entziehungszeit) löscht, zwar nachvollziehbar, nicht aber wirklich sachgerecht.

Störende Wirkungen bzw nicht vollziehbare Überschneidungen von Sanktionen sind auch beim Zusammentreffen von Vormerkdelikten mit Übertretungen zu erwarten, die im Bereich des Probeführerscheines für Fahranfänger mit besonderen Sanktionen bedroht sind.

5. Rechtsschutzdefizite:

5.1 Abwarten der Rechtskraft (§ 30a Abs 1 FSG):

Führerscheinrechtliche Vormerkungen sollten – genauso wie Entziehungen der Lenkberechtigung – ganz allgemein auf die Rechtskraft der Bestrafung abstellen. Die mit der 17. KFG-Novelle eingeführte „Kurzzeitentziehung“ mit der Möglichkeit der Entziehung der Lenkberechtigung bereits mit Abschluss des Verfahrens erster Instanz stellt daher einen **historischen Fehler** des Gesetzgebers dar, der aus Anlass der nun offenbar geplanten Gesamtreform – insbesondere im Hinblick auf den derzeit nicht bestehenden Rechtsschutz – saniert und nicht ausgedehnt werden sollte.

Anders als bei den Massendelikten, die zur Kurzzeitentziehung führen, sind die im Vormerkssystem erwähnten Delikte solche, die überwiegend **nicht** durch **Messgerät**, sondern durch persönliche Wahrnehmung eines Exekutivorgans festgestellt werden. Dementsprechend ist wohl auch die Fehleranfälligkeit, insbesondere aber auch das Potential für Rechtfertigungs- und Schuldausschließungsgründe wesentlich größer. Diesen Einwänden keinen relevanten Raum zu geben, weist durchaus in die Richtung einer Rechtsverweigerung.

Der ÖAMTC kann im Rahmen seiner österreichweiten Rechtsberatung feststellen, dass sich in den letzten Jahren in zahlreichen Polizeikommissariaten und Bezirkshauptmannschaften die Tendenz immer stärker durchsetzt, in erstinstanzlichen Verfahren auf die

Argumente und die Rechtfertigung des Beschuldigten in keiner Weise einzugehen. Beweisangebote werden kommentarlos übergangen und die **Verfahrensgrundsätze** des AVG hinsichtlich der gesetzmäßigen Ermittlung des Sachverhaltes zum Teil **gröblich missachtet**, die Beweiswürdigung entspricht nicht den Grundsätzen eines **fairen Verfahrens**.

Es zeigt sich immer wieder, dass die Unabhängigen Verwaltungssenaten in allen neun Bundesländern die Unterlassungen der jeweiligen erstinstanzlichen Behörden bereinigen müssen und von einem den rechtsstaatlichen Grundsätzen entsprechendem Verwaltungsstrafverfahren erst im Rahmen des Verfahrens vor den Unabhängigen Verwaltungssenaten zu sprechen ist. Es ist daher für den ÖAMTC für eine Zustimmung zum vorgeschlagenen Vormerkssystem unverzichtbar, dass die **Rechtskraft einer Bestrafung abgewartet** wird – auf unsere oben angeführten Vorschläge zur Zusammenlegung von Verwaltungsstraf- und Führerschein-Administrativverfahren wollen wir gleichzeitig hinweisen.

Besonders dramatisch und deutlich erkennbar wird diese unbefriedigende Situation, wenn vermeintlich die dritte Übertretung innerhalb des Beobachtungszeitraumes begangen wurde: Hier droht nämlich die sofortige Entziehung der Lenkberechtigung für die Dauer von mindestens drei Monaten, ohne dass – wie dies bei „normalen“ Entziehungen üblich ist – die Rechtskraft der Bestrafung (zB nach § 99 Abs 2 lit c StVO oder nach einem strafgerichtlichen Urteil) abzuwarten ist.

5.2 Wirkung der Kurzzeitentziehung (§ 26 Abs 4):

Sinngemäß wird hier auf die Ausführungen zu § 30a Abs 1 hingewiesen, wonach auch hier eine Korrektur der seinerzeitigen legislativen Fehlleistung in dem Sinne vorzunehmen ist, dass die Rechtskraft der Entscheidung der Verwaltungsstrafbehörde abzuwarten ist.

5.3 Fehlende selbstständige Rechtsbehelfe:

Sowohl eine Vormerkung als auch ein Auftrag zur Absolvierung von Maßnahmen ist – neben einer Verwaltungsstrafe – grundsätzlich als Sanktion anzusehen. Der ÖAMTC hat immer wieder erklärt, dass die sachgerechte Vorschreibung der Absolvierung von Maßnahmen **das** zentrale Element eines **effizienten Systems gegen Hochrisikolenker** darstellt. Solche Maßnahmen kosten dem betroffenen Fahrzeuglenker Zeit und – oft nicht unbeträchtliche – Kosten. Daher wäre es mit rechtsstaatlichen Grundsätzen unvereinbar, gegen einen Auftrag zur Absolvierung von Maßnahmen keine Rechtsmittelmöglichkeit zuzulassen.

Der ÖAMTC verkennt nicht, dass seitens der Verwaltungsbehörden Befürchtungen wegen des damit verbundenen Verwaltungsaufwandes vorgebracht werden könnten. Als Lösung bietet sich daher die konsequente Umsetzung des bereits oben gemachten ÖAMTC-Vorschlages an: Integrierung in das jeweilige Verwaltungsstrafverfahren. **Eine** Behörde entscheidet in einem **einzigem Verfahren** über die Richtigkeit des Tatvorwurfes, die Höhe der Verwaltungsstrafe sowie die sonstigen sich aus dem Vormerkssystem ergebenden Sanktionen (inkl Vormerkung, Maßnahmenvorschreibung und allfällige Entziehung).

Im Übrigen weisen wir zum wiederholten Male darauf hin, dass die von nahezu allen Behörden seit Jahrzehnten geübte Praxis, Rechtsmitteln in Führerscheinfrazen (wegen all-fälliger „Gefahr im Verzuge“, die nie auch nur irgendwie konkretisiert wird) die aufschiebende Wirkung abzuerkennen, **rechtsstaatlichen Grundsätzen zuwiderläuft**.

5.4 Fehlendes Entschädigungsrecht:

Auf ein Manko wurde seitens des ÖAMTC bereits mehrfach im Zusammenhang mit einer unzulässigen Entziehung der Lenkberechtigung hingewiesen: Es gibt keinen verbrieften Anspruch auf adäquaten Schadenersatz nach rechtswidriger Entziehung bzw nach rechtswidriger Verhängung von Maßnahmen. Das Amtshaftungsgesetz wird in diesem Sinne als unzureichend angesehen. Es wird daher die Schaffung eines geeigneten „Führerschein-Entziehungs-Entschädigungsgesetzes“ verlangt.

Sowohl Deutschland als auch die Schweiz kennen seit Jahren eindeutige gesetzliche Regelungen, behördliche Fehler in Führerscheinentziehungsverfahren durch eine Geldentschädigung auszugleichen. Bekennt man sich zu einer Verschärfung der bisherigen gesetzlichen Vorschriften zulasten der Verkehrsteilnehmer, so ist es mehr als fair, gleichzeitig auch Obsorge zu treffen, dass behördliche Fehler durch Rechtsmittel bekämpft (siehe oben) bzw durch eine Entschädigung gemildert werden können.

6. Palette von wirksamen Maßnahmen:

Der ÖAMTC hat bereits im Teil 1 und 2 seiner Stellungnahme auf die Notwendigkeit hingewiesen, verschiedenste offene Fragen im Rahmen von Experten-Arbeitsgruppen einer Lösung zuzuführen. Dies gilt insbesondere auch für die Erarbeitung eines Katalogs von **Kursen, Gruppentrainings, Aufbaueminaren** und ähnlichen Maßnahmen, die zielgerichtet punktgenau die Einstellung der Fahrzeuglenker beeinflussen sollen. In diese Arbeitsgruppe wären daher insbesondere Vertreter jener Organisationen einzuladen, die bereits jetzt die Ermächtigung besitzen, Nachschulungskurse durchzuführen. Wir schlagen vor, im Gesetz nur eine konkrete **Verordnungsermächtigung** vorzusehen und im Rahmen der Nachschulungsverordnung detailliert die einzelnen Maßnahmen zu beschreiben, wobei diese naturgemäß nicht nur in Nachschulungen nach dem bisherigen Schema bestehen dürfen.

Ein ganz wesentliches Thema wird vom Entwurf bisher überhaupt nicht behandelt, nämlich die Festlegung, welche besonderen Maßnahmen seitens der Behörde für bestimmte Verkehrsübertretungen vorzusehen sind; auch die Dauer und der Umfang bleiben ungergelt. Eine derartige weitgefächerte Entscheidungsfreiheit der Behörden würde nicht nur zu großer Rechtsunsicherheit führen, sondern auch den Vorwurf von Willkürmaßnahmen ermöglichen. Daher schlagen wir die Schaffung einer Art **fachlichen Clearingstelle** vor, die der Behörde im Hinblick auf das Vorleben des betreffenden Fahrzeuglenkers bzw im Hinblick auf die Art der Verkehrsübertretungen eine geeignete „Maßnahme“ aus dem **Maßnahmenkatalog** vorschlägt. Rechtlich wäre die Konstruktion so zu gestalten, dass die genannte Clearingstelle als **Sachverständiger** für die Behörde tätig wird, die Vorschreibung selbst dürfte jedenfalls nicht von der Clearingstelle erfolgen. Eine solche sachverständige Einrichtung könnte gleichzeitig auch die Staatsanwaltschaften beraten, um im Rahmen der strafgerichtlichen Diversionsverfahren verstärkt von

den Möglichkeiten der Vorschreibung von Kursen und anderen geeigneten Auflagen Gebrauch machen zu können.

B) Besonderer Teil:

Zu Z. 1 (Inhaltsverzeichnis) sowie Z 15 (6. Abschnitt)

Die Bezeichnung „Vormerksystem-Maßnahmen gegen Wiederholungstäter“ erscheint zu eng und daher nicht sachgerecht. Auch die Erläuterungen im Vorblatt (und zahlreiche öffentliche Erklärungen maßgeblicher Politiker) sprechen von **Maßnahmen gegen Risiko-** (oder gar) **Hochrisikolenkern**, zu denen zweifellos auch viele Wiederholungstäter zählen.

Daher wären – als Signalwirkung – beide Begriffe (oder der umfassendere) zu wählen!

Zu Z. 13, § 25 Abs 3, Dauer der Entziehung:

Unbefriedigend ist die Festlegung der Entziehungsdauer auf mindestens drei Monate ohne die **Option der Verkürzung**.

Der ÖAMTC hält diese drei Monate als Minimum wegen mangelnder Verkehrszuverlässigkeit für übertrieben und nicht sachgerecht.

Jedenfalls fehlt aber die Möglichkeit, durch gezielte Maßnahmen auch nach der dritten Übertretung Entziehungszeiten „abzubauen“: Durch das **freiwillige Absolvieren** einer Maßnahme sollte es nämlich möglich sein, die Entziehungsdauer sowohl bei einem „Entziehungsdelikt“ als auch bei einer Entziehung nach dem Vormerksystem zu verkürzen. Durch eine freiwillig absolvierte Maßnahme wird die Verkehrszuverlässigkeit sicher schneller wieder hergestellt als durch bloßes Zuwarten während der Entziehungszeit.

In diesem Zusammenhang dürfen wir auch neuerlich auf unsere sehr detaillierten und sowohl von Fachleuten als auch Politikern im Vorjahr sehr positiv aufgenommenen Vorschläge zu einem „**bedingten Führerscheinentzug**“ hinweisen. Auch wenn sich einige Bundesländer dagegen ausgesprochen haben, halten wir diesen Ansatz weiterhin aufrecht. So können wir uns zB vorstellen, dass die oben genannte Entziehungsdauer von drei Monaten bei Absolvierung in konkreten festzulegenden **Aufbautrainings** oder anderer Kurse auf ein Monat „unbedingt“ verkürzt wird und die restlichen zwei Monate für eine Beobachtungszeit von zwei Jahren „bedingt“ nachgesehen werden. Warum sollten die seit vielen Jahren positiven Erfahrungen mit der Verhängung von bedingten Strafen im Bereich des Strafgesetzes nicht auch (endlich !) in das Führerschein-Sanktionen-Verfahren Aufnahme finden?

Zu Z. 15, § 30a und 30b (Besonderes Vormerksystem):

§ 30a Abs 1 (Abwarten der Rechtskraft):

Auf unsere ausführlichen Ausführungen unter A 5 (Rechtsschutzdefizite) wird ausdrücklich verwiesen.

§ 30a Abs 2 (Deliktskatalog):

Z. 1 (mehrfache Alkoholisierung unter 0,8 Promille):

Die bisherigen fährerscheinrechtlichen Sanktionen bei Verstößen gegen die 0,5 Promillegrenze haben - ebenso wie die vorgesehene Verwaltungsstrafe - nur wenig abschreckende Wirkung verbreitet; die verschiedentlich geäußerte Kritik an einer Milderung gegenüber den derzeitigen Alkoholsanktionen geht daher ins Leere. Die Vorschreibung von Maßnahmen (im Sinne geeigneter Aufbaukurse) bei der zweiten Übertretung erscheint daher wesentlich sachgerechter als eine Entziehung.

Im Übrigen ist es eine allgemein anerkannte Tatsache, dass die Effizienzsteigerung bei Alkoholkontrollen (somit die Erhöhung des Risikos, „erwischt zu werden“) die **beste Waffe im Kampf gegen Alkohol am Steuer** ist.

Z. 4 (Gefährdung von Fußgängern auf dem Schutzweg):

Die Bestimmung wird begrüßt. Die gewählte Formulierung setzt voraus, dass das vorschriftsgemäße Benützen des Schutzweges durch alle betroffenen Fußgänger im Spruch des Strafbescheides festgestellt wurde.

Z. 5 sowie § 7 Abs 3 Z. 3 (Sicherheitsabstand):

Die geplante Abstufung der Abstandsdelikte wird begrüßt:

Es ist unzweifelhaft, dass sehr knappes Auffahren (unter zwei PKW-Längen) als äußerst bedrohlich empfunden wird und daher - unbeschadet einer allfälligen strafgerichtlichen Verfolgung unter dem Blickwinkel der „Nötigung“ - zur Entziehung der Lenkberechtigung führen soll.

Wer hingegen einen Abstand zwischen 0,2 und 0,4 Sekunden gewählt hat, mag zwar den erforderlichen Sicherheitsabstand dramatisch unterschreiten und liefert auch ein gewisses Indiz dafür, zum „Drängeln“ zu neigen, setzt aber aktuell - zumindest soferne er keine entsprechenden Licht- und Hupzeichen abgibt - keine üblicher Weise als bedrängend empfundene Handlung.

Daher ist es sachgerecht, nach einem solchen Verhalten nicht sofort die Lenkberechtigung zu entziehen, sondern mittels Vormerkung vorzugehen.

Der ÖAMTC schlägt zur Abstandsthematik und den damit verbundenen Rechtsfolgen die Durchführung einer Feldstudie vor, die gezielt die Verhaltensweisen, das Unrechtsbewusstsein und auch die versuchten Rechtfertigungen von „Abstandssündern“ untersucht. Erst auf Basis dieser Daten kann zielgerichtet reagiert werden und müssen flankierende Maßnahmen gegen das Fehlverhalten Dritter (zB unerlaubter oder falsch durchgeführter Spurwechsel) ergriffen werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass die derzeit verwendeten Video-Abstands-Messgeräte nach dem Maß- und Eichgesetz nicht der Eichpflicht unterliegen, was in einem Verfahren vor dem VwGH zu umfangreichen Aufträgen an die belangte Behörde führte, deren Messgenauigkeit zu überprüfen und außer Zweifel zu stellen. Es wird daher angeregt, im Maß- und Eichgesetz diese offensichtliche Gesetzeslücke rasch zu schließen, um den Behörden beweissichere Geräte zur Überprüfung des Abstandsverhaltens der Kraftfahrer zur Hand zu geben.

Z. 6 (Vorrangverletzung, Überfahren einer „Stopptafel“):

Die Klarstellung des Inhaltes des § 19 Abs 7 im Sinne einer Verdeutlichung wird ausdrücklich begrüßt (dies gilt auch für **Z. 7 Rotlichtverstoß**).

Z. 8 (Behinderung auf Pannestreifen):

Der ÖAMTC spricht sich eindeutig für die verwendete Formulierung und gegen den Entfall der Voraussetzung einer Behinderung von Einsatzfahrzeugen beim Befahren von Pannestreifen aus.

Z. 11 (Eisenbahnkreuzungen):

Nach Ansicht des ÖAMTC dürfen nur jene Verkehrsübertretungen in den Deliktskatalog des Vormerksystems aufgenommen werden, bei deren Missachtung eine Unfallgefahr möglich bzw wahrscheinlich ist. Daher erscheinen die aufgezählten Übertretungen der EisenbahnkreuzungsVO zu weitgehend und zu formalistisch zu sein. Die Bestimmung des § 16 Abs 2 lit e EKrVO erscheint sehr schwammig formuliert, sodass eindeutige Feststellungen, wann eine derartige Übertretung vorliegt, schwer getroffen werden können; die lit e wäre daher ersatzlos zu streichen. § 19 Abs 1 EKrVO erster Satz enthält nicht nur das Verbot, bei Rotlicht die Eisenbahnkreuzung zu überqueren, sondern bezieht sich auch auf das davor aufleuchtende Gelblicht. Im Hinblick auf den zweiten Satz dieser Bestimmung wäre daher der Deliktskatalog ausschließlich auf die **Missachtung des Rotlichtes einzuschränken!**

Z. 13 (Verletzung der Kindersicherungspflicht):

Es entspricht einem Anliegen des ÖAMTC, auch gravierende Verstöße gegen die gesetzlichen Vorschriften über die Kinderbeförderung in das Vormerksystem einzubeziehen. Die vorliegende Formulierung lässt jedoch den Gefährdungsaspekt völlig unberücksichtigt, jede auch bloße formale Übertretung des § 106 Abs 1 b würde zu Sanktionen im Vormerksystem führen. Diese Kritik ist umso bedeutsamer, als im Rahmen des Vorschlages des BMVIT für eine 50. Novelle der KDV problematische Änderungen der bisher geltenden Regeln über die Kinderbeförderung vorgeschlagen wurden.

§ 30a Abs 4 (Berücksichtigung von Vordelikten):

Hier ist nicht ganz klar, ob eine Voreintragung berücksichtigt wird, wenn sie zum Zeitpunkt der Setzung des Folgedelikt es besteht oder es auf den Zeitpunkt der Folgebestrafung (Abschluss des Verfahrens erster Instanz) ankommt.

§ 30b Abs 3 (Nachschulung):

Der hier formulierte Hinweis auf die Maßnahmen nach der Nachschulungsverordnung ist absolut unzureichend, denn gerade die hier normierten Nachschulungen erwecken bei den „Absolventen“ in der Praxis nicht selten den Eindruck einer reinen „Strafsitzung“.

Das vorgeschlagene Modell eines Systems zur „Früherkennung“ von zu hohem Verkehrsrisiko neigenden Fahrzeuglenkern sollte gezielt und präzise auf Einstellungs- oder Kenntnisdefizite steuern und setzt daher ein exaktes Profil der angedachten Maßnahmen voraus. Da dieses Profil derzeit nicht erkennbar ist, wird es auch schwierig, Prognosen über die Erfolgsperspektiven einer Behandlung von Hochrisikolenkern abzugeben.

Die vom Inhaber der Lenkberechtigung verlangten Maßnahmen bilden aber auch die Voraussetzung für eine sachgerechte Gestaltung des Vormerksystems. Solange die

Maßnahmen als Reaktionen auf konkrete Fehlverhaltensweisen nicht klar umschrieben sind, ist es in Wahrheit unmöglich, ein konsequentes Sanktionensystem zu entwickeln. Die Folge ist - so wie der Entwurf erkennen lässt - eine Tendenz zur Oberflächlichkeit und zur Verallgemeinerung.

Wie bereits unter 6) ausgeführt, halten wir die Aufzählung besonderer Maßnahmen im Rahmen einer Verordnung für zielführender. Bei der fachlichen Diskussion der Maßnahmenpalette wäre auch zu überprüfen, inwieweit sich die derzeit – taxativ – aufgezählten Maßnahmen für Risikolenker eignen.

Zu Z 16 (§ 31 Abs. 3 Z. 1) – Voraussetzungen für den Mopedausweis für 15jährige

Der ÖAMTC begrüßt die Abschaffung der bisher geforderten Bestätigung von Arbeitgeber oder Schule, da sie in der Praxis zu einer sehr uneinheitlichen Vollziehung geführt hatte und zum Teil keine tatsächliche Hürde mehr zum früheren Erwerb des Mopedausweises darstellte. Die Einführung einer praktischen Schulung entspricht einer langjährigen Forderung des ÖAMTC und wird ausdrücklich begrüßt. Wir vertreten die Ansicht, dass niemand am Kraftfahrzeugverkehr teilnehmen sollte, der nicht über ein **Mindestmaß an theoretischer und praktischer Ausbildung** verfügt. Daher sehen wir diese Maßnahme als ersten wichtigen Schritt zur Hebung der Verkehrssicherheit im besonders gefährdeten Mopedsektor an, dem als nächstes die Ausdehnung dieses Ausbildungsmodells auch auf die ab 16 Jahre alten Mopedausweiswerber folgen sollte.

Hinsichtlich der Dauer der vorgesehenen verpflichtenden praktischen Schulung sollte allerdings überprüft werden, ob die vorgesehenen acht Fahrstunden als sachgerecht und notwendig anzusehen sind. Nach Erkundigungen des ÖAMTC werden nämlich von Fahrschulen für acht Fahrstunden Kosten von mehr als € 300,- verlangt. Das könnte von vielen Jugendlichen, insbesondere Lehrlingen und Schülern, als prohibitive Schwelle angesehen werden. Der ÖAMTC lehnt andererseits aber auch eine reine „Alibiausbildung“ ab, weshalb im Expertenkreis der Zweck entsprechende - aber auch finanziell leistbare - Umfang der praktischen Schulung ausdiskutiert werden sollte.

Zur Klarstellung fehlt in Z. 1 eine Formulierung analog jener in Abs. 3a Z. 1, wonach „*der Antragsteller die Absolvierung einer praktischen Schulung im Ausmaß von acht Unterrichtseinheiten in einer gemäß § 36 Abs. 1 Z. 1 lit. b ermächtigten Einrichtung nachweist*“. Sonst könnte irrtümlich der Eindruck entstehen, dass die dort genannten ermächtigten Einrichtungen zwar Theorieschulungen und –prüfungen für Mopedlenker und Lenker von vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen abhalten dürfen sowie die betreffenden Ausweise ausstellen dürfen, nicht aber die Praxisschulung vornehmen können.

Ebenfalls klar gestellt werden sollte, dass die Bestätigung der positiven Absolvierung der Ausbildung i.S. der Z. 2 nach einer kurzen praktischen Handlingprüfung zu erfolgen hat bzw dass die Bestätigung über die positive Absolvierung der Ausbildung mit sich bringt, dass die Beherrschung des Fahrzeuges nachzuweisen ist. Die Materialien erwecken den Anschein, als würden pünktliches Erscheinen, Anwesenheit und Mitarbeit ausreichen, um eine Kursbestätigung zu erhalten. Im schlimmsten Falle müsste selbst AbsolventInnen, die schwere Defizite aufweisen, eine Absolvierungsbestätigung ausgestellt werden. Dies würde aber weder eine ernsthafte Hürde für den früheren Erwerb des Mopedausweises darstellen, noch

gewährleisten, dass die jungen MopedlenkerInnen wirklich ausreichend auf das Verkehrsgeschehen vorbereitet sind. Im Sinne der Verkehrssicherheit sollte daher ein Abprüfen der gelernten Praxis durch die ermächtigte Einrichtung unbedingt Bestandteil des Ausbildungsmodells sein.

Da nunmehr keine Notwendigkeit für eine Bedarfsprüfung bzw. für eine Überprüfung der Bestätigungen, die von Arbeitgeber oder Schule ausgestellt wurden, besteht, schlagen wir vor, auch die Ausstellung von Mopedausweisen an 15jährige den ermächtigten Einrichtungen zu übertragen, wie dies bei Mopedausweisträgen von 16jährigen bereits der Fall ist. Dies würde auch zu einer Verwaltungsentlastung der bisher zuständigen Behörden führen.

Zu Z 18 (§ 43 Abs 14) – Übergangsfristen

Der Entwurf enthält – vermutlich aus Versehen – keine Übergangsfristen für die Einführung der neu geschaffenen Praxisschulung der 15jährigen Mopedlenker. Da in den Wintermonaten ohnehin wenig Bedarf an dieser Zweiradausbildung bestehen wird und die Erstellung geeigneter Lehrpläne und die organisatorische Vorbereitung einige Zeit in Anspruch nimmt, hält der ÖAMTC eine Übergangsfrist von zumindest vier Monaten für angebracht.

C) Ergänzende Vorschläge

Umfassender Novellierungsbedarf

Wir wollen auch anlässlich dieser Stellungnahme die Gelegenheit nutzen, das BMVIT auf weitere Themen hinzuweisen, die anlässlich der 8. FSG-Novelle einer Lösung zugeführt werden sollten. Aus den verschiedenen Vorschlägen, die wir in den letzten Jahren unterbreiteten, sei insbesondere auf die **Neuordnung der praktischen Fahrprüfung** und damit im Zusammenhang auch auf die gesamte **Fahrausbildung** hingewiesen (s auch Punkt A 1). Daneben wäre endlich die **0,5-Promille-Bestimmung** (§ 14 Abs 8 bzw 37a) aus dem FSG zu eliminieren und – vor allem im Interesse der Rechtssicherheit – in die Straßenverkehrsordnung zu transferieren.

Besonders hinweisen wollen wir auf die Notwendigkeit, bereits in der **jetzigen Novelle** dafür Sorge zu tragen, dass dem immer stärker um sich greifenden „**Führerscheintourismus**“ (insbesonder nach Tschechien) im Interesse der Verkehrssicherheit ein Riegel vorgeschoben wird. Dadurch sollten die Auswirkungen der EuGH-Entscheidung (EuGH in C-476/01 vom 29.4.2004; ZVR 2004/65, S. 238ff) so weit wie möglich abgefedert werden. Der ÖAMTC hat gleichzeitig seine Kontakte zu Abgeordneten im EU-Parlament intensiviert, um im Rahmen der 3. Führerschein-Richtlinie eine europaweite Lösung zu erreichen.

Darüber hinaus finden sich im Folgenden zwei neue Novellierungsvorschläge des ÖAMTC mit dem Ersuchen um entsprechende Berücksichtigung.

Zu § 4c – Zweite Ausbildungsphase - Verfahren

In jüngster Zeit häufen sich Fälle, in denen junge LenkberechtigungsbesitzerInnen zwar willens sind, die zweite Ausbildungsphase zeitgerecht zu absolvieren, durch bestimmte Umstände aber unverschuldet an der Einhaltung der Fristen gehindert werden. Insbesondere Schwangerschaften und die damit verbundenen gesundheitlichen Rücksichtnahmen vor und nach der Geburt, aber auch Auslandssemester im Rahmen universitärer Ausbildung,

Rekonvaleszenz nach Unfall bzw Krankheit oder zeitweise Wohnsitzverlegung ins Ausland führen zu Sanktionen für unverschuldete Fristverletzungen, die von den Betroffenen als ungerecht empfunden werden.

Daher schlägt der ÖAMTC vor, in begründeten Fällen eine Aufschubmöglichkeit zur Absolvierung der fehlenden Ausbildungsmodule vorzusehen. Es soll damit jedoch keinesfalls das System der zweiten Ausbildungsphase in Frage gestellt oder ausgehöhlt werden. Daher sollte die Fristverlängerung nur bei Vorliegen wichtiger Gründe (z.B. medizinische Indikation) und nur bei entsprechendem Nachweis (z.B. ärztliches Attest) gewährt werden.

Beirat für Führerscheinfragen

Der ÖAMTC erachtet es als wünschenswert und notwendig, dass der bewährte Kraftfahrbeirat künftig wieder verstärkt zur sachverständigen Beratung des Bundesministers auch in Führerscheingelegenheiten herangezogen wird. Es ist der Erarbeitung von gemeinsamen Lösungen in vom BMVIT einberufenen Sitzungen eher gedient, als dies durch die bloße Einbeziehung in schriftliche Begutachtungsverfahren geschehen kann. Durch die Ausgliederung des gesamten Führerscheinwesens in das FSG 1997 wurde dieser wesentliche Teilbereich jedoch "beiratslos". Wir regen daher an, im Rahmen der 8. FSG-Novelle ein fachkundiges Gremium (naturgemäß mit einem dem Themenbereich des FSG entsprechenden Kreis von Institutionen bzw Experten) zur Beratung des Herrn Bundesministers einzurichten. Dadurch würde es möglich, auf aktuelle Probleme einzugehen und im gemeinschaftlichen Konsens auf kurzem Wege Lösungen zu erarbeiten. Auf unsere Ausführungen zum Thema Arbeitsgruppen bzw die Suche nach Lösungen im Konsens (Punkt A 1) weisen wir der Vollständigkeit halber hin.

*ÖAMTC Rechtsdienste
Dr. Hugo Haupfleisch
Mag. Martin Hoffer
Mag. Ursula Zelenka*

Wien, 23. November 2004