



Wer denn sonst.

1-2-3 Pannen-Notruf

www.arboe.at

An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abt. II/ST4
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Wien, 14. Februar 2011
R/GK 51
Telefon 216 DW
Telefax 281 DW
E-Mail: recht@arboe.at

Per E-Mail: st4@bmvit.gv.at

GZ. BMVIT-170.706/0013-II/ST4/2010
14. FSG-Novelle (3. FS-Richtlinie)

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der ARBÖ bedankt sich höflich für die Einladung zur Stellungnahme zum Entwurf einer 14. Novelle zum Führerscheingesetz.

Unter einem erlaubt sich der ARBÖ binnen offener Frist zu dem im Betreff genannten Entwurf wie folgt anzumerken:

Der ARBÖ begrüßt, dass der Zugang zu den A-Klassen stufenweise geregelt wird und die Klasse AM als vollwertige Führerscheinklasse anstelle des bisherigen Mopedausweises tritt. Aus Erwägungen der Verkehrssicherheit ist es aus Sicht des ARBÖ notwendig, dass der Zugang zu den A-Klassen aufgrund einer fundierten Ausbildung erfolgt. Die vorgeschlagene Mehrphasenausbildung sowie die Umstiegsmöglichkeiten von A1 auf A2, von A2 auf A (kleiner Umstieg) und von A1 auf A (großer Umstieg) werden befürwortet.

Ebenso positiv beurteilt wird, dass die Aus- und Weiterbildung für Fahrprüfer nunmehr umfassend geregelt wird und somit ein höherer Qualitätsstandard gesichert wird.

Der ARBÖ spricht sich allerdings massiv gegen die Anhebung der Prüfungsgebühr auf € 60.- aus. Gegen eine Indexanpassung gibt es keine Einwände, da sich die Höhe seit Inkrafttreten der Fahrprüfungsverordnung am 1.11.1997 nicht mehr geändert hat. Die geplante Erhöhung schießt jedoch über das Ziel hinaus. Valorisiert dürfte die Prüfungsgebühr nur etwa € 41.- ausmachen. Es ist nicht einzusehen, warum die Mehrkosten (ca. € 19.-) für die erhöhten Anforderungen an die Ausbildung und Evaluierung der Fahrprüfer zur Gänze auf die Führerscheinwerber übergewälzt werden sollen. Bei so gut wie allen Berufen ist es selbstverständlich, dass man sich auf eigene Kosten die Fähigkeiten anzueignen sowie wie für die notwendigen Weiterbildungen zu sorgen hat, die man benötigt, um die geforderten Aufgaben und Tätigkeiten ordnungsgemäß ausführen zu können.



Ad § 1 Abs 1a – Invalidenkraftfahrzeuge

Es ist dem ARBÖ ein Anliegen, dass gerade Menschen mit Körperbehinderungen die Mobilität erhalten bleibt. Dass daher Invalidenkraftfahrzeuge aus dem FSG vollständig ausgeklammert werden, wird daher begrüßt, zumal keine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit zu erwarten ist.

Ad § 2 Abs 2 – Anhänger ziehen mit Klasse B

Betreffend der Zusatzberechtigung für das Ziehen eines anderen als leichten Anhängers, wenn die Fahrzeugkombination 3.500 kg aber nicht 4.250 kg übersteigt, sieht die Richtlinie (Art 4 lit b) eine Wahlmöglichkeit zwischen einer Schulung und einer Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen vor. Es ist nicht nachvollziehbar, warum nicht beide Wahlmöglichkeiten in den Entwurf übernommen wurden. Aus Sicht des ARBÖ sollte den Führerscheinbesitzern jedenfalls die Möglichkeit gegeben werden zwischen einer Schulung und einer praktischen Prüfung zu wählen.

Ad §§ 4a Abs 4 und Abs 7; 4b Abs 1, Abs 3 und Abs 4; 4c Abs 1 und Abs 2 – zweite Ausbildungsphase A-Klassen

Wie der ARBÖ bereits im Vorfeld mehrfach betonte wird für die A-Klassen eine fundierte Vollausbildung benötigt um den spezifischen Unfallgefahren für Motorräder im Straßenverkehr entgegenzuwirken. Der ARBÖ begrüßt es daher, dass die im Rahmen des Projektes „Umsetzung MEP-A“ gemeinsam erarbeiteten Formulierungen für die zweite Ausbildungsphase für die A-Klassen in den Entwurf weitgehend übernommen wurden.

Aus Sicht des ARBÖ ist es sinnvoll, dass die zweite Ausbildungsphase um ein für die A-Klassen spezifisches Gefahrenwahrnehmungstraining ergänzt wird. Aufgrund der stagnierenden Verletzten- und Getötetenzahlen bei Verkehrsunfällen mit einspurigen Kraftfahrzeugen ist es dringend notwendig die Führerscheinwerber auf die spezifischen Gefahren des Motorradfahrens vorzubereiten und somit ein erhöhtes Gefahrenbewusstsein zu schaffen. Es wird auch begrüßt, dass das Gefahrenwahrnehmungstraining ebenso wie das verkehrspsychologische Gruppengespräch von einem besonders ausgebildeten Psychologen durchzuführen ist. Zustimmung findet das Gefahrenwahrnehmungstraining am selben Tag wie das Fahrsicherheitstraining und verkehrspsychologische Gruppengespräch abzuhalten, da es als Einheit besser von den Führerscheinwerbern verinnerlicht werden kann.

Der ARBÖ begrüßt es ebenfalls die zusätzliche Perfektionsfahrt in der zweiten Ausbildungsphase für die A-Klassen. Dabei wird es den Führerscheinwerbern möglich sein, nochmals das bereits Gelernte zu reflektieren.

Aufgrund der saisonal bedingten Nutzungsmöglichkeiten von Motorrädern wird befürwortet, dass der Zeitraum für die Absolvierung der zweiten Ausbildungsphase von neun auf 14 Monate erhöht wird.

Aus Sicht des ARBÖ erscheint die neue Mehrphasenausbildung der A-Klassen insgesamt geeignet, die Unfallzahlen bei einspurigen Kraftfahrzeugen zu senken, da nunmehr eine verbesserte Ausbildung, die auch speziell auf die A-Klassen abgestimmt ist, erfolgt.

Ad § 8 Abs 4a – Befristungen

An der angedachten Fristberechnung bei befristeten Lenkberechtigungen ist zu kritisieren, dass der Zeitpunkt des amtsärztlichen Gutachtens gewählt wird. Die Erklärung in den Erläuterungen, dass dies der derzeit bei den Behörden gehandhabten Vorgangsweise entspricht, überzeugt als Begründung nicht. Es wird zu Recht auf den § 17a Abs 3 verwiesen, welcher die Berechnung für die administrativen Fristen zum Zeitpunkt der behördlichen Entscheidung festlegt. Im Hinblick auf die Rechtssicherheit wäre es aus Sicht des ARBÖ wünschenswert, diesen Zeitpunkt – behördliche Entscheidung – für die Berechnung der Dauer von allen Befristungen festzulegen.

Weiters ist es für die Betroffenen benachteiligend, da diese nach der ärztlichen Untersuchung bis zur Entscheidung der Behörde zuwarten müssen, bevor sie rechtmäßig ein Fahrzeug der entsprechenden Klasse lenken dürfen, vorausgesetzt § 8 Abs 5 kommt nicht zur Anwendung. Dies hat zur Folge, dass der Zeitraum der Befristung bereits läuft, wenn der Betroffene sein Fahrzeug noch gar nicht rechtmäßig lenken darf.

Der ARBÖ spricht sich daher dafür aus, dass auch die gegenständliche Befristung ab der behördlichen Entscheidung zu laufen beginnt.

Ad § 12 Abs 3 – Fahrprüfung A-Klassen

Durch Wegfall der Unterklasse „Vorstufe A“ und den Umstand, dass die Klassen A1, A2 und A nunmehr vollwertige Klassen und keine Unterklassen der Klasse A sind, ist es nach dem Wortlaut dieser Bestimmung nicht mehr möglich die Prüfung für eine A-Klasse auf einem Fahrzeug einer höheren A-Klasse zu absolvieren. Der ARBÖ regt daher an festzuhalten, dass die Prüfung auf einem Fahrzeug mindestens der entsprechenden A-Klasse abgenommen werden muss und es daher beispielsweise auch möglich wird die Prüfung für die Klasse A1 auf einem Fahrzeug der Klasse A2 oder A zu absolvieren.

Ad § 17a – Gültigkeitsdauer der Lenkberechtigungen

Reisepass??? Der ARBÖ begrüßt es, dass die in der Richtlinie vorgeschriebenen Befristungen als administrative Fristen eingeführt werden und somit nicht die schweren Folgen – insbesondere Verlust der Berechtigung – nach sich ziehen, die grundsätzlich mit dem Ablauf einer befristeten Lenkberechtigung einhergehen. Ebenso wird es begrüßt, dass Österreich sich für eine 15-jährige Frist – die Richtlinie würde auch 10 Jahre zulassen - entscheidet und eine Herabsetzung der Geldstrafe auf mindestens € 20,00 vorgenommen wird.

Ad § 18 – Klasse AM und gesundheitliche Eignung

Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb Mopedlenker weiterhin von einer zur Erlangung der Lenkberechtigung notwendigen Gesundheitsuntersuchung ausgeschlossen sein sollten. Hier würden zwei verschiedene Regimes geschaffen und den Mopedlenkern kein guter Dienst erwiesen werden. Es kann weder im Interesse der Verkehrssicherheit noch der Volksgesundheit liegen, dass eine gesundheitliche Eignung zur Überprüfung der Teilnahmefähigkeit am Verkehr hier unterbliebe.

Rechtlich geht aus der Formulierung des § 18 nicht eindeutig hervor, ob die Voraussetzungen für den Erwerb der Lenkberechtigung für die Klasse AM abschließend geregelt sind. Der Umstand, dass § 3 die allgemeinen Voraussetzungen – so auch gesundheitliche Eignung und Erste Hilfe-Ausbildung – für die Erteilung einer

Lenkberechtigung regelt und § 18 nunmehr vorsieht, dass auch für die Klasse AM eine Lenkberechtigung erteilt wird und kein Mopedausweis mehr, würde nahe legen, dass auch für diese Klasse § 3 zur Anwendung kommt. Der ARBÖ regt an, dies unmissverständlich klar zu stellen.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit erscheint es aus Sicht des ARBÖ jedenfalls sinnvoll, dass die allgemeinen Voraussetzungen für den Erwerb von Lenkberechtigungen auch für die Klasse AM zu gelten haben, sofern § 18 als *lex specialis* diese nicht materiell derogiert. Insbesondere die gesundheitliche Eignung sowie eine Erste Hilfe-Ausbildung sollte aus Sicht des ARBÖ im Hinblick auf die Verkehrssicherheit auch bei der Lenkberechtigung für die Klasse AM vorausgesetzt werden.

Ad § 18a Abs 1, Abs 2 und Abs 3 – Stufenzugang zu den Klassen A1, A2 und A

Aus denselben Gründen aus denen auch die neue Mehrphasenausbildung für die A-Klassen befürwortet wird, wird auch der vorgeschlagene Stufenzugang zu den A-Klassen begrüßt.

Sowohl der Umstieg von A1 auf A2, von A2 auf A (kleiner Umstieg) sowie von A1 auf A (großer Umstieg) sind aus Sicht des ARBÖ richtlinienkonform und sinnvoll umgesetzt. Im Hinblick auf Unfallvermeidung und -vorbeugung ist es notwendig, dass der Zugang zu den höheren A-Klassen entweder von Erfahrungen aus den leichteren A-Klassen oder aber einem höheren Mindestalter für den Einstieg abhängt. Es wird auch begrüßt, dass für den Umstieg auf eine höhere A-Klasse die zweite Ausbildungsphase gem. § 4b Abs 3 bestehend aus Perfektionsfahrten, Fahrsicherheitstraining, verkehrspsychologisches Gruppengespräch und Gefahrenwahrnehmungstraining absolviert worden sein muss.

Durch den Stufenzugang kann sichergestellt werden, dass der Führerscheinwerber über die ausreichende Ausbildung, Erfahrung und Reife verfügt, ein Motorrad der jeweiligen Stärke sicher im Verkehr zu lenken.

Zustimmung findet auch, dass dem Führerscheinwerber beim Umstieg die Wahlmöglichkeit zwischen praktischer Fahrprüfung oder einer praktischen Ausbildung eingeräumt wird.

Ad § 18a Abs 6 – Umstieg von der Klasse B auf die A-Klassen

Diese Regelung wird aus folgenden Gründen abgelehnt:

- Die Getötetenzahlen bei Motorradfahrern – im Gegensatz zu anderen Verkehrsteilnehmern – stagnieren seit über einem Jahrzehnt sowohl in Österreich als auch in Europa. Aus diesem Grund muss das Prinzip ausnahmslos lauten: Zugang zu A-Klassen nur mit Vollausbildung. Die Grundintention des in der 3. EU-Führerschein-Richtlinie verbrieften Stufenmodells ist, ein homogenes System für die A-Klassen zu schaffen und nicht, einen Quereinstieg von B zu A zu ermöglichen. Ein Verzicht auf die verkehrssicherheitsrelevanten Funktionen und Vorzüge dieser Ausbildung ist nicht möglich. Durch ein Ablegen der theoretischen und praktischen Prüfung allein kann insbesondere nicht sichergestellt werden, dass den Kandidaten das Erkennen von und der Umgang mit Risiken beim Motorradfahren in ausreichendem Maße vermittelt wird.
- Die geplante Regelung lädt geradezu zu Umgehungsversuchen ein: Während sie gedacht wäre, Lenkern, die über die Berechtigung „A1 mit B“ verfügen und sich zum Umstieg auf eine vollwertige Lenkberechtigung der Klassen A1, A2 oder A entschließen, diesen Umstieg zu erleichtern, wird sie sich zum Standard-Einstiegszenario in das Motorradfahren entwickeln: Ein Erwerb der Berechtigung und eine anschließende Absolvierung der theoretischen und praktischen Prüfung erscheint möglicherweise vielen

Bewerbern als zeitsparendere und kostengünstigere Variante, um letztlich auch leistungsstärkere Motorräder zulenken.

- Nach den bisherigen Erfahrungen mit Lenkern, die über den der Berechtigung „A1 mit B“ entsprechenden Code 111 verfügen, sind diese in der Regel nicht an einer „Motorradkarriere“ interessiert, stellen also nicht den typischen Motorradfahrer dar. Die Berechtigung wird daher nicht mit der Perspektive des Umstiegs auf größere Motorräder erworben. Daher scheint es durchaus zumutbar und sogar notwendig, dass diejenigen, die sich zu einem späteren Zeitpunkt anders entscheiden, die volle Ausbildung absolvieren müssen. Denkbar ist jedoch – im Sinne einer Erleichterung des Umstiegs für Lenker, die bereits über Fahrpraxis auf Motorrädern der Klasse A1 verfügen – eine Anrechnung von Praxisstunden im Rahmen der zu absolvierenden Vollausbildung: Die für den Erwerb der Berechtigung „A1 mit B“ absolvierten Stunden können bei der praktischen Ausbildung der Klasse A1 (nicht jedoch der Klassen A2 und A) angerechnet werden. Daneben sind jedoch jedenfalls eine volle theoretische Ausbildung sowie eine theoretische und praktische Prüfung zu absolvieren. Eine entsprechende Regelung wäre in der Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung (KDV) zu treffen. Anrechnungsbestimmungen dieser Art sind dort durchaus systemkonform.

Es wird angemerkt, dass in § 18a keine Verordnungsermächtigung für das BMVIT vorgesehen ist, der ARBÖ regt an, diese zu ergänzen.

Ad § 24 Abs 3 – Verkehrscoaching bei Suchtmittelmissbrauch

Der ARBÖ begrüßt diese Klarstellung, da auch der Suchtmittelmissbrauch eine massive und rücksichtslose Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit darstellt.

Ad § 30 – Entzug von ausländischen Führerscheinen

Die Überarbeitung dieser Bestimmung wird vor allem aus Gründen der Rechtssicherheit begrüßt, da diese nunmehr klarer und unmissverständlicher gefasst ist.

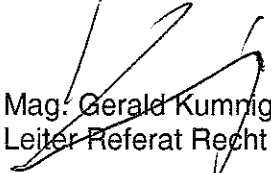
Die Erweiterung des Abs 3 auf Fälle, in denen der Betreffende im Ausland eine Lenkberechtigung entgegen dem Wohnsitzerfordernis erwirbt, wird befürwortet, da dies geeignet ist, dem sog. „EU-Führerscheintourismus“ entgegen zu wirken.

Ad § 41a – Übergangsbestimmungen

Der Schutz von bisher erworbenen Rechten der Führerscheinbesitzer ist aus Sicht des ARBÖ ein wichtiger Punkt, die Übergangsbestimmungen werden daher befürwortet.

Zustimmung findet auch die Regelung, dass im Fall einer Wiedererteilung der Lenkberechtigung die vor dem 19. Jänner 2013 bestehenden Berechtigungen, die nach diesem Datum nicht mehr existieren, verloren gehen. Personen, denen zu Recht die Lenkberechtigung mehr als 18 Monate entzogen wurde, sind diesbezüglich nicht mehr schutzwürdig.

Mit freundlichen Grüßen


Mag. Gerald Kumrig
Leiter Referat Recht