



An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie-IV/ST1
(Krafffahrwesen)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

per E-mail an:
st1@bmvit.gv.at
in Kopie an:
begutachtungsverfahren@parlament.gv.at;
wilhelm.kast@bmvit.gv.at;
wolfgang.schubert@bmvit.gv.at

ds/stm
Ihr Ansprechpartner: Dr. Stefan Mann
Telefon: 01/89121-251 DW
Telefax: 281 DW
E-mail: stefan.mann@arboe.at

Wien, 17.10.2016

Betrifft: 18. FSG-Novelle und ABSV (Alkolock); (GZ. BMVIT-170.706/0011-IV/ST1/2015)

Sehr geehrter Herr Dr. Wilhelm Kast, sehr geehrter Herr Mag. Wolfgang Schubert,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken für die Möglichkeit zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Krafffahrsgesetz 1967 geändert werden soll (33. KFG-Novelle), Stellung nehmen zu können.

Gerade Änderungen im Bereich des Führerscheingesetzes sind für den ARBÖ als Interessensvertretung mit dem Schwerpunkt der Vertretung von Auto-, Motor- und RadfahrerInnen, wegen der Auswirkungen auf diese Verkehrsteilnehmer von zentraler Bedeutung. Zum einen geht es gerade beim Zugang zum Führerschein als die wesentliche Voraussetzung für individuelle Mobilität, um einen wesentlichen Zugang zur Teilhabe an der Gesellschaft – zum anderen ist jeder Verletzte oder gar Tote im Straßenverkehr einer zu viel, weshalb Verkehrssicherheit für uns höchste Priorität hat. Unter diesen Gesichtspunkten ist auch unsere Stellungnahme zu den vorliegenden Entwürfen zu sehen.

Im Einzelnen erscheinen uns folgende Punkte diskussionswürdig:

Zur 18. FSG-Novelle:

• **Zu Z 1 (§2 Abs. 1a FSG):**

Grundsätzlich unterstützt der ARBÖ jede Maßnahme zur Förderung der Elektromobilität. Die geplante Anhebung der Gewichtsgrenze, dass Elektrofahrzeuge, die im Güterverkehr eingesetzt werden, mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von bis zu 4250kg unter gewissen Voraussetzungen auch mit der Führerscheinklasse B gelenkt werden dürfen, geht für uns daher in Ordnung.

Allerdings erscheint es uns eher problematisch, eine solche Regelung einzuführen wenn schon jetzt klar ist, dass sie bereits nach fünf Jahren – aus den Erläuterungen dargelegten Gründen – wieder außer Kraft treten muss. Es besteht daher unter diesen Rahmenbedingungen eine gewisse Skepsis, ob damit wirklich ein nachhaltiger Impuls zur nachhaltigen Elektromobilität gesetzt werden kann. Viel eher besteht die Gefahr, dass hier nur eine Nischenregelung für Ausnahmefälle ohne ausreichende Bewusstseinsbildung geschaffen wird. Der ARBÖ stellt sich jedenfalls nicht gegen eine solche Regelung.

- **Zu den Z 2 und 14 (§ 4 Abs. 1 und 2 und § 41 Abs. 12 FSG):**

Das derzeitige System des Probeführerscheins hat sich aus unserer sich durchaus bewährt. Die geplante Anhebung der Probezeit von bisher zwei Jahren auf künftig drei Jahre hat für den ARBÖ daher nicht die höchste Priorität. Wenn sich daraus aber eine positive Entwicklung hinsichtlich der Verkehrssicherheit ergibt, dann könnte dies durchaus positiv sein. Der ARBÖ schlägt daher vor, eine solche Verlängerung zwar wie von den Autoren des vorliegenden Entwurfs vorgeschlagen einzuführen, diese Regelung aber, wie bei anderen Bestimmungen der vorliegenden Novelle vorgesehen auf fünf Jahre zu befristen. Danach sollten die Auswirkungen der Verlängerung evaluiert werden und erst im Anschluss sollte eine endgültige Entscheidung über eine dauerhafte Verlängerung der Probezeit getroffen werden.

- **Zu Z 4 (§ 4 Abs. 6 FSG):**

Auch der ARBÖ kann bestätigen, dass Ablenkung eine der Hauptursachen für Unfälle ist. Wir unterstützen daher die Aufnahme der Missachtung des Handyverbots in den Deliktscatalog des Probeführerscheins.

- **Zu den Z 5 und 9 (§ 6 Abs. 2 und § 18 Abs. 1 FSG):**

Der ARBÖ bedankt sich, dass die Anregung die Ausbildung und die Prüfung für die Klasse AM näher zum 15. Geburtstag zu verschieben in den vorliegenden Entwurf übernommen wurde. Aus den in den Erläuterungen angeführten Überlegungen unterstützt der ARBÖ eine solche Novellierung in diesem Sinne.

- **Zu Z 11 (§ 18 Abs. 4 FSG):**

Die Aufnahme von Fahrlehrern der Klasse B in den Kreis jener, die die praktische Schulung für die Ausbilder der Klasse AM durchführen dürfen, erscheint fachgerecht, unter der Voraussetzung der Zusatzausbildung für Risikokompetenz. Die Vermittlung der Risikokompetenz ist eine der wesentlichen Qualifikationen der Fahrschullehrer und Instruktoren.

- **Zu Z 13 (§ 26 Abs. 6 FSG):**

Zu diesem Punkt nehmen wir ausführlich beim alternativen Bewährungssystem Stellung (siehe dort).

- **Zu Z 15 (§ 43 Abs. 25):**

Im Zusammenhang mit der in Kraft und außer Kraft tretenden Ausnahme für Elektrofahrzeuge weisen wir noch einmal auf unsere Stellungnahme zu Z 1 hin.

Zur Führerscheingesetz-Alternative Bewährungssystemverordnung:

In der FSG-ABSV werden die näheren Details zu der in § 26 Abs. 6 FSG (siehe oben Z 13) vorgesehenen Einführung des Alkolocksystems geregelt. Der ARBÖ sieht die Einführung des Alkolocksystems durchaus positiv, weil damit eine Möglichkeit geschaffen wird, dass

unerwünschte Folgen nach einem Alkoholdelikt, die die gesamte soziale Absicherung vom Betroffenen gefährden, vermieden werden können.

Insbesondere im ländlichen Raum kann der Verlust des Führerscheins für mehrere Monate nicht nur negative Folgen für das soziale Netzwerk der Betroffenen, sondern auch den Verlust des Arbeitsplatzes bedeuten. Dies gilt nicht nur für Berufskraftfahrer, wobei die vorgesehene Regelung zweckmäßigerweise auf Besitzer des Führerscheins B beschränkt ist, sondern auch für all jene, die für die tägliche Fahrt zur oder von der Arbeit auf ihren PKW angewiesen sind.

Uns ist durchaus bewusst, dass es bei Berufskraftfahrern mit Führerscheinklasse B wie etwa Taxifahrern, Chauffeuren, Pizzalieferanten oder Kleintransportfahrern in der Praxis äußerst problematisch sein kann, wenn sie ihren Arbeitgeber um Genehmigung des Einbaues eines Alkolocks in ihr Dienstfahrzeug ersuchen müssen. Wir teilen zwar die Bedenken, dass auch dies mitunter indirekt zum Verlust des Arbeitsplatzes führen könnte, sehen aber eine deutlich bessere Situation auch für diese Betroffenen, als wenn sie ihre Arbeit für mehrere Monate nicht ausüben können. Betroffen von dieser Problematik sind aber auch Berufsgruppen wie angestellte Handelsvertreter. Wenn es so gelingt, dass wenigstens einige von ihnen ihren Arbeitsplatz behalten können, so zahlt es sich aus, diese neue Alternative zu erproben.

Andere Berufskraftfahrer im engeren und weiteren Sinn insbesondere jene, die dies auf selbstständiger Basis machen wie etwa selbstständige Kleintransportdienste, Ein-Personen-Taxi-Unternehmer oder selbstständige Handelsunternehmer, haben jedenfalls im Regelfall nicht die Schwierigkeit, die Erlaubnis einer dritten Person zum Einbau des Alkolocks einzuholen. Praktische Schwierigkeiten in diesem Zusammenhang könnten einzig aus Regelungen eines allfälligen Leasingvertrages kommen.

Kritisch ist jedenfalls anzumerken, dass systemkonform die Kosten des Ein- und Ausbaus sowie der Teilnahme am alternativen Bewährungssystem in der Praxis dazu führen könnten, dass dieses System sozial Schwachen nicht in dem Ausmaß zur Verfügung steht wie es für Wohlsituierte der Fall ist.

Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass der ARBÖ die Initiative zur Erprobung eines Alkolocksystems als alternatives Bewährungssystem positiv bewertet und unterstützt.

Zu § 1 ABSV:

Wenngleich das System sehr positiv ist, so ist jedoch zu beachten, dass Sinn und Zweck der Alkolocks ein alternatives Bewährungssystem zu etablieren. Der vorliegende Verordnungsentwurf und insbesondere die in § 1 der ABSV zusammengefassten grundsätzlichen Bestimmungen erscheinen durchaus zweckmäßig, aber erst die Praxis wird zeigen, ob es nicht da oder dort einen kleinen Anpassungsbedarf gibt.

Die Festsetzung der Dauer der Teilnahme am alternativen Bewährungssystem mit dem doppelten Ausmaß, der restlichen noch nicht verstrichenen Entziehungsdauer, erscheint hinsichtlich der zu erreichenden erzieherischen Erfolge angemessen.

Die Einschränkung zunächst nur in der Klasse B bzw. BE einzuführen, erscheint für die erste Erprobung dieses Systems durchaus angemessen. Eine Evaluierung wird zeigen, ob eine Ausweitung in Zukunft anzudenken ist oder dieses System wieder aufgelöst werden sollte.

Wie schon eingangs festgestellt, weisen wir darauf hin, dass dieses System in vielen aber nicht in allen Fällen helfen kann, einen Jobverlust als unerwünschte Nebenfolge einer Bestrafung nach einem Alkoholdelikt zu vermeiden.

Zu § 1 Abs. 4, § 3 und § 11 ABSV:

Der entscheidende Faktor dafür, ob das nun erprobte alternative Bewährungssystem den erwünschten Erfolg bringen kann, wird der Erfolg der vorgeschriebenen Mentoring-Gespräche sein. Dabei werden zwar technische Faktoren wie die richtige Bedienung des Gerätes nicht zu vernachlässigen sein, das Schwergewicht ist dabei aber auf Besprechung und Beratung hinsichtlich der Erfahrungen mit der Alkoholwegfahrsperre und im Umgang mit Problemen in anderen Lebensbereichen, die mit dem Alkoholmissbrauch in Zusammenhang stehen, zu legen. Die in Abs. 1 Z 2 genannte Vertrauenswürdigkeit ist aus unserer Sicht die wichtigste Anforderung gefolgt von der Fähigkeit, Gespräche führen zu können, welche Verhaltensänderungen herbeiführen, die an die Mentoren zu stellen ist.

Zu § 5 ABSV:

Wenngleich die vorgeschlagene Normierung der Verstöße und deren Rechtsfolgen durchaus zweckmäßig klingen, wird erst die Praxis zeigen wo es eventuell Anpassungsbedarf gibt.

Aufgrund der leichteren Lesbarkeit wurde in der vorliegenden Stellungnahme auf geschlechtsneutrale Formulierungen verzichtet. Selbstverständlich wenden sich alle geschlechtsspezifischen Begriffe im gleichen Sinne an Frauen wie Männer.

Wir ersuchen im Namen des ARBÖ um Kenntnisnahme unserer Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen



KommR Mag. Gerald Kumnig
Generalsekretär



Dr. Stefan Mann
Leiter Rechtsabteilung