

Ausgedruckt am 16. 4. 2002

## **Bericht**

### **des Verkehrsausschusses**

**über die Regierungsvorlage (1033 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über den Führerschein (Führerscheingesetz – FSG, BGBl. I Nr. 120/1997 idF BGBl. I Nr. 2/1998, BGBl. I Nr. 94/1998, BGBl. I Nr. 134/1999, BGBl. I Nr. 25/2001, BGBl. I Nr. 112/2001 und BGBl. I Nr. 32/2002) geändert wird (5. Führerscheingesetz-Novelle)**

**und den Antrag 445/A der Abgeordneten Kurt Eder, Kolleginnen und Kollegen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über den Führerschein (Führerscheingesetz 1997) und das Bundesgesetz über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrgesetz 1967) geändert werden**

#### **Zur Regierungsvorlage 1033 der Beilagen:**

Im Zuge der 2. Novelle des Führerscheingesetzes wurde von den Ländern, zahlreichen Behörden sowie sonstigen Institutionen ein umfangreiches Forderungspaket vorgelegt, das Vollzugsprobleme im Führerscheingesetz aufgreift und entsprechende Änderungswünsche beinhaltet. Im Rahmen der 2. Novelle des FSG wurde nur teilweise auf diese Wünsche eingegangen, zahlreiche Probleme blieben ungelöst. In weiterer Folge traten noch neue Probleme hinzu, wodurch sich das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie dazu veranlasst sah, einen völlig neuen Entwurf eines Führerscheingesetzes auszuarbeiten, mit dem die anstehenden Probleme weitgehendst beseitigt worden wären. Dieser Entwurf fand jedoch keine breite Zustimmung, da die Befürchtung geäußert wurde, dass das nochmalige völlige Neuerlassen eines so umfangreichen Gesetzes innerhalb von rund zwei Jahren einen zu großen Aufwand bei der Umstellung der Behördenpraxis mit sich bringen würde.

Aus diesem Grund ist nunmehr eine umfangreiche Novelle des bestehenden FSG dringend erforderlich, die folgende wesentliche Punkte enthält:

1. Drei- und vierrädrige Kraftfahrzeuge mit einer Eigenmasse bis zu 400 kg dürfen innerhalb Österreichs mit einer Lenkberechtigung für die Klasse A gelenkt werden.
2. Entfall der Klasse G und Eingliederung dieser Berechtigung in die Klasse F.
3. Schaffung der Möglichkeit, die Fahrprüfung bei der Behörde abzulegen, in deren Sprengel die Fahrschulausbildung absolviert wurde.
4. Klare Regelung der Fristen die bei der Beurteilung der Verkehrszuverlässigkeit anzuwenden sind.
5. Entfall der Bedingungen im Rahmen der Feststellung der gesundheitlichen Eignung (stattdessen sind ausschließlich Auflagen vorzuschreiben).
6. Entfall des Einvernehmens mit dem Bundesministerium für Soziale Sicherheit und Generationen für die Erlassung von Verordnungen im Bereich der verkehrspsychologischen Untersuchungen..
7. Nach einer Entziehungszeit von mehr als 18 Monaten oder 18 Monate nach Erlöschen der Lenkberechtigung wegen Fristablaufes oder Verzichtes ist nur mehr eine praktische Fahrprüfung erforderlich.
8. Festlegung einer Prüfungsgebühr für die theoretische Fahrprüfung.
9. Neuregelung und Anpassung der Bestimmungen über das Örtliche und das Zentrale Führerscheinregister an die Anforderungen der Praxis.

10. Entfall der Geschwindigkeitsbeschränkungen (80/100) bei Ausbildungsfahrten (L17) sowie die Kennzeichnungspflicht des Fahrzeuges nach Erwerb der vorgezogenen Lenkberechtigung für die Klasse B.
11. Anerkennung von ausländischen Nicht-EWR-Lenkberechtigungen bei Begründung des Hauptwohnsitzes erst ab dem vollendeten 18. Lebensjahr.
12. Grundlegende Änderungen beim Entzugssystem (siehe besonderer Teil).
13. Entfall der verkehrspsychologischen Untersuchung für Moped ab 15.
14. Erweiterung der Zwangsmaßnahmen gemäß § 38.
15. Die Möglichkeit der vorläufigen Abnahme wird auch für Mopedausweise festgelegt, sowie in jenen Fällen in denen ein Lenker trotz entzogener Lenkberechtigung Kraftfahrzeuge lenkt und im Besitz des Führerscheines ist.
16. Einführung einer Mindestausbildung für den Erwerb eines Mopedausweises.
17. Für die Nacherfassung der Daten in das Örtliche Führerscheinregister wird die Frist bis 2003 verlängert.
18. Zahlreiche redaktionelle Änderungen und Anpassungen an geänderte Verhältnisse.

Dem **Antrag 445/A** war folgende Begründung beigegeben:

Entsprechend den jüngst durchgeführten Preiserhebungen der Arbeiterkammer kommt der Führerschein in Österreich den Fahrschülern nach wie vor sehr teuer. So müssen ein durchschnittliches Netto-Monatsgehalt für den Führerschein der Gruppe B aufgewendet werden. Gleichzeitig existieren nach wie vor nicht nachvollziehbare regionale Unterschiede. So kostet in Wien der Führerschein der Gruppe B nur 11 000 Schilling, während in Salzburg bis zu 19 400 Schilling aufzuwenden sind. Dazu kommen noch Kosten für die Lernunterlagen und dem Erste-Hilfe-Kurs. Die Führerscheinausbildungskosten erscheinen auch im Vergleich mit dem benachbarten Ausland (zB Bayern) übersteuert.

Neben den enorm hohen Ausbildungskosten wurde auch ein nur marginaler Preiswettbewerb zwischen den Fahrschulen in den einzelnen politischen Bezirken sowie eine mangelhafte Auszeichnung der Preise festgestellt. Offensichtlich handelt es sich um einen weitgehend geschützten Markt der Fahrschulen, der letztendlich durch gesetzliche Reglementierungen entstanden ist, die seit Aufhebung der Bedarfsprüfung als Zugangsvoraussetzung für Fahrschulen durch den Verfassungsgerichtshof im Jahr 1988 getroffen wurden.

Um die Fahrschulkosten deutlich zu senken und auch die Arbeitsbedingungen für die Fahrschulbeschäftigten zu erleichtern, sind nachstehende Maßnahmen erforderlich:

- Freie Auswahl der Fahrschule  
Die Führerscheinkandidaten sollen die Fahrschule österreichweit frei auswählen können, um Preisvorteile nutzen zu können.  
Derzeit ist der Fahrschüler an die örtliche Fahrschule gebunden, da er die Prüfung nur bei der Wohnsitzbehörde ablegen darf. Eine Ausnahme besteht nur dann, wenn der Fahrschüler außerhalb des Wohnbezirks eine Ausbildung absolviert oder arbeitet.
- Wirksame Kontrollen der Preisangaben  
Die Preisauszeichnungsverpflichtung muss von den Landeshauptleuten wirksam kontrolliert werden. Außerdem soll ein konsumentenfreundliches Tarifblatt gestaltet werden, um den Konsumenten den Preis/Leistungsvergleich zu erleichtern.
- Leichterere Marktzutritt für „Neue“  
Neuen Fahrschulen soll der Marktzutritt erleichtert werden. Derzeit schützen Zulassungsbedingungen die bestehenden Fahrschulen vor neuer Konkurrenz.
- Österreichweites Kursangebot  
Fahrschulbesitzer sollen ihre Dienstleistungen österreichweit anbieten dürfen. Derzeit dürfen sie das nur in einem Bundesland.
- „Freier“ Ausweis für Fahrlehrer  
Der Fahrlehrer selbst soll einen Fahrlehrerausweis beantragen können. Derzeit fordert der Fahrschulbesitzer den Fahrlehrerausweis an – will der Lehrer die Fahrschule wechseln, oder sperrt die Schule zu, muss der Fahrlehrer den Ausweis zurückgeben.

Der Verkehrsausschuss hat die gegenständliche Regierungsvorlage und den Antrag 445/A in seiner Sitzung am 10. April 2002 in Verhandlung genommen.

Den Bericht im Ausschuss zur Regierungsvorlage erstattete der Abgeordnete Anton **Knerzl**, zum Antrag 445/A berichtete der Abgeordnete Kurt **Eder**.

An der gemeinsamen Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Dr. Evelin **Lichtenberger**, Kurt **Eder**, Irina **Schoettel-Delacher**, lic. oec. HSG, Mag. Helmut **Kukacka**, Emmerich **Schwemlein**, Anton **Wattaul**, Gerhard **Reheis**, Mag. Reinhard **Firlinger**, Ing. Kurt **Scheuch**, Johann **Kurzbauer** und Günter **Kiermaier** sowie der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Ing. Mathias **Reichhold**.

Bei der Abstimmung wurde der in der Regierungsvorlage (1033 der Beilagen) enthaltene Gesetzentwurf unter Berücksichtigung eines Abänderungsantrages der Abgeordneten Mag. Reinhard **Firlinger** und Mag. Helmut **Kukacka** mit Mehrheit angenommen.

Der Antrag 445/A fand nicht die Mehrheit des Ausschusses.

Dem angenommenen Abänderungsantrag der Abgeordneten Mag. Reinhard **Firlinger** und Mag. Helmut **Kukacka** war nachstehende Begründung beigegeben:

**„Zu Z 18:**

Seitens des Bundesministeriums für Justiz wurde klargestellt, dass die Strafverfolgung mittels Diversion einer rechtskräftigen Verurteilung nicht gleichzuhalten ist. Aus diesem Grund ist es sachlich nicht gerechtfertigt, in den Fällen, in denen die Diversion zur Anwendung gekommen ist, jedenfalls eine Nachschulung anzuordnen. Derartige Maßnahmen sind im Rahmen der Diversion von den Gerichten anzuordnen.

**Zu Z 62:**

Für Alkoholdelikte zwischen 0,8 und 1,2 Promille wird anstatt der bisherigen vierwöchigen Entziehungsdauer eine solche von einem Monat festgesetzt. Dies auch im Hinblick auf das Übereinkommen der EU über den ‚Entzug der Fahrerlaubnis‘, 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.

**Zu Z 97:**

In § 43 Abs. 12 wird ein In-Kraft-Treten der Übergangsbestimmung, wonach eine Lenkberechtigung für die Untergruppe AL unmittelbar auf eine Lenkberechtigung für die Klasse A umgeschrieben werden kann, am Tag nach der Kundmachung des diesbezüglichen Gesetzblattes vorgesehen. Die restlichen Bestimmungen treten mit 1. Oktober 2002 in Kraft.“

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2002 04 10

**Anton Knerzl**

Berichterstatter

**Mag. Reinhard Firlinger**

Obmann