

Ausgedruckt am 8. 7. 2002

# Bericht

## des Verkehrsausschusses

**über den Antrag 707/A der Abgeordneten Mag. Reinhard Firlinger, Kurt Eder, Mag. Helmut Kukacka, Dr. Evelin Lichtenberger, Kolleginnen und Kollegen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Führerscheingesetz geändert wird**

Der gegenständliche Antrag ist ua. wie folgt begründet:

### **Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:**

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“, (dh. Erfahrung sammeln) befindet. Die zweite Ausbildungsphase besteht aus Feedbackfahrten, Fahrsicherheitstrainings und verkehrspsychologischen Gruppendiskussionen. Je nach den Erfordernissen der jeweiligen Lenkberechtigungskategorie 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 (zB 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 und durch die vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu erlassende Verordnung sichergestellt, dass es durch die zweite Ausbildungsphase insgesamt zu keiner Erhöhung der Ausbildungsstunden kommt. Es kommt daher nur zu einer Verlagerung bzw. Neuverteilung der bestehenden Fahrschulausbildung und nicht zu einer Verpflichtung zusätzliche Ausbildungsinhalte zu absolvieren.

### **Kompetenzgrundlage:**

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

### **Zu Z 1 (Inhaltsverzeichnis):**

Durch die Einführung von drei neuen Paragraphen ist das Inhaltsverzeichnis entsprechend anzupassen.

### **Zu Z 2 (§§ 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 die Zeiträume, in denen diese Phasen zu absolvieren sind, wird in § 4b festgelegt. In § 4c werden die notwendigen verfahrensrechtlichen sowie die zur Vollziehung dieses Modells erforderlichen administrativen Regelungen getroffen.

**Zu § 4a:**

**Zu 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 (dh. 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).

**Zu 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 zugrunde liegende 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 praktische 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 Probezeitverlängerungen und in weiterer Folge Entziehungen der Lenkberechtigung wegen Versäumens der Frist zur Absolvierung der zweiten Ausbildungsphase.

**Zu 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 zwölf Monate zurückliegt.

**Zu 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.

**Zu Abs. 5:**

Hier werden die Feedbackfahrten näher geregelt. Sie besteht aus einer Fahrt und einem Gespräch mit dem Ausbilder. Die näheren Bestimmungen sind der Durchführungsverordnung vorbehalten. Es wird weiters klargestellt, dass die Feedbackfahrt als Ausbildungsfahrt gilt, was insbesondere für den Spezialfall, dass die Lenkberechtigung entzogen ist, von Bedeutung ist. In diesem Fall soll nämlich die Durchführung der Ausbildungsfahrt – auch ohne Schulfahrzeug – zulässig sein.

**Zu Abs. 6:**

In dieser Bestimmung wird das Fahrsicherheitstraining näher geregelt. 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 ist. Die Kommission hat insbesondere auf die Einhaltung der Bestimmungen über die persönlichen und sachlichen Voraussetzungen (insbesondere der Ausstattung des Übungsplatzes) zu achten. Die Kommission hat ihre Entscheidungen auf nachvollziehbare Art und Weise zu dokumentieren und muss diese Informationen im Fall von Fragen durch die Behörde auch der Behörde zur Verfügung stellen. Andernfalls wären die Entscheidungen der Kommission in keiner Weise nachvollziehbar. Bei dieser Übertragung von Aufgaben ist es aber auch erforderlich, zwecks Sicherung des Rechtsschutzes einen „Instanzenzug“ an die Behörde zu ermöglichen. Entscheidet die Kommission abweisend oder nicht innerhalb von sechs Monaten, unterliegt diese Entscheidung dann der Überprüfung (Entscheidung) der Behörde. Kommt die Behörde im Rahmen ihrer Prüfung zu dem Schluss, dass die Voraussetzungen für die jeweilige Tätigkeit vorliegen, hat sie die Kommission zu beauftragen, eine dementsprechende Entscheidung zu fällen. Andernfalls hat die Behörde selbst einen abweisenden Bescheid zu erlassen. Um die dadurch entstehenden Kosten für die Behörde abzugelten, ist für Anträge um eine derartige Erledigung ein Aufwandsersatz vorgesehen, der die anfallenden Kosten weitgehend abdecken soll. Die Anforderungen an den Übungsplatz und die persönlichen Voraussetzungen der Instrukturen sind im Verordnungsweg näher zu präzisieren.

**Zu Abs. 7:**

Die dritte Komponente der zweiten Ausbildungsphase, die allerdings mit dem Fahrsicherheitstraining eine Einheit bildet, ist das verkehrspsychologische Gruppengespräch. Der Inhalt und Umfang sowie die zur Durchführung berechtigten Personen werden im Ordnungswege näher geregelt.

**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, dh. 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 sanktionslos 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 auf Grund der viel größeren Fahrerfahrung, die der Betreffende während der Ausbildung (3 000 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 acht auf zwölf Unterrichtseinheiten angehoben wurde.

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 des Umfangs und der Inhalte der Feedbackfahrten, des Fahrsicherheitstrainings und des verkehrspsychologischen Gruppengesprächs bilden sowie die nähere Ausgestaltung der Anforderungen an den Übungsplatz für das Fahrsicherheitstraining sowie der persönlichen Anforderungen an die Trainer für Fahrsicherheitstrainings ermöglichen.

#### **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 die Fahrschule die erforderlichen Eintragungen im Zentralregister vornehmen.

Aus Datenschutzgründen muss aber sichergestellt sein, dass die durchführenden Stellen keinen Zugriff auf die Daten von Führerscheinbesitzern haben. 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, sind von der Behörde diese fehlenden Teile mit Bescheid anzuordnen. Das System der zweiten Ausbildungsphase wurde insofern mit dem System des Probeführerscheines verknüpft, dh. dass für den Fall, dass nach Ablauf der Frist, nach der die zweite Ausbildungsphase komplett abgeschlossen sein sollte, noch eine oder mehrere Stufe(n) nicht absolviert wurden, diese mit Bescheid angeordnet werden. Durch die Formulierung „ausschließlich“ wird klargestellt, dass kein zusätzliches Verwaltungsstrafverfahren einzuleiten ist. Es ist wie beim Probeführerschein (bei der Anordnung der Nachschulung) vorzugehen, dh. es verlängert sich im Fall der Anordnung der fehlenden Stufen die Probezeit um ein Jahr und diese Verlängerung ist auch in den Führerschein einzutragen. Ebenso gibt es wie beim Probeführerschein auch die viermonatige Frist, innerhalb derer die Anordnung zu befolgen ist und weiters ist für den Fall der Nichtbefolgung der Anordnung vorgesehen, dass die Behörde die Lenkberechtigung bis zur Befolgung der Anordnung zu entziehen hat.

Die Tatsache, dass die Frist 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 Abs. 3:**

Es ist für den Fall Vorsorge zu treffen, dass die Lenkberechtigung des Betreffenden durch einen mehr als 18 Monate dauernden Entzug erlischt. In diesem Fall kann der Betreffende zur Absolvierung der zweiten Ausbildungsphase nicht verpflichtet werden, obwohl die Absolvierung grundsätzlich möglich wäre (siehe § 4a Abs. 5 letzter Satz – Feedbackfahrten sind auch zulässig, wenn der Betreffende nicht im Besitz einer gültigen Lenkberechtigung ist). Deshalb ist eine Ausnahmebestimmung zu § 4a Abs. 1, wonach die zweite Ausbildungsphase nur anlässlich des erstmaligen Erwerbes der Lenkberechtigung zu absolvieren ist, erforderlich. In diesem Sonderfall ist ausnahmsweise die zweite Ausbildungsphase anlässlich einer eventuellen Wiedererteilung der Lenkberechtigung zu absolvieren, sofern sie nicht doch bereits im Rahmen der Ersterteilung der Lenkberechtigung absolviert wurde.

**Zu Z 3 (§ 22 Abs. 7):**

Hier wird das Verhältnis der Heereslenkberechtigungen zu den zivilen Lenkberechtigungen klargestellt. Da die Umschreibung einer Heereslenkberechtigung hinsichtlich des Probeführerscheines eine Ersterteilung darstellt, ist konsequenterweise in diesen Fällen auch die zweite Ausbildungsphase zu absolvieren.

**Zu Z 4 (§ 24 Abs. 3 sechster Satz):**

Die Bestimmungen über die Entziehung der Lenkberechtigung in der Fassung der 5. FSG-Novelle sind an die zweite Ausbildungsphase anzupassen und eine Entziehung der Lenkberechtigung bei Nichtbefolgung der Anordnung oder im Falle mangelnder Mitarbeit im Kurs vorzusehen. Durch die gewählte Formulierung wird klargestellt, dass die Anordnung der Absolvierung der fehlenden Stufen auch dann zu einem Entzug der Lenkberechtigung führt, wenn der Betreffende nicht mehr im Besitz eines Probeführerscheines ist. Dies kann in Fällen des § 4c Abs. 3 der Fall sein, dh. wenn über den Betreffenden ein mehr als 18 Monate dauernder Entzug verhängt wird und danach eine Wiedererteilung der Lenkberechtigung beantragt wird.

**Zu Z 5 (§ 36 Abs. 1 Z 1 lit. c):**

Aus Datenschutzgründen ist es nicht möglich, dass Private (Fahrschulen, Autofahrerclubs) Eintragungen in einem öffentlichen Register vornehmen. Für eine derartige Vorgangsweise ist eine Übertragung von Hoheitsrechten durch Beleihung erforderlich. Aus diesem Grund hat seitens des Landeshauptmannes einmalig ein Bescheid an alle Fahrschulen bzw. Autofahrerclubs zu ergehen, der diese Stellen zur Vornahme dieser Eintragungen ermächtigt. Der Aufwand für diese Bescheide ist als wesentlich geringfügiger einzustufen, als wenn die durchführenden Stellen die relevanten Informationen den Behörden oder dem ZFR bloß übermitteln würden. Diesfalls müßte eine Clearingstelle, die bei der Behörde oder dem ZFR eingerichtet ist, die nicht eindeutig zuordenbaren Meldungen verifizieren, was einen beträchtlichen Aufwand verursachen würde.

**Zu Z 6 (§ 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 7 (§ 43 Abs. 13):**

Da umfangreichere Vorarbeiten erforderlich sind (Adaptierung des Zentralen Führerscheinregisters sowie im Bereich der die Fahrsicherheitstrainings durchführenden Stellen) wird eine ausreichende Legisvakanz bis 1. Jänner 2003 eingeräumt. Verordnungen können aber bereits ab Kundmachung des Bundesgesetzblattes erlassen werden.

Der Verkehrsausschuss hat den gegenständlichen Antrag in seiner Sitzung am 26. Juni 2002 in Verhandlung genommen.

An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Dr. Evelin **Lichtenberger**, Ing. Kurt **Scheuch**, Kurt **Eder** und Mag. Helmut **Kukacka** sowie der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Ing. Mathias **Reichhold**.

Bei der Abstimmung wurde der im Antrag 707/A enthaltene Gesetzentwurf unter Berücksichtigung eines Abänderungsantrages der Abgeordneten Mag. Reinhard **Firlinger**, Mag. Helmut **Kukacka**, Kurt **Eder** und Dr. Evelin **Lichtenberger** einstimmig angenommen.

Auf Grund eines Antrages der Abgeordneten Mag. Reinhard **Firlinger**, Mag. Helmut **Kukacka**, Kurt **Eder** und Dr. Evelin **Lichtenberger** beschloss der Ausschuss weiters einstimmig, dem Nationalrat einen Entschließungsantrag vorzulegen.

Der erwähnte Abänderungsantrag war wie folgt begründet:

Das Wort „Feedbackfahrten“ ist im normalen Sprachgebrauch unüblich und soll durch das verständlichere Wort „Perfektionsfahrten“ ersetzt werden.

Der erwähnte Entschließungsantrag war wie folgt begründet:

Mit dem von allen vier Fraktionen mitgetragenen Antrag 707/A der Abgeordneten Mag. Reinhard **Firlinger**, Kurt **Eder**, Mag. Helmut **Kukacka**, Dr. Evelin **Lichtenberger**, Kolleginnen und Kollegen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Führerscheingesetz geändert wird, wird in Österreich im Zuge des Erwerbs der Lenkberechtigung eine Mehrphasenausbildung eingeführt, die nach Meinung diverser Experten unter anderem zu einer Senkung der Unfallzahlen führen soll.

Durch die mit 1. Oktober 2002 in Kraft tretende „freie Wahl des Prüfungsortes“ ist ein größerer Wettbewerb zwischen den Fahrschulen zu erwarten, was sich für den Konsumenten positiv hinsichtlich der Preisgestaltung auswirken dürfte.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle

1. dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** (Anlage 1) die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen;
2. die **beigedruckte Entschließung** (Anlage 2) annehmen.

Wien, 2002 06 26

**Anton Wattaull**

Berichterstatter

**Mag. Reinhard Firlinger**

Obmann