

# Bericht

## des Verkehrsausschusses

**über die Regierungsvorlage (900 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Führerscheingesetz geändert wird (13. FSG-Novelle)**

**über den Antrag 801/A(E) der Abgeordneten Dr. Walter Rosenkranz, Kolleginnen und Kollegen die Schaffung einer Führerschein-Ausnahmeregelung für Feuerwehr-Einsatzfahrzeuge bis 5,5 Tonnen**

**über den Antrag 1282/A(E) der Abgeordneten Christoph Hagen, Kolleginnen und Kollegen betreffend grenzüberschreitende Strafverfolgung von ausländischen Verkehrssündern nach dem Prinzip der Gegenseitigkeit**

Für die Feuerwehren, Rettungsorganisationen und gewissen Fahrzeugen des öffentlichen Sicherheitsdienstes wird mit dieser Novelle eine Sonderbestimmung für den Umfang der Lenkberechtigungsklasse B geschaffen. Die Feuerwehren und Rettungsorganisationen sind zur Erfüllung ihrer Aufgaben zum guten Teil auf freiwillige ehrenamtliche Arbeitskräfte angewiesen. Die bei ihrer Tätigkeit zu lenkenden Fahrzeuge weisen aufgrund des technischen Fortschrittes bei der Ausstattung und der Sicherheit ein geringfügig höheres Gesamtgewicht als 3 500 kg auf und sind daher mit einer Lenkberechtigung für die Klasse B nicht mehr zu lenken. Da es für die ehrenamtlichen Mitarbeiter nicht zumutbar ist, zusätzlich zu ihrer ohnehin freiwilligen Tätigkeit noch den Aufwand des Erwerbes einer zusätzlichen Lenkberechtigungsklasse zu tragen, ist es notwendig Sonderregelungen zu schaffen, um das System der Ehrenamtlichkeit bei diesen Organisationen nicht zu gefährden. Für die gepanzerten Fahrzeuge des öffentlichen Sicherheitsdienstes besteht aufgrund der Panzerung ebenfalls ein Gewichtsproblem, weshalb auch in diesem Bereich eine vergleichbare Sonderbestimmung geschaffen wird.

Die Abg. Dr. Walter **Rosenkranz**, Kolleginnen und Kollegen haben den Entschließungsantrag 801/A(E) am 23. September 2009 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„Der Präsident des Österreichischen Bundesfeuerwehrverbandes bezeichnet eine Ausnahmeregelung für das Lenken von Einsatzfahrzeugen bis zu einem Gesamtgewicht von 5,5 Tonnen als „Erfordernis für die Zukunft“.

Seine Forderung begründet er u.a. mit dem in Folge der vielen Naturkatastrophen der letzten Jahre gestiegenen Gesamtgewicht von Feuerwehr-Einsatzfahrzeugen. Dies habe dazu geführt, dass es für die Feuerwehren immer schwieriger wird, für ihre Einsatzfahrzeuge Lenker mit der erforderlichen Lenkerberechtigung zu finden, da ein Führerschein der Klasse B nur zum Lenken von Kraftfahrzeugen mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht von maximal 3,5 Tonnen berechtigt. Im schlimmsten Fall werden künftig viele Feuerwehren vor dem Problem stehen, für ihre Einsatzfahrzeuge keine befugten Lenker mehr zu finden. Ähnliche Entwicklungen sind auch für das Lenken von Fahrzeugen anderer Einsatzorganisationen abzu-sehen.

Eine diesbezügliche Gesetzesänderung in Deutschland sieht beispielsweise eine interne Ausbildung und Prüfung bis zu einem höchst zulässigen Gesamtgewicht („zulässige Gesamtmasse“) von 4,75 Tonnen vor, und eine vereinfachte Ausbildung und Prüfung durch reguläre Fahrschulen bei einem höchst zulässigen Gesamtgewicht bis zu 7,5 Tonnen.“

Des Weiteren haben die Abgeordneten Christoph Hagen, Kolleginnen und Kollegen den Entschließungsantrag 1282/A(E) am 22. September 2010 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„Im Juni 2009 erklärte Verkehrsministerin Bures, dass mit der Festsetzung der Mindeststrafe für Geschwindigkeitsübertretungen über 30 km/h auf 70 Euro die Grundlage zur Strafverfolgung ausländischer Raser geschaffen wurde. Ein Jahr danach steht aber fest, dass die grenzüberschreitende Strafverfolgung von Verkehrsübertretungen in der Praxis weiterhin nicht funktioniert. Aus einem gemeinsamen Bericht von Verkehrsministerium, Innenministerium und Bundeskanzleramt über die Erfahrungen der österreichischen Behörden auf dem Gebiet der grenzüberschreitenden Halter- und Lenkerankunft geht nämlich hervor, dass ausländische Lenker weiterhin straffrei durch Österreich rasen und drängeln, sofern sie nicht an Ort und Stelle angehalten werden. Denn ausländische Behörden weigern sich oft, Halter- und Lenkerdaten ihrer Bürger, die Verkehrsübertretungen in Österreich begangen haben, bekanntzugeben.

Nahezu alle Bundesländer berichten, dass vor allem italienische Behörden so gut wie keine Auskünfte über deren Fahrzeughalter erteilen. Allein in der Steiermark werden jährlich rund 10.000 Verwaltungsstrafverfahren eingestellt, die italienische Kennzeichen betreffen. Ungarische Behörden wiederum würden österreichische Verwaltungsentscheidungen nicht akzeptieren und daher die Rechtshilfe ablehnen. Vertreter des ÖAMTC berichteten, dass Frankreich sogar die Zustellung österreichischer Strafzettel konsequent und systematisch verweigert.

Auch im Bericht des Salzburger Landesrechnungshofes vom Jänner 2009 über die Abwicklung von Verkehrsstrafen in der Bezirkshauptmannschaft Hallein wird folgendes festgestellt:

*„Begehen Lenker von Fahrzeugen mit ausländischen Kennzeichen in Österreich Verkehrsdelikte, werden sie oftmals nicht gestraft, weil gegen sie in ihren Heimatstaaten nicht vorgegangen werden kann. So blieben im Jahr 2007 von den rund 300.000 im Land Salzburg festgestellten Verkehrsdelikten rund 50.000 ungestraft.“*

*Der Salzburger Landesrechnungshof sieht in dieser Ungleichbehandlung von inländischen gegenüber ausländischen Autolenkern nachteilige Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, da ausländische Lenker nicht im selben Ausmaß wie inländische Lenker mit Strafen rechnen müssen. Lediglich gegen Lenker von Fahrzeugen mit deutschem und schweizer Kennzeichen kann in deren Heimatstaaten mittels Verwaltungsstrafverfahren vorgegangen werden, allerdings nicht in allen Fällen.“*

Österreich aber zählt bei der Amtshilfe zur Verfolgung von einheimischen Verkehrsübertretungen zu den europäischen Musterschülern: Anfragenden ausländischen Behörden werden die erforderlichen Daten auch dann mitgeteilt, wenn sie ihrerseits dazu in Bezug auf ihre Bürger nicht bereit sind.

Dadurch werden österreichische Autofahrerinnen und Autofahrer benachteiligt.

Die Bundesregierung sollte rasch auf diesen Missstand reagieren und notwendige Daten über heimische Autofahrerinnen und Autofahrer nur dann an ausländische Behörden weitergeben, wenn gewährleistet ist, dass auch umgekehrt derartige Auskünfte an Österreich erteilt werden.

Es sind außerdem rasch einheitliche EU-Regelungen zu schaffen, die den unbürokratischen grenzüberschreitenden Austausch von Lenker- und Halterdaten sowie die Zustellung von Schriftstücken ermöglicht. Um den direkten Datenaustausch zu ermöglichen sollte Österreich rasch Eucaris (Europäisches Fahrzeug- und Führerscheininformationssystem) beitreten. Denn eine direkte Abfrage von Halterdaten würde den Wegfall des aufwendigen und oft erfolglosen Schriftverkehrs ermöglichen und wäre für die heimischen Behörden im verwaltungspolizeilichen Bereich eine enorme Hilfe und Erleichterung, etwa bei der Ermittlung von Fahrzeughaltern bei Radaranzeigen.

Zudem wäre es am effektivsten, ausländische Verkehrsübertretungen an Ort und Stelle abzustrafen und den Strafbetrag sofort einzukassieren. Daher sollte die Exekutive an neuralgischen Stellen verstärkt mit Anhaltungen vorgehen.“

Der Verkehrsausschuss hat die gegenständliche Regierungsvorlage und die beiden Entschließungsanträge in seiner Sitzung am 24. November 2010 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter Abgeordneten Hermann **Lipitsch** die Abgeordneten Wilhelm **Haberzettl**, Johann **Rädler**, Christoph **Hagen**, Dr. Gabriela **Moser**, Dr. Walter **Rosenkranz**, Johann **Singer**, Stefan **Markowitz**, Mag. Karin **Hakl**, Ing. Hermann **Schultes**, Dipl.-Ing. Gerhard **Deimek**, Mag. Rosa **Lohfeyer**, Mag. Christiane **Brunner**, Gabriele **Binder-Maier** und Harald **Vilimsky** sowie die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie Doris **Bures**.

Im Zuge der Debatte haben die Abgeordneten Anton **Heinzl** und Dr. Ferdinand **Maier** einen Abänderungsantrag eingebracht, der wie folgt begründet war:

„Mit dem Abänderungsantrag werden die Inhalte der Regierungsvorlage der 13. FSG-Novelle (900 dB) und die das Führerscheingesetz betreffenden Inhalte des Artikel 2 des Antrages 1321/A der Abgeordneten

Anton Heinzl, Dr. Ferdinand Maier, Kolleginnen und Kollegen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960), das Führerscheingesetz und das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert werden, zu einer gemeinsamen neuen 13. FSG-Novelle zusammengefasst.

Inhaltlich wurde lediglich in der Z 1 (§ 1 Abs. 3) ergänzt, dass es sich um gesetzlich anerkannte Rettungsorganisationen handeln muss. Weiters wurden die Inkrafttretensbestimmungen in der Z 11 (§ 43 Abs. 18) zusammengeführt und in dieser Bestimmung ein Verweis richtiggestellt (§ 43 Abs. 10 auf § 41 Abs. 10).

Zu den einzelnen Bestimmungen ergeben sich aus der Regierungsvorlage der 13. FSG-Novelle, 900 dB, und dem Antrag 1321/A folgende Erläuterungen:

**Zu Z 1 (§ 1 Abs. 3):**

Zusätzlich zum Feuerwehrführerschein wird eine Sonderregelung für Feuerwehrfahrzeuge bis 5,5 t höchstzulässige Gesamtmasse getroffen, die auch für Rettungs- und Krankentransportfahrzeuge Geltung hat. Dabei handelt es sich um Fahrzeuge, die aufgrund ihrer technischen Ausstattung geringfügig schwerer sind als Fahrzeuge, die unter die Klasse B fallen. Aus diesem Grund erscheint es vertretbar, dass das Personal der Feuerwehren und Rettungsorganisationen auch diese Fahrzeuge mit einer Lenkberechtigung für die Klasse B lenkt, sofern der Landesfeuerwehrkommandant oder die Rettungsorganisation eine Bestätigung ausstellt, aus der zu entnehmen ist, dass die betreffende Person zum Lenken dieser Fahrzeuge besonders geeignet ist. Diese Personen dürfen zum Einen nicht mehr in der Probezeit sein. Des Weiteren ist diese Bestätigung nach einer feuerwehrinternen Schulung und Ablegung einer internen theoretischen und praktischen Fahrprüfung auszustellen.

Diese Gültigkeit der Bestätigung ist streng an die aufrechte Lenkberechtigung für die Klasse B geknüpft, kann also nur so lange ausgeübt werden, als der Inhaber auch im Besitz der gültigen Klasse B ist.

Eine ähnliche Sonderbestimmung wird für die Fahrzeuge des öffentlichen Sicherheitsdienstes eingeführt, wo es ein ähnliches Problem mit gepanzerten Fahrzeugen gibt. Für diese Berechtigung wird vom Bundesministerium für Inneres eine entsprechende Bestätigung ausgestellt.

**Zu Z 2 (§ 7 Abs. 3):**

In Z 3 wird ergänzt, dass Überschreitungen der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet um mehr als 90 km/h oder außerhalb des Ortsgebiets um mehr als 100 km/h, jedenfalls unter besonders gefährlichen Verhältnissen begangen werden.

In der Z 4 kann die Wortfolge „oder eine Geschwindigkeit von 180 km/h überschritten“ entfallen, da diese Regelung auf die seinerzeitige Versuchsstrecke mit 160 km/h abgestellt war und nunmehr obsolet ist.

**Zu Z 3 (§ 14 Abs. 1):**

Die Verpflichtung, die Bestätigung des Landesfeuerwehrkommandanten oder der Rettungsorganisation mitzuführen und bei einer Kontrolle auszuhändigen, ist konsequenterweise hier aufzunehmen.

**Zu Z 4 (§ 26 Abs. 1):**

Da bei Verwirklichung des Tatbestandes des § 7 Abs. 3 Z 3 nunmehr die Entzugsdauer sechs Monate zu betragen hat, muss das in Abs. 1 Z 1 redaktionell berücksichtigt werden. Der Fall des § 7 Abs. 3 Z 3 wird daher aus der Z 1 (wo nach wie vor ein dreimonatiger Entzug vorgesehen ist) herausgenommen und als neuer 3. Satz eingefügt.

**Zu Z 5 (§ 26 Abs. 2a):**

Hier wird für den Tatbestand des § 7 Abs. 3 Z 3 (besonders gefährliche Verhältnisse oder unter besonderer Rücksichtslosigkeit) eine Sonderregelung für die Entziehung geschaffen. Die Mindestentzugsdauer hat sechs Monate zu betragen.

**Zu Z 6 (§ 26 Abs. 3):**

Für höhere Geschwindigkeitsübertretungen werden längere Entzugszeiten festgelegt. Das erfolgt gestaffelt in 20 km/h Schritten, wobei je Schritt eine entsprechend längere Entzugsdauer festgelegt wird.

Für eine Geschwindigkeitsübertretung im Ortsgebiet um mehr als 60 km/h oder außerhalb des Ortsgebiets um mehr als 70 km/h wird die Entzugsdauer mit sechs Wochen festgelegt.

Für eine Geschwindigkeitsübertretung im Ortsgebiet um mehr als 80 km/h oder außerhalb des Ortsgebiets um mehr als 90 km/h wird die Entzugsdauer mit drei Monaten festgelegt.

Bei wiederholter Begehung einer Geschwindigkeitsübertretung um mehr als 40 aber nicht mehr als 60 km/h im Ortsgebiet oder um mehr als 50 aber nicht mehr als 70 km/h außerhalb des Ortsgebiets bleibt die

Entzugsdauer unverändert bei sechs Wochen. Bei wiederholter Begehung von höherer Geschwindigkeitsübertretung bzw. wenn nach einer Geschwindigkeitsübertretung im Ortsgebiet um mehr als 60 km/h oder außerhalb des Ortsgebiets um mehr als 70 km/h neuerlich eine Geschwindigkeitsübertretung um mehr als 40 km/h im Ortsgebiet oder um mehr als 50 km/h außerhalb des Ortsgebiets begangen wird, wird die Entzugsdauer mit mindestens sechs Monaten festgelegt.

Weiters erfolgt die Klarstellung, dass eine nach 2 Jahren seit der letzten Übertretung begangene Übertretung wieder als erstmalig zu behandeln ist.

**Zu Z 7 (§ 30a Abs. 2 Z 11):**

Die Z 11 betreffend Eisenbahnkreuzungen wurde um ein wesentliches und gefährliches Delikt erweitert, nämlich das Überqueren von Eisenbahnübergängen bei sich schließenden oder (über einen Teil der Fahrbahn) geschlossenen Schranken.

**Zu Z 8 (§ 30a Abs. 4 zweiter Satz):**

Grundsätzlich gilt im Vormerksystem ein zweijähriger Beobachtungszeitraum. Wenn jedoch ein zweites Delikt begangen wird, soll der Beobachtungszeitraum auf drei Jahre verlängert werden.

**Zu Z 9 (§ 32b):**

Diese Bestimmung regelt die näheren Umstände und Voraussetzungen zum Erwerb dieser Sonderberechtigung.

Abs. 1 enthält eine allgemeine Klausel für die praktische Fahrprüfung auf Rettungs- und Krankentransportfahrzeugen, wonach bei dieser Prüfung auf die besonderen Anforderungen beim Lenken dieser Fahrzeuge Bedacht zu nehmen ist.

Abs. 2 enthält wesentliche Regelungen über die Rechtsnatur dieser Bestätigung. Sie ist alleine nicht gültig, sondern nur in Verbindung mit einer aufrechten Lenkberechtigung für die Klasse B. Wird somit beispielsweise die Klasse B entzogen, ist auch das Lenken mit dieser Sonderberechtigung unzulässig. Wesentlich ist auch die Aussage, dass die Bestätigung nur für die Art von Fahrzeugen ausgeübt werden darf, für die die Prüfung gemacht wurde bzw. für die Fahrzeuge der Organisation, von der die Bestätigung ausgestellt wurde.

Abs. 3 enthält eine Verordnungsermächtigung, da die näheren Anforderungen an Ausbildung und Prüfung im Verordnungsweg definiert werden sollen.

**Zu Z 10 (§ 41 Abs. 10):**

Diese Regelung enthält die Übergangsbestimmung im Zusammenhang mit der Verlängerung des Beobachtungszeitraumes bei Begehung eines zweiten Vormerkdeliktes. Es wird klargestellt, dass die Verlängerung des Beobachtungszeitraumes erst bei Delikten wirkt, die ab dem 1. März 2011 begangen werden. Weiters wird klargestellt, dass durch die ab 1. März 2011 mögliche Verlängerung des Beobachtungszeitraumes Delikte, die nach der bisherigen Rechtslage zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung nicht mehr zu berücksichtigen waren, nicht „wieder aufleben“, sondern weiterhin unberücksichtigt bleiben.

**Zu Z 11 (§ 43 Abs. 18):**

Die Neuregelungen betreffend die Sonderregelungen für Feuerwehren und Rettungen sowie die Anhebung der Lenkberechtigungsentzugszeiten treten am 1. Jänner 2011 in Kraft. Die Neuregelungen betreffend das Vormerksystem treten mit 1. März 2011 in Kraft, da noch Anpassungen im Führerscheinregister vorzunehmen sind und die Behörden sich auf die Neuerungen einstellen müssen.“

Bei der Abstimmung wurde der in der Regierungsvorlage enthaltene Gesetzentwurf in der Fassung des oben erwähnten Abänderungsantrages der Abgeordneten Anton Heinzl und Dr. Ferdinand Maier mit Stimmenmehrheit angenommen.

Damit gelten die Entschließungsanträge 801/A(E) und 1282/A(E) als miterledigt.

Ein von den Abgeordneten Anton **Heinzl**, Dr. Ferdinand **Maier**, Kolleginnen und Kollegen eingebrachter Entschließungsantrag betreffend die Verkürzung des Entzuges einer Lenkberechtigung auf Grund der freiwilligen Ableistung von sozialen Diensten oder anderen Maßnahmen wurde mit Stimmenmehrheit beschlossen.

Ferner beschloss der Verkehrsausschuss einstimmig folgende Feststellungen:

„Der Verkehrsausschuss geht davon aus, dass die Verordnung gem. §32b Abs. 3 (nähere Anforderungen an Ausbildung und Prüfung) unter Einbeziehung der betroffenen Blaulichtorganisationen erarbeitet wird.“

Als Berichterstatter für das Plenum wurde Abgeordneter Hermann **Lipitsch** gewählt.

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

1. dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen;
2. die **angeschlossene EntschlieÙung** annehmen.

Wien, 2010 11 24

**Hermann Lipitsch**

Berichterstatter

**Anton Heinzl**

Obmann