

Zeitschrift für

VERKEHRS- RECHT

ZVR

Gesetze
und ihre
Geschichte

Redaktion **Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl**

September 2014

09

273 – 308

Beiträge

Gesetze und ihre Geschichte

Das Führerscheingesetz (FSG) *Armin Kaltenegger* ➤ 276

Die neuere Rechtsprechung des VfGH zum GelverkG
Martin Hiesel ➤ 281

Gesetzgebung und Verwaltung

Bundesrecht *Gerhard Pürstl* ➤ 288

Rechtsprechung

Aufstellung eines Hinweisschildes (Raststation mit Tankstelle):
Weigerung der ASFINAG *Christian Huber* ➤ 290

Mitverschulden bei Segway-Fahren *Georg Kathrein* ➤ 296

Spielen in Fußgängerzonen ➤ 298

Verbandsklage gegen Kfz-Leasing-AGB ➤ 303

Judikaturübersicht Verwaltung

Verdacht der Suchtgiftbeeinträchtigung, Geständnis befreit
nicht von Blutabnahmepflicht ➤ 305

Natürliche Person als Unternehmer, dauernder Standort des Fahrzeugs
ist Hauptwohnsitz ➤ 306

Das Führerscheinggesetz (FSG)

Gesetze und ihre Geschichte

Österreichs Beitrag zu einem einheitlichen europäischen Führerscheinrecht.

Von Armin Kaltenegger

ZVR 2014/148

FSG;
Führerschein-
richtlinie

Lenk-
berechtigung;
Geschichte

Inhaltsübersicht:

- A. Gesetze und ihre Geschichte
- B. Einleitung
- C. Entwicklung und Verhältnis zu anderen Rechtsquellen
 1. Vorgängergesetze
 2. Abgrenzung zu ähnlichen Rechtsquellen
 3. Beziehung zu internationalen Rechtsquellen
 4. Tabellarische Novellenübersicht
 5. Die bedeutendsten Novellen
- D. Auswirkungen und künftige Herausforderungen
 1. Einfluss auf das Unfallgeschehen
 2. Resümee und Ausblick

A. Gesetze und ihre Geschichte

Mit der Geschichte des Führerscheinggesetzes beginnt eine Reihe von hintergründigen Betrachtungen zu Gesetzen, die wir im Schadenersatz- und Verkehrsrecht als Rechtsanwender schätzen und wahrscheinlich beinahe täglich verwenden. Aber die Rechtsquelle einmal aus der Vogelperspektive zu betrachten oder historische Details, charakterisierende Merkmale und authentisch überlieferte Merkwürdigkeiten zum Gesamtwerk genussvoll nachzulesen – dazu fehlt oft die Zeit. Mit der – in loser Abfolge erscheinenden – **Artikelreihe „Gesetze und ihre Geschichte“** laden der Verlag Manz und seine Autoren zu einer interessanten, lehrreichen und hoffentlich auch gelegentlich überraschenden Zeitreise in die Historie von bedeutenden Gesetzeswerken im Rechtsbereich Verkehr und Schadenersatz ein.

B. Einleitung

Um das Führerscheinrecht kompakt in einem Gesetzeswerk nachlesen zu können, getrennt von sonstigen kraftfahrrechtlichen oder straßenpolizeilichen Bestimmungen, mussten die Rechtsanwender lange warten. 1997 war es dann aber so weit: Am **1. 11. 1997** trat das Führerscheinggesetz (FSG) in Kraft.¹⁾ Damit waren die wesentlichen **Bestimmungen rund um Führerschein und Lenkberechtigung**²⁾ neu erlassen, kodifiziert und an Unionsrecht angepasst.

Hauptaufgabe des FSG ist – kurz gefasst – die Standardisierung der Erteilung von Lenkberechtigungen an geeignete Lenker sowie des Ausschlusses ungeeigneter von diesem Recht. Eine Fülle materieller und verfahrensrechtlicher Bestimmungen stellt die Erreichung dieses Ziels sicher: Umfang und Anzahl der Führerscheinklassen, Voraussetzungen für Erteilung und Entziehung einer Lenkberechtigung, Rechtsfragen zu ausländischen Berechtigungen und Dokumenten sowie grundsätzliche Bestimmungen betreffend Fahrprüfer und sachverständige Ärzte.

An Charakteristika des FSG sind zu erwähnen:

- Die starke Prägung durch Unionsrecht, aktuell determiniert durch die **3. EU-Führerscheinrichtlinie**.³⁾
- Eine ausgeprägte Vielfalt und Tiefe an **Detailregelungen** auf Verordnungsebene⁴⁾ erhält das FSG auf Gesetzesebene (gerade) noch lesbar, führt aber andererseits zu einem für nicht ständige Anwender schwer überblickbaren Rechtsquellenpluralismus im Verordnungsbereich. Dazu kommen noch die näheren Bestimmungen im Führerscheinggesetz-Durchführungserlass des BMVIT.⁵⁾
- Die **rege Novellierungstätigkeit**⁶⁾ ist durch nationalen und internationalen Reformbedarf bedingt.
- Trotz des schlanken Gesetzeswerks ist das FSG regelmäßig Austragungsort für **gesellschaftspolitisch umstrittene** bzw medial stark kommentierte **Maßnahmen**, wie zB das Vormerkssystem, das 0,5-Promille-Alkohollimit oder der sog „Psychotest“, aber auch die Zweite Ausbildungsphase für Fahranfänger, der Scheckkartenführerschein usw.
- Auf das FSG wirken unterschiedlichste Interessen und Zielsetzungen ein, wie Bedürfnisse der Mobilität und Verkehrssicherheit, aber auch der grundsätzlichen Freizügigkeit der EU-Bürger; weiters tangieren wirtschaftliche Interessen und selbst sicherheitspolizeiliche Aspekte die politischen Prozesse rund um Gesetzes- und Verordnungsnovellen zum FSG.

C. Entwicklung und Verhältnis zu anderen Rechtsquellen

1. Vorgängergesetze

Ende des 19. Jh wurde das Fahren mit Automobilen und Krafträdern auf öffentlichen Straßen durch Verordnungen der einzelnen Länder der Monarchie geregelt.⁷⁾ Erstmals wurde im Jahre 1906 ein Fahrerlaubnis-

1) BG über den Führerschein (Führerscheinggesetz – FSG) BGBl I 1997/120 v. 30. 10. 1997.

2) Bzgl Definitionen s *Kaltenegger*, Die „Führerschein-Familie“ Teil 1: Bereich Straße – Der Führerschein, ZVR 2005/95.

3) RL 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates v 20. 12. 2006 über den Führerschein (Neufassung), ABl L 2006/403, 18.

4) Führerscheinggesetz-Durchführungsverordnung (FSG-DV) BGBl II 1997/320 idF II 2013/290; Führerscheinggesetz-Gesundheitsverordnung (FSG-GV) BGBl II 1997/322 idF II 2011/280; Nachschulungsverordnung (FSG-NV) BGBl II 2002/357 idF II 2005/220; Fahrprüfungsverordnung (FSG-PV) BGBl II 1997/321 idF II 2013/289; Verordnung über die vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B (FSG-VBV) BGBl II 1999/54 idF II 2013/489; Feuerwehr- und Rettungsverordnung (FSG-FRV) BGBl II 1998/378 idF II 2011/79; Heerlenkberechtigungverordnung (HLBV) BGBl II 2012/422.

5) FSG-DE, Gesamtdurchführungserlass Version 6, 171.304/0001/IV/ST4/2014.

6) Nach 17 Bestandsjahren insgesamt 21 Novellierungen. Im Zeitpunkt der Drucklegung dieses Hefts entsteht die 22. Novellierung.

7) Verordnungen der kk. Statthaltereien für Niederösterreich v 19. 9. 1899 LGBl 49; der kk. Statthaltereien für Böhmen v 29. 1. 1900 LGBl 13; für Oberösterreich v 20. 7. 1901 LGBl 19; für Tirol und Vorarlberg v 28. 8. 1903 LGBl 47; für die Steiermark v 18. 6. 1904 LGBl 62; ferner die Verordnungen der kk. Landesregierungen

wesen für das gesamte Reichsgebiet eingerichtet, das das Lenken von Kraftfahrzeugen nur Inhabern einer „Fahr- lizenz“ gestattete, welche erst nach Absolvieren einer Prüfung erlangt werden konnte.⁸⁾ 1910 wurde der Begriff „Führerschein“ eingeführt,⁹⁾ mit Erlassung des KFG 1929¹⁰⁾ unterschied der Gesetzgeber auch zwischen der Urkunde (Führerschein) und dem dahinterstehenden Recht (damals: „Erlaubnis zur Führung von Kraftfahr- zeugen“). Dem KFG 1929 folgte das KFG 1937,¹¹⁾ vor- übergehend galt von 1938 bis 1947 deutsches Kraftfahr- recht; es folgten das KFG 1946,¹²⁾ das KFG 1955¹³⁾ und schließlich das noch heute geltende KFG 1967.¹⁴⁾ Nach dem Beitritt Österreichs zur EU am 1. 1. 1995 war das österr Führerscheinrecht an die Bestimmungen der da- mals geltenden 2. EU-Führerscheinrichtlinie¹⁵⁾ anzupas- sen. Anlässlich dieser Änderungen wurde der 7. Ab- schnitt des KFG aus diesem entnommen und in einem neuen Gesetz, dem FSG, zusammengefasst.

2. Abgrenzung zu ähnlichen Rechtsquellen

Das FSG als „Spin-off“ des KFG liegt diesem nachvoll- ziehbar thematisch nahe. Im KFG verblieben nach der Herausnahme des Führerscheinrechts vor allem tech- nische Begriffsbestimmungen, Bestimmungen über die Bauart und Ausrüstung von Kfz und Anhängern, das Genehmigungsverfahren von Kfz, das Zulassungsw- esen und die Kennzeichen für den nationalen und in- ternationalen Kraftfahrverkehr, die Kraftfahrzeugüber- prüfungen, die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung, die Pflichten des Lenkers und des Zulassungsbesitzers sowie Bestimmungen über die Lenkerausbildung und den Betrieb von Fahrschulen.

In den Rechtsquellen der **Verkehrsgewerbe** (zB GelverkG¹⁶⁾, GütbefG¹⁷⁾, KfzG¹⁸⁾, und GGBG¹⁹⁾) sind hingegen die ordnungspolitischen Rahmen zu finden, innerhalb derer die Verkehrsunternehmungen der ein- zelnen Branchen ihre Beförderungs- und Transport- dienste durchführen dürfen.²⁰⁾

Die Abgrenzung zur **StVO**²¹⁾ erscheint auf den er- sten Blick sehr klar, die StVO enthält die straßenpolizei- lichen und das KFG und FSG die kraftfahrrechtlichen Vorschriften. In der Praxis gibt es aber doch Grauzo- nen, die die Auswahl der zutreffenden Rechtsquelle er- schwern:

- Alkohollimits (geregelt in § 5 StVO und ua in § 14 Abs 8 FSG),
- Verbot des Lenkens von Fahrzeugen (geregelt in § 59 StVO und § 30 FSG),
- Reaktion bei mangelnder fachlicher Befähigung des Lenkers (geregelt in § 101 StVO und § 24 Abs 4 Satz 2 FSG).

3. Beziehung zu internationalen Rechtsquellen

Die wesentlichsten Determinanten für das FSG im Hinblick auf Rechtsquellen der EU sind die 2. und 3. EU-Führerscheinrichtlinie. Als das FSG entworfen wurde, galt die 2. EU-Führerscheinrichtlinie. Diese in Österreich nach dem EU-Beitritt umzusetzen war mo- tivbildend für die Herauslösung des Führerschein- rechts aus dem KFG.

Die 3. EU-Führerscheinrichtlinie ist sodann am 19. 1. 2007 in Kraft getreten, sollte bis 19. 1. 2011 in den Mitgliedstaaten umgesetzt und ab 19. 1. 2013 an- gewendet werden.²²⁾ Die Umsetzung auf gesetzlicher Ebene wird durch BGBl I 2011/61 v 29. 7. 2011 (= 14. FSGNovelle) mit etwas Verspätung gegenüber den europäischen Vorgaben realisiert.

Die tragenden Grundsätze der neuen Richtlinie waren dabei die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Fäl- schungssicherheit der Führerscheindokumente sowie die Erleichterung der Freizügigkeit der Unionsbürger.

Die markantesten Änderungen gegenüber der 2. EU-Führerscheinrichtlinie lassen sich wie folgt zu- sammenfassen:

- **Befristung** aller Führerscheine (ausgenommen nur mehr die nicht durch die RL geregelte Klasse F),
- neue Struktur der **Führerscheinklassen** sowie Ver- änderungen hinsichtlich Berechtigungsumfang und Mindestalter,
- Präzisierung der **Anerkennungsregeln** von Führer- scheinern,
- Vereinheitlichung des **Fahrprüferwesens**.

Nur der Vollständigkeit halber ist die EU-Berufskraft- fahrerichtlinie²³⁾ als weitere maßgebliche Grundlage zu erwähnen, mit der die besonderen Bestimmungen für Berufskraftfahrer (Klassen C und D) ins FSG ein- flossen.²⁴⁾

für die Bukowina v 14. 1. 1901 LGBl 4; für Kärnten v 30. 5. 1903 LGBl 21; für Schlesien v 30. 6. 1903 LGBl 40; für Salzburg v 27. 5. 1904 LGBl 28 und für Krain v 2. 7. 1904 LGBl 11.

8) V betreffend die Erlassung sicherheitspolizeilicher Bestimmungen für den Betrieb von Automobilen und Motorrädern RGBl 1905/156 v 7. 10. 1905.

9) V betreffend die Erlassung sicherheitspolitischer Bestimmungen für den Betrieb von Kraftfahrzeugen (Automobilen, Motorzügen und Motorrädern) RGBl 1910/81 v 30. 4. 1910.

10) BG über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrgesetz) BGBl 1929/437 v 31. 12. 1929.

11) BG über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrgesetz 1937) BGBl 1937/29 v 2. 2. 1937.

12) Kraftfahrgesetz 1946 BGBl 1947/83 v 20. 5. 1947.

13) BG über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrgesetz 1955) BGBl 1955/223 v 23. 11. 1955.

14) BG über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrgesetz 1967 – KFG 1967) BGBl 1967/267 v 28. 7. 1967.

15) RL 91/439/EWG des Rates v 29. 7. 1991 über den Führerschein, ABi L 1991/237, 1.

16) Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 BGBl 1996/112 idF I 2013/96.

17) BG über die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahr- zeugen (Güterbeförderungsgesetz 1995 – GütbefG) BGBl 1995/593 idF I 2013/96.

18) BG über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahr- zeugen (Kraftfahriniengesetz – KFIG) BGBl I 1999/203 idF I 2013/96.

19) BG über die Beförderung gefährlicher Güter (Gefahrgutbeförde- rungsgesetz – GGBG) BGBl I 1998/145 idF I 2013/91.

20) *Stolzechner*, Verkehrsgewerberecht – Versuch einer Standortbe- stimmung, in *Stolzechner* (Hrsg), Das Recht der Verkehrsgewerbe (2002) 5.

21) Straßenverkehrsordnung 1960 BGBl 1960/159 idgF.

22) Einen vollständigen Überblick zu dieser RL enthält *Kaltenegger*, Die 3. EU-Führerscheinrichtlinie, ZVR 2008/143. Siehe auch *Vergeiner/Winkelbauer*, Das neue Stufenführerschein-System der 3. EU-Führer- schein-Richtlinie, ZVR 2008/226.

23) RL 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates v 15. 7. 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahr- er bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraft- verkehr und zur Änderung der VO (EWG) 3820/85 des Rates und der RL 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der RL 76/914/EWG des Rates, ABi L 2003/226, 4.

24) 10. FSGNov (BGBl I 2006/153) und 11. FSGNov (BGBl I 2008/31).

4. Tabellarische Novellenübersicht

Kundmachung im Bundesgesetzblatt	Amtliche Bezeichnung
BGBI I 1997/120	Stammfassung
BGBI I 1998/2	Änderung des FSG
BGBI I 1998/94	2. FSGNov
BGBI I 1999/134	Änderung des FSG
BGBI I 2001/25	Änderung des FSG
BGBI I 2001/112	Kundmachung einer Aufhebung durch den VfGH
BGBI I 2002/32	Euro-Umstellungsgesetz Verkehr, Innovation und Technologie – EUGVIT
BGBI I 2002/65	Verwaltungsreformgesetz 2001
BGBI I 2002/81	5. FSGNov
BGBI I 2002/129	Änderung des FSG
BGBI I 2004/151	SPGNov 2005
BGBI I 2005/15	7. FSGNov
BGBI I 2005/152	8. FSGNov
BGBI I 2006/32	9. FSGNov
BGBI I 2006/153	10. FSGNov
BGBI I 2008/31	11. FSGNov
BGBI I 2009/93	12. FSGNov
BGBI I 2010/117	13. FSGNov
BGBI I 2011/61	14. FSGNov
BGBI I 2012/50	Änderung durch das Sicherheitsbehörden-Neustrukturierungs-Gesetz – SNG
BGBI I 2013/43	15. FSGNov
BGBI I 2013/96	Verwaltungsgerichtsbarkeits-Anpassungsgesetz – BMVIT

5. Die bedeutendsten Novellen

Wie obige Tabelle zeigt, gab es zahlreiche große und kleine Novellen im FSG.²⁵⁾ An wegweisenden Änderungen wären aber folgende hervorzuheben:

→ 1. FSGNovelle:²⁶⁾ **Reduktion des generellen Alkohollimits von 0,8 Promille auf 0,5 Promille:**

Kaum eine verkehrsrechtliche Norm sorgte für mehr Turbulenzen bei ihrer Einführung als diese Alkoholgrenze:

- 6. 5. 1997: Verkehrsminister bringt 0,5-Promillegrenze in den Ministerrat ein; aufgrund des Widerstands seitens des Koalitionspartners ÖVP wird dieser Antrag wieder zurückgezogen;
- 3. 7. 1997: Verkehrsausschuss lehnt 0,5 Promille mit 11 gegen 10 Stimmen ab (zu diesem Zeitpunkt noch im Rahmen einer StVO-Änderung);
- 9. 7. 1997: Eine spontan verlangte Namensabstimmung bringt jene sieben Abgeordneten von der ÖVP, welche ursprünglich für 0,5 Promille stimmen wollten, wieder davon ab;
- 22.51 Uhr: erste Abstimmung; 0,5 Promille angenommen mit 91 zu 86 Stimmen;
- 23.27 Uhr: zweites Votum; 0,5 Promille abgelehnt mit 92 zu 87 Stimmen – Premiere in der Geschichte des Parlaments: Noch nie wurde ein

Antrag, welcher in zweiter Lesung angenommen wurde, in der dritten Lesung wieder abgelehnt;

- 15. 11. 1997: Herbeiführung des politischen Konsens aufgrund eines schweren Verkehrsunfalls durch einen alkoholisierten Lenker, bei welchem drei Jugendliche starben;
 - 11. 12. 1997: Verkehrsausschuss beschließt 0,5-Promille-Grenze;
 - 12. 12. 1997: NR beschließt 0,5 Promille (da die StVO nicht auf der Tagesordnung stand, wurde das FSG als Rechtsquelle gewählt);
 - 17. 12. 1997: 0,5 Promille werden auch im BR bestätigt;
 - 5. 1. 1998: 0,5-Promille-Grenze im BGBI I 1998/2 kundgemacht;
 - Inkrafttreten: 6. 1. 1998 um 0 Uhr.
- 6. FSGNovelle:²⁷⁾ **Ausweitung der Fahrausbildung:**

Als eines der ersten Länder Europas führte Österreich eine Zweite Phase der Fahrausbildung,²⁸⁾ also ein Ausbildungssystem nach Erhalt der Lenkberechtigung, ein. Dass diese Zweite Ausbildungsphase kein Experiment war, sondern eine gesicherte Methode zur Reduktion des Fahranfängerrisikos,²⁹⁾ lässt sich am deutlichsten mit den Zahlen der letzten zehn Jahre beschreiben. 2003 verunglückten noch ca. 8.500 Pkw-LenkerInnen zwischen 17 und 25 Jahren bei Verkehrsunfällen, 2011 waren es nur mehr ca. 5.500. Das entspricht einem Rückgang um 36%, während bei Lenkern über 25 Jahre lediglich ein Rückgang von 24% zu verzeichnen war. Um mehr als die Hälfte hat sich in diesem Zeitraum auch die Zahl der getöteten jungen Pkw-LenkerInnen reduziert: von 121 (2003) auf 50 (2011). Diese Maßnahme hat damit im letzten Jahrzehnt insgesamt ca. 100 Leben, die gerade erst begonnen haben, gerettet und ca. 6.000 Verletzte verhindert.

→ 7. FSGNovelle:³⁰⁾ **Einführung des Vormerksystems:** Bereits im Zuge der Arbeiten an der FSG-Stammfassung entstanden erste Entwürfe eines Punkteführerscheins (damals „Mehrfachtäter-Punktesystem“), die 1995³¹⁾ und 1996³²⁾ begutachtet wurden. Dennoch dauerte es ein ganzes Jahrzehnt, bis schließlich am 1. 7. 2005 auch in Österreich ein Punkteführerscheinsmodell unter dem Titel „Vormerksystem“ in Kraft trat. Es handelt sich dabei, vereinfacht dargestellt, um ein dreistufiges Schlechtpunktemodell, das auf Stufe 1 zunächst die Vormerkung, auf Stufe 2 eine Rehabilitationsmaßnahme und auf Stufe 3 die Entziehung der Lenkberechtigung vorsieht.³³⁾

25) Eine guten Überblick bieten *Kaltenegger*, 10 Jahre Führerscheingesetz, ZVR 2007/344, sowie aktueller *Nedbal-Bures*, 15 Jahre FSG – ein geschichtlicher Rückblick, ZVR 2012/189.

26) BGBI I 1998/2, amtlich aber nicht als „1. Novelle“ geführt.

27) BGBI I 2002/129, amtlich aber nicht als „6. Novelle“ geführt.

28) Dazu zB *Kaltenegger*, Zweite Ausbildungsphase – Mitwirkende und deren Aufgaben, ZVR 2003/84.

29) Zur Evaluation 2006 siehe *Gatscha/Brandstätter*, Evaluation der zweiten Ausbildungsphase, ZVR 2008/86.

30) BGBI I 2005/15.

31) 167.650/6-I/6–95.

32) 167.650/14-I/6–96.

33) Dazu zB *Hoffer*, Das Führerschein-Vormerksystem in Österreich, ZVR 2006/170; *Kaltenegger*, Fallprüfungsschema: Vormerksystem im Führerscheinrecht, ZVR 2005/53; *Schöllnast*, Tabelle zum Vormerksystem, ZVR 2007/118, sowie *Salamon*, Tabelle zum Vormerksystem – aktualisiert, ZVR 2009/235.

→ 12. FSGNovelle:³⁴⁾ **Strengere Regeln für Alkolenker:** Ein ganzes Paket an Maßnahmen³⁵⁾ zur Reduktion von Alkoholfahrten und -unfällen brachte diese Novelle. Neben einer Erhöhung der Geldstrafen³⁶⁾ und der Dauer des Entzugs der Lenkberechtigung wurde auch eine neue Kurzzeitinterventionsmaßnahme (Dauer vier Stunden) eingeführt: Bei Alkoholisierung von 0,8 bis 1,19 Promille hat der betretene Lenker einen verhaltensbeeinflussenden Kurs, das Verkehrscoaching, zu besuchen.

→ 14. FSGNovelle:³⁷⁾ **Umsetzung der 3. EU-Führerscheinrichtlinie:**

Diese Novelle war der zentrale Umsetzungsakt der 3. EU-Führerscheinrichtlinie. Im Mittelpunkt standen Führerscheindokument und -klassen sowie das Fahrprüferwesen.³⁸⁾

- Modernisierung der Lenkerprüfung,
- Einführung des Vormerksystems,³⁹⁾
- Kontinuierliche Anpassung der Entziehungsbestimmungen,⁴⁰⁾
- Adaptierung der Bestimmungen rund um die gesundheitliche Eignung,⁴¹⁾
- Schaffung eines modernen Zentralen Führerscheinregisters.

Blickt man auf die steigende Anzahl an Kfz in Österreich (und damit einhergehend die steigende Zahl an Lenkberechtigungen) im Verhältnis zu den sinkenden Opferzahlen im Straßenverkehr, so kann der Beitrag eines effektiven FSG zwar nicht exakt quantifiziert werden, eine tragende Rolle im Reigen verkehrssicherheitsfördernder Maßnahmen kann den Rechtsinstituten des FSG aber jedenfalls beigemessen werden.

D. Auswirkungen und künftige Herausforderungen

1. Einfluss auf das Unfallgeschehen

Das FSG und seine Reformen haben zweifelsfrei ihren Anteil am Rückgang der Getöteten und Verletzten auf Österreichs Straßen. Eine Reihe von verkehrssicherheitsrelevanten Maßnahmen hat seit Einführung des FSG dazu beigetragen:

- Reduktion des Alkohollimits auf 0,5 Promille,
- Verbesserung des Fahrausbildungssystems durch Schaffung einer Zweiten Ausbildungsphase für Führerscheinanfänger sowie der Möglichkeit zum Erwerb der vorgezogenen Lenkberechtigung der Klasse B (sog L17),
- Etablierung eines Stufenführerscheinmodells für Motorradfahrer,

34) BGBl I 2009/93.

35) Dazu im Detail *Erenli*, Sanktionen für alkoholisiertes Fahren – Die Neuregelung nach der 12. FSGNovelle, ZVR 2009/241.

36) Zur Erhöhung der Geldstrafen musste auch § 99 StVO geändert werden.

37) BGBl I 2011/61.

38) Im Überblick s *Kaltenegger*, Umsetzung der 3. EU-Führerscheinrichtlinie in Österreich, ZVR 2011/202. Im Detail zB *Salamon/Block*, Reform der Motorradfahrausbildung, ZVR 2013/67.

39) *Künzel/Krone/Salamon*, Das Vormerksystem – erste Auswirkungen und Erfahrungen, ZVR 2009/95.

40) Siehe dazu *Riccabona-Zecha/Vergeiner*, Praxisrelevante Fragen rund um die Entziehung der Lenkberechtigung, ZVR 2010/52, sowie *Hiesel*, Die Rechtsprechung des VfGH zum Führerscheingesetz, ZVR 2009/139.

41) Dazu zB *Riccabona-Zecha*, (Not) fit to drive? Zu den Rahmenbedingungen für die gesundheitliche Eignung, ZVR 2006/237, sowie *Riccabona-Zecha/Salamon*, Das Leitlinienhandbuch für die gesundheitliche Eignung von Kraftfahrzeuglenkern, DAG 2014/3.

**Zeitreihe 1997-2013:
Getötete im Straßenverkehr; Kfz-Bestand**

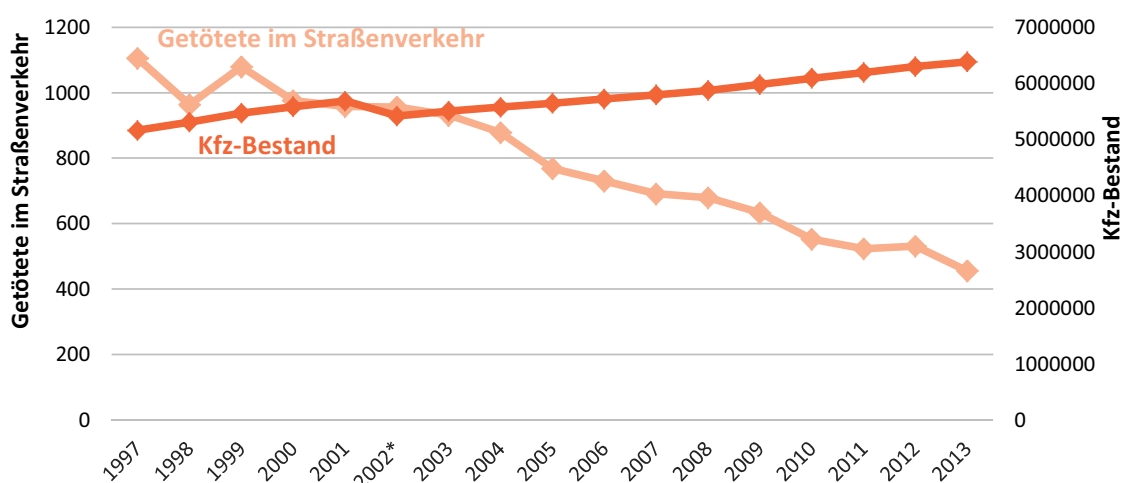


Abbildung 1



2. Resümee und Ausblick

In der kurzen Geschichte des FSG bewies dieses stets Anpassungsfähigkeit an nationale Notwendigkeiten und Bedürfnisse, aber auch an internationale Veränderungen. Obwohl kurz und kompakt, ist es nur für häufige Leser wirklich verständlich, stellt aber Letzteren eine zwar verborgene, aber zuverlässige Struktur zur Verfügung.

An zukünftigen Herausforderungen kommen auf das FSG zu:

- Effektivierung der Sammlung und Nutzung der Daten des Zentralen Führerscheinregisters;
- Fortsetzung des Kampfes gegen Alkohol am Steuer mit modernen führerscheinrechtlichen Maßnahmen wie Alkoholverbot;⁴²⁾
- Anpassung des Vormerksystems an den Standard europäischer Punkteführerscheinsysteme;⁴³⁾

- Unterstützung neuer Lern- und Prüfungsmethoden in der Führerscheinausbildung;
- weitere Anhebung der Qualität der Zweiten Ausbildungsphase;
- effektive Aufwertung der Führerscheinklasse AM (bisheriger Mopedausweis) in Ausbildungsbelangen zu einem vollwertigen Führerschein;
- Reaktion auf die demografischen Entwicklungen in Österreich.⁴⁴⁾

In weiter Ferne liegt hingegen noch eine 4. Führerscheinrichtlinie, deren Umsetzung wohl nicht vor Mitte der nächsten Dekade zu erwarten sein wird.

42) Vgl. dazu *Authried/Kühnelt-Leddihn*, Ergebnisse des ersten Alkohol-Interlock-Pilotprojekts in Österreich, ZVR 2012/139.

43) Siehe dazu *Machata*, Punkte für Verkehrssicherheit – Die Ergebnisse des EU-Projekts BestPoint, ZVR 2012/187.

44) Siehe dazu auch *Kaltenegger*, Brauchen wir führerscheinrechtliche Maßnahmen für ältere Pkw-Lenker? ZVR 2012/119.

→ In Kürze

Oft angewendet und trotzdem voller Geheimnisse und schwer erklärbarer Regelungen – so präsentiert sich das FSG. Ein Blick hinter die Kulissen soll die Position dieser Rechtsquelle im Verkehrsrecht darstellen und Verständnis für Struktur und Details dieses verhältnismäßig jungen Gesetzes wecken.

→ Zum Thema

Über den Autor:

Mag. Dr. Armin Kaltenegger ist Leiter des Bereichs Recht und Normen im Kuratorium für Verkehrssicherheit. Kontaktadresse: KfV, Schleiergasse 18, 1100 Wien. Tel: 0577077-1200, E-Mail: armin.kaltenegger@kf.v.at, Internet: www.kfv.at

Vom selben Autor erschienen (Auswahl):

Die „Führerschein-Familie“ Teil 1: Bereich Straße – Der Führerschein, ZVR 2005/95; 10 Jahre Führerscheingesetz, ZVR 2007/226; Die 3. EU-Führerscheinrichtlinie, ZVR, 2008/143; 10 Jahre Diversion – Auswirkungen auf das Führerscheinsrecht, ZVR 2009/220; Umsetzung der 3. EU-Führerscheinrichtlinie in Österreich, ZVR 2011/202; Brauchen wir führerscheinrechtliche Maßnahmen für ältere Pkw-Lenker? ZVR 2012/119.

Literatur:

Kaltenegger/Koller, Entziehung der Lenkberechtigung und Lenkverbot (2003); *Nedbal-Bures*, 15 Jahre FSG – ein geschichtlicher Rückblick, ZVR 2012/189; *Kaltenegger/Vergeiner*, Führerscheinsrecht, in *Bauer* (Hrsg.), Handbuch Verkehrsrecht (2009) 205.

Links:

Informationen des Verkehrsministeriums:
www.bmvit.gv.at/bmvit/verkehr/strasse/recht/fsg/index.html
 3. EU-Führerscheinrichtlinie, Volltext, deutsch:
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:403:0018:0060:DE:PDF>

→ Literatur-Tipp



Grundtner/Pürstl, FSG⁵ (2013)

MANZ Bestellservice:

Tel: (01) 531 61-100
 Fax: (01) 531 61-455
 E-Mail: bestellen@manz.at
 Besuchen Sie unseren Webshop unter www.manz.at

