

14/SN-78/ME  
von 12

## Amt der Wiener Landesregierung

MD-1248-1/84

Entwurf eines Bundesgesetzes,  
mit dem die Straßenverkehrs-  
ordnung 1960 geändert wird  
(11. StVO-Novelle);  
Stellungnahme

An das  
Präsidium des Nationalrates

Das Amt der Wiener Landesregierung beeht sich, in der Beilage  
25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zu dem im Betreff ge-  
nannten Gesetzentwurf zu übermitteln.

25 Beilagen

Wien, 1984 08 14

Dr. Klemisgruber

GESETZENTWURF  
ZL 37 GE/19.84

Datum: 28. AUG. 1984

Verteilt: 1984-08-31

Für den Landesamtsdirektor:

Dr. Peischl  
Obersenatsrat



**Amt der Wiener Landesregierung**

MD-1248-1/84

Wien, 1984 08 14

Entwurf eines Bundesgesetzes,  
mit dem die Straßenverkehrs-  
ordnung 1960 geändert wird  
(11. StVO-Novelle);  
Stellungnahme

zu Zl. 72.500/1-IV/5-84

An das  
Bundesministerium für Verkehr

I. Auf das do. Schreiben vom 15. Juni 1984 beeht sich das Amt der Wiener Landesregierung, zu dem im Betreff genannten Gesetzentwurf folgende Stellungnahme bekanntzugeben:

Zu Art. I Z 1 (§ 5 Abs. 1):

Entgegen den Ausführungen in den Erläuterungen, die vorgesehene Regelung trage zur Hebung der Verkehrssicherheit bei, wird die vorliegende Neufassung des § 5 StVO 1960 als Verschlechterung des bisherigen Rechtszustandes angesehen. Diese Meinung wurde auch bereits in der ha. Stellungnahme betreffend die 9. StVO-Novelle vom 20. Oktober 1981, MD-706-4/81, vertreten. Der Entwurf wird daher in diesem Punkt nachdrücklich abgelehnt. Jede Aufweichung der seit Jahrzehnten bestehenden Regelung, die auch bezüglich des Begriffes der "relativen Fahruntüchtigkeit" durch die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes und des Obersten Gerichtshofes klargestellt ist, erscheint rechtspolitisch verfehlt und müßte zu einer den Interessen der Verkehrssicherheit zuwiderlaufenden Rechtsunsicherheit führen.

Zur gegenständlichen Problematik seien noch folgende Überlegungen angestellt:

Nach der geltenden Rechtslage ist eine Bestrafung gemäß § 99 Abs. 1 StVO 1960 bei Vorliegen eines Blutalkoholwertes von unter 0,8 % auch dann zulässig, wenn der Beschuldigte sich durch die Einwirkung des Alkoholes in einer geistigen und körperlichen Verfassung befunden hat, in der er ein Fahrzeug nicht zu beherrschen und die beim Lenken zu beachtenden Rechtsvorschriften nicht zu befolgen vermochte. Dieser Umstand ist von der Behörde völlig unabhängig von der Frage der Alkoholisierung zu beurteilen. Bei weiteren Reformbestrebungen sollte daher im Auge behalten werden, eine Änderung der Rechtslage nur für solche Personen zu bewirken, die sich im obigen Sinne als "gefährlich" erwiesen haben. Andernfalls würde sich etwa folgende paradoxe Konsequenz ergeben:

Ein an sich unauffälliger Radfahrer, der einer Verkehrskontrolle unterzogen wird, weist einen Blutalkoholwert von 0,8 % auf und muß daher mit einer Geldstrafe von mindestens 10.000 S rechnen. Der Lenker eines LKW hingegen, der diesen in einer durch einen Blutalkoholwert von 0,75 % bewirkten geistigen und körperlichen Verfassung gelenkt hat, in der er das Schwerfahrzeug nicht zu beherrschen und die beim Lenken zu beachtenden Rechtsvorschriften nicht zu befolgen vermochte (Alkoholisierung und Übermüdung), braucht bloß mit einer Geldstrafe von höchstens 10.000 S zu rechnen. Daß eine derartige Situation, sollte sie in dieser Schärfe zu Medienpublizität gelangen, als unhaltbar angesehen werden würde, bedarf wohl keiner weiteren Erläuterung.

Die Verpflichtung einer Person, an der Beweissicherung im Zusammenhang mit einer Alkoholisierung mitzuwirken, ist an die Vermutung oder den Verdacht geknüpft, daß ~~sich~~ ~~der~~ ~~Betroffene~~ in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand befindet. Wenn ein solcher Zustand aber nur dann gegeben ist, wenn der Proband einen Blutalkoholwert von 0,8 % oder darüber aufweist, dann

- 3 -

müssen sich Vermutung bzw. Verdacht auch auf dieses Tatbestandsmoment beziehen. Die Folge wäre, daß nur dann eine Verpflichtung zur Duldung der Untersuchung der Atemluft auf Alkoholgehalt bestünde, wenn vermutet werden kann, daß der Betroffene einen entsprechenden Blutalkoholwert aufweist. Ebenso ergäbe sich auch nur dann eine Verpflichtung, sich dem Amtsarzt vorführen zu lassen, wenn ein "positiver Alkotest" den Verdacht der Alkoholisierung rechtfertigt. Eine solche Rechtslage würde insbesondere in den Verweigerungsfällen zwangsläufig zu Schwierigkeiten führen, da es nur schwer gelingen wird, die von dem einschreitenden Organ wahrgenommenen Symptome so zu bestimmen, daß ein vom Verwaltungsgerichtshof nachprüfbarer Rückschluß auf das Vorliegen eines Blutalkoholwertes von 0,8 % oder darüber möglich ist.

Wenn an die Frage des Überschreitens oder Nichtüberschreitens der "0,8 %-Grenze" derart massive Folgerungen geknüpft werden (Strafrahmen, Führerscheinentzug), ist damit zu rechnen, daß noch häufiger als bisher alle nur denkbaren Möglichkeiten ausgeschöpft werden, um darzutun, daß diese Grenze nicht überschritten worden sei. Es ist daher anzunehmen, daß die Behörden in Zukunft vermehrt mit "Sturztrunkbehauptungen" und ähnlichen Vorbringen konfrontiert werden würden.

Gemäß § 99 Abs. 5 StVO 1960 ist der an sich strafbare Versuch einer Verwaltungsübertretung dann nicht strafbar, wenn der Betreffende in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand versucht, ein Fahrzeug in Betrieb zu nehmen und - sei es aus freien Stücken, sei es von jemandem anderem auf seinen Zustand aufmerksam gemacht - die Ausführung aufgibt. Da an dieser Bestimmung nichts geändert werden soll, ergäbe sich eine Rechtslage, bei der der Versuch der Inbetriebnahme mit einem Blutalkoholwert von unter 0,8 % als Versuch der Verwaltungsübertretung gemäß § 58 Abs. 1 StVO 1960 strafbar, der Versuch der Inbetriebnahme mit einem Blutalkoholwert von 0,8 % oder darüber hingegen als ein solcher gemäß § 99 Abs. 1 StVO 1960

- 4 -

und - bei Zutreffen der Voraussetzungen des § 99 Abs. 5 StVO 1960 - straffrei bliebe.

Sollte die vorgesehene Konzeption einer Änderung des § 5 StVO 1960 entgegen den geäußerten Bedenken beibehalten werden, müßten jedenfalls ergänzende Bestimmungen geschaffen werden, wodurch die erwähnten nachteiligen Auswirkungen vermieden werden können (z.B. Differenzierung der Höchststrafen nach der Art der Verkehrsteilnehmer; ausdrückliche Verpflichtung, sich bei jedem Symptom einer Alkoholisierung, dem Alkotest zu unterziehen; Straffreiheit des Versuchs der Übertretung des § 58 StVO 1960 unter den im § 99 Abs. 5 StVO 1960 genannten Voraussetzungen). Im Übrigen darf im Hinblick auf § 5 Abs. 2a lit. b (Art. I Z 3) bemerkt werden, daß das den Atemalkoholgehalt messende Gerät nicht diesen, sondern den dementsprechenden Blutalkoholwert anzeigt. Sind diese beiden Werte gleichsetzbar, erscheint die Anführung des Atemalkoholgehaltes ohne normative Bedeutung und sollte daher entfallen.

Zu Art. I Z 3 (§ 5 Abs. 2a):

Es ist zwar richtig, daß der Alkotest in der derzeit gebräuchlichen Form "nur" den Verdacht der Beeinträchtigung durch Alkohol ergibt, doch bedürfte es dieser Feststellung im Gesetz nicht. Es würde völlig genügen, wenn zum Ausdruck gebracht wird, daß die Untersuchung "mit einem Gerät, dass den Verdacht der Beeinträchtigung durch Alkohol ergibt" vorzunehmen ist.

Zu Art. I Z 5 (§ 5 Abs. 4a):

Der letzte Satz dieser Bestimmung erscheint entbehrlich, da eine Vorführung zu einem im öffentlichen Sanitätsdienst stehenden oder bei der Bundespolizeibehörde tätigen Arzt (die Einfügung des letzteren in das Gesetz wird ausdrücklich begrüßt) nur dann zulässig ist, wenn es gesetzlich vorgesehen ist. Nach einer Untersuchung gemäß § 5 Abs. 2a lit. b StVO 1960 ist aber das Vorliegen einer der Tatbestände des § 5 Abs. 4 StVO 1960 nicht denkbar.

Außerdem sollte nicht davon gesprochen werden, daß das "Ergebnis der Feststellung des Grades der Alkoholeinwirkung zugrunde zu legen" sei, wenn gemeint ist, daß dem ermittelten Blutalkoholwert Verbindlichkeit zukommt. Diese Bestimmung sollte daher etwa wie folgt formuliert werden:

"Dem durch eine Untersuchung der Atemluft nach Abs. 2a lit. b ermittelten Blutalkoholwert kommt Verbindlichkeit zu."

Im Zusammenhang damit ist allerdings auch zu klären, was geschehen soll, wenn eine Person, deren Blutalkoholwert durch Untersuchung der Atemluft nach § 5 Abs. 2a lit. b StVO 1960 ermittelt wurde, gemäß § 5 Abs. 7 lit. a StVO 1960 eine Blutabnahme verlangt und das Ergebnis der Untersuchung einen anderen Blutalkoholwert ergibt. Offenbar ist daran gedacht, in einem solchen Fall letzterem Verbindlichkeit einzuräumen, was allerdings ausdrücklich normiert werden müßte. Im Übrigen erscheint nicht ganz verständlich, warum es dieser Bestimmung überhaupt bedarf, wenn die gemäß § 5 Abs. 2a lit. b StVO 1960 einsetzbaren Geräte mit der erforderlichen Präzision arbeiten.

#### Zu Art. I Z 7 (§ 5 Abs. 7):

Sollte die Untersuchung der Atemluft mit den neuen Prüfgeräten derart exakte Werte ergeben, daß diese als alleinige Grundlage zur Feststellung des Grades der Alkoholisierung herangezogen werden können, würde sich in den Fällen der lit. a und b das Recht, die Blutabnahme zu verlangen, erübrigen.

#### Zu Art. I Z 8 (§ 5 Abs. 9):

An sich besteht gegen den in den Erläuterungen zum Ausdruck gebrachten Gedanken, daß jedermann die zu seiner Entlastung dienenden Untersuchungen verlangen können soll, ohne fürchten zu müssen, in jedem Fall zur Kostentragung verpflichtet zu sein, kein Einwand. Allerdings wird dabei übersehen, daß eine solche Regelung auch für die Blutabnahmen gemäß § 5 Abs. 7 lit. a bis c StVO 1960, also für jene Fälle gelten würde, in denen sie kein Beweismittel im Verwaltungsstrafverfahren darstellen und somit nicht der Entlastung dienen.

Zu Art. I Z 9 (§ 42 Abs. 5):

Die vorgesehene Novellierung wird begrüßt. Es darf jedoch darauf hingewiesen werden, daß auch § 42 Abs. 4 StVO 1960 einer Änderung bedürfte, um die darin vorgesehenen Maßnahmen für Fälle anwendbar zu machen, in denen es sich um die Verhinderung von Übertretungen der auf Grund einer Verordnung gemäß § 42 Abs. 5 StVO 1960 erlassenen Verbote handelt.

Zu Art. I Z 10 (§ 99 Abs. 1):

Die Erhöhung des Strafrahmens sollte wesentlich kräftiger ausfallen. Der seit dem Jahre 1960 unverändert gebliebene Strafrahmen des § 99 Abs. 1 StVO 1960 sollte auf 20.000 S (Mindestgeldstrafe) bis 100.000 S erhöht werden, zumal 5.000 S im Zeitpunkt des Inkrafttretens der StVO 1960 heute einem Wert von ca. 28.000 S entsprechen würde. Nur durch eine drastische Erhöhung der Mindestgeldstrafe bzw. des Strafrahmens ist ein Erfolg bei der Bekämpfung des Lenkens von Kraftfahrzeugen in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand zu erwarten.

Zu erwägen wäre allenfalls eine Differenzierung des Strafrahmens, wobei Personen deren Blutalkoholwert unter 0,8 % beträgt, bzw. solche, die nicht Kraftfahrzeuglenker (z.B. Radfahrer) sind, günstiger gestellt werden könnten.

Zu Art. I Z 11 (§ 99 Abs. 6 lit. a):

Die Regelung, den Lenker eines Fahrzeuges, der die Bestimmungen des § 4 Abs. 5 StVO 1960 eingehalten hat, dann, wenn er sich in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand befunden hat, nicht bloß gemäß § 99 Abs. 1 StVO 1960 zu bestrafen, sondern auch wegen jener Tat, die zum Verkehrsunfall geführt hat, würde wohl dazu führen, daß die Bereitschaft der Betroffenen, in solchen Fällen "Selbstanzeige" zu erstatten, noch weiter sinkt. Es wird daher angeregt, von dieser Änderung Abstand zu nehmen, um den durch solche Unfälle Geschädigten die Möglichkeit der Geltendmachung des Schadenersatzes beim gegnerischen Haftpflichtversicherer zu wahren.

- 7 -

II. Über den vorliegenden Gesetzentwurf hinausgehend gestattet sich das Amt der Wiener Landesregierung, noch folgende für wesentlich erachtete Änderungen der StVO 1960 anzuregen:

Zu § 19:

Eine Klarstellung der Vorrangverhältnisse von Radfahrern, die Radwege oder Radfahrstreifen benützen, erscheint unbedingt erforderlich. Die derzeit bestehenden Fahrverhaltensnormen bieten Anlaß zu Auslegungsschwierigkeiten (vgl. die do. Schreiben vom 23. September 1983 und 7. Oktober 1983, Zl. 72.505/14-IV/5-83 und 72.505/16-IV/5-83), wobei gerade die Tatsache, daß die Anlegung von Radwegen und Radfahrstreifen forciert wird, eine klare Lösung des Problems erfordert. Man sollte überlegen, Radfahrern, die von Radwegen und Radfahrstreifen kommen, den Vorrang gegenüber einbiegenden und kreuzenden Fahrzeugen zu geben; § 19 Abs. 6 StVO 1960 sollte entsprechend geändert werden.

Zu § 23:

Die ersatzlose Streichung des § 23 Abs. 3 StVO 1960 (Fassung vor dem Inkrafttreten der 6. StVO-Novelle) gibt im städtischen Ballungsbereich nach wie vor Anlaß zu Schwierigkeiten. Auch wenn der 1,50 m-Abstand vor Haus- und Grundstückseingängen zwischen haltenden oder parkenden Fahrzeugen in der Praxis nicht immer gewahrt würde und die Parkraumnot immer größer wird, ist doch die Einhaltung eines gewissen Abstandes zwischen den abgestellten Fahrzeugen für die Müllabfuhr und für Rettungstransporte unbedingt erforderlich.

Zu § 24 Abs. 3 lit. b:

Der Parkverbotsbereich sollte sich bei entsprechender Markierung und Abschrägung nicht nur auf die unmittelbar vor Haus- und Grundstückseinfahrten befindliche Fläche der Fahrbahn, sondern auch auf die Flächen neben solchen Einfahrten beziehen (vgl. das do. Schreiben vom 1. September 1983, Zl. 72.505/11-IV/5/83).

Zu § 24 Abs. 5:

Das Abstellen von Wohnmobilien, Wohnwagen und Campingfahrzeugen zu Wohnzwecken auf Straßen und Plätzen Wiens, insbesondere am Heldenplatz, Ballhausplatz, Rathausbereich und vor dem Schloß Schönbrunn hat in letzter Zeit ein nicht mehr tolerierbares Ausmaß erreicht, weshalb die Notwendigkeit der Beschränkung des Parkens solcher Fahrzeuge im Sinne der ha. Anregung in der Stellungnahme vom 20. Oktober 1981, MD-706-4/81, mit dem dringenden Ersuchen um Berücksichtigung in Erinnerung gebracht wird.

Zu § 55:

Es sollte die Möglichkeit geschaffen werden, Halte- und Parkverbote durch Anbringung farbiger Bodenmarkierungen am Gehsteigrand kenntlich zu machen. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, daß die Bodenmarkierungsverordnung schon deshalb zu novellieren wäre, um sie den seit 1977 eingetretenen Änderungen der StVO 1960 anzupassen. Vor allem die vom verkehrspsychologischen Standpunkt erforderliche Längsmarkierung von Schutzwegen ("VerkehrsbARRIERE zum Schutze von Fußgängern") sollte in eine neugefägte Bodenmarkierungsverordnung aufgenommen werden.

Zu § 76a:

Während der Zeit der erlaubten Ladetätigkeit, die die Behörde gemäß § 76a Abs. 2 StVO 1960 nach Maßgabe der Erforderisse lediglich in zeitlicher Hinsicht festlegen, nicht aber begrifflich erweitern kann, ist der Taxiverkehr in einer Fußgängerzone verboten. Die im § 76a Abs. 5 StVO 1960 enthaltenen Ausnahmestimmungen sind unter Bedachtnahme auf die ständige Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes nicht erweiternd auslegbar. Da das Befahren insbesondere großräumiger Fußgängerzonen mit Taxis für die Bevölkerung eine Erleichterung darstellen würde, sollte im § 76a Abs. 2 StVO 1960 während der Zeit der Ladetätigkeit auch das Zu- und Abfahren von Taxifahrzeugen erlaubt werden.

- 9 -

Zu § 90:

Der Kreis der zur Erlangung von straßenpolizeilichen Bewilligungen für die Durchführung von Arbeiten auf oder neben der Straße antragsberechtigten Personen sollte um den Bauwerber erweitert werden, da nach der geltenden Rechtslage Dienststellen von Gebietskörperschaften, die solche Arbeiten in Auftrag geben, zur Antragstellung formal nicht legitimiert sind.

Zu § 100 Abs. 3:

Durch die VStG-Novelle 1983 wurde nicht bloß der Rahmen für den Betrag einer vorläufigen Sicherheit neu festgelegt, sondern auch eine weitere Möglichkeit geschaffen, diese festzusetzen. Gemäß § 37a Abs. 2 Z 2 VStG 1950 kann nämlich nunmehr eine vorläufige Sicherheit auch dann festgesetzt werden, wenn die Strafverfolgung offenbar unmöglich oder wesentlich erschwert sein wird. Es erscheint daher unerlässlich, diese Änderung auch in der StVO 1960 zu berücksichtigen, weshalb vorgeschlagen wird, diese Bestimmung etwa wie folgt zu fassen:

"Als vorläufige Sicherheit im Sinne des § 37a Verwaltungsstrafgesetz 1950 kann bei Verdacht einer Übertretung nach § 99 Abs. 1 ein Betrag von 10.000 S festgesetzt werden."

Einer Sonderbestimmung für Übertretungen gemäß § 99 Abs. 2 StVO 1960 bedarf es angesichts des nunmehr bestehenden Rahmens bis 2.500 S nicht mehr. Diese Bestimmung kann daher ersatzlos gestrichen werden.

**III. Herabsetzung der allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkung:**

Auf Grund der besonderen Gegebenheiten beschränkt sich das Amt der Wiener Landesregierung zu dieser Frage auf den Hinweis, daß das Land Wien im wesentlichen mit dem Ortsgebiet Wien identisch ist, weshalb in Wien überwiegend das Höchstgeschwindigkeitsgebot des § 20 Abs. 2 StVO 1960 gilt. In der Praxis ist aber im Interesse der Verkehrssicherheit die relative Fahr-

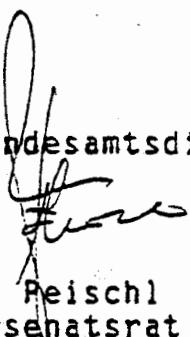
- 10 -

geschwindigkeit des § 20 Abs. 1 StVO 1960 maßgeblich und nicht die Höchstgeschwindigkeit.

Wichtig wäre es, der häufigen Mißachtung des Sicherheitsabstandes beim Hintereinanderfahren von Kraftfahrzeugen (§ 18 StVO 1960) durch den Einsatz von Abstandsmeßgeräten zu begrennen, wie sie in der Schweiz bereits mit großem Erfolg eingesetzt werden. Damit könnte eine wirksame Maßnahme zur Unfallverhütung gesetzt werden.

Unter einem werden 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Für den Landesamtsdirektor:

  
Dr. Reischl  
Oberseatsrat