



9/SN-78/ME

AMT DER O. Ö. LANDESREGIERUNG

Verf(Präs) - 1270/14 - G1/Le

Linz, am 14. August 1984

Bundesgesetz, mit dem die
Straßenverkehrsordnung 1960
geändert wird (11. StVO-No-
velle);
Entwurf - Stellungnahme

Betrifft GESETZENTWURF	
Zl. <u>37</u>	-GE/19 <u>84</u>
Datum: 20. AUG. 1984	
Verteilt <u>1984-08-23 frosser</u>	

L. Klausgraber

An das
Präsidium des Nationalrates
Dr. Karl Renner-Ring 3
1017 Wien

In der Beilage werden 25 Mehrabdrucke der h. Stellung-
nahme zu dem vom Bundesministerium für Verkehr versandten
Gesetzentwurf übermittelt.

Für die o.ö. Landesregierung:
Im Auftrag
Dr. G a i s b a u e r

25 Beilagen

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Derr



AMT DER O. Ö. LANDESREGIERUNG

Verf(Präs) - 1270/14 - G1/Le

Linz, am 14. August 1984

Bundesgesetz, mit dem die
Straßenverkehrsordnung 1960
geändert wird (11. StVO-No-
velle);
Entwurf - Stellungnahme

Zu Zl. 72.500/1-IV/5-84 vom 15. Juni 1984

An das
Bundesministerium für Verkehr
Karlsplatz 1
1015 W i e n

Das Amt der o.ö. Landesregierung beehrt sich, zu dem mit der do. Note vom 15. Juni 1984 versandten Gesetzentwurf wie folgt Stellung zu nehmen:

Die dringende Notwendigkeit, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen, ist ernsthaft nicht zu bezweifeln und besteht schon seit langem - nicht erst seit dem einen oder anderen sogenannten "blutigen Wochenende" in jüngster Zeit. Es ist aber auch bekannt, daß es kaum eine andere Materie gibt, in der (wie im Straßenverkehr) eklatanten Mißständen aus vielerlei Gründen vor allem durch den zuständigen Gesetzgeber in der Regel nur mit halben Maßnahmen begegnet wird.

Weiters nicht unbekannt ist, daß der erschreckenden Disziplinlosigkeit im Straßenverkehr nachhaltig nur an der Wurzel durch eine grundsätzlich geänderte Einstellung vieler motorisierter Verkehrsteilnehmer zu Fragen ihrer Verkehrsteilnahme beizukommen sein wird. Das allerdings ist nur mit

b.w.

langfristig wirksamen Maßnahmen (erzieherischer, verhaltensregulierender Art) erreichbar, die aber irgendwann einmal doch mit konsequenter Zielstrebigkeit gestartet werden müßten. Bis dahin bleibt die Frage offen, was eigentlich betrüblicher ist: die stets sich wiederholenden Unfallbilanzen oder die offenbare Unfähigkeit dem Übel beizukommen.

Wenn also gegenwärtig langfristig wirksame Maßnahmen nach wie vor ausscheiden, ist es zweifellos gerechtfertigt, wenigstens kurzfristig realisierbare Maßnahmen in Angriff zu nehmen. Wenngleich nur Symptomkur, sind nach h. Auffassung die der Begutachtung zugeführten Vorhaben schon deswegen grundsätzlich zu begrüßen, weil in Anbetracht des erschreckenden Unfallgeschehens an sich jedem Beitrag zur Hebung der Sicherheit im Straßenverkehr, der nicht von vornherein als ungeeignet erkennbar ist, der Weg geebnet werden sollte. (In diesem Zusammenhang wird mit Interesse zu verfolgen sein, ob die angekündigten weiteren Maßnahmen, wie vor allem Probeführerschein, Stufenführerschein u.dgl. tatsächlich ein konkretes Stadium erreichen werden.)

Es wird allerdings bezweifelt, daß die vorgeschlagenen Maßnahmen tatsächlich - wie im do. Begleitschreiben ausgeführt - dem durch sich mehrende Alkoholbeeinträchtigung geprägten negativen Trend im Unfallgeschehen Einhalt gebieten werden (abgesehen davon, daß ein bloßes Einhaltgebieten als ein von vornherein zu gering angesetzter Anspruch erscheint).

Sofern zu akzeptieren ist, daß gegenwärtig nur eine Bekämpfung der Symptome realisierbar scheint, dann dürfte diese Strategie, um das selbstgesteckte Ziel zu erreichen, nach h. Auffassung nicht nur von einer wirklich abschreckenden Verschärfung der angedrohten Strafübel geprägt sein. Vielmehr müßte die Courage zu einem Ausbrechen aus den herkömmlichen Strafdrohungen und das Beschreiten von neuen

Wegen hinzutreten. Vor allem aber wären die Voraussetzungen zu schaffen für eine Erhöhung der Kontrolldichte und der Kontrollsicherheit. Es dürfte nämlich schwerfallen, ein durch ein derart ausgeklügeltes System verschiedenster Normen geregeltes Rechtsgebiet zu finden, in dem sich der Hoheitsstaat, so wie auf dem Gebiet der Straßenverkehrspolizei, durch die resignierende Duldung der tagtäglichen Unzahl von Regelverstößen selbst dem Vorwurf der mangelnden Konsequenz und Durchsetzung preisgibt.

Bei dieser Sicht erscheint beispielsweise unverständlich, wenn durch das Novellenvorhaben zwar die Voraussetzungen für die Anwendung neuentwickelter, genauerer Prüfgeräte für die Feststellung einer Alkoholisierung geschaffen werden sollen, gleichzeitig (Kurzfassung der Erläuterungen) aber davon ausgegangen wird, daß die allmähliche Anschaffung der neuen Prüfgeräte sowieso mehrere Jahre dauern wird. Und das, obwohl die Kosten hierfür auf nicht mehr als etwa 10 bis 15 Millionen Schilling geschätzt werden und zufolge § 100 Abs. 7 StVO 1960 idF. der 10. StVO-Novelle BGBl. Nr. 174/1983 auch Strafgeelder für die Finanzierung zur Verfügung stehen. Es scheint daher nicht an den Haaren herbeigezogen, hier den Bund genauso wie bei der weitaus zu geringen Anzahl von Radarmeßgeräten zur raschen Bereitstellung der Mittel für die Anschaffung der neuen Geräte zu drängen.

Zu einzelnen Bestimmungen:

Zu Z. 9 (§ 42 Abs. 5):

Zur Verordnungsermächtigung betreffend die Anpassung des Fahrverbotes für Lastkraftfahrzeuge an besondere Verkehrsverhältnisse fällt auf, daß weder dem vorgeschlagenen

Text noch den Erläuterungen ein Hinweis über die Art der Kundmachung einer solchen außerordentlichen Beschränkung zu entnehmen ist. Das derzeit aufrechte Wochenend- und Feiertagsfahrverbot gilt ja ex lege; auch die gesetzlichen Feiertage sind fixiert. Wenn nun, wie grundsätzlich begrüßt wird, nur bestimmte Freilandstraßen zu gewissen Zeiten - möglicherweise auch in einer raschen Aktion - einem Fahrverbot unterworfen werden sollen, dann kann die Kundmachung eines solchen Fahrverbotes sinnvoll wohl nur mittels Straßenverkehrszeichen erfolgen. Dies wäre mit einem erheblichen Aufwand deswegen verbunden, weil das Fahrverbot an sämtlichen Kreuzungen eines solcherart beschränkten zugänglichen Straßenzuges angebracht und auch durch entsprechende Umleitungshinweise auf Ausweichstrecken ergänzt werden müßte. Möglicherweise wird auch hinsichtlich dieser Maßnahme zu akzeptieren sein, daß sie - entgegen der Absichtserklärung des Gesetzesvorhabens - sobald nicht zielführend zu verwirklichen sein wird. Nach h. Auffassung sollte jedenfalls vor dem Gesetzesbeschluß Klarheit über Art und Nebenwirkungen der Durchführung dieser Bestimmung hergestellt werden.

Im übrigen läßt der Entwurfsvorschlag offen, ob die Ausnahmen gemäß § 42 Abs. 2 und 3 StVO 1960 auch bei der vorgesehenen Ausweitung des Fahrverbotes gelten. Nach h. Ansicht sollte die Geltung der Ausnahmetatbestände auch bei Inanspruchnahme der Verordnungsermächtigung jedenfalls gewährleistet sein.

Zu Z. 10 bis 12 (Verschärfung des Strafrahmens bei Alkoholbeeinträchtigung; §§ 99 und 100):

Nach h. Auffassung gewährleistet die vorgesehene Anhebung des Strafrahmens auf 10.000 bis 50.000 Schilling noch

- 5 -

keineswegs die abschreckende Wirkung der angedrohten Geldstrafe. Angesichts der heute üblichen Strafhöhen in anderen wichtigen Materiengesetzen (man denke nur an Umweltschutzvorschriften) wäre eine Obergrenze des Strafrahmens in der Nähe der Kosten eines durchschnittlichen Mittelklassewagens zu erwägen.

Zu der Frage nach den allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkungen wird - wie erbeten - gesondert Stellung genommen werden.

Abschließend als legistische Anmerkung der Hinweis, daß der in Aussicht genommene Kurztitel des Gesetzentwurfs sowie sein Einleitungssatz nicht auf das Bundesgesetz BGBl.Nr. 253/1984 Rücksicht nehmen.

25 Mehrabdrucke dieser Stellungnahme werden u.e. dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Für die o.ö. Landesregierung:
Im Auftrag
Dr. G a i s b a u e r

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

