

## 1407 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVII. GP

# Bericht des Verkehrsausschusses

**über den Antrag (410/A) der Abgeordneten Dr. Schranz, Pischl, Schieder, Ing. Nedwed, Eder und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (17. StVO-Novelle)**

Der gegenständliche Antrag ist wie folgt begründet:

Nach der geltenden Rechtslage können die Straßenaufsichtsorgane den Lenker am Wegfahren nur in sehr wenigen gesetzlich vorgesehenen Fällen hindern (zB § 5 Abs. 3 StVO, § 58 Abs. 1 StVO), auch wenn mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit anzunehmen ist, daß die Übertretung nicht verfolgt werden kann.

Es ist daher unabdingbar, daß eine Bestimmung in die Straßenverkehrsordnung aufgenommen wird, die sicherstellt, daß, wenn die Strafverfolgung offenbar unmöglich oder wesentlich erschwert sein würde, technische Sperren derart angelegt werden können, um den Lenker am Wegfahren zu hindern. Damit wird faktisch dafür gesorgt, daß die Strafverfolgung auch im Interesse des Lenkers durchgeführt werden kann.

Die unterzeichneten Abgeordneten gehen davon aus, daß allein die Möglichkeit des Anbringens technischer Sperren eine generalpräventive Wirkung auf das Verhalten der Lenker im speziellen ausländischer Fahrzeuge haben wird.

Durch die Anschaffung technischer Ausrüstungen werden Kosten entstehen, die durch die zu erwartenden Mehreinnahmen abgedeckt werden können.

Der Verkehrsausschuß hat den Antrag in seiner Sitzung am 19. Juni 1990 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Probst, Moser, Eder und Felix Bergsmann sowie der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Streicher.

Bei der Abstimmung wurde der Gesetzentwurf in der Fassung eines Abänderungsantrages der Abgeordneten Strobl, Pischl und Moser einstimmig angenommen.

Der Ausschuß beschloß zu Art. I (§ 100 Abs. 3 a) einstimmig folgende Feststellungen:

1. Die vorgeschlagene Regelung stellt eine systemgerechte Fortentwicklung der Bestimmungen des VStG 1950 im Bereich der Straßenverkehrsordnung dar, die darauf abstellt, daß die Einhebung einer Sicherheitsleistung (vorläufigen Sicherheit) in den hier in Betracht kommenden Fällen im Hinblick darauf, daß der Lenker des Fahrzeuges typischerweise nicht anwesend ist, nicht möglich sein wird. Die Möglichkeit, abgesehen von der Anlegung von Radklammern auch eine Maßnahme nach § 89 a StVO zu setzen, wenn die Voraussetzungen hiefür vorliegen, bleibt davon unberührt.

2. Es wird darauf zu achten sein, daß das Anbringen von technischen Sperren an Fahrzeugen nur dann zulässig ist, wenn sie ein geeignetes Mittel zur Erreichung des damit verfolgten gesetzgeberischen Zieles (der Sicherung der Strafverfolgung) ist und andere gelindere Mittel zur Erreichung dieses Zieles nicht zur Verfügung stehen. So ist davon auszugehen, daß bei einem Fahrzeug mit einem österreichischen Kennzeichen die Strafverfolgung grundsätzlich möglich ist und daher die in § 100 Abs. 3 a festgelegte Zwangsmaßnahme nicht zur Anwendung kommt. Dies gilt auch für Fahrzeuge mit Kennzeichen ausländischer Staaten, mit denen Amtshilfeabkommen zur Verfolgung von Straßendelikten bestehen.

Ist der Lenker des Fahrzeuges anwesend, soll von der Anbringung von technischen Sperren abgesehen werden. Es muß beim Vollzug dieser Bestimmung besonders darauf geachtet werden, daß keine schikanöse Handhabung Platz greift; Gäste in Österreich sollen nicht unnötigerweise verärgert werden. Ebenso dann, wenn durch das Anbringen der Klammern eine Verkehrsbeeinträchtigung

2

1407 der Beilagen

tigung in unverhältnismäßiger Weise aufrechterhalten wird. Die Behörde hat in allen Fällen die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zu beachten.

Mit Bezahlung einer Organverfügung (§ 50 VStG) gilt ein Verfahren im Sinne des § 100 Abs. 3 a auch als abgeschlossen.

3. Der Ausschuß hält weiters fest, daß zur Vollziehung dieser Bestimmung die Organe der Straßenaufsicht (§ 97 StVO) zuständig sind.

Der Ausschuß geht weiters davon aus, daß die vorgeschlagene Regelung im Sinne des Art. 11 Abs. 2 B-VG im Sinne der oben dargelegten Gründe zur Regelung der Straßenpolizei erforderlich ist.

Der Verkehrsausschuß stellt somit den Antrag, der Nationalrat wolle dem angeschlossenen Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen. %

Wien, 1990 06 19

**Sigl**

Berichterstatter

**Strobl**

Obmann

/.

**Bundesgesetz vom XXXXXXXX, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (17. StVO-Novelle)**

Der Nationalrat wolle beschließen:

**Artikel I**

Die Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159, zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 562/1989, wird geändert wird folgt:

Nach § 100 Abs. 3 wird folgender Abs. 3 a eingefügt:

„(3 a) Ist ein Fahrzeug entgegen den Bestimmungen des § 8 Abs. 4, § 23 Abs. 1, 2, 2 a, § 24 Abs. 1 lit. a, d, e, f, i, k, m und n, Abs. 3 lit. a und f abgestellt und auf Grund bestimmter Tatsachen anzunehmen, daß bei dem Lenker des Fahrzeuges die Strafverfolgung aus in seiner Person gelegenen Gründen offenbar unmöglich oder wesentlich erschwert sein werde, so können die Organe der Straßenaufsicht

technische Sperren an das Fahrzeug anlegen, um den Lenker am Wegfahren zu hindern. Der Lenker ist mit einer an jeder Tür, die zum Lenkersitz Zugang gewährt — wenn dies nicht möglich ist, sonst auf geeignete Weise —, anzubringenden Verständigung auf die Unmöglichkeit, das Fahrzeug ohne Beschädigung in Betrieb zu nehmen, hinzuweisen. Diese Verständigung soll in deutscher Sprache sowie in jener Sprache gehalten sein, die der Lenker vermutlich versteht und einen Hinweis auf die zur Durchführung des Strafverfahrens zuständige Behörde enthalten. Eine solche Sperre ist unverzüglich aufzuheben, sobald das gegen den Lenker des Fahrzeuges einzuleitende Verfahren abgeschlossen und die verhängte Strafe vollzogen ist oder eine Sicherheit gemäß §§ 37, 37 a VStG 1950 geleistet wurde.“

**Artikel II**

Dieses Bundesgesetz tritt mit 15. Juli 1990 in Kraft.