



15/SN - 74 / ME

ÖSTERREICHISCHER RECHTSANWALTSKAMMERTAG

Titl.
Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr

Radetzkystraße 2
1031 Wien

Zl. 239/91

Betrifft: Zl 160.002/14-I/6-91
Entwurf einer 18. StVO -Novelle

Betrifft	GESETZENTWURF
Nr.	66-GE/19
Datum	22. OKT. 1991
Verteilt	25. Okt. 1991 Fr

A. Kleininger

A) Vorblatt:

Problem:

Ein dringender gesetzgeberischer Handlungsbedarf im Bereich des Straßenpolizeirechtes ist vor allem durch folgende Umstände begründet:

- 1) Durch das Arbeitsübereinkommen der Bundesregierung über die laufende Legislaturperiode wurden u.a. die Erfordernisse des Umweltschutzes, die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der Vorrang des öffentlichen Verkehrs als Rahmenbedingungen mit zentraler Bedeutung für das Verkehrssystem festgelegt.
- 2) Mit Erkenntnis vom 28.9.1989, G 52/89-12 u.a. hat der VerfGH die Bestimmung des § 55 (8) StVO 1960, wonach Bodenmarkierungen als straßenbauliche Einrichtungen galten, mit Wirkung vom 30.9.1990 aufgehoben.
- 3) Mit Erkenntnis vom 1.3.1991, G 274-283/90 u.a. hat der VerfGH Teile des § 5 StVO über die Feststellung einer Alkoholbeeinträchtigung als verfassungswidrig aufgehoben.

Ziel:

Die im Entwurf vorliegende StVO-Novelle soll die Zielsetzungen des Regierungsübereinkommens, soweit sie straßenpolizeiliche Maßnahmen betreffen, verwirklichen und die durch die genannten Erkenntnisse des VerfGH betroffenen Regelungen in einer mit den verkehrspolitischen Zielen in

Einklang stehenden Vollziehung bereinigen.

Inhalt:

Der Entwurf enthält Bestimmungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der Flüssigkeit des Verkehrs zur Verbesserung des Schutzes der Bevölkerung und der Umwelt, des Vorrangs des öffentlichen Verkehrs, der Förderung des Radverkehrs in Ballungsräumen und der Integration Behinderter in das Verkehrsgeschehen.

Alternativen:

Die angestrebten Ziele können nur durch eine entsprechende Adaptierung der Straßenverkehrsordnung erreicht werden.

Kosten:

Durch die Verwirklichung der mit der Novelle angestrebten verkehrspolitischen Ziele lassen keine zusätzlichen Kosten zu erwarten.

EG-Konformität:

Derzeit gibt es in der EG weder auf sekundärrechts- noch auf primärrechts-ebene Vorschriften, die zu der von der Novelle erfaßten Regelungsinhalten in Widerspruch stehen könnten.

B) Stellungnahme:

Der Österreichische Rechtsanwaltskammertag hat gegen weite Teile der geplanten 18. StVO-Novelle erhebliche Bedenken und vertritt die Auffassung, daß die angestrebten Ziele, nämlich Erhöhung der Verkehrssicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs durch den Entwurf nicht nur nicht erreicht, sondern sogar ins Gegenteil umgekehrt werden.

1) Der Entwurf sieht weitere Privilegien für Radfahrer vor, die darin gipfeln, daß Radfahrern offiziell das Befahren von Fußgängerzonen erlaubt werden soll. Darüber hinaus wird ein Rad- und Gehweg sowie ein Mehrzweckfahrestreifen vorgeschlagen, wobei es dadurch zu erheblichen Gefährer-

- 3 -

höhungen, was Kollisionen von Radfahrern mit Fußgängern einerseits und Kraftfahrzeugen andererseits betrifft.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß vor allem in den Großstädten durch die Disziplinlosigkeit, insbesondere der Radfahrer, eine erhebliche Gefährdung des Verkehrs eingetreten ist und bereits zahlreiche schwere Unfälle zum Teil auch mit Fahrerflucht des Radfahrers vor allem zwischen Fußgängern und Radfahrern aufgetreten sind. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen vor allem im großstädtischen Verkehr muß daher eine Ausweitung der Rechte der Radfahrer ohne Begleitmaßnahmen abzulehnen sein.

Bereits in Deutschland wurde eine heftige Diskussion darüber geführt, daß im Hinblick auf die Erfahrungen mit Radfahrunfällen auch die Radfahrer ein Kennzeichen gesetzlich verordnet erhalten und eine Pflichtversicherung abschließen müssen. Diese Diskussion wurde in Deutschland heftig geführt und hat, soweit dem ÖRAK bekannt, zu keiner Änderung der bestehenden Gesetzeslage, insbesondere nicht zur Einführung einer Pflichthaftpflichtversicherung geführt. Nach den bisherigen Erfahrungen mit Fahrradunfällen erscheint es im Gegensatz zum Ergebnis der deutschen Diskussion für Österreich durchaus anstrebenswert, eine Kennzeichnung und Pflichthaftpflichtversicherung für Fahrräder einzuführen. Es hat bereits erhebliche Unfälle mit Fußgängern gegeben, die Fahrerfluchtfälle sind im Steigen. Ohne Kennzeichnung und Pflichthaftpflichtversicherung ist es in keiner Weise sichergestellt, daß Verletzte auch Entschädigungen erhalten, in Fahrerfluchtfällen mit Verletzungen unbestimmten Grades von Fußgängern wird es nicht möglich sein, die Identität des Radfahrers anders festzustellen als eben durch das Ablesen eines Kennzeichens. Auch von der Exekutive, die, wenn sie zu einem Fahrradunfall mit Fahrerflucht kommt, kann nicht erwartet werden, daß diese des Radfahrers handhaft wird, zumal, wenn dieser die Möglichkeit hat, wie im Entwurf vorgesehen, über Gehsteige und Fußgängerzonen zu flüchten. Wegen eines derartigen Unfalles wird es auch zum Schutz der übrigen Passanten der Polizei unmöglich sein, mit dem Streifenwagen die Verfolgung aufzunehmen, geschweige denn, dem flüchtenden Radfahrer nach einem Unfall nachzuschießen.

Nach der derzeitigen Rechtslage bleibt es bei einem Fahrradunfall mit Schwerverletzten auch dann, wenn der Radfahrer am Unfallort verbleibt, dem

Zufall überlassen, ob der Radfahrer über eine Hausratversicherung verfügt, die in einem solchen Fall in den Schadenfall einzutreten hat.

2) Gleichfalls ablehnend steht der ÖRAK der Neufassung des § 5 StVO über alkoholisierte Lenker gegenüber. Die Novelle führt den Begriff des "Minderalkoholisierten" ein, und verfügt im Wege einer Verfassungsbestimmung, daß dieser sich dem Amtsarzt vorführen lassen muß. Desgleich wird eingeführt, daß Alkotests durch die Exekutive auch dann vorgenommen werden dürfen, wenn sich keinerlei Hinweise auf eine bestehende Alkoholisierung finden lassen.

Die Einführung derart weitreichender Bestimmungen ist abzulehnen, da damit der behördlichen Willkür Tür und Tor geöffnet sind. Die Zwangsuntersuchung beim Amtsarzt stößt überdies auf erhebliche verfassungsrechtliche Bedenken.

Vor allem im Wiener Raum problematisch ist die Qualifikation der Amtsärzte. Den Rezensenten - einer ist mit einer in einem Wiener Spital dienstführenden Oberärztin verheiratet - ist bekannt, daß Ärzte in Ausbildung die einen fixen Spitalposten anstreben de facto gezwungen werden, Dienst als Amtsarzt bei der Rettung und dergleichen in Wien neben ihrer Spitalstätigkeit zu verrichten. Dies hat in der Vergangenheit zu erheblichen Fehlleistungen geführt, da die Amtsärzte sehr häufig von der Ausbildung her nicht in der Lage sind festzustellen, ob ein Ihnen vorgeführter Lenker auch tatsächlich fahrtüchtig ist oder nicht.

Wir erinnern an einen vor einigen Jahren in der Presse breitgetretenen Vorfall, wonach ein Amtsarzt bei der Untersuchung einer Suchtgiftabhängigen jüngeren Alters festgestellt hat, daß diese offenbar über erhebliche Zeit dadurch mißhandelt worden sein soll, daß an ihrem Körper Zigaretten ausgedämpft wurden. Wenige Tage später mußte diese Polizeiaussendung zurückgenommen werden, da sich bei genauerer Untersuchung in einem Wiener Spital herausgestellt hat, daß die Patientin keineswegs mißhandelt wurde, sondern an der seltenen Krankheit "Krätze" litt, was auf den Suchtgiftmißbrauch und mangelnde Körperpflege zurückzuführen war. In weiterer Folge hat sich herausgestellt, daß der Amtsarzt, der diese Fehldiagnose gestellt hat, in Ausbildung zum Augenarzt stand.

Der geplanten Abänderung des § 5 StVO wird daher entschieden entgegengetreten. Dies auch, was den Zwang zur Zulassung der Blutabnahme als Verfassungsbestimmung betrifft, da dieser Zwang über die bisherige Gesetzeslage - nur bei schweren Verletzungen des Unfallopfers - ausgeweitet werden soll.

3) Energisch entgegengetreten wird ferner dem Vorschlag der Novelle, den absoluten Vorrang des Fußgängers einzuführen, der erkennbar den Schutzweg benützen will. Die Gesetzesbestimmung ist zu unbestimmt, es fehlt eine Definition dafür, wann es für einen Autofahrer erkennbar sein soll, daß der Fußgänger den Schutzweg betreten will. Es kann wohl nicht Sinn der Bestimmung sein, daß jeder Autofahrer bereits bei einem Schritt des Fußgängers in Richtung Gehsteigkante zu reagieren hat, da dies die Gefahr von Auffahrunfällen erheblich erhöht.

4) Gleichfalls entgegengetreten wird der Absicht des Gesetzgebers hinsichtlich des Vorrangverzichtes die Rechtslage, wonach das Anhalten des Fahrzeuges nicht mehr als Vorrangverzicht zu bewerten ist, sondern es dazu noch zu einer Verständigung des anhalten Verkehrsteilnehmers mit demjenigen, dem der Vorrang eingeräumt werden soll bedarf. Abgesehen davon, daß unklar bleibt, in welcher Form die Verständigung erfolgen soll, bleibt es auch nach der vorgeschlagenen Regelung dabei, daß jeder nur auf seinen eigenen Vorrang verzichten kann. Das Ergebnis einer derartigen Regelung ist möglicherweise die "freundliche Handbewegung in den Verkehrsunfall", da es in der Praxis häufig vorkommt, daß bei mehrspurigen Fahrbahnen der Anhaltende von einem schnelleren Fahrzeug überholt wird, was bereits in der Vergangenheit zu erheblichen Unfällen mit schwersten Folgen geführt hat.

5) Ebenso abgelehnt wird seitens des ÖRAK die Bestimmung der Novelle, wonach ab deren Inkrafttreten bei Rotlicht einer Verkehrsampel nach rechts abgelenkt werden kann, wenn dies der Querverkehr zuläßt. Abgesehen von der erst unlängst in einer Wiener Polizeistudie nachgewiesenen Disziplinlosigkeit der Autofahrer im Wiener Raum wird es dadurch immer wieder zu Unfällen kommen, wenn der bei rot rechts abbiegende Verkehrsteilnehmer die Geschwindigkeit des Querverkehrs in seiner tatsächlichen Gestaltung unterschätzt. Der Stellungnahme des Ausschusses der

Oberösterreichische Rechtsanwaltskammer ist zu entnehmen, daß eine Rückfrage des dortigen Referenten beim Amerikanischen Automobilclub ergeben hat, daß die in den USA bereits geltende derartige Maßnahme in keiner Weise zur Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs gedient hat. Zufolge der Dichtigkeit des Verkehrs in den USA konnte eine größere Flüssigkeit nicht erreicht werden, im Gegenteil, durch das Rechtsabbiegen bei rot kam es immer wieder zu schweren Verkehrsunfällen, da eben die Geschwindigkeit des Querverkehrs unterschätzt wurde. Darüber hinaus kommt es fast regelmäßig zu Hupkonzerten wartender Kfz-Lenker, wenn die vorderen Kraftfahrer nicht sofort nach rechts Abbiegen, sondern sich pflichtgemäß überzeugen, ob der Verkehr ein Einbiegen bei rot überhaupt zuläßt. Die bisherige in unseren Breiten bestehende Regelung durch einen Grünabbiegepfeil, das Rechts- oder Linksabbiegen bei gleichzeitiger Sperre des übrigen Verkehrs zu ermöglichen, sollte daher nach den negativen amerikanischen Erfahrungen beibehalten werden.

6) Schließlich spricht sich der ÖRAK auch dagegen aus, daß die Maximalgeschwindigkeit auf Autobahnen von 130 auf 100 km/h und auf Freilandstraßen von 100 auf 80 km/h herabgesetzt werden. Gerade diese Regelung würde die Flüssigkeit des Verkehrs weiter erheblich behindern, als Alternative wird vorgeschlagen, die bisherigen Geschwindigkeitshöchstgrenzen beizubehalten, jedoch an als gefährlich erkannten Straßenstellen Geschwindigkeitsbeschränkungen durch Kennzeichentafeln anzubringen, wobei diese Bereiche auch von der Exekutive entsprechend überwacht werden müßten.

Gegen die Herabsetzung der allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkungen spricht auch, daß die Exekutive gar nicht in der Lage ist, derartige Geschwindigkeitsbeschränkungen effektiv zu überwachen.

7) Zusammenfassung:

Der österreichische Rechtsanwaltskammertag erhebt gegen die geplante 18. StVO-Novelle erhebliche Bedenken im aufgezeigten Ausmaß. Es ist zu hoffen,

- 7 -

daß diesen mehr als begründenden Bedenken bei der Verfassung der Novelle Rechnung getragen wird.

Wien, am 07. Oktober 1991

DER ÖSTERREICHISCHE RECHTSANWALTSKAMMERTAG



Dr. Schuppich
Für die Richtigkeit der Ausfertigung
der Generalsekretär

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Dr. Schuppich', written in a cursive style.