

651/A XX.GP

Antrag

der Abgeordneten Sonja Ablinger, Mag. Barmüller, Dr. Khol, Dr. Kostelka, Morak,
Mag. Gabriela Moser, Klara Motter, Parnigoni, Dr. Madeleine Petrovic, Maria Rauch - Kallat
Dr. Heide Schmidt, Wabl
und Genossen

betreffend ein Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird.

Der Nationalrat wolle beschließen:

Bundesgesetz mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird.

Der Nationalrat hat beschlossen:

Die Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr.159, zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 201/1996, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 5 Abs. 1 wird folgender Absatz 1 a eingefügt:

"(1 a) Werden in anderen Gesetzen an die Beeinträchtigung durch Alkohol oder an das Vorliegen eines die Zurechnungsfähigkeit nicht ausschließenden Rauschzustandes zivilrechtliche Rechtswirkungen oder Auswirkungen im Bereich des gerichtlichen Strafrechts geknüpft, so treten diese nur in den Fällen des Abs. 1 oder beim dritten oder häufigeren Verstoß innerhalb eines Zeitraumes von zwölf Monaten ab dem ersten Verstoß gegen § 14 Abs. 8 FSG, BGBl. I Nr.120/1997, ein."

2. § 5 Abs. 5 lautet:

"(5) Die Organe der Straßenaufsicht sind weiters berechtigt, Personen, von denen vermutet werden kann, daß sie sich in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand befinden, zum Zweck der Feststellung des Grades der Beeinträchtigung durch Alkohol zu einem im öffentlichen Sanitätsdienst stehenden oder bei einer Bundespolizeibehörde tätigen Arzt oder zum diensthabenden Arzt einer öffentlichen Krankenanstalt zu bringen, sofern eine Untersuchung gemäß Abs. 2

1. keinen den gesetzlichen Grenzwert gemäß Abs. 1 erreichenden Alkoholgehalt ergeben hat oder

2. aus in der Person des Probanden gelegenen Gründen nicht möglich war.

Wer zum Zweck der Feststellung des Grades der Beeinträchtigung durch Alkohol zu einem Arzt gebracht wird, hat sich einer Untersuchung durch diesen zu unterziehen."

3. § Sb samt Überschrift lautet:

"Zwangmaßnahmen bei Alkoholisierung

§ 5b. Die Organe der Straßenaufsicht sind berechtigt, Personen, die sich offenbar in einem durch Alkohol oder Suchtgift beeinträchtigten Zustand befinden (§ 5 Abs. 1), oder bei denen der Alkoholgehalt des Blutes 0,5 g/l (0,5 Promille) oder mehr oder der Alkoholgehalt der Atemluft 0,25 mg/l oder mehr beträgt, an der Lenkung oder Inbetriebnahme eines Fahrzeuges zu hindern. Zu diesem Zweck sind, falls erforderlich, je nach Lage des Falles und Art des Fahrzeuges, Zwangsmaßnahmen, wie etwa Abnahme der Fahrzeugschlüssel, Absperrungen oder Einstellung des Fahrzeuges, Anlegen von technischen Sperren u.dgl., anzuwenden. Solche Zwangsmaßnahmen sind unverzüglich aufzuheben, wenn bei der Person, gegen die sie angewendet worden sind, der durch Alkohol oder Suchtgift beeinträchtigte Zustand nicht mehr gegeben und ihr auch nicht ein zum Lenken des betreffenden Fahrzeuges allenfalls nötiger Führerschein nach den kraftfahrrechtlichen Vorschriften abgenommen ist oder wenn eine andere Person, bei der keine Hinderungsgründe gegeben sind, beabsichtigt, das Fahrzeug in Betrieb zu nehmen und zu lenken."

Es wird ersucht, diesen Antrag unter Verzicht auf die erste Lesung dem Verkehrsausschuß zuzuweisen.

Erläuterungen

Zu Z 1 (§ 5 Abs. 1a):

Die Schaffung des Verbots des Lenkens oder der Inbetriebnahme eines Kraftfahrzeuges ab 0,5 Promille hat auch in anderen Rechtsbereichen gravierende Auswirkungen, die nicht

gewünscht werden:

So würde etwa - unter der Voraussetzung der Fahrtüchtigkeit - eine gerichtliche Strafbarkeit wegen Gefährdung der körperlichen Sicherheit (§ 89 StGB) oder eine erhöhte Strafbarkeit bei Fahrlässigkeitsdelikten (§§ 81 und 88 StGB) bereits ab einem Alkoholgehalt im Blut von 0,5 Promille eintreten, weil die Gerichte nach ständiger Rechtsprechung die Frage der Alkoholisierung grundsätzlich an der Beeinträchtigungsgrenze der StVO beurteilt haben.

Ähnlich wären auch gravierende zivilrechtliche Folgen, etwa im Bereich des Versicherungsvertragesrechts zu erwarten, weil in Fällen einer Obliegenheitsverpflichtung (§ 6 Versicherungsvertragsgesetz und Art. 8 AKHB) ein Regreßanspruch des Versicherers entsteht. Auch hier hat sich die Rechtsprechung an der Beeinträchtigungsgrenze der StVO orientiert, weshalb es zu einer wesentlichen Erweiterung der Regreßmöglichkeit käme.

Der Bereich des gerichtlichen Strafrechts oder des Versicherungsvertragesrechts wurden nur beispielsweise angeführt. Es kann nicht ausgeschlossen werden, daß auch in anderen Bereichen an eine Beeinträchtigung durch Alkohol Rechtswirkungen geknüpft werden.

Um solche - unbilligen - Auswirkungen zu vermeiden, schlägt der Initiativantrag im § 5 Abs. 1 a vor, daß solche Rechtswirkungen nicht eintreten sollen, wenn es sich um eine Alkoholisierung unter 0,8 Promille handelt, es sei denn, es handelt sich zumindest um den dritten Verstoß nach § 14 Abs. 8 FSG innerhalb von zwölf Monaten.

Zu Z 2 (§ 5 Abs. 5):

Die bisherige Einschränkung der Möglichkeit, vermutlich alkoholisierte Personen zu einem Arzt zur Untersuchung zu bringen, auf Ärzte im öffentlichen Sanitätsdienst oder Polizeiarzte hat oft zu Problemen geführt, weil es - insbesondere zur Nachtzeit - immer wieder vorkam, daß kein geeigneter Arzt zur Verfügung stand und sich dieses Problem angesichts der Personalknappheit auch nicht durch organisatorische Maßnahmen lösen ließ. Daher wird

nunmehr - auch einem einhelligen Wunsch der Länder entsprechend - die Möglichkeit geschaffen, die "klinische Untersuchung" auch durch einen diensthabenden Arzt einer öffentlichen Krankenanstalt vornehmen zu lassen; auf Grund seiner Ausbildung ist jeder Arzt zur Durchführung dieser Untersuchung befähigt.

Zu Z 3 (§ 5b):

In letzter Zeit kam es wiederholt vor, daß alkoholisierte Fahrzeuglenker nach Abnahme der Fahrzeugschlüssel mit einem Ersatzschlüssel zum Fahrzeug zurückkehrten und die Fahrt fortsetzten. Zum Teil kam es in der Folge sogar zu schweren Unfällen mit Todesopfern. Obwohl es sich bei der Aufzählung der Zwangsmaßnahmen nur um eine demonstrative Aufzählung handelt, d.h. grundsätzlich jede nach Lage des Falles zielführende Maßnahmen zulässig ist, soll durch die Einführung des "Anlegens von technischen Sperren" das Augenmerk der Exekutive vermehrt auf die Möglichkeit des Einsatzes von Radklammern oder ähnlichem gelenkt werden.

Kosten:

Es entstehen keine zusätzlichen Kosten.