

## **1040 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XX. GP**

---

# **Bericht**

## **des Verkehrsausschusses**

**über den Antrag 651/A der Abgeordneten Sonja Ablinger, Mag. Thomas Barmüller, Dr. Andreas Khol, Mag. Gabriela Moser und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird und**

**über den Antrag 647/A(E) der Abgeordneten Mag. Thomas Barmüller und Genossen betreffend Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere gegen den Alkoholmißbrauch im Straßenverkehr sowie**

**über den Antrag 650/A(E) der Abgeordneten Peter Rosenstingl und Genossen betreffend Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit speziell im Zusammenhang mit Alkohol am Steuer**

Die Abgeordneten Sonja Ablinger, Mag. Thomas Barmüller, Dr. Andreas Khol, Mag. Gabriela Moser und Genossen haben den Antrag 651/A am 10. Dezember 1997 im Nationalrat eingebracht und wie folgt erläutert:

### **„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 Versicherungsvertragsrechts 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.

Die Bereiche des gerichtlichen Strafrechts oder des Versicherungsvertragsrechts 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. 1a 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

2

1040 der Beilagen

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, dh. 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 zusätzliche Kosten.“

Die Abgeordneten Mag. Thomas Barmüller und Genossen haben den Entschließungsantrag 647/A(E) am 10. Dezember 1997 im Nationalrat eingebracht und wie folgt erläutert:

„Unter dem Titel ‚Jugend-Volksbegehren gegen Alkohol am Steuer‘, das von Schülern und Freunden des BG/BRG 2500 Baden, Biondegasse initiiert wurde, wird an die ‚verantwortlichen Politiker im Nationalrat‘ appelliert, Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere gegen den Alkoholmißbrauch im Straßenverkehr, zu ergreifen.

Den Forderungen des Jugend-Volksbegehrens ist folgende Begründung beigefügt:

„Vor kurzem erst wurde uns auf schmerzliche Weise bewußt, welch verherrende Folgen Alkohol im Straßenverkehr haben kann. Bei jenem tragischen Unfall am 15. November auf der A1 wurde ein Schülerbus mit jungen Basketballern aus Baden von einem schwer alkoholisierten Autofahrer (mit über 2 Promille!!), der mit 180 km/h ‚unterwegs‘ war, gerammt. Drei unserer Freunde und Mitschüler mußten ihr Leben lassen.

Der Tod all jener unschuldigen Opfer, die der unkontrollierte Alkoholkonsum schon gefordert hat, muß Grund genug sein, daß das Problem Alkohol im Straßenverkehr von unseren Politikern im Nationalrat endlich ernsthaft und eingehend behandelt wird!“

Der Appell an den Nationalrat beinhaltet folgende Forderungen:

- Die Alkoholpromillegrenze deutlich abzusenken und damit die gesetzlichen Rahmenbedingungen zu schaffen, die dazu angetan sind, Alkohol am Steuer nicht länger als Kavaliersdelikt zu betrachten.
- Eine drastische Verschärfung der Strafgesetze (auch wenn kein Personen- oder nur geringer Sachschaden vorliegt).
- Effizientere Kontrollen, um das Gefährdungspotential durch alkoholisierte Lenker herabzusetzen und um eine größere Abschreckungswirkung zu erzielen.
- Enorme Geschwindigkeitsübertretungen müssen härter geahndet werden.“

Die Abgeordneten Peter Rosenstingl und Genossen haben den Entschließungsantrag 650/A(E) am 10. Dezember 1997 im Nationalrat eingebracht und wie folgt erläutert:

„Um die Verkehrssicherheit ist es in Österreich bedauerlicherweise nicht besonders gut bestellt: nach wie vor liegt unser Land im Spitzenfeld bei tödlichen Unfällen, eine durchgreifende Verbesserung der Situation ist dabei auch nicht in Sicht.

Dies vor allem deshalb, weil die rechtlichen Voraussetzungen für ein sicheres Verkehrsgeschehen auf unseren Straßen zwar durchaus existieren, aber nicht entsprechend überwacht werden. Das führt dazu, daß Verkehrsrowdys allzu selten ertappt werden, sodaß sich viele bedenkenlos über die Gesetze hinwegsetzen, was dann eben zu den vielen schweren Unfällen führt.

Ein wichtiger Hinweis auf diesen Zusammenhang ist die Tatsache, daß alle jene Alkolenker, die die tragischen tödlichen Verkehrsunfälle der letzten Wochen, verursacht haben, sehr weit jenseits der gesetzlich tolerierten Werte lagen. Dies ist im Übrigen auch ein Ergebnis einer bei der letzten parlamentarischen Alkohol-Enquete vorgelegten Studie von Prof. Krüger, der erhoben hat, daß sich bei Einhaltung der aktuellen Gesetze 96% der Alkoholunfälle vermeiden ließen.

Es erscheint daher geboten, die Kontrollen durch ein Bündel verschiedener Maßnahmen, zu denen vor allem die ausreichende personelle Ausstattung der Exekutive, aber auch deren optimaler Einsatz zu ergreifen. Gerade bei Verkehrskontrollen kommt den überregionalen Kontrollen, bei denen die Exekutivorgane keinerlei sozialem Druck im jeweils kontrollierten Gebiet unterliegen, größte Bedeutung zu,

während der übrige Dienst von dezentralen Wachzimmern bzw. Posten zweifellos effizienter zu organisieren ist.

Doch auch die Kontrollmöglichkeiten der Beeinträchtigung durch Alkohol oder Suchtmittel sind unzulänglich, stellt doch der einzige Routinetest lediglich auf den Alkoholkonsum ab, die tatsächliche Reaktionsfähigkeit bleibt offen, obwohl klar ist, daß diese im Zusammenhang mit Übermüdung oder anderen Suchtmitteln oder Medikamenten stark beeinträchtigt wird. Dies ist zwar wohl laut § 5 StVO erfaßt, in Ermangelung geeigneter Tests aber unvollziehbar: In der Praxis ist zu beobachten, daß Beeinträchtigungen unterhalb der Grenze so gut wie nie zu Bestrafungen führen, analog Suchtmittelbeeinträchtigungen, bei denen keine Grenzen festgelegt und nach dem Stand der Technik festlegbar sind, erst recht von – besonders gefährlichen – Kombinationen dieser Substanzen, weil die Exekutivorgane – wohl zu recht – fürchten, in Beweisnotstand zu kommen und daher nicht einschreiten.

Dem könnte nur dadurch abgeholfen werden, daß ein objektiver Reaktionstest erarbeitet wird, mit dessen Hilfe die tatsächliche Beeinträchtigung unabhängig von deren Ursache überprüft werden kann. Zumindest könnte ein derartiger Test etwa im Rahmen der Lenkausbildung benützt werden, um dem potentiellen Alkosünder die persönlichen Konsequenzen zu demonstrieren, statt auf abstrakte Untersuchungen an möglicherweise nicht vergleichbaren Personen angewiesen zu sein.

Schließlich sollten dem Umstand Rechnung getragen werden, daß ein wesentlicher Grund für die hohe Zahl von Verkehrstoten in Österreich in den typischen ‚Disco-Unfällen‘ zu finden ist, vor allem im ländlichen Raum: Auf Grund der Siedlungsstruktur sind relativ lange Heimwege von den Unterhaltungsstätten unvermeidlich, die Heimfahrt ist schon unter gesetzeskonformen Bedingungen nicht ungefährlich, zumal alleine die Gefahr der Übermüdung erheblich ist. Die Versuchung, auch alkoholisiert heimzufahren und dieser Heimfahrt noch durch (bei Beifahrern womöglich Eindruck machendes) Schnellfahren abzukürzen, ist darüber hinaus gerade bei jüngeren Lenkern groß.

Dem gegenüber steht praktisch keine Möglichkeit eines sicheren Verkehrsmittels für den Heimweg zur Verfügung, da öffentliche Verkehrsmittel – so sie überhaupt existieren – jedenfalls in der Nacht nicht betrieben werden.

Abhol- und Heimbringdienste der Lokalbetreiber sind die rare Ausnahme, Taxis kaum verfügbar und vergleichsweise sehr teuer. Hier gilt es daher einzugreifen.“

Der Nationalrat hat dem Verkehrsausschuß zur Behandlung der Anträge 651/A und 650/A(E) eine Frist bis zum 11. Dezember 1997 gesetzt. Der Verkehrsausschuß hat die gegenständlichen Anträge in seiner Sitzung am 11. Dezember in Verhandlung genommen.

Als Berichterstatter im Ausschuß fungierten zum Antrag 651/A der Abgeordnete Rudolf **Parnigoni**, zum Antrag 647/A(E) der Abgeordnete Thomas **Barmüller** und zum Antrag 650/A(E) der Abgeordnete Peter **Rosenstingl**.

An der Debatte beteiligten sich die Abgeordneten Mag. Helmut **Kukacka**, Mag. Thomas **Barmüller**, Helmut **Dietachmayr**, Peter **Rosenstingl**, Mag. Gabriela **Moser** und Jakob **Auer** sowie der Obmann der Verkehrsausschusses Rudolf **Parnigoni**.

Im Zuge der Debatte brachten die Abgeordneten Mag. Helmut **Kukacka**, Rudolf **Parnigoni**, Peter **Rosenstingl**, Mag. Thomas **Barmüller** und Mag. Gabriela **Moser** einen Entschließungsantrag ein.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag 651/A mit Stimmenmehrheit angenommen. Der Entschließungsantrag der Abgeordneten Mag. Helmut **Kukacka**, Rudolf **Parnigoni**, Peter **Rosenstingl**, Mag. Thomas **Barmüller** und Mag. Gabriela **Moser** wurde einstimmig angenommen.

Die Anträge 647/A(E) und 650/A(E) gelten als miterledigt.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuß somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle

1. dem **angeschlossenen Gesetzentwurf (Anlage 1)** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen;
2. die **beigedruckte Entschließung (Anlage 2)** annehmen;
3. den vorliegenden Bericht zur Kenntnis nehmen.

Wien, 1997 12 11

**Johann Kurzbauer**

Berichterstatter

**Rudolf Parnigoni**

Obmann

## **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 Abs. 1a eingefügt:*

„(1a) 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 Vorstoß 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. § 5b 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, Absperren oder Einstellung des Fahrzeuges, Anlegen von technischen Sperren und dergleichen, 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.“

## **EntschlieÙung**

1. Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr wird ersucht, durch permanente Aufklärungsarbeit in den Medien und unter Einsatz der modernen Mitteln der Werbung allen Teilnehmern am Straßenverkehr deutlich zu machen, daß Alkohol am Steuer kein Kavaliersdelikt ist;
2. der Bundesminister für Justiz wird ersucht, dem Nationalrat einen Bericht über Rechtsprechung der Gerichte, gegliedert nach den einzelnen Oberlandesgerichtssprengeln, im Bereich der Fahrlässigkeitsdelikte unter Alkoholeinfluß bis 15. Mai 1998 zu erstatten;
3. der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr wird ersucht, im Zusammenwirken mit dem Bundesminister für Inneres dafür zu sorgen, daß die sicherheitsrelevanten Verkehrsvorschriften, also insbesondere das Verbot des Lenkens im (durch Alkohol) beeinträchtigten Zustand sowie des Fahrens mit den Verhältnissen nicht angepaßter (zu hoher) Geschwindigkeit, mit aller Konsequenz und unter optimalem Einsatz der hierfür beschafften Geräte überwacht werden;
4. der Bundesminister für Inneres wird dabei insbesondere ersucht, die für diese Kontrollen nötigen personellen Voraussetzungen zu schaffen und die zu 20 Prozent zum Zweck der Verkehrsüberwachung gebundenen Strafgelder in eine Erhöhung der Zahl der Überwachungsposten zu investieren sowie verstärkt überregional organisierte Verkehrskontrollen durchzuführen;
5. der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr wird weiters ersucht, ein Testverfahren zur Überprüfung von Beeinträchtigungen der Fahrfähigkeit durch Alkohol, Suchtgift, Medikamente und dergleichen auf Basis der tatsächlichen Reaktionsfähigkeit, unabhängig von Blut- bzw. Atemluftalkoholgehalt, entwickeln zu lassen sowie im Rahmen seiner Förderungskompetenz eine Unterstützung von Angeboten nächtlicher Heimbringdienste von Gastronomiebetrieben und Sammeltaxisystemen vorzusehen.