

1041 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XX. GP

Bericht

des Verkehrsausschusses

über den Antrag 649/A der Abgeordneten Peter Rosenstingl und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO), das Führerscheingesetz (FSG), die Gewerbeordnung 1994 (GewO) und das Strafgesetzbuch (StGB) geändert wird

Die Abgeordneten Peter Rosenstingl und Genossen haben den gegenständlichen Antrag am 10. Dezember 1997 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„Österreich liegt bedauerlicherweise hinsichtlich tödlicher Verkehrsunfälle international im Spitzenfeld, wirksame Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit sind daher geboten. Dazu bedarf es verschiedener Maßnahmen in zahlreichen Lebensbereichen, um einerseits mit der nötigen Strenge gegen Personen vorgehen zu können, die in verantwortungsloser Weise andere Menschen gefährden, andererseits sind auch Rahmenbedingungen zu schaffen, die es den potentiellen Verkehrssündern leichter machen, sich gesetzeskonform zu verhalten. Dazu gehört auch Überzeugungsarbeit und Schulung. Schließlich muß für mehr Konsequenz im Vollzug gesorgt werden.

Straßenverkehrsordnung

Dies gilt insbesondere auch für den Bereich des Lenkens von Kraftfahrzeugen im Zustand der Berausung durch Alkohol, Suchtmittel oder Medikamente bzw. Kombinationen davon. Zwar gibt es seit Jahren im Prinzip weitgehend ausreichende gesetzliche Bestimmungen über das Verbot von Alkohol am Steuer, der Vollzug läßt jedoch sehr zu wünschen übrig, vor allem deshalb, weil der Exekutive die (finanziellen und personellen) Mittel fehlen, wirksame Kontrollen durchzuführen. Eine höhere Zweckbindungsrates der Strafgeelder soll dem abhelfen.

Darüber hinaus soll durch die Abschaffung der berüchtigten ‚Blaulichtsteuer‘ sichergestellt werden, daß die Exekutive zu allen kritischen Verkehrsunfällen gerufen wird, auch wenn kein Personenschaden zu beklagen ist, denn nicht selten verursachen Alkolenker nur Sachschäden, sollten aber zweifellos aus dem Verkehr gezogen werden, bevor Schlimmeres geschieht.

Es ist aber klar, daß es generell wesentlicher Bemühungen der Exekutive bedarf, um hier eine signifikante Verbesserung zu erzielen, vor allem sollten überregionale Einsätze verstärkt werden, um den sozialen Druck, der auf lokalen Exekutivorganen bei entsprechend rigorosen Kontrollen lastet, zu entschärfen.

Andererseits hat sich gezeigt, daß der langjährige Grenzwert von 0,8‰ objektiv betrachtet relativ hoch ist. Eine Absenkung des Grenzwertes auf 0,5‰, die etwa den vermeintlichen Grenzen für 0,8‰ entsprechen, erscheint daher geboten. Hinsichtlich der Strafraumen ist hier eine deutliche Anhebung auf bis zu 100 000 S vorgesehen, wobei festgelegt wird, daß im Wiederholungsfall jeweils mindestens 50% höhere Strafen zu verhängen sind. Es wird davon ausgegangen, daß sich die Behörde auch ohne konkrete Abstufung hinsichtlich der Strafhöhe an der Schwere der Beeinträchtigung orientiert. Analog die Vorgangsweise hinsichtlich des Führerscheinentzuges, hier ist lediglich vorgesehen, daß die Entzugsdauer bei 0,5‰ mindestens zwei, über 0,8‰ mindestens sechs Wochen und im Fall gefährlicher Verhältnisse bzw. eines Unfalles drei Monate betragen muß.

Im Bereich der Suchtmittel hingegen ist die bisherige Rechtslage unzulänglich, denn entgegen manchen Erwartungen hat die bisherige Form der Berücksichtigung der Beeinträchtigung durch Suchtmittel bedauerlicherweise kaum Wirkung gezeigt. Grund dafür ist einerseits, daß es bislang keine Standardausrüstung zur Überprüfung auf Suchtmittelkonsum gibt, so daß Routinekontrollen unmöglich sind. Andererseits ist die bestehende Rechtslage auch beim Vorhandensein entsprechender Tests – die technisch

möglich und teilweise sogar verfügbar sind – unbefriedigend, weil nicht klar normiert ist, wann eine Beeinträchtigung als gegeben anzusehen ist. Durch die vorgeschlagene Änderung werden beide Probleme gelöst: Grundsätzlich ist jeder Konsum der verbotenen Drogen als Beeinträchtigung anzusehen, für die Testmethoden hat der Innenminister bis zum Jahresende 1998 eine Lösung zu verordnen.

Die in jeder Hinsicht an die Alkoholbestimmungen angeglichene Regelung bietet die Möglichkeit eines abgestuften Tests, indem zunächst – etwa durch Speicheltest oder ähnliche bei Straßenkontrollen praktikable Methoden – vor Ort der Verdacht erhärtet und dann gegebenenfalls eine beweiskräftige Harn- oder Blutprobe von einem Arzt genommen werden kann.

Die Tatsache, daß im Gegensatz zum Alkohol kein Grenzwert definiert wird, sondern der nachweisliche Konsum von Rauschgift als Kriterium der Beeinträchtigung ausreicht, erscheint insofern als angemessen, als die Wirkung von Suchtgiften im Gegensatz zum Alkohol auf Grund der Vielfalt der Substanzen aus praktischen Gründen nicht ähnlich präzise erforscht werden kann.

Dies kann jedoch nicht Begründung dafür sein, Lenken im Zustand der Beeinträchtigung durch Suchtgift zu dulden, vielmehr ist es im Hinblick auf die Tatsache, daß der Konsum, zumindest aber die Beschaffung der fraglichen Substanzen – eben auf Grund der zu erwartenden Beeinträchtigungen der Konsumenten – ohnedies bereits verboten ist, gerechtfertigt, hier dem Schutz der Allgemeinheit vor der Gefährdung durch von Suchtgift beeinträchtigte Lenker den Vorrang einzuräumen.

Führerscheingesetz

Hier sind die korrespondierenden Entzugsbestimmungen wie bereits bei den Strafen für Alkolenker erwähnt, enthalten. Darüber hinaus soll die Möglichkeit geschaffen werden, durch Erbringung einer freiwilligen Dienstleistung in einem Krankenhaus, wo der betreffende mit den dramatischen Folgen der Unfälle konfrontiert wird, was zweifellos eine höhere erzieherische Wirkung als der bloße Entzug hat, die Entzugszeit zu kürzen. Die organisatorischen Details sind ressortübergreifend zu erörtern und per Verordnung festzulegen.

Gewerbeordnung

Der § 150 Abs. 1 zielt darauf ab, eine weitere Maßnahme gegen den Mißbrauch von Alkohol zu schaffen. Insbesondere sollte durch die genannte Bestimmung verhindert werden, daß alkoholische Getränke unter Umständen deshalb konsumiert werden, weil diese billiger als nichtalkoholische Getränke angeboten werden.

Im Sinne einer Steigerung der Attraktivität des Konsums von nichtalkoholischen Getränken und einem damit verbundenen Beitrag zur Verkehrssicherheit bedarf es jedoch Änderung dieser Bestimmung dahingehend, daß gesetzlich klar normiert wird, daß es sich bei den entsprechend dem § 150 Abs. 1 auszuschenkenden nichtalkoholischen Getränken jedenfalls um zwei Sorten Limonadengetränke handeln muß.

Verstöße gegen die Bestimmungen des § 150 werden derzeit im § 368 Z 14 mit einer Geldstrafe bis zu 15 000 S geahndet. Zur besseren Gewährleistung der Einhaltung der Bestimmungen des § 150 ist eine Ausweitung des Geltungsbereiches der Strafbestimmungen des § 367 (Geldstrafen bis zu 30 000 S) auf den § 150 Abs. 1, nicht zuletzt vor dem Hintergrund der Tatsache, daß Verstöße gegen die Bestimmungen der §§ 149 (Allgemeine Maßnahmen gegen den Alkoholmißbrauch) und 151 (Alkoholausschank an Jugendliche) sehr wohl im § 67 normiert sind, erforderlich.

Strafgesetzbuch

Für die fahrlässige Tötung ist derzeit nur ein Strafrahmen von bis zu drei Jahren vorgesehen, auch wenn der Täter sich alkoholisiert hat, obwohl er wußte, daß er ein Kraftfahrzeug lenken wird. Diese Strafdrohung erscheint den Antragstellern zu niedrig. Aus dem Blickwinkel der Generalprävention macht die bedenklich hohe Zahl von Todesopfern betrunkenen Autofahrer auch Schritte im Bereich des Strafrechts mit Signalwirkung für die Bevölkerung erforderlich. Außerdem erscheint die Strafdrohung auch im System des Strafgesetzbuches zu gering, wenn man sie mit reinen Fahrlässigkeitsdelikten vergleicht, die ebenfalls viele Menschen gefährden und schon ohne einen Zusammenhang mit Berausung mit drei Jahren Freiheitsstrafe bedroht sind (fahrlässige Herbeiführung einer Feuersbrunst, fahrlässige Gemeingefährdung).“

Der Nationalrat hat dem Verkehrsausschuß zur Behandlung des Antrages 649/A eine Frist bis zum 11. Dezember 1997 gesetzt.

1041 der Beilagen

3

Der Verkehrsausschuß hat den gegenständlichen Antrag in seiner Sitzung am 11. Dezember 1997 in Verhandlung genommen.

Bei der Abstimmung fand der Antrag nicht die Zustimmung der Ausschlußmehrheit.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuß somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle diesen Bericht zur Kenntnis nehmen.

Wien, 1997 12 11

Franz Lafer

Berichterstatter

Rudolf Parnigoni

Obmann

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