

Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

**ZI. 13/1 02/171**

**GZ. 160006/4-II/B/6/02**  
**Entwurf einer StVO-Novelle (Sicherheitsabstand)**

**Referent: Mag. Manfred Sommerbauer, Rechtsanwaltskammer Niederösterreich**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Österreichische Rechtsanwaltskammertag dankt für die Übersendung des Entwurfes und erstattet dazu folgende

### **S t e l l u n g n a h m e :**

#### **Zu Z1 (§ 18 Abs. 1):**

Die bisherige Rechtslage beschränkte sich damit vom Lenker eines Fahrzeuges einen solchen Abstand einzufordern, welcher ihm das rechtzeitige Anhalten vom nächsten vor ihm fahrenden Fahrzeug ermöglicht.

Daraus wurde aus der bisherigen Rechtsprechung die Einhaltung eines Sicherheitsabstandes mindestens im Ausmaß des Reaktionsweges abgeleitet (VwGH 21.09.1984, 84/02/010098, ZVR 1986/33), welcher zum Beispiel bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h ungefähr 9 m beträgt (OGH 13.07.1982, 2 Ob 148/82, ZVR 1983/30).

Die vorgeschlagene Fassung der StVO deckt sich nicht mit dieser Rechtssprechung, und fordert die Einhaltung eines zeitmäßig fixierten Sicherheitsabstandes von 1 bzw. 1,5 Sekunden (bei einer Geschwindigkeit von mehr als 100 km/h). Diese Differenzierung von 1 bzw. 1,5 Sekunden bei Geschwindigkeiten von über bzw. unter 100 km/h ist sachlich nicht gerechtfertigt, da die Reaktionszeit unabhängig von der eingehaltenen Fahrgeschwindigkeit stets gleich bleibt und zumindest aufgrund der bisherigen Rechtsprechung der Höchstgerichte – die aufgrund der geplanten Novellierung wohl als absolet und im nachhinein als sachlich unbegründet angesehen werden müßte – bei höheren Geschwindigkeiten wohl eher geringer sein müßte, da bei höheren Geschwindigkeiten eine größere Aufmerksamkeit von einem Verkehrsteilnehmer gefordert werden muß.

Aber auch ein einheitlicher starrer Sicherheitsabstand kann den Erfordernissen praktisch nicht gerecht werden und ist im meist dichten Verkehr nicht durchführbar. Es fehlt auch eine Definition eines Zeitraumes innerhalb welchen der geforderte Sicherheitsabstand unterschritten werden muß, da beispielsweise bei einem Abbremsen des Vordermannes bzw. nach Durchführung eines Überholmanövers oder eines Einreihungsvorganges für einen gewissen Zeitraum dieser Sicherheitsabstand sicherlich nicht eingehalten werden kann.

Abgesehen davon, dass ein durchschnittlicher Kraftfahrer überfordert ist, einen Sicherheitsabstand von 1,5 Sekunden festzustellen, ergäbe bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h dies eine Strecke von 36,1 m. Es ist wohl anzunehmen, dass dieses „Loch“ von anderen Verkehrsteilnehmern ausgenützt wird und auch ein korrektes Wechseln – allenfalls über mehrere Fahrstreifen – ebenfalls unter Einhaltung des geforderten Sicherheitsabstandes von 1 bzw. 1,5 Sekunden praktisch bei starkem Verkehr nicht durchführbar ist.

Des weiteren wäre wohl mit einem Anstieg der strafrechtlich zu beurteilenden Verkehrsunfälle zu rechnen da zumindest bisher bei Reaktionsverspätungen von unter 1 Sekunde auch im Fahrlässigkeitsstrafrecht dies zu einem Freispruch bzw. Einstellung des Strafverfahrens führte.

**Zu Z2 (§ 99 Abs. 2 lit. c):**

Nach dieser Bestimmung wäre ein Verkehrsteilnehmer der einen Sicherheitsabstand von lediglich 0,49 Sekunden bzw. 0,74 Sekunden (unter oder über 100 km/h) einhält mit dem höchsten Strafrahmen und dem Entzug der Lenkerberechtigung zu sanktionieren. Bei einer Fahrgeschwindigkeit von 130 km/h werden in 1,5 Sekunden 54,15 m zurückgelegt. Bei Unterschreitung des geforderten Sicherheitsabstandes um mehr als die Hälfte wären sohin die genannten Sanktionen bereits anzuwenden wenn bei dieser Geschwindigkeit der Sicherheitsabstand weniger als 27 m beträgt. Abgesehen davon, dass – wie bereits ausgeführt – es keine Regelung bezüglich der geforderten Dauer der Unterschreitung dieses Mindestabstandes gibt erscheint es doch eine Überforderung von vielen Lenkern darzustellen den geforderten Sicherheitsabstand richtig einzuschätzen. Bei konsequenter Umsetzung wäre mit einer Flut von Entziehungen der Lenkerberechtigung zu rechnen und wären nicht nur jene Verkehrsteilnehmer betroffen die durch ihr Verhalten (knappes Auffahren, Aufblenden etc.) eine wirkliche Gefahrenquelle darstellen sondern auch viele Lenker die durch diese starre Regelung die volle Härte der vorgesehenen Sanktionierung verspüren würden.

Das Abstandsverhalten kann nicht statisch betrachtet werden, sondern erfordert eine ständige Anpassung und Reaktion des Lenkers auf das konkrete Verkehrsaufkommen. Auf der anderen Seite könnte auch die Einhaltung eines Sicherheitsabstandes von 1 Sekunde bei Geschwindigkeiten unter 100 km/h zu gering sein wenn beispielsweise durch Glatteis, mangelhafte Bereifung, Ermüdung des Lenkers etc. eine Gefahrenquelle vorliegt. Darüber hinaus ist anzumerken, dass ein ursprünglich großzügig eingehaltener Sicherheitsabstand auch dann nicht hilft, wenn dem Lenker eine Reaktionsverspätung vorzuwerfen ist.

**Zu Z3 (§ 100 Abs. 5 lit. a.):**

Hier sollte zumindest das Erfordernis der objektivierten Feststellung des unterschritten Sicherheitsabstandes durch ein geeichtes Meßgerät normiert werden.

**Allgemeines:**

Dem vorliegenden Gesetzesentwurf kann durchwegs **nicht** zugestimmt werden, da er an der Realität vorbeigeht und eine starre Regelung vorsieht die einerseits zu vielen unbilligen Härten, andererseits eine vermeintliche Sicherheit vortäuscht die dadurch nicht gewährleistet werden kann. Es muß – wie bereits bisher – in der Entscheidung und Eigenverantwortung des jeweiligen Lenkers in der konkreten Verkehrssituation verbleiben wie er seine Fahrgeschwindigkeit wählt, damit ihm das jederzeit rechtzeitige Anhalten vom nächsten vor ihm fahrenden Fahrzeug möglich ist. Insbesondere die Differenzierung der geforderten Sicherheitsabstände bei Fahrgeschwindigkeiten von über/unter 100 km/h ist sachlich nicht gerechtfertigt und strikt abzulehnen.

Es kann nur dringend empfohlen werden die bisherige Rechtslage – welche durch die höchstgerichtliche Rechtsprechung sinnvoll und nachvollziehbar ausgefüllt wurde – beizubehalten und sich darauf zu beschränken jene „Drängler“ scharf zu sanktionieren die wirklich eine Gefahrenquelle für den Straßenverkehr darstellen.

Wien, am 7. August 2002

DER ÖSTERREICHISCHE RECHTSANWALTSKAMMERTAG

Dr. Klaus Hoffmann  
Präsident