

An das
Präsidium des Nationalrates
c/o Parlament
Dr. Karl Renner-Ring
1017 Wien

Datum: Wien, 2. August 2002
Zeichen: SK 23/Dr. Ha-gm
Bearbeiter: Mag. Fritz Toppel
Telefon: 01/71199-1248
Telefax: 01/71199-1259
Email:
hugo.haupfleisch@oeamtc.at

Entwurf einer 21. StVO-Novelle (Sicherheitsabstand)
Stellungnahme des ÖAMTC;
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
GZ: 160006/4-II/B/6/02

Sehr geehrte Damen und Herren!

In der Anlage übermittelt der ÖAMTC seine oben genannte Stellungnahme in 25-facher Ausfertigung

Gleichzeitig haben wir diese Stellungnahme auch per Email übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Hugo Haupfleisch
Hauptabteilungsleiter
Rechtsdienste

Beilagen: wie erwähnt

Stellungnahme des ÖAMTC zum Entwurf einer 21. Novelle zur Straßenverkehrsordnung (Sicherheitsabstand)

A) Allgemeines

Der ÖAMTC begrüßt ausdrücklich die **Bemühungen** des Verkehrsministeriums, die derzeit allgemein gehaltene Bestimmung hinsichtlich des Sicherheitsabstandes durch konkrete Angaben zu ergänzen und dadurch den Kraftfahrern ebenso wie der Exekutive klare Richtlinien zu geben. Dies umso mehr als auch der ÖAMTC seit langem auf die für die Hebung der Verkehrssicherheit absolut notwendige Verbesserung des Abstandverhaltens drängt.

Bei aller Anerkennung der Bemühungen, das bestehende Gesetz zu verbessern, muss doch **festgestellt werden, dass der vorliegende Entwurf die in ihn gesetzten Erwartungen nicht erfüllen kann**. Alle Bemühungen, einen **Sicherheitsabstand mit absoluten Werten zu normieren** sind **von vornherein sachlich problematisch, da es den in allen Fällen richtigen Sicherheitsabstand als fixen Wert ja nicht gibt**. Auch ist zu berücksichtigen, dass die praktische Umsetzung eines als richtig erkannten Abstandes kaum durchsetzbar ist solange die Vorschriften hinsichtlich Rechtsfahrgebot und Fahrstreifenwechsel so wenig eingehalten werden, wie dies derzeit der Fall ist. Es bedarf also einer „Paketlösung“, die die Abstandsregeln, das Rechtsfahrgebot und die Bestimmungen über den Fahrstreifenwechsel als zusammenhängende Schwerpunkte beinhaltet. Nur die Bestimmungen über den Abstand zu ändern, mögen sie auch noch so scharf sanktioniert werden, ist – abgesehen von ihrer noch auszuführenden Problematik – von vornherein sicherlich nicht ausreichend.

Da der Sicherheitsabstand bei ständig wechselnden Verkehrsverhältnissen ja keine konstante Größe darstellen kann, ist die **Eigenverantwortung der Lenker** besonders gefordert. Damit im Zusammenhang steht die **Notwendigkeit, dass die Abstandsvorschriften nicht nur verstanden sondern auch tatsächlich als praktisch umsetzbar akzeptiert werden**. Wird der vorgeschriebene Sicherheitsabstand speziell im dichten Verkehr als zu groß empfunden und zeigt die Praxis, dass er nicht eingehalten werden kann, ist die Akzeptanz der Normunterworfenen nicht zu erwarten. Derartige Praxisprobleme entstehen, wie allgemein bekannt, dann, wenn ein als groß empfundener Sicherheitsabstand von anderen Fahrzeuglenkern quasi als Einladung empfunden wird, einen Fahrstreifenwechsel in eben diesen Sicherheitsabstand hinein vorzunehmen oder andere wiederum zum Drängeln provoziert. Akzeptanz kann auch dann nicht erwartet werden, wenn sich ein aus der Praxis ergebendes, ja geradezu als notwendig empfundenes Fahrverhalten, zB das Abstandsverhalten beim Ein- oder Ausfädeln auf einer dicht befahrenen Autobahn, bestraft wird. Darüber hinaus ist zu erwarten, dass **mangelnde Akzeptanz geradezu in Empörung umschlagen wird**, wenn es zu hohen Geldstrafen bzw zur Entziehung der Lenkberechtigung dann kommen wird, wenn sich der betroffene Kraftfahrer hinsichtlich des Abstandes um **einige hundertstel (!) Sekunden** verschätzt hat. Dies könnte bei dem im Entwurf vorgesehenen Wert von 0,75 Sekunden (Unterschreitung des Mindestabstandes von 1,5 sec um mehr als 50 %) durchaus der Fall sein. Eine Verbesserung des Abstandverhaltens kann so also wohl nicht erreicht werden.

Im Übrigen erscheint es dem ÖAMTC sinnvoll, sich hinsichtlich des Abstandverhaltens auf jene Verkehrsteilnehmer zu konzentrieren, die **als „echte Drängler“ eine eminente Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellen**. Hier folgt der ÖAMTC den Ausführungen des Herrn **Hptm. Klaus Scherleitner** von der Verkehrsabteilung des **Landesgendarmeriekommandos Oberösterreich**, der bei der 32. Sitzung des Österr. Verkehrssicherheitsrates am 5.4.2002 ausführte, dass die Zielgruppe der Verkehrsüberwachung die echten Drängler wären, deren Abstände sich in einem Bereich von 0,3 Sekunden bewegen. „Wir machen das in Oberösterreich so, dass wir lieber den einen oder anderen 0,78 sec. Abstand fahren lassen, auf den nächsten mit 0,3 sec. warten und den mit den 0,3 sec. einer Bestrafung zuführen, weil eben das Angebot so hoch ist.“

Der ÖAMTC sieht den vorliegenden Gesetzesentwurf als widersprüchlich zur ständigen Rechtsprechung der Höchstgerichte, als sachlich problematisch und als praktisch undurchführbar. Der ÖAMTC schlägt daher vor, lediglich einen Richtwert für den Sicherheitsabstand, nämlich 1 Sekunde als Mindestabstand, zu empfehlen und einen Grenzwert von 0,6 Sekunden einzuführen, bei dessen Unterschreitung entsprechend Verschulden und Gefährlichkeit bestraft wird.

B) Besonderer Teil:

Zu § 18 Abs 1:

Als Sicherheitsabstand wird von der **Rechtsprechung der Höchstgerichte** jene Strecke definiert, die innerhalb der Reaktionszeit zurückgelegt wird. Das heißt, als Sicherheitsabstand ist mindestens der Reaktionsweg einzuhalten. Während diese Reaktionszeit bei nicht auf besondere Gefahrensituationen vorbereitete Kraftfahrer mit 1 Sekunde angenommen wird, billigen die Höchstgerichte bei notwendiger besonderer Aufmerksamkeit den Kraftfahrern lediglich eine Reaktionszeit von 0,6 – 0,8 Sekunden zu. Diese besondere Aufmerksamkeit wird zB beim Einhalten der erlaubten Höchstgeschwindigkeit oder beim Überholen gefordert. Sehr geübten Fahrern wird eine Reaktionszeit von lediglich 0,3 – 0,7 Sekunden zugebilligt. **Die nunmehr im Gesetzesentwurf normierte Reaktionszeit von mindestens 1 Sekunde bzw mindestens 1,5 Sekunden steht also offensichtlich im Widerspruch zur ständigen Rechtsprechung der Höchstgerichte, wobei wir davon ausgehen können, dass diese Rechtsprechung sachlich wohl begründet ist.** Hält sich also ein Lenker an die Anforderungen, die die Höchstgerichte an ihn hinsichtlich der Aufmerksamkeit und damit verbunden Reaktionszeit stellen, und fährt daher mit einem Abstand, der einer Reaktionszeit von 0,6 – 0,8 Sekunden entspricht, würde er sich demnach gemäß vorliegendem Gesetzesentwurf, der von ihm einen etwa doppelt so großen Abstand fordert, strafbar machen. Muss er also nun tatsächlich nicht besonders aufmerksam, also nur mit 1,5 Sekunden Reaktionszeit fahren um nicht eine hohe Strafe und den Führerschein zu riskieren? Dient das der Verkehrssicherheit?

Da die Reaktionszeit nicht von der gefahrenen Geschwindigkeit abhängt, erscheinen die genannten **1,5 Sekunden sachlich nicht gerechtfertigt**. Dies um so mehr, als ja laut Rechtsprechung eine höhere Geschwindigkeit auch größere Aufmerksamkeit erfordert und sich somit die Reaktionszeit verkürzen muss. Selbstverständlich sind bei zunehmender Geschwindigkeit die negativen Folgen der Nichteinhaltung des Sicherheitsabstandes gegebenenfalls größer, es steigt also das Risiko, die Gefährlichkeit. Dies wäre allerdings nicht bei der Verhaltensnorm, sondern bei der Bestrafung zu berücksichtigen. **Die ge-**

nannten Sekundenabstände stehen nicht nur im Gegensatz zur sachlich wohl begründeten Rechtsprechung, sie erscheinen auch praktisch im üblicherweise dichten Verkehr nicht durchführbar. Würden die Mindestabstände tatsächlich so wie gesetzlich vorgesehen eingehalten, wäre zB ein Einfädeln in den dichten Verkehr der Südost-Tangente oder das Verlassen einer Autobahn vom linken Fahrstreifen weg – noch dazu über mehrere Fahrstreifen hinweg - rechtlich korrekt nicht mehr ausführbar. Derartige, mit den praktischen Anforderungen in krassem Widerspruch stehende Bestimmung müssen als für die Verkehrssicherheit und Rechtssicherheit schädlich strikte abgelehnt werden. Ganz abgesehen davon, **glaubt wirklich jemand, dass der durchschnittliche Kraftfahrer fähig ist, einen Abstand von 1,5 Sekunden festzustellen?**

Zu § 99 Abs 2 lit c StVO:

Würde diese Bestimmung tatsächlich Gesetz, müsste jemand, der einen Abstand von bloß 0,74 Sekunden einhält, mit dem höchsten Strafraumen und der Entziehung der Lenkberechtigung rechnen. **Die Fehleinschätzung von wenigen hundertstel Sekunden hätte also gravierende Folgen. Es wäre nicht verwunderlich, würde eine derartige Rechtslage als bloße Schikane empfunden werden und wäre somit kontraproduktiv,** also im Gegensatz zum angestrebten Ziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit. **Den mit elektronischen Messgeräten ausgestatteten Exekutivbeamten** stünde der Kraftfahrer gegenüber, den die volle Strenge des Gesetzes treffen würde, würde er sich in einem Bereich von zehntel oder hundertstel Sekunden verschätzen. Wir müssen wohl froh sein, wenn die „Regel 21“, also das Zählen einer Sekunde, einigermaßen geläufig wird und praktisch umgesetzt werden kann. **Da ja wir Menschen nicht über automatische, geeichte Zählwerke verfügen, sind alle Überlegungen, die über den runden Sekundenabstand hinaus gehen, völlig wirklichkeitsfremd, in ihren Auswirkungen geradezu grotesk.**

Selbstverständlich ist auch die **vom ÖAMTC vorgeschlagene Strafgrenze von 0,6 Sekunden** im Zehntel-Sekundenbereich, sie ist jedoch im Zusammenhang mit der Empfehlung, den Einsekundenabstand einzuhalten, zu sehen. Hieraus ergibt sich ein gewisser Polster, der unvermeidbare Ungenauigkeiten hinsichtlich des Schätzens des Sekundenabstandes ausgleichen kann. Eine Messung im Bereich von hundertstel Sekunden dürfte überhaupt nie stattfinden, also auch nicht zur Rundung dienen.

Die umfangreichen Abstandsdaten einer Studie der Arbeiterkammer (Sept. 2000, knapp 67.000 Fahrzeuge auf fünf Messstellen entlang der A1 und der A 2) zeigen, dass ziemlich exakt **85 % aller Fahrzeuge** auf dem 2. Fahrstreifen einen größeren Abstand als 0,6 Sekunden einhalten. Auch diese Tatsache spricht für die 0,6 Sekunden Strafgrenze, die somit dem überwiegend praktizierten Verhalten entspricht und offensichtlich Akzeptanz findet. Das strafwürdige Verhalten einer relativ kleinen Gruppe könnte somit effizient verfolgt werden, ohne dass sich die überwiegende Mehrzahl schikaniert fühlt.

Bei Festlegung eines Sicherheitsabstandes von mindestens 1 Sekunde bzw 1,5 Sekunden besteht im Übrigen die **konkrete Gefahr, dass die besonderen Umstände**, die eine Vergrößerung des Sicherheitsabstandes notwendig machen, wie zB schlechte Bereifung oder Bremsen, Ermüdung des Lenkers, etc **unberücksichtigt bleiben** und der vermeintlich gesetzestreue Lenker somit zur Gefahrenquelle wird. Der notwendige Sicherheitsabstand stellt eben, wie eingangs ausgeführt, keinen fixen Wert dar.

Der ÖAMTC lehnt eine automatische Unterstellung der Unterschreitung eines Sicherheitsabstandes zu § 99 Abs 2 lit c ab, da hinsichtlich der besonderen Gefährlichkeit oder Rücksichtslosigkeit sehr wohl die **Umstände des Einzelfalles** berücksichtigt werden müssen und hinsichtlich einer allfälligen Entziehung der Lenkberechtigung sehr wohl eine **Wertung des Verhaltens** – wie gesetzlich vorgesehen – stattfinden muss. Es ist schließlich ein Unterschied, ob jemand wenige Sekunden den notwendigen Sicherheitsabstand nicht einhält, wie dies beispielsweise beim Einordnen in einen Fahrstreifen passieren kann, ja mitunter sogar passieren muss, oder ob jemand minutenlang einen anderen Fahrzeuglenker am Rande des Tatbestandes der Nötigung bedrängt. Ein automatisches Zuordnen zu Abs 2 lit c ist somit sachlich nicht gerechtfertigt. Zu berücksichtigen ist weiters, dass das Abstandsverhalten ja nicht statisch zu sehen ist, sondern beim heute üblichen hohen Verkehrsaufkommen ständig angepasst werden muss. Dabei sind nicht nur die schon erwähnten Lenker, die anderen den Sicherheitsabstand durch vorschriftwidrigen Fahrstreifenwechsel gleichsam stehlen, zu beachten, sondern auch ständig wechselndes Tempo von Kolonnen, Bremsmanöver vor Radarkästen usw.

Zu § 100 Abs 5a:

Als Voraussetzung für ein Organmandat mit erhöhtem Strafsatz sollte normiert werden, dass die Unterschreitung des Sicherheitsabstandes mit Messgeräten festgestellt werden musste.

Der eingangs zitierte **Vorschlag des ÖAMTC zur Gesetzesänderung** könnte darin bestehen, dass dem § 18 Abs 1 angefügt wird: „**Dabei wird die Einhaltung eines Abstandes von mindestens 1 Sekunde empfohlen. Ist der Abstand kürzer als 0,6 Sekunden, gilt der notwendige Sicherheitsabstand jedenfalls als nicht eingehalten.**“

Anmerkung:

Würde der Gesetzesentwurf tatsächlich Gesetz, müsste auch der Abstand von 50 m gem § 18 Abs 4 StVO geändert werden, da der gesetzliche Sekundenabstand von überholenden Lenkern sonst nicht eingehalten werden könnte.

*Wien, im August 2002
ÖAMTC-Rechtsdienste
Mag. Fritz Toppel*