



Österreichischer
Rechtsanwaltskammertag



Die österreichischen
Rechtsanwälte

Bundesministerium für Verkehr
Innovation und Technologie

Radetzkystraße 2
1030 Wien

ZI. 13/1 04/202

GZ 160.007/0003-II/ST5/2004

BG, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (StVO-Novelle 2004)

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 :

Soferne zu einzelnen Punkten des besonderen Teiles der Erläuterungen nicht Bezug genommen wird, erübrigt sich eine Stellungnahme seitens des Österreichischen Rechtsanwaltskammertages.

Zu Ziffer 2 (§ 4 Abs. 5 b):

So sehr es begrüßenswert ist, dass Fahrzeuge, die nicht im Eigentum einer Gebietskörperschaft stehen, ebenso gebührenbefreit sein sollen, fehlt eine genaue Umschreibung, ab wann derartige Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge als solche zu gelten haben.

Nach dem Wortsinn könnte man auch davon ausgehen, dass Privatfahrzeuge, die Verletzte ins Krankenhaus transportieren, im Falle von Unfällen bei diesen Transportfahrten von der Gebührenverpflichtung befreit sein müssten.

Dies sollte entsprechend klargestellt sein.

Zu Ziffer 3 (§ 5 Abs. 2a):

In den erläuternden Bemerkungen wird festgehalten, dass sogenannte "Vortestgeräte" am Markt vorhanden sind, die unter Einsparung von Zeit den Sicherheitsbehörden die Möglichkeit einräumen, ohne Verwendung von Alkomaten festzustellen, ob ein angehaltener Lenker alkoholisiert ist oder nicht.

Nun mag diese Zeitersparnis positive Auswirkungen haben; gegenüber steht jedoch eine nicht minder beträchtliche Ausgabe auf Seiten des Bundes/der Länder für die Anschaffung dieser Geräte und steht der erwähnten Zeitersparnis erheblicher finanzieller Aufwand gegenüber.

Ob dies sinnvoll ist, wird bezweifelt, zumal – wie ausgeführt – im Falle der Alkoholisierung des Lenkers dennoch der Alkomatentest entsprechend der Alkomatenverordnung durchgeführt werden muss.

Auch ergibt sich nicht aus dem Entwurf, ob von Seiten des handelnden Organs der Verdacht bestehen muss, dass der Lenker eines Kraftfahrzeuges alkoholbeeinträchtigt ist oder ob jede angehaltene Person ohne Vorliegen von Verdachtsmomenten einem Test mittels Vortestgerätes unterzogen werden kann.

Sollte es der Absicht des Gesetzgebers entsprechen, dass die Vortestgeräte auch ohne Vorliegen eines Verdachtes auf Alkoholbeeinträchtigung zum Einsatz kommen, so würde dies bedeuten, dass die bisher gültigen Alkomatenverordnungen unterlaufen würden, da die Anordnung eines Alkomatentestes bisher vom Vorliegen des Verdachtes einer Alkoholbeeinträchtigung abhängig war.

Dies wäre entsprechend klarzustellen.

Zu Ziffer 5 (§ 5 Abs. 3a):

Unter Verweis auf die vorgenannten Ausführungen wird die Sinnhaftigkeit derartiger Geräte insofern bezweifelt, da der Alkoholgehalt der Atemluft nicht rechtsrelevant bestimmt wird. Außer der bereits genannten Zeitersparnis ergeben sich daher keine weiteren positiven Effekte.

Der geplante § 5 Abs. 3a spricht im Gegensatz zum geplanten § 5 Abs. 2a von einer Überprüfung der Atemluft auf Verdacht der Beeinträchtigung durch Alkohol. Es ist im Zusammenhalt mit den vorstehenden Ausführungen in sich widersprüchlich, wenn in Abs. 2a keine Rede vom Verdacht auf Alkoholbeeinträchtigung ist, im Abs. 3a jedoch dieser für die Unterziehung eines Vortestes gefordert wird.

Es ist somit im Zusammenhalt mit Abs. 2a klarzustellen, dass der Lenker eines Kraftfahrzeuges nur dann einem Vortest zu unterziehen ist, wenn der Verdacht auf Alkoholbeeinträchtigung vorliegt. Andernfalls würde dies nämlich eine Aushöhlung des Rechtsschutzes des Staatsbürgers bedeuten.

Zu Ziffer 8 (§ 5 Abs. 9a):

Maßnahmen gegen Suchtgiftenker sind grundsätzlich zu begrüßen, sofern es geeignete gesetzliche Grundlagen entsprechend dem Legalitätsprinzip gibt, wonach die festgestellte Suchtgiftmenge quantifizierbar ist und – analog zum Alkoholmeßgehalt – Ergebnisse vorhanden sind, mit denen die Beeinträchtigung des Lenkers festgestellt werden kann. Im genannten Entwurf ist zwar vorgesehen, dass an Hand von Speichelproben Suchtgiftspuren nachgewiesen werden können; über den Grad der Beeinträchtigung sagt dies jedoch nichts.

Zu Ziffer 13 (§ 25 Abs. 4 und 4a):

Die Miteinbeziehung neuartiger technischer Hilfsmittel zur Kurzparkzonenüberwachung erscheint sinnvoll.

Um die Rechtssicherheit und Vereinheitlichung im gesamten Bundesgebiet zu gewährleisten, ergeht die Anregung, dass eine bundesgesetzliche Grundlage geschaffen wird, wonach die – mittlerweile vor allem in fast allen Großstädten geübte Parkraumüberwachung – einheitlich geregelt wird. Hier würde es genügen, wenn der Bundesgesetzgeber einheitliche Rahmenbedingungen vorgibt und könnte im Zuge dieser Rahmengesetzgebung gewährleistet werden, dass in allen Bundesländern sowohl die Kurzparkzonengebührenrichtungsüberwachung und der technische Hilfsmiteleinsatz gleich gestaltet sind.

Zu Ziffer 16 (§ 29 Abs. 3):

Bedenklich ist die Übertragung von Vollzugsaufgaben ministeriumsübergreifend, als in Zukunft die Befugnis zur Verkehrsregelung auf besonders geschulte und ausgerüstete Angehörige der Heeresverwaltung ausgedehnt werden soll. Nebst den dadurch zu erwartenden Kosten – das Bundesministerium für Landesverteidigung ist ohnedies schon überaus kostenbelastet – gilt es zu bedenken, dass hier Aufgaben von Organen eines Bundesministeriums für Landesverteidigung wahrgenommen werden, die eigentlich Organen des Bundesministeriums für Inneres zukommen.

Auch ist es nicht Aufgabe des Bundesheeres bzw. der Heeresverwaltung, die Verkehrsregelung zu übernehmen.

Aus den genannten kompetenzrechtlichen Erwägungen erscheint diese Bestimmung auch verfassungsrechtlich bedenklich.

Zu Ziffer 17 (§ 30 Abs. 5):

Es ist zu befürchten, dass durch die geplante Novelle dieser Bestimmung der Schutzzweck der Norm verletzt wird; Sinn eines Geh- und Radweges ist jedenfalls, dass Fussgänger und Radfahrer vor Kraftfahrzeugen geschützt werden. Erlaubt man nun das Befahren mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen, so wird dieser Schutzzweck teilweise unterlaufen.

Zu Ziffer 18 (§ 32 Abs. 6):

Die Absicht, für die Pflichtenverletzung des Bauführers die Möglichkeit der Ersatzvornahme einzuführen, ist zu begrüßen. Es gilt jedoch zu bedenken, dass dem Bauführer auch rechtliches Gehör eingeräumt wird, da nicht a priori angenommen werden darf, dass die Pflichtenverletzung auch eine schuldhafte im Sinne des VStG darstellt.

Zu Ziffer 25 (§ 52 lit a Z 14 a und 14 b):

Zu diesen Änderungen ist festzuhalten, dass das Verkehrszeichen "Reitverbot" an Reiter gerichtet ist, die ihrerseits die Berechtigung zum Führen von Pferden erworben haben, sohin zum Führen von Pferden rechtlich geschult wurden.

Das "Verbot für Fussgänger" scheint in einigen Bereichen recht wenig sinnvoll, da bei einem Fussgänger nicht davon ausgegangen werden darf, dass dieser die Verkehrszeichen auch tatsächlich erkennt. Dieses Verkehrszeichen richtet sich nicht

nur an Personen, die eine Lenkerberechtigung besitzen, sondern auch an Kleinkinder und kann von diesen an sich nicht erwartet werden, dass diese das angebrachte Verkehrszeichen auch richtig deuten.

Zu Ziffer 33 (§ 76 Abs. 1):

Die Ausdehnung des Gebotes für Fussgänger am linken Fahrbahnrand zu gehen auf das Ortsgebiet ist sinnvoll.

Zusammenfassend ist der Entwurf ein Ergebnis teilweise höchstgerichtlicher Entscheidungen, teilweise korrigierender Anpassungen an Fehlformulierungen bzw. praxisnaher Anregungen seitens der vollziehenden Verwaltungsbehörden und – unter Beachtung der referierten Punkte – zu begrüßen.

Wien, am 10. November 2004

DER ÖSTERREICHISCHE RECHTSANWALTSKAMMERTAG

Dr. Gerhard Benn-Ibler
Präsident