

An das  
**Bundesministerium für  
Verkehr, Innovation und Technologie**  
Gruppe Straße  
Abteilung ST 4 – Rechtsbereich Kraftfahrzeugwesen und Fahrzeugtechnik  
Stubenring 1  
A-1031 Wien  
per E-Mail: [wolfgang.schubert@bmvit.gv.at](mailto:wolfgang.schubert@bmvit.gv.at)

**ZI. 13/1 05/108**

**GZ 170.718/0001-II/ST4/2005**

**Maßnahmen im Vormerksystem; 5. Novelle der FSG-DV und 2. Novelle der FSG-NV**

**Referent: Dr. Eric Heinke, Rechtsanwalt in Wien**

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 :**

Grundsätzlich begrüßt der Österreichische Rechtsanwaltskammertag die Ausführung der Verordnungsermächtigung gemäß § 30b Abs 6 FSG.

Der Österreichische Rechtsanwaltskammertag geht davon aus, dass die vorgesehenen besonderen Maßnahmen, welche jeweils an ein konkretes Delikt anknüpfen, dem Fahrzeuglenker, welcher offensichtlich in Überschätzung seiner eigenen Fähigkeiten bzw. in Missachtung der Sicherheitsvorschriften der Straßenverkehrsordnung gehandelt hat, die Gefährlichkeit seines Verhaltens vor Augen führen sollen. Gleichzeitig soll auch erreicht werden, dass die in Pflicht genommenen Lenker künftighin keine Verkehrsdelikte mehr begehen, um so ihre eigene Sicherheit und die Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs zu gewährleisten.

Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze nimmt der Österreichische Rechtsanwaltskammertag nur zu jenen Bestimmungen des Entwurfs Stellung, welche seiner Ansicht nach einer Erläuterung bzw. Abänderung bedürfen.

## Zur 5. Novelle der FSG-DV:

### ad § 13e Abs 1:

Der Inhalt des Seminars über geeignete Ladungssicherung erscheint ausgezeichnet gewählt zu sein. Was jedoch die Absicht des Gesetzgebers anlangt, die Preisgestaltung dem freien Markt zu überlassen, so birgt dies die Gefahr in sich, dass die obligatorischen Kurse zu hohen uU sogar überhöhten Preisen angeboten werden und dadurch ein nicht gewünschter und verfassungsmäßig auch bedenklicher pönaler Charakter bewirkt wird. Es wird daher vorgeschlagen, zumindest Höchstpreisgrenzen vorzusehen. Dies analog zu Z 6 (§ 11) 2. Novelle der FSG-NV in Bezug auf die Nachschulung.

### ad § 13e Abs 3 Z 3:

Hier ist unklar, was unter einer "Trägerorganisation" zu verstehen ist. Dies wäre zu spezifizieren.

### ad § 13f:

Für Lenker, welche Alkoholdelikte begangen oder den vorgeschriebenen Sicherheitsabstand verletzt haben, ist die verpflichtende Teilnahme an einer Nachschulung vorgesehen.

Da es sich bei Fahrzeuglenkern, welche derartige Delikte begehen, jedoch typischerweise um solche handelt, welche ihre eigenen Reaktionsfähigkeit überschätzen bzw. jedenfalls die Gefährlichkeit eines solchen Verhaltens unterschätzen, scheint hier die zusätzliche Anordnung eines Fahrsicherheitstrainings sinnvoll. Typischerweise sind Fahrzeuglenker, welche alkoholisiert fahren oder aber den Sicherheitsabstand unterschreiten, zumeist davon überzeugt, dass es ihnen durch eigenes Verhalten (bremsen, ausweichen, etc ...) jederzeit möglich ist, einen Unfall zu vermeiden oder einer gefährlichen Situation zu entkommen. In einem Fahrsicherheitstraining würde solchen Lenkern vor Augen geführt werden können, wie lange Bremsewege tatsächlich sind und dass die Reaktionszeiten auch bei nicht alkoholisierten Lenkern länger sind, als zumeist gedacht.

Hinzu träte der positive Effekt, dass in Fahrsicherheitstrainings geschulte Lenker in jeder Situation und insbesondere auch unter extremen Witterungsbedingungen zu einer höheren Sicherheit des öffentlichen Verkehrs beitragen.

Fahrzeuglenker, welche Fußgänger auf Schutzwegen gefährdet haben, sollen zu einer Perfektionsfahrt verhalten werden. Auch hier scheint ein Fahrsicherheitstraining mehr geeignet, solchen Lenkern vor Augen zu führen, dass sie im Ernstfall wohl nicht in der Lage wären, noch rechtzeitig anzuhalten.

Allenfalls könnten Fahrzeuglenker, welche ein solches Delikt begangen haben, anstelle des Fahrsicherheitstrainings auch in eine Nachschulung überwiesen werden, in deren Rahmen man ihnen aufzeigen könnte, welche strafrechtlichen wie auch zivilrechtlichen Folgen es mit sich bringt, wenn sie einen Fußgänger auf einem Schutzweg tatsächlich verletzen. Die meisten Lenker denken im Ernstfall nämlich nicht daran, dass sie im Falle einer Körperverletzung unter (oft auch) gefährlichen Umständen nicht nur im Rahmen eines Strafverfahrens zu meist hohen Geldstrafen oder sogar zu teilbedingten Freiheitsstrafen verurteilt werden, sondern in weiterer Folge auch noch hohe Schmerzensgeldforderungen am Zivilrechtsweg zu befriedigen haben. Hinzu kommen die Verfahrenskosten und Kosten für eine rechtliche Vertretung. Die zu befürchtenden finanziellen Folgen eines solchen Verhaltens im Rahmen einer Nachschulung werden wohl in den meisten Fällen das beste Mittel sein, diese Lenker von der Begehung weiterer ähnlich gelagerter Delikte abzuhalten.

## **Zur 2. Novelle der FSG-NV**

ad Z 4 (§ 5 Abs 2) bzw. Z 5 (§ 5 Abs 5):

In § 5 Abs 2 ist von „*begründeten Ausnahmefällen*“, hingegen in § 5 Abs 3 von „*begründeten Einzelfällen*“ die Rede. Es erscheint hier das selbe gemeint zu sein, sodass auch eine einheitliche Terminologie wünschenswert wäre.

Soweit die Erläuterungen bzw. Stellungnahme zu den einzelnen Bestimmungen der Verordnungsentwürfe.

Der Österreichische Rechtsanwaltskammertag ersucht um entsprechende Berücksichtigung dieser Stellungnahme und der aus seiner Sicht notwendigen Modifikation der vorliegenden Verordnungsentwürfe.

Wien, am 4. Juli 2005

DER ÖSTERREICHISCHE RECHTSANWALTSKAMMERTAG

Dr. Gerhard Benn-Ibler  
Präsident