



*F ü r u n s e r L a n d !*

LEGISLATIV-  
UND  
VERFASSUNGSDIENST

Bundesministerium für  
Verkehr, Innovation und Technologie  
Stubenring 1  
1011 Wien

E-Mail: [st4@bmvit.gv.at](mailto:st4@bmvit.gv.at)



ZAHL  
2001-BG-141/48-2007

DATUM  
27.11.2007

CHIEMSEEHOF  
✉ POSTFACH 527, 5010 SALZBURG

landeslegistik@salzburg.gv.at

FAX (0662) 8042 - 2164

TEL (0662) 8042 - 2290

Herr Mag. Feichtenschlager

BETREFF

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Führerscheinggesetz (12. FSG-Novelle) und die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert werden; Stellungnahme

Bezug: ZI BMVIT-170.706/0007-II/ST4/2007

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zu dem im Gegenstand bezeichneten Gesetzentwurf gibt das Amt der Salzburger Landesregierung folgende Stellungnahme bekannt:

## A. Zum Führerscheinggesetz:

### 1. Allgemeines:

Durch das geplante Vorhaben werden „tiefgreifende Änderungen des Vormerksystems vorgenommen, die insgesamt eine Verschärfung des 0,5 Promilledelikts innerhalb des Vormerksystems zum Ziel haben.“ Während bei anderen Alkoholdelikten das Vormerksystem unverändert bleibt, wird das „0,5 Promilledelikts“ stärker gewichtet. Das Land Salzburg begrüßt jede Maßnahme, die einen nachhaltigen Beitrag zur Hebung der Verkehrssicherheit zu leisten imstande ist – soweit das der Fall ist, wird auch ein vertretbarer zusätzlicher Verwaltungsaufwand akzeptiert. Eine Realisierung des geplanten Vorhabens bewirkt jedoch einen erheblichen zusätzlichen Verwaltungsaufwand, ohne dass dem erkennbare und nachhaltige positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit gegenüber stehen:

DAS LAND IM INTERNET: [www.salzburg.gv.at](http://www.salzburg.gv.at)

AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG • LANDESAMTSDIREKTION

✉ POSTFACH 527, 5010 SALZBURG • TEL (0662) 8042-0\* • FAX (0662) 8042-2160 • MAIL [post@salzburg.gv.at](mailto:post@salzburg.gv.at) • DVR 0078182

1.1. In diesem Zusammenhang fällt zunächst auf, dass sich die Erläuterungen auch an keiner Stelle mit der Frage auseinandersetzen, inwieweit die geplanten Maßnahmen, die ausschließlich den Bereich der Minderalkoholisierung betreffen, auch tatsächlich einen Gewinn für die Verkehrssicherheit darstellen: Der Anteil der Unfälle mit Personenschaden, die unter Alkoholeinfluss des Lenkers geschehen, liegt schon seit Jahren bei (nur) 6 bis 7 % aller Unfälle mit Personenschaden. Dabei ist zusätzlich zu berücksichtigen, dass diese Unfälle durchwegs von Lenkern verursacht werden, die einen besonders hohen Grad der Alkoholisierung aufweisen.

Was die Gefährlichkeitsprognose von Lenkern, die bereits einmal eine Übertretung des § 14 Abs 8 FSG begangen haben und derentwegen sie auch vorgemerkt worden sind, anbelangt (Stichwort: Risikolenker), so räumen sogar die Erläuterungen ein, dass „nach einer ersten Eintragung eines 0,5 %-Deliktes zum überwiegenden Teil keine weitere Eintragung einer Vormerkung folgt“ und dass es in nur 369 von insgesamt 5.737 Fällen einer Eintragung wegen einer Übertretung des § 14 Abs 8 FSG zu einer zweiten Eintragung kam. Das zeigt ganz klar, dass Übertretungen des § 14 Abs 8 FSG gerade nicht von Risikolenkern begangen werden, da nach einer erstmaligen Eintragung im Vormerksystem nicht nur kein weiteres Alkoholdelikt, sondern offensichtlich überhaupt kein weiteres Vormerkdelikt begangen wurde und dass das bisher vorhandene Instrumentarium dem Gedanken der Verkehrssicherheit Rechnung trägt.

1.2. Im Vergleich zu den bereits geltenden Bestimmungen des Führerscheingesetzes fällt auch weiters auf, dass einer Übertretung des § 14 Abs 8 FSG so viel an Gewicht eingeräumt wird, dass das System der begleitenden Maßnahmen insgesamt unausgewogen wird: Während im Fall einer erstmaligen Übertretung gemäß § 99 Abs 1b StVO 1960 die Anordnung einer Nachschulung nicht vorgesehen ist, ist gemäß dem geplanten § 30b Abs 1 Z 3 FSG bereits bei einer erstmaligen Übertretung des § 14 Abs 8 FSG eine begleitende Maßnahme (vermutlich eine Nachschulung gemäß § 30b Abs 3 Z 1 FSG) anzuordnen.

Unklar ist auch, welche Inhalte diese begleitende Maßnahme im Vergleich zu einer Nachschulung gemäß § 24 Abs 3 FSG aufweist.

1.3. Entgegen den Erläuterungen zum geplanten § 7 Abs 3 ändert eine Entziehung der Lenkberechtigung gemäß den §§ 26 Abs 1 Z 3 und 7 Abs 3 Z 17 FSG nichts an dem Umstand, dass dieser Lenker im Vormerksystem wieder „von vorne“ anfängt: Gemäß dem zweiten Satz des § 30a Abs 4 sind nämlich die einer Entziehung der Lenkberechtigung gemäß § 7 Abs 3 Z 14 oder 15 zugrunde liegenden Vormerkungen durch diese Entziehung konsumiert und können im Fall einer neuerlichen Eintragung auch nicht mehr zur Begründung einer neuerlichen Entziehung herangezogen werden. Im Fall des geplanten dritten Satzes des § 30a Abs 4 wird für die entziehungsbegründende Übertretung des § 14

Abs 8 FSG auch keine weitere Vormerkung eingetragen. Im Ergebnis fängt der Betroffene daher im Fall einer Entziehung der Lenkberechtigung gemäß den §§ 26 Abs 1 Z 3 und 7 Abs 3 Z 17 „wieder von vorne“ an, da im Vormerksystem keine zu berücksichtigende Vormerkung mehr vorliegt (Alteintragungen gelten als konsumiert, eine Neueintragung wegen einer Übertretung des § 14 Abs 8 FSG erfolgt nicht).

Es wird daher vorgeschlagen, im Anwendungsbereich der §§ 26 Abs 1 Z 3 und 7 Abs 3 Z 14 und 15 jede weitere Übertretung des § 14 Abs 8 FSG als Grundlage einer (weiteren) Entziehung der Lenkberechtigung heranzuziehen. Dazu ist es erforderlich, in den §§ 7 Abs 3 Z 17 und 26 Abs 1 Z 3 FSG als alternative Voraussetzung für eine Entziehung der Lenkberechtigung auch den im § 3 Abs 7 Z 17 FSG geplanten Grund aufzunehmen.

Damit wird nicht nur ein generalpräventives Signal gesetzt, sondern es wird auch dem Grundgedanken und der Zielsetzung des Vormerksystems, nämlich Risikolenker zu erfassen und „aus dem Verkehr zu ziehen“ (wobei als Risikolenker jene Lenker angesehen werden, die öfter oder regelmäßig ein gewisses sozialschädliches Verhalten beim Benützen von Kraftfahrzeugen an den Tag legen) eher Rechnung getragen als durch die geplanten Regelungen. Die vorgeschlagene Regelung wäre auch erheblich einfacher zu vollziehen als die geplante.

1.4. Zur Hebung der Verkehrssicherheit könnte sich auch eine Ausdehnung des „Beobachtungszeitraums“ im Vormerksystem und die Aufnahme jener die Verkehrssicherheit beeinträchtigenden Verhaltensweisen, die – statistisch nachweisbar – die Hauptursache für Unfälle (mit Personenschaden) ausmachen, in das Vormerksystem als zielführend erweisen. Die geplante Erhöhung der Strafbeträge wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen wird in diesem Zusammenhang (nur) als erster Schritt angesehen.

## **2. Zu einzelnen Bestimmungen:**

2.1. Die im geplanten § 41 Abs 9 enthaltene Übergangsbestimmung ist verunglückt: Das Ziel dieser Bestimmung ist den Erläuterungen folgend, dass auch zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der geplanten 12. FSG-Novelle im Vormerksystem bereits enthaltene Eintragungen wegen einer Übertretung des § 14 Abs 8 FSG zur Begründung einer Entziehung der Lenkberechtigung gemäß den §§ 7 Abs 3 Z 17 und 26 Abs 1 Z 3 herangezogen werden dürfen. Der Verkehrsunzuverlässigkeitstatbestand des § 7 Abs 3 Z 17 FSG ist jedoch erst dann verwirklicht, wenn das zeitlich gesehen jüngste Delikt in einer Übertretung des § 14 Abs 8 FSG besteht. Erst das Hinzutreten einer Übertretung des § 14 Abs 8 FSG zu den sonstigen, bereits im Vormerksystem enthaltenen Vormerkungen macht die Gesamtheit aller Vormerkungen als Grundlage für die Entziehung einer Lenkberechtigung erst verwertbar. Der geplante § 41 Abs 9 FSG unterscheidet jedoch nicht zwischen dem unterschiedlichen Gewicht der einzelnen Übertretungen im Rahmen des § 7 Abs 3 Z 17 FSG

und erlaubt die Entziehung der Lenkberechtigung bereits dann, wenn das den Verkehrsunzuverlässigkeitstatbestand herstellende (letzte) Delikt gemäß § 30a Abs 2 Z 1 FSG auch schon vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der geplanten 12. FSG-Novelle begangen worden ist. § 41 Abs 9 FSG erlaubt im Ergebnis daher eine „rückwirkende“ Entziehung der Lenkberechtigung wegen bestimmter in der Vergangenheit erfüllter Sachverhalte, die nach den zum Zeitpunkt ihrer Verwirklichung das Führerscheingesetz beherrschenden Wertvorstellungen nicht als Verkehrsunzuverlässigkeitstatbestand gelten. Eine solche Anordnung ist nicht nur aus rechtsstaatlicher Sicht fragwürdig, sondern würde zumindest auch die Aussage erfordern, bis zu welchem Zeitpunkt zurück wegen in der Vergangenheit verwirklichter Sachverhalte die Lenkberechtigung zu entziehen ist.

Unklar ist, ob eine solche Entziehung der Lenkberechtigung auch tatsächlich beabsichtigt ist. Wenn nicht, sollte im § 41 Abs 9 ausdrücklich klargestellt werden, dass die den Verkehrsunzuverlässigkeitstatbestand des § 7 Abs 3 Z 17 FSG herstellende und die Entziehungsfolge erst auslösende Übertretung gemäß § 30a Abs 2 Z 1 FSG nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der geplanten 12. FSG-Novelle begangen worden sein muss.

2.2. Im Gegensatz zu den im § 7 Abs 3 Z 14 und 15 enthaltenen Verkehrsunzuverlässigkeitstatbeständen stellen die im § 7 Abs 3 Z 16 und 17 enthaltenen Verkehrsunzuverlässigkeitstatbestände auf die Tatbegehung ab. Eine sachliche Begründung für ein Abgehen von der im § 7 Abs 3 Z 14 FSG vorausgesetzten Rechtskraft einer Bestrafung wegen einer Übertretung des § 14 Abs 8 FSG ist vor dem Hintergrund des Verhältnisses der im § 7 Abs 3 Z 14 und 16 FSG enthaltenen Verkehrsunzuverlässigkeitstatbestände zueinander nicht erkennbar: Im Fall des § 7 Abs 3 Z 16 FSG genügt die bloße Tatbegehung des die Entziehungsfolgen auszulösenden (zweiten) Delikts, im Fall des § 7 Abs 3 Z 14 FSG ist dagegen die Rechtskraft der Bestrafung wegen der die Entziehungsfolgen auslösenden (dritten) Übertretung abzuwarten.

2.3. Im geplanten § 41 Abs 9 muss es statt „§ 30a Abs 1 Z 2“ richtigerweise „§ 30a Abs 2 Z 1“ heißen.

## **B. Zur Straßenverkehrsordnung 1960:**

### **1. Allgemeines:**

1.1. Das Fahren mit unangepasster Geschwindigkeit ist eine der wesentlichen, wenn nicht sogar die Hauptursache für Unfälle (auch mit Personenschaden). Durch generalpräventive Maßnahmen in Form einer Erhöhung der Strafraumen kann zu einer Hebung der Verkehrssicherheit beigetragen werden; eine solche Maßnahme alleine wird jedoch ohne weitere begleitende Maßnahmen auf längere Sicht gesehen möglicherweise nicht nachhaltig genug sein.

1.2. In diesem Zusammenhang muss (erneut) auf die Hindernisse bei der Verfolgung von Geschwindigkeitsdelikten durch Personen ohne Wohnsitz in Österreich hingewiesen werden. Das (von den meisten Mitgliedsstaaten noch nicht ratifizierte) EU-Vollstreckungsübereinkommen stellt hier keine Abhilfe dar, da dieses nur die wechselseitige Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Vollstreckung von bereits rechtskräftigen Bestrafungen regelt. Durch dieses Übereinkommen werden jedoch die bestehenden Hürden bei der internationalen Strafverfolgung nicht beseitigt.

## **2. Zu einzelnen Bestimmungen:**

2.1. Der geplante § 52 lit a Z 10b StVO 1960 regelt den Erläuterungen folgend nur den Fall, dass eine auf Grund der Straßenverkehrsordnung 1960 erlassene und kundgemachte Geschwindigkeitsbeschränkung von einer auf der Grundlage eines anderen Bundesgesetzes erlassenen Geschwindigkeitsbeschränkung abgelöst wird. Seinem Wortlaut nach (arg: „sei es auch nicht auf Grund dieses Bundesgesetzes“) ist diese Bestimmung jedoch auch auf solche aufeinanderfolgenden Geschwindigkeitsbeschränkungen anzuwenden, die ihre jeweilige Grundlage in der Straßenverkehrsordnung 1960 haben. Soweit damit der in den Erläuterungen dargestellte, „im Rahmen der StVO selbstverständliche Grundsatz“ ausdrücklich gesetzlich festgelegt wird, besteht dagegen kein Einwand. Allerdings sollte in diesem Zusammenhang, zumindest in den Erläuterungen, auch dargestellt werden, ob der geplante § 52 lit a Z 10b StVO 1960 auch im Verhältnis einer verordneten Geschwindigkeitsbeschränkung zu einer sich aus dem § 20 StVO ergebenden Geschwindigkeitsbeschränkung gilt. Diese Fälle – gedacht ist an den (in Bezug auf die Geschwindigkeitsbeschränkung bisher folgenlosen) Beginn eines Ortsgebietes innerhalb eines Bereichs, in dem eine Geschwindigkeitsbeschränkung gemäß § 43 StVO 1960 besteht – haben in der Praxis eine hohe Bedeutung. Die Anwendbarkeit dieser Bestimmung auch auf diese Fälle würde einen zusätzlichen „Schilderwald“ nach sich ziehen, da die durch eine Ortsgebietserklärung bewirkte Geschwindigkeitsbeschränkung sofort wieder durch die Kundmachung einer neuen Geschwindigkeitsbeschränkung außer Kraft gesetzt werden müsste.

Im Zusammenhang mit dem geplanten § 52 lit a Z 10b StVO 1960 ist auch darauf hinzuweisen, dass der Fall, dass eine auf Grund eines anderen Bundesgesetzes erlassene und kundgemachte Geschwindigkeitsbeschränkung von einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf Grund der Straßenverkehrsordnung 1960 abgelöst wird, nach wie vor ungeregelt ist. Ein solcher Fall liegt etwa vor, wenn eine auf Grund des Immissionsschutzgesetzes-Luft erlassene Geschwindigkeitsbeschränkung in eine Geschwindigkeitsbeschränkung nach der Straßenverkehrsordnung 1960 übergeht. Fraglich ist in diesen Fällen, ob das Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung gemäß dem Immissionsschutzgesetz-Luft durch die Anbringung eines Verkehrszeichens gemäß § 52 lit a Z 10b StVO oder durch

die Anbringung einer Zusatztafel bei dem Verkehrszeichen gemäß § 52 lit a Z 10a StVO 1960, das den Beginn der Geschwindigkeitsbeschränkung nach der Straßenverkehrsordnung 1960 anzeigt, kundzumachen ist. Da das Immissionsschutzgesetz-Luft die Kundmachung von Verordnungen unter sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung 1960 anordnet, sollte zu dieser in der Praxis überaus bedeutsamen Frage auch eine ergänzende Regelung im Rahmen der Straßenverkehrsordnung 1960 getroffen werden.

2.2. Im Hinblick auf die Verwerflichkeit und (potentielle) Schädlichkeit von Geschwindigkeitsüberschreitungen sollte vor dem Hintergrund des geplanten § 100 Abs 5a StVO 1960 überlegt werden, ob im Fall von erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitungen, die durch Organstrafverfügung geahndet werden, nicht auch weitere Sanktionen ergriffen werden können sollten.

Gleichschriften dieser Stellungnahme ergehen ue an die Verbindungsstelle der Bundesländer, an die übrigen Ämter der Landesregierungen, an das Präsidium des Nationalrates und an das Präsidium des Bundesrates.

Mit freundlichen Grüßen

Für die Landesregierung:

Dr. Heinrich Christian Marckhgott

Landesamtsdirektor

**Ergeht nachrichtlich an:**

1. - 8. E-Mail an: Alle Ämter der Landesregierungen
9. E-Mail an: Verbindungsstelle der Bundesländer [vst@vst.gv.at](mailto:vst@vst.gv.at)
10. E-Mail an: Präsidium des Nationalrates [begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at](mailto:begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at)
11. E-Mail an: Präsidium des Bundesrates [peter.michels@parlament.gv.at](mailto:peter.michels@parlament.gv.at)
12. E-Mail an: Bundeskanzleramt [ypost@bka.gv.at](mailto:ypost@bka.gv.at)
13. E-Mail an: Institut für Föderalismus [institut@foederalismus.at](mailto:institut@foederalismus.at)
14. E-Mail an: Abteilung 5 zu do ZI 20504-6/1/204, 23/21/2-2007

zur gefl Kenntnis.