

## **Stellungnahme des ÖAMTC zum Entwurf einer 13. FSG-Novelle und einer Änderung der Straßenverkehrsordnung (GZ. BMVIT-170.706/0009-II/ST4/2009)**

### **A) Allgemeines**

Der ÖAMTC dankt für die Übermittlung des gegenständlichen Entwurfes zur Stellungnahme. Die meisten Themen waren ja bereits Gegenstand eines Entwurfes für eine (1.) 12. FSG-Novelle, zu der der ÖAMTC im November 2007 ausführlich Stellung genommen hat. Daher soll hier anerkennend betont werden, dass wesentliche Aspekte unserer seinerzeitigen Kritik beim nunmehr vorliegenden 2. Entwurf Berücksichtigung fanden, insbesondere ein klarer **Schwerpunkt** bei Maßnahmen gegen **stärker alkoholisierte Lenker** gesetzt wird. Bereits der Vortrag an den Ministerrat betreffend Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vom 11.12.2007 zeigt schon deutlich die Berücksichtigung zahlreicher vom ÖAMTC in die Diskussion eingebrachter Argumente.

Allerdings wird in den weiterführenden Gesprächen vor einer Beschlussfassung der Novelle im Nationalrat noch die eine oder andere Frage auf Expertenebene zu klären sein. Dies trifft insbesondere auf den unter Z 2 angeführten Vorschlag für ein **Verkehrskoaching** bei Alkohol- oder Suchtgiftbeeinträchtigung zu (Detail hiezu im besonderen Teil).

Auch hinsichtlich der Neuregelung des **Strafrahmens** für **Alkoholdelikte** ist die „Handschrift“ des ÖAMTC zu erkennen. Im Vordergrund dieser „Euroanpassung“ sollte vor allem der Umstand stehen, dass hohe Strafdrohungen vor allem dann präventiv wirken können, wenn sie leicht kommuniziert und damit gemerkt werden können.

Mit besonderem Interesse hat der ÖAMTC die unter Z 9 angeführten bundeseinheitlichen **Strafsätze** für **Geschwindigkeitsdelikte auf Autobahnen** zur Kenntnis genommen. Sie stellen einen ersten und - wenn man die bisherige Skepsis vieler Bundesländer zu bundeseinheitlichen Strafen berücksichtigt – auch mutigen Schritt auf dem Weg zu einem bundesweit **einheitlichen** verbindlichen und nach der Schwere der Übertretung gestaffelten **Strafgeldkatalog** dar, wie er vom ÖAMTC seit vielen Jahren im Interesse der Mehrzahl der Autofahrer verlangt wird. Es ist zu hoffen, dass damit der Startschuss für die Erarbeitung eines derartigen Katalogs durch Experten von Bund, Ländern und Interessenvertretungen gegeben wird.

Schließlich hat der ÖAMTC im Teil C dieser Stellungnahme erneut einige weitere Vorschläge zur Änderung der StVO erstattet. Wir haben es auch diesmal nicht für zweckmäßig erachtet, im Rahmen dieser (unnummerierten) „Mini-StVO-Novelle“ auf die zahlreichen sonstigen **Novellierungsvorschläge** hinzuweisen, die wir bereits anlässlich früherer Stellungnahmen dem BMVIT vorlegten. Wir bringen jedoch bei dieser Gelegenheit unseren Wunsch sehr deutlich in Erinnerung (den man eigentlich schon als Forderung bezeichnen sollte) endlich (!) eine mit Vertretern aus Bund, Ländern und Verkehrsorganisationen besetzte **Arbeitsgruppe** zur dringend erforderlichen **Reform** der StVO einzusetzen!

## B) Besonderer Teil

### I. Zu den Änderungen des FSG

#### **Zu Z 1 (§ 24 Abs 1) – Automatisches Lenkverbot bei Entziehung der Lenkberechtigung**

Das Vorhaben, während der Entziehung der Lenkberechtigung den Umstieg auf vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge bzw. Mopeds zu unterbinden, findet die ausdrückliche Unterstützung des ÖAMTC. Allerdings halten wir zwei Präzisierungen für angebracht: Zum einen ist aufgrund der Praxisrelevanz eine Eingrenzung auf Entziehungen aufgrund von Alkoholdelikten notwendig, da dies den häufigste Anwendungsfall für einen „Umstieg“ auf führerscheinfreie Fahrzeuge darstellt und dies auch das Delikt ist, dessen neuerliche Begehung mit diesen Fahrzeugen weiterhin möglich wäre. Für andere Entziehungsfälle soll die Erhaltung der Mobilität im Vordergrund stehen und daher die Behörde nur dann ein Lenkverbot aussprechen dürfen, wenn dies zur Abwehr von Gefahren für die Verkehrssicherheit geboten erscheint

Zum anderen sollte die Textierung unbedingt zum Ausdruck bringen, dass die Behörde bei alkoholbedingten Entziehungen der Lenkberechtigung gleichzeitig ein Lenkverbot auszusprechen hat. Damit soll sicher gestellt werden, dass den Betroffenen dieses Faktum auch bewusst wird; derzeit lässt die Entwurfsfassung die Interpretation zu, dass das Lenkverbot konkludent in der Entziehung enthalten ist. Dies würde aber zu Problemen mangels Kenntnis in den betroffenen Kreisen führen und zu wenig Publizitätswirkung entfalten.

#### **Zu Z 2 (§ 24 Abs 3) – Verkehrscoaching bei Alkohol- oder Suchtgiftbeeinträchtigung**

Das BMVIT schlägt bei einer erstmaligen Übertretung der 0,8 (bis 1,19) Promille-Grenze die Einführung eines Verkehrscoaching zur Bewusstmachung der besonderen Gefahren des Lenkens von Kraftfahrzeugen unter Alkoholeinfluss vor. An sich geht diese Bestimmung auf eine Anregung zurück, die der ÖAMTC im Rahmen seiner Stellungnahme zum Vorentwurf im November 2007 in die Diskussion gebracht hat. Um ein Zeichen zu setzen, dass 0,5 Promille-Delikte besondere spezial- und generalpräventive Aufmerksamkeit verdienen und als Alternative zu den diskutierten wesentlich umfassenderen Maßnahmen, schlug der ÖAMTC damals – wie bereits in der seinerzeit von BM Faymann einberufenen Arbeitsgruppe diskutiert und auch von anderen Experten unterstützt – ein Alkohol- Aufklärungs- und Beratungsgespräch vor. Ein vom KfV ausgearbeiteter Vorschlag hiefür unter dem Arbeitstitel „Verkehrscoaching“ wurde seinerzeit unsere Stellungnahme beigelegt. Zielgruppe waren für den damaligen Vorschlag jene Personen, die im Wesentlichen als minderalkoholisiert angesehen werden können.

Wir halten es nunmehr für einen gewissen Systembruch, wenn die szt. zur Diskussion gestellte Maßnahme ohne weitere Befassung von Experten für jene Personengruppe gesetzlich vorgeschrieben werden soll, die mit einem Promillewert zwischen 0,8 und 1,19 am Steuer eines Kraftfahrzeuges beanstandet wurden. Bei dieser Personengruppe wird es sicher zahlreiche Personen geben, die bereits eine mehr oder weniger lange bzw. intensive „Karriere“ als Alkolenker hinter sich haben und wo es jedenfalls fraglich erscheint, ob das oben erwähnte Aufklärungs- und Beratungsgespräch zu einem Überdenken der Haltung zu Alkohol und Fahren beitragen kann.

Eine möglichst rasch einzuberufende Expertengruppe – auch unter Einbeziehung von Psychologen – sollte prüfen, ob die vorgeschlagene Maßnahme für die angeführte Zielgruppe geeignet ist oder ob z.B. eine besondere (verkürzte) Form einer Nachschulung zweckmäßig erscheint.

Zusammenfassend halten wir es jedenfalls für zielführend, zuerst über den Inhalt der ergänzenden Maßnahme für diese Gruppe von Alkolenkern Übereinstimmung zu erzielen, daraus ergibt sich die Dauer der Maßnahme und die hierfür zu verrechnenden Kosten. Jetzt bloß den von manchen Personen als irreführend angesehenen Begriff „Verkehrscoaching“ in das Gesetz zu schreiben und alle weiteren Diskussionen der Detailregelung in der Verordnung vorzubehalten, halten wir nicht für wünschenswert. Der ÖAMTC bietet jedenfalls bereits jetzt seine Experten (auch Juristen bzw. Psychologen) für die erforderlichen Klärungen an.

### **Zu Z 3 (§ 26 Abs. 2) – Mindestentziehungsdauer bei wiederholten Alkoholdelikten**

Auch die Verschärfung der Entziehungsdauer bei Wiederholungstätern geht auf Anregungen des ÖAMTC zurück und wird grundsätzlich begrüßt. Um allerdings auch eine bundesweite Vereinheitlichung der Behördenpraxis zu erzielen, wird es nach Ansicht des ÖAMTC nicht genügen, im Gesetz das Wort „mindestens“ zu verwenden. Die Erfahrungen der letzten Jahre haben nämlich gezeigt, dass einzelne Behörden sich in vielen Fällen um die im Gesetz festgelegten Mindestzeiten nicht gekümmert sondern selbst ohne Vorliegen besonderer Erschwerungsgründe wesentlich längere Entziehungszeiten angeordnet haben. Dazu kommt, dass nach wie vor Berufungen gegen Entziehungsbescheide die aufschiebende Wirkung schematisch aberkannt wird und daher Rechtsmittel wirkungslos bleiben, selbst wenn sie (im Nachhinein betrachtet) erfolgreich sein sollten.

Wir schlagen daher vor, gesetzlich festzulegen, dass von den Mindest-Entziehungszeiten seitens der Behörden nur dann abgewichen werden darf, wenn dies zur Abwehr besonderer Gefahren für die Verkehrssicherheit dringend geboten erscheint und dies im Entziehungsbescheid von der Behörde auch konkret (und gegebenenfalls bekämpfbar) dargelegt wird. Grundsätzlich trägt die Festlegung von Mindestentziehungszeiten jedenfalls zu einer besseren Vorhersehbarkeit und Publizität der Sanktionen bei, was generalpräventiv sicher positiv zu bewerten ist. Allerdings hält der ÖAMTC einen fünfjährigen Beobachtungszeitraum für zu lange und spricht sich für die Beibehaltung des bisher in § 26 bestehenden zweijährigen Zeitraumes aus, da die Entziehung und die gleichzeitig verhängten Maßnahmen als Instrumente der Bewährung und Rehabilitation gedacht sind.

### **Zu Z 4 (§ 26 Abs 6) – Verordnungsermächtigung Verkehrscoaching**

Auf unsere ausführlichen Argumente zu Z 2 wird verwiesen, der Gesetzgeber soll jedenfalls vorher klar sagen, was später vom Verordnungsgeber im Detail ausgeführt werden soll.

### **Zu Z 5 (§ 37a) – Strafraumen für Alkodelikte**

Auf unsere Ausführungen zu den Strafen an sich und deren Höhe wird auf die folgenden Ausführungen zur StVO verwiesen.

## II. Änderung der Straßenverkehrsordnung

### **Zu Z 1 bis 3, § 99 Abs 1, 1a, 1b (Strafrahmen für Alkoholdelikte)**

Die Anhebung der Mindeststrafen für Alkoholdelikte auf ein ziffernmäßig leicht einprägsames „Vielfaches des Promillewertes“ entspricht einem schon seit langem vorgetragenen Vorschlag des ÖAMTC und wird dementsprechend begrüßt.

Zur Aufrundung der Strafobergrenzen auf ganze Hunderterbeträge ist zu überlegen, was dadurch bewirkt werden soll. Gegen die Höhe an sich werden keine Einwände erhoben, im Gegensatz zu den Strafuntergrenzen wären sie allerdings noch immer schwer kommunizierbar – abweichend von der jahrzehntelang geübten Praxis im Straßenverkehrsbereich, die Obergrenzen möglichst „einprägsam“ festzulegen. Es wird dabei an die szt. StVO-Grenzen von ÖS 10.000,-- bzw. ÖS 30.000,-- – (u.a. auch im KFG) erinnert. Will man also politischerseits eine Loslösung von den alten Schillingbeträgen, müsste man auf einprägsame volle Tausenderbeträge runden, was aber möglicherweise zu Protesten in bestimmten Kraftfahrerkreisen führen könnte.

Jedenfalls soll bei dieser Gelegenheit auf die seit als 10 Jahren andauernde „Schieflage“ der Strafobergrenze für Übertretungen der 0,5 Promille-Bestimmung im FSG hingewiesen werden. Obwohl die Mindeststrafe für minderalkoholisierte Lenker mehr als 50 % unter jener für die Übertretung der 0,8 Promille-Grenze liegt, ist die Strafobergrenze mit (künftig geplanten) 3.700 Euro ident. Wir regen daher an, diesen Widerspruch (aus der seinerzeitigen 0,5 Promille-Diskussion, insbesondere im Parlament, erklärbar) zu beseitigen und die Strafobergrenze für das FSG-Alkoholdelikt deutlich zu reduzieren; eine negative Auswirkung auf die Verkehrssicherheit ist nicht einmal im Ansatz dadurch gegeben.

### **Zu Z 4 bis 6, § 99 Abs 2 lit c, § 99 Abs 2d und 2e, (Strafrahmen bei Geschwindigkeitsdelikten)**

Faktisch hat die vorgeschlagene Änderung zur Folge, dass bei Begehung eines der angeführten Geschwindigkeitsdelikte keine gesonderte Bewertung der besonders gefährlichen Verhältnisse oder einer besonderen Rücksichtslosigkeit gegenüber anderen Straßenbenutzern mehr erfolgen wird. Werden die Vorschläge unverändert beschlossen, müssen besonders rücksichtslose Verkehrsteilnehmer wohl hoffen, dass sie in den Anwendungsbereich der Absätze 2d und 2e fallen, dann bleibt ihnen eine Bestrafung wegen einer Übertretung gem. § 99 Abs 2 lit c (und damit folgend eine Entziehung der Lenkberechtigung für mindestens 3 Monate) erspart. Abgesehen davon beträgt die Strafuntergrenze für die letztgenannte Übertretung nach wie vor 36 Euro während für die anderen beiden Verwaltungsübertretungen – selbst wenn es sich um reine Formalverstöße ohne Qualifizierung handeln sollte – wesentlich höhere Mindeststrafen vorgesehen sind.

Der Gesetzgeber sollte sich jedenfalls überlegen, ob er diesen offenbaren Wertungswiderspruch beabsichtigt oder nicht. Im Vorentwurf war vorgesehen, die erwähnte Mindeststrafe des § 99 Abs 2 von 36 Euro auf 150 Euro anzuheben, was vom ÖAMTC als zu hoch kritisiert wurde. Wir halten jedenfalls sowohl hinsichtlich § 99 Abs 2 als auch § 99 Abs 2e eine Mindeststrafe von jeweils 100 Euro für sachgerecht.

Wir wiederholen bei dieser Gelegenheit allerdings auch unsere Aussage in unserer Stellungnahme vom November 2007, dass es immer mehr einzelfallbezogene Strafrahmen in der StVO geben wird. Wir rufen daher auch bei dieser Gelegenheit unsere mehrfach vorgetragenen Vorschläge zur Erarbeitung eines bundeseinheitlichen und verbindlichen Strafkataloges (nicht nur für die StVO-Delikte) in Erinnerung.

**Zu Z 8, § 100 Abs 5a (Organstrafverfügungen für Tempodelikte bis 70 Euro)**

Der ÖAMTC sieht bei der Einführung einer Ermächtigung zur Einhebung von Organstrafverfügungen bis zu 70 Euro zwar eine erhebliche Abweichung von der allgemeinen Regel, wonach Organstrafverfügungen nicht mit einem höheren Betrag als 36 Euro ausgestellt werden dürfen, anerkennt aber die Absicht der Behörden, in Anbetracht der Anhebung der Mindeststrafen gem § 99 Abs 2d bei Überschreitungen bis 30 km/h Organstrafverfügungen verhängen zu können.

An sich hat der ÖAMTC bisher – z.B. in seiner Stellungnahme vom November 2007 - die Festlegung eines Organmandatsbetrages von 70 Euro für derartige Geschwindigkeitsüberschreitungen als zu hoch und nicht erforderlich abgelehnt. Unter Berücksichtigung der neu eingeführten Z 9 und die dort vorgesehenen Strafbeträge wird jedoch dieser Einwand fallen gelassen. Festzuhalten ist jedenfalls, dass der Betrag von 70 Euro mit der Frage der Vollstreckbarkeit von Verkehrsstrafen gegenüber Ausländern in deren Heimatland nicht das Geringste zu tun hat.

Allerdings erscheint dem ÖAMTC ein leichter Widerspruch zwischen § 99 Abs 2 lit c und § 100 Abs 5a zu bestehen:

Durch den neu eingefügten letzten Satz in § 99 Abs 2 lit c sind alle Geschwindigkeitsdelikte aus dem Vollzugsbereich des § 99 Abs 2 lit c ausgenommen. Die Bestimmung verlangt vom Straßenaufsichtsorgan die Beurteilung, ob besonders gefährliche Verhältnisse oder besondere Rücksichtslosigkeit vorliegen, die Behörde kann aber im weiteren Verfahren dieses Kriterium übergehen. Der ÖAMTC erwartet, dass mit dieser Einschränkung „totes Recht“ geschaffen wird. Die Einschränkung kann daher entfallen, zumal weder die StVO noch das VStG eine Verpflichtung zur Ausstellung eines Organmandates statuieren, sodass dem Straßenaufsichtsorgan ohnehin die Beurteilung obliegt, ob es die Ausstellung einer Organstrafverfügung für gesetzlich zulässig.

**Zu Z 9 § 100 Abs 5b und 5c (Organstrafverfügungen und Anonymverfügungen für Geschwindigkeitsdelikte auf Autobahnen)**

Der Ansatz der Festlegung von Strafobergrenzen bzw weitgehend festgelegten Strafsätzen für so genannte „Massendelikte“ wird vom ÖAMTC in Anbetracht dessen, dass dies im wesentlichen einer langjährigen Forderung entspricht, unterstützt.

Es ist allerdings nicht einzusehen, warum die erwähnten Strafbeträge nur bei Übertretung der (gesetzlich festgelegten) 130 km/h-Grenze zum Tragen kommen sollen. Der ÖAMTC verlangt daher, dass generell die mit Messgeräten festgestellte Überschreitung aller auf Autobahnen vorgesehenen bzw. verordneten Höchstgeschwindigkeiten erfasst sind. Außerdem dürfte es nicht auf die gemessene, sondern auf die nach den jeweiligen Zulassungsbestimmungen der Messgeräte vorwerfbaren Geschwindigkeiten unter Berücksichtigung der Gerätetoleranzen ankommen. Die Formulierung sollte daher z.B. lauten: „bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung um nicht mehr als 10 km/h eine Geldstrafe von 20 Euro usw. ....“

**C) Ergänzungsvorschläge des ÖAMTC****1) Vorschriften für Menschen mit besonderen Bedürfnissen**

Dringend erforderlich erscheint eine systematische Neubearbeitung der Bestimmungen über Behinderte bzw. klare Vorgaben für die vielfach noch nicht ganz selbstverständliche „Barrierefreiheit“. Als Beispiele wollen wir nur auf die Themen Behindertenrampe, Benützung von Behindertenparkplätzen bzw. Ausstellung von Ausweisen gem. § 29b StVO hinweisen. Auch auf die diesbezüglichen Zielsetzungen im **Regierungsprogramm 2008** wird besonders hingewiesen. Im Zuge der Vorbereitung der nächsten StVO-Novelle sollte



jedenfalls zeitgerecht eine Arbeitsgruppe eingerichtet werden. Der ÖAMTC ist jedenfalls gerne bereit, die Erfahrungen seiner Behindertenberater sowie der Rechtsberater, die sich speziell den Fragen von Menschen mit besonderen Bedürfnissen widmen, einzubringen.

## **2) Gesetzliche Verankerung einer „Rettungsgasse“**

Es ist zu hoffen, dass die dzt. laufenden Untersuchungen – insbesondere seitens der Autobahngesellschaft ASFINAG – bald zu einer Lösung im Interesse der österr. Feuerwehren und Notfallorganisationen führen. Die Frage der fallweisen Freigabe von Pannestreifen für den allgemeinen Verkehr bei erhöhtem Verkehrsaufkommen sollte jedoch – im Gegensatz zur diesbezüglichen Formulierung im Regierungsprogramm 2008 – einer gesonderten (und wie der ÖAMTC im Interesse seiner Pannenfahrer anmerkt auch kritischen - Beurteilung vorbehalten bleiben.

## **3) Kundmachungsfragen**

Insbesondere großflächige Kurzparkzonen bedürfen nach Ansicht des ÖAMTC, aber auch der Volksanwaltschaft einer besonderen Publizität. Diesen Erfordernissen wird bei Kurzparkzonen, die mehrere Wiener Bezirke umfassen, die derzeitige Beschilderung in keinem Fall gerecht. Darüber hinaus sind jedoch auch andere Kundmachungsfragen der StVO einer kritischen Kontrolle zu unterziehen.

## **4) Radverkehr**

Wie dem BMVIT nicht unbekannt sein dürfte, werden von verschiedenen Seiten und auf verschiedenen Ebenen seit längerer Zeit Vorschläge für Änderungen der für den Radverkehr maßgeblichen Vorschriften beraten bzw. erarbeitet. Der ÖAMTC steht diesen Vorschlägen interessiert, teilweise Impuls gebend, in verschiedenen Aspekten (z.B. der Radwegbenutzungspflicht) jedoch auch kritisch gegenüber. Da dieser Themenkomplex sicher nicht im Rahmen eines „normalen“ Begutachtungsverfahrens für eine künftige StVO-Novelle zufriedenstellend bewertet und gelöst werden kann, wird es seitens des BMVIT erforderlich sein, auch zu dieser Thematik eine geeignete Expertengruppe einzuberufen, wobei der ÖAMTC, unter dessen Mitgliedern sich fast 1 Mio. Rad fahrende Menschen befinden, seine diesbezügliche Mitarbeit gerne anbietet.

*ÖAMTC Rechtsdienste  
Mag<sup>a</sup>. Ursula Zelenka  
Mag. Martin Hoffer  
Dr. Hugo Hauptfleisch*

*Wien, im Mai 2009*