



An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
BMVIT – IV/ST2, Rechtsbereich Straßenverkehr
Radetzkystraße 2
1030 Wien
GZ: BMVIT-161.003/0001-IV/ST2/2016

Wien, den 4.11.2016

Betrifft: 28. StVO-Novelle

Sehr geehrte Damen und Herren,

das **Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV)** dankt für die Übermittlung des Begutachtungsentwurfs und nimmt zu den einzelnen Bestimmungen Stellung wie folgt:

Vorgesehene Verwaltungsvereinfachungen (§§ 5, 31, 42, 45):

Die in diesen Bestimmungen vorgeschlagenen Verwaltungsvereinfachungen sind aus unserer Sicht durchaus geeignet, für Bürger und Behörden kosten- und zeitsparend zu wirken ohne dass dadurch die wesentlichen Merkmale der StVO, die Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs, beeinträchtigt würden. Überdies wird damit auch ein ausdrückliches Ziel im österreichischen Regierungsübereinkommen angesprochen, namentlich die „Entbürokratisierung von Verwaltungsabläufen“¹. Das KFV befürwortet diese Änderungsvorschläge.

Erleichterungen für Zustelldienste (§ 26a Abs. 4):

Der grundlegende Ansatz, Erleichterungen für Zustelldienste durch Ausnahmen von Halte- und Parkverboten zu schaffen ist sicher zielführend und zweckmäßig. Doch sollten im Sinne der Verkehrssicherheit jene Halteverbote nicht in diese Liberalisierung aufgenommen werden, die vor allem der Verkehrssicherheit dienen bzw. besondere Rücksicht für andere Straßenverkehrsteilnehmer erfordern und deren Nichteinhaltung jedenfalls nicht geduldet werden kann, wie z.B.:

- auf und unmittelbar vor Schutzwegen,
- vor Behindertenrampen,
- auf und unmittelbar vor Eisenbahnkreuzungen,
- im Bereich von Fahrbahnkuppen sowie
- in Unterführungen und Straßentunnels.

¹ Arbeitsprogramm der österreichischen Bundesregierung für die Jahre 2013 bis 2018, Seite 17.



Erweiterte Verwertung von Daten aus Verkehrsüberwachungsgeräten (§ 98g)

Die Verwertung von gemäß §§ 98a – 98e zulässigerweise erhaltenen Daten im Rahmen der Verkehrsüberwachung für weitere Überwachungszwecke wird ausdrücklich begrüßt, vor allem weil die dafür ausgewählten Erweiterungen Delikte betreffen, die einerseits ein sehr hohes Unfallrisiko mit sich bringen und andererseits gerade bei diesen Delikten ein großes Reduktionspotenzial an Unfällen, Verletzten und Getöteten besteht.

Um von diesen neuen Möglichkeiten der Verkehrsüberwachung verfahrenstechnisch auch Gebrauch machen zu können, wird es aber noch erforderlich sein, die Sonderregelungen in § 134 Abs. 3c und 3d KFG gänzlich zu streichen (diese Bestimmungen enthalten das Erfordernis der zwingenden Anhaltung des Betretenen und die obligatorische Vorgangsweise mit Organstrafverfügung für eine rechtmäßige Bestrafung bei Verstößen gegen das Telefonierverbot und die Sicherheitsgurt- und Helmpflicht). Die nun in der 34. KFG-Novelle vorgesehene Ausnahme von der Anhalteverpflichtung nur bei durch automatisierte Überwachung festgestellten Vergehen greift hier aber zu kurz, da neuerlich die Strafbarkeit ganz grundsätzlich von der Art und der Weise der Kontrolle abhängig gemacht wird.

Liest man die Änderungen der 28. StVO-Novelle und der 34. KFG-Novelle im Kontext ergibt sich folgende komplizierte Dreiteilung der Strafbarkeit für die genannten Delikte:

- Entdeckung im Rahmen einer Anhaltung: strafbar
- Entdeckung durch automatische Verkehrsüberwachung: strafbar auch ohne Anhaltung
- Entdeckung ohne Anhaltung durch nichtautomatisierte Verkehrsüberwachung: nicht strafbar

Diese Ausnahmen vom normalen Gang eines Verwaltungsstrafverfahrens haben schon immer der Verkehrssicherheit geschadet, sind sachlich nicht gerechtfertigt und überdies verfassungswidrig.

Im Detail sprechen folgende Gründe für eine gänzliche Streichung der Sonderregelungen:

- ➔ **Harmonisierung im Lichte der Internationalen Strafverfolgung:** Der Deliktskatalog der EU-Richtlinie 2015/413 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte zeigt auf, dass die zwingende Anhaltung des Lenkers und Sanktionierung mit Organstrafverfügung auch im internationalen Kontext jeglicher Effektivität und Praxistauglichkeit entgegensteht. Umfasst sind dort nämlich sämtliche Delikte, bei denen in Österreich eine Anhaltung erforderlich ist: Mobiltelefon am Steuer, Gurt- und Helmpflicht. Eine Streichung der Sonderregelungen würde daher den Weg für eine effektive Strafverfolgung der angeführten Delikte auch international öffnen. Zurzeit nimmt Österreich mit diesen Delikten nicht teil an den neuen Möglichkeiten der EU.
- ➔ **Verfassungswidrigkeit:** Die Sonderregelungen bei Verstößen gegen das Telefonierverbot und die Sicherheitsgurt- und Helmpflicht in § 134 Abs. 3c und 3d KFG sind nicht nur sachlich nicht begründbar, sondern auch verfassungswidrig.² Durch die Regelungen wird nämlich eine unsachliche Unterscheidung getroffen zwischen Lenkern, die angehalten werden, und solchen, die nicht angehalten werden (können). Diese Ungleichbehandlung steht im Widerspruch zum

² Vgl dazu Pürstl, Gurten- und Helmpflicht im Visier, ZVR 2014/106. Die Argumente gelten gleichermaßen für das Verbot der Nutzung von Mobiltelefonen.



verfassungsrechtlichen Gleichheitsgrundsatz, weil sie nicht durch sachliche Argumente gerechtfertigt werden kann. Weder wäre ein – hier auch gar nicht vorliegender – verminderter Schuldgehalt ein schlüssiger Grund, noch kann die Regelung durch positive erzieherische Effekte der Anhaltung gerechtfertigt werden. Diese Effekte könnten nämlich auch bei sämtlichen anderen Delikten als Begründung herangezogen werden. Die Wirkung verkehrt sich sogar ins Gegenteil, weil sie nur beim Angehaltenen eintreten kann; alle anderen bleiben strafrei. Auch die Vermeidung von Beweisschwierigkeiten als Begründung ist unsachlich, weil die Strafbarkeit eines Verhaltens nicht von der Art des Beweismittels abhängen darf. Das Anhaltungserfordernis führt überdies zu paradoxen Situationen: Eine Lenkerin konnte etwa nicht bestraft werden, weil sie schon selbst angehalten hatte, bevor aufgrund der Verkehrslage eine Anhaltung möglich war (UVS Stmk 20.11.2012, 30.13-116/2012). Darüber hinaus weicht die Regelung vom System des § 50 VStG über Organstrafverfügungen weiterhin ab, nach dem die Verhängung einer Organstrafverfügung in das Ermessen des ermächtigten Organs fällt. Eine solche Abweichung ist aber verfassungsrechtlich nur dann zulässig, wenn sie unbedingt erforderlich ist, was hier einerseits nicht der Fall ist und andererseits durch die Neuaufnahme der Ausnahme der automatisierten Überwachung verstärkt zum Ausdruck gebracht wird, dass diese unbedingte Erforderlichkeit eben nicht vorliegt.

- **Fehlende Nachvollziehbarkeit für Lenker:** Ob überhaupt und wie nun bestraft wird ist dem durchschnittlich juristisch versierten Lenker mit diesem System nicht mehr nahezubringen. Für Lenker sollte aber nur eine Botschaft klar erkennbar sein: Wer am Steuer telefoniert, wer keinen Gurt anlegt und keinen Helm trägt macht sich strafbar! Klare Gebote ziehen hohe Befolgung nach sich, komplizierte Regelungen mit Schlupflöchern hingegen nicht.

Zusammenfassend ist deshalb auszuführen, dass auch die Neufassung der Strafmodalitäten in der 34. KFG-Novelle o.a. Bedenken nicht beseitigt, sondern im Gegenteil zu einer weiteren Differenzierung der Vorgangsweise führt (siehe oben).

Legalisierung der Verwendung von „Scootern“ durch Kinder unter 12 Jahren (bzw. 10 Jahren)

Für die Verwendung von sog. „Scootern“, das sind zweirädrige Kleinfahrzeuge bzw. fahrzeugähnliche Kinderspielzeuge mit einem bodennahen Trittbrett, in der Regel zusammenklappbar und mit Brems- und Lenkvorrichtung ausgestattet, gilt gemäß § 88 StVO ein Mindestalter von 12 Jahren (mit Radfahrausweis: 10 Jahre), darunter besteht eine Beaufsichtigungspflicht durch einen mindestens 16-jährigen Begleiter. Das Alleinefahren von z.B. Volksschulkindern in die Schule ist damit rechtlich nicht zulässig.

Die weitläufige und auch umfassend geduldete Praxis sieht aber völlig anders aus. Zahlreiche Kinder sind bereits vor Erwerb des Radfahrausweises bzw. Erreichen der Altersgrenze alleine mit dem Scooter unterwegs. So geben 37 % der Eltern von Kindern im Alter von 6-10 Jahren an, dass ihr Kind bereits alleine Wege mit dem Scooter zurücklegt, 13 % der 6 – 10-jährigen Kinder legen den Schulweg mit einem Scooter alleine zurück.

Es besteht hier also ein großes Mobilitätsbedürfnis, dem die aktuellen rechtlichen Bestimmungen entgegenstehen. Dazu kommt, dass viele Eltern über die Altersgrenzen nicht Bescheid wissen (nur jeder Fünfte kannten die 12-Jahres-Grenze, nur 44 % die 10-Jahres-Grenze bei erworbenem Radfahrausweis).



Folgende weitere Gründe sprechen deutlich für eine Reform der Scooterregelung:

- Der Scooter ist noch beliebter als das Fahrrad; 49 % der Kinder fahren Scooter. Dabei ist auch die Nutzung sehr hoch, 6 bis 10-Jährige fahren in der warmen Jahreszeit täglich.
- Entwicklungspsychologisch sind Kinder ab 8 Jahren im Wesentlichen in der Lage, mit dem Scooter alleine am Gehsteig zu fahren.
- 75 % der Kinder lernen Scooter fahren bis zum 5 Lebensjahr.
- Die Unfallzahlen sind gering, obwohl bereits jetzt Kinder unter 12 Jahren alleine fahren.
- Die selbständige Mobilität wird sehr früh geprägt und ausgebildet und sind deshalb sinkende Unfallzahlen bei späterer Mobilitätsbeteiligung (z.B. Fahrrad, Moped) zu erwarten.
- Zweifelsfrei leistet auch das Fahren mit Scootern einen wichtigen Beitrag zur Gesundheitsförderung von Kindern.
- Befragte Experten sprechen sich im mehrheitlich für eine Absenkung der Altersgrenze aus.
- International nimmt Österreich mit seiner Altersgrenze für Scooterfahrer eine Ausnahmeposition ein.
- Ca. die Hälfte der Eltern befürwortet eine Senkung der Altersgrenze.

Um deshalb in Zukunft

- ungewollte Verwaltungsübertretungen hintanzuhalten,
- im Falle eines Unfalles wegen der zur Zeit unzulässigen Vorgangsweise der Kinder unbillige Lösungen zuungunsten von Kindern und Eltern zu vermeiden und
- frühzeitig Potenziale der Mobilitätsförderung von Kindern zu nutzen,

sollte die angesprochene Regelung adaptiert werden:

Absenkung des Mindestalters für die selbständige und unbeaufsichtigte Nutzung von Scootern auf 8 Jahre. Dieses Alleinefahren sollte aber bis 12 Jahre nur mit Helm erfolgen, auch wenn mit 10 Jahren bereits der Radfahrausweis erworben wird.

Mit freundlichen Grüßen
Kuratorium für Verkehrssicherheit

Dir. Dr. Othmar Thann
(Geschäftsführer)

Dr. Armin Kaltenecker
(Bereichsleiter Recht & Normen)