



Kuratorium für Verkehrssicherheit, Schleiergasse 18, 1100 Wien

An das
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie,
Mobilität, Innovation und Technologie
BMK – IV/ST1 (Kraftfahrwesen)
Radetzkystraße 2
1030 Wien
GZ: 2021-0.078.310

Per E-Mail: st1@bmk.gv.at

Wien, 13.04.2021

Betreff: 21. FSG-Novelle und Änderung der StVO (Schnellfahrerpaket)

Sehr geehrte Damen und Herren,

das **Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV)** dankt für die Einladung zur Stellungnahme. Wir begrüßen, dass mit dem vorliegenden Entwurf wichtige Schritte gegen Schnellfahren gesetzt werden. Angesichts der Rolle, die überhöhte Geschwindigkeit vor allem bei schweren Unfällen spielt, sind die vorgesehenen Maßnahmen aber bei weitem nicht ausreichend. Aus unserer Sicht müssen die Sanktionen – die aktuell sehr milde ausfallen – noch deutlich schärfer werden; außerdem sind mehrere weitere Maßnahmen erforderlich, um effektiv gegen Schnellfahrer vorzugehen.

Wir fordern daher folgende Verschärfungen und zusätzliche Maßnahmen:

- **Absenkung der Grenzwerte für den Führerscheinentzug:** Die Grenzwerte sollen um 10 km/h abgesenkt werden, auf 30 km/h im Ortsgebiet und 40 km/h auf Freilandstraßen und Autobahnen.
- **Deutlich höhere Entzugsdauer im Vergleich zum Entwurf:** Die im Entwurf vorgesehene Entzugsdauer ist aus unserer Sicht immer noch zu gering und soll daher für Überschreitungen von mehr als 40 km/h im Ortsgebiet und mehr als 50 km/h im Freiland bzw. auf der Autobahn auf mindestens 3 Monate angehoben werden, für Überschreitungen von 60 bzw. 70 km/h auf 6 Monate und für Überschreitungen von 80 bzw. 90 km/h auf ein Jahr. Für Wiederholungstäter sind aus unserer Sicht ebenfalls entsprechend längere Entzugszeiten erforderlich. Die längere Entzugsdauer soll aber durch ein Sicherheitstraining halbiert werden können.

KURATORIUM FÜR VERKEHRSSICHERHEIT

Schleiergasse 18 | 1100 Wien

T +43 5 77077-0 | F +43 5 77077-1186 | kfv@kfv.at | www.kfv.at

DVR-NR 0455016 | ZVR-Zahl 801397500 | Rechtsform: Verein | Sitz: Wien

Raiffeisen Bank International AG | BIC: RZBAATWW | IBAN: AT37 3100 0001 0407 3680



- **Verpflichtende vorläufige Abnahme des Führerscheins bei Geschwindigkeits-Entzugsdelikten:** Bei Geschwindigkeitsübertretungen, die mit Entzug geahndet werden, soll in jedem Fall der Führerschein vorläufig abgenommen werden (§ 39 Abs. 1).
- **Verdreifachung statt Verdoppelung der Mindeststrafen:** Die Mindeststrafe soll auf € 210 für Überschreitungen über 30 km/h und auf € 450 für Überschreitungen über 40 bzw. 50 km/h angehoben werden.
- **Erlassung eines österreichweit einheitlichen Strafkatalogs für Anonymverfügungen und Organstrafverfügungen:** Die vorliegende Novelle betrifft nur Raser. Damit auch geringere Geschwindigkeitsüberschreitungen angemessen und einheitlich sanktioniert werden, fordern wir die rasche Erlassung eines Strafkatalogs für ganz Österreich.
- **Aufnahme von Geschwindigkeitsüberschreitungen in das Vormerkssystem:** Überschreitungen ab 10 km/h unter der Schwelle zum Führerscheinentzug sollen zu einer Vormerkung führen, bei einer zweiten Vormerkung soll bereits ein Entzug von einem Monat verhängt werden.
- **Abschaffung der Straftoleranzen:** Wie im Regierungsprogramm vorgesehen, sollen in Zukunft keine technisch unnötigen Toleranzgrenzen bei Geschwindigkeitskontrollen mehr angewendet werden.
- **Rasche Umsetzung der Beschlagnahme des Fahrzeugs bei extremen Rasern:** Wir fordern die rasche Umsetzung der bereits angekündigten Fahrzeugbeschlagnahme als Sanktion für Raser. Das Fahrzeug soll dabei endgültig einbehalten und verwertet werden.
- **Einführung eines Verwaltungsstrafregisters:** Damit Wiederholungstäter in Zukunft identifiziert werden können, fordern wir die zeitnahe Einführung eines bundesweiten Verwaltungsstrafregisters im Verkehrsbereich.

Diese Forderungen sind wie folgt begründet:

1. Allgemein

Unfallrisiko Geschwindigkeit

Nicht angepasste Geschwindigkeit ist seit Jahren bei rund einem Viertel aller tödlichen Unfälle Hauptunfallursache. 2020 stieg dieser Anteil sogar auf rund ein Drittel (vorläufige Zahlen). Gerade für ungeschützte Verkehrsteilnehmer ist die Gefahr, bei überhöhter Geschwindigkeit getötet oder schwer verletzt zu werden, besonders hoch. Gefährdet sind hier besonders Kinder und ältere Menschen. Das Tötungsrisiko steigt mit zunehmender Kollisionsgeschwindigkeit massiv an – bei einer Frontalkollision mit 50 km/h überleben 60% der Fußgänger, Ab einer frontalen Kollision mit einer Geschwindigkeit von ca. 70 km/h ist ein Überleben eines Fußgängers nahezu unmöglich.

Folgendes Beispiel soll die Gefahren verdeutlichen, die hohe Geschwindigkeitsüberschreitungen im Ortsgebiet bedeuten (vgl. Abbildung 1): Wenn ein Kind überraschend die Straße betritt, kann ein Pkw-Lenker, der mit 50 km/h unterwegs ist, sein Fahrzeug in 28 Metern zum Stillstand bringen. Ein Lenker, der mit 90 km/h unterwegs ist, fährt nahezu ohne Bremswirkung in das Kind. Während im ersten Fall also ein Unfall vermieden wird, liegt die Überlebenswahrscheinlichkeit im zweiten Fall bei einer Anprallgeschwindigkeit von fast 90 km/h bei nahezu null. Nach dem aktuellen Entwurf würde dieser Lenker aber nicht einmal seinen Führerschein verlieren. Ein Lenker, der mit 70 km/h unterwegs ist, würde „nur“ mehr mit 60 km/h auffahren und die Überlebenswahrscheinlichkeit wäre bereits höher.

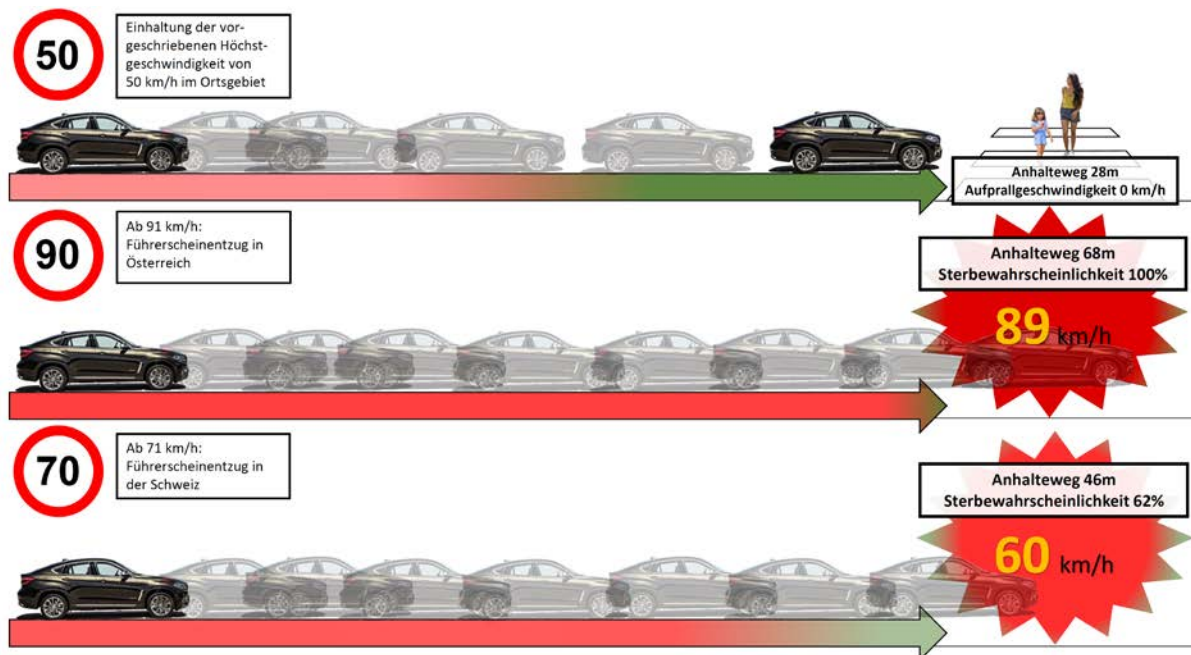


Abbildung 1: Auswirkungen von überhöhter Geschwindigkeit mit Geschwindigkeiten (Quelle: KFV 2020; berechnet und dargestellt durch das KFV)

Problematische kulturelle Akzeptanz von Schnellfahren in Österreich

Internationale Vergleichsstudien¹ zeigen, dass Schnellfahren in Österreich viel eher akzeptiert wird als in anderen Ländern: 29,2 % der Österreicher meinen, dass es in Österreich generell akzeptiert ist, auf Freilandstraßen zu schnell zu fahren (Europa-Durchschnitt: 15,1 %). 22,1 % der Österreicher meinen, dass sie selbst es akzeptabel finden, auf Freilandstraßen zu schnell zu fahren (Europa-Durchschnitt: 10,6 %). Mit dieser höchst problematischen Einstellung finden sich die Österreicher mit Abstand an der Spitze von 20 untersuchten europäischen Ländern.

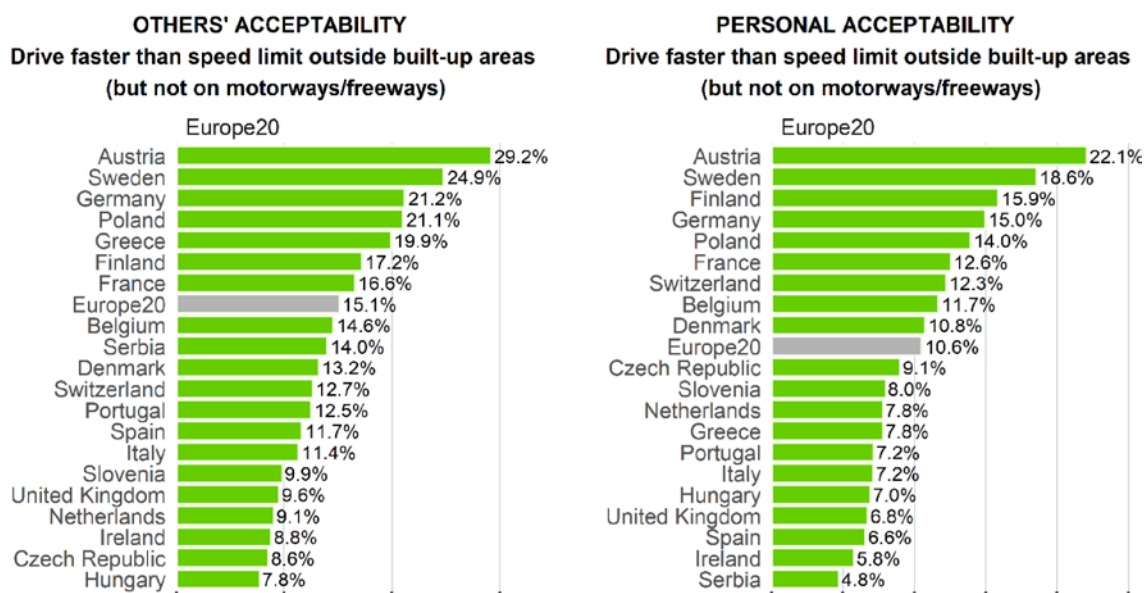


Abbildung 2: Akzeptanz von Schnellfahren in Europa (ESRA 2 – E-Survey of Road users' Attitudes)

Gerade im Ortsgebiet werden Geschwindigkeitsbeschränkungen von vielen Pkw-Lenkern nicht eingehalten. So fahren im Ortsgebiet bei Tempo 30 70,8 % aller ungehindert fahrenden Pkw-Lenker zu schnell, bei Tempo 50 sind es 45,3 %. Im Freiland bei Tempo 100 sind es immer noch 16,1 % – obwohl Österreich mit 100 km/h auf Freilandstraßen ohnehin eine sehr großzügige Höchstgeschwindigkeit vorsieht. In den meisten europäischen Ländern gilt auf Freilandstraßen eine Höchstgeschwindigkeit von 90 oder sogar nur 80 km/h.

¹ Holocher/Holte, Speeding. ESRA2 Thematic report Nr. 2. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes) (2019), <https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2018thematicreportno2speeding.pdf>.



Diese Befunde zeigen, dass in Österreich eine Kultur des akzeptierten Schnellfahrens besteht, die durch einen toleranten Umgang mit Geschwindigkeitsüberschreitungen in Gesetz und Vollziehung noch verstärkt wird. Geringe Strafen, eine hohe Schwelle für den Führerscheinentzug, kurze Entzugszeiten und Straftoleranzen in der Praxis führen dazu, dass Schnellfahren nicht als das gefährliche Verhalten wahrgenommen wird, das es ist. Das gilt nicht nur für Raserei: Dass bereits geringe Geschwindigkeitsüberschreitungen das Unfallrisiko, die Verletzungsschwere und das Risiko eines tödlichen Ausgangs deutlich erhöhen, ist den Verkehrsteilnehmern im Allgemeinen viel zu wenig bewusst.

2. Anhebung der Entzugszeiten, Anordnung begleitender Maßnahmen und Verlängerung des Beobachtungszeitraums (§ 7 Abs. 3 Z 3, § 24 Abs. 3 und § 26 Abs. 3)

Wir begrüßen, dass die Entzugszeiten verlängert werden und der Betrachtungszeitraum für wiederholte Geschwindigkeitsüberschreitungen in Zukunft vier statt zwei Jahre betragen soll. Auch die Einführung einer verpflichtenden Nachschulung bei Verhalten, das geeignet ist, gefährliche Verhältnisse herbeizuführen, ist aus unserer Sicht eine sinnvolle Maßnahme; gleiches gilt für die amtsärztliche Untersuchung einschließlich verkehrspsychologischer Stellungnahme im Wiederholungsfall.

Allerdings gehen die in der Novelle vorgesehenen Schritte aus unserer Sicht viel zu wenig weit. Wir fordern daher folgende Verschärfungen:

Absenkung der Grenzwerte für den Führerscheinentzug

Wir bedauern, dass die angekündigte Senkung der Grenzwerte für den Führerscheinentzug um 10 km/h – auf 30 km/h zu schnell im Ortsgebiet und 40 km/h zu schnell im Freiland – nun doch nicht umgesetzt werden soll. Im Vergleich mit Deutschland und der Schweiz sind die Grenzwerte von 40 bzw. 50 km/h in Österreich hoch: In Deutschland wird der Führerschein bei Ersttätern im Ortsgebiet bereits bei 31 km/h zu schnell entzogen, außerorts ab 41 km/h zu schnell. In der Schweiz liegen die Grenzwerte noch niedriger: Entzogen wird schon ab 21 km/h zu schnell im Ortsgebiet, ab 26 km/h auf Freiland- und Autostraßen und ab 31 km/h auf Autobahnen. Ab 141 km/h auf Freilandstraßen – auf denen in der Schweiz generell Tempo 80 gilt – wird in der Schweiz der Führerschein für mindestens zwei Jahre entzogen. In Österreich darf der Lenker seinen Führerschein in diesem Fall noch behalten.

Angesichts der Gefährlichkeit von Geschwindigkeitsüberschreitungen wäre es ideal, die Grenzwerte für den Führerscheinentzug – in Anlehnung an die Schweiz – im Ortsgebiet auf mehr als 20 km/h zu schnell und im Freiland auf mehr als 30 km/h zu schnell zu senken. Aber bereits



eine Senkung um 10 km/h – auf 30 bzw. 40 km/h – würde einen großen Gewinn für die Verkehrssicherheit bedeuten. Geschwindigkeitsmessungen des KfV zeigen, dass auch bei diesen Grenzwerten nur ein kleiner Anteil an Lenkern betroffen wäre – eben jener Anteil an Rasern, die eine besondere Gefahr darstellen. Die folgende Tabelle veranschaulicht, wie groß der Anteil der Pkw-Lenker ist, die die Höchstgeschwindigkeit jeweils 30 km/h überschreiten. Angesichts der geringen Zahlen kann jedenfalls nicht davon die Rede sein, dass eine Absenkung der Grenzwerte für den Führerscheinentzug die breite Masse betreffen würde.

Messstellen	Anteil der Pkw-Lenker, die mind. 30 km/h zu schnell fahren
Ortsgebiet 30 km/h	0,3 %
Ortsgebiet 50 km/h	0,2 %
Freiland 70 km/h	0,9 %
Freiland 100 km/h	0,4 %
Autobahn 130 km/h	0,1 %

Tabelle 1: Anteil der frei fahrenden Pkw-Lenker, die die Höchstgeschwindigkeit um 30 km/h oder mehr überschreiten (KfV-Geschwindigkeitsmessungen 2018-2020, Standarderhebungen)

Verlängerung der Entzugszeiten

Die Entzugszeiten sollen nach dem Entwurf je nach Ausmaß der Überschreitung auf 1 bis 6 Monate angehoben werden. Bei Lenkern, die Überschreitungen von mehr als 40 km/h im Ortsgebiet und mehr als 50 km/h begehen, handelt es sich aber bereits um jenen kleinen Anteil rücksichtsloser Raser, die besonders gefährlich sind. Angesichts dessen ist die jeweils vorgesehene Entzugsdauer noch immer gering.

In der Schweiz wird bei mindestens 40 km/h im Ortsgebiet zu schnell – wo in Österreich erst die Schwelle zum Führerscheinentzug liegt – bereits eine Entzugsdauer von mindestens drei Monaten verhängt, in Tempo 30-Zonen sogar von mindestens zwei Jahren. Bei Tempo 50 gilt in der Schweiz ab 100 km/h eine Entzugsdauer ab zwei Jahren, auf Freilandstraßen (Tempo 80) ab 140 km/h, auf Autobahnen (Tempo 120) ab 200 km/h. Gleichzeitig weist die Schweiz wesentlich bessere Unfallzahlen auf als Österreich und zählt zu den sichersten Ländern Europas, während Österreich nur im Mittelfeld liegt. In Österreich sterben – bezogen auf die Einwohnerzahl – mehr als doppelt so viele Menschen im Straßenverkehr als in der Schweiz. Den Unterschied machen dabei vor allem getötete Pkw-Lenker auf den Freilandstraßen aus; auch Alleinunfälle spielen in Österreich eine große Rolle. Überhöhte Geschwindigkeit ist für diese Unfälle ein besonders großer Risikofaktor.



Wir fordern daher, dass die Entzugszeiten im Vergleich zum Entwurf noch einmal erhöht werden, und zwar wie folgt:

	Bisher	Entwurf	Aus unserer Sicht angemessene Dauer
Überschreitung 40/50	2 Wochen	1 Monat	Mind. 3 Monate
Überschreitung 60/70	6 Wochen	Mind. 3 Monate	Mind. 6 Monate
Überschreitung 80/90	3 Monate	Mind. 6 Monate	Mind. 1 Jahr
Wiederholt 40/50	6 Wochen	Mind. 3 Monate	Mind. 6 Monate
Wiederholt 80/90	Mind. 6 Monate	Mind. 6 Monate	Mind. 1 Jahr
Wiederholt 60/70	Mind. 6 Monate	Mind. 6 Monate	Mind. 1 Jahr

Tabelle 2: Bisherige, vorgesehene und aus KfV-Sicht angemessene Entzugsdauer

Die längere Entzugsdauer soll aber durch ein Sicherheitstraining halbiert werden können, das dem Lenker das Unfallrisiko bewusst machen und auf eine Änderung des Fahrverhaltens abzielen soll.

Verpflichtende vorläufige Abnahme des Führerscheins bei Geschwindigkeits-Entzugsdelikten (§ 39 Abs. 1 FSG)

Bei Geschwindigkeitsüberschreitungen, die mit technischen Hilfsmitteln festgestellt wurden und mit Entzug geahndet werden, steht es derzeit im Ermessen der Organe der öffentlichen Aufsicht, den Führerschein vorläufig abzunehmen (§ 39 Abs. 1 4. Satz, „Kann-Bestimmung“). Nach der Judikatur des VwGH (vgl. VwGH 21.3.2006, 2006/11/0019) haben die einschreitenden Organe dabei zu beurteilen, ob der Lenker sein Verhalten fortsetzen und dadurch sich selbst und vor allem andere Verkehrsteilnehmer gefährden werde. Laut Führerscheingesetz-Durchführungserlass kommt eine Führerscheinabnahme aufgrund dieser Judikatur im Wesentlichen dann in Frage, wenn der Lenker ausdrücklich einen bestehenden Zeitdruck als Grund für die Geschwindigkeitsüberschreitung nennt.

In vielen Fällen wird für die einschreitenden Organe jedoch kaum feststellbar sein, ob der Lenker weiterhin zu schnell fahren wird. Außerdem soll die Abnahme vor allem den Entzug der Lenkberechtigung bei Geschwindigkeitsdelikten sicherstellen und daher auch dann erfolgen, wenn keine zusätzlichen Voraussetzungen vorliegen. Wir fordern daher, dass bei Geschwindigkeitsüberschreitungen, die zu einem Entzug führen, die Organe der öffentlichen Aufsicht den Führerschein jedenfalls abnehmen müssen.



3. Einführung des Tatbestandes „Mithilfe bei oder Teilnahme an illegalen Straßenrennen“ (§ 7 Abs. 3 Z 3 FSG)

Wir sind erfreut, dass nunmehr illegale Straßenrennen ausdrücklich als Verhalten eingestuft werden, das geeignet ist, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen. Damit wird eine adäquate Sanktionierung dieses rücksichtslosen und riskanten Verhaltens sichergestellt. Um eine einheitliche Auslegung sicherzustellen und damit das Ziel der Änderung erreicht werden kann, sollte aus unserer Sicht jedoch eine Definition von illegalen Straßenrennen, wie sie bereits in den Erläuterungen erfolgt ist, auch ins Gesetz aufgenommen werden.

Die aktuelle Novelle betrifft nur die führerscheinrechtlichen Maßnahmen, für die Strafe gelten bei illegalen Straßenrennen – je nach verwirklichtem Verkehrsverstoß – die allgemeinen Strafdrohungen der StVO. Es gibt zwar im Strafrecht allgemeine Gefährdungsdelikte, die bei Sachverhalten im Verkehrsbereich wie illegalen Straßenrennen zur Anwendung kommen können. Das Problem ist aber, dass es sich um Delikte handelt, bei denen eine konkrete Gefährdung einer konkreten Person vorliegen muss. In Deutschland und der Schweiz reicht beim Tatbestand betreffend Straßenrennen das gefährliche Verhalten allein für eine Strafbarkeit. Um eine adäquate Bestrafung sicherzustellen, soll unserer Ansicht nach daher wie angekündigt für die Teilnahme an und die Mithilfe bei illegalen Straßenrennen ein Straftatbestand ins Strafgesetzbuch aufgenommen und dafür eine angemessene Strafe vorgesehen werden. In der Schweiz droht bei der Teilnahme an einem nicht bewilligten Rennen mit Motorfahrzeugen eine Freiheitsstrafe von einem bis zu vier Jahren, in Deutschland ist eine Freiheitsstrafe bis 2 Jahre oder eine Geldstrafe vorgesehen. In beiden Ländern kann eine Einziehung des verwendeten Fahrzeugs erfolgen.

4. Anhebung der Strafen in der StVO (§ 99 Abs. 2d und 2e StVO)

Wir begrüßen die Anhebung der Mindest- und Höchststrafen für Geschwindigkeitsüberschreitungen von mehr als 30 km/h. Insbesondere die Anhebung der Mindeststrafen wird dafür sorgen, dass Schnellfahrer strenger als bisher bestraft werden. Angesichts der Höhe der Überschreitungen geht die Verdoppelung der bisher sehr niedrigen Strafen allerdings nicht weit genug. In Relation zur Gefahr für die Verkehrsteilnehmer, aufgrund von überhöhter Geschwindigkeit in einen schweren oder tödlichen Unfall verwickelt zu werden, ist auch die geplante Strafhöhe für das Überschreiten der höchstzulässigen Geschwindigkeit sehr gering.

Geschwindigkeitsmessungen des KFV zeigen, dass deutlich weniger als 1 % aller Kfz-Lenker, die ungehindert fahren können, 30 km/h oder mehr zu schnell fahren (siehe dazu Tabelle 1). Die Erhöhung der Strafen trifft also nur einen sehr kleinen Teil der Schnellfahrer, nämlich die, die



tatsächlich drastische Geschwindigkeitsüberschreitungen begehen. In der Schweiz gelten für Geschwindigkeitsüberschreitungen in diesem Ausmaß viel drastischere Strafen: Je nach Ort der Übertretung und vorgeschriebener Höchstgeschwindigkeit fallen hohe Geschwindigkeitsüberschreitungen ins gerichtliche Strafrecht, die Strafdrohung lautet Freiheitsstrafe von ein bis vier Jahren. Dies gilt beispielsweise im Ortsgebiet bei Tempo 30 ab 70 km/h, im Freiland bei Tempo 80 ab 140 km/h und auf der Autobahn bei Tempo 120 ab 200 km/h.

Wir fordern daher für Österreich eine noch deutlichere Anhebung der Strafen: Die Mindeststrafen sollen verdreifacht statt verdoppelt werden. Für Überschreitungen über 30 km/h soll die Mindeststrafe daher € 210 betragen, für Überschreitungen über 40 bzw. 50 km/h € 450.

5. Österreichweit einheitlicher Strafkatalog

Die Anhebung der Strafen in der Novelle betrifft nur erhebliche Geschwindigkeitsüberschreitungen. Auch bei geringeren Überschreitungen besteht jedoch Handlungsbedarf. Insbesondere die Erlassung eines einheitlichen Strafkatalogs für ganz Österreich ist längst überfällig; diese Feststellung hat auch der Rechnungshof im Bericht zu Verkehrsstrafen 2019² getroffen.

Derzeit bestehen Strafkataloge der Bundesländer, die starke Unterschiede aufweisen. Teils weichen die Strafen um bis zu 100 % voneinander ab. Die Kataloge sind überdies intransparent: Nur einige Länder veröffentlichen die Anonymverfügungskataloge im Internet, kein einziges Land veröffentlicht die Kataloge der Organstrafverfügungen.

Das BMK hat seit 1.1.2019 die Möglichkeit, einheitliche Deliktskataloge für Organstrafverfügungen, Anonymverfügungen und Strafverfügungen in Form einer Verordnung zu erlassen (§ 47 Abs. 2, § 49a Abs. 1 und 2, 50 Abs. 1 VStG). Bisher wurden jedoch keine Kataloge erlassen, was zu weiteren Schwierigkeiten führt: Solange das BMK nämlich keine Strafkataloge erlässt, können die Strafsätze in den bestehenden Anonymverfügungskatalogen nicht angehoben werden, weil die Verordnungen nicht mehr angepasst werden können. Noch problematischer ist die Lage bei Organstrafverfügungen: Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes, die erst nach 1.1.2019 zu solchen geworden sind, sind nicht behördlich ermächtigt worden; die gesetzliche Ermächtigung

² III-300 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXVI. GP Rechnungshof GZ 004.561/013-PR3/19.



des § 50 Abs. 9 VStG geht aber ins Leere, weil keine Verordnungen nach § 50 Abs. 1 VStG bestehen und daher keine Tatbestände und Geldstrafen festgesetzt wurden.³

Wir fordern daher, dass so bald wie möglich österreichweit einheitliche Strafkataloge erlassen werden. Sollte es Probleme mit der Rechtsgrundlage im VStG geben, weil diese möglicherweise nicht verfassungskonform und die Zuständigkeit des BMK daher fraglich ist, muss zeitnah ein verfassungskonformer Zustand hergestellt werden.

Im Zuge der Angleichung der Strafen soll auch eine Überprüfung der Angemessenheit erfolgen, insbesondere im Hinblick auf die Gefährlichkeit der Delikte. Die Angleichung darf jedenfalls nicht zu niedrigeren Strafen führen: Die neu festgesetzten Strafen sollen sich bei verkehrssicherheitsrelevanten Verstößen für jedes einzelne Delikt zumindest an der Strafe des „strengsten“ Bundeslands orientieren. Gleichzeitig sollte auch eine Anhebung der Strafen bei Organstrafverfügungen und Anonymverfügungen auf Autobahnen erfolgen (§ 99 Abs. 5b und 5c StVO). Derzeit betragen die Strafen bei Überschreitungen bis 30 km/h maximal 60 Euro; diese Höhe ist angesichts des Ausmaßes der Überschreitung nicht angemessen. Außerdem führt sie dazu, dass ausländische Lenker – sofern sie nicht angehalten werden – überhaupt erst gestraft werden können, wenn sie auf Autobahnen mehr als 160 km/h fahren (Ausnahme: Deutschland). Die Vollstreckung in anderen EU-Ländern ist nämlich erst ab einer Strafhöhe von 70 € möglich.

6. Aufnahme von Geschwindigkeitsübertretungen ins Vormerksystem

Geschwindigkeitsüberschreitungen werden derzeit im österreichische Vormerksystem nicht berücksichtigt. Das steht nicht im Einklang mit internationaler Best Practice: Das EU-Projekt BestPoint⁴ setzte sich umfassend mit Punkteführerscheinsystemen auseinander und empfiehlt, Geschwindigkeitsüberschreitungen – aufgrund des klaren Zusammenhangs mit Unfällen bzw. Unfallschwere – jedenfalls in ein Punktesystem aufzunehmen. Laut den Projektergebnissen (Stand 2012) hatten von damals 27 EU-Staaten 21 ein Punktesystem. In 20 dieser Systeme war Geschwindigkeit enthalten – nur in Österreich nicht. In Deutschland führen beispielsweise Überschreitungen ab 21 km/h sowohl außer- als auch innerorts zu einem Punkt im Punktesystem. Ab 31 km/h innerorts und 41 km/h innerorts sind 2 Punkte vorgesehen; ab 8 Punkten wird der Führerschein entzogen.

³ Vgl. Pürstl, Anonym-, Computerstraf- und Organstrafverfügungen - alles verfassungskonform? ZVR 2020/98.

⁴ Van Schagen/Machata, The BestPoint Handbook. Getting the best out of a Demerit Point System (2012), https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/projects_sources/bestpoint_handbook.pdf.



54 % der Österreicher glauben bereits jetzt, dass Geschwindigkeitsüberschreitungen zu einer Vormerkung führen, so das Ergebnis einer Befragung des KfV. Die Aufnahme von Geschwindigkeitsdelikten ins Vormerksystem ist also auch für die Bevölkerung naheliegend. Die Geschwindigkeitsmessungen des KfV zeigen außerdem, dass nur ein geringer Anteil der Lenker im Ortsgebiet mit mehr als 20 km/h bzw. im Freiland und auf der Autobahn mit mehr als 30 km/h unterwegs ist. Eine Vormerkung bei Überschreitungen in diesem Ausmaß würde also nur einen ganz geringen Teil der Lenker treffen, wie folgende Tabelle veranschaulicht:

	Mindestens 20 km/h zu schnell
Ortsgebiet 30 km/h	2,8 %
Ortsgebiet 50 km/h	1,4 %
	Mindestens 30 km/h zu schnell
Freiland 70 km/h	0,9 %
Freiland 100 km/h	0,4 %
Autobahn 130 km/h	0,1 %

Tabelle 3: Anteil der frei fahrenden Pkw-Lenker, die die Geschwindigkeit im jeweils angeführten Ausmaß überschreiten (KfV-Geschwindigkeitsmessungen 2018-2020, Standarderhebungen)

Wir fordern daher, dass das ursprünglich angekündigte Vorhaben umgesetzt wird und Geschwindigkeitsüberschreitungen von mehr als 20 km/h im Ortsgebiet und von mehr als 30 km/h im Freiland und auf der Autobahn zu einer Vormerkung führen. Aufgrund der Gefährlichkeit von Geschwindigkeitsüberschreitungen soll – im Unterschied zu anderen Vormerkdelikten – in diesen Fällen aber bereits die zweite Vormerkung zu einem Entzug in Höhe von einem Monat führen.

7. Abschaffung der Straftoleranzen

Nicht jede Geschwindigkeitsüberschreitung wird derzeit bestraft. Neben der technisch notwendigen Messtoleranz wenden die Behörden sogenannte „Straftoleranzen“ an, innerhalb derer keine Strafe verhängt wird. Die Toleranzgrenzen sind je nach Bundesland unterschiedlich. Als rechtliche Grundlage für Straftoleranzen werden §§ 45 und 50 VStG 1991 herangezogen. Nach diesen Bestimmungen ist unter bestimmten Voraussetzungen keine Strafe zu verhängen, nämlich wenn die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsguts und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat und das Verschulden des Beschuldigten gering sind. Aus unserer Sicht ist die Anwendung dieser Bestimmungen auf Geschwindigkeitsüberschreitungen im Lichte der Judikatur jedoch nicht rechtmäßig.

2013 wurde im Zuge einer Neustrukturierung der Bestimmungen des VStG die Bedeutung des Rechtsguts als Einstellungsvoraussetzung ergänzt. Es gibt nun eine Reihe neuerer Entscheidungen – vor allem auch im Verkehrsbereich –, bei denen der VwGH die Einstellung des



Verfahrens schon allein aufgrund der Bedeutung des Rechtsguts ablehnte und sich dabei konkret auf die Sicherheit im Straßenverkehr bezog, der als Rechtsgut erhebliche Bedeutung zukomme. Die Entscheidungen bezogen sich u.a. auf die unzulässige Benützung eines Behindertenparkplatzes und die Missachtung einer Stopptafel an einer ungefährlichen Kreuzung ohne Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer. Der VwGH zog zur Beurteilung der Bedeutung des Rechtsguts auch die Obergrenze des Strafrahmens in § 99 Abs. 3 lit. a StVO heran – die Höchststrafe von immerhin € 726 bringt nach Auffassung des Gerichtshofs die Wertigkeit des geschützten Rechtsguts zum Ausdruck. Dies ist die gleiche Bestimmung, nach der auch geringe Überschreitungen der Höchstgeschwindigkeit zu strafen sind.

Auch Geschwindigkeitsüberschreitungen, und seien sie noch so gering, verletzen das Rechtsgut des Schutzes von Leib und Leben im Straßenverkehr. Wendet man die Judikatur des VwGH konsequent auch auf geringe Überschreitungen der Höchstgeschwindigkeit an, kommt man zum Schluss, dass auch in diesen Fällen jedenfalls eine Bestrafung erfolgen muss.

Die Toleranzen bei Geschwindigkeitsüberschreitungen sind in Österreich auch im internationalen Vergleich sehr hoch. Das KfV hat 2015 erhoben, ab welcher Geschwindigkeit in verschiedenen Ländern bei einem Tempolimit von 50 km/h tatsächlich gestraft wird (unter Berücksichtigung von Mess- und Straftoleranz).⁵ Während in der Schweiz oder den Niederlanden beispielsweise die Strafe ab 57 km/h ausgesprochen wird, liegt dieser Wert in Deutschland bei 59 km/h und in Österreich bei 66km/h.

Im Regierungsprogramm ist unter dem Punkt „Geschwindigkeitsreduktion“ die Maßnahme „Hinwirkung auf die Beendigung des Spielraums im Hinblick auf technisch unnötige Toleranzgrenzen bei Geschwindigkeitskontrollen“ angeführt. Wir fordern, diesen Punkt umzusetzen und Maßnahmen zu treffen, um die unserer Meinung nach gesetzwidrige und aus Sicht der Verkehrssicherheit höchst problematische Praxis der „Straftoleranzen“ zu beenden.

8. Beschlagnahme des Fahrzeugs

Die im Vorfeld des Entwurfs angekündigte Einführung der Fahrzeugbeschlagnahme als Sanktion bei Geschwindigkeitsüberschreitungen in gefährlichen Fällen ist aus unserer Sicht eine wirkungsvolle Ergänzung zu den bestehenden Sanktionen. Wir fordern daher, dass diese

⁵ Quelle: Interne Befragung unter Mitgliedern der TISPOL-Arbeitsgruppe „Operations“ und Mitgliedern der IRTAD.



Maßnahme möglichst rasch umgesetzt wird. Das Fahrzeug soll dabei nicht nur temporär, sondern endgültig einbehalten und verwertet werden.

Als Vorbild kann dabei die Regelung in der Schweiz dienen. Dort kann das Gericht die Einziehung eines Motorfahrzeugs anordnen, wenn damit eine grobe Verkehrsregelverletzung (z.B. Raserei, illegales Straßenrennen) in skrupelloser Weise begangen wurde und der Täter durch die Einziehung von weiteren groben Verkehrsregelverletzungen abgehalten werden kann. Das Gericht kann die Verwertung des Motorfahrzeugs anordnen und die Verwendung des Erlöses festlegen. Auch Fahrzeuge im Eigentum von Drittpersonen können beschlagnahmt und eingezogen werden, sofern das verwendete Fahrzeug weiterhin für den Lenker verfügbar wäre und er damit weitere Verstöße begehen könnte. Auch in Deutschland ist die Einziehung des Fahrzeugs bei illegalen Straßenrennen oder bei Fahren ohne Fahrerlaubnis oder während eines Fahrverbots möglich, in bestimmten Fällen auch dann, wenn der Lenker nicht Eigentümer des Fahrzeugs ist.

9. Einführung eines Verwaltungsstrafregisters

Der Rechnungshof⁶ kritisierte 2019 das Fehlen eines zentralen Verwaltungsstrafregisters. Ohne ein solches Register ist es den Strafbehörden sowie den Landesverwaltungsgerichten nicht möglich, offene Geldforderungen oder Freiheitsstrafen außerhalb der eigenen Zuständigkeitsbereiche zentral abzufragen. Außerdem können Wiederholungstäter nicht bzw. nur unter hohem Aufwand identifiziert werden, weshalb kein entsprechend höheres Strafausmaß festgesetzt werden kann.

Im aktuellen Regierungsprogramm ist die Einführung einer bundesweiten Verwaltungsstrafevidenz für Angelegenheiten im Zuständigkeitsbereich des BMI (u. a. für Verkehrsstrafen) als Ziel festgehalten. Wir fordern die rasche Umsetzung dieser Maßnahme. Damit können insbesondere alle bereits begangenen einschlägigen Delikte bei der Strafbemessung berücksichtigt werden, sodass die Strafe für Wiederholungstäter angemessen höher ausfallen kann. Daneben eröffnen sich aus unserer Sicht weitere Möglichkeiten. Insbesondere würde es das Register erleichtern, bei Wiederholungstätern, die zwar noch kein Entzugsdelikt, aber mehrere sonstige Delikte begangen haben, führerscheinrechtliche Sanktionen wie Führerscheinentzug und bewusstseinsbildende Maßnahmen anzuordnen. Im Vormerksystem könnten ohne Aufwand einer zusätzlichen Erfassung zahlreiche weitere Verkehrsstrafen berücksichtigt werden; in letzter Konsequenz könnte das Vormerksystem zu einem Punktesystem weiterentwickelt werden. Die Daten aus einem zentralen Verwaltungsstrafregister könnten außerdem für wissenschaftliche Studien zur Entwicklung

⁶ Rechnungshof Österreich (2019).



bestimmter Delikte und insbesondere zur Evaluierung gesetzlicher Änderungen herangezogen werden. Dies würde es den zuständigen Ministerien und Forschungseinrichtungen ermöglichen, noch gezieltere Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu setzen.

Mit freundlichen Grüßen
Kuratorium für Verkehrssicherheit

A handwritten signature in blue ink, belonging to Dir. Dr. Othmar Thann. The signature is stylized and cursive.

Dir. Dr. Othmar Thann
(Hauptgeschäftsführer)

A handwritten signature in blue ink, belonging to Dr. Armin Kaltenegger. The signature is stylized and cursive.

Dr. Armin Kaltenegger
(Bereichsleiter Recht & Normen)