



---

Rathaus, 1082 Wien

---

---

Telefon +43 (0)1 4000 89980  
Fax +43 (0)1 4000 7135  
post@staedtebund.gv.at  
www.staedtebund.gv.at

---

---

DVR 0656097 | ZVR 776697963

---

---

Unser Zeichen:  
60-09-(2021-0465)

---

---

bearbeitet von:  
Dfin Schwer DW 89970 | Hanna Zeiner

---

---

elektronisch erreichbar:  
stephanie.schwer@staedtebund.gv.at

---

An das  
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,  
Energie, Mobilität, Innovation und  
Technologie

per E-Mail: st1@bmk.gv.at,  
begutachtungsverfahren@parlament.gv.at

Wien, 20. April 2021

**GZ 2021-0.078.310-2-A - 21. FSG Novelle  
+ Änderung der StVO 1960  
(Schnellfahrerpaket); Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zu dem mit Schreiben vom 11. März 2021 übermittelten Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Führerscheingesetz und die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert werden, wird wie folgt Stellung genommen:

Vorweg ist darauf hinzuweisen, dass die vorliegenden Gesetzesentwürfe ausdrücklich begrüßt werden.

Insbesondere unterstützen wir die Herabsetzung des Bereiches der Geschwindigkeitsübertretungen ab dem ein Delikt als „besonders gefährliche Verhältnisse“ gilt, von 90/100 km/h auf 80/90 km/h (innerorts/außerorts).

Aus Sicht des Österreichischen Städtebundes ist besonders die Aufnahme der illegalen Straßenrennen in die demonstrative Aufzählung der „besonders gefährlichen Verhältnisse“ begrüßenswert.

Auch die Sanktionierung der nicht nur unmittelbaren Teilnahme an einem illegalen Straßenrennen, sondern auch einer anderen Beteiligung in Form von Unterstützung oder spontanen Aufeinandertreffen der beteiligten „Kontrahenten“ ist positiv zu bewerten.

Erkennbares Rennverhalten bzw. Rennsituationen, zum Beispiel durch eine geringe Bremsbereitschaft bzw. das Ziel einer möglichst hohen Geschwindigkeit, wiederholtes gegenseitiges Überholen oder Überholversuche, sehr dichtes Auffahren und Fahrweisen wie beispielsweise das Driften oder schnelles Kreisenlassen des Fahrzeugs am Stand werden auf lokaler Ebene vermehrt beobachtet.

Die vorgeschlagenen Gesetzesänderungen befähigen die Organe, schneller und effizienter handeln zu können.

### **Zu den Bestimmungen im Einzelnen:**

#### **Ad § 7 Abs. 3 Z 3 FSG:**

Den Erläuterungen zum vorliegenden Gesetzesentwurf sind als Ziele die Verschärfungen für das Verwaltungsstrafverfahren und das Entziehungsverfahren im Zusammenhang mit Schnellfahrern zu entnehmen. In Hinblick darauf wird hinterfragt, weshalb die Geschwindigkeitsgrenzen um lediglich 10 km/h reduziert werden (§ 7 Abs. 3 Z 3 FSG).

Der Österreichische Städtebund regt zudem im Sinne der Rechtssicherheit eine Definition der Begriffe „illegales Straßenrennen“ bzw. „Mithilfe“ an derartigen Rennen an - (z.B. in den Erläuterungen zum gegenständlichen Gesetzesentwurf).

#### **Ad §§ 24 Abs. 3 Z 2 und 26 Abs. 3 FSG:**

Es wird angeregt, den Wertungszeitraum mit fünf Jahren festzusetzen, um eine gewisse Einheitlichkeit zu erreichen, zumal das FSG primär 5-Jahres-Fristen vorsieht (vgl. §§ 7 Abs. 5, 17 Abs. 2, 24, Abs. 3 und 26 Abs. 2 leg cit).

#### **Ad § 43 Abs. 32 FSG:**

Der Absatz müsste „(31)“ lauten. Angesichts der mit der Novelle verbundenen weitreichenden Änderungen für die Verwaltungsbehörden wird angeregt, das Inkrafttreten mit 1. Jänner 2022 vorzusehen.

**Ad § 99 Abs. 2d und 2e StVO 1960:**

In Anbetracht einer Erhöhung des Strafrahmens bis zu 5.000 Euro wären Mindeststrafen in Höhe von 10 % der Höchststrafe angemessen. Im Gesetzesentwurf werden jedoch lediglich 150 - 300 Euro Mindeststrafe vorgeschlagen. Eine Erhöhung der Mindeststrafen auf 500 Euro erscheint in Hinblick auf die prohibitive Wirkung dieser Maßnahme angebracht.

**Grundsätzliche Anmerkungen:**

Aus Sicht des Österreichischen Städtebundes sollte bei Geschwindigkeitsübertretungen im Ortsgebiet differenziert werden, ob es sich um eine „normale Durchzugstraße“ (50 km/h Beschränkung) oder eine verkehrsberuhigte Straße wie bspw. Begegnungszone, Fahrradstraße, 30 km/h Zonenbeschränkung, Spielstraße, Wohnstraße u.dgl. handelt.

Bei diesen zuletzt erwähnten verkehrsberuhigten Straßen wäre eine restriktivere Auslegung der vorgeschlagenen Sanktionen und Strafen – in Relation zu den jeweils vorherrschenden Tempolimits - sachlich gerechtfertigt. So entspricht eine Erhöhung der Geschwindigkeit um 40 km/h (von 50 km/h auf 90 km/h) einer Zunahme der Geschwindigkeit von 80 %. Werden jedoch anstelle von 30 km/h Geschwindigkeiten von 70 km/h gefahren, so finden Geschwindigkeitssteigerungen von über 133 % statt – und dies in Zonen, wo vermehrt FußgängerInnen bzw. vulnerable VerkehrsteilnehmerInnen im Straßenraum unterwegs sind.

Aus Sicht des Österreichischen Städtebundes müsste sich dieses erhöhte Gefährdungspotential auch in entsprechender Relation in den vorgeschlagenen Strafen – insbesondere den Geschwindigkeitsgrenzen, die zum Führerscheinentzug führen - widerspiegeln. Wir regen daher entsprechende Überarbeitungen an.

Die vorgeschlagenen Strafen in Form von Verschärfungen für das Verwaltungsstrafverfahren und das Entziehungsverfahren im Zusammenhang mit SchnellfahrerInnen werden – wie bereits erwähnt – vom Österreichischen Städtebund in der Zielsetzung begrüßt.

Grundsätzlich möchten wir jedoch anmerken, dass diese Strafen nur dann eintreten, wenn entsprechende Geschwindigkeitskontrollen stattfinden, welche Überschreitungen der gefahrenen Geschwindigkeiten auch feststellen können.

Seit die Datenschutzkommission im Jahr 2008 die automationsunterstützte Geschwindigkeitsüberwachung durch Gemeinden und von diesen beauftragte Dritte mangels gesetzlicher Grundlage datenschutzrechtlich für unzulässig erachtet hat, stehen die Radargeräte auf Österreichs Gemeindestraßen still. Einzig jene (lediglich 46) Gemeinden, die einen Gemeindewachkörper haben, sind befugt, die Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkungen auf ihren Gemeindestraßen automationsunterstützt zu kontrollieren.

Der Österreichische Städtebund wird immer wieder von Seiten seiner Mitglieder mit Beschwerden von Bürgerinnen und Bürgern konfrontiert, die verstärkte Überwachungsmaßnahmen insbesondere im Ortsgebiet einfordern. Zahlreiche Gemeinden bestätigen zudem, dass sich die Verkehrssituation seit der Entscheidung der Datenschutzkommission zugespitzt hat und vermehrt zu schnell gefahren wird, wo einst Gemeinden mittels Überwachungsmaßnahmen den Geschwindigkeitsüberschreitungen Einhalt geboten haben.

Datenschutzrechtliche Bedenken könnten durch eine gesetzliche Regelung in der StVO, welche die automationsunterstützte Geschwindigkeitsüberwachung durch Gemeinden (und von diesen beauftragten Dritten) legitimiert, aus der Welt geschaffen werden.

Erst durch eine vermehrte, automationsunterstützte Geschwindigkeitskontrolle würde es gelingen, das Geschwindigkeitsniveau auf Gemeindestraßen wieder auf das legale Ausmaß zu senken und somit die Verkehrssicherheit im Sinne der „schwachen“ VerkehrsteilnehmerInnen, sowie der umweltfreundlichen Verkehrsarten (zu Fuß gehen, Radfahren) zu heben.

Der Österreichische Städtebund ersucht in diesem Sinne Sie, werte Frau Bundesministerin, konkrete legislative Maßnahmen zur vermehrten automatisierten Geschwindigkeitsüberwachung im Ortsgebiet vorzuschlagen und in einem gemeinsamen Prozess mit VertreterInnen der Bundesländer, des BMI, der kommunalen Interessensverbände (Städtebund, Gemeindebund), sowie mit ExpertInnen aus Ihrem Hause weiter zu entwickeln. Ein derartiger Prozess wurde vom Österreichischen Städtebund bereits im Rahmen der Erarbeitung der nächsten Verkehrssicherheitsstrategie angeregt.



Ein legislativer Vorschlag, der die Städte und Gemeinden wieder in die Lage versetzt, automationsunterstützte Geschwindigkeitsüberwachungen vorzunehmen, wäre eine geeignete Maßnahme zur generellen Reduktion der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten im Ortsgebiet.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und ersuchen um Berücksichtigung unserer Vorschläge.

Mit freundlichen Grüßen

OSR Mag. Dr. Thomas Weninger, MLS

Generalsekretär