

# ZVR

[Zeitschrift für Verkehrsrecht]

Mit zahlreichen  
Praxistipps!

- |                       |           |  |
|-----------------------|-----------|--|
| <b>Beitrag</b>        | <b>40</b> | <b>Der Gehsteig durch die Landschaft</b><br>Gerhard Kienast  |
|                       | <b>43</b> | <b>Strafrechtliche Verantwortung bei riskantem Zusammenwirken von Täter und „Opfer“</b><br>Florian Messner |
| <b>Checkliste</b>     | <b>49</b> | <b>Verkehrsrecht 2004 – Ein legislatischer Jahresrückblick</b><br>Armin Kaltenegger                        |
| <b>Rechtsprechung</b> | <b>53</b> | Amtshaftung bei Bremseneinstellung   |
|                       | <b>58</b> | Lenken eines Kfz über die Wiese eines Veranstaltungsgeländes   |
|                       | <b>60</b> | „Ordnungsgemäße“ Anbringung der Mautvignette   |
|                       | <b>62</b> | Zur Verwertung der Ergebnisse eines (computer- und videogestützten) Abstandsmessgeräts                     |
| <b>KfV</b>            | <b>68</b> | <b>Einführung der Alkohol-Vortestgeräte</b><br>Tanja Schwent   |

Februar 2005

**02**  
**MANZ**

**Redaktion**  
Robert Dittrich  
Karl-Heinz Danzl  
Georg Kathrein  
Wilfried Seidl

ISSN 0044-3662



# Einführung der Alkohol-Vortestgeräte

Im Jahr 2003 wurden aufgrund Alkoholkonsums 2.841 Unfälle und in Folge 84 Getötete im Straßenverkehr verzeichnet. Der Entwurf des Bundesgesetzes, mit dem die Straßenverkehrsordnung geändert wird (StVO-Novelle 2004), sieht nun die Einführung von Alkohol-Vortestgeräten vor. Die Frequenz der Lenkerkontrolle auf Alkoholisierung kann dadurch um das 10-Fache erhöht werden.

Von **Tanja Schwent**

## Inhaltsübersicht:

- A. Rechtslage
  - 1. Einleitung
  - 2. StVO-Novelle 2004
    - a) Gesetzesentwurf
    - b) Probleme bei Verwendung der Vortestgeräte nach der jetzigen Rechtslage
    - c) Kritiken an dem Gesetzesentwurf
- B. Feldstudie
  - 1. Einleitung
  - 2. Alkohol-Vortestgeräte
  - 3. Untersuchungsdesign
  - 4. Ergebnisse und Schlussfolgerungen

## A. Rechtslage

### 1. Einleitung

In der ursprünglichen Fassung der StVO 1960<sup>1)</sup> war der Grenzwert für die Alkoholisierung, ab der ein Fahrzeug nicht mehr gelenkt werden durfte, mit 0,8‰ BAK angegeben. Die Untersuchung der Atemluft war in der österr StVO von Anfang an vorgesehen, wenn auch nur als Hinweis auf eine Alkoholisierung des Lenkers. Mit dem Röhrentest konnte lediglich der Verdacht einer Alkoholisierung festgestellt werden. Da genaue Messungen des Grades der Alkoholisierung jedoch nicht möglich waren, musste der in Verdacht stehende Lenker einem Amtsarzt vorgeführt werden.

Eine entsprechende Atemalkoholgrenze in der Höhe von 0,4 mg/l wurde erst mit der 13. StVONov<sup>2)</sup> im Jahr 1986 eingeführt. Das Ergebnis der Atemluftuntersu-

chungen gilt seither als Feststellung des Grades der Alkoholeinwirkung. So konnte per 1. 5. 1986 erstmals die Kontrolle des Atemalkoholwerts mit Hilfe des Alkomaten vorgenommen werden. Zwei Jahre später wurden diese bereits bundesweit eingesetzt und standen der Exekutive vorerst 160 Geräte zur Verfügung. Im Jahr 2003 konnte die Exekutive mit 1.660 Alkomaten 156.721 Atemalkoholtests<sup>3)</sup> durchführen, die zu 37.346 Anzeigen<sup>4)</sup> wegen Trunkenheit führten, und ist mit diesen Zahlen an die Grenzen des mit Alkomaten Machbaren gestoßen.

Die Einführung der 0,5‰-Grenze<sup>5)</sup> im Jahre 1998 brachte vorerst eine Verminderung der Unfallzahlen aufgrund von Alkohol gegenüber 1997 um 10%. Seit dem Jahr 1999 steigen die Unfallzahlen jedoch wieder stetig an. Im Jahr 2003 starben 84 Verkehrsteilnehmer bei insgesamt 2.841 Alkoholunfällen, die Dunkelziffer ist jedoch bei Weitem höher und wird von Experten auf bis zu 200 Getötete geschätzt. Alkohol am Steuer ist vor allem in den Nachtstunden ein Problem. In der Zeit von 22.00 Uhr bis 4.00 Uhr sind 32,5% der Unfälle auf übermäßigen Alkoholkonsum zurückzuführen. Besonders dramatisch ist, dass von den 84 Getöteten im Jahr 2003 57 Menschen nicht alkoholisiert waren und unschuldig getötet wurden. Da Lenker in Österreich jedoch durchschnittlich nur alle 33 Jahre auf das Vorlie-

1) BGBl 1960/159, In-Kraft-Treten: 1. 1. 1961.

2) BGBl 1986/576.

3) Quelle: BMI Abt II/2.

4) Quelle: BMI Abt II/2.

5) BGBl I 1998/2; In-Kraft-Treten: 6. 1. 1998.

gen einer Alkoholisierung kontrolliert werden, ergab sich ein dringender Handlungsbedarf des Gesetzgebers.

## 2. StVO-Novelle 2004

### a) Gesetzesentwurf

Der Entwurf des Bundesgesetzes, mit dem die StVO geändert wird (StVONov 2004),<sup>6)</sup> sieht unter anderem die Einführung von Alkohol-Vortestgeräten vor.

So wird in § 5 nach Abs 2 ein neuer Abs 2a eingefügt, welcher Organe des amtsärztlichen Dienstes oder besonders geschulte und von der Behörde ermächtigte Organe der Straßenaufsicht berechtigt, jederzeit die Atemluft von Personen, die ein Fahrzeug lenken, in Betrieb nehmen oder zu lenken oder in Betrieb zu nehmen versuchen, auf den Verdacht der Beeinträchtigung durch Alkohol zu überprüfen. Eine Bestimmung, wonach Lenker sich der Überprüfung mit Alkohol-Vortestgeräten verpflichtend zu unterziehen haben, wurde in den Gesetzesentwurf nicht aufgenommen. Daher bräuchte ein positiver Vortest oder die Verweigerung desselben keinerlei Strafbarkeit mit sich. Ergibt die Überprüfung der Atemluft den Verdacht der Beeinträchtigung durch Alkohol oder wird die Überprüfung verweigert, haben die genannten Organe eine Untersuchung der Atemluft wie bisher mit dem Alkomaten gem Abs 2 durchzuführen.

Auch ein Abs 3 a wird nach dem vorliegenden Gesetzesentwurf in § 5 eingefügt, wonach die Überprüfung der Atemluft auf Verdacht der Beeinträchtigung durch Alkohol mit einem Gerät vorzunehmen ist, das den Alkoholgehalt der Atemluft zwar nicht bestimmt, aber in einer solchen Weise misst und anzeigt, dass daraus Rückschlüsse auf das Vorliegen des Verdachts einer Beeinträchtigung durch Alkohol gezogen werden können. Auch aus dieser Bestimmung ist zu entnehmen, dass mit den Vortestgeräten der Alkoholgehalt nicht rechtsrelevant bestimmt werden kann. Dadurch und auch weil die Verweigerung des Vortests keine verwaltungsstrafrechtlichen Konsequenzen nach sich zieht, wird die Richtigkeit der Messung nicht durch ein rechtlich geschütztes Interesse gefordert.<sup>7)</sup> Es liegt deshalb keine Eichpflicht iSd § 7 Abs 1 Maß- und Eichgesetz<sup>8)</sup> vor. In der Praxis sind die Vortestgeräte kalibriert und muss diese Kalibrierung alle sechs Monate wiederholt werden.

Durch § 5a Abs 3 des vorliegenden Gesetzesentwurfs wird der BMI ermächtigt, im Einvernehmen mit dem BMVIT durch Verordnung einen gerätespezifischen Wert der Vortestgeräte zu bestimmen, ab dem auf das Vorliegen des Verdachts einer Beeinträchtigung durch Alkohol geschlossen werden kann. Alle Probanden, die diesen bestimmten Wert erreichen oder überschreiten, haben demnach einen Atemalkoholtest beim Alkomaten durchzuführen.

### b) Probleme bei Verwendung der Vortestgeräte nach der jetzigen Rechtslage

Die Einführung dieser Bestimmung ist für die Verwendung der Alkohol-Vortestgeräte unumgänglich, da die bisherige Rechtslage zwar den Einsatz solcher Geräte nicht untersagt, aber auch nicht vorsieht. Durch diesen Umstand ist zwar die Verwendung von Alkohol-Vor-

testgeräten durch die Exekutive durchaus vorstellbar und möglich, kann aber bei den Rechtsunterworfenen zu Unsicherheiten führen und wären rechtliche Probleme vorprogrammiert. Die **juristische Grauzone** liegt insb darin, dass ein Lenker zwar den Alkohol-Vortest macht, jedoch im Anschluss daran den Test mit dem Alkomaten verweigert. In einem solchen Fall stellt sich die Frage, ob dieses Verhalten als **Verweigerung iSd § 99 Abs 1 lit b StVO** gilt oder ob der Lenker seiner Mitwirkungspflicht bereits zur Genüge nachgekommen ist. Der VwGH bestätigt in stRsp, dass ein Lenker so lange an der Durchführung des Alkomatens mitzuwirken hat, bis eine gültige Messung seiner Atemluftkonzentration zu Stande gekommen ist, und dieser bis dahin die Durchführung weiterer Blasversuche nicht verweigern darf.<sup>9)</sup> In seinem Erk v 17. 6. 2004<sup>10)</sup> schränkt der VwGH seine stRsp allerdings dahingehend ein, dass ein Lenker seiner Mitwirkungspflicht dann schon entsprochen hat, wenn er ordnungsgemäß gültige Blasversuche abgegeben hat und es lediglich am Messgerät liegt, diese Blasversuche zu verwerten.

Hier ist allerdings zu bemerken, dass der VwGH davon ausgeht, dass eine im Endergebnis nicht verwertbare Atemalkoholmessung eben nicht aus der Sphäre des Lenkers stammt. Dieser Aspekt spricht wohl eher wieder für die rechtmäßige Annahme eines Verweigerungstatbestandes im Fall der Mitwirkung an der Alkohol-Vortestung mit anschließender Verweigerung der Alkomaten-Messung.

### c) Kritiken an dem Gesetzesentwurf

Kritik an der vorgeschlagenen Fassung der StVO-Novelle kommt insb vom BMI. Dieses führt in seiner Stellungnahme an, dass Alkohol-Vortestgeräte durch ihre mangelhafte technische Entwicklung nicht zuverlässig erscheinen und Messungengenauigkeiten zu erwarten sind. In einer Studie des Landes Oberösterreich wurden jedoch **Vergleichsmessungen** zwischen Alkomat und Alkohol-Vortestgeräten durchgeführt, die anderes belegen. Dieser Vergleich zeigte bei allen 0,0‰-Messungen in keinem Fall eine Abweichung. Dh, zeigte das Alkohol-Vortestgerät 0,0‰ an, brachte der Alkomat in allen Fällen immer dasselbe Ergebnis. Lag eine Alkoholisierung vor, so gab es in einigen wenigen Fällen eine sehr geringe, im Endergebnis unbedeutende Abweichung. Das BMI äußert in seiner Stellungnahme die Vermutung, dass durch den Einsatz der Alkohol-Vortestgeräte jene Lenker, bei welchen durch den Vortest eine sehr hohe Alkoholisierung festgestellt wird, eher die Untersuchung der Atemluft verweigern werden als bisher und dadurch besser gestellt wären. Dem ist entgegenzuhalten, dass Lenker, die den Atemalkoholtest verweigern, ohnehin aus dem vollen Strafausmaß schöpfen und Verweigerungsdelikte eine ähnlich lange Entziehungsdauer nach sich ziehen.<sup>11)</sup> Auf das Argument, dass durch den Einsatz derartiger Geräte eine Effizienzstei-

6) BMVIT-160.007/0003-II/ST5/2004.

7) EB 4/SN-221/ME 22. GP.

8) BGBl 1950/152 idF I 2002/146.

9) VwGH 25. 6. 2003, 2003/03/0060.

10) VwGH 17. 6. 2004, 2002/03/0111.

11) *Kaltenegger/Koller*, Entziehung der Lenkberechtigung und Lenkverbot (2003) 211.

gerung der Alkoholkontrollen nicht in dem Ausmaß möglich ist wie in den Erläuternden Bemerkungen zum Gesetzesentwurf vorgebracht, da auch bei Vortestgeräten eine 15-minütige Wartezeit nach dem letzten Alkoholkonsum angeraten wird, darf auf Abschnitt B dieses Artikels verwiesen werden. Schließlich wird vom BMI angeführt, dass die Anschaffung derartiger Vortestgeräte nicht mit den Grundsätzen einer sparsamen, zweckmäßigen, wirtschaftlichen und effizienten Finanzgebarung vereinbar ist. Hier wurde allerdings nicht bedacht, dass bei Anschaffung und Einsatz dieser Alkohol-Vortestgeräte **pro Jahr zwischen 50 und 100 Menschenleben gerettet werden können.**<sup>12)</sup> Nebenbei anzumerken ist, dass die volkswirtschaftlichen Unfallkosten € 805.233,- pro Getötetem betragen.<sup>13)</sup>

## B. Feldstudie

### 1. Einleitung

In Österreich muss derzeit ein Lenker damit rechnen, lediglich alle 33 Jahre einmal auf Alkohol kontrolliert zu werden. Betrachtet man hierzu die internationalen Unfallzahlen, so stellt man fest, dass sich dies wohl auch auf die Unfallstatistik auswirkt. Hier liegt Österreich sowohl bei der Anzahl der Unfälle als auch bei der Anzahl der Verletzten weit über dem EU-Durchschnitt und bildet das Schlusslicht. Während im Jahr 2002 in Österreich 10,3 Verunglückte pro 1.000 Kfz gezählt wurden, waren dies in Finnland lediglich 3,3 Verunglückte.<sup>14)</sup> In Finnland hingegen werden Alkohol-Vortestgeräte schon routinemäßig eingesetzt, wobei die Lenker alle 2,4 Jahre mit Alkoholkontrollen rechnen müssen.

Im Gegensatz zu der in Österreich sehr hohen spezialpräventiven Wirkung<sup>15)</sup> ist eine Generalprävention kaum gegeben, wobei eben dies aus der sehr niedrigen Frequenz der Alkoholkontrollen rührt. Herauszufinden, ob und in welchem Ausmaß der Einsatz von Alkohol-Vortestgeräten diesem Problem entgegenzutreten vermag, war Ziel des Pilotprojekts des Kuratorium für Verkehrssicherheit.

### 2. Alkohol-Vortestgeräte

Die Alkohol-Vortestgeräte für die Feldstudie wurden von der Dräger Safety Austria GmbH zu Verfügung gestellt. Es war dies der Alcotest® 6510. Diese Vortestgeräte sind in ihren Abmessungen kaum größer als ein Mobiltelefon (140 mm x 80 mm x 35 mm [B x H x T]). Der Verwendungszweck besteht in der schnellen Ermittlung der Alkoholisierung von Personen durch Messung der Atemalkoholkonzentration. Die Vortestgeräte sind netzunabhängig und deshalb für den mobilen Betrieb geeignet. Durch ihre handliche Größe und durch ihr geringes Gewicht (ca 195 g) können diese von den Exekutivbeamten sowohl mit Motorrädern als auch im Fußstreifendienst mitgeführt werden. Es handelt sich bei den Alkohol-Vortestgeräten nicht um geeichte Geräte im Sinne des Maß- und Eichgesetzes, sondern um kalibrierte Geräte. Gleich wie beim Alkomaten sollte diese Kalibrierung alle sechs Monate wiederholt werden.

Der große Vorteil der Alkohol-Vortestgeräte besteht darin, dass diese ohne Vorwärmzeit innerhalb weniger

Sekunden betriebsbereit sind. Das vom Gerät benötigte Lungenvolumen beträgt mindestens 1,2 l, was einem Atemstrom und einer Mindestblaszeit von lediglich 2 Sekunden entspricht. Nach genau 6 Sekunden liegt das Messergebnis bei einem Wert von 0,0‰ vor. Stellt das Gerät eine Alkoholisierung fest, so erhöht sich die Wartezeit geringfügig. So beträgt diese bis zu einer Messung von 0,5‰ 20 Sekunden, bis zu 1‰ 40 Sekunden, bis zu 2‰ 80 Sekunden und ab 3‰ beträgt diese 120 Sekunden. In jedem Fall liegt innerhalb kürzester Zeit ein Ergebnis vor. Alle Lenker ohne Alkoholbeeinträchtigung können innerhalb weniger Sekunden ihre Fahrt fortsetzen, alle anderen Lenker, die einen bestimmten durch Verordnung noch festzulegenden Wert überschreiten, müssen wie bisher den Atemalkoholtest beim Alkomaten durchführen.

### 3. Untersuchungsdesign

Das KfV führte im November 2004 gemeinsam mit der Stadtpolizei Baden ein Pilotprojekt mit Alkohol-Vortestgeräten durch. Ziel der Feldstudie war, eine zeitliche Mengen- und Effizienzmessung von Alkoholkontrollen, einerseits nur mit einem Alkomaten, andererseits mit einem Alkomaten und zusätzlichen Alkohol-Vortestgeräten, durchzuführen. Die Anhaltungen und Atemalkoholmessungen fanden an einem Freitag und an einem Samstag jeweils zwischen 21.00 Uhr und 23.00 Uhr an einer Durchzugsstraße im Bezirk Baden statt.

Am **ersten Anhaltetag** wurden die Atemalkoholmessungen der jetzigen Rechtslage gemäß nur mit Alkomaten durchgeführt. Es waren, um einen repräsentativen Wert zu erhalten und entgegen der üblichen Praxis, zwei Alkomaten im Einsatz. Es wurden in beiden Fahrtrichtungen Lenker angehalten und kontrolliert. Bei dem Alkomaten A in Fahrtrichtung 1 konnten in zwei Stunden **13 Personen** angehalten und auf Atemalkohol kontrolliert werden. Es wurde hier eine einen gesetzlichen Wert übersteigende Alkoholisierung festgestellt. In Fahrtrichtung 2 konnten in zwei Stunden mit dem Alkomaten B **10 Personen** kontrolliert werden. Es wurde hier keine einen gesetzlichen Wert übersteigende Alkoholisierung festgestellt.

Der **zweite Anhaltetag** verlief dergestalt, dass in eine Fahrtrichtung kontrolliert wurde und zusätzlich zum Alkomaten drei Alkohol-Vortestgeräte im Einsatz waren. Auch hier wurden im Zeitraum von zwei Stunden Lenker angehalten und zum Atemalkoholtest aufgefordert. Alle Lenker haben eine Atemprobe mit den Vortestgeräten abgegeben. Nur in dem Falle, dass das Vortestgerät eine Alkoholisierung des jeweiligen Lenkers anzeigte, wurde der Lenker zum Alkomaten gebeten. Es konnten insgesamt **110 Lenker** kontrolliert wer-

12) Dieser Wert errechnet sich unter Beachtung auf die sehr hohen Dunkelziffern der Alkoholtoten und der aus den Alkohol-Vortestgeräten resultierenden höheren Quote der aus dem Verkehr zu ziehenden Alkoholisierten.

13) *Metelka/Cerwenka/Riebesmeier* (1997) 192 (Volkswirtschaftliche Unfallkosten pro Getötetem in Österreich 1993).

14) Unfallstatistik 2003, Verkehr in Österreich, H 36, Kuratorium für Verkehrssicherheit (Hrsg.).

15) Vor allem durch Geldstrafen bis € 5.813,- sowie Entzug der Lenkbezeichnung, amtsärztliche Untersuchung, verkehrspsychologische Untersuchung und Nachschulung.

den, wobei bei vieren eine Alkoholisierung über einem gesetzlichen Grenzwert festgestellt wurde.

#### 4. Ergebnisse und Schlussfolgerungen

Vergleicht man nun die beiden Anhaltetage in ihrem Ergebnis, so ist dieses überraschend eindeutig. Mit den Alkohol-Vortestgeräten konnte in der gleichen Zeit ohne Personalmehraufwand die Kontrolldichte um das 10-Fache erhöht werden. Auch wurden bei Verwendung der Alkohol-Vortestgeräte acht Mal mehr Alkoholisiertere aus dem Verkehr gezogen (siehe *Abbildung 1*). Besonders erwähnenswert erscheint die Tatsache, dass sowohl die Exekutivbeamten als auch die angehaltenen Lenker ausschließlich positiv auf die Alkohol-Vortestgeräte reagierten und vor allem von der sehr kurzen Kontrolldauer angenehm überrascht waren.

	Alkomat	Alkomat + 3 Vortestgeräte
Kontrollierte Lenker	11,5	110
Illegal Beeinträchtigte	0,5	4

Abbildung 1

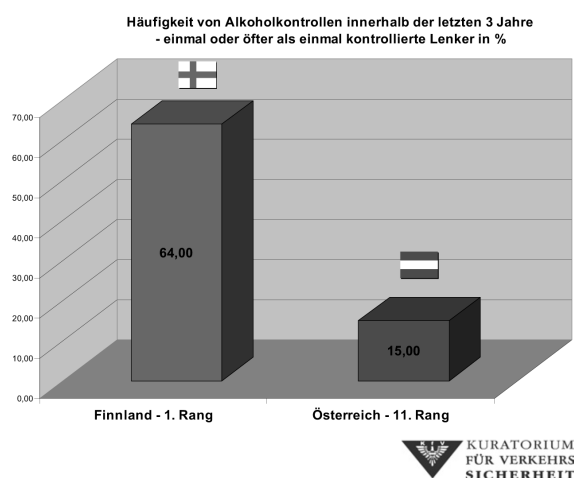


Abbildung 2

Derzeit werden in Finnland in einem Beobachtungszeitraum von drei Jahren 64% der Lenker auf das Vorliegen einer Alkoholisierung einmal oder sogar mehrmals überprüft. In Österreich sind dies im gleichen Zeitraum nur 15% der Lenker, die einmal oder mehrmals zu einem Alkoholttest aufgefordert werden (siehe *Abbildung 2*). Durch die Erhöhung der Kontrollfrequenz auf das 10-Fache mit Hilfe der Alkohol-Vortestgeräte errechnet sich ein statistischer Wert von zusätzlichen 50% kontrollierter Lenker. Es wird durch die Vortestgeräte möglich, in einem Beobachtungszeitraum von drei Jahren 65% (!) der Lenker auf Atemalkohol zu kontrollieren (siehe *Abbildung 3*).

Mit der Umsetzung der StVONov, der Anschaffung und dem Einsatz der Alkohol-Vortestgeräte kann sich Österreich an die europäische Spitze im Kampf gegen den „Alkoholtod“ auf der Straße stellen. Auch das österr Verkehrssicherheitsprogramm, dessen Ziel die Reduktion der Verkehrstoten um 50% bis zum Jahre 2010 ist, sieht ua die Einführung der Alkohol-Vortestgeräte vor.

Häufigkeit von Alkoholkontrollen ab Einführung der Alkovortestgeräte  
- einmal oder öfter als einmal kontrollierte Lenker in %

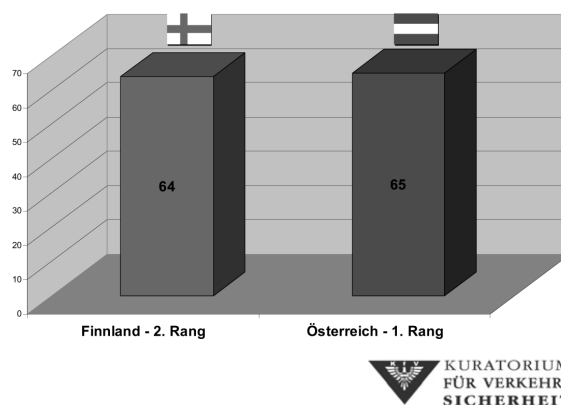


Abbildung 3

Alkohol-Vortestgeräte können den Alkomaten nicht ersetzen, sind jedoch im Rahmen einer verkehrssicheren Straße mit weniger Unfällen und vor allem weniger Toten und Verletzten eine wertvolle und notwendige Ergänzung.

#### → In Kürze

Die StVO-Novelle 2004 sieht die Einführung der Alkohol-Vortestgeräte vor. Durch Anschaffung und Einsatz dieser Geräte kann die Quote der Alkoholkontrollen auf Österreichs Straßen verzehnfacht werden und es können dadurch um ein Vielfaches mehr Alkoholenker aus dem Verkehr gezogen werden. Das Kuratorium für Verkehrssicherheit fordert daher die Umsetzung dieser Novelle und in Folge die Anschaffung und den Einsatz der Vortestgeräte.

#### → Zum Thema

##### Über die Autorin:

Mag. Tanja Schwent ist Verkehrsjuristin im Kuratorium für Verkehrssicherheit. Kontaktadresse: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Ölzeltgasse 3, A-1031 Wien. Tel: 01/71770-237, Fax: 01/71770-8, E-Mail: tanja.schwent@kfv.at, Internet: www.kfv.at

##### Literatur:

Kaltenegger, Beweissichere Atemalkoholmesstechnik, ZVR 2001, 299; Kaltenegger/Koller, Entziehung der Lenkberechtigung und Lenkverbot, Manz 2003.

##### Links:

www.kfv.at

