

# ZVR

[Zeitschrift für Verkehrsrecht]

- |  |                |  |
|--|----------------|--|
| <b>Beiträge</b>                          | <b>436</b>     | <b>Das Führerschein-Vormerksystem in Österreich</b><br>Martin Hoffer                         |
|  | <b>443</b>     | <b>Schadenersatz nach Verkehrsunfällen in Ungarn</b><br>Gebhard Klötzl und Veronika Ujvárosi |
| <b>Rechtsprechung</b>                    | <b>447</b>     | Verjährung von Ansprüchen gegen den Kfz-Haftpflichtversicherer                               |
|  | <b>451</b>     | Keine Mitversicherung von bei der Verwendung des Fahrzeugs tätigen dritten Personen          |
|  | <b>453</b>     | Rechtsvorrang auf Supermarkt-Parkplatz   |
|  | <b>458</b>     | (Schockschaden-)Schmerzensgeld nur bei schwerster Verletzung eines Angehörigen               |
| <b>Judikaturübersicht<br/>Verwaltung</b> | <b>461</b>     | VwGH   |
|  | <b>KfV 464</b> | <b>Die Vollziehung der Sicherheitsgurtenpflicht</b><br>Martin Vergeiner und Andrei Bodis     |

Oktober 2006

**10**

MANZ 

**Redaktion**  
Karl-Heinz Danzl  
Christian Huber  
Georg Kathrein  
Gerhard Pürstl

ISSN 0044-3662

# Die Vollziehung der Sicherheitsgurtenpflicht

## Durchsetzungsmaßnahmen zur Erhöhung der Verwendungsquote

ZVR 2006/186

§ 106 Abs 2 und 3,  
§ 134 Abs 3 d KFG

VwGH 27. 2. 2004,  
2003/02/0293

Sicherheitsgurt;  
Gurt-  
verwendungs-  
quote;

Organstraf-  
verfügung;

Anhaltung;  
Vormerkssystem

Obwohl bereits seit 1976 die Verwendung des Sicherheitsgurtes in bestimmten Kfz gesetzlich vorgeschrieben und seit 1984 die Nichteinhaltung mit einer Verwaltungsstrafe bedroht ist, schneidet Österreich in punkto Gurtverwendungsquote im internationalen Vergleich – trotz Steigerung 2005 – schlecht ab (s Abb 1). Die Autoren beleuchten Lücken im Bereich der Vollziehung des Gesetzes und zeigen Möglichkeiten zur Verbesserung auf.

Von Martin Vergeiner und Andrei Bodis

### Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Konsequenzen der Einschränkung der Verfolgbarkeit
  - 1. Anhaltung als Tatbestandsmerkmal
  - 2. Rechtsanspruch auf Organstrafverfügung
- C. Kritik an der geltenden Gesetzeslage
  - 1. Verfassungsrechtliche Bedenken
  - 2. Selbstschutz als Argumentation
- D. Lösungsvorschlag und Perspektiven der Bestrafung
  - 1. Gleichstellung mit anderen Delikten
  - 2. Normierung als Vormerkdelikt

### A. Einleitung

Obwohl schon in der Stammfassung des KFG<sup>1)</sup> bestimmte Kfz mit Sicherheitsgurten ausgerüstet werden mussten, wurde erst 1976<sup>2)</sup> eine (allerdings noch stark eingeschränkte) Verwendungspflicht für Sicherheitsgurte normiert. Deren Einhaltung wurde vorerst nur zivilrechtlich durch Minderung des Schmerzensgeldanspruchs auf Grund Mitverschuldens sanktioniert. Erst die Einführung einer verwaltungsstrafrechtlichen Sanktion 1984<sup>3)</sup> brachte eine entscheidende Erhöhung der Gurtverwendungsquote in Österreich. Allerdings bestehen bis heute gravierende Einschränkungen im Bereich der Vollziehung des Gesetzes: So kann eine Bestrafung wegen Nichtverwendung des vorgeschriebenen Sicherheitsgurtes gem § 134 Abs 3 d KFG<sup>4)</sup> nur dann erfolgen, wenn der Verkehrsteilnehmer an Ort und Stelle durch ein Organ der Straßenaufsicht angehalten wird.<sup>5)</sup> Eine nachträgliche Bestrafung ist in diesen Fällen – selbst bei Vorliegen eines Videobeweises oder gar einer Selbstanzeige des Verkehrsteilnehmers – nicht möglich.

### B. Konsequenzen der Einschränkung der Verfolgbarkeit

#### 1. Anhaltung als Tatbestandsmerkmal

Die 1984 eingeführte verwaltungsstrafrechtliche Sanktion wurde durch die 26. KFG-Nov in das KFG integriert und ermöglicht im Fall der Zuwiderhandlung eine Bestrafung nur „bei einer Anhaltung“ durch ein

Organ der Straßenaufsicht und nur in der Form der Organstrafverfügung, es sei denn, die Zahlung der Strafe an Ort und Stelle wird verweigert.

Bei der Ausgestaltung dieser Norm in den 80er Jahren wurde vom Verkehrsausschuss argumentiert, dass die Sanktionierung der Nichtbeachtung der Gurtanlegepflicht in erster Linie dem Selbstschutz und nicht dem Schutz anderer dienen sollte. Die Sanktionierung hätte das Ziel, einen quantitativen Gesamterfolg herzustellen und nicht Einzelfälle zu erfassen. Diese Argumentation wurde in erster Linie auf eine Dokumentation des KfV gestützt.<sup>6)</sup> Nach den damaligen Untersuchungen kam es in 22% aller Unfälle, bei denen zumindest zwei Personen im Fahrzeug waren, zu Kollisionen von „Mensch zu Mensch“, bei einem durchschnittlichen Besetzungsgrad der Pkw von 1,4 Personen.

In Anbetracht dessen war es nach Meinung des Verkehrsausschusses notwendig, bei der verwaltungsstrafrechtlichen Sanktionierung auf die angesprochenen Besonderheiten Rücksicht zu nehmen. Wegen des verminderten Schuldgehaltes der dem Selbstschutz dienenden Bestimmung sollte die Bestrafung nur bei einer Anhaltung durch ein Exekutivorgan und nur in Form einer Organstrafverfügung erfolgen. Die beanstandete Person sollte demnach ein Recht auf die Ausfolgung einer Organstrafverfügung haben. Als weitere Einschränkungen der Bestrafung sollten die Festlegung einer Obergrenze der Strafe für die Organstrafverfügung einerseits und für die Strafverfügung andererseits dienen.

Der VwGH hat mittlerweile in diesem Zusammenhang bereits mehrfach ausgesprochen,<sup>7)</sup> dass die Formulierung „bei einer Anhaltung“ kein Tatbestandselement der Strafbestimmung darstellt, sondern vielmehr eine Verfahrensvorschrift sei. Das strafbare Verhalten sei demnach die Verletzung der Gurtanlegepflicht und nicht die Verletzung der Gurtanlegepflicht bei einer An-

1) BGBl 1967/267.

2) BGBl 1976/352.

3) BGBl 1984/253.

4) IdF BGBl I 2005/117 (26. KFG-Nov); bis dorthin war dies inhaltsgleich in Art III 3. KFG-Nov, BGBl 1976/352 idF BGBl I 2004/175 enthalten.

5) Vgl § 97 Abs 5 StVO, BGBl 1960/159 idF BGBl I 2006/54.

6) Kudlicza, Sicherheitsgurten – Strafsanktion (1983).

7) VwGH 20. 11. 1986, 86/02/0118; 28. 3. 1990, 89/03/0183; 27. 2. 2004, 2003/02/0293.

## Gurtverwendungsquoten im Jahr 2005 Top 5 und Ö

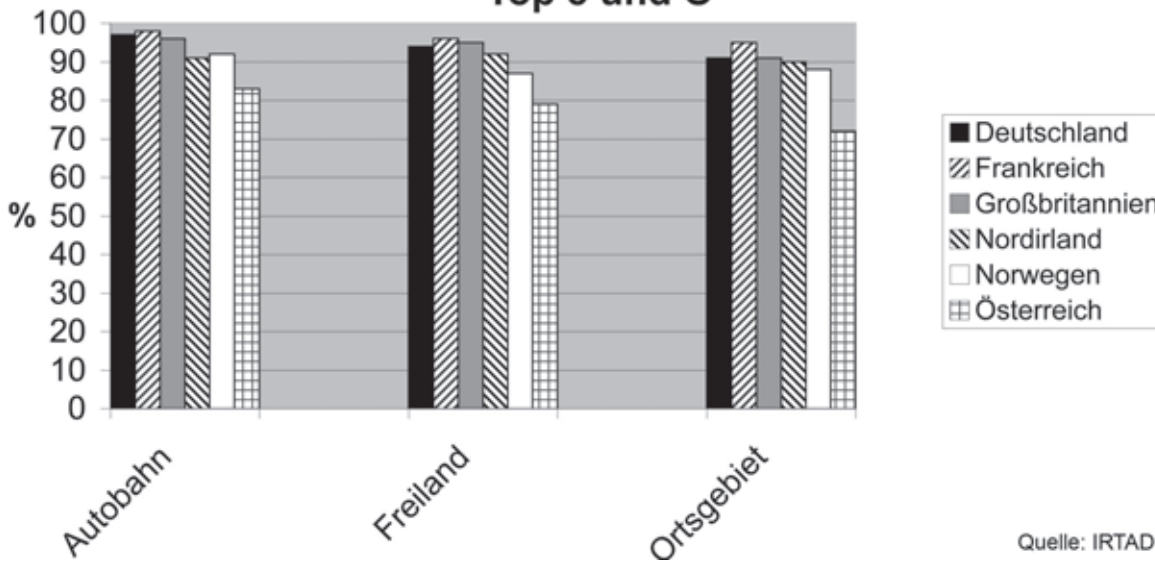


Abb 1

haltung. Die gesetzliche Anordnung, dass der Verstoß bei einer Anhaltung festgestellt werden muss, hängt dabei mit dem normierten Rechtsanspruch auf ein Organmandat zusammen.

Die zeitliche Dimension der Wortfolge „bei einer Anhaltung“ wurde allerdings noch nicht zweifelsfrei geklärt und bisher auch vom VwGH in seinen Erk<sup>8)</sup> nur umrissen. Demnach ist es notwendig, dass der Verstoß aus Anlass einer Anhaltung festgestellt wird, wobei es unerheblich ist, ob das Organ den Verstoß bereits 30 oder 40 Meter vor der Anhaltung festgestellt hat. Jedenfalls sind auch alle jene Feststellungen erfasst, die Organe im Zuge einer der Anhaltung einschließenden Amtshandlung treffen, die mit der Anhaltung in einem engen zeitlichen und örtlichen Zusammenhang stehen.

### 2. Rechtsanspruch auf Organstrafverfügung

Die Konsequenz des Rechtsanspruchs auf eine Organstrafverfügung gemeinsam mit der verfahrensrechtlichen Vorschrift der Anhaltung ist eine starke Einschränkung der Verfolgbarkeit der Nichtbefolgung der Gurtanlegepflicht. Einerseits scheiden dadurch sämtliche andere Verfahrensarten, wie zB Anonymverfügungen gem § 49 a VStG, von vornherein aus. Andererseits scheiden aber auch jene Fälle des Organstrafmandats aus, die eben nicht im Zuge einer Anhaltung erteilt werden, wie die Hinterlassung eines Zahlungsbelegs am Tatort gem § 50 Abs 2 VStG oder die Zustellung des Zahlungsbelegs an den Zulassungsbesitzer gem § 134 Abs 5 KFG. Im Falle eines Verstoßes gegen die Gurtanlegepflicht sind auch diese Möglichkeiten auf Grund der Einschränkung auf Anhaltungen nicht mehr gegeben.

### C. Kritik an der geltenden Gesetzeslage

#### 1. Verfassungsrechtliche Bedenken

Die verfassungsrechtliche Konformität des Rechtsanspruchs auf die Erlassung einer Organstrafverfügung

war schon bei der Einführung der Norm umstritten. Wie *Messiner*<sup>9)</sup> am Höhepunkt der damals geführten Debatte festhielt, geht es dabei in erster Linie um das Spannungsverhältnis des normierten Rechtsanspruchs zu Art 11 Abs 2 B-VG, der die Einheitlichkeit des Verfahrensrechts sichern und erhalten soll. Eine Abweichung von der allgemeinen Bestimmung des § 50 VStG wäre somit nur dann verfassungskonform, wenn diese zur Regelung des Gegenstands „erforderlich“ ist.

Allerdings bestehen schon bei der Interpretation des Begriffs der Erforderlichkeit große Auffassungsunterschiede: Ob eine Unerlässlichkeit der abweichenden Regelung notwendig ist<sup>10)</sup> oder ob schon die bloße Zweckmäßigkeit ausreicht,<sup>11)</sup> ist dabei umstritten. Abhängig von der vertretenen Meinung ergibt sich dadurch als Folge für den Rechtsanspruch auf die Erlassung einer Organstrafverfügung entweder die Verfassungskonformität oder die Verfassungswidrigkeit. Der Gesetzgeber folgt bis heute jener Meinung, die die geringere Hürde der Zweckmäßigkeit als für verfassungsrechtlich zulässige Abweichungen heranzieht.

#### 2. Selbstschutz als Argumentation

Der Gesetzgeber hat die Einführung der Sanktion damit begründet,<sup>12)</sup> dass sich die Erwartungen an die ursprünglich verwaltungsstrafrechtlich sanktionslose Gurtanlegepflicht nicht erfüllt hätten. Durch die verpflichtende, sanktionslose Verwendung hätte die „Gurtquote“ steigen und somit die Anzahl der Verkehrstoten und die Schwere der erlittenen Verletzungen sinken sol-

8) Vgl VwGH 27. 2. 2004, 2003/02/0293.

9) Vgl *Messiner*: Ist die Regelung eines Rechtsanspruches auf Erlassung einer Organstrafverfügung im KFG verfassungsrechtlich zulässig? ZVR 1984, 66.

10) So *Öhlinger*, Die Verfassungsentwicklung in Österreich seit 1974, ZaöVR 1977, 399.

11) So *Mayer*, Neuerungen im Verfassungsrecht (1976) 13f.

12) 703 BldNR 16. GP 2.

## Gurtanlegequoten von Lenkern – Österreich gesamt 1984 – 2005

(Anm: für 1991 kein Wert vorhanden)

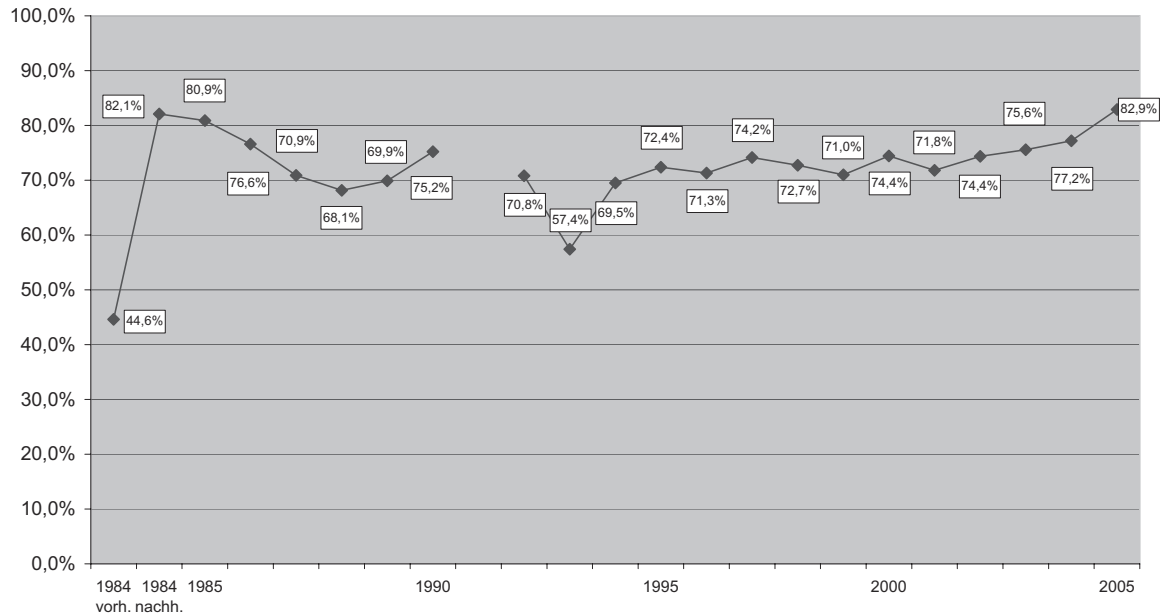


Abb 2

len. Allerdings haben sich diese Erwartungen bis zum Jahr 1984 nicht erfüllt. Denn obwohl die Quote unmittelbar nach der Einführung merklich gestiegen war, ist sie in der Folge erneut gesunken.

Erst nach der Einführung der verwaltungsstrafrechtlichen Sanktionierung der Nichtbeachtung der Gurtverwendungspflicht sind die Verwendungsquoten erneut merklich gestiegen und bis heute – trotz Steigerung im Jahr 2005 – relativ konstant geblieben (Abb 2).

Die Form der Bestrafung hat sich ebenfalls nicht geändert und wurde auch bis heute nicht kritisch hinterfragt oder gar evaluiert und angepasst. Ganz im Gegenteil, denn die mit der Begründung des verminderten Schuldgehaltes und der vorwiegend dem Selbstschutz dienenden Verwendungspflicht als Ausnahme eingeführte Bestrafungsform hat der Gesetzgeber nun auch auf andere Verstöße ausgeweitet. So wird die Verwendung eines Mobiltelefons ohne Freisprecheinrichtung gem § 134 Abs 3 c KFG ebenfalls nur im Zuge einer Anhaltung und ausschließlich durch die Ausstellung einer Organstrafverfügung geahndet. Die damals als Ausnahme konzipierte Bestimmung droht dadurch gewissermaßen zur Regel zu werden.

Die sich daraus abzeichnende Entwicklung ist weder verfassungsrechtlich, noch aus der Sicht der Verkehrssicherheit erfreulich. Die bereits erörterten verfassungsrechtlichen Bedenken erhalten durch die Einführung weiterer solcher „Ausnahmen“ neue Relevanz. Wenn der Gesetzgeber es als notwendig erachtet, gewisse Arten von Delikten auf eine spezielle Art und Weise zu sanktionieren, erscheint es uE weit sinnvoller, eine allgemeine Verfahrensvorschrift einzuführen, anstatt das Verfahren bei Anwendung dieser Delikte jeweils gesondert zu regeln. Denn inwieweit solche Ausnahmen von den Verfahrensvorschriften des VStG wirklich erforderlich und somit verfassungskonform sind, muss jedenfalls hinterfragt werden.

Die verwendete Argumentation bei der Einführung der verwaltungsstrafrechtlichen Sanktionierung der Nichtverwendung von Sicherheitsgurten war schon damals fragwürdig und ist heute gänzlich unhaltbar. Die Behauptung, dass die Verwendung des Sicherheitsgurtes in erster Linie dem Selbstschutz diene und deshalb bei der Missachtung nur ein verminderter Schuldgehalt vorläge, ist schlichtweg falsch und auch ohne Weiteres widerlegbar.

So etwa stellen nicht angeschnallte Insassen eine große Gefahr für den Fahrer und für andere Insassen dar: einerseits auf Grund des Verletzungsrisikos in Folge einer möglichen Kollision der Personen im Auto, wobei es sogar zu tödlichen Verletzungen kommen kann, va wenn Personen auf den hinteren Plätzen nicht angeschnallt sind; andererseits könnte bereits die Ablenkung oder effektive Behinderung des Fahrers durch die geschleuderten Personen ausreichen, dass dieser das weitere Verkehrsgeschehen nicht mehr beachtet. Auch der Fahrer gefährdet nicht nur sich selbst, sondern auch andere Verkehrsteilnehmer. Der deutsche BVerfG hat dies bereits in den 80er Jahren erkannt,<sup>13)</sup> als in Deutschland die Verfassungskonformität der Gurt- und Helmpflicht wegen des Eingriffs in die Handlungsfreiheit<sup>14)</sup> umstritten war. Auf Grund der Schwere der entstandenen Verletzungen nach einer Kollision kann ein Fahrer, der nicht angeschnallt war, anderen verletzten Personen nicht mehr helfen und so weiteren Schaden abwenden. Er kann das Fahrzeug nicht mehr ordnungsgemäß absichern und so die Gefahr für den nachfolgenden und entgegenkommenden Verkehr nicht mehr reduzieren.

Der enorme volkswirtschaftliche Schaden, der dadurch entsteht, dass die Missachtung der Gurtspflicht

13) Vgl BVerfGE 59, 275 = NJW 1982, 1276; BVerfG 9. 5. 1986 – 1 BvR 331/85 = NJW 1987, 180.

14) Art 2 Abs 1 dt GG.

zu Todesfällen und schwersten Verletzungen führt, muss ebenfalls angeführt werden. Der Sicherheitsgurt verhindert bis zu 50% der tödlichen und schweren Verletzungen von Lenkern und Beifahrern sowie bis zu 25% jener von Fondspassagieren.<sup>15)</sup> Damit ist der Sicherheitsgurt eine der wirkungsvollsten Maßnahmen zur Reduzierung der Zahl der Getöteten. Unter Zugrundelegung der volkswirtschaftlichen Kosten eines Verkehrstoten in Österreich von einer Mio Euro<sup>16)</sup> ergibt sich ein jährlicher Schaden in der Höhe von rd 88 Mio Euro.

## D. Lösungsvorschlag und Perspektiven der Bestrafung

### 1. Gleichstellung mit anderen Delikten

Unter Beachtung all dieser Aspekte ist aus heutiger Sicht eine gesetzliche Einschränkung der Verfolgbarkeit der Sicherheitsgurtpflicht nicht mehr haltbar. Da das Argument des reinen Selbstschutzes und der geringfügigen Schuld des Lenkers veraltet ist und modernen Erkenntnissen der Präventionsarbeit nicht mehr standhält, sollte die Verknüpfung der Vollziehung der Gurtpflicht mit dem verfahrensrechtlichen Element der Anhaltung an Ort und Stelle aufgelöst und die Verfolgbarkeit dieses Tatbestands mit jener anderer Verkehrsdelikte gleichgestellt werden. Wichtig ist dabei, alle Möglichkeiten der Nachweisbarkeit nutzbar zu machen: von der klassischen Wahrnehmung durch ein Exekutivorgan über die Selbstanzeige durch den Lenker bis hin zur modernen automatischen Überwachung durch Gurt-Kameras. Überdies sollten alle Arten des Verwaltungsstrafverfahrens zulässig sein. Es sei hier festgehalten, dass

sich Überwachungsmaßnahmen – selbst ohne Einbeziehung der erlangten Strafgeelder – als jene Verkehrsicherheitsmaßnahmen mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis erweisen.<sup>17)</sup>

### 2. Normierung als Vormerksdelikt

Betrachtet man die Sicherheitsgurtpflicht jedoch auch aus Sicht der Verkehrssicherheit und der Erreichung der im österreichischen Verkehrssicherheitsprogramm 2002–2010 definierten Ziele, so kann eine Gleichsetzung mit anderen Delikten nicht genügen. Berücksichtigt man die Tatsache, dass 2005 44% aller in Österreich im Straßenverkehr getöteten Pkw-Insassen nicht angeschnallt waren, so zeigt sich, dass die Nichtverwendung des Sicherheitsgurtes einer ganz besonderen Betrachtung bedarf. Da sich dabei vor allem auf Seiten der Durchsetzung Lücken zeigen, erscheint es unabdinglich, die Sicherheitsgurtpflicht in das Strafsanktionenmodell des Vormerksystems einzubinden. Nur durch konsequente Beobachtung der Einhaltung der Gurtpflicht über einen längeren Zeitraum und einen ausgewogenen und adäquaten Sanktionenmix, der neben einer Geldstrafe auch Sicherungsmaßnahmen (Nachschulung, Entziehung der Lenkberechtigung) vorsieht, können ein generalpräventives Signal gesetzt, Lenkerverhalten nachhaltig beeinflusst, die Gurtpflichtquote erhöht und so die Getötetenanzahlen in Österreich weiter gesenkt werden.

15) *Elvik/Vaa*, The Handbook of Road Safety Measures (2004) 676.

16) Vgl. *Metelka/Cerwenka/Riebesmeier*, Österreichische Unfallkosten- und Verkehrssicherheitsrechnung in BMVT (Hrsg), Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, Bd 79.

17) *Winkelbauer/Stefan*, ROSEBUD WP4 – Testing the efficiency assessment tools on selected road safety measures 251 (2005).

#### → In Kürze

Die Sicherheitsgurtpflicht auf das Argument des „Selbstschutzes“ zu gründen und deren Verfolgbarkeit auf eine erfolgte Anhaltung durch ein Organ der Straßenaufsicht einzuschränken, ist heutzutage nicht mehr tragbar. Die Auswirkungen der Übertretung dieser Norm auf das Unfallgeschehen und das im österr Verkehrssicherheitsprogramm 2002–2010 gesetzte Ziel einer Reduktion der Getöteten um 50% erfordern eine neue Bewertung dieses Delikts bis hin zur Aufnahme der Gurtpflicht in das bestehende Vormerksystem.

#### → Zum Thema

##### Über die Autoren:

Dr. Martin Vergeiner ist Leiter der interdisziplinären Abteilung Verkehrsverhalten, Mag. Andrei Bodis ist Zivildienstler im Kuratorium für Verkehrssicherheit, Bereich Verkehr & Mobilität. Kontaktadresse: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Schleiergasse 18, A-1100 Wien. Tel: (05) 77077-1270 oder 1276, Fax: (05) 77077-1187, E-Mail: martin.vergeiner@kfv.at oder andrei.bodis@kfv.at, Internet: www.kfv.at

##### Von Martin Vergeiner erschienen:

Die Kombination von Ortstafel und zusätzlicher Tafel, RFG 2006, 71; Ist die Kundmachung durch Straßenverkehrszeichen (noch) zeitgemäß? ZVR 2005, 340; Sommerreifen im Winter – grobe Fahrlässigkeit? ZVR 2004, 407; Die Teilnahme am Straßenverkehr unter Drogeneinfluss, ZVS 2004, 126 (gemeinsam mit *Riccabona-Zecha* und *Mesecke*); Neuerungen durch die Nachschulungsverordnung (FSG-NV), ZVR 2003, 102 und 137; Der Sicherheitsabstand beim Hintereinanderfahren, ZVR 2002, 355 (gemeinsam mit *Hnatek-Petrak*); Der Vertrauensgrundsatz der StVO – Schutz oder Tücke für Kinder? ZVR 2000, 32 (gemeinsam mit *Kaltenegger*).

##### Von Andrei Bodis erschienen:

Anm zu UVS VlbG 10. 6. 2005, UVS-1-774/04, ZVR 2006/7.

