

ZVR

[Zeitschrift für Verkehrsrecht]

SONDERHEFT

50 Verkehrsrecht
Schadenersatzrecht
Reiserecht
JAHRE

Zum Jubiläum 100 Seiten!

Verkehrsrecht als Wegbereiter der Verkehrssicherheit

Verkehrsrecht als wissenschaftliches Teilgebiet stellt eine der effektivsten Möglichkeiten dar, Ergebnisse der Verkehrssicherheitsforschung nachhaltig umzusetzen. Stets waren Meilensteine der Verkehrssicherheitsarbeit in Österreich von regen juristischen Diskussionen in der ZVR begleitet.

Von Armin Kaltenegger

Inhaltsübersicht:

- A. Gemeinsame Wege
- B. Die Meilensteine
 1. Tempo 100/130
 2. Gurtenpflicht
 3. Sturzhelm
 4. Probeführerschein
 5. 0,5‰
 6. Zweite Ausbildungsphase
 7. Vormerksystem (Punkteführerschein)

A. Gemeinsame Wege

Seit 50 Jahren ist die ZVR zweifelsfrei das bedeutendste österr Forum für Analysen, Diskussionen und Reformen in verkehrsrechtlichen Themen. In diesem Zeitraum fällt eine Reihe populärer Meilensteine der Verkehrssicherheitsarbeit auf, die überdeutlich aufzeigen, welche elementare Bedeutung die verkehrsrechtliche Normenentwicklung auf die positive Steuerung von

Verkehrssicherheit hat. Das KfV möchte an dieser Stelle allen JuristInnen und allen anderen an Verkehrssicherheitsthemen der ZVR mitwirkenden Personen für ihre fundierte Kritik, ihre innovativen Ideen und ihre geduligen Diskussionsbeiträge danken, denn nur eine solche Allianz intellektueller Fürsorge kann Grundlage für eine Vision sein, in der kein Mensch mehr sein Leben im Straßenverkehr verlieren wird.

Im Folgenden wird die Entstehungsgeschichte der markantesten verkehrsrechtlichen Bestimmungen in der ZVR-Ära sowie deren Verkehrssicherheitsrelevanz skizziert.

B. Die Meilensteine (s Abb 1)

1. Tempo 100/130¹⁾

Die generellen Tempolimits von 130 km/h auf Autobahnen und 100 km/h auf den übrigen Freilandstraßen

1) Siehe dazu auch: *Binder*, Rechtsfragen um Tempo 100, ZVR 1974, 161; ÖAMTC-Rechtsabteilung, Generelles Tempolimit, ZVR 1972, 294.

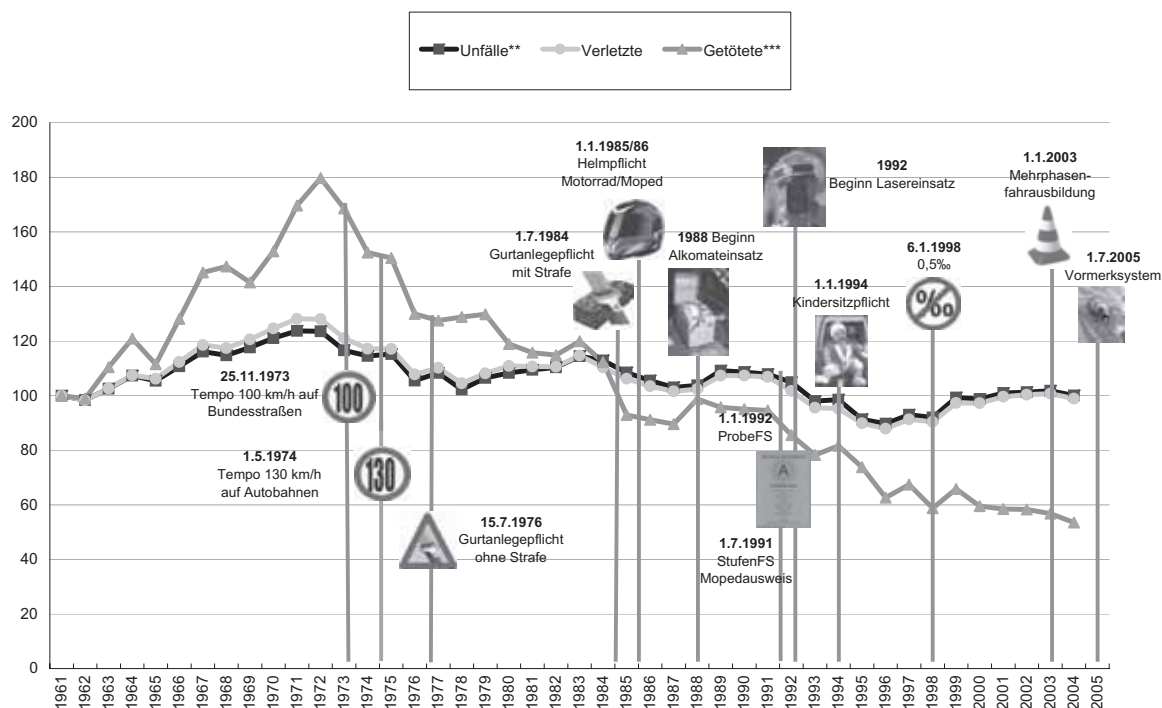


Abb 1: Entwicklung der Unfallstatistik

ZVR 2006/15

§§ 5, 5b, 20 StVO;
3. und
4. KFG-Nov;
§ 4 FSG

Tempolimits;
Alkoholgrenzen;
Führerschein

waren nicht von Anfang an in der StVO gesetzlich verankert,²⁾ sondern wurden in den Siebzigerjahren – primär aus energie- denn aus verkehrssicherheitspolitischen Erwägungen – vom Verkehrsminister per Verordnung eingeführt. Diese Entwicklung war durchaus ereignisreich und nicht frei von Pannen:

So trat zunächst am 25. 11. 1973 **Tempo 100** per Verordnung auf Freilandstraßen in Kraft;³⁾ mit 1. 3. 1974 trat ebenfalls per Verordnung **Tempo 120** auf Autobahnen in Kraft,⁴⁾ wurde aber bereits per 1. 5. 1974 auf 130 km/h angehoben.⁵⁾ Schließlich erfolgte die Einführung per Gesetz durch die 5. StVO-Nov,⁶⁾ nachdem der VfGH die erste dieser Verordnungen als gesetzwidrig mit der Begründung erkannt hatte, dass eine für das gesamte Bundesgebiet geltende Verkehrsbeschränkung nicht in Form einer Verordnung verfügt werden darf.⁷⁾

Trotz der energiepolitischen Zielsetzung der Maßnahme war damit der wohl bis heute drastischste Rückgang bei den Getötetenzahlen seit Einführung der bundesweiten amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik verbunden!

2. Gurtenpflicht⁸⁾

Langsam, Schritt für Schritt eingeführt wurde die Gurttragepflicht. Zwei Daten seien aus der Fülle der Regelungen aber herausgenommen: Mit der 3. KFG-Nov⁹⁾ wurde per 15. 7. 1976 die Gurtenpflicht auf bestimmten Sitzen zunächst ohne verwaltungsrechtliche Strafsanktion normiert (vorgesehen war zu diesem Zeitpunkt nur zivilrechtlich eine **Minderung des Schmerzensgeldanspruchs**) und dann per 1. 7. 1984 auch mit **Strafsanktion** versehen.¹⁰⁾

Welche enormen Auswirkungen die Einführung der Strafsanktion im Jahre 1984 auf die Verwendungsquote von Sicherheitsgurten hatte, wird aus nachfolgender Grafik ersichtlich: So erhöhte sich zB die Anzahl der Angegurtenen auf Vordersitzen im Ortsgebiet um **46,6%**.

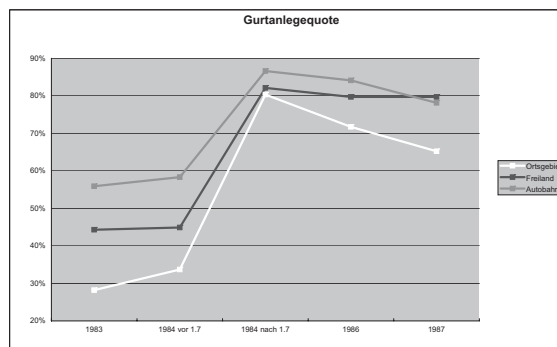


Abb 2: Gurtanlagequote vor und nach Einführung der verwaltungsstrafrechtlichen Sanktion

3. Sturzhelm¹¹⁾

Der Gurttragepflicht vergleichbar langsam entwickelte sich auch die Sturzhelmpflicht. Stand diese ab 1. 1. 1979¹²⁾ lediglich unter zivilrechtlicher Sanktion, brachte die Einführung einer Verwaltungsstrafe mit 1. 1. 1985 für Motorräder bzw mit 1. 1. 1986 für Motorfahrräder¹³⁾ innerhalb kürzester Zeit einen enormen Rückgang der getöteten Zweiradfahrer. Waren 1984 noch

314 Tote zu beklagen, starben 1988 109 Zweiradbenützer weniger, was immerhin einer **Reduktion von 35%** entspricht. Diesem Erfolgsrezept folgend brachte die 19. KFG-Nov¹⁴⁾ und die Änderung der 4. KFG-Nov¹⁴⁾ ab 1. 8. 1997 zivil- und verwaltungsstrafrechtliche Konsequenzen auch für mehrspurige Krafträder.

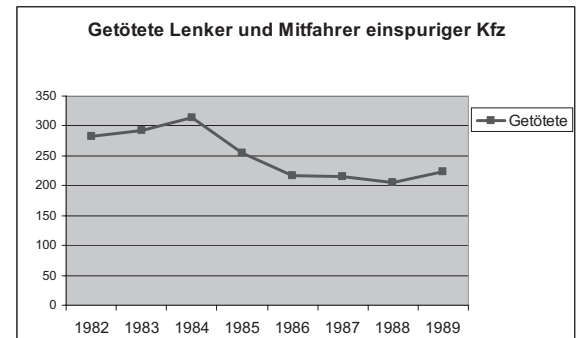


Abb 3: Rückgang der getöteten Zweiradbenützer

4. Probeführerschein

Das System des Probeführerscheins für Fahranfänger trat am 1. 1. 1992 in Kraft,¹⁵⁾ um dem überproportionalen Unfallrisiko jugendlicher Lenker entgegenzuwirken und findet sich heute in § 4 FSG.

Bereits fünf Jahre nach Einführung wurde ein positiver Einfluss der Maßnahme auf die Verkehrssicherheit nachgewiesen.¹⁶⁾ Speziell für junge Lenker im Alter von 18 bis 24 Jahren konnte im Zeitraum von 1991 bis 1996 ein Rückgang der Beteiligung an Unfällen mit Personenschäden **um 29,9%** nachgewiesen werden.

5. 0,5‰¹⁷⁾

Kaum eine verkehrsrechtliche Norm sorgte für mehr Turbulenzen bei ihrer Einführung als diese Alkoholgrenze:

2) Nunmehr § 20 Abs 2 StVO 1960.

3) BGBl 1973/562.

4) BGBl 1974/104.

5) BGBl 1974/236.

6) BGBl 1975/402.

7) VfGH 18. 3. 1975, V14/74–16 sowie VfGH 29. 6. 1977, V12/77–8.

8) Siehe dazu auch: *Melnitzky*, Gurtenanlegungspflicht – strafrechtliche Aspekte, ZVR 1976, 67; *Edelbacher*, Die Pflicht zur Anlegung aus zivilrechtlicher Sicht, ZVR 1975, 33; *Kaltenegger/Koller*, Die Entwicklung der Gurtenanlegungspflicht, ZVR 1999, 425; *Messiner*, Gesetzgebungsvorhaben – Einführung einer verwaltungsstrafrechtlichen Sanktion für das Nichtanlegen von Sicherheitsgurten und die Nichtbenützung von Sturzhelmen, ZVR 1982, 261.

9) BGBl 1976/352.

10) BGBl 1984/253.

11) Siehe dazu auch: *Messiner*, Gesetzgebungsvorhaben – Einführung einer verwaltungsstrafrechtlichen Sanktion für das Nichtanlegen von Sicherheitsgurten und die Nichtbenützung von Sturzhelmen, ZVR 1982, 261.

12) BGBl 1977/615, Art IV iVm Art VI Abs 2 lit k der 4. KFG-Nov.

13) BGBl 1984/253.

14) BGBl 1997/103.

15) 13. KFG-Nov., BGBl 1990/458.

16) *Bartl/Esberger/Brandstätter*, Unfallbilanz nach fünf Jahren Führerschein auf Probe, ZVR 1997, 317.

17) Siehe dazu auch: *Schützenhöfer/Krainz/Laimer*, Der Einfluß der Senkung des Alkohollimits auf Alkoholunfälle in der Steiermark, ZVR 1999, 390; *Messiner*, Absenkung des Alkoholgrenzwertes auf 0,5‰ und Änderung des FSG, ZVR 1998, 41; *Krüger*, Auftreten und Risiken von Alkohol und Drogen im Straßenverkehr – Möglichkeiten generalpräventiver Maßnahmen, ZVR 1997, 146.

- 6. 5. 1997: Verkehrsminister bringt 0,5 Promille-Grenze in den Ministerrat ein; aufgrund Widerstandes seitens des Koalitionspartners ÖVP wird dieser wieder zurückgezogen;
- 3. 7. 1997: Verkehrsausschuss lehnt 0,5‰ mit 11 gegen 10 Stimmen ab;
- 9. 7. 1997: Eine spontan verlangte Namensabstimmung bringt jene sieben Abgeordneten von der ÖVP, welche ursprünglich für 0,5‰ stimmen wollten, wieder davon ab;
 - 22.51 Uhr: erste Abstimmung; 0,5‰ angenommen mit 91 zu 86 Stimmen;
 - 23.27 Uhr: zweites Votum; 0,5‰ abgelehnt mit 92 zu 87 Stimmen. Premiere in der Geschichte des Parlaments: noch nie wurde ein Antrag, welcher in zweiter Lesung angenommen wurde, in der dritten Lesung wieder abgelehnt;
- 15. 11. 1997: Herbeiführung des politischen Konsens aufgrund eines schweren Verkehrsunfalls durch einen alkoholisierten Lenker, bei welchem drei Jugendliche starben;
- 11. 12. 1997: Verkehrsausschuss beschließt 0,5 Promille-Grenze;
- 12. 12. 1997: NR beschließt 0,5‰;
- 17. 12. 1997: 0,5‰ wird auch im BR bestätigt;
- 5. 1. 1998: 0,5 ‰-Grenze im BGBl I 1998/2 kundgemacht; In-Kraft-Treten: 6. 1. 1998 um 0 Uhr;

6. Zweite Ausbildungsphase¹⁸⁾

Seit dem 1. 1. 2003¹⁹⁾ haben alle Fahranfänger der Klassen A und B nach Erhalt der Lenkberechtigung noch weitere Ausbildungsmodule zu absolvieren (**Perfektionsfahrten, Fahrsicherheitstraining**). Damit ist Österreich den Forschungsergebnissen und Empfeh-

lungen des EU-Projektes „DAN – Description and analysis of post licensing measures for novice drivers“ gefolgt. Reale Erfolge wurden mit diesem Ausbildungsmodell bereits zuvor in Finnland und Luxemburg erzielt.

Zum jetzigen Zeitpunkt ist die vom BMVIT geförderte Gesamtevaluation der Maßnahme noch nicht abgeschlossen, weshalb Rückschlüsse auf die Effizienz des Ausbildungsmodells vorerst noch zuwarten müssen. Erste Indikatoren der Unfallbilanz weisen jedoch in die erhoffte Richtung.

7. Vormerkssystem (Punktführerschein)²⁰⁾

Mit der 7. FSG-Nov²¹⁾ trat am 1. 7. 2005 auch in Österreich ein Punktführerscheinmodell in Kraft. Erste Entwürfe eines Punktführerscheins waren bereits 1996 in Begutachtung. 2002 wurde es unter dem Titel „Einführung eines Systems zur Verfolgung von Hochrisikolenkern“ in die Maßnahmenliste des **Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramms²²⁾** aufgenommen. Die Auswirkungen dieses Präventionsmodells sind noch abzuwarten, das KfV prognostizierte jedoch vor Einführung einen **Rückgang von etwa 75 Getöteten pro Jahr**.

18) Siehe dazu auch: *Barthl*, Sicherheit für Fahranfänger durch Mehrphasen-Fahrausbildung, ZVR 2000, 315.

19) BGBl 2002/129.

20) Siehe dazu auch: *Kaltenegger*, Vormerkssystem im Führerscheinrecht, ZVR 2005, 192; *Messiner*, Das gelante Mehrfachtäter-Punktesystem (der sog. „Punktführerschein“), ZVR 1996, 386; *Kaba*, Der Punktführerschein, ZVR 1995, 246.

21) BGBl 2005/15.

22) Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2002–2010, BMVIT.

	Unfälle	Verletzte	Getötete
Vor Einführung der 0,5 Promille-Grenze (1991–1997)	19.158	27.277	765
Nach Einführung der 0,5 Promille-Grenze (1998–2004)	18.238	25.693	555
Rückgang in %	– 4,80%	– 5,81%	– 27,45%

Tabelle 1: Rückgang der Unfälle/Verletzten/Getöteten nach Einführung der 0,5 Promille-Grenze

→ In Kürze

Erkenntnisse der Verkehrssicherheitsforschung, die in verkehrsrechtliche Normen gebettet werden, leisten einen großen Beitrag zum nachhaltigen Schutz der Verkehrsteilnehmer vor Verkehrsunfällen. Erfolgreiche Beispiele aus den letzten Jahrzehnten sind Tempo- und Alkohollimits, Gurt- und Helmpflicht sowie Führerscheinmaßnahmen.

→ Zum Thema

Über den Autor:

Mag. Armin Kaltenegger ist Leiter der Rechtsabteilung des KfV. Kontaktadresse: KfV, Schleiergasse 18, A-1100 Wien. Tel: (01) 71770-155, armin.kaltenegger@kfv.at

Vom selben Autor bei MANZ erschienen:

Kaltenegger/Koller, Entziehung der Lenkberechtigung und Lenkverbot (2003);

Kaltenegger, Alkohol am Steuer – Rechtsfolgen nach der 20. StVNNov und der 2. FSGNov, ZVR 1998, 320;

Kaltenegger/Koller, Die Entwicklung der Gurthanlagepflicht, ZVR 1999, 425;

Kaltenegger, Beweissichere Atemalkoholmesstechnik, ZVR 2001, 299; *Kaltenegger*, Vormerkssystem im Führerscheinrecht, ZVR 2005, 192.

Links:

www.kfv.at

MANZ Bestellservice:

Tel: (01) 531 61-100, Fax: (01) 531 61-455,

E-Mail: bestellen@manz.at

