

Zeitschrift für

VERKEHRS-**ZVR** RECHT

Sonderheft

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

Dezember 2021

12a

445 – 492

ZVR-Verkehrsrechtstag 2021

Themen

Corona und Zivilrecht
Straßenverkehrsrecht



Die neuen Sanktionen gegen Raser aus Sicht der Verkehrssicherheit

Nicht angepasste Geschwindigkeit ist seit Jahren bei rund einem Viertel aller tödlichen Unfälle Hauptunfallursache. Internationale Vergleichsstudien zeigen, dass Schnellfahren in Österreich viel eher sozial akzeptiert wird als in anderen Ländern. Diese Haltung wird durch einen toleranten Umgang mit Geschwindigkeitsüberschreitungen in Gesetz und Vollziehung verstärkt – das mit 1. 9. 2021 in Kraft getretene „Raserpaket“ ändert daran kaum etwas. Der Beitrag zeigt auf, warum in Österreich eine „Schnellfahrkultur“ herrscht und welche Maßnahmen notwendig sind, um mit einem effektiven Sanktionensystem bei Geschwindigkeitsüberschreitungen die Unfallzahlen zu senken.

Von Armin Kaltenegger, Birgit Salamon und Aggelos Soteropoulos

Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Die österreichische Schnellfahrkultur
 1. Zulässige Höchstgeschwindigkeiten
 2. Strafen und Führerscheinentzug
 3. Überwachung
 4. Toleranzgrenzen
 5. Einstellungen der Österreicher zum Schnellfahren
- C. Geschwindigkeitsüberschreitungen und Unfallgeschehen
 1. Gefahrene Geschwindigkeiten
 2. Unfallgeschehen
- D. Erforderliche Maßnahmen für ein effektives Sanktionensystem
 1. Weitere Verschärfung von Strafen und Entzug der Lenkberechtigung
 2. Einheitliche Strafkataloge
 3. Geschwindigkeitsüberschreitungen im Vormerksystem
 4. Abschaffung der Straftoleranzen
 5. Zwingende vorläufige Abnahme des Führerscheins bei Geschwindigkeits-Entzugsdelikten
 6. Fahrzeugbeschlagnahme
 7. Bundesweites Verwaltungsstrafregister

A. Einleitung

Mit der 21. FSG-Nov und einer Änderung der StVO¹⁾ wurden ab 1. 9. 2021 die Sanktionen für hohe Geschwindigkeitsüberschreitungen ab 30 km/h verschärft (sog „Raserpaket“). Dabei wurden insb die Mindest- und Höchststrafen angehoben, und die Mindestdauer des Entzugs der Lenkberechtigung wurde verlängert. Auch „illegale Straßenrennen“ wurden ausdrücklich geregelt.

Vom umfassenden Paket, das die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) ein Jahr zuvor angekündigt hatte,²⁾ wurde mit dieser Nov letztlich nur ein Teil umgesetzt. Nicht beschlossen wurden insb eine Senkung der Grenzwerte, ab denen der Führerschein ent-

zogen wird, und die Aufnahme von Geschwindigkeitsdelikten ins Vormerksystem. Wesentl Maßnahmen, die erforderlich sind, um die Unfallzahlen tatsächl zu senken, fehlen damit; die Sanktionen für Schnellfahrer sind nach wie vor nicht angemessen.

Insb im internationalen Vergleich wird deutlich, dass in Österreich sowohl in Gesetzgebung als auch in Vollziehung besonders tolerant mit hoher Geschwindigkeit umgegangen wird. Dies spiegelt sich in einer hohen sozialen Akzeptanz von Geschwindigkeitsüberschreitungen in der Bevölkerung wider. Die Folge sind zahlreiche Unfälle und dabei Verletzte und Getötete.

Der Beitrag zeigt vor dem Hintergrund der „Raser-novelle“ auf Basis von Daten und Fakten zum Thema Schnellfahren den großen Handlungsbedarf in diesem Bereich auf. Darauf aufbauend wird dargestellt, welche weiteren Verschärfungen der Sanktionen erforderlich sind und wie notwendige Rahmenbedingungen für eine effektive Vollziehung dieser Sanktionen geschaffen werden können.³⁾

B. Die österreichische Schnellfahrkultur

1. Zulässige Höchstgeschwindigkeiten

Im EU-Vergleich sind die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in Österreich insb im Freiland und auf der Autobahn höher als in vielen anderen Staaten. Während in Österreich im Freiland eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h gilt, beträgt diese bspw in den süd- und östlichen Nachbarländern 90 km/h und in der Schweiz 80 km/h (Tab 1).⁴⁾ Auch auf Autobahnen liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit mit

1) BGBl I 2021/154.

2) Keine Chance für Raser! Pressemeldung des BMK 18. 9. 2020, https://www.bmk.gv.at/service/presse/gewessler/20200918_rasen.html (abgefragt am 19. 10. 2021).

3) Zum großen Unfallreduktionspotenzial einer Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten und zu den vernachlässigbaren Auswirkungen auf die Reisezeit vgl *Mellauner/Zuser/Robatsch/Fischer/Soteropoulos*, Auswirkungen von Geschwindigkeiten auf Unfallgeschehen und Reisezeiten, ZVR 2021, 437.

4) *Europäische Kommission*, Fahren ins Ausland, https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/search_de.htm; *ÖAMTC*-

ZVR 2021/225

§ 99 Abs 2 d und 2 e StVO;
§ 7 Abs 3,
§ 26 FSG

VwGH
19. 6. 2018,
Ra 2017/02/0102

Geschwindigkeit;
Verkehrssicherheitskultur;
Strafen;
Führerscheinentzug

130 km/h in Österreich höher als in einigen anderen europäischen Ländern, insb den Ländern Nordeuropas sowie Spanien und Portugal, die eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h (Spanien), 110 km/h (Schweden) oder 100 km/h (Norwegen) aufweisen. Im Ortsgebiet beträgt das Tempolimit in fast allen europäischen Ländern, wie auch in Österreich, 50 km/h. Zuletzt wurde in einzelnen Ländern (zB Spanien) sowie in zahlreichen Städten (zB Paris, Brüssel, London und Helsinki) die zulässige Höchstgeschwindigkeit in Ortsgebieten auf 30 km/h gesenkt.⁵⁾

Tempolimit auf Freilandstraßen	Staaten
	Belgien (Flandern, Region Brüssel-Hauptstadt), Schweden
	Dänemark, Finnland, Frankreich, Irland, Malta, Niederlande, Norwegen, Schweiz, Serbien, Zypern
	Belgien, Bulgarien, Estland, Griechenland, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Polen, Portugal, Rumänien, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechien, Ungarn
	Vereinigtes Königreich
	Deutschland, Irland (National Roads), Österreich

Tab 1: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten außerhalb geschlossener Ortschaften für Pkw im europäischen Vergleich (ausgenommen Schnellstraßen, Autobahnen und Sonderregeln für zweispurige Straßen)

2. Strafen und Führerscheinentzug

a) Das „Raserpaket“⁶⁾

Mit Inkrafttreten des „Raserpakets“ am 1. 9. 2021 wurden Mindeststrafen und Mindestdauer des Entzugs der Lenkberechtigung in etwa verdoppelt. Auch illegale Straßenrennen⁷⁾ wurden ausdrückl geregelt (§ 7 Abs 3 Z 3 FSG): Wer sich an solchen Rennen beteiligt,⁸⁾ verliert in Zukunft jedenfalls seinen Führerschein für mind sechs Monate (§ 26 Abs 1 FSG). Sowohl bei extremer Raserei als auch bei illegalen Straßenrennen wurde darüber hinaus die verpflichtende Anordnung einer Nachschulung vorgesehen (§ 24 Abs 3 Z 1 a FSG); im Wiederholungsfall muss die gesundheitliche Eignung mittels amtsärztl und verkehrspsychologischer Untersuchung abgeklärt werden (§ 24 Abs 3 FSG).

Die folgende Tab gibt einen Überblick über die Sanktionen für hohe Geschwindigkeitsüberschreitungen vor und nach dem Inkrafttreten der Nov.

Länderinfo, <https://www.oemtc.at/laenderinfo/> (jeweils abgefragt am 4. 10. 2021).

5) *European Transport Safety Council*, 30km/h limits set to spread in 2021 (2020), etsc.eu/30km-h-limits-set-to-spread-in-2021/ (abgefragt am 4. 10. 2021).

6) BGBl I 2021/154.

7) Die ErläutRV 946 BlgNR 27. GP setzen sich ausf mit dem Begriff „illegale Straßenrennen“ auseinander, um den Behörden eine Hilfestellung bei der Anwendung der Bestimmung in der Praxis zu bieten, und führen folgende Arten von Straßenrennen an: vorab geplante und organisierte Rennen, spontanes Aufeinandertreffen der Kontrahenten und Rennen gegen die Uhr. Typische Verhaltensweisen für illegale Rennen sind nach den ErläutRV das Erreichen möglichst hoher Geschwindigkeiten, sehr dichtes Auffahren, geringe Bremsbereitschaft, mehrfaches gegenseitiges Überholen oder Überholversuche, permanente Spurwechsel auf der Autobahn.

8) Unter Beteiligung ist nach den ErläutRV 946 BlgNR 27. GP sowohl die unmittelbare Teilnahme als auch die Unterstützung als Lenker eines anderen Fahrzeugs zum Abschirmen der eigentlichen Teilnehmer zu verstehen.

Erstmalige Geschwindigkeitsüberschreitung			
Ortsgebiet	Freiland, Autobahn	bisher	neu
> 30 km/h zu schnell		€ 70 bis 2.180	€ 150 bis 5.000
> 40 km/h zu schnell	> 50 km/h zu schnell	€ 150 bis 2.180 2 Wochen Entzug	€ 300 bis 5.000 1 Monat Entzug
> 60 km/h zu schnell	> 70 km/h zu schnell	€ 150 bis 2.180 6 Wochen Entzug	€ 300 bis 5.000 mind 3 Monate Entzug
> 80 km/h zu schnell	> 90 km/h zu schnell	€ 150 bis 2.180 3 Monate Entzug	€ 300 bis 5.000 mind 6 Monate Entzug Nachschulung

Neuerliche Überschreitung innerhalb von 4 Jahren			
Ortsgebiet	Freiland, Autobahn	bisher	neu
> 40 km/h zu schnell	> 50 km/h zu schnell	6 Wochen Entzug Nachschulung	mind 3 Monate Entzug Nachschulung
> 60 km/h zu schnell	> 70 km/h zu schnell	mind 6 Monate Entzug Nachschulung	mind 6 Monate Entzug Nachschulung
> 80 km/h zu schnell	> 90 km/h zu schnell	mind 6 Monate Entzug Nachschulung	mind 6 Monate Entzug Nachschulung Amtsarzt, verkehrspsychologische Untersuchung

Tab 2: Überblick über die Sanktionen vor und nach dem Inkrafttreten des „Raserpakets“ (s § 99 Abs 2 d und 2 e StVO sowie § 24 Abs 3 und § 26 Abs 3 FSG). Der Strafrahen ist bei Wiederholungstätern gleich wie bei Ersttättern.

Überschreitung um...	Österreich	Deutschland ⁹⁾	Schweiz
11 km/h	mind € 7 ¹⁰⁾ ca € 40–55 ¹¹⁾	€ 50	ca € 230 (250 CHF) ¹²⁾
21 km/h	mind € 7 ¹⁰⁾ ca € 55–75 ¹³⁾	€ 115	ca € 560 (600 CHF) ¹⁴⁾
31 km/h	mind € 150	€ 260	Freiheitsstrafe bis drei Jahre oder Geldstrafe (idR 50 Tagessätze) ¹⁵⁾
41 km/h	mind € 300	€ 400	Freiheitsstrafe bis drei Jahre oder Geldstrafe (idR ab 120 Tagessätzen) ¹⁵⁾
51 km/h	mind € 300	€ 560	Freiheitsstrafe von einem bis zu vier Jahren ¹⁶⁾
61 km/h	mind € 300	€ 700	Freiheitsstrafe von einem bis zu vier Jahren ¹⁶⁾
71 km/h	mind € 300	€ 800	Freiheitsstrafe von einem bis zu vier Jahren ¹⁶⁾

Tab 3: Überblick über die Strafen bei Überschreitung einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im Ortsgebiet in Österreich, Deutschland und der Schweiz.

b) Vergleich der Strafhöhen in Europa

Trotz der erst kürzlich erfolgten Erhöhung der Mindeststrafen für Schnellfahren liegt Österreich bei den Strafhöhen im EU-Vergleich noch immer nur im Mittelfeld bzw am unteren Ende. Laut Übersicht des ÖAMTC über die Strafen in Europa¹⁷⁾ reichen bspw die mind verhängten Strafen für eine Überschreitung von 20 km/h von € 20,- (Lettland) bis € 235,- (Schweden). Acht Länder verhängen Strafen von über € 100,-. In Österreich sind für eine Überschreitung in dieser Höhe auf der Autobahn für ein Organmandat nur € 35,- Strafe vorgesehen, für eine Anonymverfügung nur € 45,-. Darunter bzw gleichauf liegen nur die – deutlich einkommensschwächeren – Länder Tschechien, Slowakei, Polen, Bulgarien und Lettland. Vergleicht man die Strafen für Überschreitungen von über 50 km/h, liegt Österreich mit der soeben auf mindestens € 300,- angehobenen Strafe zumindest im Mittelfeld.

In Deutschland wurden jüngst die Strafen für Geschwindigkeitsüberschreitungen deutlich angehoben (Inkrafttreten: 9. 11. 2021).¹⁸⁾ Die Anhebung betraf alle Strafen, nicht wie in Österreich nur die Strafen für hohe Überschreitungen. Damit sind die Strafen auch in Deutschland deutlich höher als in Österreich. Die Strafen in der Schweiz sind noch einmal bedeutend strenger: Je nach Ort der Übertretung und vorgeschriebener Höchstgeschwindigkeit fallen hohe Geschwindigkeitsüberschreitungen dort unter den sog „Rasertatbestand“, die Strafdrohung lautet Freiheitsstrafe von ein bis vier Jahren. Dies gilt im Ortsgebiet bei Tempo 30 ab 70 km/h, bei Tempo 50 ab 100 km/h, im Freiland bei Tempo 80 ab 140 km/h und auf der Autobahn bei Tempo 120 ab 200 km/h. Tab 3 gibt beispielhaft einen Überblick über die Sanktionen bei Überschreitungen einer vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im Ortsgebiet.

c) Entzug der Lenkberechtigung in Österreich, Deutschland und der Schweiz

Auch beim Entzug der Lenkberechtigung zeigt sich, dass diese Sanktion im internationalen Vergleich in Österreich eher mild ausgestaltet ist – auch nach der jüngsten Anhebung. Die Grenzwerte, ab denen in Österreich der Führerschein entzogen wird – Überschrei-

tung des Tempolimits um mehr als 40 km/h im Ortsgebiet und mehr als 50 km/h außerorts – sind höher als in Deutschland und der Schweiz. 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 mind zwei Jahre entzogen. In Österreich darf der Lenker seinen Führerschein bis zu einer Geschwindigkeit von 150 km/h auf Freilandstraßen noch behalten. Tab 4 gibt einen Überblick, wie lange die Lenkberechtigung entzogen bzw in Deutschland ein Fahrverbot verhängt wird.

In Deutschland wird zusätzl ab 21 km/h ein Punkt im Punktführerschein eingetragen, ab 31 km/h im Ortsgebiet und 41 km/h außerorts zwei Punkte. Ab acht Punkten wird die Fahrerlaubnis entzogen. →

9) Bußgeldkatalog-Verordnung dBGBl I 2013, 498.

10) Keine Untergrenze gem § 99 Abs 3 StVO, Mindeststrafe gem § 13 VStG.

11) Lt den Anonymverfügungskatalogen der Bundesländer OÖ, Ktn, Tir, Bgld, Wien, Stmk, Vbg.

12) Anh 1 Ordnungsbussenverordnung, AS 2019, 529.

13) Lt den Anonymverfügungskatalogen der Bundesländer OÖ, Ktn, Tir, Bgld, Wien.

14) Art 90 Abs 1 SVG, AS 1959, 679 Strafhöhe nach den Strafmaßempfehlungen der Schweizerischen Staatsanwälte-Konferenz, https://www.ssk-cps.ch/sites/default/files/strafmassempfehlung_svg_final_dv_2016_dt.pdf (abgefragt am 19. 10. 2021).

15) Grobe Verletzung der Verkehrsregeln gem Art 90 Abs 2 SVG. Strafhöhe nach den Strafmaßempfehlungen der Schweizerischen Staatsanwälte-Konferenz. Ein Tagessatz beträgt je nach Einkommen zwischen CHF 30,- und 3.000,- (Art 43 SchwStGB, AS 54 757; in Ausnahmefällen Senkung bis auf CHF 10,- möglich).

16) „Rasertatbestand“, Art 90 Abs 3 und 4 SVG.

17) ÖAMTC, Strafenkatalog & Promillegrenzen im Ausland, Stand 04/2021, www.oeamtc.at/1045_21+Grafik_Bu%C3%9Fgelder_Europa.jpg/45.015.171 (abgefragt am 15. 10. 2021).

18) 1. Verordnung zur Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung, BGBl I 2021/74.

Überschreitung um ...	Österreich	Deutschland	Schweiz
21 km/h	-		mind 1 Monat
31 km/h	-	1 Monat	mind 3 Monate
41 km/h	1 Monat	1 Monat	mind 3 Monate mind 2 Jahre bei 30 km/h Höchstgeschwindigkeit
51 km/h	1 Monat	2 Monate	mind 2 Jahre
61 km/h	mind 3 Monate	3 Monate	mind 2 Jahre
81 km/h	mind 6 Monate	3 Monate	mind 2 Jahre

Tab 4: Überblick über die Dauer des Entzugs der Lenkberechtigung bei Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet in Österreich, Deutschland und der Schweiz. Rechtsgrundlagen: § 26 Abs 3 FSG (Österreich), Bußgeldkatalog-Verordnung (Deutschland), Art 16a bis 16c SVG (Schweiz).

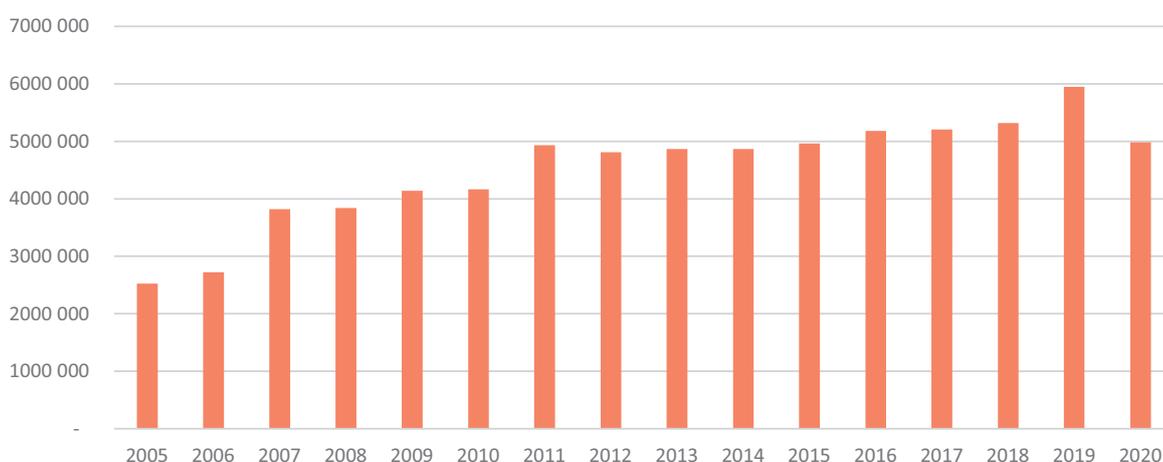


Abb 1: Angezeigte Geschwindigkeitsübertretungen in Österreich 2005–2020

3. Überwachung

Die Anzahl der jährl Geschwindigkeitsdelikte in Österreich liegt bei etwa 5,5 Mio (Durchschnitt 2017–2019) und erreichte im Jahr 2019 einen Höchstwert von fast 6 Mio (Abb 1).¹⁹⁾ Im Jahr 2020 wurden nur knapp 5 Mio Geschwindigkeitsdelikte erfasst, was insb darauf zurückzuführen ist, dass die Fahrleistung und die Zahl der Geschwindigkeitskontrollen im Zuge der Lock-downs aufgrund der COVID-19-Pandemie deutlich zurückgingen.

In einer internationalen Studie²⁰⁾ wurde verglichen, wie viele Strafen pro Einwohner 2017 für Geschwindigkeitsüberschreitungen verhängt wurden. Mit einer Zahl von 592 Strafen pro 1.000 Einwohner liegt Österreich an der Spitze der erfassten Länder, gefolgt von den Niederlanden mit 457 Strafen pro 1.000 Einwohner, Belgien mit 299 und Frankreich mit 259. Dies zeigt, dass die Überwachungsdichte und die Wahrscheinlichkeit, für eine Geschwindigkeitsüberschreitung bestraft zu werden, in Österreich hoch sind.

4. Toleranzgrenzen

Neben der techn notwendigen Messtoleranz wenden die Behörden sog „Straftoleranzen“ an, innerhalb derer keine Strafe verhängt wird. Die Toleranzgrenzen sind je nach Bundesland unterschiedl und betragen tw bis zu 10 km/h über der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit. Bei der techn Messtoleranz eines Radar-

geräts von 5 km/h²¹⁾ und einer Straftoleranz von 10 km/h wird bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h erst ab einer gemessenen Geschwindigkeit von 66 km/h gestraft. In einigen Bundesländern wurden in den letzten Jahren die Straftoleranzen tw gesenkt.²²⁾

Im internationalen Vergleich sind die Toleranzen bei Geschwindigkeitsüberschreitungen in Österreich hoch. Das KFV hat im Jahr 2015 erhoben,²³⁾ ab welcher Geschwindigkeit in verschiedenen Ländern bei einem Tempolimit von 50 km/h tatsächlich gestraft wird (unter Berücksichtigung von Mess- und Straftoleranz). Die Ergebnisse zeigen, dass von den 21 Ländern, die verwertbare Informationen lieferten, nur fünf Länder gleich hohe oder höhere Gesamttoleranzen (Messtoleranz und Straftoleranz) anwenden als Österreich mit insgesamt 15 km/h (Israel, Zypern, Ungarn, Litauen

19) Quelle: BMI.

20) *Holcher/Holte*, Speeding. ESRA2 Thematic report Nr 2. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes) (2019) 40, https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2018thematicreportno2_speeding.pdf (abgefragt am 19. 10. 2021).

21) Bei Radarmessgeräten beträgt die Messtoleranz bis 100 km/h 5 km/h, über 100 km/h 5%, vgl *Stöbich/Triental*, Alkohol- und Geschwindigkeitsdelikte im Straßenverkehr (2009) 242.

22) Vgl zB für OÖ www.land-oberoesterreich.gv.at/218928.htm (abgefragt am 14. 10. 2021).

23) Interne Befragung unter Mitgliedern der TISPOL-Arbeitsgruppe „Operations“ und Mitgliedern der IRTAD (International Traffic Safety Data and Analysis Group).

und die USA). Bei den übrigen 15 Ländern wird spätestens ab 61 km/h gestraft. Selbst unter Berücksichtigung einer reduzierten Straftoleranz von 5 km/h liegt Österreich bei der Höhe der Toleranzgrenzen nur im Mittelfeld, viele Länder wenden noch geringere Toleranzen an. In der Schweiz etwa wird – nach Abzug einer Messtoleranz wie in Österreich – meist schon ab 1 km/h zu schnell eine Strafe verhängt.

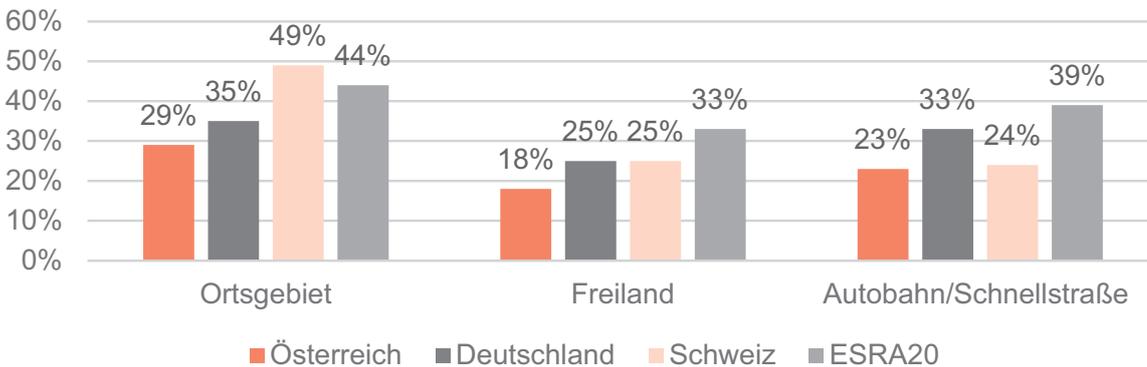
5. Einstellungen der Österreicher zum Schnellfahren

Hohe Geschwindigkeitslimits, geringe Strafen und kurze Führerscheinentzüge sowie Straftoleranzen signalisieren den Verkehrsteilnehmern, dass Geschwindigkeitsübertretungen Kavaliersdelikte sind. Daran ändert auch eine hohe Überwachungsdichte nur wenig. Diese Rahmenbedingungen tragen maßgeblich zu einer verbreiteten kulturellen Akzeptanz von Schnellfahren bei. Diese Akzeptanz ist in Befragungen messbar und wird insb im internationalen Vergleich sichtbar.

Im internationalen ESRA-Projekt²⁴⁾ wurden auf Grundlage einer Befragung die Einstellungen der Verkehrsteilnehmer zu Geschwindigkeitsüberschreitungen in 20 europäischen Ländern verglichen. Basierend auf den Ergebnissen dieser Befragung wird deutlich, dass Österreicher im internationalen Vergleich eine hohe Toleranz gegenüber Geschwindigkeitsüberschreitungen bei anderen zeigen und auch zugeben, Geschwindigkeitslimits selbst häufig nicht einzuhalten. Speziell im Vergleich mit der Schweiz und Deutschland zeigen sich auffällige Unterschiede: Insb in der Schweiz, aber auch in Deutschland gibt es eine deutlich geringere Akzeptanz des Schnellfahrens und auch eine deutlich geringere Anzahl selbst berichteter Geschwindigkeitsüberschreitungen, vor allem im Ortsgebiet (Abb 2).

24) *Holocher/Holte, Speeding 15, 19.*

Verhalten Autofahrer gemäß eigenen Aussagen (in den letzten 30 Tagen) Nie schneller als erlaubt gefahren



Persönliche Akzeptanz von Verhaltensweisen (Autofahrer) Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit überschreiten

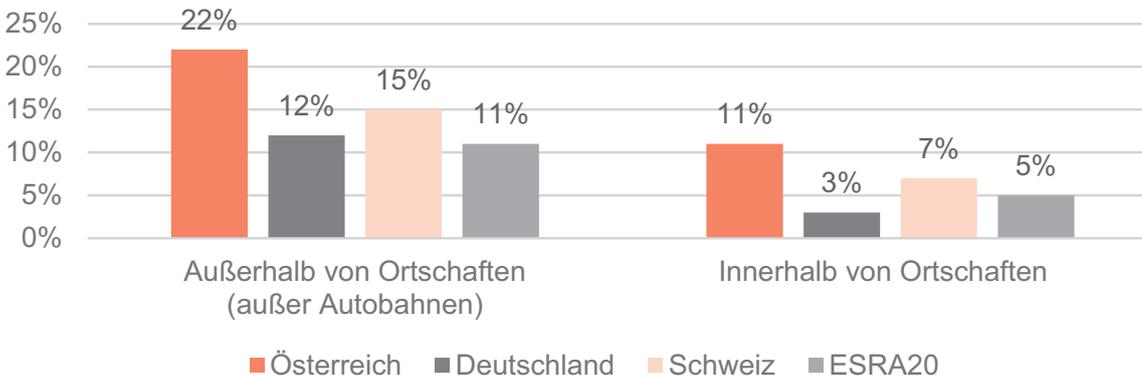


Abb 2: Verhalten und persönliche Akzeptanz von Geschwindigkeitsüberschreitungen in Österreich im Vergleich mit der Schweiz, Deutschland und mit dem Durchschnitt von 20 europäischen Ländern (ESRA20) →

	Überschreiter gesamt	Überschreiter > 10 km/h	Überschreiter > 20 km/h	Überschreiter > 30 km/h
Ortsgebiet 30 km/h	70,80%	22,10%	2,80%	0,30%
Ortsgebiet 50 km/h	45,30%	9,00%	1,40%	0,20%
Freiland 70 km/h	47,80%	15,10%	3,80%	0,90%
Freiland 100 km/h	16,10%	4,90%	1,40%	0,40%
Autobahn 130 km/h	21,20%	3,80%	0,50%	0,10%

Tab 5: Anteil aller freifahrenden Pkw-Lenker, die die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit überschreiten

C. Geschwindigkeitsüberschreitungen und Unfallgeschehen

1. Gefahrene Geschwindigkeiten

Die kulturelle Akzeptanz von Schnellfahren beeinflusst das Verhalten und führt zu einer hohen Zahl an Geschwindigkeitsüberschreitungen. Vom KfV jährliche vorgenommene Messungen²⁵⁾ der gefahrenen Geschwindigkeiten von Kfz auf Österreichs Straßen verdeutlichen, dass die österr. Lenker zu einem hohen Anteil zu schnell unterwegs sind (Tab 5). So wird bspw. die Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h im Ortsgebiet von rund 70% aller Lenker überschritten. Rund 22% überschreiten die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit um mehr als 10 km/h, knapp 3% um mehr als 20 km/h.

Die Geschwindigkeitsmessungen zeigen aber auch, dass eine Senkung der Grenzwerte für den Entzug der Lenkberechtigung um jeweils 10 km/h auf 30 km/h im Ortsgebiet und 40 km/h außerorts – wie sie in den ursprüngl. Plänen des BMK²⁶⁾ angedacht war – nur einen sehr kleinen Anteil an Lenkern betreffen würde. Der Anteil der Lenker, die die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit um mehr als 30 km/h überschreiten, liegt je nach Örtlichkeit und Geschwindigkeitsbeschränkung zwischen 0,1 und 0,9% (Tab 5).



Abb 3: Anteile der vermutlichen Hauptunfallursachen von Unfällen mit Getöteten 2020 und im Durchschnitt 2017–2019

2. Unfallgeschehen

Nicht angepasste Geschwindigkeit stellt in Österreich eine der Hauptunfallursachen im Straßenverkehr dar. Im Durchschnitt der Jahre 2017–2019 war nicht angepasste Geschwindigkeit bei 14% aller Unfälle die vermutliche Hauptunfallursache. Im Jahr 2020 erhöhte sich dieser Anteil sogar auf 16%. Noch stärker hat sich die Problematik im Bereich der Getötetenzahlen im Straßenverkehr durch die COVID-19-Pandemie verschärft: Leere Straßen im Zuge der Lockdowns führten nicht selten zu erhöhten Geschwindigkeiten, und im Jahr 2020 war nicht angepasste Geschwindigkeit mit einem Anteil von 32% die häufigste vermutliche Hauptunfallursache tödlicher Verkehrsunfälle. Im Durchschnitt der Jahre 2017–2019 lag der Anteil bei 24% (Abb 3). Bei tödlichen Unfällen hat nicht angepasste Geschwindigkeit somit Unachtsamkeit/Ablenkung als vermutliche Hauptunfallursache Nummer 1 abgelöst.²⁷⁾

Vergleicht man die Zahl der im österr. Straßenverkehr Getöteten mit den Getötetenzahlen in Deutschland und in der Schweiz, so zeigt sich, dass diese beiden Länder auf die Bevölkerung bezogen deutlich weniger Verkehrstote aufweisen.²⁸⁾ 2020 verunglückten in Österreich 39 Personen pro Mio. Einwohner tödlich, während es in Deutschland 33 waren und in der Schweiz nur 26. 2019 – vor der COVID-19-Pandemie, die 2020 einen Einfluss auf die Mobilität und damit auch auf die Unfallzahlen nahm – waren die Unterschiede noch deutlicher ausgeprägt. Insb. die Schweiz wies mit 22 Getöteten pro Mio. Einwohner auf die Bevölkerung bezogen mehr als 50% weniger Getötete auf als Österreich mit 47. Auch in Relation zur Fahrleistung kommen in der Schweiz um rund ein Drittel weniger Menschen im Straßenverkehr ums Leben.²⁹⁾ Am deutlichsten fällt der Unterschied auf Freilandstraßen aus: Die

25) Hierbei werden an unterschiedl. Straßenabschnitten in ganz Österreich im Freiland sowie im Ortsgebiet Seitenradargeräte (Modell „RTB TOPO Box“) idR für jeweils eine Woche aufgestellt. In den Jahren 2018–2020 wurden rund 40 Mio. Einzelmessungen an rund 600 Standorten in Österreich vorgenommen.

26) Keine Chance für Raser! Pressemeldung des BMK 18. 9. 2020, https://www.bmk.gv.at/service/presse/gewessler/20200918_rasen.html (abgefragt am 19. 10. 2021).

27) Statistik Austria (2021).

28) ETSC, Ranking EU Progress on Road Safety. 15th Road Safety Performance Index Report (2021) 52, <https://etsc.eu/wp-content/uploads/15-PIN-annual-report-FINAL.pdf>; ETSC, Ranking EU Progress on Road Safety. 14th Road Safety Performance Index Report (2020) 37, <https://etsc.eu/wp-content/uploads/14-PIN-annual-report-FINAL.pdf> (abgefragt am 19. 10. 2021).

29) Furian/Kaiser/Machata, Schweiz und Österreich – zwei ungleiche Nachbarn in der Verkehrssicherheit, ZVR 2019, 272; ETSC, Ranking EU Progress 53.

auf die Fahrleistung bezogene Getötetenrate, dh die Zahl der Getöteten pro Milliarde Fahrzeugkilometer, ist auf österr Freilandstraßen um zwei Drittel höher als in der Schweiz (9,3 gegenüber 5,6 im Durchschnitt 2013–2017).³⁰⁾

D. Erforderliche Maßnahmen für ein effektives Sanktionensystem

Für eine effektive Senkung der Unfallzahlen sind weitere, über die aktuelle „Rasernovelle“ deutlich hinausgehende Maßnahmen erforderlich. Im Folgenden werden einige Vorschläge unterbreitet, wie die rechtl Rahmenbedingungen zu einem kulturellen Wandel im Hinblick auf Schnellfahren beitragen können.

1. Weitere Verschärfung von Strafen und Entzug der Lenkberechtigung

Die Mindeststrafen für eine Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit sollten weiter angehoben werden und zumindest dem Niveau in Deutschland entsprechen. Im Sinne der Verkehrssicherheit ist überdies eine Senkung des Grenzwerts erforderlich, ab dem die Lenkberechtigung entzogen wird. Auch hier kann man sich an Deutschland orientieren und einen Entzug der Lenkberechtigung ab 30 km/h im Ortsgebiet und ab 40 km/h außerorts vorsehen. Bei Probeführerscheinbesitzern sollten noch niedrigere Grenzwerte angedacht werden, etwa ein Führerscheinentzug und eine Nachschulung ab einer Überschreitung von 20 km/h innerorts und 30 km/h außerorts (derzeit: Nachschulung und Probezeitverlängerung bei Überschreitung von 20 km/h innerorts und 40 km/h außerorts, § 4 Abs 3 und 6 FSG).

Zusätzl sollte die Entzugsdauer angehoben werden und für eine Überschreitung von 40 km/h im Ortsgebiet bzw 50 km/h außerorts bspw mind drei Monate betragen (statt einem Monat), bei höheren Überschreitungen entsprechend mehr. Um die strengen Sanktionen etwas abzumildern, kann zB ein Sicherheitstraining vorgesehen werden, das den teilnehmenden Lenkern das Unfallrisiko bewusst machen und auf eine Änderung ihres Fahrverhaltens abzielen soll und bei dessen Absolvierung die Entzugsdauer halbiert wird.

2. Einheitliche Strafkataloge

Das „Raserpaket“ betrifft nur erhebliche Geschwindigkeitsüberschreitungen; auch bei geringeren Überschreitungen besteht jedoch Handlungsbedarf. Derzeit bestehen Strafkataloge der Bundesländer, die für Anonymverfügungen als Verordnung der zuständigen Strafbehörde erlassen werden und für Organstrafverfügungen einen Anhang zur Ermächtigungsurkunde des gem § 50 Abs 1 VStG ermächtigten Organs bilden. Die Kataloge weisen starke Unterschiede auf – teils weichen die Strafen um bis zu 100% voneinander ab – und werden, obwohl Verordnungen, überdies intransparent gehandhabt.

Nach § 47 Abs 2, § 49a Abs 1, § 50 Abs 1 VStG hat seit 1. 1. 2019 das oberste Organ – nach den Erläut ist damit ein Organ des Bundes gemeint³¹⁾ – die Möglichkeit, einheitliche Deliktskataloge für Organstrafverfü-

gungen, Anonymverfügungen und Strafverfügungen in Form einer Verordnung zu erlassen. Bisher wurden jedoch keine entsprechenden Verordnungen veröffentlicht.³²⁾ Die Erlassung eines einheitlichen Strafkatalogs für ganz Österreich ist daher überfällig; diese Feststellung hat auch der Rechnungshof (RH) im Bericht zu Verkehrsstrafen 2019³³⁾ getroffen. Im Zuge der Angleichung der Strafen sollte auch eine Überprüfung der Angemessenheit erfolgen, insb im Hinblick auf die Gefährlichkeit der Geschwindigkeitsdelikte. Gleichzeitig sollte auch eine Anhebung der Strafen bei Organstrafverfügungen und Anonymverfügungen auf Autobahnen erfolgen (§ 99 Abs 5b und 5c StVO).

3. Geschwindigkeitsüberschreitungen im Vormerksystem

Geschwindigkeitsüberschreitungen werden derzeit im österr Vormerksystem (§§ 30a, 30b FSG) nicht berücksichtigt. Das steht nicht im Einklang mit internationaler Best Practice: Das EU-Projekt BestPoint³⁴⁾ setzte sich umfassend mit Punktführerscheinsystemen 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.

54% der Österreicher glauben bereits jetzt, dass Geschwindigkeitsüberschreitungen zu einer Vormerkung führen, so das Ergebnis einer Befragung des KfV.³⁵⁾ Die Geschwindigkeitsmessungen des KfV zeigen außerdem, dass nur wenige Lenker im Ortsgebiet mit mehr als 20 km/h bzw außerorts mit mehr als 30 km/h unterwegs sind (s Tab 5). Eine Vormerkung bei Überschreitungen in diesem Ausmaß würde also nur einen geringen Teil der Lenker treffen. Der ursprüngl Plan des BMK,³⁶⁾ Geschwindigkeitsüberschreitungen ab 10 km/h unter der jeweiligen Schwelle zum Führerscheinentzug ins Vormerksystem aufzunehmen, sollte daher umgesetzt werden. Aufgrund der Gefährlichkeit von Geschwindigkeitsüberschreitungen sollte – im Unterschied zu anderen Vormerkdelikten – in diesen Fällen sogar bereits die zweite Vormerkung zu einem Entzug führen, etwa in Höhe von einem Monat.

4. Abschaffung der Straftoleranzen

Rechtl Grundlage für die Straftoleranzen sind § 45 Abs 1 Z 4 und § 50 Abs 5a VStG. Nach diesen Bestimmungen ist unter bestimmten Voraussetzungen von der Einleitung oder Fortführung eines Strafverfahrens

30) *Furian/Kaiser/Machata*, ZVR 2019, 272.

31) Mit Verweis auf Art 11 Abs 3 B-VG, ErläutRV 193 BlgNR 26. GP 10.

32) Zu verfassungsrechtl und praktischen Problemen der Bestimmungen des VStG vgl *Pürstl*, Anonym-, Computerstraf- und Organstrafverfügungen – alles verfassungskonform? ZVR 2020, 196.

33) Verkehrsstrafen. Bericht des RH, III-300 BlgNR 26. GP, RH 004.561/013-PR3/19.

34) *Machata*, Punkte für Verkehrssicherheit, ZVR 2012/187.

35) Durchgeführt von marketmind (2019), n = 1001, repräsentativ für Österreich (17–70 Jahre).

36) Keine Chance für Raser! Pressemeldung des BMK 18. 9. 2020, https://www.bmk.gv.at/service/presse/gewessler/20200918_rasen.html (abgefragt am 19. 10. 2021).

abzusehen und die Einstellung zu verfügen bzw von der Einhebung einer Geldstrafe mit Organstrafverfügung abzusehen, nämlich wenn die Bedeutung des strafrechtl geschützten Rechtsguts und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat und das Verschulden des Beschuldigten gering sind. Im Lichte der jüngsten Judikatur des VwGH ist fraglich, ob die Anwendung dieser Bestimmungen auf Geschwindigkeitsüberschreitungen (noch) rechtmäßig ist.

2013 wurden die Voraussetzungen für die Einstellung des Verfahrens und das Absehen von einer Organstrafverfügung geändert, insb wurde die geringe Bedeutung des Rechtsguts als Einstellungsvoraussetzung ergänzt.³⁷⁾ 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 auf die unzulässige Benützung eines Behindertenparkplatzes³⁸⁾ und die Missachtung einer Stopptafel³⁹⁾ 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 GH die Wertigkeit des geschützten Rechtsguts zum Ausdruck. Dies ist die gleiche Bestimmung, nach der auch Überschreitungen der Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h zu strafen sind.

Auch geringe Geschwindigkeitsüberschreitungen verletzen das Rechtsgut des Schutzes von Leib und Leben im Straßenverkehr. Dies wird an folgendem Beispiel deutlich: Fährt ein Fahrzeug statt mit 30 km/h mit 35 km/h – was noch innerhalb einer Toleranzgrenze von 5 km/h liegen würde –, erhöht sich die Wahrscheinlichkeit, bei einer Kollision als Fußgänger tödlich zu verunglücken, bereits um etwa 50%. Wendet man die Rsp des VwGH konsequent an, liegt es nahe, dass eine pauschale Anwendung der § 45 Abs 1 Z 4 und § 50 Abs 5 a StVO auf geringe Überschreitungen der Höchstgeschwindigkeit unzulässig ist. Eine Abschaffung der Straftoleranzen ist daher sowohl rechtlich als auch aus Sicht der Verkehrssicherheit geboten. Das Problem wurde auch von der Politik zumindest erkannt: Im Regierungsprogramm 2020–2024⁴⁰⁾ ist die Maßnahme „Hinwirkung auf die Beendigung des Spielraums im Hinblick auf techn unnötige Toleranzgrenzen bei Geschwindigkeitskontrollen“ angeführt.

5. Zwingende vorläufige Abnahme des Führerscheins bei Geschwindigkeits-Entzugsdelikten

Bei Geschwindigkeitsüberschreitungen, die mit techn Hilfsmitteln festgestellt wurden und mit Entzug geahndet werden, steht es derzeit im Ermessen der Organe der öff Aufsicht, den Führerschein vorläufig abzunehmen (§ 39 Abs 1 4. Satz FSG). Nach der Judikatur des VwGH⁴¹⁾ haben die einschreitenden Organe dabei zu beurteilen, ob der Lenker sein Verhalten fortsetzen und dadurch die Verkehrssicherheit gefährden wird.

Laut FSG-Durchführungserlass⁴²⁾ kommt eine Führerscheinsabnahme daher iW dann in Frage, wenn der Lenker ausdrückl 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 sollte die Abnahme vor allem auch den Entzug der Lenkberechtigung sicherstellen. Daher sollte § 39 Abs 1 FSG dahingehend geändert werden, dass die Abnahme des Führerscheins bei Geschwindigkeits-Entzugsdelikten zwingend erfolgen muss, auch wenn keine zusätzl Voraussetzungen vorliegen.

6. Fahrzeugbeschlagnahme

Vom BMK wurde angekündigt,⁴³⁾ dass in besonders gefährlichen Fällen in Zukunft auch die Beschlagnahme des Fahrzeugs (in Form eines temporären Einhaltens) möglich sein soll. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist jedoch noch offen. Aus Sicht der Verkehrssicherheit kann eine Beschlagnahme des Fahrzeugs eine wirkungsvolle Ergänzung zu den bestehenden Sanktionen sein, insb wenn das Fahrzeug nicht nur temporär, sondern endgültig einbehalten und verwertet wird. Als Vorbild kann dabei die Regelung in der Schweiz dienen.⁴⁴⁾

7. Bundesweites Verwaltungsstrafregister

Der RH⁴⁵⁾ kritisierte 2019 das Fehlen eines zentralen Verwaltungsstrafregisters. Ohne ein solches Register sei es den Strafbehörden sowie den LVwG 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 könne.

Im aktuellen Regierungsprogramm ist die Einführung einer bundesweiten Verwaltungsstrafevidenz für Angelegenheiten im Zuständigkeitsbereich des BMI (ua für Verkehrsstrafen) als Ziel festgehalten. Eine solche Evidenz sollte zeitnah eingeführt werden, insb um eine angemessene Strafbemessung bei Wiederholungstätern sicherzustellen.

37) Verwaltungsgerichtsbarkeits-AusführungsG 2013 BGBl I 2013/33.

38) VwGH Ra 2015/02/0167 ZVR 2016/92.

39) VwGH 19. 6. 2018, Ra 2017/02/0102.

40) Aus Verantwortung für Österreich. Regierungsprogramm 2020–2024 (2020) 94, <https://www.bundeskanzleramt.gv.at/dam/jcr:7b9e6755-2115-440c-b2ec-cbf64a931aa8/RegProgramm-lang.pdf> (abgefragt am 19. 10. 2021).

41) VwGH 2006/11/0019 ZVR 2006/216; 2005/11/0048 ZVR 2008/250.

42) FSG-Gesamtdurchführungserlass (Stand Juli 2020), https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:b8340c8f-f12d-4849-9c16-072c6a16a80c/FSG-Erlass_Version_17_202007.pdf (abgefragt am 19. 10. 2021).

43) Keine Chance für Raser! Pressemeldung des BMK v 18. 9. 2020, https://www.bmk.gv.at/service/presse/presse/gewessler/20200918_raseren.html (abgefragt am 19. 10. 2021).

44) Siehe dazu Jeger, Sanktionen gegen Raser in der Schweiz, ZVR 2021, 473 (in diesem Heft).

45) Verkehrsstrafen. Bericht des RH, III–300 BlgNR 26. GP, RH 004.561/013–PR3/19.

→ In Kürze

Der Beitrag zeigt auf, dass in Österreich im internationalen Vergleich ein hohes Geschwindigkeitslimit auf Freilandstraßen, niedrige Strafhöhen, milde Führerscheinentzüge und ein toleranter Umgang mit Überschreitungen gegeben sind – trotz des jüngst in Kraft getretenen „Raserpakets“. Dies trägt zu einer Schnellfahrkultur bei, die wiederum zu vielen Geschwindigkeitsüberschreitungen und hohen Unfallzahlen führt. Zur Senkung der Unfallzahlen sind weitere Verschärfungen der Sanktionen erforderlich, ua eine Absenkung der Grenzwerte für den Führerscheinentzug, eine Aufnahme von Geschwindigkeitsüberschreitungen ins Vormerksystem und die Erlassung eines österreichweit einheitlichen Strafkatalogs. Außerdem müssen geeignete Rahmenbedingungen für eine effektive Vollziehung dieser Sanktionen geschaffen werden, wofür die Abschaffung der Straftoleranzen und die Einführung eines Verwaltungsstrafregisters notwendige Maßnahmen sind.

→ Zum Thema

Über die AutorInnen:

Dr. Armin Kaltenegger ist Leiter des Bereichs Recht & Normen im KFV, E-Mail: armin.kaltenegger@kfv.at

Mag. Birgit Salamon ist Juristin und Projektleiterin im Bereich Recht & Normen im KFV, E-Mail: birgit.salamon@kfv.at

Dipl.-Ing. Aggelos Soteropoulos ist freier Projektmitarbeiter im Forschungsbereich für Verkehrssicherheit im KFV, E-Mail: aggelos.soteropoulos@gmail.com

Kontaktadresse: Schleiergasse 18, 1100 Wien.
Internet: www.kfv.at

Von denselben AutorInnen erschienen (Auswahl):

Kaltenegger/Riccabona-Zecha/Salamon, Rechtsfragen zu den neuen Vorrangregeln für Radfahrer, ZVR 2020/111; *Kaltenegger*, 10 Grundsätze zur Entwicklung des autonomen Fahrens, ZVR 2018/232; *Kaltenegger*, 20 Jahre Führerscheingesetz, ZVR 2017/197; *Salamon/Wannenmacher/Winkelbauer*, Mopedlenker: sicher unterwegs? ZVR 2021/49; *Robatsch/Zuser/Knowles/Salamon*, Speichelvortestgeräte – Test und Einsatzmöglichkeit, ZVR 2019/229; *Kräutler/Robatsch/Soteropoulos*, Corona, Mobilität und Verkehrssicherheit, ZVR 2021/71, *Kaiser/Blass/Schneider/Soteropoulos*, Automatisiertes Fahren im medialen Diskurs in Österreich, ZVR 2020/234.

