



Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und Technologie
Abteilung IV/ST2
(Rechtsbereich Straßenverkehr)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ-EUGEN-STRASSE 20-22
1040 WIEN
www.arbeiterkammer.at
erreichbar mit der Linie D

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel	501 65	Fax	501 65	Datum
BMVIT-	UV/GSt/Ru/SP	Richard Ruziczka	DW 12423	DW 142423			23.05.2019
161.007/0001							
-IV/ST2/2019							

Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 (32. StVO-Novelle) und das Führerscheingesetz geändert werden

Die Bundesarbeitskammer (BAK) bedankt sich für die Übermittlung des Entwurfs und nimmt dazu wie folgt Stellung:

Inhalt des Entwurfs:

Mit dem oa Novellierungsentwurf sollen die besonderen Sicherungsmaßnahmen bei Beeinträchtigung der Fahrtauglichkeit durch Konsum von Alkohol oder Suchtgift auch auf solche durch Suchtmittel (also auch psychotrope Stoffe) erweitert werden. Die Überprüfung der Fahrtauglichkeit hat durch besonders geschulte Organe der Bundespolizei zu erfolgen. Die entsprechende Sanktion soll auf das Level der Strafdrohung des Delikts für Beeinträchtigung durch Alkohol mit einem Alkoholgehalt von 1,6 ‰ angehoben werden. Weiters ist vorgesehen, Oldtimerlastkraftwagen vom generellen Wochenend- und Feiertagsfahrverbot auszunehmen und auf Autobahnen und Autostraßen die erlaubte Höchstgeschwindigkeit für Lkw, die vom Nachtfahrverbot ausgenommen sind, von 60 km/h auf 70 km/h zu erhöhen. Der Geltungszeitraum für das Lkw-Nachtfahrverbot soll um eine Stunde bis 6 Uhr verlängert werden.

Das Wichtigste in Kürze:

Die Bundesarbeitskammer (BAK)

- befürwortet grundsätzlich die Zielsetzung des Gesetzesentwurfes – durch die vorgesehene Ausdehnung der Sicherungsmaßnahmen auf Suchtmittel, durch die Überprüfung der Fahrtauglichkeit durch besonders geschulte Polizeiorgane und durch

die Anhebung der Strafen aus generalpräventiven Gründen – die Verkehrssicherheit zu heben;

- kann jedoch die im Entwurf vorgenommene Differenzierung zwischen legalem und illegalem Suchtmittelkonsum nicht akzeptieren. Die BAK lehnt in diesem Zusammenhang die vorgesehene unwiderlegliche Rechtsvermutung ab, weil der Nachweis von Suchtmitteln noch keine Aussage darüber zulässt, ob die akute Beeinträchtigung von einer illegalen Suchtmittelaufnahme herrührt;
- fordert eine klare zweistufige Regelung im Gesetz über die Abwicklung der Überprüfung der Beeinträchtigung durch Suchtmittel durch Polizeiorgane analog zu den Alkoholkontrollen;
- lehnt die Erhöhung der gesetzlichen Höchstgeschwindigkeit für Lkw während des Nachfahrverbotes ab.

Zu den wesentlichen Bestimmungen des geplanten Entwurfs:

Zu Z 2 (§ 5 Abs 1):

Die besonderen Sicherungsmaßnahmen bei Beeinträchtigungen der Fahrtauglichkeit durch Alkohol oder Suchtgifte sollen auf Beeinträchtigungen durch Suchtmittel erweitert werden. Neben dem Alkoholgehalt des Blutes von 0,8 ‰ soll nun auch für die Suchtmittelbeeinträchtigung eine „unwiderlegliche Rechtsvermutung“ bestimmt werden, wonach eine Beeinträchtigung jedenfalls dann vorliegt, wenn Suchtmittel im Blut nachgewiesen werden, die illegal konsumiert wurden.

Die BAK lehnt die vorgeschlagene Formulierung von Abs 1 entschieden ab und spricht sich grundsätzlich dafür aus, dass in der StVO nur Regelungen getroffen werden, die sich auf die Fahrtüchtigkeit der Lenkerin oder des Lenkers beziehen. Besondere Sicherungsmaßnahmen wegen Alkohol- oder Drogeneinnahme sind demnach nur dann zu ergreifen, wenn Personen aufgrund ihrer mangelhaften körperlichen und geistigen Verfassung nicht mehr in der Lage sind, ein Fahrzeug sicher zu lenken. Suchtmittelspuren im Blut, die zwar „von illegalem Suchtmittelkonsum herrühren“, der aber bereits länger zurückliegt, haben für die Sicherheit im Straßenverkehr keine Relevanz und daher auch nichts mit den Regelungen der StVO zu tun. Die Verfolgung von Suchtmittelmissbrauch ist nicht Aufgabe der Straßenverkehrsordnung, sondern des Suchtmittelgesetzes.

Laut Erläuterungen zum Entwurf soll es gerechtfertigt sein, dass der Gesetzgeber „in jenen Fällen, in denen verbotene Substanzen konsumiert werden und ... eine Fahrtüchtigkeit herbeigeführt wird, eine rechtliche Vermutung zu Lasten dessen normiert, der nach Hinwegsetzen über ein gesetzliches Konsumverbot eine für sich und andere Straßenverkehrsteilnehmer allgemein gefährliche Situation schafft.“ Dazu muss aus Sicht der BAK festgehalten werden, dass es neben „illegal“ konsumierten Suchtmitteln auch solche gibt, die aufgrund ärztlicher Verschreibung (zB Verschreibung suchtmittelhaltiger Medikamente) eingenommen oder legal im Ausland konsumiert wurden. Auch wenn laut Erläuterungen diese „legalen“ Fälle

von der neuen gesetzlichen Regelung nicht erfasst werden sollen (sie wären dann unter den Tatbestand des § 58 zu subsumieren), ist diese Unterscheidung für die Blutuntersuchung und die daraus angestellte „unwiderlegliche Rechtsvermutung“ im vorgeschlagenen Entwurfstext nicht vorgesehen.

In derartigen Fällen wird gemäß den Erläuterungen erst durch ein Sachverständigengutachten im Verwaltungsverfahren festzustellen sein, ob das im Blut gefundene Suchtmittel für die gegenständliche Beeinträchtigung ausschlaggebend gewesen ist. Dieses zeitmäßige Auseinanderfallen zwischen Blutabnahme, der damit verbundenen Feststellung der Beeinträchtigung durch Suchtmittel aufgrund einer Rechtsvermutung und der darauf folgenden Abnahme des Führerscheins einerseits und des Gutachtens eines Sachverständigen im nachfolgenden Verfahren andererseits, ob die Beeinträchtigung durch legale oder illegale Einnahme von Suchtmitteln herbeigeführt wurde, ist aus Sicht der BAK vollkommen inakzeptabel.

Nach Auffassung der BAK geht es hier in der speziellen Norm des § 5 StVO um die Feststellung von Beeinträchtigungen durch Alkohol oder durch Suchtmittel. In den geltenden Absätzen 2 bis 4a ist sehr detailliert geregelt, dass zB jederzeit die Atemluft auf Alkoholgehalt kontrolliert werden darf, dass zur Bestätigung eines Verdachtes Alkoholvortestgeräte eingesetzt werden können und wann bzw wie der Alkoholgehalt der Atemluft durch einen Alkomaten festzustellen ist. Was die vorgeschlagenen Regelungen zur Suchtmittelbeeinträchtigung betrifft, sollten sie analog zu diesen Bestimmungen zur Alkoholbeeinträchtigung formuliert werden. Aus Sicht der BAK muss bei den gesetzlichen Maßnahmen der StVO ausschließlich die Beeinträchtigung der LenkerInnen, die sich und andere VerkehrsteilnehmerInnen gefährden, im Vordergrund stehen. Ein sechsmonatiger Führerscheinenzug von Personen, die Suchtmittel – legal oder illegal – zwar eingenommen haben, aber in einem so großen zeitlichen Abstand, dass kein Einfluss auf die Fahrtüchtigkeit vorliegt, kann nicht mit der Gefährdung anderer VerkehrsteilnehmerInnen argumentiert werden.

Die BAK fordert daher, dass die Bestimmungen über die Feststellung einer Beeinträchtigung von Suchtmittel klarer formuliert wird und regt daher Folgendes an:

- Wie bei der Alkoholkontrolle sollen im ersten Schritt bei einer Überprüfung von LenkerInnen auf eine Beeinträchtigung durch Suchtmittel Speichelvortestgeräte zum Einsatz kommen.

In den Erläuterungen wird ausgeführt, dass derzeit bei negativem Speichelvortest die Vorführung zum Arzt ungerechtfertigt unterbleibt, weil „THC nicht speichelgängig ist und somit die am häufigsten konsumierte Droge unentdeckt bleibt.“ Aus Sicht der BAK ist diese Behauptung nicht ganz richtig: Wie unsere Recherchen ergeben haben, trifft die Aussage nur auf das Speichelvortestgerät zu, das durch die Speichelvortestgeräteverordnung 2017 des Bundesministers für Inneres vorgeschrieben wurde und bisher von den Organen der Straßenaufsicht verwendet wurde. Genau aus diesem Grund hat im März 2019 der Beirat des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds

(VSF) im BMVIT durch Beschluss empfohlen, ein vom Kuratorium für Verkehrssicherheit eingereichtes Projekt („Praxistauglichkeit von Speichelvortests und -zweitproben“) mit rd 71.000 Euro zu fördern. Dieses Projekt entspricht dem Maßnahmenpaket 3.6 „Überwachung Drogen“ des Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramms 2011-2020. Darüber hinaus besteht auch ein enger Zusammenhang mit der aktuellen bewusstseinsbildenden Verkehrssicherheitskampagne des BMVIT „Lass keine Drogen ans Steuer“. Im Rahmen des Projektes wird Verlässlichkeit für den Nachweis von Suchtmittel im Speichel von drei Speichelvortestgeräten getestet, die auch THC nachweisen können und bereits in einigen europäischen Ländern (Italien, Spanien, Frankreich, Belgien) erfolgreich im Einsatz sind. Das Projekt hat eine Laufzeit von sechs Monaten und soll im September abgeschlossen werden.

Die BAK vertritt die Auffassung, dass die Ergebnisse dieser Studie abgewartet werden sollten und in der StVO dann die Verwendung dieser Speichelvortestgeräte analog zu den Alkoholvortestgeräten vorgesehen werden.

- Aus Sicht der BAK könnte diese Testung bei jeder Verkehrskontrolle rasch und effizient durchgeführt werden. Die Überprüfung einer Beeinträchtigung durch Suchtmittel mithilfe einer Speichelprobe hätte gegenüber der vorgesehenen Blutabnahme oder des Harnscreenings den Vorteil, dass nur ein Drogenkonsum in zeitlicher Nähe zur Kontrolle nachweisbar ist.
- Weiters sollte geprüft werden, eine Bestimmung aufzunehmen, wonach nach positivem Speichelvortest eine weitere Speichelprobe in ein Labor zu schicken ist. So wie in einigen anderen Ländern könnte dann die im Labor untersuchte zweite Speichelprobe als Bestätigungsmedium dienen.
- Erst wenn der Speichelvortest Spuren von Drogen nachweist, soll dann im zweiten Schritt die betroffene Person zur Blutabnahme durch den Arzt geführt werden. Ist der Speichelvortest negativ, sollte in der StVO die unwiderlegliche Rechtsvermutung vorgesehen werden, dass keine Drogenbeeinträchtigung vorliegt; dann kann freilich eine andere Beeinträchtigung der körperlichen und geistigen Verfassung (§ 58 StVO) vorliegen.

Darüber hinaus sieht der Gesetzesentwurf vor, dass nur „besonders geschulte und hierzu ermächtigte Organe der Bundespolizei berechtigt“ sind, Personen, die verdächtigt werden, sich in einem durch Suchtmittel beeinträchtigten Zustand zu befinden, zur Blutabnahme zum Zweck der Feststellung einer Suchtmittelbeeinträchtigung zu bringen. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, wie sich die Definition von „besonders geschulten und hierzu ermächtigten Organen der Bundespolizei“ gestaltet. Leider ist eine Definition weder im Entwurf noch in den Erläuternden Bemerkungen zu finden. Hier wäre es unbedingt notwendig zu wissen, welche konkreten Schulungsmaßnahmen angedacht sind, um als „besonders geschultes Organ der Bundespolizei“ zu gelten. Es muss klar geregelt und erkennbar sein, ob diese Maßnahmen durch Verordnung oder Erlass vorgesehen sind. In diesem Kontext muss

sichergestellt sein, dass Bestimmungen zur Sicherung von subjektiven Rechten bzw zu einer zweckentsprechenden Rechtsverfolgung (zB § 87 ff SPG) anwendbar sind.

Zu Z 13 (§ 42 Abs 8):

Im vorliegenden Entwurf ist vorgesehen, auf Autobahnen und Autostraßen die erlaubte Höchstgeschwindigkeit in der Nacht für vom Nachtfahrverbot ausgenommene Lkw von 60 km/h auf 70 km/h zu erhöhen und gleichzeitig die bisherige Dauer des Nachtfahrverbotes um eine Stunde auf die Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr zu verlängern.

Die BAK spricht sich mit folgenden Argumenten entschieden gegen die vorgeschlagene Gesetzesänderung aus:

- Das seit 1995 bestehende Nachtfahrverbot wurde in der StVO nicht aus Gründen der Verkehrssicherheit, sondern als Lärmschutzmaßnahme für die Wohnbevölkerung entlang des hochrangigen Straßennetzes erlassen. Es gab wiederholt Versuche, den „Lkw-Nacht 60er“ durch Initiativanträge im österreichischen Parlament abzuschaffen, seitens des BMVIT wurde bisher immer argumentiert, dass die Grenzwerte für Lärmemissionen, die in der Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung (KDV) für „lärmarme“ Lkw festgesetzt wurden, heute noch dieselben sind, wie zu der Zeit, als das Nachtfahrverbot und die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h eingeführt wurden.
- Ob ein Lkw technisch als „lärmarm“ gilt, hat keinen Einfluss auf Abrollgeräusche von Lkw-Reifen.
- Der Ausbau von Lärmschutzmaßnahmen stellt immer nur auf die gesetzlich erlaubte und nie auf die tatsächlich gefahrene Höchstgeschwindigkeit ab; also wird zB eine Lärmschutzwand wegen störenden Nachtlärms errichtet, so ist sie nach dem gesetzlichen Tempolimit der Lkw von 60 km/h in der Nacht ausgelegt.
- Das Umweltbundesamt hat vor vier Jahren in einer Untersuchung darauf hingewiesen, dass sich bei Aufhebung des „Lkw-Nacht 60ers“ der Lärmpegel in einer Größenordnung von 0,4 dB bis 1,1 dB erhöht, was mit einer Zunahme der Verkehrsstärke um 10 % bis 29 % zu vergleichen wäre. Darüber hinaus wird auch darauf hingewiesen, dass jede Anpassung der höchstzulässigen Geschwindigkeiten von Lkw im Nachtzeitraum auch Auswirkungen auf die Emission von Treibhausgasen hat und damit die Erreichung der verbindlichen Klimaziele konterkariert.
- Das Nachtfahrverbot für Lkw, von dem heute schon nahezu alle Lkw wegen ihrer „Lärmarmut“ ausgenommen sind, wurde aus Lärmschutzgründen für die Wohnbevölkerung erlassen – nicht wegen der Verkehrssicherheit. Bei einer Hinaufsetzung des Lkw Nacht-60ers auf 70 km/h sind auch die bisher bestehenden Lärmschutzanlagen entlang der Autobahnen hinsichtlich einer Neudimensionierung zu überprüfen. Diese Adaptierungen der Lärmschutzbauten hätten beträchtliche finanzielle Auswirkungen.

Darüber hinaus erlaubt sich die BAK auf ihre mehrfach geäußerte Kritik hinzuweisen, dass bereits die bestehenden Lärmschutzbauten entlang der Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich hinter den Anforderungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG zurückbleiben. Dies wurde zuletzt in der Stellungnahme vom 13.7.2018 an das Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus zu den Lärmaktionsplänen 2018 deponiert, sowie im Positionspapier der Bundesarbeitskammer zu den Aktionsplänen gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG für die Planungsperiode 2018 bis 2023 detailliert ausgeführt.

(https://wien.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/umweltundverkehr/umwelt/laermundstrahlung/Laermaktionsplaene_2018.html)

Zu Z 17 (§ 99 Abs 1):

Hinsichtlich der Sanktionen soll das Lenken eines Fahrzeuges in einem durch Suchtmittel beeinträchtigten Zustand unter dieselbe Strafdrohungen wie die strengste bei Beeinträchtigung durch Alkohol (ab 1,6 ‰) oder bei Verweigerung der Atemalkoholkontrolle gestellt werden, nämlich einer Geldstrafe von 1.600,- Euro bis 5.900,- Euro und einem Führerscheinentzug von mindestens sechs Monaten.

Im Zusammenhang mit den oben zu Z 2 (§ 5 Abs 1) in dieser Stellungnahme geäußerten Kritikpunkten, insbesondere im Hinblick auf die erst im Verfahren eingeräumte Möglichkeit, durch Gutachten eine „Nichtbeeinträchtigung“ zu beweisen, erscheinen der BAK die hier vorgeschlagenen Sanktionen übertrieben hart, weil sie auch unabhängig von einer entsprechenden Beeinträchtigung für die Verkehrssicherheit ergriffen werden können.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Anliegen und Anregungen.

