

mäßigkeit einer Verordnung überprüfen zu lassen. Das skizzierte AVG-Verfahren würde die Möglichkeit bieten, fehlerhafte Verordnungen früher zu erkennen und zu sanieren – vorausgesetzt, aus den Kreisen der vorgeschlagenen Antragslegitimierten werden entsprechende Schritte im Interesse der Kraftfahrer und der Rechts- und Verkehrssicherheit gesetzt.

D. Zusammenfassung

Die Gründe für gesetzwidrige Verhaltensweisen der Behörden mögen vielschichtig sein und könnten nach behördenintern untersucht werden. Die Vermutungen reichen von Unwissenheit, Fehlbeurteilung komplizierter gesetzlicher Regeln, über Gewohnheit, Bequemlichkeit, obrigkeitlichem Denken bis zu politischen Aufträgen. Dazu kommt das von manchen Behörden offen gegebene Eingeständnis, personell und finanziell gar nicht in der Lage zu sein, dem Gesetz entsprechende Verhaltensweisen (zB bei der periodischen Überprüfung von Verkehrszeichen gem § 96 Abs 2 StVO¹⁷⁾) setzen zu können. Wenn man sich allerdings vergegenwärtigt, mit welcher Akribie oft kleine formale Verstöße von

Verkehrsteilnehmern durch Behörden verfolgt werden, so hält sich das Mitleid eher in Grenzen.

Der Autor hat bereits in seinem Artikel „Braucht Österreich eine neue Straßenverkehrsordnung?“¹⁸⁾ gefordert, eine Arbeitsgruppe seitens des BMVIT einzuberufen, die ein modernes bürgernahes System von Verkehrsregeln ausarbeitet, der Überreglementierung Einhalt gebietet und den oft wild wuchernden Freiraum der Behörden kanalisiert. Eine derartige „Runderneuerung“ der StVO hätte nicht nur die Verbesserung der Rechtsstellung der Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten, sondern auch den Behörden klarere Regeln zur Handhabung des Gesetzes zur Verfügung zu stellen. Ziel müsste es künftig jedenfalls sein, die Regeln der StVO nicht nur nach dem Buchstaben zu befolgen, sondern im Interesse der Verkehrssicherheit auch die Ziele dahinter zu berücksichtigen.

17) Die Verletzung der Überprüfungspflicht zieht für sich allein gesehen noch keine Gesetzwidrigkeit derjenigen Verordnung nach sich, bei der eine solche Kontrolle unterlassen wird (VfGH 2. 3. 1990, V 34/89 ZVR 1991/127).

18) ZVR 2010/113.

→ In Kürze

Der Beitrag zeigt anhand von zahlreichen Beispielen die Sorglosigkeit auf, mit der Behörden die Bestimmungen der StVO missachten. Im Vordergrund stehen unberücksichtigt gebliebene Regeln über die Kundmachung von Verkehrszeichen bzw. die Erlassung von Verordnungen. Kritik wird an der Praxis des Gesetzgebers geübt, notorisch gesetzwidrige Verhaltensweisen von Behörden nachträglich durch Novellierungen der StVO zu sanieren. Als Lösungen zur Verhinderung der aufgezeigten Missstände werden Kontrollpflichten der Aufsichtsbehörde und verstärkte Publizität vorgeschlagen. Ein neues Antragssystem durch befugte Organisationen könnte helfen, möglicherweise gesetzwidrige Verordnungen auch ohne Strafverfahren prüfen zu lassen.

→ Zum Thema

Über den Autor:

Dr. Hugo Hauptfleisch war seit dem Jahre 1970 als Jurist beim ÖAMTC tätig und leitete die Hauptabteilung „Rechtsdienste und Juristische Interessenvertretung“. Kontaktadresse: Verlag Manz, Johannesgasse 23, 1015 Wien; E-Mail: zvr@manz.at

Vom selben Autor erschienen:

Zahlreiche Beiträge in der ZVR, insb zu diversen StVO-Novellen und zu Grundsatzfragen des Verkehrsrechts; zuletzt: „Braucht Österreich eine neue StVO? ZVR 2010/113; Sanktionen im österreichischen Straßenverkehrsrecht – Die fehlende Bereitschaft zu grundlegenden Reformen, ZVR 2006/13; 57; Hrsg der ÖAMTC-Clubgabe 1977 „Verkehrsrecht für alle“ als allgemein verständliche „Volksausgabe“ der StVO.

Link:

www.oeamtc.at/recht

Zukunftsperspektiven der StVO

Rückschlüsse aufgrund der jüngeren Entwicklungen^{*)}

Der Ausgangspunkt für die Zukunftsperspektiven der StVO liegt in einem Rückblick auf die gesetzlichen Entwicklungen in den letzten zehn Jahren im Straßenverkehrsrecht. Dabei können signifikante Dynamiken im Rahmen von „Technik – Europa – Verkehrssicherheit“ festgestellt werden, wobei diese Kategorien überschneidend Entwicklungsperspektiven öffnen. Ausgehend von diesen soll auf die „StVO 2020“ geblickt werden und Prognosen der verkehrsrechtlichen Herausforderungen formuliert werden.

Von Konrad Lachmayer

Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Entwicklungslinien der Straßenverkehrsordnung

^{*)} Aus Krankheitsgründen konnte der Autor sein Referat am Verkehrsrechtstag nicht vortragen, stellt aber seinen geplanten Vortrag hier als Beitrag zur Verfügung.

ZVR 2010/220

StVO

Verkehrstelematik;

Verkehrssicherheit;

Europäisches Verkehrsrecht

1. Der Einsatz von Technik im Rahmen der Straßenpolizei
 2. Europäische Einflüsse auf die Regelung des Straßenverkehrs
 3. Effektive Verkehrssicherheit als rechtliches Ziel des Verkehrsrechts
 4. Conclusio
- C. Entwicklungsperspektiven
1. Technik als Möglichkeit und Risiko des Straßenverkehrsrechts
 2. Dynamiken europäischer Integration und ihre verkehrsrechtlichen Auswirkungen
 3. Die Grenzen der Optimierung der Verkehrssicherheit
- D. Vision: Die „Straßenverkehrsordnung 2020“

Straßenpolizeiliche Regelungen stellten sich immer im Rahmen des historischen Systems der Straßengesetzgebung als diejenigen Normen dar, die der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs oder dem Schutz der Straße dienen sollten.⁽¹⁾

A. Einleitung

50 Jahre Straßenverkehrsordnung sind ein langer Zeitraum rechtlicher, gesellschaftlicher und technischer Entwicklung; ein Zeitraum, den dieser Beitrag nur in einem beschränkten Maß reflektieren kann und will.⁽²⁾ Der Rückblick auf die gesetzlichen Entwicklungen der Straßenverkehrsordnung im letzten Jahrzehnt steht dabei im Vordergrund des ersten Teils des Beitrags (B.). In einem zweiten Teil soll aufgrund der hervortretenden Entwicklungslinien in die Zukunft geblickt werden und rechtliche Herausforderungen des Straßenverkehrsrechts adressiert werden (C.). Abschließend wird der Blick zehn Jahre in die Zukunft geworfen und eine spekulative Prognose gewagt (D.).

Entwicklungslinien im Straßenverkehrsrecht gibt es viele.⁽³⁾ Der folgende Rückblick fokussiert vor allem auf jene, die dem Autor zum einen als besonders zukunftsrelevant erscheinen, zum anderen einen zentralen Stellenwert im Gefüge der StVO einnehmen.⁽⁴⁾ Hervorgehoben werden in diesem Sinne die rechtliche Reaktion auf und der Einsatz von technischen Entwicklungen. Überdies ist der politische und rechtliche Einfluss des Europarechts im Verkehrsrecht festzustellen. Letztlich führt die Verkehrssicherheit als ein zentrales Ziel des Verkehrsrechts aufgrund des politischen und gesellschaftlichen Bedarfs regelmäßig zu Anpassungen der straßenpolizeilichen Regelungen. All diese Entwicklungslinien können nur bedingt getrennt voneinander betrachtet werden, sondern sind aufeinander bezogen und führen zu Schnittmengen, auf die ebenfalls hingewiesen werden soll.

B. Entwicklungslinien der Straßenverkehrsordnung

1. Der Einsatz von Technik im Rahmen der Straßenpolizei

Der Regelung von Technik im Straßenverkehr ist hinsichtlich des Kraftfahrzeugs⁽⁵⁾ nicht primär die Aufgabe

der Straßenpolizei iSd Art 11 Abs 1 Z 4 B-VG, sondern des Kraftfahrwesens.⁽⁶⁾ Dennoch erfordert aber auch die Einordnung dieser Fahrzeuge eine begriffliche Zuordnung nach der StVO, um die straßenpolizeilichen Spielregeln auf alle Verkehrsteilnehmer anwenden zu können.⁽⁷⁾ Diese Fragen der Schnittstelle zwischen Technik und Verkehrsrecht sollen an dieser Stelle nicht vertieft werden. Es geht vielmehr um Fragen des Einsatzes von Technik zur Unterstützung der Straßenpolizei.

Auch diese Fragestellung ist nicht als neu zu bewerten, bestanden doch schon in der Stammfassung der StVO Regelungen zu Verkehrsampeln (automatisch ausgelöste „Lichtzeichen“).⁽⁸⁾ Dennoch steht das Schlagwort der Verkehrstelematik für eine neue Dimension des digitalisierten Technikeinsatzes im Rahmen des Straßenverkehrs.⁽⁹⁾ Die Zielsetzungen des Technikeinsatzes spiegeln die allgemeinen Ziele des Verkehrsrechts wider. So dienen elektronische Verkehrsleitsysteme etwa der Flüssigkeit des Verkehrs oder die Section Control als Verkehrsüberwachungsmaßnahme der Sicherheit des Verkehrs.

Konkrete gesetzliche Entwicklungen zeigen im letzten Jahrzehnt eine stückweise Anpassung an technische Anforderungen im Verkehrsrecht. Dabei sind vor allem die neuen Bestimmungen im Rahmen der 22. StVO-Nov⁽¹⁰⁾ (§§ 98 a ff StVO: Abschnittsbezogene Geschwindigkeitsüberwachung „Section Control“, Punktuelle Geschwindigkeitsmessungen „digitale Radarbox“, Abstandsmessung, Überwachung der Beachtung von Lichtzeichen, Überwachung von Fahrzeugen und Verkehrsbeobachtung) und die 21. StVO-Nov⁽¹¹⁾ und die StVO-Änd BGBl I 2004/94 (§ 44 Abs 1 a – „Verkehrsbeeinflussungssystem“) sowie StVO-Änd BGBl I 2005/99 (§ 44 c „Verkehrsbeeinflussung“) zu nennen.⁽¹²⁾ Die Relevanz des Themas zeigt sich auch durch das Erk des VfGH zur Section Control,⁽¹³⁾ das aber die Vorge-

1) *Hauenschield*, Straßenverkehr und Kompetenzverteilung (2002) 208.

2) Siehe aber bereits die Beiträge von *Kaltenegger*, 50 Jahre StVO. Ein Rück- und Überblick, ZVR 2010, 228; *Pürstl*, Zum 50. Geburtstag alles klar? Eine Untersuchung einzelner Bestimmungen der StVO, ZVR 2010, 223; *Dittrich*, Bemerkungen zur Gesetzgebungstechnik der StVO, ZVR 2010, 240; *Hauptfleisch*, Braucht Österreich eine neue Straßenverkehrsordnung? Kann eine 50 Jahre alte StVO noch einem modernen Verkehrssystem gerecht werden? ZVR 2010, 243; *Hiesel*, Die aktuelle Rechtsprechung des VfGH zur Straßenverkehrsordnung, ZVR 2010, 250 im Sommerheft der ZVR 2010 sowie die anderen Beiträge dieses Sonderhefts zu diesem Thema.

3) Siehe den Überblick von *Hoffer*, Straßenverkehrsrecht, in *Bauer* (Hrsg.), Handbuch Verkehrsrecht (2009) 159.

4) Zu anderen Fragen der Weiterentwicklung der StVO s *Hauptfleisch*, ZVR 2010, 243; *Bachler*, Handlungsbedarf des Gesetzgebers aus Sicht der verkehrsrechtlichen Judikatur der Höchstgerichte, ZVR 2009, 462; zu einer generellen Kritik der Gesetzgebungstechnik *Dittrich*, ZVR 2010, 240.

5) Siehe § 2 Abs 2 StVO iVm § 2 Abs 1 Z 1 ff KFG.

6) Kritisch zur Abgrenzung *Hauenschield*, Straßenverkehr 85 ff, 126f, 230f.

7) Siehe § 2 Abs 1 Z 19 StVO sowie jüngst zur Frage des Segway *Pürstl*, ZVR 2010, 233f, sowie auch *ders* (gem mit *Nedbal-Bures*) in diesem Heft: Kleinfahrzeuge und die StVO, ZVR 2010, 427.

8) Siehe etwa §§ 36, 38 StVO idF BGBl 1960/159.

9) Siehe dazu schon *Hauenschield/Lachmayer*, Neue rechtliche Herausforderungen durch Verkehrstelematik. Aus- und Einblicke in das Zusammenspiel von Technik und Recht, ZVR 2005, 148.

10) BGBl I 2009/16.

11) BGBl I 2005/52.

12) Siehe auch StVO-Änd 2002 BGBl I 2002/80 § 100 Abs 5b StVO.

13) Siehe VfSlg 18.146/2007; dazu *Bauer*, Zur Zulässigkeit von Section Control-Anlagen. Gedanken zum „Section Control-Erkenntnis“ des

hensweise des StVO-Gesetzgebers gut reflektiert. Der Gesetzgeber agiert nur bruchstückhaft und zögerlich. Ein einheitliches Konzept und eine zukunftsorientierte Ausrichtung der StVO in Hinblick auf Verkehrstelematik fehlen.¹⁴⁾

Durch die Digitalisierung der Straßenpolizei ist das Datenschutzrecht zu einer zentralen Referenzmaterie des Verkehrs(polizei)rechts geworden. Dabei stellen datenschutzrechtliche Vorgaben sowohl als verfassungsgesetzliche Rahmenbedingungen wie als lex specialis zum Verkehrsrecht wesentliche Vorgaben für das Verkehrsrecht auf. Die notwendig kritische Auseinandersetzung mit dieser Thematik ist in der rechtswissenschaftlichen Literatur mit dem Namen *Gerhard Kunnert* verbunden, der eine wesentliche Aufarbeitung dieser Materie geleistet hat.¹⁵⁾

2. Europäische Einflüsse auf die Regelung des Straßenverkehrs

Bei der Betrachtung des Verkehrsrechts aus europarechtlicher Sicht ist zuallererst auf die kompetenzrechtliche Situation des europäischen Unionsrechts im Straßenverkehrsrecht hinzuweisen.¹⁶⁾ Die gem Art 90 AEUV vorgesehene „gemeinsame Verkehrspolitik“ wird ua durch Regeln „für den internationalen Verkehr“, durch „Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit“ und „alle sonstigen zweckdienlichen Vorschriften“ erreicht (Art 91 AEUV). Auf die Kompetenzen der EU hinsichtlich Verkehrsunternehmer ist idZ nicht näher einzugehen. Neben diesen allgemeinen Regelungen zur gemeinsamen Verkehrspolitik sind auch die gem Art 170ff AEUV vorgesehenen transeuropäischen Netze zu nennen, die den Auf- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur regeln. Werden damit primär straßenrechtliche Bestimmungen vorgesehen, so bestehen dennoch Verbindungen zur Straßenpolizei. Organisatorisch repräsentiert werden diese Kompetenzen auch durch einen eigenen Kommissar bzw eine Generaldirektion für Verkehr in der europäi-

schon Kommission.¹⁷⁾ Weitere Agenturen, wie die Exekutivagentur Transeuropäische Netze, unterstützen die Kommission.

Ausgehend von diesen Kompetenzen sind zu allererst die politischen Initiativen im Rahmen des Verkehrsrechts zu nennen und ihre rechtlichen Auswirkungen aufzuzeigen. Als Beispiel dafür ist etwa der Aktionsplan zur Einführung intelligenter Verkehrssysteme in Europa zu nennen, der sich mit Fragen der Verkehrstelematik beschäftigt.¹⁸⁾ Die Beschlussfassung über eine Verkehrstelematik-RL ist im Sommer 2010 bereits erfolgt;¹⁹⁾ die RL ist bis 27. 2. 2012 umzusetzen. Auch die European Road Safety Charter zur Verhinderung von Verkehrsunfällen²⁰⁾ oder das European Road Action Programme sind idZ zu nennen.

Ein anderer, sehr durch die europäische Politik beeinflusster Bereich ist die Verkehrssicherheit. Der Einfluss des Europarechts auf die innerstaatliche Verkehrssicherheit erweist sich aber als vielschichtig. So wurden zahlreiche europäische Vorgaben im Führerscheinsrecht²¹⁾ oder im Bereich der Straßentunnelsicherheit normiert.²²⁾ Die Umsetzung europäischer Vorgaben im Führerscheinsrecht hat zentral zur Auskoppelung des Führerscheinsrechts aus dem Kraftfahrsgesetz beigetragen.²³⁾ Das Straßentunnel-Sicherheitsgesetz²⁴⁾ wiederum trägt den europäischen, va straßenrechtlichen Vorgaben Rechnung. Zahlreiche weitere kraftfahrrechtliche Maßnahmen, wie etwa die verpflichtende Gurtanlagepflicht, wären zu erwähnen.²⁵⁾ Ein anderer Bereich, der die Straßenpolizei indirekt betrifft, ist die Anerkennung und Vollstreckung von Verwaltungsstrafen jenseits der österr Grenzen.²⁶⁾ Eine Vereinheitlichung der

VfGH und den Auswirkungen auf die Verkehrsüberwachung, ZVR 2007, 280.

- 14) Siehe zur Aufarbeitung in der Literatur etwa *Vergeiner*, Ist die Kundmachung durch Straßenverkehrszeichen (noch) zeitgemäß? ZVR 2005, 340; *Hauenschild/Lachmayer*, ZVR 2005, 148; *Bauer*, ZVR 2007, 280; *Muzak*, Aktuelle Entwicklungen der Verkehrstelematik aus rechtsstaatlicher Perspektive, ZVR 2008, 70; *Hoffer*, Verkehrstelematik und Straßenverkehrsrecht, ZVR 2008, 67; *Zotter*, Die technische Verkehrsüberwachung im Lichte der 22. StVO-Nov, ZVR 2009, 188; s auch die Beiträge von *Kunnert* in FN 15.
- 15) Siehe nur die Beiträge *Kunnert*, Das „gläserne Auto“ – Überlegungen aus datenschutzrechtlicher Sicht, ZVR 2002, 219; *ders*, Die abschnittsbezogene Geschwindigkeitsüberwachung (Section Control) aus datenschutzrechtlicher Sicht, ZVR 2006, 78; *ders*, Parkschein mit dem Handy aus der Sicht des Datenschutzes, ÖGZ 2006, H 8, 26; *ders*, Der „digitale Parkschein“ (M-Parking) aus verfassungs- und verwaltungsrechtlicher Sicht, ZVR 2006, 16; *ders*, Big Brother in U-Bahn, Bus und Bim – Videoaufzeichnung in öffentlichen Verkehrsmitteln aus datenschutzrechtlicher Sicht, Juridikum 2006, 42; *ders*, Kurzparkzonenüberwachung nach der StVO mittels „elektronischer Kurzparknachweise“. Komfortgewinn für Autofahrer auf Kosten der Effektivität des Rechts? ZVR 2007, 352; *ders*, Die fahrleistungsabhängige Maut nach dem Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 („elektronische LKW-Maut“) aus der Perspektive von Art 8 EMRK und § 1 DSGVO 2000, in *Jahnel* (Hrsg), Jahrbuch Datenschutzrecht und E-Government 2009 (2009) 119; s aber etwa auch *Suda*, Datenschutz und Verkehrsrecht, in *Beuer/Reimer* (Hrsg), Handbuch Datenschutzrecht (2009) 381.
- 16) Siehe allgemein sowie mwN *Wallnöfer*, Europarecht, in *Bauer* (Hrsg), Handbuch Verkehrsrecht (2009) 41.

17) Siehe http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm. Zurzeit ist der Este und EU-Vize-Kommissionspräsident *Silm Kallas* EU-Kommissar für Verkehr.

18) Siehe KOM/2008/0886 endg sowie die Ratsbeschlüsse zum Aktionsplan am 30. 3. 2009, www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/trans/106964.pdf

19) Siehe RL 2010/40/EU zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern, ABI L 2010/207, 1.

20) Siehe www.erscharter.eu/

21) Auf diese kann idZ nicht näher eingegangen werden, stellen sie doch selbst einen komplexen Bereich dar. Ein besonderes Problem ist im Kontext des sog Führerscheintourismus aufgetreten, siehe dazu etwa *Zelenka*, Führerscheintourismus, ZVR 2006, 366; *Ludovisky*, Erwerb einer Fahrerlaubnis im Ausland nach vorheriger Entziehung der deutschen Fahrerlaubnis, ZVR 2008, 564, *Riccabona-Zecha/Vergeiner*, Praxisrelevante Fragen rund um die Entziehung der Lenkberberechtigung, ZVR 2010, 116.

22) RL 2004/54/EG über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunnel im transeuropäischen Straßennetz, ABI L 2004/201, 56.

23) Siehe nur die RV 714 BgNR 20. GP 28 ff.

24) BGBl I 2006/54.

25) Siehe grundlegend die RL 91/671/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Gurtanlagepflicht in Kraftfahrzeugen mit einem Gewicht von weniger als 3,5 Tonnen, ABI L 1991/373, 26.

26) Siehe dazu den RB 2005/214/JI über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen, das EU-VStVG sowie zu unterschiedlichen Problemen *Wessely*, Zur verwaltungsstrafrechtlichen Verfolgung ausländischer Täter, ZfV 2000, 391; *ders*, Probleme der Verfolgung ausländischer Täter im Straßenverkehr, ZVR 2008, 79; *ders*, Ausgewählte verwaltungsstrafrechtliche Probleme, in *Bauer* (Hrsg), Handbuch Verkehrsrecht (2009) 265 (283 ff); *N. Raschauer/Wessely*, Zum EU-Verwaltungsstrafvollstreckungsgesetz (EU-VStVG), ÖJZ 2008, 167; *Hauptfleisch/Zelenka*, Die gegenseitige Vollstreckung von Geldstrafen in Europa, ZVR 2004, 313; *Pronebner*, Die EU-weite Vollstreckung von Verkehrsstrafen nach dem EU-VStVG, ZVR 2008, 240; *ders*, Die Verfolgung und Bestrafung von Verkehrsdelikten mit Auslandsbezug, ZVR 2008, 553.

Tatbestände straßenpolizeilicher Verwaltungsübertretungen ist damit nicht verbunden. Zu erwähnen ist an dieser Stelle auch der RL-Entwurf der Kommission zur Erleichterung der grenzüberschreitenden Durchsetzung von Verkehrssicherheitsvorschriften,²⁷⁾ womit ein Datenaustausch zwischen den Mitgliedsstaaten bei Verkehrsdelikten im Kontext von Geschwindigkeitsübertretungen, Trunkenheit im Straßenverkehr, Nichtanlegen des Sicherheitsgurts sowie Überfahren eines roten Stopplichts initiiert werden soll. Diese Maßnahme ist als ein weiterer Schritt in Richtung europäischer Regelungen in der Straßenpolizei zu werten.

Abschließend ist das Europarecht generell als übergeordneter Rahmen des österr Verkehrsrechts zu verstehen. Schnittstellen zeigen sich auch im Bereich Umweltrecht und Verkehrsrecht. Schließlich bestehen auch zahlreiche europäische Förderprogramme, die sich auf den Bereich des Straßenverkehrsrechts beziehen.

Im Gesamten zeigt sich, dass der Einfluss des Europarechts auf das Verkehrsrecht generell im Steigen begriffen ist. Die Regeln der StVO sind demgegenüber noch relativ unberührt. Eine proaktive Rolle des österr Gesetzgebers ist in Angelegenheiten der Straßenpolizei in Hinblick auf das Europarecht nicht festzustellen. Dass die europäischen Bemühungen im Rahmen der StVO nicht zu einem Ende gekommen sind, zeigt etwa die Forschungsstudie *Comparative Study of Road Traffic Rules*, die von der Europäischen Kommission in Auftrag gegeben wurde. Die Studie kann als Vorbereitung zur Erstellung allgemeiner Rahmenbedingungen in der Straßenpolizei gedeutet werden.²⁸⁾

3. Effektive Verkehrssicherheit als rechtliches Ziel des Verkehrsrechts

Neben der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs ist die Verkehrssicherheit das Hauptziel der StVO. Schon daraus erklärt sich die Änderung der StVO in den letzten zehn Jahren. Verkehrssicherheit ist dabei aber nicht nur ein abstraktes Leitbild, sondern ein auf konkreten Zahlen und Fakten beruhendes Ziel,²⁹⁾ das durch unterschiedliche (auch) rechtliche Maßnahmen verbessert werden kann. Die Effektivierung von Verkehrssicherheit ist dabei ein außerrechtlicher Maßstab zur Überprüfung der rechtlichen Steuerungsleistung. Politische Vorgaben finden sich etwa durch das Verkehrssicherheitsprogramm des jeweiligen BM für Verkehr.³⁰⁾

Die Rechtsordnung als Zwangsordnung und Steuerungsmechanismus zu begreifen und einzusetzen ist dabei ein zentraler Bereich der Effektivierung des Verkehrssicherheit:³¹⁾ Diesbezüglich ist etwa die Erhöhung und Ausdifferenzierung von Verkehrsstrafen zu nennen, wie dies immer wieder vorgesehen wird.³²⁾ Verstärkte Regeln hinsichtlich Alkohol und Suchtmittel im Straßenverkehr³³⁾ und die Überwachung dieser Problematik sind ebenfalls als ein zentrales Thema der gesetzlichen Maßnahmen zur Verkehrssicherheit festzustellen.³⁴⁾ Diesbezüglich sind va die 21. StVO-Novelle und die StVO-Änd BGBl I 2002/80 sowie I 2002/128 zu nennen.³⁵⁾ Eingeführte Überwachungsmaßnahmen, wie gem §§ 98 a ff StVO im Rahmen der 22. StVO-No-

velle, zeigen den verstärkten Technikeinsatz zum Zwecke der Verkehrssicherheit. Aber auch neue Straßenverkehrszeichen, wie § 50 Z 14 a („Achtung Falschfahrer“) oder § 52 Z 15 a („Vorgeschriebene Fahrtrichtung für Kraftfahrzeuge mit gefährlichen Gütern“), sind aus der Perspektive der Verkehrssicherheit zu sehen.

Auch wenn die Verkehrssicherheit als zentrale Problemstellung des Straßenpolizeirechts identifiziert ist und die politische Bedeutung der Verkehrssicherheit außer Frage steht,³⁶⁾ zeigt sich in der Systematik der StVO dieses primäre Ziel des Verkehrsrechts in adäquat repräsentiert. Eine diesbezügliche Klarstellung im Rahmen der StVO hätte daher in unterschiedlicher Weise zu erfolgen: Zum einen wäre eine diesbezügliche Klarstellung zu Beginn der StVO wünschenswert. In weiterer Folge sollte Verkehrssicherheit nicht nur beiläufig und implizit als Teil der StVO vorgefunden werden, sondern die Gesamtkonzeption der StVO könnte sich an der Verkehrssicherheit ausrichten.

4. Conclusio

All die genannten Entwicklungen des Verkehrsrechts haben eine starke Auswirkung auf die Regelungen der StVO bzw werden die StVO auch in Zukunft prägen. Der historische Rahmen der Zielsetzungen der StVO, nämlich die Herstellung der Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs, bleiben aber unberührt. Dies ändert aber nichts daran, dass die bisherigen Reaktionen auf zentrale Entwicklungen einzel-fallbezogen ausgefallen sind und die notwendigen Auswirkungen auf das Gesamtkonzept nicht erfolgt sind. In einem zweiten Teil soll kurz auf Chancen und Herausforderungen dieser Entwicklungslinien eingegangen werden. →

27) Siehe KOM (2008) 151 endg sowie *Pronebner*, Der Entwurf einer EU-RL zur grenzüberschreitenden Verfolgung von Verkehrsdelikten, ZVR 2008, 282.

28) Siehe den Final Report unter http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/trafficrules/reports/rtr_final_en.pdf

29) Siehe etwa *Stefan*, Tiefenanalyse tödlicher Verkehrsunfälle, ZVR 2008, 366.

30) Siehe das Österreichische Verkehrssicherheitsprogramm 2002–2010.

31) Siehe *Kaltenegger*, Verkehrsrecht als Wegbereiter der Verkehrssicherheit, ZVR 2006, 67.

32) Siehe etwa BGBl I 2009/93, dazu auch 221 RV 24, GP 1: „Es wird davon ausgegangen, dass die Anhebung der Strafen einen positiven Effekt auf die Anzahl der Delikte und somit auf die Verkehrssicherheit hat.“

33) Siehe etwa *Strebinger*, Drogen im Straßenverkehr, ZVR 2003, 308; *Schwent*, Einführung der Alkohol-Vortestgeräte, ZVR 2005, 68.

34) Siehe auch die Diskussion um Überwachung im Straßenverkehr: *Pürstl*, Radarüberwachung in Gemeinden, ZVR 2007, 112; *Stolzlechner/Horvath*, Sicherheitsverwaltung und Privatwirtschaft, SIAK-Journal 2009, 67, SIAK-Journal 2010, 17; *Primosch*, Aufsichtsorgane für straßenpolizeiliche Überwachungen im Land Kärnten, ZVR 2005, 276.

35) Damit wird im Übrigen an die Entwicklungen der 1990er-Jahre angeschlossen, in denen der Ausbau der Bestimmungen zur Kontrolle von Alkohol und Suchtmittel einen zentralen Stellenwert eingenommen hat, siehe nur die 19. und 20. StVO-Nov sowie die StVO-Änd BGBl I 1998/3.

36) Nur selten wird verkehrssicherheitsproblematische Politik gemacht, s die Diskussion um Tempo 160 bei *Lutschnig/Schwent*, 160 versus 130 auf Österreichs Autobahnen, ZVR 2005, 267; *Hauptfleisch*, Tempo 160 auf Autobahnen aus juristischer Sicht, ZVR 2005, 193.