

Freie Fahrt für freie Bürger

STEFAN PERNER
MARTIN SPITZER

ÖJZ 2025/20

Dass sich das Straßenverkehrsrecht der Zeit anpassen muss, wird niemand bestreiten. Dass etwa die behördlich festgesetzten Höchstgeschwindigkeiten nicht mehr wie vor einem Jahrhundert 15 km/h im Ortsgebiet und 45 km/h bei Überlandfahrten betragen können, um „dem Geschwindigkeitswahnsinn“ vorzubeugen (V des Ministeriums für Inneres vom 28. 4. 1910, RGBl 1910/81), bedarf keiner näheren Begründung. Schwieriger ist hingegen, bei verschiedenem Zeitgeist den richtigen zu erwischen.

Die Beobachtung, dass Autobahnen eine gut ausgebauten Infrastruktur sind und auch Autos immer moderner und sicherer geworden sind, nahm ein Vertreter der Freiheitlichen vor einigen Tagen etwa zum Anlass, eine streckenweise Erhöhung des Tempolimits auf 150 km/h zu fordern. Das kommt insofern nicht ganz überraschend, als doch zwei Verkehrsminister derselben Partei in der Vergangenheit nicht nur höhere Tempolimits gefordert, sondern auch entsprechende Teststrecken eingerichtet hatten: 2006 durfte man zwischen Paternion und Spittal/Drau 160 km/h fahren, 2018 waren es auf Abschnitten der Westautobahn in Nieder- und Oberösterreich immerhin 140 km/h. Der aktuelle Vorschlag, der sich vermeintlich salomonisch zwischen *Gorbach* und *Hofer* einreicht, ist allerdings mit Blick auf die in der vergangenen Legislaturperiode geforderte Senkung des Limits auf 100 km/h als Beitrag zur Erreichung der Klimaziele (*Gewessler*) deutlich kontroverser als die bisherigen. Beide Seiten nehmen für sich in Anspruch, Meilensteine der Verkehrspolitik setzen zu wollen und „mit der Zeit zu gehen“. Bei flotten 150 km/h samt dazugehörigem CO₂-Ausstoß besteht aber die Befürchtung, dass, wer auf diese Art mit der Zeit geht, mit der Zeit geht.

Ähnlich kontrovers wie die Diskussion über Tempolimits waren in der straßenverkehrsrechtlichen Diskussion in Österreich wohl nur die vor knapp 50 Jahren eingeführte Gurtenpflicht, mit der man den Adressaten vor seiner eigenen Sorglosigkeit schützen möchte, sowie die vor über 25 Jahren erfolgte Senkung der Promillegrenze von 0,8 auf 0,5, mit der primär andere vor der Sorglosigkeit des Adressaten geschützt werden. Beides ist heute so selbstverständlich, dass man sich fragt, wie solche Maßnahmen so umstritten sein konnten. Dass beide schwere Geburten waren, sieht man den rechtlichen Rahmenbedingungen allerdings heute noch an: Bei einer Verletzung der Gurtenpflicht, die nach allgemeinen Regeln als Mitverschulden (§ 1304 ABGB) einzuordnen ist, wird nur das Schmerzensgeld gekürzt (§ 106 Abs 2 KFG), obwohl die Sorglosigkeit auch eine Kürzung von Heilungskosten und Verdienstentgang rechtfertigen würde. Die Praxis setzt das Mitverschulden mit etwa 25% fest (*Karner in KBB*⁷ § 1304 Rz 8).

Wirft man einen Blick in die historische parlamentarische Diskussion zur Absenkung der Promillegrenze, wundert man sich, dass diese damals überhaupt eine Mehrheit fand. Aus den Reihen der Freiheitlichen hörte man etwa, dass mit der „Absenkung der Promille-Grenze kein einziger Unfall verhindert werden kann.“ Bemerkenswert war auch die Argumentation eines Vertreters der Volkspartei, die erst im dritten Anlauf für die Herabsenkung stimmte: Man dürfe nicht jene diskriminieren, die Alkohol nur genießen. Es sei zwar medizinisch erwiesen, dass die Reaktion zwischen 0,5 Promille und 0,8 Promille abnehme (immerhin!), das sei bei älteren Menschen aber auch so, die trotzdem statistisch zu den sichersten Fahrern zählen.

Das Ergebnis war ein „Wasch mir den Pelz, aber mach mich nicht nass“-Gesetz, das sich bis heute nicht weiterentwickelt hat. Der Gesetzgeber hat die Promillegrenze zwar auf 0,5 herabgesetzt und dadurch einen Verwaltungsstraftatbestand (§ 14 Abs 8 iVm § 37a FSG) eingeführt. Brisant wird es aber in § 5 Abs 1 a StVO: „Werden in anderen Gesetzen an die Beeinträchtigung durch Alkohol [...] zivilrechtliche Rechtswirkungen oder Auswirkungen im Bereich des gerichtlichen Strafrechts geknüpft,“ so treten diese nämlich nicht – wie man bei unbefangener Betrachtung meinen könnte – bei jedem Verstoß gegen die Promillegrenze ein. *Alkoholbeeinträchtigt* – anders als: bloß *alkoholisiert* – ist nicht, wer nach dem FSG bestraft wird. Eine Alkoholbeeinträchtigung liegt nur vor, wenn die Bestrafung nach der StVO erfolgt, was in aller Regel eine Alkoholisierung von mindestens 0,8 Promille voraussetzt (näher *Perner*, ZVR 2007, 148).

Diese Aussage wird immerhin dadurch abgemildert, dass eine Tötung oder Körperverletzung auch im „Zwischenbereich“ meist grob fahrlässig sein wird, sodass die Qualifikationen des § 81 Abs 2 StGB oder § 88 Abs 3 StGB dennoch zu bejahen sind. Auch in der Kaskoversicherung reicht der Alkoholkonsum „im erheblichen Ausmaß“ meist aus, um zum Ausschluss der Leistung wegen grober Fahrlässigkeit zu gelangen („auf Band“ zuletzt in OGH 6 Ob 70/24y [*Herscovici*], dazu aus datenschutzrechtlicher Perspektive *Foglar-Deinhardstein*, ÖJZ 2024, 811).

Den größten Schutz des Lenkers bei Alkoholisierung bietet das KHVG, dessen eigentliches Ziel nicht nur der Geschädigtenschutz ist, sondern auch der des Versicherten (*Kapetanovic*, Der Kfz-Haftpflichtversicherungsvertrag [2023] 29 ff). Alkoholobliegenheiten, deren Verletzung zum Entfall der Deckung führen, dürfen zwar in der Kfz-Haftpflichtversicherung vereinbart werden (Art 9.2.2. AKHB 2023). Abgesehen davon, dass der Gesetzgeber auch hier wieder an einer *Alkoholbeeinträchtigung* anknüpft, nicht bloß an einer Alkoholisierung (s § 5 Abs 1 Z 5 iVm Abs 4 KHVG): Selbst bei tatsächlicher Verletzung der Obliegenheit – also bei jeder noch so schweren Alkoholbeeinträchtigung – ist der Regress des Versicherers nach einem Verkehrsunfall auf € 11.000,- begrenzt (§ 7 Abs 1 KHVG). Sollte man dort ansetzen, bevor man beginnt, über höhere Tempolimits nachzudenken?