

Zeitschrift für

VERKEHRSS-**ZVR** RECHT

Reiserecht

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

Juli/August 2019

217 – 280

07
08

Schwerpunkt

Reiserecht

Wiener Liste – Update 2019 *Eike Lindinger* ➔ 220

Der Rücktritt vom Pauschalreisevertrag *Stefanie Zach* ➔ 227

Die Umsetzung des Insolvenzschutzes der Pauschalreise-RL (EU) 2015/2302 in österreichisches Recht *Dominik Schratzer* ➔ 233

Der Pauschalreisevertrag – ein Vertrag zugunsten Dritter
Eike Lindinger ➔ 238

Die 31. StVO-Novelle und ihre Auswirkung auf die Verwendung von E-Scootern *Brigitte Nedbal-Bures* ➔ 245

Bericht

Deutsche Pkw-Maut nicht mit EU-Recht vereinbar
Karl-Heinz Danzl ➔ 247

Rechtsprechung

Haftung des Reiseveranstalters für Unfall in einem wegen Flugannullierung gebuchten Hotel *Georg Kathrein* ➔ 248

Haftungsprivilegierung bei Heißluftballonunfall
Christian Huber ➔ 253

Ordinationsvoraussetzungen bei Klagen wegen Ansprüchen nach der Fluggastrechte-VO (I)+(II) *Peter G. Mayr* ➔ 258+259

Judikaturübersicht Verwaltung

Bindung an StrafErk besteht auch hins Identität des Täters ➔ 266

Auskunftsverpflichtung bzgl Lenkeranfrage besteht auch in einem anhängigen Verwaltungsstrafverfahren ➔ 266

Schweiz und Österreich – zwei ungleiche Nachbarn in der Verkehrssicherheit

Eine Betrachtung aus Perspektive der Verkehrssicherheitskultur

ZVR 2019/124

§ 3 ff FSG;
§§ 20, 99 StVO

Ländervergleich;
Verkehrssicher-
heitskultur

Die Schweiz ist seit geraumer Zeit Musterschüler der europäischen Verkehrssicherheitsarbeit und verzeichnet jährlich um rund 200 Verkehrstote weniger als Österreich, das nur im EU-Mittelfeld rangiert. Obwohl die beiden Länder in vielerlei Hinsicht vergleichbar sind, bleibt der Abstand zwischen den Nachbarn hartnäckig bestehen und konnte mit klassischen Methoden der Verkehrssicherheitsarbeit bisher nicht verringert werden. Das Konzept der Verkehrssicherheitskultur (VSK) bietet nun neue, erfolgversprechende Ansätze, dies zu ändern.

Von Gerald Furian, Susanne Kaiser und Klaus Machata

Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Ziel und Methode
- C. Ergebnisse des Ländervergleichs
 1. Vergleichende Analyse der Unfallstatistik
 2. Verkehrsrechtliche Rahmenbedingungen
 3. Einschätzungen der VerkehrssicherheitsexpertInnen
 - a) Die Erfolgsfaktoren des Schweizer Verkehrssicherheitssystems, Österreichs Schwächen
 - b) VerkehrsteilnehmerInnen in der Schweiz und in Österreich
 - c) Was müsste sich in Österreich ändern, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen?
 4. Die Sicht der VerkehrsteilnehmerInnen
- D. Fazit

A. Einleitung

Traditionelle Verkehrssicherheitsarbeit basiert üblicherweise auf den sogenannten „3 Es“: Engineering, Education und Enforcement, also der Gestaltung der Verkehrsumwelt, um Risiken zu minimieren, der Erziehung von VerkehrsteilnehmerInnen (Bildung, Ausbildung und Weiterbildung) und der Sanktionierung von ungewünschten Verhaltensweisen. In der jüngeren Vergangenheit hat zusätzlich – vor allem in den USA – das Konzept der VSK an Bedeutung gewonnen, das untersucht, wie die zugrunde liegende Kultur einer sozialen Einheit oder eines Landes das Verhalten von VerkehrsteilnehmerInnen sowie der öffentlichen Hand und weiterer Stakeholder in ihrer Reaktion auf Verkehrssicherheitsprobleme beeinflusst.¹⁾ Das soziale System, das eine Person in ihren Werten, Einstellungen, Überzeugungen und Verhaltensentscheidungen mitbeeinflusst, kann neben Region oder Nation auch die Familie, die Schulklasse, der Sportverein oder die Wohngemeinde sein. Jeder Mensch gehört gleichzeitig mehreren sozialen Systemen an, die mitunter konkur-

rierende Werte aufweisen können. Auf individueller Ebene lässt sich VSK definieren als „die geteilten Überzeugungen und Vorstellungen, die unser verkehrssicherheitsrelevantes Verhalten beeinflussen“.²⁾

Im Kontext der Verkehrssicherheit wird aus pragmatischen Gründen oft die Einheit der Nation herangezogen, da auf diesem Level die relevantesten Kennzahlen, wie zB Unfallstatistiken, verfügbar sind.

Um den mehrdimensionalen VSK-Ansatz in Österreich zu operationalisieren, war es naheliegend, dies in Form eines Ländervergleichs mit einem Nachbarland zu versuchen, das Österreich bezüglich der verkehrlichen Rahmenbedingungen ähnelt. Hier bot sich die Schweiz an, da beide Länder in mancher Hinsicht gut vergleichbar sind: Die Bevölkerungszahl der Schweiz liegt in derselben Größenordnung wie jene Österreichs, beide haben etwa 6 Mio registrierte Kfz und einen im EU-Vergleich hohen Motorisierungsgrad von rund 720 Kfz pro 1.000 Einwohner. Die alpine Topografie, saisonal variierende und mitunter winterliche Straßenverhältnisse sowie touristischer (Transit-)Verkehr prägen das Verkehrsgeschehen beiderseits der Grenze. Ein besonders markanter Unterschied besteht allerdings bei der Zahl der Verkehrstote: Die Schweiz hat – bezogen auf die Zahl der Einwohner – um gut 40% weniger Verkehrstote als Österreich zu beklagen und liegt damit an der Europa- und Weltspitze, während Österreich nur ein Platz im EU-Mittelfeld zuteilwird.

Vor diesem Hintergrund startete das KFV im Jahr 2018 ein Pilotprojekt, das den systematischen Vergleich von Verkehrssicherheitsindikatoren in Österreich und der (deutschsprachigen) Schweiz über einen reinen Vergleich von Unfallzahlen hinaus in den Fokus der Betrachtung stellt. Das Projekt läuft noch bis Sommer 2019, Auszüge aus bereits vorliegenden Ergebnissen und Analysen werden auf den folgenden Seiten dargestellt.

1) Watson/Ward/Fleming-Vogl, Traffic Safety Culture. Definition, Foundation and Application (2019).

2) Ward/Otto/Finley, Ten Principles of Traffic Safety Culture (2019) 36.

B. Ziel und Methode

Im Rahmen des Projekts sollte die Frage geklärt werden, warum die Schweiz ein so viel höheres Level an Verkehrssicherheit als Österreich hat. Dabei wurde auf bestehendes Instrumentarium zur Beurteilung von VSK zurückgegriffen; dazu gehören ua eine Analyse der verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen, eine kultursoziologische Betrachtung der beiden Länder, der Vergleich von Unfallzahlen und deren Entwicklung, Ergebnisse aus nationalen und internationalen Befragungen von Verkehrsteilnehmern zum Thema Verkehrssicherheit sowie die nähere Betrachtung der Entstehung und Umsetzung von nationalen Verkehrssicherheitsprogrammen. Auf Basis dieser Analysen wurden ungeklärte Fragen identifiziert, die sich nicht quantitativ beantworten lassen. Diese wurden im nächsten Schritt in Interviews mit VerkehrssicherheitsexpertInnen aus den Bereichen Verwaltung und Exekutive, Straßenwesen, Forschung und Verkehrspsychologie in beiden Ländern beleuchtet. Dies wäre nicht ohne die Hilfe unserer Partnerorganisation in der Schweiz, der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), möglich gewesen, der die AutorInnen an dieser Stelle besonderen Dank aussprechen. Im Abschnitt C.3. findet sich ein Ausschnitt der Ergebnisse.

Um die Erkenntnisse aus den Gesprächen mit den ExpertInnen zu validieren bzw zu vertiefen, wurde im April 2019 zusätzlich eine repräsentative Online-Befragung unter jeweils 1.000 VerkehrsteilnehmerInnen in Österreich und der Schweiz zu verkehrssicherheitsrelevanten Themen durchgeführt. Ausgewählte Ergebnisse dazu finden sich im Abschn C.4.

C. Ergebnisse des Ländervergleichs

1. Vergleichende Analyse der Unfallstatistik

In der Schweiz stirbt durchschnittlich alle 36 Stunden ein Mensch im Straßenverkehr – in Österreich hingegen alle 20 Stunden. Bei der Suche nach den Gründen für diesen eklatanten Unterschied müssen neben den Getötetenzahlen auch weitere fundamentale Charakteristika der Länder betrachtet werden, wie der jeweilige Fuhrpark, die Infrastruktur und die Verkehrsleistung. Die folgenden Analysen beruhen auf Daten der STATISTIK AUSTRIA, der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), der Europäischen Unfalldatenbank CARE³⁾, der OECD-Unfalldatenbank IRTAD⁴⁾, Eurostat und dem Österreichischen Umweltbundesamt.

Wie eingangs erwähnt, sind beide Länder bezüglich einiger Rahmendaten gut vergleichbar. Die Landesfläche der Schweiz beträgt allerdings nur rund die Hälfte jener Österreichs und das Straßennetz ist – im Gegensatz zum Schienennetz – deutlich kleiner: Das Schweizer Autobahnnetz umfasst etwa 65% der Länge des österr, das Landstraßennetz (dh Außerortsstraßen ohne Autobahnen) weist nur etwas mehr als die Hälfte der Länge des österr Pendant auf (55%).

Die zeitliche Entwicklung der Kfz-Mobilität zeigt, dass in der Schweiz zwischen 1990 und 2017 die Gesamtfahrleistung um 37% gestiegen ist, während dieser Anstieg in Österreich im selben Zeitraum mit 76%

mehr als das Doppelte betrug. So werden auch derzeit in der Schweiz pro Jahr um gut ein Fünftel (22%) weniger Kfz-Kilometer zurückgelegt als in Österreich (2016). Das wird auch in den unterschiedlichen Fundamentalfaktoren des Unfallgeschehens sichtbar: Während die Schweiz um 43% weniger bevölkerungsbezogene Verkehrstote aufweist („Getötetenquote“, Durchschnitt 2013–2017), liegt die methodisch aussagekräftigere, weil auch die Verkehrsleistung abbildende Rate der Getöteten pro Mrd Fahrzeug-Kilometer („Getötetenrate“ [GR]) für die Schweiz „nur“ um 31% besser als für Österreich. Weniger Fahrleistung bedeutet also einerseits weniger (tödliche) Unfallopfer – zusätzlich wird in der Schweiz aber auch jeder auf der Straße gefahrene Kilometer um diese 31% sicherer zurückgelegt als in Österreich.

Im langjährigen Vergleich zeigt sich eine kontinuierliche Verbesserung der Verkehrssicherheit in beiden Ländern, allerdings mit stabilem Quotienten (= logarithmischer Abstand) der GR. Eine solche parallele Entwicklung deutet einerseits an, dass in beiden Ländern bewussteinbildende Verkehrssicherheitsarbeit und Verbesserungen von Infrastruktur und Kfz-Sicherheit kontinuierlich positive Wirkung zeigten, andererseits scheinen zwischen den beiden Ländern auch robuste strukturelle und/oder kulturelle Unterschiede zu bestehen, die es in der vorliegenden Studie zu ergründen galt.

Die Schweiz weist zwar für alle Verkehrsarten geringere Zahlen für getötete Verkehrsteilnehmer als Österreich auf, die aber in der Größenordnung vergleichbar sind (zB Fußgänger 53 zu 77 im Durchschnitt 2013–2017, Motorrad 54 zu 83, Fahrrad 33 zu 43), einzig die Diskrepanz beim Pkw ist beträchtlich: Österreich hat mit durchschnittlich 198 weit mehr als doppelt so viele Tote unter Pkw-Insassen zu beklagen wie die Schweiz mit 86. Diese machen damit auch mehr als die Hälfte des Unterschieds der Absolutzahlen an Getöteten (56%) zwischen den beiden Ländern aus.

Der Vergleich nach Ortslage zeigt dabei ein insofern überraschendes Bild, als sich die Unterschiede in den Sicherheitsniveaus ungleich auf Ortsgebiete, Landstraßen und Autobahnen verteilen: Die jahrzehntelange kommunale Verkehrssicherheitsarbeit hat in beiden Ländern zu fast identen GR für Ortsgebiete geführt (5,2 versus 5,0; s Abb 1). Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen liegen mit einer GR von 1,6 zwar auf wesentlich niedrigerem Niveau, allerdings merkbar schlechter als jenes der Schweizer Autobahnen (0,9). Dieser Abstand ist zwar prozentuell beträchtlich, trotzdem stellen Autobahnen in beiden Ländern dank der geringen Dimensionen der GR nur etwa 10% des tödlichen Unfallgeschehens. Für Landstraßen zeigen sich allerdings beträchtliche Unterschiede, die zahlenmäßig für einen Gutteil der Diskrepanz zwischen den beiden Ländern verantwortlich zeichnen. Während die Schweizer GR für Landstraßen nur unwesentlich höher liegt als für Ortsgebiete (5,6 versus 5,0), ist die entspre-

3) https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics_en# (Stand 6. 6. 2019).

4) <https://www.itf-oecd.org/irtad-road-safety-database> (Stand 6. 6. 2019).

chende Rate Österreichs mit 9,3 um zwei Drittel höher, was in durchschnittlich 278 jährlichen Toten in Österreich und 122 in der Schweiz resultiert. Die Unterschiede manifestieren sich vor allem bei der Zahl der verunglückten Pkw-Insassen – 143 Pkw-Landstraßentote in Österreich stehen im Fünfjahresdurchschnitt 59 Toten in der Schweiz gegenüber. Dazu sind als zweitgrößte Opfergruppe durchschnittlich 68 Motorradtote auf Österreichs Landstraßen und 35 in der Schweiz zu verzeichnen. Es wird Inhalt weiterer Forschung des KfV sein, Freilandkollisionen auf Einzelunfallenebene zwischen den beiden Ländern zu vergleichen.

Auch im EU-Vergleich liegt Österreich mit seinem hohen Stellenwert der Freilandstraßenkollisionen – rund zwei Drittel aller Toten – zurzeit an dritt schlechtester Position.⁵⁾ Zusätzlich stellt die Tatsache, dass in Österreich über 40% aller Freilandtote bei Alleinunfällen (Unfällen mit nur einem oder einer Beteiligten) zu beklagen sind, einen der höchsten Werte in der EU dar.⁶⁾

Beide genannten Merkmale – hohe Anteile an Außerortstoten und Alleinunfällen – deuten auf ein nicht optimal mit den Anlageverhältnissen im Einklang stehendes Temponiveau auf Österreichs Landstraßen hin. Es liegt also auf der Hand, dass die unterschiedlichen Tempolimits in den beiden Ländern (80 versus 100 km/h auf Freilandstraßen und 120 versus 130–140 km/h auf Autobahnen) einen nicht unbedeutenden Anteil der Erklärung für die Unterschiede liefern, zumal auch die Kontrollregimes unterschied-

lich gestaltet sind (s auch Kapitel „Verkehrsrechtliche Rahmenbedingungen“ unten).

Zusätzlich haben Schweizer Landstraßen im Durchschnitt um 34% höhere Verkehrsleistungen zu bewältigen als jene Österreichs – Autobahnen um 20% mehr – es kommt also tendenziell häufiger zu sog gebundenem Verkehr und seltener zu „freier“ Geschwindigkeitswahl, was zusätzlich zu angepasstem und weniger unfallträchtigem Temponiveau beitragen kann.

Die Analyse nach Alter der Unfallopfer zeigt für beide Länder vergleichbare Verläufe, wobei die österr Zahlen für alle Altersstufen über jenen der Schweiz liegen. In Österreich zeigen sich zusätzlich ausgeprägte Maxima für Schwerverletzte bei 15-Jährigen (Eintrittsalter Moped) und für Getötete bei 20-Jährigen (Ende der Führerschein-Probezeit), die beide in der Schweiz in dieser Form nicht existieren. Es wird künftig zu untersuchen sein, auf welche Weise sich die Verlängerung der Probezeit auf drei Jahre (ab Juli 2017) auf die österr Unfallstatistik ausgewirkt hat. Die Anteile der Frauen sowohl unter den Getöteten als auch unter den Schwerverletzten sind in beiden Ländern fast ident, somit konnten keine geschlechtsspezifischen Unterschiede zwischen den beiden Ländern identifiziert werden.

5) European Commission, Directorate General for Transport, Traffic Safety Basic Facts on Roads Outside Urban Areas (Juni 2018).

6) European Commission, Directorate General for Transport, Traffic Safety Basic Facts on Single Vehicle Accidents (Juni 2018).

TODESOPFER PRO MRD. KFZ-KM NACH ORTSLAGE
DURCHSCHNITT DER LETZTEN FÜNF VERFÜGBAREN JAHRE: 2013-2018

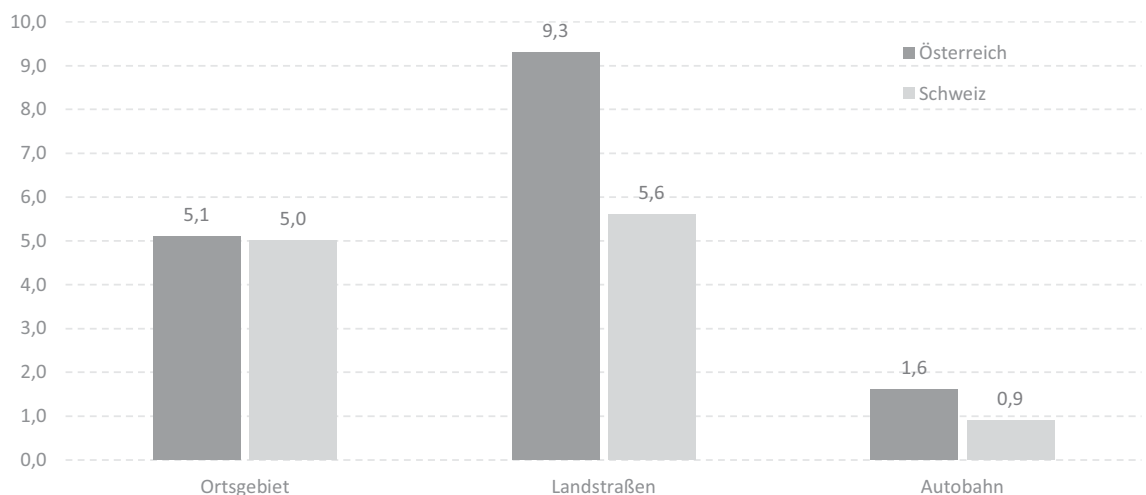


Abb 1: Vergleich der Getötetenraten nach Ortslage in Österreich und der Schweiz.

Quellen: STATISTIK AUSTRIA, Österreichisches Umweltbundesamt, IRTAD, Schweizer Beratungsstelle für Unfallverhütung.

2. Verkehrsrechtliche Rahmenbedingungen

Trotz vieler Gemeinsamkeiten bestehen in einigen wenigen, aber maßgeblichen Punkten deutliche Unterschiede zwischen Österreich und der Schweiz.

Neben extrem langen Führerscheinentzügen und deutlich höheren Geldstrafen werden in der Schweiz

auch Freiheitsstrafen, die Beschlagnahme des Fahrzeugs sowie ein Eintrag ins Strafregister angedroht. Bei Körperverletzungs- und Tötungsdelikten sind die Strafdrohungen ebenfalls höher angesetzt. Im Übrigen werden sämtliche Verkehrsstrafen in der Schweiz im Gegensatz zu Österreich durch Strafgerichte und nicht durch Verwaltungsbehörden verhängt.

Festzuhalten ist, dass die Schweiz im Gegensatz zu Österreich keine Straftoleranzen bei Geschwindigkeitsübertretungen kennt. So wird bei Tempoüberwachung mit Radar und Laser praktisch nur die technische, gerätespezifische Messtoleranz von 3–5 km/h zur Anwendung gebracht, während die Behörde in Österreich zusätzlich bis zu 10 km/h an „Straftoleranz“ gewährt. Auch die Mindeststrafen für Tempovergehen sind in den beiden Ländern unterschiedlich bemessen: Eine Tempoübertretung von 20 km/h wird in Österreich mit mindestens € 30,- geahndet, in der Schweiz schlägt dasselbe Delikt laut ÖAMTC mit zumindest € 160,-⁷⁾ und einem Führerscheintzug⁸⁾ zu Buche.

Auch in anderen Bereichen zeigen sich markante Unterschiede; so dauert zB die Ausbildung der FahrlehrerInnen, die in acht Modulen den Eidgenössischen Fachausweis für FahrlehrerInnen erwerben müssen, doppelt so lange wie in Österreich. Ebenso gibt es in der Schweiz im Unterschied zu Österreich verpflichtende ärztliche Kontrolluntersuchungen für SeniorInnen. Die Pflicht, sich einer ärztlichen Kontrolluntersuchung zu unterziehen, besteht für über 70-(künftig 75-)jährige LenkerInnen grundsätzlich alle zwei Jahre.

Österreich hat hingegen – auch europaweit – eine Vorreiterrolle in der Entwicklung des Mehrphasenführerscheins mit Perfektionsfahrten und Fahrsicherheitstraining inklusive verkehrspsychologischen Gruppengesprächs, sowie im Bereich „Driver Improvement“ durch Entwicklung verkehrspsychologischer Maßnahmen (VPU, Nachschulung, Verkehrscoaching).

3. Einschätzungen der VerkehrssicherheitsexpertInnen

Die rund einstündigen Interviews mit acht InterviewpartnerInnen aus Österreich und sieben aus der Schweiz – wobei drei Personen Expertise zu beiden Ländern aufwiesen – wurden mit Unterstützung eines teilstandardisierten Leitfadens geführt sowie anonymisiert transkribiert und ausgewertet. Auf Basis der Aussagen der ExpertInnen wurden mittels qualitativer Inhaltsanalyse Faktoren identifiziert, die der Beschreibung der VSK dienen.⁹⁾ Die Einschätzungen der ExpertInnen beziehen sich auf Österreich und die Schweiz bzw auf die jeweiligen Unterschiede, jedoch mit Fokus auf das österr Verkehrssystem.

Die qualitative Auswertung der ExpertInneninterviews lässt sich in zwei Bereiche teilen, in denen sich Kultur manifestiert: das Verkehrssicherheitssystem, welches die Rahmenbedingungen des sozialen Aktionsraums bestimmt, und die VerkehrsteilnehmerInnen, also die Manifestation der VSK auf individueller Ebene.

a) Die Erfolgsfaktoren des Schweizer Verkehrssicherheitssystems, Österreichs Schwächen

Als wesentlichste Erfolgsfaktoren der Schweiz werden von den ExpertInnen das Schweizer Verkehrssicherheitsprogramm „Via Sicura“¹⁰⁾ angesehen sowie dessen konsequente Umsetzung von Maßnahmen, der zugrunde liegende ganzheitliche Ansatz, das Bekenntnis aller EntscheidungsträgerInnen zum Programm und das evidenzbasierte Vorgehen bei der Auswahl der

Maßnahmen. In Österreich hingegen würden zwar mitunter gute Ansätze identifiziert und Maßnahmen entworfen, jedoch nicht konsequent umgesetzt oder nur, wenn sie opportun seien und auf keinen Widerstand (in der Bevölkerung, durch andere Stakeholder usw) stoßen. Es scheitere auch oft an der föderalistischen Ausrichtung der Gesetzgebung und bei Widerstand gebe man zu leicht auf. Hinsichtlich der Diagnose der österr Situation gibt es keinen anderen Aspekt, dem sich mehr Aussagen zuordnen ließen als dem Faktor „Umsetzungsschwäche bei Maßnahmen“. Die Einschätzung der Zusammenarbeit zwischen unterschiedlichen Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit kann zusammengefasst werden mit „Klientelpolitik statt Commitment“. Zudem werden dem verkehrspolitischen System Wissenschaftsfeindlichkeit und Veränderungsresistenz zugeschrieben.

Deutlich zeichnet sich auch die Meinung ab, dass die geringeren gefahrenen Geschwindigkeiten auf Schweizer Straßen für den Erfolg ausschlaggebend seien. Zum einen gilt auf Freilandstraßen eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h im Vergleich zu 100 km/h in Österreich und zum anderen ließe die Verkehrsdichte teilweise keine höheren Geschwindigkeiten zu. Die aktuellen Geschwindigkeitsbeschränkungen seien in der Bevölkerung gut akzeptiert. In Österreich seien VerkehrsteilnehmerInnen nicht ausreichend informiert über das Risiko und die positiven Effekte von Geschwindigkeitsbeschränkungen. Zudem würden sich EntscheidungsträgerInnen nicht trauen dieses Themas anzunehmen, da Beschränkungen bei den LenkerInnen nicht beliebt seien. Geschwindigkeitsdelikte seien in Österreich nach wie vor „Kavaliersdelikte“.

Die Schweiz sei zudem ein reiches Land, das sich sowohl einen moderneren – und damit sichereren – Fuhrpark leisten könne, als auch einen hohen Qualitätsstandard hinsichtlich der Straßeninfrastruktur.

Auch die deutlich schärferen Konsequenzen bei Verkehrsdelikten tragen zum höheren Verkehrssicherheitsstandard bei. In Österreich sei das Strafausmaß deutlich zu niedrig, vor allem für Alkohol- und Geschwindigkeitsdelikte. Die grundsätzlich hohe Kontrolldichte würde konterkariert durch die zu geringfügigen Strafen.

b) VerkehrsteilnehmerInnen in der Schweiz und in Österreich

In den Verhaltensweisen, Eigenschaften und Einstellungen von Individuen spiegelt sich die VSK wider. Die Schweizer VerkehrsteilnehmerInnen werden von den interviewten ExpertInnen als eher pflichtbewusst, diszipliniert, regelkonform bis hin zu überkorrekt und „lehrmeisterlich“ beschrieben, es werde die soziale Sanktionierung der anderen gefürchtet. Auch Bedürfnis nach Harmonie, Ruhe und Rücksicht gegenüber anderen wird ihnen zugeschrieben. Die österr Ver-

7) https://www.oeamtc.at/0581_19+Grafik_Bu%C3%9Fgelder_Euro_pa_low.pdf/18.201.714 (Stand 6. 6. 2019).

8) https://www.bussgeldkatalog.org/schweiz/#auszug_aus_dem_bussgeldkatalog_der_schweiz (Stand 6. 6. 2019).

9) Bartz/Döring, Forschungsmethoden und Evaluation (2006).

10) <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/verkehrssicherheit/via-sicura.html> (Stand 6. 6. 2019).

kehrsteilnehmerInnen hingegen würden oftmals versuchen, die Grenzen in Bezug auf Regeln und Gesetze auszuloten. Zudem würden sie im Straßenverkehr aggressiver und rücksichtsloser wahrgenommen als SchweizerInnen. Österr VerkehrsteilnehmerInnen wurden mehrmals als Raser und Schnellfahrer beschrieben, die zur Selbstüberschätzung neigen.

Bezüglich des Themas „Alkohol am Steuer“ wird grundsätzlich in beiden Ländern eine positive Entwicklung gesehen, die mit dem Generationenwechsel und der Änderung des Mobilitätsverhaltens in Zusammenhang stehe. Interessant in diesem Kontext ist die Einschätzung, dass die SchweizerInnen heute insgesamt ein gesteigertes Gesundheitsbewusstsein in Bezug auf Alkohol hätten – in allen Lebensbereichen, also nicht nur in Bezug auf Fahren unter Alkoholeinfluss.

c) Was müsste sich in Österreich ändern, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen?

Zum Gesprächsabschluss wurden die InterviewpartnerInnen gefragt, was sich in einer idealen Welt in der österr Verkehrssicherheitspolitik und -arbeit ändern müsste, damit der Straßenverkehr sicherer wird. Allem voran wurde an mehr Konsistenz und Konsequenz in der Gesetzgebung, Verwaltung und Sanktionierung appelliert. Es brauche einen ganzheitlichen Ansatz, der auf Wissenschaftlichkeit beruht, und nicht auf Opportunismus, und sich nicht nach Partikularinteressen orientiert.

Die Antworten der ExpertInnen flossen auch bei der Konstruktion der Bevölkerungsbefragung in beiden Ländern ein, wobei sich ein wesentlicher Teil der Fragen den Themen Geschwindigkeit und Alkohol im Straßenverkehr widmete.

4. Die Sicht der VerkehrsteilnehmerInnen

Schon die Ergebnisse der ESRA-Befragung 2015¹¹⁾ (basierend auf jeweils 1.000 befragten VerkehrsteilnehmerInnen in 17 europäischen Ländern, darunter auch Österreich und die Schweiz) zeigten besonders auffällige Unterschiede in beiden Ländern beim Thema „Schnellfahren“: Während es in der Schweiz die geringste Akzeptanz von Schnellfahren und auch die geringste Anzahl selbst berichteter Tempoüberschreitungen gab, wurden Geschwindigkeitsvergehen in Österreich noch immer als „Kavaliersdelikt“ gesehen. Auch bezüglich Geschwindigkeitskontrollen waren die ÖsterreicherInnen häufiger der Meinung, dass zu streng gestraft wird, obwohl Österreich zu den Ländern mit den geringsten Strafhöhen in Europa gehört.

In eine ähnliche Kerbe schlagen die Ergebnisse der Befragungen in Österreich und der Schweiz, die 2019 im Rahmen des vorliegenden Pilotprojekts durchgeführt wurden. Während „Alkohol im Straßenverkehr“ bei der Bevölkerung in beiden Ländern eine vergleichbar geringe Akzeptanz hat, manifestieren sich die Unterschiede vor allem beim Thema „Geschwindigkeit“.

Gefragt nach dem eigenen Verhalten, wie oft man in den letzten 30 Tagen als Pkw-LenkerIn im Ortsgebiet die erlaubte Höchstgeschwindigkeit überschritten hat, geben 4,8% der Schweizer LenkerInnen an, dies häufig bzw (fast) immer getan zu haben; bei den österr LenkerInnen ist der Wert beinahe dreimal so hoch (14,5%). Ähnliche Unterschiede zeigen sich auch bei Fahrten auf der Autobahn (Österreich: 23,3%, Schweiz: 18,9%) und auf Landstraßen (Österreich: 18,5%, Schweiz 12%) (vgl Abb 2).

Gefragt nach dem eigenen Verhalten, wie oft man in den letzten 30 Tagen als Pkw-LenkerIn im Ortsgebiet die erlaubte Höchstgeschwindigkeit überschritten hat, geben 4,8% der Schweizer LenkerInnen an, dies häufig bzw (fast) immer getan zu haben; bei den österr LenkerInnen ist der Wert beinahe dreimal so hoch (14,5%). Ähnliche Unterschiede zeigen sich auch bei Fahrten auf der Autobahn (Österreich: 23,3%, Schweiz: 18,9%) und auf Landstraßen (Österreich: 18,5%, Schweiz 12%) (vgl Abb 2).

11) Torfs/Meesmann/Van den Berghe/Trotta, M. ESRA 2015 – The results. Synthesis of the main findings from the ESRA survey in 17 countries. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes). Brussels, Belgium: Belgian Road Safety Institute (2016).

ÜBERSCHREITUNG DER HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT IN DEN LETZTEN 30 TAGEN ALS PKW-LENKER

TOP 2: HÄUFIG + (FAST) IMMER

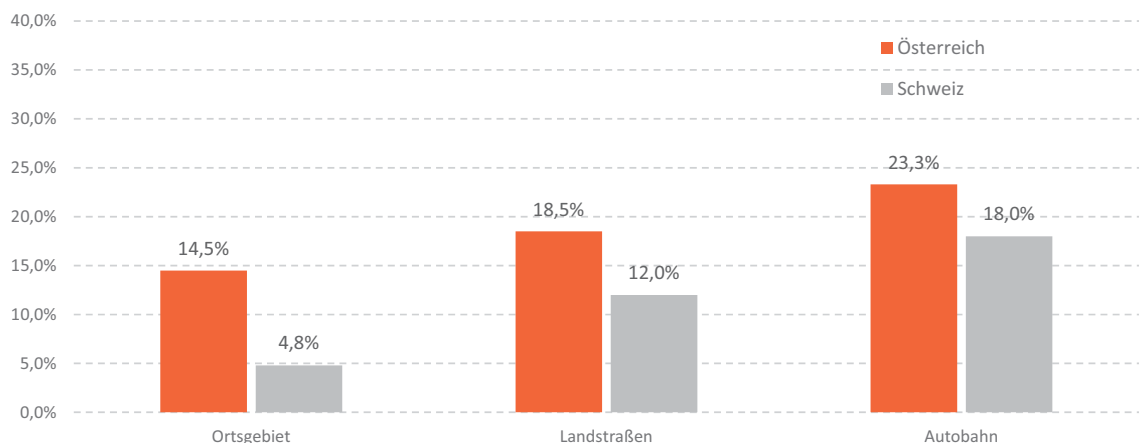


Abb 2: Selbst berichtete Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit in den letzten 30 Tagen, in %, Top 2 auf einer fünfstufigen Skala (1 = „nie“ bis 5 = „[fast] immer“).

Quelle: KFV-Bevölkerungsbefragung zur Verkehrssicherheitskultur in Österreich und der Schweiz, n = 1.000 Befragte pro Land.

PERSÖNLICHE AKZEPTANZ DER ÜBERSCHREITUNG DER HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT VON PKW-LENKERN

TOP 2: AKZEPTIERE SEHR + VOLL UND GANZ

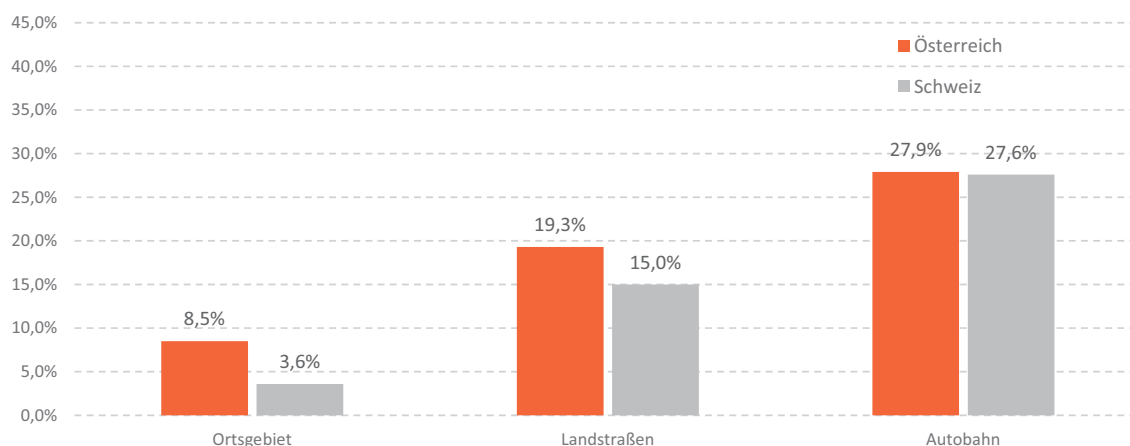


Abb 3: Persönliche Akzeptanz von Geschwindigkeitsüberschreitungen anderer Pkw-Lenker, in %, Top 2 auf fünfstufiger Skala (1 = „überhaupt nicht“ bis 5 = „voll und ganz“).

Quelle: KFV- Bevölkerungsbefragung zur Verkehrssicherheitskultur in Österreich und der Schweiz, n = 1.000 Befragte pro Land.

Das Muster beim berichteten Verhalten zu Geschwindigkeitsüberschreitungen zeigt sich auch bei der Akzeptanz von Schnellfahren anderer LenkerInnen innerhalb und außerhalb von Ortschaften (ohne Autobahnen/Schnellstraßen); nur auf der Autobahn ist die Akzeptanz in beiden Ländern ähnlich hoch (Österreich 27,9%, Schweiz: 27,6%) (vgl. Abb 3).

Eine weitere vertiefende Frage zur Akzeptanz von Geschwindigkeitsüberschreitungen war jene nach dem persönlichen Empfinden, wenn jemand 70 km/h bei einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h fährt. In Österreich hält dieses Verhalten 21,1% der Befragten für akzeptabel, in der Schweiz hingegen nur 4,8%! Der Akzeptanzwert für das Fahren von 130 km/h bei einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h liegt in Österreich bei 21,7% (Schweiz: 15,7%).

Ebenso wird Schnellfahren in Österreich auch häufiger bei anderen LenkerInnen wahrgenommen: Der Aussage, dass viele Fahrer Geschwindigkeitsbeschränkungen ignorierten, da diese oftmals zu niedrig angesetzt seien, stimmen 42,4% der ÖsterreicherInnen sehr bzw. voll und ganz zu; in der Schweiz tun dies hingegen nur 29,5% der Befragten. Weitere Ergebnisse, die gut ins Bild der geschwindigkeitsaffinen ÖsterreicherInnen passen, zeigen die Ergebnisse auf die Frage, wie viel Prozent der Pkw-LenkerInnen man glaubt, dass diese regelmäßig schneller als die erlaubte Höchstgeschwindigkeit fahren. Hier liegt der Median der Antworten in Österreich bei 70%, in der Schweiz bei 60%. Ebenso halten es 41,3% der ÖsterreicherInnen für (sehr) wahrscheinlich, dass, wenn sie selbst fahren, Fahrzeuge um sie herum rasen (Schweiz: 31,8%); hingegen halten es nur 14% der österr. Befragten für (sehr) wahrscheinlich, dass sich Fahrzeuge um sie herum exakt an die vorgegebene Geschwindigkeit halten (Schweiz: 25,6%).

D. Fazit

Die mehrdimensionale Vergleichsanalyse Österreich versus Schweiz zeigt systematische Unterschiede zwischen beiden Ländern in vielerlei Hinsicht, von Einstellung und Verhalten der VerkehrsteilnehmerInnen über die rechtlichen Rahmenbedingungen und die unterschiedlichen Kontrollregimes bis zur Stringenz und Nachhaltigkeit in der staatlichen Verkehrssicherheitsarbeit.

Es sind dabei vor allem verkehrskulturelle Aspekte, die die beiden Länder unterscheiden, wie sich gut am Beispiel „Geschwindigkeit“ demonstrieren lässt: Die Schweiz kennt im Gegensatz zu Österreich keine Straftoleranzen bei Geschwindigkeitsübertretungen. Während es in der Schweiz eine geringe Akzeptanz von Schnellfahren und eine geringe Anzahl selbst berichteter Tempoüberschreitungen gibt, werden Geschwindigkeitsvergehen in Österreich von den VerkehrsteilnehmerInnen häufiger berichtet, in höherem Ausmaß akzeptiert und vielfach als „Kavaliersdelikt“ gesehen. In dieses Bild passt auch, dass die ÖsterreicherInnen bezüglich Geschwindigkeitskontrollen häufiger der Meinung sind, dass zu streng gestraft wird, obwohl Österreich zu den Ländern mit den geringsten Strafhöhen in Europa gehört.

Die Unterschiede in den GR auf Landstraßen stellen zahlenmäßig einen Gutteil der Sicherheitsdiskrepanz zwischen den beiden Ländern dar. Während die Schweizer GR für Landstraßen nur unwesentlich höher liegt als für Ortsgebiete, ist die entsprechende Rate Österreichs um zwei Drittel höher. Wenn Österreich das Sicherheitsniveau der Schweiz hätte, würden hier insgesamt 110 Menschen weniger pro Jahr auf Landstraßen sterben.

Deutlich zeichnet sich auch bei den befragten ExpertInnen die Meinung ab, dass die geringeren gefahrenen Geschwindigkeiten auf Schweizer Straßen aus-

schlaggebend seien für das bessere Abschneiden der Schweiz in der Unfallstatistik.

Es scheint für Österreich noch ein weiter Weg bis zum Erreichen des Verkehrssicherheitsniveaus der Schweiz, allerdings liefert die Studie wertvolle Hinweise, auf welche Dimensionen künftig verstärkt Augenmerk gelegt werden sollte. Dies ist besonders relevant in Hinblick auf die Verkehrssicherheitsstrategie 2021 – 2030, die im BMVIT gerade im Entstehen begriffen ist.

Es ergeben sich einige Anknüpfungspunkte für Maßnahmen, die auf eine Erhöhung der Verkehrssicherheit zielen: Ein besonderer Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit sollte auf Freilandstraßen abseits der Autobahnen gelegt werden.

Im Bereich Bewusstseinsbildung sollte das Thema Geschwindigkeit im Fokus stehen; die Verkehrssicherheitskulturforschung der USA liefert hierzu auch methodologische Ansätze, wie man sehr zielgerichtet auf problematische Einstellungen und Überzeugungen von VerkehrsteilnehmerInnen moderierend einwirken kann.

Letztlich braucht es auch mehr Konsistenz und Konsequenz in der Gesetzgebung, Verwaltung und Sanktionierung und in der Verkehrssicherheitsarbeit einen ganzheitlichen Ansatz, der sich nicht nach Partikularinteressen richtet, sondern auf eine Stärkung evidenzbasierter Verkehrssicherheitsarbeit samt Evaluationen aller getroffenen Maßnahmen setzt.

→ In Kürze

Warum ist der Straßenverkehr in der Schweiz so viel sicherer als Österreich? Um diese Frage zu beantworten, entwickelte das KFV im Jahr 2018 ein Pilotprojekt, das den systematischen Vergleich von Verkehrssicherheitsindikatoren in Österreich und der (deutschsprachigen) Schweiz über einen reinen Vergleich von Unfallzahlen hinaus in den Fokus der Betrachtung stellt. Das zugrunde liegende Konzept der Verkehrssicherheitskultur (VSK) bietet neue, erfolgversprechende Ansätze, den Abstand zu unseren Nachbarn zu verringern.

→ Zum Thema

Über die AutorInnen:

Mag. Gerald Furian, MBA ist Projektleiter im Forschungsbereich Verkehrssicherheit im KFV. E-Mail: gerald.furian@kfv.at
Mag. Susanne Kaiser ist Projektleiterin im Forschungsbereich Verkehrssicherheit im KFV und Lektorin an der FH Technikum Wien. E-Mail: susanne.kaiser@kfv.at

DI Klaus Machata ist Projektleiter im Forschungsbereich Verkehrssicherheit im KFV. E-Mail: klaus.machata@kfv.at
Kontaktadresse: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Schleiergasse 18, 1100 Wien. Internet: www.kfv.at

Von denselben AutorInnen erschienen:

Furian/Hnatek-Petrak, Was bringt die Einführung einer gesetzlichen Radhelmpflicht? ZVR 2006/168; *Furian/Salamon*, Spannungen und Konflikte unter Verkehrsteilnehmern in Österreich, ZVR 2015/134; *Salamon/Kaltenegger/Furian*, Europäische Verkehrssicherheitspolitik bis 2020, ZVR 2016/213; *Furian/Robatsch*, Wahrnehmung von Risiken im Straßenverkehr, ZVR 2017/195; *Schneider/Furian/Robatsch/Soteropoulos*, Österreicher im Straßenverkehr: Unfallrisiko und Gefährdungspotentiale, ZVR 2018/194; *Trischler/Riccabona-Zecha/Kaiser*, Medikamente am Steuer, ZVR 2014/56; *Kaiser/Schneider/Radon/Ringer*, Mobilitätsphasen, ZVR 2015/114; *Blass/Kaiser/Romaniewicz-Wenk/Schildorfer*, Lkw-Platooning in Österreich – Vorteile und (rechtliche) Herausforderungen, ZVR 2019/42; *Machata/Eichinger-Vill*, Das Österreichische Verkehrssicherheitsprogramm 2011 – 2020, ZVR 2011/134.

