

ZVR

[Zeitschrift für Verkehrsrecht]

- | | | |
|--|----------------|--|
| Beiträge | 212 | Das sektorale Fahrverbot in Tirol auf dem Prüfstand des Gemeinschaftsrechts
Walter Obwexer |
| | 221 | Die Befristung der Lenkberechtigung
Martin Hiesel |
| | 226 | Alkohol- und Drogenfahrten in Deutschland
Peter Grohmann |
| | 232 | Neues aus Brüssel
Othmar Thann |
| Rechtsprechung | 233 | Zur Angleichung der Rechtsvorschriften über die Kfz-Haftpflichtversicherung |
| | 237 | Falsche Angaben enthaltende Verkehrsunfallanzeige eines Gendarmeriebeamten |
| | 239 | Amtshaftung für Entfernen von Verkehrszeichen |
| | 243 | Haftung des Halters für verschuldete Schwarzfahrt |
| Judikaturübersicht
Verwaltung | 249 | VwGH, UVS |
| | KfV 253 | Porträt der europäischen Autofahrer
Werner Klemenjak |

April 2006

04
MANZ 

Redaktion
Karl-Heinz Danzl
Christian Huber
Georg Kathrein
Gerhard Pürstl

ISSN 0044-3662



Porträt der europäischen Autofahrer

Das SARTRE-Projekt¹⁾

Will man die Effizienz von Verkehrssicherheitsmaßnahmen steigern, so ist die Kenntnis des „Marktes“ wichtig. In dieser europaweiten Erhebung wurden die Meinungen und Einstellungen der Zielgruppe „Autofahrer“ zu Gesetzen und Fahrgewohnheiten erfasst; Vergleiche zwischen den verschiedenen europäischen Ländern sind möglich.

Von Werner Klemenjak

Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
 - 1. Methodik
- B. Primäre Risikofaktoren
 - 1. Alkohol
 - 2. Geschwindigkeit
 - 3. Nichtanlegen des Sicherheitsgurts
- C. Mehr Sicherheit auf der Straße
 - 1. Sicherheitsfördernde Verkehrsregeln
 - 2. Neue Technologien
 - 3. Harmonisierung in Europa
 - 4. Verbesserung des Fahrerhaltens
- D. Schlussfolgerungen aus der Studie

A. Einleitung

1. Methodik

Die SARTRE-Gruppe begann sich im Jahr 1991 mit der Sicherheit auf den europäischen Straßen zu befassen, indem sie in jedem Land dieselbe Fahrerbefragung durchführte. Die erste SARTRE-Studie wurde in 15 Ländern durchgeführt, die zweite, fünf Jahre später, wurde auf 19 Länder ausgeweitet. Die aktuellste, SARTRE 3 genannt, wurde in 23 Ländern durchgeführt. In jedem Land wurden 1000 Autofahrer persönlich interviewt. Die Ergebnisse bieten Informationen über Einstellungen, Verhalten und Erfahrungen der Fahrer (ua bzgl Verkehrskontrollen, Gesetzen und Unfallursachen) und stellen daher eine ausgezeichnete Gelegenheit dar, Fahrer verschiedener Länder zu vergleichen und mögliche Maßnahmen zu ermitteln, die das Verhalten und die Sicherheit sowohl innerhalb der jeweiligen Länder als auch in ganz Europa verbessern könnten. In diesem Beitrag werden beispielhaft Resultate dieser repräsentativen Erhebung dargestellt.²⁾

B. Primäre Risikofaktoren

1. Alkohol

Die Frage der gesetzlichen Promillegrenze ist wichtig, man könnte diese vielleicht in ganz Europa vereinheitlichen. Autofahrer aus Ländern, die bereits ein Limit unter 0,5 Promille haben, sind eher weniger dazu geneigt, die 0,5 als gemeinsamen europäischen Standard

zu akzeptieren. Zwei Drittel der Fahrer aus Ländern mit einem höheren Limit als 0,5 Promille würden jedoch eine Absenkung der Promillegrenze auf 0,5 unterstützen – sicher ein Ergebnis, das Politiker dieser Länder (Großbritannien, Irland, Malta, Zypern) bei der Planung ihrer zukünftigen Verkehrssicherheitsstrategien berücksichtigen sollten.

Ein anderes interessantes Ergebnis war die Anzahl der europäischen Autofahrer, die Erfahrung mit Alkoholkontrollen gemacht haben. **Abb 1** zeigt, dass in den letzten drei Jahren 26% aller Autofahrer kontrolliert wurden (15% einmal und 11% mehr als einmal). Die Häufigkeit der Kontrollen in Italien, wo 4% der Fahrer getestet wurden, unterschied sich allerdings sehr von der Kontrollaktivität in Finnland, wo 16-mal mehr Menschen getestet wurden.

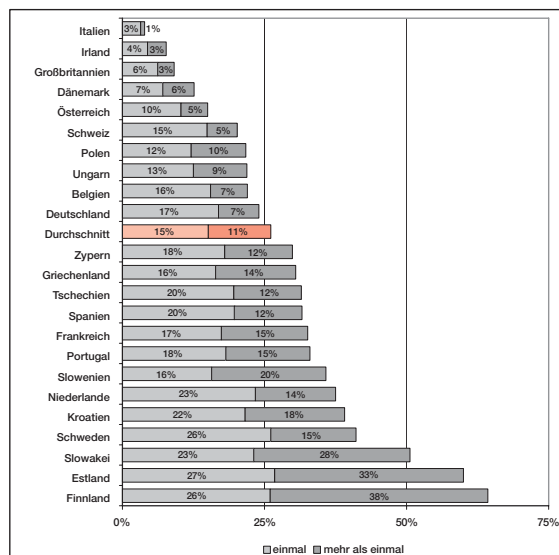


Abb 1: Prozentsatz der Autofahrer, die in den letzten 3 Jahren hinsichtlich Alkohol kontrolliert wurden

1) SARTRE ist die Abkürzung für „Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe“ (Einstellungen der Gesellschaft zu Risiken im Straßenverkehr in Europa).

2) Die Ergebnisse sind im Internet (<http://sarte.inrets.fr/>) und am KfV zu erhalten. Das Projekt wurde durch die Europäische Kommission und den Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds (VSF) gefördert.

ZVR 2006/72

FSG, StVO

Europa;
Autofahrer-
meinung;
Verkehrssicher-
heitsmaßnahmen;
Alkohol;
Geschwindigkeit;
Sicherheitsgurt

2. Geschwindigkeit

Die Mehrzahl der Autofahrer gibt zu, vor allem auf Autobahnen die Geschwindigkeitsbeschränkungen zu überschreiten, viele von ihnen befürworten aber Maßnahmen, die die Geschwindigkeit in Wohngebieten reduzieren sollen. Je eher Autofahrer glauben, schnell und sicher fahren zu können, desto eher geben sie zu, die Tempolimits zu überschreiten. Die Befürwortung verstärkter Geschwindigkeitskontrollen variierte stark zwischen den Ländern, sie reichte von 39% bis 80%. Wenig Unterstützung gibt es seitens der Autofahrer für Geschwindigkeitskontrollen durch Privatfirmen.

Was Geschwindigkeitskontrollen betrifft, so wurde ungefähr ein Fünftel aller Autofahrer in den letzten drei Jahren für zu schnelles Fahren bestraft (s **Abb 2**).

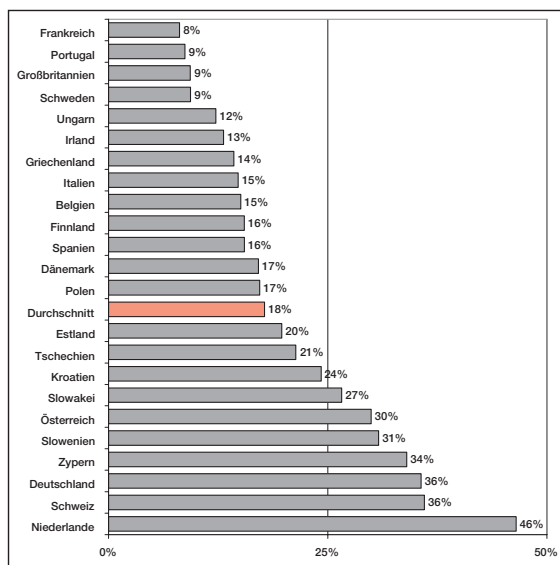


Abb 2: Prozentsatz der Fahrer, die in den letzten 3 Jahren wegen Geschwindigkeitsübertretungen bestraft wurden

3. Nichtanlegen des Sicherheitsgurts

Grundsätzlich ergaben die Befragungen, dass die meisten Autofahrer eine sehr positive Einstellung dem Anschnallen gegenüber haben. Trotzdem glauben viele Autofahrer noch immer, dass sie, wenn sie nur vorsichtig genug fahren, auf den Sicherheitsgurt verzichten können. Viele überschätzen auch die Gefahr, bei einem Notfall durch den angelegten Gurt gefangen zu sein (s **Abb 3**). Es wird notwendig sein, in den Ländern, in denen sehr viele Autofahrer dieser Meinung sind, Kampagnen zu starten, um die Einstellung der Menschen gegenüber den Sicherheitsgurten zu ändern.

C. Mehr Sicherheit auf der Straße

Um die Verkehrssicherheit in ganz Europa und in den einzelnen Ländern zu erhöhen, wird man viele oder alle der hier angesprochenen Problemkreise berücksichtigen müssen. Es wird vor allem wichtig sein, das Bewusstsein der Autofahrer für all diese Themen zu schärfen, damit sie ihr Verhalten verbessern, und so die Anzahl der Unfälle verringern können. Zusätzlich sollten

noch zwei weitere Maßnahmen ins Auge gefasst werden: Erstens der Einsatz neuer Technologien und zweitens die Harmonisierung des Verkehrsrechts auf europäischer Ebene.

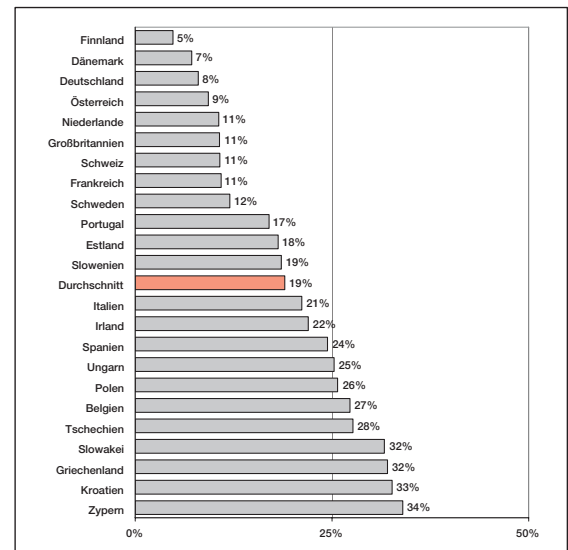


Abb 3: Prozentsatz der Autofahrer, die meinen, auf den Sicherheitsgurt verzichten zu können, wenn sie vorsichtig fahren

1. Sicherheitsfördernde Verkehrsregeln

Es gibt viele Faktoren, die das Verhalten eines Autofahrers beeinflussen. Einer dieser Faktoren ist die Art der Kontrolle der Verkehrsvorschriften. Hier sind sowohl das tatsächliche Ausmaß der Überwachung, als auch die Wahrnehmung der Überwachungstätigkeit durch die Fahrer bzw die Angst, „erwischt“ und bestraft zu werden, wichtig. In diesen Bereichen gibt es beträchtliche Unterschiede zwischen den Ländern.

Es wird allgemein anerkannt, dass die *Wahrnehmung* der Kontrollaktivität durch die Autofahrer wichtiger ist als das *tatsächliche* Ausmaß der Kontrollen. Daher sind Kontrollen am effektivsten, wenn sie unübersehbar sind und groß angekündigt werden. Kontrollen durch Überwachungskameras und Zivilstreifen erschweren die Einschätzung der Autofahrer bezüglich der tatsächlich stattfindenden Kontrollaktivität.

Ungefähr zwei Drittel der Autofahrer geben an, dass sie mit den bestehenden Verkehrsvorschriften zufrieden seien. Sie sind der Meinung, dass die Höhe der Strafen der Schwere der Delikte entspricht, dass Verkehrsdelikte rasch behandelt werden, und dass die Strafen darauf ausgerichtet sind, die Sicherheit zu fördern und nicht nur der Geldbeschaffung dienen. Insg befürworten 76% der Fahrer verstärkte Kontrollen der Verkehrsvorschriften (unter den Ländern variiert diese Zahl zwischen 50% und 90%), wobei 60% für härtere Strafen für Geschwindigkeitsdelikte sind und 90% härtere Strafen für Alkoholdelikte fordern.

2. Neue Technologien

Während der vergangenen Jahre hat sich die Anzahl der Systeme, die neue Technologien verwenden, um die

Verkehrssicherheit zu verbessern, stark erhöht. Dies reicht von Kontrollsystemen, zB Kameras zur Geschwindigkeitsüberwachung, bis zu Systemen, die die Fahrer unterstützen sollen, zB Navigationssysteme im Fahrzeug. Manche Systeme können obligatorisch eingesetzt werden, zB Geschwindigkeitsbegrenzer in Lkw, andere sind optional und können vom Fahrer ein- bzw ausgeschaltet werden, zB Tempomaten.

Überall in Europa bestehen große Unterschiede hinsichtlich dieser Entwicklungen. In manchen Ländern sind Geschwindigkeitskameras und Navigationssysteme weit verbreitet, während sie in anderen Ländern selten oder fast gar nicht eingesetzt werden, und diese Unterschiede können die Einstellungen der Autofahrer hinsichtlich solcher Systeme stark beeinflussen.

Zurzeit sind die Autofahrer eher dafür, Radartechnik zur Rotlichtüberwachung als zur Erfassung von Geschwindigkeitsübertretungen einzusetzen. Wie so oft bei neuen Technologien sind die Schweizer Autofahrer mit 42% am wenigsten von Geschwindigkeitsradargeräten angetan, während die Iren mit 87% die stärksten Befürworter sind. In vielen Ländern geben die Autofahrer entweder an, mit beiden Arten von Radargeräten einverstanden zu sein, zB in Belgien, Finnland, Irland, Polen und Großbritannien, oder beide abzulehnen, zB in Österreich, Tschechien, Deutschland, Spanien, Schweden und der Schweiz.

3. Harmonisierung in Europa

Die Europäische Kommission hat sich als Ziel gesetzt, die Anzahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2010 um die Hälfte zu reduzieren. Um dies zu erreichen, wird es sowohl nötig sein, dass sich alle Mitgliedsstaaten, ungeachtet ihrer jetzigen Sicherheitsituation, dazu verpflichten, sowohl Sicherheitsprojekte auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene einzuführen und zu koordinieren, als auch Maßnahmen in der gesamten EU auf verschiedenen strategischen Ebenen zu ergreifen. Dies umfasst auch Gesetzgebungs- und Kontrollaktivitäten, um besseres, dh sichereres Fahrverhalten zu fördern, sowie die Einführung von intelligenteren Transportsystemen und Kontrollmechanismen.

Grundsätzlich befürworten die Autofahrer eine Harmonisierung der Tempolimits in ganz Europa, in Zypern sprechen sich allerdings 56% dagegen aus. Es ist jedoch wahrscheinlich, dass die Harmonisierung der Tempolimits nicht so stark unterstützt würde, wenn sie mit mehr Kontrollen und schärferen Strafen einhergehen würde.

Obwohl es so aussieht, als wäre es relativ einfach, die Promillegrenzen aufeinander abzustimmen, muss berücksichtigt werden, dass es in manchen Ländern unterschiedliche Strafhöhen für das Fahren unter Alkoholeinfluss gibt, je nachdem wie stark die gesetzliche Promillegrenze überschritten wurde. In Großbritannien zB, das eine höhere gesetzliche Promillegrenze hat, wird mit allen Ersttätern auf dieselbe Art und Weise – und das streng – umgegangen, was zusammen mit verstärkten Kontrollen (allerdings ohne Atemtestung nach dem Zufallsprinzip) zu einer sehr hohen Gesetzestreue geführt hat.

4. Verbesserung des Fahrerhaltens

Mehr als die Hälfte aller befragten Fahrer glauben, dass sie sicherer fahren als die anderen (s Abb 4). Dies deutet auf eine unangebrachte Zuversicht hinsichtlich der eigenen Fahrkünste hin. Die Ergebnisse zeigen auch, dass der Anteil der Fahrer, die angeben, dass sich andere Fahrer ihnen gegenüber aggressiv verhalten hätten, höher ist, als der Anteil der Fahrer, die berichten, selbst anderen gegenüber aggressiv gewesen zu sein.

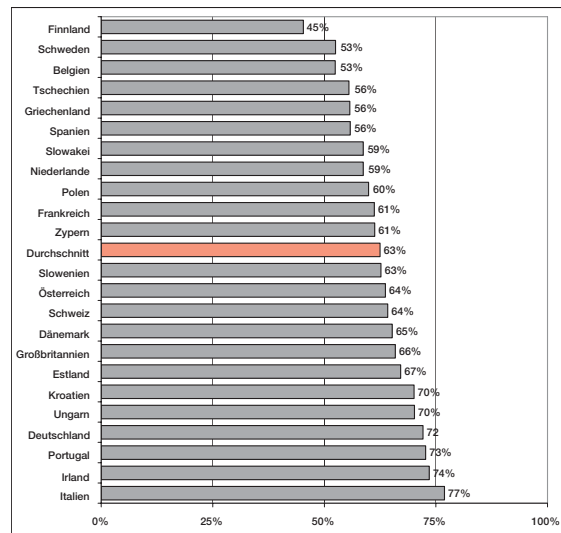


Abb 4: Prozentsatz der Fahrer, die glauben, sicherer als andere zu fahren

In der Untersuchung wurden die Fahrer auch danach gefragt, wie oft sie zu dicht auf den Vordermann auffahren. Die Fahrer aus Griechenland (35%) und aus Zypern (25%) berichteten häufiger, sich so zu verhalten als Fahrer aus anderen Ländern, wohingegen sich in Österreich nur sehr wenige Fahrer (4%) zu diesem Verhalten bekennen. Interessant ist, dass sich diese Verhaltensweise gegenüber einer früheren SARTRE-Studie nicht sehr verändert hat, abgesehen von Griechenland, wo diese schlechte Fahrweise nun weiter verbreitet ist.

Man muss allerdings beachten, dass die Verkehrsgesetze und die Häufigkeit von Kontrollen nicht in allen Ländern gleich sind. Dies mag einige der Verhaltensunterschiede, wie sie in den verschiedenen Ländern festgestellt wurden, erklären. Autofahrer in Großbritannien (97%), Estland (96%) und Irland (95%) gaben zB viel öfter an, an Schutzwegen anzuhalten als Fahrer anderer Länder. In Zypern und Spanien gaben nur sehr wenige Fahrer an, für Fußgänger stehen zu bleiben, was vielleicht auf zu seltene Kontrollen in diesen Ländern hindeutet. Grundsätzlich scheint die Bereitschaft, Fußgängern Vorrang zu geben gegenüber früheren Studien gestiegen zu sein, was vor allem in Schweden, der Schweiz und Tschechien beobachtet werden kann.

In der Slowakei, Tschechien, Griechenland und Zypern gaben die Fahrer viel häufiger als in anderen Ländern an, riskante Überholmanöver durchzuführen. →

D. Schlussfolgerungen aus der Studie

- Die SARTRE 3-Erhebung macht deutlich, dass sich ein Großteil der europäischen Autofahrer Sorgen um die Verkehrssicherheit macht. Zudem erkennen sie, dass das Fahrverhalten einen wichtigen Risikofaktor bei Unfällen darstellt. Grundsätzlich befürworten sie Kontrollen und sogar härtere Strafen, besonders für alkoholisiertes Autofahren.
- Es scheint, als ob eine umfassende Verschärfung der Verkehrsvorschriften notwendig ist, um die Sicherheit zu erhöhen, vor allem wenn das Ziel der EU bezüglich der Reduzierung der Verkehrstoten erreicht werden soll. Dies muss jedoch von Erziehungsmaßnahmen und Werbekampagnen in den Massenmedien begleitet werden, um das öffentliche Bewusstsein zu schaffen und die Akzeptanz von Maßnahmen zu erhöhen, die möglicherweise Verhaltens Einschränkungen mit sich bringen. Es wird vor allem nötig sein, die Problemkreise Geschwindigkeitsübertretungen, Alkohol am Steuer und die Verwendung von Sicherheitsgurten anzusprechen.
- Es wird nötig sein, die Kontrollen zu verstärken, obwohl dies erst dann volle Wirksamkeit entfalten kann, wenn die Kontrollen offensichtlich sind. Man wird auch darauf Rücksicht nehmen müssen, was die Öffentlichkeit als gerecht ansieht, da Interventionen ohne Unterstützung aus der Öffentlichkeit fehlschlagen werden. Obwohl die Autofahrer dazu bereit sind, Einschränkungen auf sich zu nehmen, um die Sicherheit zu verbessern, wird diese Bereitschaft verloren gehen, wenn sie der Meinung sind, dass die Maßnahmen eher der Geldbeschaffung als der Vorbeugung von Unfällen dienen. Es wird daher wichtig sein, der Öffentlichkeit weitreichende Informationen über die Vorteile der Maßnahmen zukommen zu lassen.
- Erwähnenswert scheint, dass viele Länder noch immer sehr niedrige Gurtanlegequoten aufweisen, gerade in Anbetracht dessen, wie lange Sicherheitsgurte schon existieren, wie effektiv sie die Schwere von Unfällen reduzieren und wie bereitwillig sie in Flugzeugen angelegt werden. Man sollte neue Wege finden, um die Menschen davon zu überzeugen, sich öfter anzuschnallen, und bei Kampagnen den Schwerpunkt auf die Länder legen, in denen Autofahrer riskanteres Verhalten zeigen, wie zB Italien, Slowakei oder Zypern.
- Um problematische Verhaltensweisen einzuschränken, sollten Maßnahmen in allen Ländern auf diejenigen Autofahrer bzw Verkehrsteilnehmer abzielen, die am anfälligsten dafür sind. In vielen Fällen sind das junge Männer, Fahrer mit hohem Einkommen und Vielfahrer.
- Der Einsatz neuer Technologien, die den Fahrer unterstützen sollen und auch der Durchsetzung eines angemesseneren Verhaltens dienen, wird künftig wahrscheinlich eine immer bedeutendere Rolle bei der Erhöhung der Verkehrssicherheit spielen. Wichtig wird der effiziente Einsatz solcher Technologien sein, genauso wie die Überprüfung der Art und Weise, wie sie derzeit verwendet werden, und wie die Meinung der Öffentlichkeit bezüglich ihrer Verwendung aussieht.
- Bei den Einstellungen, dem Verhalten, der Wahrnehmung und dem Erleben von Kontrollen, und auch bei der Unfallbeteiligung wurden ebenfalls merkbare Unterschiede festgestellt. Bei der Planung von Sicherheitsmaßnahmen auf europäischer Ebene wird es wichtig sein, diese Verschiedenheit zu berücksichtigen. Zusätzlich sollten sowohl die unterschiedlichen Verkehrsvorschriften der Länder als auch der soziale, ökonomische und kulturelle Kontext der Fahrer genau betrachtet werden.
- Die Einstellung zur Harmonisierung des Verkehrsrechts ist sehr positiv. Die Autofahrer könnten dies für eine gerechte Maßnahme halten, durch die alle in ganz Europa gleich behandelt werden.

→ In Kürze

In der SARTRE-Studie werden nationale Besonderheiten der autofahrenden Bevölkerung dargestellt und mögliche Konsequenzen für die Verkehrssicherheitsarbeit in den jeweiligen Ländern und für die Europäische Kommission diskutiert. Das Wissen über die Einstellungen der Autofahrer stellt eine Hilfe für Entscheidungsträger und Experten bei der Entwicklung von Präventivmaßnahmen und gesetzlichen Vorschriften dar.



→ Zum Thema

Über den Autor:

Dr. Werner Klemenjak ist Verkehrspsychologe am KfV. Kontaktadresse: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Schleiergasse 18, 1100 Wien. Tel: (01) 577077-1239, Fax: (01) 577077-1186, E-Mail: werner.klemenjak@kfv.at, Internet: www.kfv.at

Vom selben Autor bei MANZ erschienen:

Klemenjak/Christ, Analysen zur Verkehrsüberwachung in Österreich, ZVR 1997, 100.

Literatur:

SARTRE3 consortium, European drivers and road risk (2004); *Klemenjak/Schreder*, Österreichische Autofahrer im Vergleich zu Europa (2004).

Links:

<http://sartre.inrets.fr/>