

ZVR

[Zeitschrift für Verkehrsrecht]

Schwerpunkt

Reiserecht

- Beiträge**
- 316 Wiener Liste – Update 2008**
Eike Lindinger
- 322 Busreise – Beförderungsvertrag – Reiseveranstaltung oder Pauschalreise**
Eike Lindinger
- 326 Telefonieren am Steuer: lediglich ein Kavaliersdelikt?**
Eduard Christian Schöpfer
- 331 Das Schleudertrauma der Halswirbelsäule (HWS)**
Wolfgang Huber

- Rechtsprechung**
- 341** Ersatzansprüche nach Airline-Verspätung
- 343** Anwendbarkeit österr Rechts bei Busunfall
- 349** Schadenersatzanspruch bei Täuschung eines schlechtgläubigen Gebrauchtwagenhändlers

- Judikaturübersicht
Verwaltung**
- 362** VwGH
- KfV** **366 Tiefenanalyse tödlicher Verkehrsunfälle**
Christian Stefan

Juli/August 2008

07/08

MANZ 

Redaktion
Karl-Heinz Danzl
Christian Huber
Georg Kathrein
Gerhard Pürstl

ISSN 0044-3662

Tiefenanalyse tödlicher Verkehrsunfälle

Unfallursachen und -verschuldung

ZVR 2008/163

Verkehrsunfall;
Unfallursachen;
Unfallverschulden

In den Jahren 2002–2004 ereigneten sich auf Österreichs Straßen pro Jahr rund 40.000 Unfälle mit Personenschaden, wobei etwa 900 Menschen getötet und ca. 8.000 schwer verletzt wurden. Die nachfolgenden Detailergebnisse basieren auf Erhebungen in Gerichtsakten tödlicher Verkehrsunfälle (In-Depth-Untersuchung) und stellen erstmals Unfallumstände und -ursachen detailliert gegenüber.

Von Christian Stefan

Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Unfallursachen
 1. Alkohol
 2. Geschwindigkeit
 3. Missachtung sonstiger Ge- und Verbote
 4. Sekundenschlaf/Übermüdung
 5. Technische Mängel
 6. Ablenkung/Fehleinschätzung
- C. Unfallverschuldung

A. Einleitung

Die österr Bundesregierung setzte sich im Jahr 2001 mit dem Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramm 2002–2010 das ehrgeizige Ziel, bis zum Jahr 2010 die Zahl der Todesopfer bei Verkehrsunfällen zu halbieren. Dieser Wert entspricht auch dem langfristigen Reduktionsziel der Europäischen Kommission. Für das Jahr 2004 wurde ein Reduktionsziel von 25% der Anzahl an Getöteten angestrebt, da davon auszugehen war, dass in einer ersten Phase nach Einführung eines Verkehrssicherheitsprogramms das Reduktionspotenzial höher ist als in den Folgejahren.

Betrachtet man die reale Entwicklung der Getötetenzahlen seit 1980, so zeigt sich, dass dieses (Teil-)Ziel nicht fristgerecht erreicht werden konnte. Legt das Österr Verkehrssicherheitsprogramm für das Jahr 2004 einen Wert von maximal 755 im Straßenverkehr Getöteten fest, ergibt eine Zeitreihenanalyse für dieses Jahr mit insgesamt 878 Getöteten eine Überschreitung der Zielvorgabe um mehr als 15%. Erst zwei Jahre später – also im Jahr 2006 – wurde diese erste Hürde genommen.

Die gegenständliche Untersuchung zur Tiefenanalyse tödlicher Verkehrsunfälle liefert Aussagen zum tödlichen Unfallgeschehen der Jahre 2002–2004 in ganz Österreich. Neben den verfügbaren statistischen Unfalldaten wurden mittels gesonderter Recherchen in den Gerichtsakten der Staatsanwaltschaften und Bezirksgerichte zusätzliche (Hintergrund-)Informationen erhoben, die dabei helfen sollen, die (Haupt-)Unfallursache bzw den Unfallhergang zu eruieren. Die Ergebnisse der Studie legen fest, wo Schwerpunkte

und Hauptstoßrichtungen der Verkehrssicherheitsarbeit kommender Jahre liegen könnten, um die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten möglichst rasch und nachhaltig zu senken und dem Ziel der „Vision Zero“ einen Schritt näher zu kommen.

B. Unfallursachen

1. Alkohol

Im Rahmen der Analyse von rd. 1.000 Gerichtsakten wurde festgestellt, dass bei knapp einem Fünftel (17,9%) der Unfälle mit Getöteten zumindest ein Fahrzeuglenker in einer Weise in seiner Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit beeinträchtigt war, die letztendlich zu einem Unfall mit tödlichem Ausgang führte. Den weitaus höchsten Anteil bilden hierbei Fahrten unter Alkoholeinfluss, die sich für 9% der tödlichen Verkehrsunfälle auf Österreichs Straßen verantwortlich zeigen.

Es ist anzunehmen, dass die Dunkelziffer der Unfälle mit alkoholisierten Beteiligten noch wesentlich höher ist. In Österreich wird nämlich bei tödlichen Alleinunfällen (das sind jene Unfälle, wo nur ein Fahrzeug am Unfall beteiligt ist, zB Abkommen von der Fahrbahn aufgrund überhöhter Geschwindigkeit), bei denen außer dem Lenker keine anderen Personen zu Schaden kommen, in der Regel aus ethischen Gründen auf eine Blutuntersuchung hinsichtlich Alkohol verzichtet.

Internationale Erfahrungswerte gehen bei der Zahl der alkoholisierten Lenker von bis zu 30% aus. Dieser Wert deckt sich mit Beobachtungen der heimischen Exekutive im Rahmen der durchgeführten Alkoholkontrollen an Straßen. Im Jahr 2005 zum Beispiel wurden bei 206.326 Alkotests 39.663 (19,2%) Alkolenker angezeigt und 23.393 (11,3%) Führerscheine abgenommen. In Summe waren also 30,5% oder fast jeder 3. Verkehrsteilnehmer alkoholisiert (Quelle: BMI, Verkehrsunfallbilanz 2005, in: Öffentliche Sicherheit, 5–6/2006, Website: www.bmi.gv.at/oeffentlsicherheit/).

2. Geschwindigkeit

Als eine weitere Hauptunfallursache hat sich in der Vergangenheit oftmals überhöhte Geschwindigkeit herausgestellt. In der gegenständlichen Untersuchung

gelingt es erstmals, diesen Umstand detailliert zu quantifizieren und verschiedenen Unterkategorien zuzuordnen. Bei rd 35% der tödlichen Verkehrsunfälle spielt überhöhte Geschwindigkeit eine Rolle, bei 25% bildet dieser Umstand die Hauptunfallursache.

Die Detailuntersuchung der Unfälle mit überhöhter Geschwindigkeit zeigt, dass bei 9% der tödlichen Verkehrsunfälle die gefahrene Geschwindigkeit zwar dem verordneten Geschwindigkeitslimit entsprach, jedoch in Anbetracht der örtlichen Anlageverhältnisse (Kurve, Engstelle, unübersichtliche Kreuzung etc) noch immer zu hoch lag. Das bedeutet: Bis zu 80 Todesfälle pro Jahr könnten verhindert werden, wenn solche Gefahrenstellen besser abgesichert bzw der Fahrzeuglenker frühzeitig(er) darauf aufmerksam gemacht werden würde. An dieser Stelle ist jedoch anzumerken, dass Verkehrsteilnehmer oftmals absichtlich (wider besseren Wissens) eine Geschwindigkeit wählen, die weit über dem erlaubten bzw – von den Anlageverhältnissen her – vertretbaren Maß liegen. Diese Gruppe sog „Verkehrsröwies“ kann nur durch mehr Kontrollen sowie strengere Strafen zu einem adäquaten Fahrverhalten angehalten werden.

7% verunglückten tödlich aufgrund der schlechten Witterung (Regen, Nebel, starker Schneefall etc) bzw des Straßenzustands. Dies lässt den Schluss zu, dass ein erheblicher Teil der Verkehrsteilnehmer gegenüber gefährlichen Fahrsituationen nicht ausreichend sensibilisiert ist und entweder durch vermehrte Schulungsangebote oder moderne Formen des Verkehrsmanagements (Verkehrsbeeinflussungsanlagen, Section Control) zu einem angepassten Geschwindigkeitsverhalten bewegt werden muss.

3. Missachtung sonstiger Ge- und Verbote

Die Detailanalyse unterschiedlicher Unfallursachen zeigt, dass rd 20% der tödlichen Verkehrsunfälle durch Missachtung sonstiger Ge- und Verbote verursacht werden. Insb Vorrangverletzungen (an Kreuzungen und Einmündungen) stellen mit 13% aller Unfälle mit tödlichem Ausgang ein besonderes Gefährdungspotenzial dar. 2,5% sterben an den Folgen von Rotlichtmissachtungen. Darunter fallen vielfach Fußgänger, die an geregelten Kreuzungen das rote (Fußgänger-)Signal ignorieren und glauben, vor einem herannahenden Fahrzeug noch schnell die Fahrbahn überqueren zu können. Ebenfalls inkludiert sind Fahrzeuglenker, die bei Rot noch in die Kreuzung einfahren (Rotfahrer) und dabei mit querenden Fahrzeugen bzw Fußgängern kollidieren.

Ein erhebliches Reduktionspotenzial ergibt sich, wenn in Notsituationen rascher und va richtig reagiert werden würde. Rund 40% der Unfälle ereignen sich, weil das Brems- und Ausweichmanöver nicht die gewünschte Wirkung zeigt, weitere 24% aufgrund der Tatsache, dass einer der (beiden) Lenker die Kontrolle über sein Fahrzeug verliert. Aus zahlreichen Studien zu Fahrerassistenzsystemen ist bekannt, dass diese Systeme wesentlich mehr Unfälle verhindern könnten, wenn sie richtig angewandt werden. ABS (Antiblockiersystem) zB verhindert das Blockieren

der Reifen bei einer Vollbremsung, wodurch das Fahrzeug weiterhin lenkbar und va stabil (schleudert nicht) bleibt. Dadurch kann ein Anprall verhindert oder zumindest in seiner Wirkung abgeschwächt werden.

4. Sekundenschlaf/Übermüdung

Analysen der Gerichtsakten haben ferner ergeben, dass bei 8% der tödlichen Verkehrsunfälle die Hauptunfallursache Sekundenschlaf bzw Übermüdung lautet. Dass die Dunkelziffer noch wesentlich höher ist, beweist jedoch eine oberösterr Studie. Seit September 2005 werden mit einem sog Pupillomat (Gerät zur Erkennung von Ermüdung) in regelmäßigen Abständen Untersuchungen an Fahrzeuglenkern durchgeführt – fast jeder fünfte überprüfte Autolenker war so übermüdet, dass er/sie eigentlich nicht (weiter)fahren hätte dürfen (Salzburger Nachrichten 13. 6. 2006, 5).

5. Technische Mängel

Entgegen bisheriger Einschätzungen scheinen technische Mängel (defekte Bremsen, ausgefallene Beleuchtung, Mängel in der Bereifung), zumindest was tödliche Verkehrsunfälle betrifft, nicht maßgebend zu sein. Der Anteil dieser Unfallursachenkategorie liegt bei rd 1% der untersuchten Verkehrsunfälle.

6. Ablenkung/Fehleinschätzung

Sehr wohl unfallrelevant sind jedoch Fehleinschätzungen bezüglich der gegebenen (Fahr-)Situation. Negativ stechen va die Kategorien „Unachtsamkeit/Tagträumerei“ (rd 6% der Ursachen bei tödlichen Unfällen) und „mangelnder Sicherheitsabstand“ mit 4% hervor. Wie bereits an anderer Stelle erwähnt, ist ein Teil der Unfälle aufgrund von Unachtsamkeit/Tagträumerei auf den Unfallumstand Übermüdung zurückzuführen. Nichtsdestotrotz bleibt die Tatsache, dass jährlich rd 50 Personen auf Österreichs Straßen tödlich verunglücken, weil sie nicht aufmerksam (genug) die vorherrschende Verkehrssituation beachten. In der internationalen Literatur hat sich für diese Form der Verkehrsunfälle der Begriff AMP (Absent Minded Professor Syndrome) eingebürgert, da zahlreiche Verkehrsteilnehmer auf ihrem(n) täglichen Weg(en) zu und von der Arbeit, dem Ausbildungsplatz etc geradezu automatisiert und oftmals in Gedanken verloren unterwegs sind. Man rechnet nicht mit Unvorhergesehenem und reagiert falsch bzw zu spät, wenn kritische Situationen oder Gefahren auftauchen.

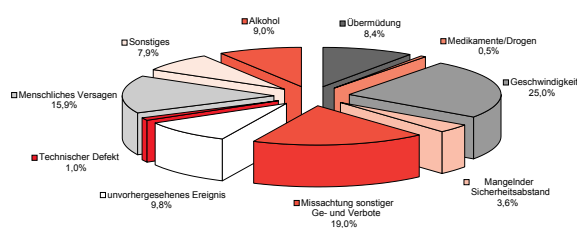


Abbildung 1: Hauptunfallursachen bei 1.100 tödlichen Verkehrsunfällen →

C. Unfallverschuldung

Ein weiterer Schwerpunkt der Untersuchung stellt die Schuldzuordnung der Gerichte und somit die rechtliche Festlegung des Unfallverschuldeters dar. Es zeigt sich, dass Fußgänger, Rad- sowie Motorrad-/Mopedfahrer für jeweils die Hälfte der tödlichen Verkehrsunfälle selbst die (Haupt-)Schuld haben. Pkw-Lenker sind bei 44% der Unfälle hauptschuldig, Lkw-Lenker hingegen nur bei 29%. Letzteres deckt sich mit den Ergebnissen einer Studie der EU-Kommission bezüglich der Ursachen von Lkw-Unfällen (International Transport Revue, 31. 5. 2007, 12). Diese kommt zu dem Schluss, dass Lkw-Lenker nur in rd einem Viertel der (Verkehrsun-)Fälle, in die Lkw verwickelt sind, auch Schuld haben, 75% gehen zulasten anderer Verkehrsteilnehmer. Dieses Ergebnis kann hiermit bestätigt werden.

Es stellt sich nun die Frage, warum ungeschützte Verkehrsteilnehmer einen höheren Anteil an schuldhaftem Verhalten haben als der motorisierte Individualverkehr (MIV). Da nicht davon auszugehen ist, dass Fußgänger und Radfahrer a priori ein latent höheres

Risikopotenzial aufweisen, kann dieser Umstand darauf zurückgeführt werden, dass die (verkehrlichen) Rahmenbedingungen für Nichtmotorisierte oftmals denkbar ungünstig sind.

Aufgrund der Tatsache, dass über viele Jahre hinweg Verkehrsplanung vorwiegend für den motorisierten Verkehr stattgefunden hat, finden sich Fußgänger und Radfahrer oftmals in Situationen wieder, wo sie vor der Entscheidung stehen, entweder massive Umwege in Kauf zu nehmen, um eine Straße sicher queren zu können, oder ein höheres (und – wie viele glauben – kalkulierbares) Risiko einzugehen.

Viele Radfahrer entscheiden sich für das höhere Risiko und fahren zB gegen die Einbahn, weil sie dadurch schneller an ihr Ziel kommen. Fußgänger wiederum queren Straßen direkt und gehen nicht bis zum nächsten Schutzweg, wenn das Ziel auf der anderen Straßenseite liegt.

Neben Sicherheitskampagnen und Mobilitätsberatungen für Fußgänger ist es erforderlich, bei der Infrastrukturplanung und -gestaltung künftig verstärkt auf die Bedürfnisse der ungeschützten Verkehrsteilnehmer Rücksicht zu nehmen.

→ In Kürze

Rund 1.100 Gerichtsakten von Unfällen mit Getöteten der Jahre 2002–2004 wurden im Rahmen einer Tiefenanalyse auf verschiedene Faktoren hin wie Unfallursache oder Verschuldung untersucht. Es handelt sich hierbei um eine Weiterentwicklung traditioneller Unfallanalysen, die es ermöglicht, Abhängigkeiten zwischen einzelnen Variablen (Wirkungsbereichen) aufzuzeigen. Alkoholdelikte als Unfallursache treten wesentlich häufiger auf, als bisher vermutet wurde. Ähnliches gilt für Sekundenschlaf/Übermüdung.

→ Zum Thema

Über den Autor:

DI Christian Stefan ist Projektleiter beim Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) im Team Infrastruktur und Systemanalysen.

Kontaktadresse: Schleiergasse 18, A-1100 Wien

Tel: (05) 77077-1216, Fax: (05) 77077-1187

E-Mail: christian.stefan@kf.v.at, Internet: www.kfv.at

Literatur:

Projektbericht zur Publikation eingereicht (In: Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, Hrsg BMVIT).

