

Zeitschrift für

VERKEHRSS- RECHT

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

Mai 2009

05

149 – 184

Beiträge

**Rechtsfolgen einer (voreiligen)
Selbstverbesserung durch den Gewähr-
leistungsberechtigten** *Ernst Karner* ↻ 152

Nochmals: Ist ein stehendes Kraftfahrzeug in Betrieb?
Wolfgang Reisinger ↻ 156

Gesetzgebung und Verwaltung

Bundesrecht *Gerhard Pürstl* ↻ 161

Rechtsprechung

**Zurückbehaltungsrecht,
Kfz-Werkstätte, Garagierungskosten** ↻ 163

Rollschuh fahrendes Kind, Halterhaftung für falsches Handzeichen ↻ 167

**L17-Führerscheinbesitzer: Regressrecht bei
Alkoholbeeinträchtigung** ↻ 171

Judikaturübersicht Verwaltung

Verordnung, möglichst genaue Umschreibung ↻ 179

Ausnahmen von der Gurtenpflicht, restriktive Auslegung ↻ 179

Kuratorium für Verkehrssicherheit

**Das Vormerksystem –
erste Auswirkungen und Erfahrungen**

Daniela Künzel, Anne Krone und Birgit Salamon ↻ 181

Das Vormerksystem – erste Auswirkungen und Erfahrungen



Eine Bewertung aus Sicht der Beteiligten

Seit einigen Jahren ist das österreichische Führerscheinvormerksystem in Kraft – Zeit, das System umfassend zu evaluieren. Dazu wurden die registrierten Vormerkungen untersucht, Vertreter der Bevölkerung, der Exekutive sowie Anbieter von Nachschulungen und anderen besonderen Maßnahmen zu ihren Erfahrungen befragt und die Auswirkungen auf das Unfallgeschehen analysiert. Die Zusammenschau der verschiedenen Sichtweisen erlaubt Optimierungsvorschläge.

Von Daniela Künzel, Anne Krone und Birgit Salamon

ZVR 2009/95
§§ 30 a, 30 b FSG
Vormerksystem;
Evaluierung;
Sanktionen

Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Registrierte Vormerkdelikte
- C. Kenntnis und Akzeptanz des Vormerksystems
- D. Erfahrung der Experten
- E. Angeordnete Sanktionen
- F. Entwicklung der Unfallstatistik
- G. Empfehlungen

A. Einleitung

Am 1. 7. 2005 trat das Vormerksystem – der österr „Punkteführerschein“ – in Kraft.¹⁾ § 30 a Abs 2 FSG zählt die Vormerkdelikte auf; dabei handelt es sich um Verstöße, die zwar als gefährlich eingestuft werden, aber unterhalb der „Entzugsschwelle“ liegen.²⁾ Erst die

dritte Vormerkung innerhalb von zwei Jahren (bzw die zweite, wenn der ersten Eintragung mehrere Delikte zugrunde liegen, die in Tateinheit gesetzt wurden) führt im Rahmen des Vormerksystems zu einem dreimonatigen Entzug (§ 7 Abs 3 Z 14 und 15). Anlässlich der zweiten Vormerkung oder im Fall von zwei oder mehreren in Tateinheit begangenen Delikten wird eine besondere Maßnahme nach § 30 b FSG angeordnet (Nachschulung, Perfektionsfahrt, Fahrsicherheitstraining, Vorträge oder Seminare zur Ladungssicherung oder Erste-Hilfe-Kurse).³⁾ →

1) BGBl I 2005/15.

2) ErläutRV 794 Bglnr 22. GP 2; zu einer ausführlichen Darstellung des Vormerksystems vgl *Hoffer*, Das Führerschein-Vormerksystem in Österreich, ZVR 2006/170.

3) Vgl dazu *Schöllnast*, Tabelle zum Vormerksystem, ZVR 2007/118; die Tabelle gibt einen Überblick, welche Deliktskombinationen zu welchen Maßnahmen führen.

Erklärtes Ziel des Vormerksystems ist die bewusstseinsbildende und sanktionierende Einwirkung auf Wiederholungstäter und Risikolenker.⁴⁾ Während andere Länder die general- und spezialpräventive Wirksamkeit ihres Systems bereits erfolgreich nachweisen konnten, stand eine umfassende Evaluierung des österr Modells bislang aus. Daher hat das BMVIT das KfV mit einer entsprechenden Studie beauftragt. Ziel war es, einerseits die bestehenden Daten zum Vormerksystem zusammenzutragen und andererseits aktuelle Zahlen zu erheben, um zu einer umfangreichen Evaluierung zu gelangen. Dazu wurden Auszüge aus dem Führerscheinregister ausgewertet, bereits existierende Bevölkerungsumfragen gesichtet, verschiedene Expertengruppen mittels Fragebogenerhebung eingebunden sowie Unfallstatistiken vor und nach Einführung des Vormerksystems analysiert.

B. Registrierte Vormerkdelikte

Innerhalb von zwei Jahren nach Einführung des Vormerksystems (1. 7. 2005 – 30. 6. 2007) wurden Vormerkdelikte von 47.125 Lenkerinnen und Lenkern registriert. Davon erhielt mit 96% die große Mehrheit **eine** Vormerkung, 3,9% der Personen hatten **zwei** bzw. **drei** Vormerkungen, während 0,1% der Lenker **mehr als dreimal** mit einem Vormerkdelikt registriert wurden (vgl. Abbildung 1).

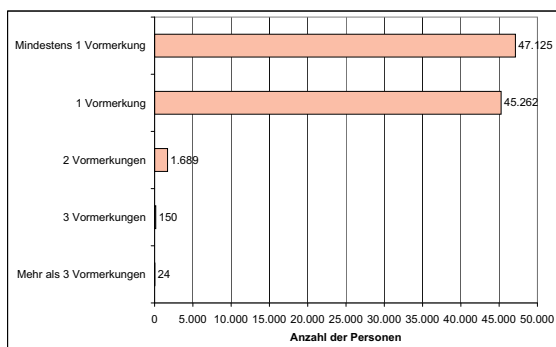


Abbildung 1: Verteilung der Personen nach der Anzahl registrierter Vormerkungen

Die Vormerkungen verteilen sich zwischen den beiden Geschlechtern ungleich: Männer im untersuchten Zeitraum erhielten viermal so häufig Vormerkungen wie Frauen. Auch in Abhängigkeit vom Alter variiert die Anzahl der Vormerkungen sehr stark. 97% der Vormerkungen erfolgten bei Personen im Erwerbsalter (15–64 Jahre), dh Pensionisten wurden nahezu nie auffällig. Rund ein Drittel aller Vormerkungen entfiel allein auf die 30- bis 39-jährigen Lenker.

Am häufigsten wurden Verstöße gegen Vorschriften über die Kindersicherung registriert (37%),⁵⁾ gefolgt von der Übertretung der 0,5-Promille-Grenze (33%) und der ungenügend gesicherten Beladung (16%).

4) ErläutRV 794 BlgNr 22. GP 2.

5) Vgl dazu jüngst VfGH G 4/08 ZVR 2009/17: § 30b Abs 2 Z 13 FSG (mangelnde Kindersicherung) ist nicht gleichheitswidrig, die Wertung der Unterlassung der Kindersicherung als Risikoverhalten liegt im rechtspolitischen Gestaltungsspielraum des Gesetzgebers.

Delikt	Gesamtanzahl der Delikte
Kindersicherung (§ 30a Abs 2 Z 13 FSG)	18.466
0,5 Promille (§ 30a Abs 2 Z 1 FSG)	16.159
Technischer Zustand, Beladung (§ 30a Abs 2 Z 12 FSG)	8.193
Sicherheitsabstand (§ 30a Abs 2 Z 5 FSG)	3.506
Fußgänger am Schutzweg (§ 30a Abs 2 Z 4 FSG)	1.333
Zeichen „Halt“ (§ 30a Abs 2 Z 6 FSG)	646
Rote Ampel (§ 30a Abs 2 Z 7 FSG)	629
0,1 Promille Klasse C (§ 30a Abs 2 Z 2 FSG)	213
Eisenbahnkreuzung (§ 30a Abs 2 Z 11 FSG)	154
Fahren auf Pannestreifen (§ 30a Abs 2 Z 8 FSG)	146
Gefährliche Güter im Autobahntunnel (§ 30a Abs 2 Z 10 FSG)	31
Gefährliche Güter – Fahrverbot im Tunnel (§ 30a Abs 2 Z 9 FSG)	11
0,1 Promille Klasse D (§ 30a Abs 2 Z 3 FSG)	10
Gesamt	49.677

Tabelle 1: Anzahl der Fälle je Vormerkdelikt

Die Gesamtanzahl von 49.677 Delikten liegt aufgrund der Lenker mit mehr als einer Vormerkung sowie dem gelegentlichen Auftreten von Delikten in Tateinheit über der Gesamtanzahl der registrierten Lenker (47.125). Anhand der Charakteristika wiederholter Vormerkungen kann man erkennen, dass sich bei Wiederholungstätern das Verhalten nach einer Vormerkung wenig verändert. Bei drei Viertel der 1.863 Wiederholungstäter erfolgte die zweite Vormerkung aufgrund desselben Delikts wie die erste. In 61% dieser Fälle handelte es sich um den Verstoß gegen die Kindersicherungspflicht. Auch bei Lenkern mit drei oder mehr Vormerkungen zeigte sich eine ähnliche Tendenz: 68% der betroffenen Lenker begingen dreimal hintereinander ein und dasselbe Delikt. Hier handelte es sich bei drei Viertel der Delikte um die Nichteinhaltung der Kindersicherung.

C. Kenntnis und Akzeptanz des Vormerksystems

Das Vormerksystem soll die Einstellungen und das Verhalten von Fahrzeuglenkern positiv beeinflussen, wobei das Augenmerk hier vor allem auf Wiederholungstätern liegt. Dies setzt voraus, dass diese Zielgruppe das System einerseits kennt und andererseits als sinnvoll erachtet.

Ein Jahr nach Einführung des Vormerksystems gaben im Rahmen einer Studie⁶⁾ 77% der Befragten an,

6) Kuratorium für Verkehrssicherheit, Vormerksystem: Zwei Drittel der Österreicher halten es für sehr sinnvoll (2006): www.kfv.at/uploads/media/0629_Umfrage_VMS.pdf (2. 3. 2009).

von der Existenz des Systems zu wissen, wobei der Bekanntheitsgrad bei der Gruppe der 35 – 44-jährigen am höchsten war. Unter den Befragten, denen das System bekannt war, konnte die Mehrheit drei bis vier Delikte des Vormerkkatalogs nennen. Dabei wurden Alkoholdelikte, Rotlichtverstöße, die Gefährdung von Fußgängern am Schutzweg und ein zu geringer Sicherheitsabstand von rund 50% der Befragten genannt und sind damit die bekanntesten Delikte. Besonders selten wurden hingegen Verstöße gegen die Kindersicherungspflicht und die Unterschreitung des Mindestabstands mit dem Vormerkssystem assoziiert.

Einige Delikte wurden dem Vormerkkatalog immer wieder fälschlicherweise zugerechnet, wie überhöhte Geschwindigkeit, seltener auch das Telefonieren während der Fahrt und die Missachtung der Gurtpflicht. Danach gefragt, ob Delikte im Vormerkkatalog fehlen, befürworteten über 40% der Befragten die Aufnahme der oben genannten Delikte in das Vormerkssystem.

Inwiefern der Bevölkerung die Folgen von Vormerkungen bekannt sind, ist nicht gesichert einzuschätzen. Während nach den Ergebnissen der oben angeführten Studie über zwei Drittel der Befragten wussten, dass nach der zweiten Vormerkung eine besondere Maßnahme zu absolvieren ist, gab in einer anderen Studie⁷⁾ aus dem selben Jahr nur ein Drittel der befragten Lenker an, dass mit der dritten Vormerkung der Entzug der Lenkberechtigung erfolgt.

Neben dem Wissen um das Vormerkssystem ist dessen Akzeptanz entscheidend für eine Veränderung des Fahrverhaltens. Zwei Untersuchungen, welche die Akzeptanz des Vormerksystems unmittelbar nach dessen Einführung⁸⁾ und ein Jahr danach⁹⁾ erhoben, zeigten ähnliche Ergebnisse: Rund zwei Drittel der Befragten hielten das Vormerkssystem für sinnvoll, wobei in der ersten Studie zusätzlich darauf geachtet wurde, dass alle Befragten die Kernpunkte des Modells kannten und somit auf gleichem Wissensstand waren. In beiden Studien stieg die Akzeptanz mit zunehmendem Alter. Über Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten berichtete jeder neunte Lenker.

D. Erfahrung der Experten

Um eine Einschätzung verschiedener Experten zum Vormerkssystem zu erhalten, wurden Dienststellen der Exekutive, Bezirkshauptmannschaften, Bundespolizeidirektionen und Anbieter besonderer Maßnahmen im Rahmen des Vormerksystems (§ 30b FSG) befragt.

Die Exekutive berichtete generell bei allen Vormerkdelikten über Probleme bei der Beweisführung. Häufig wurden Schwierigkeiten bei den Delikten der Gefährdung am Schutzweg (§ 30a Abs 2 Z 4; Probleme bei der Abgrenzung von Gefährdung und Behinderung) und der Gefährdung der Verkehrssicherheit durch den technischen Zustand des Fahrzeugs oder die nicht entsprechend gesicherte Beladung (§ 30a Abs 2 Z 12) thematisiert. Auch die Probleme der verhältnismäßig langen Wartezeit beim Alkomatentest, der Uneinsichtigkeit der kontrollierten Lenker und mangelnder technischer Mittel kamen zur Sprache. Die Aufnahme zusätzlicher Delikte in das Vormerkssystem wäre auch aus Sicht der Exekutivbeamten sinnvoll (Geschwindig-

keitsüberschreitung, Telefonieren am Steuer, gefährliche Überholmanöver).

Auch die befragten Bezirkshauptmannschaften und Bundespolizeidirektionen wiesen auf die Ergänzungswürdigkeit des Deliktatalogs hin und sprachen sich zudem für Abstufungen entsprechend der Schwere des Delikts aus. Ebenfalls zur Sprache kam die Uneindeutigkeit der Beweisführung bei denjenigen Vormerkdelikten, die einen Gefährdungsaspekt beinhalten. In der Praxis kommt es bei diesen Delikten daher nur in eindeutigen Situationen zum Vollzug.

Die Anbieter besonderer Maßnahmen nach § 30b FSG waren davon überzeugt, dass die Maßnahmen im Allgemeinen Lerneffekte zeigen, wobei zum Teil die Eignung der Maßnahmen für bestimmte Vormerkdelikte in Frage gestellt wurde. Einzelne Anbieter schlugen vor, den Maßnahmenkatalog zu erweitern. Mehrheitlich sprachen sie sich hingegen für eine Ergänzung des Deliktatalogs – va um Geschwindigkeitsüberschreitungen – aus. Sie berichteten außerdem, dass die Teilnehmer ein Interesse an den Maßnahmen zeigten.

E. Angeordnete Sanktionen

Im Rahmen der Evaluierung des Vormerksystems wurden Daten zu den durchgeführten **Nachschulungen** erhoben und ausgewertet. Dabei zeigte sich einige Zeit nach Einführung des Vormerksystems – wie erwartet – eine kontinuierliche Zunahme der verkehrspsychologischen Einzelgespräche und Gruppensitzungen. Wurden 2005 noch keine Kurse im Rahmen des Vormerksystems durchgeführt, stieg die Anzahl 2006 auf eine Gruppensitzung und 68 Einzelgespräche an. Ein Jahr später wurden bereits 47 Gruppensitzungen und 260 Einzelgespräche durchgeführt. Das auffällige Überwiegen der Einzelgespräche ist darauf zurückzuführen, dass aufgrund der verhältnismäßig geringen Anzahl der Lenker mit mehr als einer Vormerkung vornehmlich Einzelgespräche anstelle der regulär vorgesehenen Gruppensitzungen durchgeführt wurden.

Zum **Führerscheinentzug** kam es im zweijährigen Beobachtungszeitraum bei 177 Lenkern. Diese Zahl ist im Vergleich zu 8.001 Entzügen im gleichen Zeitraum aufgrund von Delikten, die unmittelbar zum Entzug führen, vergleichsweise niedrig. Bei drei Personen kam es zu einem zweiten Führerscheinentzug; dies entspricht 1,7% der Lenker, denen die Lenkberechtigung bereits einmal aufgrund von Vormerkdelikten entzogen worden war.

F. Entwicklung der Unfallstatistik

Um die Wirksamkeit des Vormerksystems zu beurteilen, wurden die Unfallzahlen der ersten zwei Jahre vor der Einführung des Vormerksystems (1. 7. 2003 bis 30. 6. 2005) mit den Zahlen aus dem Zeitraum zwei Jahre nach dessen Einführung (1. 7. 2005 bis 30. 6.

7) Befragung des Marktforschungsinstituts FOCUS (2006), vgl. www.vol.at/news/tp:vol:umfragen/artikel/vormerkssystem-was-ist-das/cn/news-20060927-09572556 (2. 3. 2009).

8) *Girerer/Moser/Strauß*, Einstellungen zum Vormerkssystem 2005.

9) Vgl. *Kuratorium für Verkehrssicherheit*, Vormerkssystem.

2007) verglichen. Insgesamt sanken die Unfälle mit Personenschäden nach Einführung des Vormerksystems um rund 5%, die Anzahl der bei Verkehrsunfällen Getöteten sogar um rund 13%. Betrachtet man allerdings nur die Unfallursachen, die mit Vormerkdelikten in Verbindung gebracht werden können (wenige Vormerkdelikte werden in der Unfallstatistik als Unfallursache geführt), lassen sich lediglich minimale, statistisch nicht signifikante Rückgänge verzeichnen. Eine Ausnahme bildet die Kindersicherung (siehe Abbildung 2). Während vor Einführung des Vormerksystems noch 12% aller im PKW verunglückten Kinder ungesichert waren, sank diese Zahl nach der Gesetzesänderung auf 7%. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass der Anteil vorschriftsmäßig gesicherter Kinder um 5% gestiegen ist.

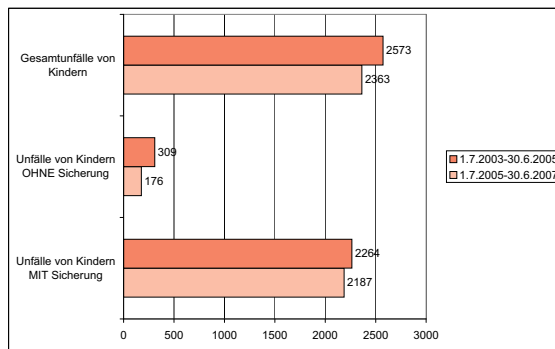


Abbildung 2: Unfälle mit Kindern im PKW (0–13-jährige) vor und nach Einführung des Vormerksystems

G. Empfehlungen

Die erhobenen Daten weisen darauf hin, dass sich das Vormerksystem in den ersten beiden Jahren nach seiner

Einführung zwar bewährt hat, gleichzeitig aber auch Verbesserungspotential besteht. Aus den gewonnenen Informationen wurden Empfehlungen mit Umsetzungshorizont abgeleitet.

Kurzfristig umsetzbare Empfehlungen:

- Das Wissen über das Vormerksystem in der Bevölkerung soll durch Informations- und Aufklärungskampagnen vergrößert werden.
- Die Sinnhaftigkeit der Kindersicherungspflicht muss durch bewusstseinsbildende Maßnahmen vermittelt werden.
- Bei Verstößen gegen die Kindersicherungspflicht soll als besondere Maßnahme ein spezifischer Kindersicherungskurs eingeführt werden.
- Bei Alkoholdelikten soll als besondere Maßnahme ein Verkehrscoaching eingesetzt werden, dessen Inhalte speziell auf diese Zielgruppe ausgerichtet sind.
- Eine Expertenkommission soll sich mit einer weiteren Optimierung des Systems auseinandersetzen und vor allem folgende Punkte diskutieren:
 - Ergänzung des Deliktatalogs (zB Geschwindigkeitsdelikte)
 - Gewichtung der Vormerkdelikte entsprechend ihrer Schwere
 - Überprüfung des Zusatzes der Gefährdung bei den Vormerkdelikten gem § 30b Abs 2 Z 4 und 12
 - flächendeckender Einsatz technischer Hilfsmittel wie Alkoholvorstestgeräte und Rotlichtkameras

Eine erste Expertensitzung hat bereits am 25. 3. 2009 stattgefunden.

Mittelfristig umsetzbare Empfehlungen:

- Die von der Expertenkommission erarbeiteten Optimierungsvorschläge müssen in die Praxis umgesetzt werden.
- Die Exekutive muss im Bereich der Fahrzeugtechnik und der Ladungssicherung geschult werden.

→ In Kürze

Innerhalb der ersten zwei Jahre nach Einführung des Vormerksystems wurden Delikte von 47.125 Lenkern registriert. Dies betraf va Männer und Personen mittleren Alters. Am häufigsten wurden Verstöße gegen Vorschriften zur Kindersicherung, der 0,5-Promille-Grenze und der sachgemäßen Beladung festgestellt. Laut Umfrage war das Vormerksystem 2006 bei 77% der befragten Lenker bekannt; zwei Drittel der Befragten hielten es für sinnvoll. Die Exekutive berichtete gehäuft über Probleme bei der Beweisführung, die dazu führen, dass bei den betroffenen Delikten nur eindeutige Verstöße geahndet werden. Generell befürworteten viele Bürger und Verkehrsexperten die Aufnahme weiterer Delikte.

→ Zum Thema

Über die Autorinnen:

Dipl.-Psych. Daniela Künzel ist Projektleiterin und Verkehrspsychologin im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV), Team Verkehrsverhalten; Dipl.-Psych. Anne Krone ist Verkehrspsychologin im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV), Team Verkehrsverhalten; Mag. Birgit Salamon ist Verkehrsjuristin im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV), Team Verkehrsverhalten. Kontakt: Schleiergasse 18, A-1100 Wien. Tel: (05) 77 077-1272, Fax: (05) 77 077-1187, E-Mail: daniela.kuenzel@kf.v.at, Internet: www.kfv.at

Von denselben Autorinnen erschienen:

Künzel/Stempkowski, Wie effektiv sind Sanktionen im Verkehr? ZVR 2008/257; Khozouei/Künzel, Müdigkeit am Steuer und die rechtlichen Konsequenzen, ZVR 2009/62; Salamon, Schülertransporte – ein Gesamtüberblick, ZVR 2008/235.

Literatur:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Evaluation des Vormerksystems – Hintergrundbericht zur Presseinformation (2009); Kaltenecker, Fallprüfungsschema: Vormerksystem im Führerscheinsrecht, Fallprüfungsschema, ZVR 2005, 192.