

Zeitschrift für

VERKEHRSS- RECHT

ZVR

Reiserecht

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

Juni 2010

06

185 – 224

Beiträge

Wiener Liste – Update 2010 *Eike Lindinger* ➔ 188

Urlaubskreuzfahrt *Eike Lindinger* ➔ 192

Rechtsprechung

**Verspätung von Flügen,
Ausgleichsleistung** *Andrea Michitsch* ➔ 207

**Abgrenzung Preisminderung – Schadenersatz im Zusammenhang
mit mangelhaft erfüllter Pauschalreise** *Monika Hinteregger* ➔ 198

**Aufklärungs- und Informationspflichten eines Reiseveranstalters
über Pass- und Visavorschriften** *Monika Hinteregger* ➔ 204

Judikaturübersicht Verwaltung

**Halte- und Parkverbot: nur Ein- und Aussteigen,
weitere Tätigkeiten nicht erlaubt** ➔ 213

**Radarüberwachung durch Gemeinden, Überwachung durch Private
denkbar** ➔ 214

Ausländische Rechtsprechung

Entscheidungen zum deutschen Schadenersatzrecht 2010/1
Christian Huber ➔ 217



Förderung der Verkehrssicherheit für Verkehrsteilnehmer mit Migrationshintergrund

Analyse des Unfallgeschehens in Wien

ZVR 2010/108

Verkehrssicherheit;
Unfallgeschehen;
Migranten

Die diesem Artikel zugrundeliegende Studie beschäftigte sich mit dem Unfallgeschehen von Personen mit Migrationshintergrund in Wien. Erstmals wurden damit in Wien die Unfälle mit Personenschaden von Verkehrsteilnehmern mit Migrationshintergrund analysiert und deren Unterschiede zu Verkehrsteilnehmern ohne Migrationshintergrund herausgearbeitet.

Von Jürgen Breuss

Inhaltsübersicht:

- | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> A. Einleitung <ul style="list-style-type: none"> 1. Problemstellung 2. Zielsetzung 3. Untersuchungsmethodik 4. Definition „Migrationshintergrund“ B. Ergebnisse <ul style="list-style-type: none"> 1. An Unfällen mit Personenschaden beteiligte Personen mit und ohne Migrationshintergrund | <ul style="list-style-type: none"> 2. Herkunft der Personen mit Migrationshintergrund 3. Geschlecht 4. Alter 5. Verletzungsschwere 6. Art der Verkehrsteilnahme 7. Unfalltypen 8. Unfallumstände |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

9. Verwendung des Sicherheitsgurtes bzw des Kindersitzes im Pkw
 10. Alkohol
- C. Ausblick

A. Einleitung

1. Problemstellung

In Wien beträgt der Anteil der Bevölkerung mit Migrationshintergrund mit 31,4% beinahe ein Drittel der Gesamtbevölkerung.¹⁾ Personen mit Migrationshintergrund machen daher auch einen nicht zu vernachlässigenden Anteil am Wiener Straßenverkehr aus. Aufgrund unterschiedlicher Herkunft, Kultur und Sprache handelt es sich bei diesen Personen um eine heterogene Gruppe, bei der möglicherweise andere Verkehrssicherheitsprobleme auftreten als bei Personen ohne Migrationshintergrund. Die hohe Beteiligung von Personen mit Migrationshintergrund am Wiener Straßenverkehr war für die Magistratsabteilung 46 der Stadt Wien (Auftraggeber) und für das Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) Anlass, eine Untersuchung des Unfallgeschehens dieser Personengruppe durchzuführen.

2. Zielsetzung

Die Studie verfolgt drei grundlegende Ziele:

- Untersuchung des Anteils und des Stellenwerts von Unfällen mit Personen mit Migrationshintergrund im Wiener Straßenverkehr,
- Untersuchung der Unterschiede im Unfallgeschehen von Personen mit Migrationshintergrund zum Unfallgeschehen von Personen ohne Migrationshintergrund und
- Ermittlung der Schwerpunkte im Unfallgeschehen von Personen mit Migrationshintergrund im Wiener Straßenverkehr.

3. Untersuchungsmethodik

Für die Untersuchung des Unfallgeschehens von Personen mit Migrationshintergrund auf Wiens Straßen wurde der Zeitraum Februar 2007 bis September 2007 herangezogen. Als Datengrundlage dienten die Unfallzählblätter der Statistik Austria, die Unfalldatenbank des KfV sowie die Informationen der Ergänzungsblätter, mittels derer von der Bundespolizeidirektion Wien migrantenspezifische Daten erhoben und dem KfV zur Verfügung gestellt wurden. Durch die Ergänzungsblätter wurden Informationen zum Migrationshintergrund erhoben, die nicht in den Unfallzählblättern enthalten waren. In der Studie wurde neben dem Unfallgeschehen aller Personen mit Migrationshintergrund das Unfallgeschehen der beiden Fokusgruppen „Ex-Jugoslawien“ (mit den Ländern Slowenien, Kroatien, Bosnien und Herzegowina, Serbien, Montenegro, Mazedonien, Kosovo) und „Türkei“ getrennt ausgewertet und analysiert.

4. Definition „Migrationshintergrund“

Der Studie wurde folgende Definition von Personen mit Migrationshintergrund zu Grunde gelegt: Eine Person gilt dann als Person mit Migrationshintergrund, wenn

- die Person in Österreich lebt und geboren wurde, die Eltern der Person aber im Ausland geboren wurden (2. Generation) oder
- die Person im Ausland geboren wurde, aber nun die österr Staatsbürgerschaft hat und in Österreich lebt (1. Generation) oder
- die Person keine österr Staatsbürgerschaft hat, aber zumindest in Österreich lebt (1. Generation) (s Tabelle 1).

B. Ergebnisse

1. An Unfällen mit Personenschaden beteiligte Personen mit und ohne Migrationshintergrund

Insg waren von Februar 2007 bis September 2007 8.533 Personen an Unfällen mit Personenschaden (UPS) in Wien beteiligt. Bei 5.373 Beteiligten lässt sich eine Aussage über den Migrationshintergrund treffen: 1.631 Personen waren Personen mit Migrationshintergrund, das entspricht 30,4%. Die anderen 69,6% waren Personen ohne Migrationshintergrund (3.742 Personen). Neun von zehn Personen mit Migrationshintergrund waren aktiv (als Lenker oder Fußgänger) am Unfallgeschehen beteiligt (87,1%). Personen mit Migrationshintergrund sind aber dennoch eher passiv (als Mitfahrer) am Unfallgeschehen beteiligt (12,8%) als Personen ohne Migrationshintergrund (9,9%).

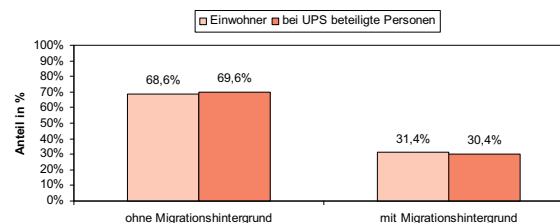


Abbildung 1: Gegenüberstellung der bei UPS in Wien beteiligten Personen und der Einwohner Wiens mit und ohne Migrationshintergrund in %

2. Herkunft der Personen mit Migrationshintergrund

Die Betrachtung der Herkunftsländer der bei UPS in Wien beteiligten Personen mit Migrationshintergrund zeigt, dass insg 38,9% der Beteiligten aus Ländern des ehemaligen Jugoslawiens (Slowenien, Kroatien, Bosnien und Herzegowina, Serbien, Montenegro, Mazedonien, Kosovo) stammen und weitere 23,5% aus der Türkei. Aus diesem Grund wurden in dieser Studie diese beiden Migrantengruppen einer gesonderten Betrachtung unterzogen. 20% der beteiligten Personen mit Migrationshintergrund hatten ihre Wurzeln im übrigen Europa (zB Polen, Deutschland) und 17,5% in Ländern außerhalb Europas (s Tabelle 2). →

1) Statistik Austria, 1. 1. 2007, www.statistik.at/web_de/presse/027382

Definition Migrationshintergrund	Nationalität der Person	Geburtsland der Person	Geburtsland des Vaters	Geburtsland der Mutter	Person lebt in Österreich
Person ohne Migrationshintergrund	Österreich	Österreich	Österreich	Österreich	ja
Person mit Migrationshintergrund	Österreich	Österreich	Ausland	Ausland	ja
	Österreich	Ausland	Ausland	Ausland	ja
	Ausland	Ausland	Ausland	Ausland	ja
Person mit vorübergehendem Aufenthalt in Österreich	Ausland	Ausland	Ausland	Ausland	nein

Tabelle 1: Definition Migrationshintergrund

Herkunftsland	Gesamt		1. Generation		2. Generation	
	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %
Ex-Jugoslawien	635	38,9%	531	37,2%	104	50,7%
Türkei	384	23,5%	315	22,1%	69	33,7%
Polen	86	5,3%	82	5,8%	4	1,9%
Deutschland	53	3,3%	53	3,7%	0	0,0%
Sonstiges Europa	188	11,5%	177	12,4%	11	5,4%
Sonstige	285	17,5%	268	18,8%	17	8,3%
Gesamt	1.631	100,0%	1.426	100,0%	205	100,0%

Tabelle 2: Herkunftsländer der bei UPS in Wien beteiligten Personen mit Migrationshintergrund absolut und in % (Februar 2007 – September 2007)

3. Geschlecht

Der Anteil der beteiligten Männer ist bei Personen mit Migrationshintergrund (76,4%) deutlich höher als bei Personen ohne Migrationshintergrund (66,2%). Besonders hoch ist der Anteil der Männer bei den Lenkern mit Migrationshintergrund (85,9%). Bei Fußgängern mit Migrationshintergrund ist das Verhältnis Männer zu Frauen relativ ausgeglichen (51,7% Männer, 48,3% Frauen). Der Anteil der beteiligten Männer ist bei Personen mit dem Migrationshintergrund Ex-Jugoslawien (78,1%) sowie Türkei (83,9%) nochmals höher als der Anteil bei allen Personen mit Migrationshintergrund (76,4%). Besonders hoch ist der Anteil der Männer bei den Lenkern mit dem Migrationshintergrund Ex-Jugoslawien (90,3%) sowie Türkei (93,4%). Bei Fußgängern der Fokusgruppe Ex-Jugoslawien sind mehr Frauen (58,0%) beteiligt, bei der Fokusgruppe Türkei sind es mehr Männer (58,8%).

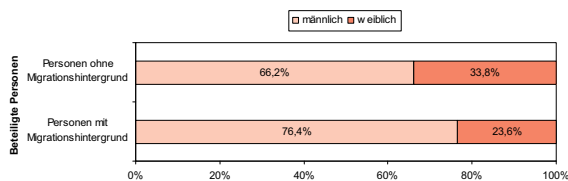


Abbildung 2: Gegenüberstellung der bei UPS in Wien beteiligten Personen nach dem Migrationshintergrund und dem Geschlecht in % (Februar 2007 – September 2007)

4. Alter

Bei Personen mit Migrationshintergrund entfallen die größten Anteile bei den beteiligten Personen auf die Al-

tersklassen 25 bis 34 Jahre (29,7%) und 35 bis 44 Jahre (23,9%). Auffallend sind der bei Personen mit Migrationshintergrund vergleichsweise geringe Anteil der Altersklassen über 64 Jahren (bei Personen mit Migrationshintergrund: 2,4%, bei Personen ohne Migrationshintergrund: 9,1%) sowie der im Vergleich zu Personen ohne Migrationshintergrund um 10%-Punkte höhere Anteil der Altersklasse 25 bis 34 Jahre (bei Personen ohne Migrationshintergrund: 19,7%, bei Personen mit Migrationshintergrund: 29,7%). Bei Lenkern mit Migrationshintergrund beträgt der Anteil der Altersklasse der 25- bis 34-Jährigen sogar 32,1%. Bei den beteiligten Fußgängern ist auffällig, dass bei Personen mit Migrationshintergrund besonders junge Fußgänger zwischen 0 und 14 Jahren betroffen waren (bei Personen mit Migrationshintergrund: 29,9%, bei Personen ohne Migrationshintergrund: 14,4%), während bei Personen ohne Migrationshintergrund der Schwerpunkt bei Fußgängern ab 64 Jahren liegt (bei Personen ohne Migrationshintergrund: 25,7%, bei Personen mit Migrationshintergrund: 6,1%). Auch bei den Fokusgruppen Ex-Jugoslawien und Türkei sind am häufigsten die Personen der Altersklasse 25 bis 34 Jahre am Unfallgeschehen beteiligt. Bei den Lenkern beträgt der Anteil dieser Altersklasse bei Personen aus Ex-Jugoslawien 31,7% und bei Personen aus der Türkei 35,8%.

5. Verletzungsschwere

Bei Personen mit Migrationshintergrund (90,1% leicht Verletzte) ist die Verletzungsschwere geringer als bei Personen ohne Migrationshintergrund (86,7% leicht Verletzte). Bei Fußgängern ist der Unterschied am deutlichsten erkennbar: 75,4% der Personen mit Migra-

tionshintergrund waren leicht verletzt, während es bei Personen ohne Migrationshintergrund 69,0% waren. Die beiden Fokusgruppen weisen mit 90,8% leicht verletzten Personen bei der Gruppe „Ex-Jugoslawien“ und mit 93,8% leicht verletzten Personen bei der Gruppe „Türkei“ eine besonders geringe Verletzungsschwere auf.

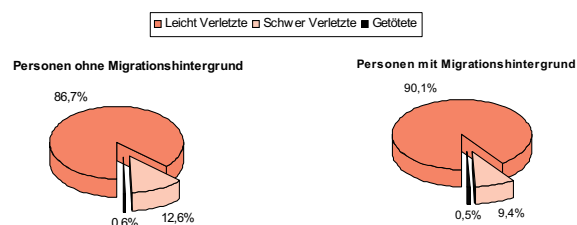


Abbildung 3: Gegenüberstellung der bei UPS in Wien verunglückten Personen ohne Migrationshintergrund und mit Migrationshintergrund nach der Verletzungsschwere in % (Februar 2007 – September 2007)

6. Art der Verkehrsteilnahme

Sowohl der Großteil der Personen mit Migrationshintergrund (69,3%) als auch der Großteil der Personen ohne Migrationshintergrund (61,5%) war mit einem Pkw an Unfällen mit Personenschaden beteiligt. Auffällige Unterschiede aufgrund des Migrationshintergrundes gibt es vor allem bei der Beteiligung mit dem Fahrrad (mit Migrationshintergrund: 4,7%, ohne Migrationshintergrund: 7,0%), bei der Beteiligung mit dem Motorrad und Leichtmotorrad (mit Migrationshintergrund: 2,8%, ohne Migrationshintergrund: 8,8%) sowie bei der Beteiligung mit dem Lkw (mit Migrationshintergrund: 7,8%, ohne Migrationshintergrund: 4,1%). Während der Anteil der Beteiligten mit Pkw bei der Fokusgruppe Ex-Jugoslawien (69,4%) jenem aller Beteiligten mit Migrationshintergrund (69,3%) entspricht, liegt der Wert bei Personen mit dem Migrationshintergrund Türkei wesentlich darüber (76,0%).

7. Unfalltypen

Die drei häufigsten Unfalltypen-Obergruppen bei Personen mit Migrationshintergrund sind Unfälle im Richtungsverkehr (35,9%), rechtwinkelige Kollisionen (24,3%) und Fußgängerunfälle (17,5%). Von den Unfällen im Richtungsverkehr waren 78,0% Auffahrunfälle und weitere 12,8% Unfälle beim Fahrstreifenwechsel. Diese Werte unterscheiden sich kaum von jenen der Personen ohne Migrationshintergrund. Bei den Unfalltypen-Obergruppen 5 und 6 (Rechtwinkelige Kollisionen von Geradeausfahrenden und Rechtwinkelige Kollisionen auf Kreuzungen beim Einbiegen) ist bei Personen ohne Migrationshintergrund der Anteil der Kollisionen auf Kreuzungen mit 74,7% geringer als der Vergleichswert bei Personen mit dem Migrationshintergrund Ex-Jugoslawien (87,7%) bzw. Türkei (84,7%). Im Gegensatz dazu treten bei Personen ohne Migrationshintergrund mehr Kollisionen beim Entgegenkommen auf (15,6%) als bei der Fokusgruppe Ex-Jugoslawien (6,9%) bzw. Türkei (8,2%).

8. Unfallumstände

Die drei häufigsten Unfallumstände bei Lenkern mit Migrationshintergrund sind rechtwinkelige Kollisionen (19,9%), Nichtbeachten der Vorrangbestimmung (13,8%) und Auffahren auf ein stehendes Fahrzeug (12,1%). Diese Werte unterscheiden sich nur geringfügig von jenen der Personen ohne Migrationshintergrund. Die häufigsten Unfallumstände bei den Fokusgruppen Ex-Jugoslawien und Türkei sind die Kollision seitlich (Ex-Jugoslawien: 17,6%, Türkei: 21,4%), das Einbiegen nach links (Ex-Jugoslawien: 13,6%, Türkei: 14,2%) und die rechtwinkelige Kollision (Ex-Jugoslawien: 13,2%, Türkei: 16,7%).

9. Verwendung des Sicherheitsgurtes bzw. des Kindersitzes im Pkw

Bei Betrachtung der Gurtanlagequote zeigt sich, dass Personen mit Migrationshintergrund seltener durch einen Sicherheitsgurt gesichert sind als Personen ohne Migrationshintergrund (94,2%). Besonders deutlich zeigt sich dies bei den Mitfahrern: 25,0% der Mitfahrer mit Migrationshintergrund waren nicht durch einen Sicherheitsgurt gesichert. Im Vergleich dazu waren 16,5% der Mitfahrer ohne Migrationshintergrund nicht gesichert. Sehr große Unterschiede zwischen Personen mit und ohne Migrationshintergrund bestehen vor allem bei der Kindersicherung. Während bei Personen mit Migrationshintergrund 25,9% der Kinder nicht durch eine Kindersicherungseinrichtung (Gurt oder Kindersitz) gesichert waren, liegt dieser Wert bei Personen ohne Migrationshintergrund bei 2,6%. Bei Mitfahrern mit dem Migrationshintergrund Ex-Jugoslawien waren 27,6% nicht mit einem Sicherheitsgurt gesichert. Das bedeutet, die Gurtanlagequote ist niedriger als bei Personen mit Migrationshintergrund gesamt (25,0% nicht gesichert). Bei der Fokusgruppe Türkei ist die Gurtanlagequote etwas höher: 20,9% der Mitfahrer der Fokusgruppe Türkei waren nicht gesichert.

10. Alkohol

Die Gegenüberstellung der Lenker nach dem Migrationshintergrund und der Alkoholisierung zeigt, dass 2,4% der Lenker mit und 2,4% der Lenker ohne Migrationshintergrund alkoholisiert waren. Daraus lässt sich ableiten, dass die Alkoholisierung im Straßenverkehr kein verstärktes Problem bei Personen mit Migrationshintergrund ist. Sowohl bei der Fokusgruppe Ex-Jugoslawien (2,2%) wie auch bei der Fokusgruppe Türkei (1,3%) ist der Anteil der alkoholisierten Lenker geringer als bei allen beteiligten Lenkern mit Migrationshintergrund.

C. Ausblick

In einem Folgeprojekt werden derzeit vom KfV im Auftrag der Magistratsabteilung 46 der Stadt Wien detaillierte Befragungen der Fokusgruppen Ex-Jugoslawien und Türkei durchgeführt. Durch zusätzliche Tiefeninterviews und Workshops mit Experten (Verkehrssicherheit, Exekutive etc) werden zielgruppenorientierte Verkehrssicherheitsmaßnahmen abgeleitet. →

**→ In Kürze**

Der vorliegende Artikel enthält eine Kurzbeschreibung und eine Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse der Analyse des Unfallgeschehens von Personen mit Migrationshintergrund in Wien. Für den Zeitraum von Februar 2007 bis September 2007 wurden die Unfälle mit Personenschaden (UPS) von Personen mit Migrationshintergrund im Wesentlichen nach folgenden Kriterien untersucht: Herkunft, Geschlecht, Alter, Verletzungsschwere, Art der Verkehrsteilnahme, Unfalltypen, Unfallumstände, Verwendung des Sicherheitsgurtes und des Kindersitzes in Pkws sowie Alkohol. Bezogen auf diese Kriterien wurden zudem die Unterschiede zwischen Personen mit Migrationshintergrund und Personen ohne Migrationshintergrund

aufgezeigt. Weiters wurden die beiden Fokusgruppen „Ex-Jugoslawien“ und „Türkei“ getrennt ausgewertet und analysiert.

→ Zum Thema**Über den Autor:**

Mag. Jürgen Breuss ist Projektleiter im Kuratorium für Verkehrssicherheit, Bereich Präventionsberatung in Wien.
Kontaktadresse: Schleiergasse 18, A-1100 Wien.
Tel: 05 77 0 77-2132, Fax: 05 77 077-1186,
E-Mail: juergen.breuss@kfv.at, Internet: www.kfv.at

Links:

www.statistik.at/web_de/presse/027382