

Zeitschrift für

VERKEHRSS-**ZVR** RECHT

Eisenbahn-
recht

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

Oktober 2012

10

309 – 344

Beiträge

Die Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 aus Sicht des Straßenbenützers

Martin Hoffer ☎ 312

Verbotsbereiche im österreichischen Eisenbahnrecht

Andreas Netzer und Ute Pipp ☎ 316

Die Bemessung von Schmerzensgeld Georgia Neumayer ☎ 324

Haaranalyse im Dienste der FSG-GV: Ein neuer Weg

Reinhard Fous ☎ 327

Rechtsprechung

Überholverbot und Rechtswidrigkeitszusammenhang gegenüber Linksabbieger ☎ 330

Abzug „neu für alt“ bei Beschädigung einer Verkehrslichtsignalanlage Christian Huber ☎ 331

Judikaturübersicht Verwaltung

Anordnung der Absolvierung der fehlenden Stufe: vorhergehende Mitteilung hat nur Informationscharakter ☎ 337

Auskunftspflicht nach § 169 Abs 5 LFG: Rsp zu § 103 Abs 2 KFG ist anzuwenden ☎ 338

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Punkte für Verkehrssicherheit Klaus Machata ☎ 339

Punkte für Verkehrssicherheit



Kuratorium für Verkehrssicherheit

Die Ergebnisse des EU-Projekts BestPoint¹⁾

Können Punkteführerscheinsysteme die Verkehrssicherheit nachhaltig verbessern? Im EU-Projekt BestPoint wurden vielversprechende Praktiken („Best Practices“) identifiziert, aus denen sich wichtige Anhaltspunkte für die Weiterentwicklung des österr Vormerksystems ableiten lassen.

Von Klaus Machata

Inhaltsübersicht:

- A. Erfahrungen mit Punkteführerscheinsystemen in der EU
- B. Methode
- C. Wirkmechanismen von PFS
- D. Der Katalog der Delikte
- E. Zahl und Lebensdauer von Punkten
- F. Zielgruppen
 - 1. Junge Lenker
 - 2. Berufskraftfahrer
 - 3. Alkohol- und Drogenlenker
 - 4. Nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer
 - 5. Wiederholt auffällige Wiederholungstäter
- G. Überwachung und Information
 - 1. Überwachungsdichten
 - 2. Halter- oder Fahrerhaftung?
 - 3. Informationspolitik
- H. Intermediäre Maßnahmen und Rehabilitation
 - 1. Einsatzgrenzen für Maßnahmen
 - 2. Empfehlenswerte intermediäre Maßnahmen
 - 3. Empfehlenswerte Rehabilitationsmaßnahmen
- I. Administration und Evaluation
- J. Zukünftige Schritte auf europäischer Ebene
- K. Schlussfolgerungen für die Weiterentwicklung des österr Vormerksystems

A. Erfahrungen mit Punkteführerscheinsystemen in der EU

Eine Mehrheit (21 von 27) der Mitgliedsstaaten der EU hat seit den 1970er Jahren Punkteführerscheinsysteme (PFS) eingeführt, mit dem Ziel, vor wiederholten Übertretungen von Verkehrsregeln abzuschrecken sowie Mehrfachtäter gezielt zu identifizieren und in weiterer Konsequenz vorübergehend zu disqualifizieren sowie Rehabilitationsmaßnahmen zuzuführen. Die Auswirkungen von PFS auf die Verkehrssicherheit werden in der Literatur oft als signifikant, aber temporär beschrieben; laut einer aktuellen Metastudie²⁾ wurden nach Einführung von PFS weltweit Reduktionen in der Größenordnung von 15 – 20% von Unfällen und Getöteten beobachtet, wobei sich diese Effekte allerdings üblicherweise innerhalb von etwa 18 Monaten verflüchtigten. Lt der Meinung zahlreicher internationaler Experten können PFS nur dann dauerhaft funktionieren, wenn eine Reihe von Randbedingungen eingehalten wird, wie zB eine ausreichende Überwachungsdichte der Delikte im Punktekatalog und eine laufende diesbezügliche

Informationsarbeit. Hier lag der Startpunkt für das EU-Projekt BestPoint, das die Sammlung, Bewertung und Publikation von empfehlenswerten Praktiken für PFS zum Inhalt hatte; Kernprodukt des Projekts ist ein Handbuch für Entscheidungsträger der Mitgliedsstaaten. Das Projekt wurde vom KfV koordiniert und gemeinsam mit elf europäischen Verkehrssicherheitsorganisationen in den Jahren 2010 – 2012 durchgeführt.

B. Methode

Alle bestehenden PFS der EU wurden anhand einer detaillierten Bewertungsmatrix analysiert. Im Rahmen einer internationalen Literaturrecherche wurden Studien zu den Auswirkungen von PFS auf die Verkehrssicherheit sowie zu Aufbau von und Erfahrungen mit PFS in anderen Kontinenten analysiert. Da nur wenige methodologisch einwandfreie Evaluationsstudien vorliegen, wurden zusätzlich über 70 Interviews mit PFS-Experten geführt. Zusätzlich wurden im Rahmen eines Expertenworkshops in Brüssel gemeinsam mit der Europäischen Kommission potentielle zukünftige Schritte auf europäischer Ebene erörtert.

C. Wirkmechanismen von PFS

Drei intendierte Hauptmechanismen der Verkehrssicherheitsarbeit liegen jedem PFS zugrunde: Prävention, Selektion und Korrektur. Wiederholtes Begehen von Punktedelikten führt zu ersten („intermediären“) Maßnahmen, zB Nachschulungskursen, die für die Lenker üblicherweise unerwünscht und mit substantiellem finanziellem und zeitlichem Aufwand verbunden sind (*Prävention*). Wenn der Präventionsmechanismus seine Wirkung verfehlt und aufgrund weiterer Delikte die Maximalpunktezah erreicht wird, erfolgt der temporäre Entzug der Lenkberechtigung und damit die Entfernung des für die Allgemeinheit potentiell gefährlichen Lenkers aus dem Verkehrsgeschehen (*Selektion*). Vor der Wiedererteilung des Führerscheins müssen in zahlreichen Ländern Rehabilitationsmaßnahmen absolviert werden, die von der erneuten Führerscheinprüfung bis zur medizinisch-psychologischen Diagnostik und zielgerichteten Kursen reichen (*Korrektur*). →

1) www.bestpoint-project.eu

2) *Castillo-Manzano/Castro-Nunõ*, Driving licenses based on points systems: Efficient road safety strategy or latest fashion in global transport policy? A worldwide meta-analysis, Transport Policy 21 (2012) 191.

ZVR 2012/187

§§ 30 a, 30 b FSG;
§§ 13 e, 13 f
FSG-DV

Verkehrssicherheit;
Vormerksystem;
Best Practice;
internationaler Vergleich

D. Der Katalog der Delikte

Umfang und Aufbau der Deliktskataloge in den Mitgliedstaaten unterscheiden sich beträchtlich voneinander. Unter den am häufigsten vertretenen Delikten finden sich Tempoübertretungen, Rotlichtmissachtung, Vorrangverletzungen, Nichtverwendung des Sicherheitsgurts, illegale Verwendung des Mobiltelefons und Fahren unter Einfluss von Alkohol und/oder Drogen. Österreich ist das einzige Land, in dem Geschwindigkeitsdelikte nicht im Punktekatalog enthalten sind.

Nachdem bei PFS die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Vordergrund steht, empfiehlt es sich, jene Delikte in den Katalog aufzunehmen, die mit der Zahl der Unfälle bzw mit der Schwere von Verletzungen in direktem Zusammenhang stehen. Die Delikte sollten stets so klar und ohne weitere Bedingungen formuliert sein, dass für die Entscheidung, ob und wie viele Punkte zugeteilt werden, in der Regel keine weitere gerichtlichen oder administrativen Abklärungen notwendig sind. Der von BestPoint empfohlene Minimalkatalog lautet wie folgt:

1. Tempoübertretung (Übertretung des örtlichen Tempolimits)
2. Fahren unter dem Einfluss von Alkohol und/oder Drogen
3. Vergehen gegen die Regeln bzgl Sicherheitsgurt, Sturzhelm (motorisierte Zweiradfahrer) und richtige Verwendung von Kinderrückhaltesystemen
4. Rotlichtmissachtung
5. Missachtung von Vorrangregeln
6. gefährliches Überholen
7. Nichteinhalten des vorgeschriebenen Sicherheitsabstands
8. Gefährdung von Fußgängern auf Zebrastreifen
9. illegale Nutzung von Mobiltelefonen oder anderen Kommunikationseinrichtungen
10. Missachtung der Regeln für Straßenverkehrsteilnehmer an niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen
11. Geisterfahrten (Autobahnen) und illegale Benutzung von Fahrstreifen
12. Fahrerflucht und anderes gefährliches Fehlverhalten nach Unfällen.

Die Aufnahme weiterer Delikte wird nur dann empfohlen, wenn in einem Mitgliedstaat besondere Verkehrssicherheitsprobleme vorliegen, wie zB verbreitet schlechter technischer Zustand von Kraftfahrzeugen.

E. Zahl und Lebensdauer von Punkten

In der Mehrzahl der PFS werden Punkte in Abhängigkeit von der Schwere des Delikts vergeben, dh von ihrer Relevanz für die Verursachung von Unfällen oder Verletzungen. Nur in vier Ländern (AT, DK, FIN, NL) wird ausschließlich die Zahl der Delikte im Register erfasst. Laut Meinung der BestPoint-Experten wird – va auch iS der Nachvollziehbarkeit und der öffentlichen Akzeptanz – eine Abhängigkeit der Punktezahl von der Schwere des Delikts als sinnvoll erachtet. Bei speziellen Delikten wie Alkohol oder Tempoüberschreitungen wird zudem empfohlen, die Punktezahl vom Ausmaß der Übertretung abhängig zu machen. Damit wird auch dazu beigetragen, dass das PFS als Verkehrssicherheits-

maßnahme und nicht als Geldbeschaffungsaktion gesehen wird. Gleichzeitig wird allerdings angeraten, die Komplexität der Punktevergabe iS der Administrierbarkeit überschaubar zu halten.

Die Lebensdauer von Punkten variiert in der EU derzeit zwischen sechs Monaten und fünf Jahren, dh nach dieser Zeit, uU abhängig davon, ob inzwischen weitere Delikte begangen wurden, werden alle aus dem jeweiligen Delikt resultierenden Punkte gelöscht. Laut Expertenmeinung sollte die Lebensdauer keinesfalls kürzer als ein Jahr betragen, und diese kann auch an die Schwere eines Delikts angepasst und/oder bei dessen Wiederholung verlängert werden. Als Alternative wird vorgeschlagen, eine periodische Rückerstattung von Punkten in Erwägung zu ziehen; so würden bei einem konstanten Abzug von zB einem Punkt pro Jahr (von der Gesamtpunkteanzahl, ev unter der zusätzlichen Bedingung keiner weiteren begangenen Delikte) die verbleibenden Punkteanteile schwererer Delikte länger im Register geführt als jene von leichteren. Fahren unter Alkoholbeeinträchtigung (zB vier Punkte) wäre erst nach vier Jahren getilgt, nicht ordnungsgemäße Verwendung von Kindersitzen (zB ein Punkt) bereits nach einem Jahr. Damit entfielen auch die Berechnung von schwereabhängigen Lebensdauern von Eintragungen.

F. Zielgruppen

Die meisten Länder betreiben ihre PFS ohne Unterscheidung von spezifischen Nutzergruppen, wobei üblicherweise nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer ausgenommen bleiben. Es gibt allerdings stichhaltige Argumente für die Schaffung von differenzierteren Systemen, die auch für Gruppen wie junge Lenker oder Berufsfahrer maßgeschneidert sind.

1. Junge Lenker

Nur die Niederlande und Malta betreiben derzeit ein PFS, das ausschließlich junge Lenker als Zielgruppe hat. Acht weitere Länder haben speziell für junge Lenker verschärfte Punktelimits und verpflichtende Nachschulungen eingeführt. Ein solches Vorgehen entspricht auch dem internationalen Stand der Wissenschaft: Junge Fahrer unterscheiden sich durch einen sicherheitsabträglichen Mix aus Selbstüberschätzung und Mangel an Erfahrung vom übrigen Fahrerkollektiv, was eine gesonderte Behandlung als angebracht erscheinen lässt. Der Fokus sollte dabei auf *Korrektur* in frühen Phasen liegen, bevor Übertretungen zur Gewohnheit werden. Deshalb erscheint auch eine Verlängerung von Entzugszeiten bei jungen Lenkern nicht sinnvoll, sehr wohl allerdings eine Verschärfung der Punktegrenzwerte bei Alkohol-, Drogen- und Geschwindigkeitsdelikten.

2. Berufskraftfahrer

Die meisten Länder behandeln Berufsfahrer in ihren PFS derzeit nicht gesondert. Es finden sich allerdings in den Punktekatalogen vereinzelt solche Delikte, die typischerweise in dieser Lenkergruppe auftreten, und manche Länder verhängen auch mildere Konsequenzen oder kürzere Entzugszeiten; Italien unterscheidet sogar zwischen einem privaten und einem beruflichen Führerschein.

In Anbetracht der besonderen Verantwortung, die Berufskraftfahrer in der Regel tragen, erscheint es überlegenswert, deren typische Delikte in Punktekataloge aufzunehmen, wie zB mangelnde Ladungssicherung, technische Mängel des Fahrzeugs, Manipulationen von Tachographen oder Missachtung der vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten. Allerdings darf nicht außer Acht gelassen werden, dass Berufskraftfahrer in vielen Fällen nicht allein für ein Vergehen verantwortlich gemacht werden können, da sie auch von ihren Arbeitgebern, Verladern und Disponenten abhängig sind. Deshalb sollten die Mitgliedstaaten auch auf die Umsetzung der RL 2006/22/EG³⁾ achten, die sich nicht an Berufsfahrer richtet, sondern auf die Überwachung von Unternehmen abzielt und die Etablierung eines RisikoEinstufungssystems auf der Basis von Vergehen gegen die Arbeitszeitregeln sowie die vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten vorsieht.

3. Alkohol- und Drogenlenker

Obwohl Alkohol- und Drogenvergehen erwiesenermaßen eine substantielle Rolle im europäischen Unfallgeschehen spielen, werden sie nur von 14 bzw zwölf Mitgliedstaaten in den jeweiligen PFS erfasst. Dies vor allem deswegen, weil diese Delikte in den betreffenden Staaten durch andere Mechanismen erfasst werden, die über das in PFS übliche Instrumentarium mitunter weit hinausgehen.

Alkohol- und Drogenlenker sollten – zumindest bei schweren Erstvergehen bzw im Wiederholungsfall – auf eine vorliegende Sucht untersucht werden. Gegebenenfalls ist eine Entzugstherapie notwendig – sowie im Rahmen der Rehabilitation unter Umständen länger andauernde psychologisch-medizinische Unterstützung und technisches Monitoring; so kann bei Einbau einer Alkohol-Wegfahrsperrung die Wiedererteilung des Führerscheins früher erfolgen, was in der Regel einen Beitrag zur rascheren Wiedererlangung sozialer und beruflicher Normalität leistet.

4. Nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer

Nur in einigen wenigen PFS werden Vergehen nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer) geahndet, und nur dann, falls der Delinquent einen Führerschein besitzt. Deutschland ist derzeit das einzige Land, das für von Fußgängern begangene Delikte Punkte verhängt.

Theoretisch könnte ein PFS für alle Verkehrsteilnehmer nutzbringend sein, allerdings wäre zunächst die Administrierbarkeit eines solchen Systems zu klären; es wird deshalb vorgeschlagen, den Wirkungsbereich von PFS zunächst auf Inhaber von Führerscheinen zu begrenzen, wobei das System durchaus nicht auf Vergehen beim Lenken von Kraftfahrzeugen beschränkt bleiben muss. Schwere Vergehen von anderen Verkehrsteilnehmern können in anderen Datenbanken (zB Strafregister) eingetragen werden und diese Informationen zB als Basis für die Erteilung von Auflagen genutzt werden, falls die betreffende Person um Erteilung eines Führerscheins ansuchen sollte.

5. Wiederholt auffällige Wiederholungstäter

Die üblicherweise kleine Gruppe jener Lenker, die zum wiederholten Male die Maximalanzahl von Punkten erreichen, stellt eine potentielle Gefahr für die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer dar. Mehrere Länder verdoppeln bzw vervielfachen in solchen Fällen die Entzugszeiten, was – angesichts der hartnäckigen Probleme dieses Personenkreises mit der Einhaltung von Regeln – allerdings kaum als zielführend erscheinen kann; das Fahren ohne Führerschein könnte durch eine solche Strategie noch geradezu gefördert werden. Anstatt dessen wird für diese Gruppe umfassende psychologische Diagnostik und individuelle Rehabilitation empfohlen, welche vor allem auf die Modifikation der Einstellung zu regelkonformem Verhalten abzielen sollte.

G. Überwachung und Information

Eine der Schlüsselbedingungen für ein funktionierendes PFS ist zielgerichtete Überwachung der Punktedelikte – begleitet durch eine adäquate Informationspolitik. Solange es aus Sicht des Fahrerkollektivs unwahrscheinlich ist, für Delikte belangt zu werden und in weiterer Folge auch den Führerschein zu verlieren, wird sich auch der angestrebte präventive Effekt eines PFS nicht in ausreichendem Maß einstellen bzw kurze Zeit nach Einführung des PFS abebben.

1. Überwachungsdichten

In den meisten Mitgliedstaaten werden Überwachungsmaßnahmen sowohl durch Polizeikräfte vor Ort als auch mit automatischen („bildgebenden“) Verfahren durchgeführt. Derzeit werden vor allem Geschwindigkeits- und Rotlichtübertretungen automatisiert geahndet, zukünftig wird dies dank rascher Entwicklung von Videoanalyseverfahren zB auch für Sicherheitsabstand, Gurtverwendung und Fahrstreifennutzung möglich sein.

Die Dichte von Radarboxen in der EU ist höchst unterschiedlich, wobei die höchsten Werte (bezogen auf die Bevölkerungszahl) derzeit in Belgien, Österreich und Schweden zu verzeichnen sind.

Die höchsten Dichten bei Alkoholtests werden derzeit in Finnland, Norwegen und Schweden erreicht, wo jährlich bis zu einem Drittel des Fahrerkollektivs getestet werden.

BestPoint empfiehlt, mindestens einen von fünf Lenkern jährlich auf Alkohol zu testen und bei automatisierter Geschwindigkeitsüberwachung eine ähnlich hohe Überwachungsdichte wie in den oben genannten Ländern bereitzustellen.

Darüber hinaus wird angeregt, Zeit und Ort von Kontrollen sowie deren Fokus und die zum Einsatz kommenden Überwachungsmethoden nach Möglichkeit zu variieren, um deren Vorhersagbarkeit niedrig – und damit die öffentliche Aufmerksamkeit hoch – zu halten. Insbesondere wird angeraten, sichtbare und

³⁾ RL 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates v 15. 3. 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) 3820/85 und (EWG) 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates, ABl L 2006/102, 35 idF ABl L 2009/29, 45.

verdeckte Überwachung zu kombinieren. IS sowohl der öffentlichen Akzeptanz als auch der direkten Auswirkung auf die Verkehrssicherheit erscheint es zudem zweckmäßig, Tempoüberwachung va an solchen Stellen durchzuführen, wo geschwindigkeitsbedingte Unfälle bereits auftraten bzw zu befürchten sind.

2. Halter- oder Fahrerhaftung?

Etwa in der Hälfte der EU-Staaten sind Verkehrsstrafen für von automatischen Überwachungsgeräten detektierte Verkehrsdelikte generell vom Fahrzeughalter zur zahlen, sofern dieser nicht einen anderen Fahrer namhaft macht. In einem solchen System (Halterhaftung) sind typischerweise die Zahlen von Einsprüchen und erfolglos beendeten Verfahren gering, was die Kosten der Administration senkt und die Geschwindigkeit der Abläufe erhöht. Gute Erfahrungen mit der Einführung der Halterhaftung wurden ua aus Frankreich und zuletzt aus Ungarn berichtet, wo die nennenswerte Verringerung der Zahlen von Unfällen und Getöteten wesentlich mit dieser Maßnahme in Zusammenhang gesehen wird.

Die Zuteilung von Punkten sollte allerdings generell an den zum Deliktszeitpunkt verantwortlichen Fahrer erfolgen; bleibt dieser ungenannt, sollten die Punkte an den Halter gehen. Diese Praxis wird derzeit bereits in sechs Ländern verfolgt.

3. Informationspolitik

Die Überwachungsschwerpunkte der Polizei sollten stets medial begleitet werden. Lokale Berichterstattung kann hier durchaus effektiver sein als Meldungen in bundesweiten Medien. Bisherige Erfahrungen zeigen, dass die Informationen zu PFS (und diesbezügliche Überwachung) sich typischerweise auf die Einführungsphase konzentrieren und danach abebben. Wiederkehrende Information ist aber essentiell, um die Akzeptanz für das PFS in der Bevölkerung sicherzustellen und über Sicherheitseffekte (und -ziele) zu berichten sowie über die Zahl der Fahrer mit Punkten und der entzogenen Führerscheine; so kann einerseits die Festigung des Images des PFS als Sicherheitsmaßnahme erhöht und andererseits der präventive Effekt verstärkt werden – unter der Voraussetzung, dass ein relevanter Anteil des Fahrerkollektivs mit Punkten/Vormerkungen bzw mit Führerscheinentzug belegt ist.

H. Intermediäre Maßnahmen und Rehabilitation

In jedem PFS existieren einerseits Maßnahmen, die Wiederholungstäter dabei zu unterstützen, nicht noch weitere Delikte zu setzen und damit den Führerschein zu verlieren (intermediäre Maßnahmen), und andererseits jene Maßnahmen, die für die Wiedererlangung einer entzogenen Fahrerlaubnis Voraussetzung sind (Rehabilitationsmaßnahmen). BestPoint empfiehlt allen Mitgliedstaaten einen vierstufigen Ansatz, bestehend aus folgenden Elementen:

→ **Information und Warnung:** Informationsbriefe benachrichtigen über den aktuellen Punktestand; Warnbriefe (oft in Kombination mit einem Infor-

mationsbrief) kündigen die ersten drohenden Konsequenzen an, zB in Form einer Nachschulung.

→ **Nachschulung:** verpflichtende Teilnahme an Driver-Improvement-Kursen. Nichtteilnahme führt im Allgemeinen zum Führerscheinentzug.

→ **Führerscheinentzug**

→ **Rehabilitationsmaßnahmen:** verpflichtende Teilnahme vor der Wiedererteilung des Führerscheins zB an Rehabilitationskursen, medizinischen und/oder psychologischen Tests.

1. Einsatzgrenzen für Maßnahmen

Obwohl sich die Praxis in den Mitgliedstaaten stark unterscheidet und keine zureichenden theoretischen Grundlagen für Einsatzgrenzen existieren, können trotzdem Rahmenbedingungen empfohlen werden:

→ Sendung von Informationsbriefen bei jeder Änderung des Punktestands,

→ Sendung eines Warnbriefs, wenn ein Lenker in Gefahr gerät, einen verpflichtenden Nachschulungskurs besuchen zu müssen,

→ Besuch eines verpflichtenden Nachschulungskurses, wenn ein Punktestand erreicht ist, der sowohl mindestens ein schweres Vergehen vom Ausgangswert als auch vom Maximalwert entfernt ist.

2. Empfehlenswerte intermediäre Maßnahmen

Nachschulungskurse haben in den PFS der Mitgliedstaaten einen zentralen Stellenwert. Es muss allerdings eine Reihe von Kriterien erfüllt sein, wenn deren intendierter Effekt – für sicherere Fahrer zu sorgen – erreicht werden soll. Die Praxis zeigt, dass in der Mehrheit der EU-Länder die bestehenden Kurse auf die Verbesserung des generellen Wissensstands der Fahrer abzielt (und nicht auf die Änderung von Einstellungen und Verhalten im Verkehr) und nur eine verschwindende Minderheit der Länder (mit der löblichen Ausnahme ua Österreichs) delikt- oder zielgruppenspezifische Kurse anbietet. Positive Verkehrssicherheitseffekte sind lt den Ergebnissen von BestPoint generell eher wahrscheinlich, wenn

→ die Kurse auf bestimmte Delinquentengruppen bzw Delikte spezialisiert sind,

→ die Kurse vorrangig auf die Verbesserung von Einstellungen und Verhalten ausgerichtet sind anstatt auf die Erlangung von Fertigkeiten und Kenntnissen,

→ die Instruktoren sowohl eine gute Wissensbasis im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit als auch ausgeprägte didaktische Fähigkeiten aufweisen,

→ die Kursgruppen klein gehalten werden (< 6),

→ die Kurse aus mehreren Sitzungen bestehen, verteilt über mehrere Wochen,

→ Individuen mit Suchtproblemen oder Persönlichkeitsstörungen einer Spezialbehandlung zugeführt werden, vorzugsweise in individuellem Setting.

3. Empfehlenswerte Rehabilitationsmaßnahmen

Die übliche Praxis der Mitgliedstaaten ist die Abhaltung einer theoretischen oder praktischen Prüfung als Vo-

raussetzung für die Wiedererteilung eines entzogenen Führerscheins. Es steht allerdings zu bezweifeln, ob eine solche Vorgangsweise als zielführend angesehen werden kann, zumal das Hauptproblem von Wiederholungstätern weniger in der mangelnden Kenntnis von Regeln, sondern vielmehr in deren Einhaltung besteht. Es wird deshalb empfohlen, dass Rehabilitation – ebenso wie die intermediären Maßnahmen – vor allem auf die Verbesserung von Einstellung und Verhalten abzielen sollte. Medizinisch-psychologische Diagnostik und längerfristige psychologische bzw. therapeutische Begleitung sind dabei – zumindest für gewisse Tätergruppen wie Suchtpatienten – in Erwägung zu ziehen. Dabei kann auch befristetes technisches Monitoring zum Einsatz kommen, zB in Form einer Alkoholfahrsperrung (Alkohol-Interlock) oder eines Fahrdatenrekorders, durch die die Wiedererteilung des Führerscheins evtl. früher erfolgen oder ein Entzug ganz entfallen kann.

Die Entzugszeiten sollten zwischen drei und zwölf Monaten betragen; darunter ist kein abschreckender Effekt zu erwarten, darüber steigt die Wahrscheinlichkeit, dass Lenker sich veranlasst sehen, ohne Führerschein zu fahren.

I. Administration und Evaluation

Für die Kosteneffizienz genauso wie für die öffentliche Akzeptanz eines PFS ist es Voraussetzung, dass möglichst kurze Entscheidungs- und Informationswege eingehalten, Doppeltätigkeiten vermieden und größtmögliche Automation der Prozesse realisiert werden. Schon bei der Formulierung der Delikte eines Punktecatalogs werden wichtige Weichenstellungen über den nachfolgenden Aufwand für Administration und Gerichte getroffen; es sollte darauf Wert gelegt werden, dass zusätzlich zur Identifikation eines Delikts und des betreffenden Lenkers für die Vergabe von Punkten möglichst wenige administrative oder gerichtliche Schritte notwendig sind.

Die in einem PFS laufend anfallenden Daten bilden eine wertvolle Basis sowohl für die Qualitätskontrolle des Betriebs als auch für die Evaluation der Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Derzeit sind allerdings nur in sehr eingeschränktem Umfang Informationen über die Effektivität der Europäischen PFS verfügbar. Es wird deshalb empfohlen, eine EU-Datenbank mit statistischen Eckdaten der jeweiligen Systeme in den Mitgliedstaaten (zB Delikte in unterschiedlichen Kategorien, Lenker mit unterschiedlichen Punkteständen, Entzüge) und allgemeinen Verhaltensindikatoren (zB Geschwindigkeitsniveaus, Alkoholmissbrauch im Verkehr, Gurtverwendung) zu schaffen, um daraus weitere Anhaltspunkte über die erfolgreiche Gestaltung von PFS abzuleiten.

J. Zukünftige Schritte auf europäischer Ebene

Die RL 2011/82/EU⁴⁾ regelt zwar den grenzüberschreitenden Informationsaustausch von Fahrzeugzulassungsdaten zur Durchsetzung von Sanktionen, nicht

aber jenen über Delikte bzw. den Punktestand von EU-Lenkern. Damit werden im EU-Ausland begangene punkterelevante Delikte in der Regel in keinem Punkte-register erfasst, wodurch eine Ungleichbehandlung von EU-Bürgern gegeben ist. Im Rahmen eines Expertenworkshops in Brüssel wurden deshalb gemeinsam mit Repräsentanten der Europäischen Kommission die aktuellen Anforderungen in den Mitgliedstaaten analysiert und fünf potentielle Verbesserungsschritte erarbeitet:

- Information der Verwaltung des Deliktstaats an die Verwaltung des Wohnsitzstaats über punkterelevante Delikte eines Lenkers auf freiwilliger Basis.
- Empfehlung der Europäischen Kommission an die Mitgliedstaaten, ein PFS einzuführen, nach Möglichkeit auf Basis der Kriterien von BestPoint.
- Die Mitgliedstaaten können einen „virtuellen Führerschein“ für alle zum ersten Mal belangten ausländischen Lenker einführen, auf dem Punkte vermerkt werden. Einige Länder wie UK, Italien, Tschechische Republik und Malta haben bereits erste Erfahrungen mit einem solchen System gesammelt, auch in Österreich werden ausländische Lenker, die ein Vormerkdelikt begehen, eigens erfasst.
- Mittelfristig betreibt jeder Mitgliedstaat ein PFS, das zumindest einen Minimalkatalog von Delikten umfasst. Die Entscheidung über die Zahl von Punkten pro Delikt obliegt weiterhin dem Mitgliedstaat. Zwischen den Systemen der Mitgliedstaaten bzw. den darin enthaltenen Delikten besteht eine Umrechnungstabelle.
- Als langfristiges Szenario wird ein einheitliches Europäisches PFS in Erwägung gezogen, mit einem einheitlichen Punktecatalog und harmonisierten intermediären und rehabilitativen Maßnahmen.

K. Schlussfolgerungen für die Weiterentwicklung des österr. Vormerksystems

Die Ergebnisse des EU-Projekts BestPoint zeigen, dass das österr. Vormerkssystem (ÖVS) in mehrerer Hinsicht Merkmale aufweist, die nicht mit der von europäischen Experten empfohlenen Praxis im Einklang stehen. Es muss davon ausgegangen werden, dass derzeit der Einfluss des ÖVS auf die Verkehrssicherheit eingeschränkt bleibt.

Der **Deliktecatalog** des ÖVS ist in einigen wichtigen Deliktkategorien unvollständig; so ist Österreich das einzige Land, das Geschwindigkeitsdelikte nicht mit Vormerkung oder Punkten ahndet. Mit der Nichtanwendung von Gurtvergehen und der verbotenen Benutzung von Mobiltelefonen fehlen im ÖVS zwei weitere wichtige Delikte, die in der EU als Standardbestandteil von PFS gelten dürfen.

So viele Delikte wie in keinem anderen Land sind im Katalog des ÖVS mit **Bedingungen** verknüpft (zB Nichtbeachtung des Rotlichts, [...] wenn dadurch Len-

4) RL 2011/82/EU des Europäischen Parlaments und des Rates v. 25. 10. 2011 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte, ABl L 2011/288, 1.

ker [...] zu unvermitteltem Bremsen oder zum Ablenken ihrer Fahrzeuge genötigt werden), was die Beweisführung oft schwierig gestaltet und weshalb befürchtet werden muss, dass – aufgrund der hohen Aussicht auf erfolgreichen Einspruch – mitunter schon die Ahndung als Vormerkdelikt unterlassen wird. Die Zahlen der Vormerkungen von mit Bedingungen verknüpften Delikten sind demnach auch vergleichsweise gering, obwohl diese ausnahmslos hohe Relevanz für das Unfallgeschehen haben.

Laut einhelliger Meinung der in BestPoint konsultierten europäischen Experten sollte ein **Zusammenhang zwischen der Schwere des Delikts und der Punktezahl** bestehen; es fördert nicht die Akzeptanz des Systems, wenn beispielsweise mangelnde Ladungsicherung eines Gepäckstücks im Pkw genauso schwer bewertet wird wie Fahren in alkoholisiertem Zustand (0,5 – 0,8 Promille). Eine differenzierte Zuteilung von Punkten im ÖVS wäre deshalb wünschenswert.

Die öffentliche **Informationspolitik** über das ÖVS muss als unzureichend bezeichnet werden; die von Experten einhellig als Basis für Transparenz und Akzeptanz ultimativ wichtig eingestufte laufende öffentliche

Information über Zahlen von Vormerkungen und Führerscheinentzügen sowie sonstige Informationen über Sinn, Ziele und Erfolge des ÖVS ist derzeit praktisch nicht verfügbar.

Laut einer vom ETSC (Europäischer Verkehrssicherheitsrat, Brüssel) im Jahr 2008 durchgeführten informellen Umfrage in den Mitgliedstaaten traten überraschend hohe Unterschiede bei den **Führerscheinentzugsquoten** zu Tage; Österreich weist in diesem Vergleich den mit Abstand geringsten Wert aller europäischen Punkteführerscheinsysteme auf, für die Daten bereitgestellt werden konnten. Damit ist die präventive Wirkung des ÖVS generell in Zweifel gestellt.

Die Wirkung des ÖVS auf die Verkehrssicherheit könnte erhöht werden, wenn die obigen Kriterien beachtet werden. Die notwendigen Modifikationen könnten zudem zeitnah und weitgehend kostenneutral durchgeführt werden. Dies wäre auch ein wichtiger Beitrag, Österreich von seinem Rang im Mittelfeld⁵⁾ wieder an die verkehrssichersten Länder Europas heranzuführen.

5) 2011: Rang 14 bei der Zahl der Verkehrstoten pro Million Einwohner.

→ In Kürze

Die Ergebnisse des EU-Projekts BestPoint liefern wertvolle Hinweise, wie Punkteführerscheinsysteme dauerhaft die Zahlen von Unfällen und Getöteten reduzieren können; für die Weiterentwicklung des österr Vormerksystems leiten sich dadurch zahlreiche konkrete Anhaltspunkte ab.

→ Zum Thema

Über den Autor:

Dipl.-Ing Klaus Machata ist Mitarbeiter in der Präventionsberatung im Kuratorium für Verkehrssicherheit.
Kontaktadresse: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Schleiergasse 18, 1100 Wien.
Tel: +43 (0)5 77077-1230, Fax: +43 (0)5 77077-1187,
E-Mail: klaus.machata@kfV.at, Internet: www.kfv.at

Vom selben Autor erschienen:

Machata/Eichinger-Vill, Das Österreichische Verkehrssicherheitsprogramm 2011–2020. Auf dem Weg zur Spitze Europas? ZVR 2011, 211; *Machata*, Section-Control – Neuer Weg zu Tempoüberwachung? Erfahrungen mit Section Control in Österreich in *Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.v.* (Hrsg), 47. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2009, 29. und 30. Januar in Goslar (2009) 284; *Machata*, RoadPACE – Road Partners in Central and Eastern Europe, Zeitschrift für Verkehrssicherheit 2009, 148.

Literatur:

Van Schagen/Machata, The BestPoint Handbook: Getting the best out of a Demerit Point System, BESTPOINT DELIVERABLE 3 (2012), zum Download unter www.bestpoint-project.eu

Links:

www.bestpoint-project.eu

