

Zeitschrift für

# VERKEHRS-**ZVR** RECHT

Reiserecht

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

**Juli/August 2015**

**07  
08**

217 – 272

Schwerpunktbeiträge

## Reiserecht

**Wiener Liste – Update 2015** Eike Lindinger ➔ 222

**Reiseveranstalter wider Willen** Eike Lindinger ➔ 226

**Das Passagier- und Fahrgastrechteagenturgesetz (PFAG)**  
Nikolaus Authried ➔ 232

**Die Errichtung von Klettersteigen unter juristischen Aspekten**  
Verena Weiler ➔ 238

Rechtsprechung

**Haftung des Reiseveranstalters für vor Ort gebuchte  
Zusatzleistungen** Georg Kathrein ➔ 249

**Keine Reisestorno-VersLeistung bei Realisierung von Komplikationen  
im Heilungsverlauf** Christian Huber ➔ 252

Pro & Contra

## Carsharing im öffentlichen Raum

Markus Raab/Gerhard Pürstl ➔ 220

Judikaturübersicht Verwaltung

**Lenkeranfrage nicht nur aus Gründen der Verfolgung von  
Straßenverkehrstätern zulässig** ➔ 263

**Abstellen eines Kfz an drei Tagen in einer Kurzparkzone  
(ohne Ortsveränderung) löst dreimalige Abgabepflicht aus** ➔ 266

Kuratorium für Verkehrssicherheit

**Spannungen und Konflikte unter Verkehrsteilnehmern in Österreich**  
Gerald Furian und Birgit Salamon ➔ 266



# Spannungen und Konflikte unter Verkehrsteilnehmern in Österreich

## Ergebnisse einer KfV-Studie

ZVR 2015/134

§ 3 StVO;  
§ 7 FSG

Konflikte im  
Straßenverkehr;

Rücksichts-  
losigkeit;  
Rücksichtnahme

Mehr als die Hälfte der im Rahmen einer aktuellen KfV-Studie befragten Verkehrsteilnehmer gab unabhängig von der eigenen Rolle im Straßenverkehr (Autofahrer, Radfahrer oder Fußgänger/Nutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln) an, dass der Umgang miteinander nicht reibungslos funktioniert. 60% konstatierten, dass Spannungen und Konflikte im Straßenverkehr in den letzten Jahren sogar zugenommen haben. Die meisten Spannungen und Konflikte birgt demnach das Aufeinandertreffen von Autofahrern und Radfahrern: Knapp die Hälfte (46%) aller Befragten identifizierte spontan diese beiden Gruppen, wenn es um Spannungen im Verkehr geht. Als konkrete Maßnahmen zur Vermeidung von Konflikten im Straßenverkehr wurden von den Befragten spontan eine verstärkte Verkehrsüberwachung sowie mehr Toleranz, Rücksichtnahme und Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer genannt.

Von Gerald Furian und Birgit Salamon

### Inhaltsübersicht:

- A. Hintergründe
  1. Einleitung
  2. Ziel und Methode der KfV-Studie
- B. Ergebnisse der KfV-Studie
  1. Subjektives Sicherheitsgefühl im Straßenverkehr
  2. Spannungen und Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern
  3. Gründe für Spannungen und Konflikte im Straßenverkehr
  4. Verursacher von Spannungen und Konflikten in den Bundesländern
- C. Prävention/Verbesserungsvorschläge zur Verringerung von Verkehrskonflikten aus Sicht der Verkehrsteilnehmer
  1. Kontrolle/Strafen
  2. Ausbildung/Information
  3. Verhältnisse/Infrastruktur
  4. Verhalten
- D. Fazit
  1. Rücksichtslosigkeit und Rücksichtnahme im Verkehrsrecht
  2. Maßnahmen zur Verringerung von Konflikten

## A. Hintergründe

### 1. Einleitung

Das Gefühl von Sicherheit ist eine wichtige Voraussetzung, um auch selbst sicher mobil zu sein. Ganz iS des Vertrauensgrundsatzes ist grundsätzlich davon auszugehen, dass sich alle Verkehrsteilnehmer an die gegebenen Regeln halten und Rücksicht aufeinander nehmen. Wird eine bestimmte Gruppe wiederholt als rücksichtslos erlebt, kann eine generalisierte Annahme über zukünftiges Verhalten dieser Gruppe entstehen. Mit der Antizipation von Fehlverhalten anderer steigt das Gefühl der Unsicherheit. Mangelndes Vertrauen und Gefühle von Unsicherheit können eine Reduktion der eigenen Mobilität zur Folge haben oder aber auch zu eigenem rücksichtslosem Verhalten führen, um eine vermeintliche Übervorteilung durch andere zu verhindern.

Das Thema subjektive Sicherheit im Straßenverkehr behandelt eine aktuelle Studie des KfV unter dem Titel „Wahrnehmung von Spannungen und Konflikten unter Verkehrsteilnehmern in Österreich“. Dabei wurde die Frage untersucht, wie Konflikte von den Verkehrsteilnehmern selbst wahrgenommen und welche Maßnahmen als sinnvoll eingestuft werden. Im Zentrum stand dabei die Sicht auf Konfliktsituationen und Gefahrenpotenziale aus dem Blickwinkel von Fußgängern, Nutzern öffentlicher Verkehrsmittel, Radfahrern und Autofahrern in Österreich.

### 2. Ziel und Methode der KfV-Studie

Folgende Themenschwerpunkte wurden im Rahmen der KfV-Studie behandelt:

- subjektives Sicherheitsgefühl der Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr
- Gründe für Unsicherheitsgefühle
- Spannungen oder Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmern
- Welche Verkehrsteilnehmer tragen aus subjektiver Sicht am stärksten zu Spannungen im Straßenverkehr bei?
- Verhaltensweisen als Auslöser von Spannungen und Konflikten
- Verbesserungspotenziale zur Konfliktvermeidung aus Sicht der Verkehrsteilnehmer

Die Ergebnisse der Studie beruhen auf einer groß angelegten Telefonbefragung, die zwischen Juli und November 2013 stattfand. Dabei wurden 2.700 Verkehrsteilnehmer, 300 je Bundesland, zwischen 17 und 70 Jahren telefonisch interviewt. In jedem Bundesland wurden jeweils 100 Autofahrer, 100 Radfahrer und 100 Fußgänger/Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel befragt. Die Hälfte der Befragungen pro Bundesland wurde in der jeweiligen Landeshauptstadt durchgeführt, die andere Hälfte im Rest des Bundeslands.

Zusätzlich wurden in den Landeshauptstädten Gruppendiskussionen zum Thema „Konflikte unter Verkehrsteilnehmern“ durchgeführt, deren inhaltliche Aspekte unter anderem typische Konfliktsituationen im Verkehrsalltag, das Erörtern regionaler und infrastruktureller Besonderheiten und konfliktauslösende Verhaltensweisen waren. Je Stadt fanden zwei etwa 1,5-stündige Fokusgruppen mit je sechs bis zehn Teilnehmern statt, die auf Basis des im Alltag verwendeten Hauptverkehrsmittels (öffentliche Verkehrsmittel/Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer) sowie nach Geschlecht und Alter (18+) durchmischt wurden. Mit Ausnahme von Wien und Eisenstadt setzte sich je eine Gruppe pro Stadt aus Bewohnern der jeweiligen Stadt, die andere Gruppe aus Bewohnern der Umlandgemeinden zusammen. In Wien wurde zwischen Bewohnern von parkraumbewirtschafteten Zonen und nicht-parkraumbewirtschafteten Zonen differenziert. In Eisenstadt gab es auf Grund der Größe der Stadt keine Unterscheidung – beide Gruppen wurden mit Stadt- und Umlandbewohnern besetzt.

## B. Ergebnisse der KfV-Studie

### 1. Subjektives Sicherheitsgefühl im Straßenverkehr

Die Ergebnisse der Studie zeigen, dass das subjektive Gefühl der persönlichen Sicherheit im Straßenverkehr relativ stark ausgeprägt ist. So fühlen sich neun von zehn Befragten im Straßenverkehr sehr oder eher sicher.

Am sichersten von allen Verkehrsteilnehmern fühlen sich im Straßenverkehr Autofahrer. Im Gegensatz dazu nehmen Radfahrer subjektiv die stärkste persönliche Gefährdung im Straßenverkehr wahr – immerhin jeder fünfte Radfahrer fühlt sich im Straßenverkehr nicht mehr sicher (vgl. Abbildung 1).

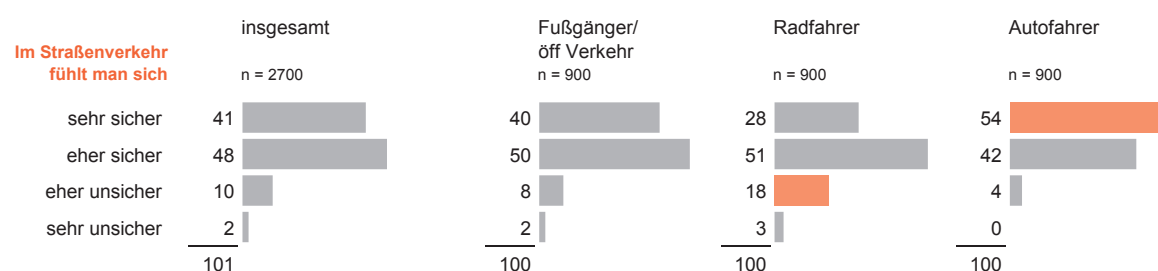


Abbildung 1: Subjektives Sicherheitsgefühl im Straßenverkehr; n=2.700 Verkehrsteilnehmer, Angaben in %



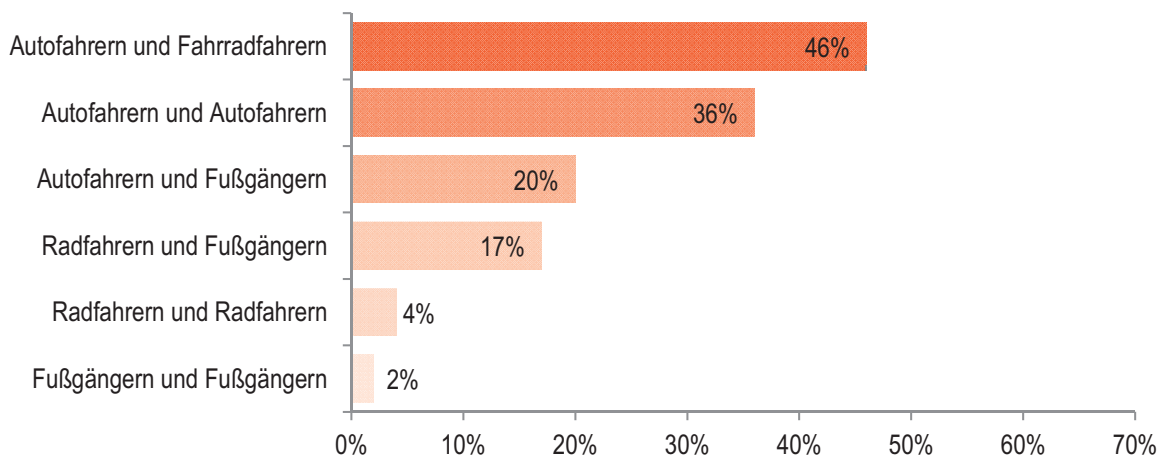


Abbildung 2: Zwischen welchen Gruppen kommt es immer wieder zu Spannungen und Konflikten? n = 2.700 Verkehrsteilnehmer, in %, Mehrfachantworten möglich

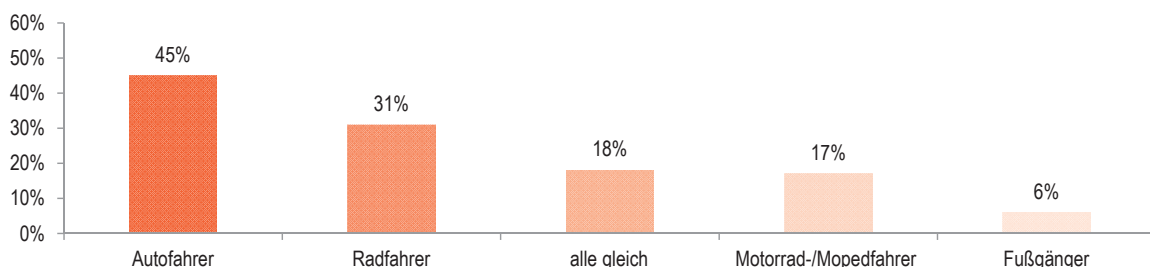


Abbildung 3: Welche Verkehrsteilnehmer tragen am stärksten zu Spannungen und Konflikten bei? n = 2.700 Verkehrsteilnehmer, Angaben in %, Mehrfachantworten möglich

Dieses Unsicherheitsgefühl der Radfahrer ist vor allem auf rücksichtsloses Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer und Defizite bezüglich der Radverkehrsinfrastruktur zurückzuführen. Auch die hohe Geschwindigkeit der motorisierten Verkehrsteilnehmer trägt zum Unsicherheitsgefühl von Radfahrern bei, welche sich dadurch oft als Verkehrsteilnehmer zweiter Klasse fühlen, die nur geduldet werden und ständig achtgeben und ausweichen müssen. Aufgrund der fehlenden eigenen Knautschzone fühlen sich Radfahrer außerdem vom „Goodwill“ der (stärkeren) Autofahrer abhängig.

Bei Fußgängern wird ein Unsicherheitsgefühl vor allem durch zu schnelle Autofahrer, die nicht vor Schutzwegen halten, sowie undisziplinierte Radfahrer, die sich ähnlich egoistisch wie Autofahrer verhalten, hervorgerufen.

## 2. Spannungen und Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern

Die Mehrzahl der Befragten, unabhängig von der Verkehrsteilnehmergruppe, ist der Meinung, dass der Umgang zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern nicht reibungslos funktioniert: 74% der Befragten berichten aus eigener Erfahrung über Spannungen und Konflikte. 60% der befragten Verkehrsteilnehmer glauben zudem, dass diese Spannungen und Konflikte in den letzten Jahren zugenommen haben.

Als Konflikte-Hotspot wird das Aufeinandertreffen von Autofahrern und Radfahrern gesehen – zwischen

diesen Verkehrsteilnehmergruppen kommt es in allen Bundesländern am häufigsten zu Spannungen. Auch unter Autofahrern entstehen häufig Konflikte. Betreffend das Verhältnis zwischen Radfahrern und Fußgängern werden von diesen beiden Gruppen untereinander mehr Konflikte beobachtet als von den in diesem Fall unbeteiligten Autofahrern (vgl. Abbildung 2).

Als Hauptverursacher von Spannungen und Konflikten werden von etwa 45% der Befragten (und mehr als der Hälfte der befragten Radfahrer) Autofahrer angesehen, gefolgt von Radfahrern. Obwohl aus der Gesamtsicht die Autofahrer Konfliktverursacher Nummer 1 sind, stellen aus deren Sicht die Radfahrer die Hauptverursacher von Konflikten dar (vgl. Abbildung 3).

## 3. Gründe für Spannungen und Konflikte im Straßenverkehr

Als Gründe für das Gegeneinander im Straßenverkehr werden Egoismus und Zeitdruck/Stress, aber auch eine allgemeine Konfliktbereitschaft, ein Pochen auf das eigene Recht und Aggressivität der Verkehrsteilnehmer angeführt.

Auf die Frage, warum die jeweiligen Verkehrsteilnehmer als Auslöser von Konflikten angesehen werden, werden Autofahrer als „gestresst/nervös/unter Zeitdruck stehend“, „rücksichtslos/egoistisch“, „zu schnell unterwegs“, „zu viele“ bzw. „aggressiv“ und „übermächtig/stärker“ bezeichnet.

Mangelnde Verkehrsdisziplin, das „Kreuz-und-quer-/Gegen-die-Einbahn-/Auf-Gehwegen“-Fahren, egoistisches und rücksichtsloses Verhalten und das oftmalige Nebeneinanderfahren beschreiben die konfliktauslösenden Eigenschaften der Radfahrer.

Fußgänger sind generell keine häufigen Konflikt-auslöser, sie verhalten sich aus Sicht der anderen Verkehrsteilnehmer jedoch ziemlich unaufmerksam und achten nicht auf den übrigen Verkehr.

Auch das Verhalten der Motorradfahrer wurde von den Befragten bewertet: Dieser Gruppe werden zu schnelles und unangepasstes Fahren, riskantes Überholen, Vorbeischlängeln oder -drängen am ruhenden Verkehr, Missachten von Verkehrsregeln sowie eine generelle Selbstüberschätzung als Gründe für das Auslösen von Konflikten zugeordnet.

#### 4. Verursacher von Spannungen und Konflikten in den Bundesländern

Bezüglich der Verursacher von Spannungen und Konflikten bestehen auf Bundesländerebene Unterschiede. So fällt beispielsweise auf, dass Tirol das einzige Bundesland ist, in welchem Autofahrer nicht als Hauptverursacher von Konflikten im Straßenverkehr gesehen werden. In Vorarlberg und im Burgenland hingegen werden Autofahrer noch stärker als in den anderen Bundesländern als Konfliktverursacher Nummer 1 angesehen (vgl. Abbildung 4).

#### 5. Zufriedenheit mit der Verkehrsinfrastruktur

Fußgänger sehen bezüglich zu hoher Geschwindigkeit der motorisierten Verkehrsteilnehmer im Ortsgebiet sowie bei der Trennung von Fußgängern und Rad-

fahrern im Stadtverkehr noch Verbesserungspotenzial. Diesbezügliche Verbesserungen bewirken könnte der vermehrte Einsatz taktile wahrnehmbarer Trennungen von Fußgänger- und Radfahranlagen (zB Schrägbord) und unterschiedlicher Fahrbahnbeläge, wie sie auch in der RVS Radverkehr<sup>1)</sup> gefordert werden. Auch Wartezeiten bei Ampeln und Sichtweiten bei Schutzwegen sind aus Fußgängersicht noch optimierungsfähig.

Von den befragten Radfahrern wurden Verbesserungen hinsichtlich der unsicheren Führung von Radfahrern bei Kreuzungen sowie – ähnlich wie von den Fußgängern – eine Reduktion der zu hohen Geschwindigkeit motorisierter Verkehrsteilnehmer innerorts sowie die Trennung von Fußgänger- und Radverkehr gewünscht.

Autofahrer sind vor allem hinsichtlich der „Flüssigkeit des Verkehrs im innerstädtischen Bereich/im Ortsgebiet“, hinsichtlich der „Parkplatzsituation“ und der „guten Sicht auf Radwege“ noch nicht zufrieden mit der derzeitigen Situation.

#### C. Prävention/Verbesserungsvorschläge zur Verringerung von Verkehrskonflikten aus Sicht der Verkehrsteilnehmer

Die Vorschläge der Befragten zur Verringerung von Konflikten im Straßenverkehr lassen sich in die Hauptgruppen Kontrolle/Strafen, Ausbildung/Information, Verhältnisse/Infrastruktur und Verhalten unterteilen (vgl. Tabelle 1).

1) FSV – Österreichische Forschungsgesellschaft Straße–Schiene–Verkehr (2011), RVS 03.02.13 „Radverkehr“.

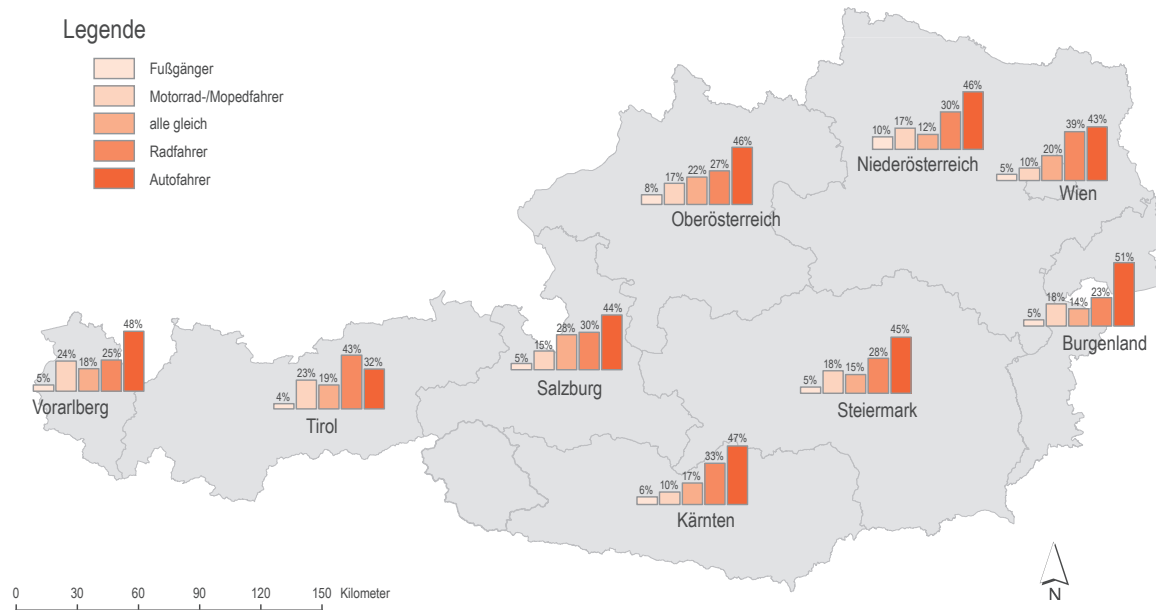


Abbildung 4: Verkehrsteilnehmergruppen, die am stärksten zu Spannungen und Konflikten beitragen, nach Bundesländern; n = 2.700 Verkehrsteilnehmer, Angaben in % →

Kontrolle/Strafen	%
... mehr Polizeipräsenz	21
... strengere Strafen	11
Ausbildung/Information	
... bessere/verpflichtende Schulung aller Verkehrsteilnehmer	11
... bessere Information/mehr Aufklärungskampagnen	9
Verhältnisse/Infrastruktur	
... bauliche Maßnahmen	13
Verhalten	
... mehr Toleranz und Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer	18
... mehr Selbstdisziplin/Eigenverantwortung	13
andere Hinweise	9
<b>weiß nicht, keine Angabe/nichts, können nicht vermieden werden</b>	<b>19</b>

Tabelle 1: Verbesserungspotenziale zur Konfliktvermeidung zwischen den Verkehrsteilnehmern; n = 2.700 Verkehrsteilnehmer, Angaben in %, Mehrfachantworten möglich

### 1. Kontrolle/Strafen

In dieser Kategorie raten die Befragten unter anderem zu mehr Polizeipräsenz und Kontrolle (21%), auch für Fahrradfahrer, sowie zu strengeren Strafen für Verkehrsvergehen bzw bei Missachtung der Verkehrsregeln (11%).

### 2. Ausbildung/Information

Für eine bessere bzw verpflichtende Schulung sowie Ausbildung aller Verkehrsteilnehmer sprechen sich immerhin 11% der Befragten aus. Auch mehr und bessere Information bzw Aufklärungskampagnen über die Medien sind erwünscht (9%).

### 3. Verhältnisse/Infrastruktur

Eine Verbesserung der Infrastruktur – beispielsweise durch besser ausgebaute Straßen/Radwege/Gehwege oder die räumliche Trennung der Verkehrsteilnehmer – wünschen sich 13% der befragten Verkehrsteilnehmer, vor allem Radfahrer.

### 4. Verhalten

Plädiert wird auch für mehr Toleranz und Rücksicht (18%) bzw mehr Selbstdisziplin, Eigenverantwortung und ein konsequenteres Einhalten von Verkehrsregeln (13%).

## D. Fazit

### 1. Rücksichtslosigkeit und Rücksichtnahme im Verkehrsrecht

Das Verhältnis verschiedener Verkehrsteilnehmergruppen untereinander und Konflikte zwischen diesen sind aktuell immer wieder ein Thema. In den Medien

etwa werden vor allem Reibungspunkte zwischen Autofahrern und Radfahrern diskutiert, die auch in der vorliegenden Studie als subjektiv stark wahrgenommener Konflikte-Hotspot identifiziert wurden. Aber auch Konflikte zwischen diesen beiden Gruppen und Fußgängern werden thematisiert, etwa am Schutzweg.

Auch in der jüngeren Entwicklung des Verkehrsrechts – insb der StVO – spiegelt sich wider, dass Verhältnis und Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmergruppen ein aktuelles Thema sind. So wurde etwa 2011 mit der 23. StVO-Novelle<sup>2)</sup> ein programmatisches Gebot zur ständigen Vorsicht und gegenseitigen Rücksichtnahme in § 3 Abs 1 StVO aufgenommen, das den weiterhin geltenden Vertrauensgrundsatz ergänzt.<sup>3)</sup> Zur Frage, wie dieses Gebot in der Praxis umgesetzt werden kann, hat das BMVIT eine Broschüre unter dem Titel „Ideen für mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr“ herausgegeben.<sup>4)</sup> Neben dem allgemeinen Rücksichtnahmegebot wurden aber auch konkrete Maßnahmen eingeführt, die eine Neugestaltung des Verhältnisses zwischen den Benutzergruppen auf bestimmten Verkehrsflächen ermöglichen sollen. Die 2013<sup>5)</sup> eingeführten Begegnungszonen etwa beruhen auf dem Grundprinzip der Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmergruppen und stellen hohe Anforderungen an Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme unter den Straßenbenutzern. Die gleichzeitig in die StVO aufgenommene Fahrradstraße geht in eine andere Richtung und schafft eine Verkehrsfläche, die speziell einer Benutzergruppe gewidmet ist und damit zur Reduktion von Konflikten eingesetzt werden kann.

Neben dem verhältnismäßig neuen Rücksichtnahmegebot kennt das Verkehrsrecht aber auch Tatbestände, die auf eine besondere Rücksichtslosigkeit abstellen und daher darauf abzielen, konfliktträchtiges, rücksichtsloses Verhalten stärker zu sanktionieren. So sieht etwa § 99 Abs 2 lit c StVO für besonders rücksichtsloses Verhalten eine höhere Strafe vor, während seit 2010<sup>6)</sup> gem § 7 Abs 3 Z 3 iVm § 26 Abs 2 a bei besonders rücksichtslosen Vorschriftenverstößen die Lenkberechtigung für mindestens sechs Monate zu entziehen ist.<sup>7)</sup>

### 2. Maßnahmen zur Verringerung von Konflikten

Krainz/Riccabona-Zecha<sup>8)</sup> führen in ihrem Beitrag über Aggressivität im Straßenverkehr eine Reihe von Maßnahmen gegen aggressives, konfliktträchtiges Verhalten an, die teils bereits derzeit gesetzt werden, teils in der Zukunft verstärkt werden könnten. Darunter finden sich ua die Stärkung der gegenseitigen Rücksicht-

2) 23. StVO-Novelle BGBl I 2011/34.

3) Vgl dazu Hoffer, Das Vorsicht- und Rücksichtnahmegebot, ZVR 2014/239.

4) BMVIT, Ideen für mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr (2011) [www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss\\_radverkehr/downloads/ruecksichtnahme.pdf](http://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/ruecksichtnahme.pdf) (abgefragt am 13. 5. 2015).

5) 25. StVO-Novelle BGBl I 2013/39.

6) 13. FSG-Novelle BGBl 2010/117.

7) Zur rechtlichen Erfassung von aggressivem Verhalten im Detail vgl Krainz/Riccabona-Zecha, Aggressivität im Straßenverkehr, ZVR 2014/232.

8) Krainz/Riccabona-Zecha, Aggressivität im Straßenverkehr, ZVR 2014/232.

nahme in der StVO, die Überwachung und Bestrafung der Lenker, die Überprüfung der Verkehrszuverlässigkeit sowie Bewusstseinsbildung im Rahmen der Fahrausbildung bzw durch begleitende Maßnahmen, etwa im Rahmen des Vormerksystems. Die vorliegende Studie über die Wahrnehmung von Spannungen und Konflikten zeigt nun einerseits, wo aus Sicht der Verkehrsteilnehmer die Probleme liegen, bietet aber auch Anhaltspunkte dafür, von welchen Maßnahmen zur Verringerung von Konflikten sich die Verkehrsteilnehmer selbst den größten Erfolg erwarten. Auf die größte Zustimmung stoßen bei allen Verkehrsteilnehmergruppen intensivere Überwachung und verstärkte Kontrollen. Daneben wird aber auch an die Eigenver-

antwortung der Verkehrsteilnehmer appelliert, von denen im Sinne von „miteinander statt gegeneinander“ mehr Rücksicht und Toleranz gefordert wird. Auch die Infrastruktur hat ihren Anteil in der Herstellung von konfliktbeladenen „Hotspots“. Diesbezüglich auffällig ist auch der Ruf vieler Radfahrer nach besserer Infrastruktur.

Die Befragungsergebnisse lassen darauf schließen, dass die genannten Maßnahmen – gezielt eingesetzt – auch auf breite Akzeptanz stoßen würden. Zahlreiche Konflikte und in Folge Verkehrsunfälle könnten letztlich vermieden werden, wenn alle Verkehrsteilnehmer einander mit mehr gegenseitigem Respekt und mit mehr Aufmerksamkeit begegnen würden.

### → In Kürze

In einer aktuellen Studie des KFV wurde die subjektive Wahrnehmung von Spannungen und Konflikten unter Verkehrsteilnehmern in Österreich untersucht. Obwohl sich rund 90% der Befragten im Straßenverkehr sicher fühlen, wurden doch von der Mehrheit Spannungen und Konflikte festgestellt, die in den letzten Jahren zugenommen haben. Vor allem zwischen Autofahrern und Radfahrern kommt es nach Sicht der Befragten häufig zu Spannungen. Als Hauptverursacher von Konflikten werden Autofahrer angesehen – wobei es hier regionale Unterschiede gibt. Im Rahmen der Studie wurden auch Verbesserungsvorschläge aus Sicht der Befragten erhoben. Genannt wurden hier vor allem mehr Verkehrsüberwachung und Kontrolle, aber auch mehr Toleranz, Rücksichtnahme und Eigenverantwortung aller Verkehrsteilnehmer.

### → Zum Thema

#### Über die AutorInnen:

Mag. Gerald Furian, MBA, ist Projektleiter im Bereich Forschung & Wissensmanagement im KFV.  
E-Mail: gerald.furian@kfv.at

Mag. Birgit Salamon, BA, ist Verkehrsjuristin im Bereich Recht & Normen im KFV. E-Mail: birgit.salamon@kfv.at

Kontaktadresse: Kuratorium für Verkehrssicherheit,  
Schleiergasse 18, 1100 Wien.  
Internet: www.kfv.at

#### Von denselben AutorInnen erschienen:

*Furian/Hnatek-Petrak*, Was bringt die Einführung einer gesetzlichen Radhelmpflicht? ZVR 2006/168; *Furian/Gruber*, Der Radhelm – eine wirksame Maßnahme gegen Kopfverletzungen bei Radunfällen, ZVR 1997, 173; *Salamon/Kaulich*, Alkohol-Wegfahrsperrern für alkoholauffällige Lenker, ZVR 2015/43; *Trischler/Salamon*, Schauplatz Schutzweg, ZVR 2014/214; *Salamon*, Die 25. StVO-Novelle: ein Überblick, ZVR 2013/118; *Salamon/Block*, Reform der Motorradfahrausbildung, ZVR 2013/67; *Knowles/Salamon*, Schülertransporte im Gelegenheitsverkehr, ZVR 2012/230; *Steiner/Bauer/Salamon/Robatsch*, Einführung der Radhelmpflicht für Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, ZVR 2011/154; *Salamon*, Die Führerschein-Nachschulung, ZVR 2011/43; *Künzel/Krone/Salamon*, Das Vormerksystem – erste Auswirkungen und Erfahrungen, ZVR 2009/95; *Salamon*, Schülertransporte – ein Gesamtüberblick, ZVR 2008/235.

