



**Hugo Haupfleisch**

Dr. Hugo Haupfleisch wurde 1947 in Wien geboren, studierte an der Universität Wien Jus und schloss das Studium im Dezember 1970 ab. Seit diesem Zeitpunkt ist er beim ÖAMTC als Jurist tätig, seit 1982 Hauptabteilungsleiter für Rechtsdienste und juristische Interessenvertretung. Er schuf in den 80er-Jahren die juristischen Vertragsgrundlagen zum Aufbau des ÖAMTC-Notarzhubschraubersystems und war an der konsumentenfreundlichen Gestaltung verschiedener Musterverträge (Autokauf, Werkstätten, Versicherungen) führend beteiligt.

Laufende Mitarbeit in der Clubzeitung des ÖAMTC „auto touring“. Zahlreiche Artikel in der Zeitschrift für Verkehrsrecht, Mitarbeit an Fachbüchern sowie an populären Büchern zu verkehr- und konsumentenschutzrechtlichen Themen. Laufende Publikationen juristischer Fachartikel in der Zeitschrift für Verkehrsrecht (ZVR) und dem Deutschen Autorecht (DAR), zum Beispiel über EU-Richtlinien und Vorschläge für „menschengerechten“ Schadenersatz. Häufige Auftritte in Bürgerservicesendungen wie „Stadtgespräche“, „Volksanwalt“, „Konflikte“ oder „Willkommen Österreich“.

Seit 1976 ständig als Vertreter der Interessen der fast 1,6 Millionen ÖAMTC-Mitglieder in diversen parlamentarischen Ausschüssen und ministeriellen Arbeitsgruppen.

Seit 30 Jahren intensive Vortragstätigkeit mit Schwerpunkten Verkehrssicherheit und Konsumentenschutz, Vortragender bei Enqueten und auf juristischen Fachseminaren.

Laufend internationale Konferenzen und Verhandlungen – insbesondere bei der EU in Brüssel und im Rahmen der automobilen Dachorganisationen des ÖAMTC „AIT und FIA“ (von 1979 bis 1985 Vorsitzender der Rechtskommission).

**Kontakt**

ÖAMTC-Rechtsdienste  
1010 Wien, Schuberting 1-3  
Österreich  
Tel: +43 (1) 711 99/1248  
Fax-DW 1259  
e-mail: hugo.haupfleisch@oamtc.at

Hugo Hauptfleisch

## Unfallverhütung als ehrgeiziges Ziel der EU

Die Europäische Kommission veröffentlichte im April 2004 im Amtsblatt ein so genanntes Durchsetzungspaket zur Verkehrssicherheit (Road Safety Enforcement Package), das sich ausschließlich mit drei Aspekten beschäftigte, nämlich mit Geschwindigkeitsüberschreitungen, Alkohol am Steuer und der Nichtverwendung von Rückhalteeinrichtungen. Diese Vorschläge zielten darauf ab, eine wesentliche Verringerung der Zahl tödlicher Unfälle auf den europäischen Straßen zu erreichen sowie die Zahl der tödlich Verletzten von 2002 auf 2010 zu halbieren. Im Wesentlichen wurde vorgegeben, nationale Durchsetzungspläne unter Einsatz automatisierter Erfassungssysteme zu erarbeiten. Diese sollten mit Verfahren kombiniert werden, die ausreichende Kapazität für die Verfolgung einer großen Zahl von Verkehrsverstößen haben. Die Kommission verlangte ausdrücklich, durch effektive, angemessene und vor allem abschreckende Sanktionen diese Verstöße zu ahnden. Mittels eines umfangreichen Standardformulars sollten der Kommission im Zweijahresrhythmus Berichte über die nationalen Durchsetzungspläne zugeleitet werden

Diese Empfehlung der Kommission stieß bei den meisten Mitgliedsstaaten auf Ablehnung, vielfach wurde sie ganz einfach nicht beachtet. Eines der Hauptargumente der Mitgliedsstaaten war, dass diese „Empfehlung“ der Kommission dem in der EU von mancher Seite nahezu als „heiliger Grundsatz“ gesehenen Prinzip der Subsidiarität widerspräche. Die Kommission habe die Aufgabe, konkrete Ziele vorzugeben, die Art der Durchführung müsse sie jedoch den Mitgliedsstaaten überlassen.

Fast drei Jahre später zeigt sich, dass dieses Durchsetzungspaket – erwartungsgemäß – nicht zu dem von der Kommission gewünschten Erfolg geführt hat, sodass diese ihre seinerzeitige „Drohung“ wahrnehmen möchte und beabsichtigt, eine Richtlinie zu Verkehrssicherheits- und Verkehrsüberwachungsmaßnahmen zu erlassen. In Vorbereitung eines entsprechenden Richtlinienentwurfes hat die Kommission im November 2006 eine umfangreiche Konsultation an interessierte Stellen verschickt, in der sie auch fünf verschiedene Handlungsfelder anbietet. Die EU beabsichtigt, im Frühjahr 2007 auf der Basis der Ergebnisse dieses Konsultationsverfahrens einen Entwurf für ein Maßnahmenpaket auszuarbeiten. Obwohl die jüngste Konsultation nicht mehr derart konkrete Vorschläge beinhaltet wie die oben skizzierte Empfehlung der Kommission aus 2004, geht sie noch immer von der Idee aus, dass nur durch massives Enforcement bei den genannten drei Verkehrsverstößen eine nachhaltige Reduktion der Unfälle erzielt werden könne.

*Die Kommission „vergaß“ auf das Prinzip der Subsidiarität*

*Konkrete Vorschläge bleiben Mangelware, aber der Ansatz ist klar: mehr kontrollieren, härter strafen*

*Die Zahl der tödlichen Unfälle bis 2010 halbieren*

### Position des ÖAMTC

Der ÖAMTC bekennt sich zum Ziel der Kommission, die Sicherheit im Straßenverkehr erheblich zu verbessern und die Zahl der tödlichen Unfälle bis zum Jahr 2010 nach Möglichkeit EU-weit zu halbieren. Der Club war einer der ersten Unterzeichner der Road Safety-Charta der EU und hat sich zu vielfältigen Verkehrssicherheitsaktionen, zum Beispiel im Rahmen seiner Fahrsicherheitszentren verpflichtet. Auch dem europäischen Aktionsprogramm für Straßenverkehrssicherheit mit der Aufgliederung in mehrere Handlungsfelder ist grundsätzlich zuzustimmen. Keine Zustimmung findet allerdings die von der Kommission vertretene Ansicht, dass das Verhalten der Verkehrsteilnehmer nur durch Verkehrsüberwachungsmaßnahmen wesentlich beeinflusst werden kann.

*EU geht bei wichtigsten Unfallursachen von falschen Voraussetzungen aus*

### Wichtige Unfallursachen

Den Prämissen in der Empfehlung der Kommission aus dem Jahr 2004, die wichtigsten Ursachen für tödliche Unfälle seien Geschwindigkeitsüberschreitungen, das Fahren unter Alkoholeinfluss und die Nichtverwendung von Rückhalteeinrichtungen kann in dieser allgemeinen Form nicht gefolgt werden. Im internationalen Vergleich zählen zu den fünf wichtigsten Unfallursachen:

- Nicht angepasste Geschwindigkeit
- Vorrangverletzung
- Unaufmerksamkeit
- Übermüdung
- zu geringer Sicherheitsabstand

Alkohol am Steuer ist nur selten die alleinige Unfallursache, meist tritt sie in Kombination mit nicht angepasster Geschwindigkeit auf. Während in anderen Staaten bis zu 20 Prozent aller Unfälle durch alkoholisierte Lenker verschuldet werden, liegt dieser Wert in Österreich seit Jahren unter 7 Prozent. Die Nichtverwendung von Sicherheitsgurten kann nicht als Ursache für einen tödlichen Unfall angesehen werden, jedoch ist unbestreitbar, dass bei lückenloser Verwendung des Sicherheitsgurtes die Unfallfolgen oft gemildert werden könnten.

*Geschwindigkeit wird nicht an die Verhältnisse angepasst*

Prüft man nun die Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ genauer, stellt man fest, dass es sich in mehr als 80 Prozent der Fälle um das Nichtanpassen an die Straßen-, Verkehrs- oder Sichtverhältnisse handelt. Das Überschreiten der jeweils zulässigen oder einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit kann nur für rund ein Fünftel dieser Unfälle verantwortlich gemacht werden. Die genannte Kommissionsempfehlung differenziert hier nicht, wobei zuzugestehen ist, dass eine gesetzliche oder durch Verkehrszeichen angegebene Geschwindigkeitsbeschränkung wesentlich leichter überwacht werden kann als die Nichteinhaltung der jeweils „situativ angepassten Geschwindigkeit“.

## **Grenzen der polizeilichen Überwachung**

Daraus folgt auch, dass mit den von der EU vorgeschlagenen verschärften Kontrollmaßnahmen zur Verringerung der Zahl der tödlichen Unfälle nur ein geringer Prozentsatz der tatsächlichen Unfallursachen beeinflusst werden kann. Damit gehen allerdings viele der in der Empfehlung penibel aufgezählten polizeilichen Kontroll- und Durchsetzungsmaßnahmen ins Leere. Es entsteht leider der Eindruck, durch den Einsatz automatisierter Erfassungssysteme soll vor allem eine möglichst große Zahl an Geschwindigkeitsverstößen erfasst werden – was bloß dem jeweiligen Staatsäckel hohe Einnahmen verschaffen könnte. Ob damit das eigenverantwortliche Wählen der situationsbedingt richtigen Geschwindigkeit erreicht werden kann, muss jedenfalls bezweifelt werden.

Außerdem muss sich die Kommission darüber im Klaren sein, dass die budgetäre Situation in vielen Staaten der EU derart angespannt ist, dass der Intensivierung der polizeilichen Überwachungstätigkeit personelle Grenzen gesetzt sind. In weiten Kreisen der Bevölkerung – auch in Österreich – festigt sich die Ansicht, dass die Exekutive primär ihr Augenmerk auf die Bekämpfung der in den letzten Jahren europaweit steigenden Kriminalität lenken sollte, sodass es eher unrealistisch ist anzunehmen, massive nationale Verkehrsüberwachungspläne könnten in großem Umfang umgesetzt werden. Auch automatische Überwachungssysteme bedürfen einer Wartung bzw. einer anschließenden Administration der festgestellten Verkehrsverstöße.

Daraus folgt die Schlussfolgerung des ÖAMTC: Nicht die Quantität der Verkehrsüberwachung muss international gesteigert werden – vor allem nicht durch die Ahndung zahlreicher geringfügiger Verkehrsverstöße – sondern die Qualität, damit vor allem besonders gefährliche Verhaltensweisen wirksam bekämpft werden können.

## **Unfallursache Unaufmerksamkeit**

Eine der wichtigsten Unfallursachen wird leider in der Öffentlichkeit, aber auch in den Vorschlägen der Kommission weitgehend unbeachtet gelassen, nämlich die Unaufmerksamkeit. Nach einer im Mai 2006 veröffentlichten Unfallursachenanalyse des Instituts „Gute Fahrt“ werden 36 Prozent aller Unfälle durch Unaufmerksamkeit verursacht, (nur) 14 Prozent der Unfälle passieren wegen Schnellfahrens und 10 Prozent wegen zu geringem Sicherheitsabstand. Für viele überraschend: Die in den Medien und in Politikerklärungen besonders oft genannten Unfallursachen wie Aggression, Risikofreudigkeit, Drängeln oder Angeberei spielen in der Praxis nur eine untergeordnete Rolle.

Interessant sind in diesem Zusammenhang die Ursachen für die Unaufmerksamkeits-Unfälle: Gedanken sind bekanntlich zollfrei, wenn sie allerdings ablenken, können sie für 17 Prozent aller Unfälle verantwortlich sein. Mit den Mitfahrern zu reden, lenkt zahlenmäßig genauso oft ab wie mit dem Handy zu telefonieren (rund

*Mehr Einnahmen für den Staat, aber nicht unbedingt mehr Verkehrssicherheit*

*Lieber Kriminalität bekämpfen als Autofahrer überwachen*

*Besonders gefährliches Verhalten wirksam bekämpfen*

*Gedankenverloren am Steuer*

*Vier von zehn Unfällen werden durch psychische Faktoren verursacht, die man durch eine massivere Verkehrsüberwachung nicht erfasst*

4,5 Prozent aller Unfälle), wobei die Nichtverwendung einer Freisprecheinrichtung nur eine geringe Rolle spielt. Auch diverse Nebentätigkeiten (vom Bedienen des CD-Players über die Sendersuche bis zum Verzehr des Frühstücksemmerls) lenken so sehr ab, dass sie für fast 4 Prozent der Unfälle verantwortlich gemacht werden können. Diese Aufzählung zeigt jedenfalls eindeutig, dass wesentlichen Unfallursachen durch bloße Verkehrsüberwachungsstätigkeiten nur beschränkt Einhalt geboten werden kann. Die EU-Kommission wäre sicher gut beraten, eine weitere Schlussfolgerung der erwähnten Studie bei ihren Überlegungen zu berücksichtigen: Insgesamt waren 42 Prozent aller Unfälle primär durch psychische Zustände verursacht, in denen man nicht im emotionalen Gleichgewicht war. Ursachen wie starker Stress, Ärger, Traurigkeit oder auch Sorgen und Probleme zeigen, dass Unfallverhütung auch ein überlegtes Emotionsmanagement erforderlich macht.

*Gegen nicht angepasste Geschwindigkeit helfen keine Radarboxen*

### **Eigenverantwortung des Fahrers**

Im Gegensatz zur Grundrichtung der Empfehlung der Kommission, die leider ohne jeden Konsultationsmechanismus verabschiedet wurde, steht der ÖAMTC auf dem Standpunkt, dass es wesentlich wirksamere Methoden zur Beeinflussung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer gibt. Geht man davon aus, dass die Hauptunfallursache eine den besonderen Verhältnissen nicht angepasste Geschwindigkeit darstellt, so kann diese kaum mit automatisierten Erfassungssystemen wie Radarboxen wirkungsvoll bekämpft werden.

Vielmehr müssen Maßnahmen auf dem Erziehungssektor wie Bewusstseinsbildung, Motivation und Hebung der Eigenverantwortung des Fahrzeuglenkers im Rahmen von breit angelegten Verkehrssicherheitskampagnen zum Tragen kommen.

Statt einer einseitigen Ausrichtung auf permanente Kontrolle des Kraftfahrers und einer laufenden Bevormundung durch eine Vielzahl von individuellen Geschwindigkeitsbeschränkungen bzw. oft nicht nachvollziehbaren Tempokontrollen muss der europäische Kraftfahrer dazu gebracht werden, eigenverantwortlich die den jeweiligen Verkehrsumständen angepasste Geschwindigkeit zu wählen, selbst wenn diese erheblich unter den jeweils erlaubten Höchstgeschwindigkeiten liegen sollte. Als positives Beispiel will ich hier Großbritannien erwähnen, das - vor allem im Gegensatz zu Österreich und anderen mitteleuropäischen Staaten - mit einem absoluten Minimum an individuell beschilderten Geschwindigkeitsbeschränkungen auskommt, dessen ungeachtet aber seit vielen Jahren in der europäischen Unfallstatistik sehr geringe Unfallszahlen aufweist.

*Eigenverantwortung stärken: Großbritannien als Vorbild*

### **Fahrerinformation durch Telematik**

Auch ein weiterer sehr wesentlicher Aspekt wird in diesem Vorschlag der Kommission völlig unberücksichtigt gelassen, nämlich die technischen Hilfsmittel zur Information des Fahrers. Nach Ansicht des ÖAMTC sollten alle Anstrengungen unternommen wer-

den, die Fahrerinformationssysteme auszubauen und serientauglich zu machen. Nicht die Dokumentation und leichtere Ahndung eines Verkehrsverstößes (zum Beispiel durch automatische Überwachungsanlagen) darf im Vordergrund stehen, sondern die Verhinderung von Übertretungen. Dazu können einfache optische und akustische Warnungen an den Fahrer, die zum Beispiel von elektronischen Einrichtungen im Straßenraum ausgesendet werden, maßgeblich beitragen.

### **Motivation zur Gurtverwendung**

Auf Unverständnis stößt die Argumentation der Kommission, dass Verstöße gegen die Gurtenanlegepflicht nur durch abschreckende Sanktionen zu ahnden seien und hier zum Beispiel keine Verwarnung auszusprechen sei. Dem ist vor allem entgegenzuhalten, dass nach Ansicht eines überwiegenden Teils der Kraftfahrer die Verpflichtung zum Verwenden von Sicherheitsgurten primär dem Eigenschutz dient und daher im Verhältnis zu anderen Verkehrsverstößen nach anderen Maßstäben zu beurteilen ist. Fest steht allerdings, dass nicht angeschnallte Fondspassagiere bei einem Unfall gegen die Vordersitze geschleudert werden können, was bei deren Benützern zu schweren Verletzungen führen kann.

Um daher europaweit eine höhere Gurtverwendungsquote zu erreichen, hält der ÖAMTC eine Kombination aus Verhaltensbeeinflussung, maßvoller Überwachung und kraftfahrzeugtechnischen Maßnahmen für unverzichtbar: Personen, die Sicherheitsgurte nicht verwenden, nennen eine Vielzahl von Gründen, warum sie dies tun. Eine entsprechende Aufklärungs- und Informationskampagne unter Verwendung zielgruppengerechter Medien ist jedenfalls viel besser als – ausschließliche – polizeiliche Strafmaßnahmen geeignet, die Gurtenanlegequote deutlich zu erhöhen. Die in der Dachorganisation der europäischen Automobilclubs (FIA) zusammengeschlossenen Clubs haben seit Jahren das Thema Gurtverwendung (aber auch Verwendung geeigneter Kindersitze) in den Mittelpunkt derartiger Aufklärungskampagnen gestellt, für die sich auch prominente in- und ausländische Motorsportler als „Zugpferde“ zur Verfügung stellten.

### **Technische Warnsysteme**

Gerade hinsichtlich der Verwendung des Sicherheitsgurtes setzt der ÖAMTC – gemeinsam mit seinen europäischen Partnerclubs – verstärkt auf den Einsatz optischer und akustischer Warneinrichtungen in Kraftfahrzeugen. In den Richtlinien für Crash-Tests im Rahmen des EuroNCAP wurde der Einbau von so genannten Gurtwarnern (seatbelt-reminder) schon vor Jahren als wesentliches Sicherheitsmerkmal bewertet, das zusätzliche Qualitätspunkte bringt. In zahlreichen neuen Fahrzeugmodellen gehören diese Gurtwarner daher bereits zur Standardausstattung – bei vielen Modellen allerdings nur für den Fahrersitz. Die Kommission sollte daher ihr Augenmerk darauf richten, dass in spätestens zwei Jahren Gurt-Warnsysteme für alle Sitzplätze eines Kraftfahrzeuges verpflichtend vorgeschrieben werden, da insbesondere auf den

*Verkehrsverstöße  
nicht dokumentieren,  
sondern verhindern*

*Sicherheitsgurt:  
Aufklärung bringt  
mehr als Sanktionen*

*Auf Kindersitze  
nicht vergessen*

*Gurt-Warnsysteme  
für alle Sitzplätze  
im Auto*

*Blockt die Fahrzeugindustrie bei Innovationen zugunsten der Sicherheit ab?*

Rücksitzen nach wie vor die Anschnallquoten deutlich geringer sind als auf den Vordersitzen. Der ÖAMTC hat sich anlässlich der österreichischen EU-Präsidentschaft im ersten Halbjahr 2006 sowohl an den österreichischen Verkehrsminister als auch die zuständige Generaldirektion der EU mit konkreten Vorschlägen für ein umfassendes Sicherheitspaket gewendet. Dabei bildete der verpflichtende Einbau von Gurtwarnern in alle neu zugelassenen Fahrzeuge einen besonderen Schwerpunkt. Leider kam vom Sachbearbeiter der Kommission eine eher zurückhaltende Antwort – ob die europäische Fahrzeugindustrie bei der Generaldirektion „Industrie“ (noch) die besseren Einflussmöglichkeiten hat?

### **Alkoholkampagnen**

*Alkohol am Steuer: Sanktionen entsprechend der Promillezahl staffeln*

Den vorgeschlagenen Maßnahmen zur Bekämpfung von Alkohol am Steuer kann grundsätzlich zugestimmt werden, wobei beweis-sicheren Atemalkoholmessgeräten gegenüber der zeitaufwändigen Blutabnahme bei Verdächtigen der Vorzug einzuräumen ist. Auch das Thema „Trinken und Fahren“ bedarf einer Kombination von ineinandergreifenden Maßnahmen. Nicht nur bei jungen Fahrzeuglenkern ist Alkohol am Steuer oft ein gesellschaftliches Problem, das vor allem durch Aufklärungs- und Motivationskampagnen in den Griff gebracht werden muss. Neben laufenden Schwerpunktkontrollen in Form von „Planquadraten“ muss auch ein geeignetes, nach der Schwere der Übertretung gestaffeltes Sanktionensystem der Öffentlichkeit bewusst gemacht werden, um abschreckend wirken zu können.

### **Strafen für Alkoholdelikte anpassen**

*Strafsätze sind zum Teil seit 20 Jahren unverändert*

Ich habe leider in den letzten Jahren den Eindruck gewonnen, dass bei Österreichs Verkehrspolitikern die Bereitschaft zu tiefgreifenden Reformen im Sanktionensystem des österreichischen Straßenverkehrs fehlt. Zwar ist nach Ansicht maßgeblicher Fachleute ist nur in wenigen Fällen die Höhe der angedrohten Geldstrafe abschreckend, viel stärker wirkt die Erhöhung der Wahrscheinlichkeit, bei einer Übertretung „erwischt“ zu werden. Wie soll jedoch eine Strafe eine abschreckende Wirkung entfalten können, wenn ihre Höhe unbekannt ist? Ich habe vor mehr als acht Jahren Vorschläge vorgelegt – die später vom österreichischen Parlament beschlossen wurden –, wie die Geldstrafen wegen Alkohol am Steuer nach der Schwere der Alkoholisierung gestaffelt und gut kommunizierbar festgelegt werden könnten. Durch die Euroeinführung ging diese leichte Merkbarkeit (zum Beispiel Promillewert von 1,6 und darüber bedeutetet 16.000 Schilling Geldstrafe) leider verloren. Sämtliche auch bereits publizierten Versuche, die politische Bereitschaft zu einer Valorisierung der zum Teil seit 20 Jahren (!) unveränderten Strafsätze nebst einer „Euroanpassung“ (zum Beispiel bei mehr als 1,6 Promille eine Mindeststrafe von 1600 ?) zu erreichen, fanden bisher kein Interesse. Es bleibt nur zu hoffen, dass sich der neue Verkehrsminister zu einer offenen Diskussion über die Reform des Sanktionensystems bereit erklärt, bei

der auch die Strafen für Alkoholdelikte auf eine neue Basis gestellt werden.

### **Technische Wegfahrsperrn**

Schließlich sind auch Überlegungen anzustellen, kraftfahrzeugtechnisch Mechanismen wie etwa eine Blockade der Zündung zu entwickeln, die es alkoholisierten Lenker unmöglich machen, das Kraftfahrzeug in Betrieb. Vor allem Fahrzeuglenker, die bereits wiederholt wegen alkoholisiertem Lenken bestraft wurden, sollten zur Verwendung derartiger Sicherungssysteme verpflichtet werden. Während es mir in Österreich bisher nicht gelungen ist, Entscheidungsträger dazu zu bringen, über die Einführung derartiger Systeme ernsthaft zu diskutieren, ist der Einsatz technischer Wegfahrsperrn seit Jahren in der EU ein Thema – allerdings außerhalb der kritisierten Empfehlung. In Deutschland beschäftigt sich zum Beispiel der Deutsche Verkehrsgerichtstag in Goslar im Jänner 2007 in einem Arbeitskreis mit den Möglichkeiten zur Einführung derartiger Systeme, in den skandinavischen Ländern ist eine verpflichtende Ausrüstung von Schwerfahrzeugen in den nächsten Jahren ziemlich sicher.

*Technische Wegfahrsperrn könnten alkoholisierte Lenker am Fahren hindern*

### **Maßnahmen gegen ausländische Lenker**

Einen Schwerpunkt der Brüsseler Überlegungen stellt die grenzüberschreitende Verkehrsüberwachung dar, weil man – wohl mit Recht – davon ausgeht, dass sich Verkehrsteilnehmer im Ausland wesentlich disziplinierter verhalten, wenn sie damit rechnen müssen, dass eine allenfalls ausgesprochene Strafe auch in ihrem Heimatland vollstreckt werden kann. Dabei wird allerdings übersehen, dass ein in allen 27 (!) EU-Staaten bis 22. März 2007 innerstaatlich umzusetzender Rahmenbeschluss über die Vollstreckung von Geldstrafen bereits existiert. Welche zusätzlichen Aspekte daher eine geplante Richtlinie zum Thema „grenzüberschreitende Verfolgung von Verkehrsdelikten“ abdecken sollte, bleibt vorerst schleierhaft. Allerdings steht für mich bereits jetzt fest, dass die meisten EU-Staaten (unter anderen Österreich und Deutschland) den festgelegten Umsetzungsstermin nicht einhalten werden. Meines Erachtens müsste mindestens ein Jahr das (Nicht-)Funktionieren des Rahmenbeschlusses beobachtet und analysiert werden, bevor weitergehende Maßnahmen vorgeschlagen (und beschlossen) werden.

*Theoretisch müssen auch ausländische Verkehrssünder Strafe bezahlen – die Praxis sieht aber anders aus*

Außerdem weigern sich deutsche Behörden seit Jahren, Strafen österreichischer Behörden auf der Basis des bilateralen deutsch-österreichischen Vollstreckungsabkommens zu vollstrecken, wenn diese Strafen wegen Nichterteilung der Lenkerankunft gemäß dem österreichischen Kraftfahrsgesetz verhängt wurden. Und daran wird sicher auch der aktuelle Rahmenbeschluss nichts ändern, wie mir deutsche Juristen versicherten. Dieser Umstand wird von österreichischen Politikern, Kraftfahrern und Medien heftig kritisiert, weil sie darin einen „Freibrief für deutsche Raser auf österreichischen Straßen“ erblicken. Andererseits musste ich leider zur Kenntnis nehmen, dass das österreichische Innenministerium kei-

*Freibrief für „deutsche Raser“?*



*Bei Radarboxen  
auch Fahrer  
erkennbar machen*

ne Absicht zeigt, die rund 500 über das Bundesgebiet verteilten automatischen Radarboxen oder die – wenigen – Section-Control-Anlagen mit zusätzlichen Infrarotkameras zur Identifizierung des Lenkers (nach deutschem Vorbild) auszustatten. Nur eine Änderung der Verkehrsüberwachungspraxis durch häufige Anhaltungen oder fotografische Lenkeridentifikation könnte bewirken, dass sich ausländische Lenker vermehrt an österreichische Verkehrsvorschriften halten und dadurch voraussichtlich auch seltener in Verkehrsunfälle verwickelt werden.

### **Umfassendes Unfallverhütungsprogramm**

*Die Linie der EU zur  
Verkehrssicherheit  
ist zu einseitig und  
verspricht wenig  
Erfolg*

Das Thema Unfallverhütungsmaßnahmen ist derart vielfältig – nahezu wie die Ursachen selbst – sodass dieser Artikel nur einen kleinen Auszug aus dem umfassenden Programm des ÖAMTC bieten konnte. Es soll jedoch zeigen, dass die von der Kommission verfolgte Linie zu einseitig und daher zu wenig Erfolg versprechend ist.

Damit schließt sich der Kreis: Verhaltensbeeinflussung und technische Maßnahmen sind wichtige Ergänzungen zur Reduzierung der Unfallszahlen, ohne effiziente und angemessene Verkehrsüberwachung ist jedoch die Verkehrssicherheit nicht zu verbessern.