

Erstmals Studie über Geschwindigkeitsübertretungen

Tempobolzer vor allem im Ortsgebiet

Erstmals in Österreich hat eine Studie das Geschwindigkeitsverhalten der motorisierten Verkehrsteilnehmer ausschließlich im Ortsgebiet untersucht. Das erschreckende Ergebnis nach 246.157 „geblitzten“ Autos und Motorräder in 37 niederösterreichischen Gemeinden: 47,4 Prozent der Lenker waren zu schnell unterwegs. KOMMUNAL hat sich die Studie genau angesehen.

◆ Mag. Hans Braun

Gegenstand der vorliegenden Studie war das Geschwindigkeitsverhalten von Fahrzeuglenkern im verbauten Ortsgebiet. Nicht berücksichtigt wurden also Freilandstraßen oder hochrangige Straßen (Autobahnen, Schnellstraßen). Insgesamt wurde im Zuge der empiri-

limits durch die Erhebungen abgedeckt, wobei sowohl Gemeindestraßen als auch Landes- und Bundesstraßen berücksichtigt wurden. Der Großteil der Messungen fand untertags statt, rund ein Viertel der Messzeit entfiel auf Nachtstunden.

Akzeptanzprobleme bei niedrigen Tempolimits

Bei niedrigeren Geschwindigkeitslimits wurden deutlich höhere Anteile an Grenz- und Toleranzwertüberschreitungen festgestellt als bei Tempo 50 oder Tempo 70. Die geringste Bereitschaft, Tempolimits einzuhalten, besteht den erhobenen Daten zufolge bei 30 km/h Geschwindigkeitsbeschränkungen. Von den insgesamt mehr als 45.000 Fahrzeu-

gen, die auf Straßen mit Tempo 30 gemessen wurden, waren 31.520 oder 69,7 Prozent zu schnell. Eine Analyse der Messergebnisse nach Straßenart zeigt, dass der Umfang an Grenz- und Toleranzwertüberschreitungen stark von der Höhe des Tempolimits und dem Verkehrsfluss bestimmt wird. Bei zähflüssigem Verkehr ist es auch auf breiten Bundesstraßen nahezu unmöglich ein Tempolimit von 70 km/h zu überschreiten. Umgekehrt fällt es vielen Lenkern nicht schwer, auf einer wenig frequentierten Gemeindestraße deutlich schneller als Tempo 30 zu fahren. Interessant ist, dass in den Nachtstunden deutlich mehr Grenz- und Toleranzwertüberschreitungen registriert wurden als untertags. Offensichtlich verleitet das geringere Verkehrsaufkommen in der

Die insgesamt 328 Einzelmessungen verteilten sich auf 172 Standorte in 37 Gemeinden und Städten unterschiedlicher Größenordnungen und Verkehrsinfrastruktur.

schon Erhebungen die Geschwindigkeit von 246.157 Fahrzeugen erfasst; der größte Datenumfang, der bisher in Österreich in eine derartige Studie eingeflossen ist. Die Datenerfassung erfolgte auf zweierlei Wege: Die Mehrzahl der Messungen wurde mit dem mobilen Radarsystem Multanova 6F durchgeführt. Um an ausgewählten Standorten auch über eine längere Zeitperiode Datenmaterial zu generieren, wurde zusätzlich das Verkehrsstatistikgerät SR3 in Einsatz gebracht.

Die insgesamt 328 Einzelmessungen verteilten sich auf 172 Standorte in 37 Gemeinden und Städten unterschiedlicher Größenordnungen und Verkehrsinfrastruktur. Die Gesamtmessdauer belief sich auf netto 1.565 Stunden. Es wurden sämtliche im Ortsgebiet üblichen Tempo-

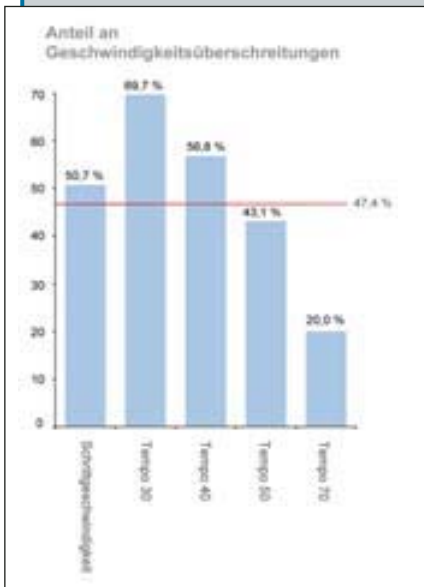
Jeder Zweite zu schnell

Von den 246.157 Fahrzeuglenkern, die in der Studie erfasst wurden, führen 116.780 oder 47,4 Prozent schneller als die jeweils erlaubte Höchstgeschwindigkeit (Grenzwert). Oder anders formuliert und angesichts der großen

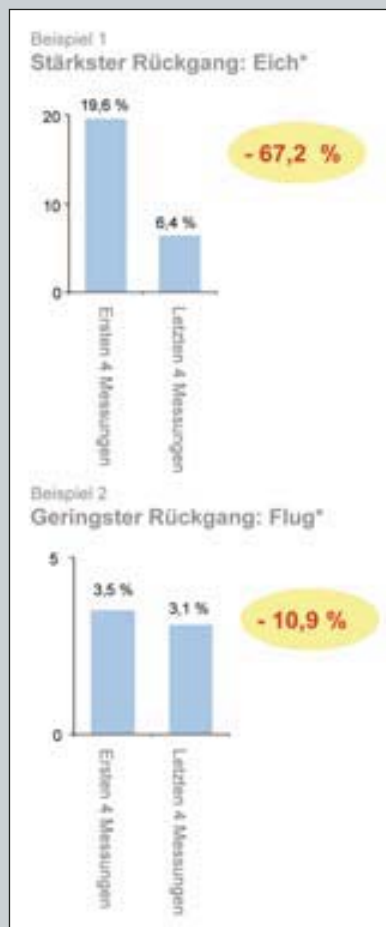
Datenmenge auch in dieser Verallgemeinerung zulässig: Jeder Zweite hält sich im Ortsgebiet nicht an die vorgeschriebene Geschwindigkeit. Diesem Durchschnittswert steht jedoch eine große Vielfalt unterschiedlicher Ergebnisse gegenüber, die bei einzelnen Messungen je nach straßenbaulichen Gegebenheiten, Verkehrsfluss und Witterungsverhältnissen erzielt wurden. Der Bogen spannte sich hier buchstäblich von Null (zum Beispiel im Stau) bis zu hundert Prozent Geschwindigkeitsübertretungen.

Die Gesamtmessdauer belief sich auf netto 1565 Stunden. Es wurden sämtliche im Ortsgebiet üblichen Tempolimits durch die Erhebungen abgedeckt, wobei sowohl Gemeindestraßen als auch Landes- und Bundesstraßen berücksichtigt wurden.

frequentierten Gemeindestraße deutlich schneller als Tempo 30 zu fahren. Interessant ist, dass in den Nachtstunden deutlich mehr Grenz- und Toleranzwertüberschreitungen registriert wurden als untertags. Offensichtlich verleitet das geringere Verkehrsaufkommen in der



Eines der teils erschreckenden Details der Studie zeigt, dass je niedriger das Tempolimit angesetzt ist, desto mehr die Geschwindigkeit überschritten wird. Mit weitem Abstand „führen“ hier mit fast 80 Prozent Übertretungen Tempo-30-Limits.



Aussagekräftig auch die Frage nach dem Sinn von Geschwindigkeits-Überwachungen. So konnten Rückgänge zwischen elf und 67 Prozent erreicht werden.

Studienautor: VeloMeter, Gesellschaft für Messtechnik und Verkehrsüberwachung mbH, Klosterneuburg, www.velometer.at

Nacht viele Lenker dazu, stärker auf das Gaspedal zu treten. Moped- und Motorradfahrer waren wohl in überproportionalem Maße unter den extremen Fällen von Geschwindigkeitsüberschreitungen vertreten, es fand sich aber kein Anhaltspunkt, dass in Summe die Lenker motorisierter einspuriger Fahrzeuge ein weniger diszipliniertes Geschwindigkeitsverhalten zeigen als jene von zweispurigen Fahrzeugen.

Besondere Gefahrenstellen

Detailauswertungen belegen, dass Durchzugsstraßen und Schleichwege besondere Gefahrenstellen im Ortsgebiet darstellen. Auf Durchzugsstraßen wurde bei einer Datengrundmenge von mehr als 48.000 Fahrzeugen ein um 50 Prozent höherer Anteil an Geschwindigkeitsübertretungen als im Gesamtdurchschnitt festgestellt. Bei den Toleranzwertüberschreitungen lag der Anteil sogar um 88 Prozent höher als im Gesamtschnitt. Noch dramatischere Werte wurden auf Schleichwegen registriert, wo sich drei von vier Fahrern nicht an die erlaubte Höchstgeschwindigkeit hielten.

Wirkungsvolle Kontrollen

Im Rahmen der Studie wurde auch der Frage nachgegangen, ob Geschwindigkeitsübertretungen durch regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen eingedämmt werden können. Aus diesem Grunde wurden an sieben Stellen jeweils über eine längere Periode mobile Radarmessungen durchgeführt und die Ergebnisse der ersten vier Messungen mit jenen der letzten vier verglichen. Dabei zeigte sich, dass an allen Standorten die Toleranzwertüberschreitungen zurückgingen. Das beste Ergebnis wurde an einer Verkehrsstelle erreicht, an der ursprünglich 20%-Toleranzwertüberschreitung registriert wurden. Nach 18 Messeinsätzen waren es nur mehr 6,4 Prozent, um 67 Prozent weniger als zu Beginn. Die geringste Verbesserung betrug knapp elf Prozent, wobei an diesem Standort schon in der Ausgangssituation ein vergleichsweise niedriges Niveau gegeben war.

Acht Punkte als Handlungsempfehlungen

Wiewohl die Studie primär dem Zweck dient, Daten zu erheben und aufzubereiten, wurden in einem abschließenden Kapitel auch einige Handlungsempfehlungen aufgenommen. Diese richten sich primär an Entscheidungsträger auf kommunaler Ebene, schließen aber auch zum

Teil jene auf Landes- und Bundespolitik mit ein.

Insgesamt wurden acht Punkte formuliert, die wie folgt zusammengefasst werden können:

- ◆ Auch wenn Geschwindigkeitsübertretungen nach wie vor als Kavaliersdelikte betrachtet werden, sollten sie im Interesse der Verkehrssicherheit nicht toleriert, sondern zum Thema gemacht werden.
- ◆ Der Kampf gegen überhöhte Geschwindigkeit ist auf kommunaler Ebene aufzunehmen. Es gilt, den Druck des „Stammtisches“ zu überwinden und vorherrschende Meinungsbilder zu verändern. Der jeweilige Handlungsbedarf ist durch empirische Erhebungen - möglichst unter Einbindung der Bevölkerung - zu ermitteln.
- ◆ Tempolimits sollten nur dann verhängt werden, wenn sie auch wirklich so gemeint sind. „Alibitempolimits“ sind kontraproduktiv (z.B. Tempo 30 einführen, damit zumindest Tempo 50 gefahren wird).
- ◆ Es gibt eine Vielzahl von Maßnahmen, mit denen Geschwindigkeitsübertretungen eingedämmt werden können. Der Bogen spannt sich von straßenbaulichen Eingriffen über Hinweistafeln und MTA's (mobile Tempoanzeige) bis zu Geschwindigkeitsüberwachungen. Welche Maßnahmen ergriffen werden sollen, ist situativ zu entscheiden.
- ◆ Geschwindigkeitsüberwachungen stellen ein wirkungsvolles Instrument gegen Schnellfahren dar und sind spätestens dann einzusetzen, wenn andere Maßnahmen nicht oder zu wenig greifen.
- ◆ Stationäre Messanlagen sind primär für Straßen mit höherer Verkehrsdichte geeignet. Wo es auf Flexibilität ankommt, sollten mobile Messgeräte eingesetzt werden.

Dramatischste Werte wurden auf Schleichwegen in Orten registriert, wo sich drei von vier Fahrern nicht an die erlaubte Höchstgeschwindigkeit hielten.

- ◆ Eine nachhaltige Verbesserung des Geschwindigkeitsverhaltens kann nur erreicht werden, wenn die Überwachungsdichte in Österreich deutlich erhöht wird.
- ◆ Die Sanktionen sollten spürbarer gemacht werden: Der zeitliche Abstand zwischen Übertretung und Strafe sollte möglichst kurz gehalten werden. Die österreichischen Strafhöhen sind im internationalen Vergleich ausgesprochen niedrig und sollten daher zumindest auf das Durchschnittsniveau unserer Nachbarländer angehoben werden.