

DEM BLINKMUFFEL KEINE CHANCE

Eine Aktion des *ACE Auto Club Europa*

Stand: März 2008

Argumentationspapier

für die örtliche Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
der ACE-Kreise



1. Dem Blinkmuffel keine Chance
2. Scania Studie Feb. 2007
3. Studie der Gesellschaft für Konsumforschung
4. DVR-report 2 / 2007
5. Studie der Abteilung Verkehrsrecht beim ACE
6. Statistisches Bundesamt über Unfälle (2006)
7. Polizei-Recherche der Abt. Presse- und ÖA beim ACE
8. Zusammenfassung der Daten und Fakten
9. Maßnahmen und Aktionsfelder
10. Materialien zur Öffentlichkeitskampagne

1. Dem Blinkmuffel keine Chance

Auch kleine Verkehrsregeln gehören groß geschrieben.

Denn nur wer alle Vorschriften befolgt, kann einen umfassenden Beitrag für mehr Sicherheit im Straßenverkehr leisten. Auf diesem Gebiet gibt es Defizite.

Die Zahl der Blinkmuffel wächst und damit auch der Handlungsdruck auf die Verkehrssicherheit. Blinkmuffel, das sind jene, die den so genannten Fahrtrichtungsanzeiger (StVO-deutsch) sprich den Blinker gegen die einschlägigen Vorschriften in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), nicht oder nicht richtig betätigen. Das hat nachteilige und teils schwerwiegende Folgen für die Verkehrssicherheit. Doch geahndet werden Zuwiderhandlungen so gut wie nicht; 10 Euro sind von Rechts wegen fällig, wenn der Blinker nicht vorschriftsmäßig betätigt wird.

Mit Hilfe der nachfolgenden Handreichung wollen wir die ACE-Kreise vor Ort auf das Thema aufmerksam machen. Die hier zusammen gestellten Informationen, Hinweise, Argumente, Textmuster und Tipps dienen der Vorbereitung und Durchführung unserer diesjährigen (2008) bundesweiten Kampagne „Dem Blinkmuffel keine Chance“.

Der Slogan und das Kampagne-Logo machen schon deutlich: Wir wollen den Autofahrern nicht die Laune verderben, sondern sie auf möglichst humorige Art dazu anregen, doch künftig vorschriftsmäßig zu blinken.

Der eigentliche Sinn und Zweck der Kampagne besteht allerdings darin, mittels Verkehrszählung an markanten Punkten systematisch zu ermitteln und öffentlich zu machen, wie sich das Problem mit den Blinkmuffeln rein zahlenmäßig darstellt. Wir geben so den Medien und der Öffentlichkeit auch einen Impuls, sich mit einem ganz speziellen und eher untypischen Thema der Sicherheit im Straßenverkehr auseinanderzusetzen.

Und wir zeigen als *ACE Auto Club Europa*, was uns wichtig ist:

- Regeln befolgen
- Partnerschaftlichkeit praktizieren
- Zeichen setzen

Auf diesem Gebiet eröffnen sich für ACE-Kreise breite Betätigungs- und Aktionsfelder. Wir wollen sie kreativ nutzen.

Unsere Zentrale – Club-Service sowie Presse- und Öffentlichkeitsarbeit – sichert dafür Unterstützung zu. Worauf es nach den erfolgreichen Kampagnen in den vergangenen Jahren aber wieder besonders ankommt ist, dass die ACE-Kreise nach Kräften selbst aktiv werden.

2. Daten und Fakten:

Scania Studie Feb. 2007 / Meinungsumfrage: *Wie fahren die Deutschen?* (Auszug)

Blinken ist out

Die Deutschen führen die Rangliste der Nicht-Blinker an.

Ein Drittel (31 Prozent) der befragten deutschen Autofahrer

gab an, das Anzeigen im Straßenverkehr häufig zu vergessen oder nicht ordnungsgemäß auszuführen.

17%	22%	27%	31%	19%	17%	11%	22%
GB	NL	FR	DE	IT	ES	PL	BE

Deutsche Pkw-Fahrer im europäischen Vergleich -

Befragung von 9.068 erwachsenen Autofahrern im Alter zwischen 18-55 Jahren

3. Daten und Fakten:

Studie der Gesellschaft für Konsumforschung (GfK) im Auftrag der DA Direkt Kfz-Versicherung

Deutsche sind Blinkmuffel

- Nur knapp 55 Prozent der Autofahrer zeigen anderen Verkehrsteilnehmern jeden Richtungs- / Fahrspurwechsel an.
- Ein Viertel der deutschen Autofahrer bekennt, nicht immer oder gar nicht zu blinken.
- Für 36 Prozent erscheint die Verkehrssituation dabei so eindeutig, dass sie sich das Blinken einfach sparen.
- Bei 16 Prozent ist Vergesslichkeit der häufigste Grund, den Blinker nicht zu setzen.

Frauen geben kein Signal

- Frauen blinken grundsätzlich weniger als Männer.
Ein Drittel der weiblichen Fahrer spart sich das Lichtsignal.
- Besonders hoch ist der Anteil der Blinkmuffel auch in der Gruppe der Fahranfänger und bei Rentnern: Nur die Hälfte verhält sich nach Vorschrift!

Vorfahrt ohne Blinker

Einparken: Ein Viertel der Befragten gab an, in dieser Situation nicht zu blinken.

An zweiter Stelle des Sündenregisters steht die abknickende Vorfahrt.

Besonders gefährlich wird die Bequemlichkeit der Blinkmuffel beim Spurwechsel und beim Überholen, vor allem bei hohen Geschwindigkeiten und auf der Autobahn.

4. Daten und Fakten:

DVR-report 2 / 2007 – Blinkmuffel gefährden den Verkehr

Richtungswechsel ohne Zeichen zu geben

- 40 Prozent entfernen sich ohne Vorwarnung aus dem Kreisverkehr
- 45 Prozent Fahrstreifenwechsel auf mehrspuriger innerstädtischer Straße ohne Blinker
- 18 Prozent verlassen stark befahrene Kreuzung o.B.
- 35 Prozent beim Spurwechsel auf der BAB o.B.

5. Daten und Fakten:

Studie der Abteilung Verkehrsrecht beim ACE zur Haftung nach Unfällen bei Nichtbetätigung des Blinkers

Wer nicht blinkt, riskiert bei einem Unfall eine Mithaftung – im schlimmsten Fall die volle Haftung.

Kein Blinken...

beim Linksabbiegen

- regelmäßig 100 %ige Haftung für Unfallfolgen
- bei Unklarheit über Blinkerbetätigung kommen die Gerichte zu Mithaftungsanteile zwischen 50 und 100 %

bei abknickender Vorfahrt

- ohne Blinken Mithaftung zwischen 25 – 67 %

Geschwindigkeitsverringerung zwecks Abbiegens

- ohne rechtzeitiges Setzen des Blinkers - Mithaftung bis 40 % bei Auffahrunfall;

Spurwechsel auf mehrspuriger Fahrbahn

- ohne rechtzeitiges Blinken kann zu Alleinhaftung führen.

Im Kreisverkehr

- zur Haftungsverteilung bei falschem Blinken (§ 9a StVO) konnten keine aussagekräftigen Gerichtentscheidungen ermittelt werden.

6. Daten und Fakten:

Statistisches Bundesamt über Unfälle (2006) mit Personenschaden, die nach allgemeiner Erfahrung häufig auch im Zusammenhang stehen mit der Nichtbetätigung des Blinkers

Fehler beim Überholen*	16.120
Fehler beim Abbiegen*	33.150
Fehler beim Ein- und Anfahren*	<u>17.962</u>
Gesamt	67.232 Unfälle

*Nichtblinken oder zu spätes Blinken als Teilaspekt der Unfallursache

7. Daten und Fakten:

Recherche der Abteilung Presse- und Öffentlichkeitsarbeit beim ACE über die polizeiliche Praxis bei der Verkehrsüberwachung in punkto Gebrauch von Fahrtrichtungsanzeiger im Straßenverkehr

Umfrage bei Polizei und Länderministerien

Angesprochen wurden alle Innenministerien der Länder bzw. die zuständigen Landespolizeipräsidien sowie 27 zufällig ausgewählte, nachgeordnete Polizeidirektionen und Polizeidienststellen.

Die Fragestellung konzentrierte sich auf folgende Aspekte:

- 1) Wie viele Strafmandate wurden im vergangenen Jahr (2006) in Ihrem Zuständigkeitsbereich wegen Nichtbetätigung des Fahrtrichtungsanzeigers ausgestellt (Verstoß gegen STVO §9 [1])?
- 2) Auf wie hoch schätzen Sie den Anteil der Autofahrer, die beim Abbiegen, Überholen oder Einscheren nicht blinken?
- 3) Wie hoch schätzen Sie die Anzahl der Unfälle ein, die ursächlich durch Nichtbetätigung des Fahrtrichtungsanzeigers ausgelöst wurden?

Als Ergebnis können folgende Punkte festgehalten werden:

- 1) Übereinstimmend weisen fast alle Dienststellen darauf hin, dass von der Polizei ausgestellte Verwarnungen nicht als Einzeldelikte in die Statistik eingehen (z.B. Innenministerien der Länder Sachsen-Anhalt/ Baden- Württemberg/ Bayern/ Niedersachsen/ Sachsen, aber auch diverse Polizeidienststellen).

Laut Innenministerium NRW gibt es auf den Verwarnungen offenbar keine Kennziffer für das Delikt (im Gegensatz zu den Park-Knöllchen der Städte). Stellvertretend für die anderen Dienststellen führt die Polizeidirektion Halle an: "Eine Differenzierung nach Tatbeständen ist noch nicht möglich." Auf den Punkt bringt es das Hessische Ministerium des Innern und für Sport: "Die "Strafmandate" lassen sich in der von Ihnen gewünschten Form nicht erheben. Ein Verstoß gegen die Vorschrift kann durch die Polizei sofort bar verwarnt werden. Erfolgte Barverwarnungen werden einer statistischen Auswertung aber nicht zugeführt." Konkrete Angaben sind allein vom Polizeipräsidium Bremen zu bekommen. "Nach Auskunft des Stadtamtes wurden im Jahre 2006 16 schriftliche Verwarnungen erteilt, als Fahrzeugführer abbogen, ohne die Fahrtrichtung rechtzeitig und deutlich anzukündigen."

- 2) Kommt es zu einem Unfall, wird vorrangig die Hauptursache festgestellt, d.h. Vorfahrtverletzung, falsches Einscheren, etc. Ob der Blinker gesetzt wurde oder nicht ist oft strittig, wird aber nur (und auch nicht immer) bei Unfällen mit Todesfolge analysiert. (Innenministerium NRW). Ebenso macht die Polizeidirektion Magdeburg darauf aufmerksam, dass ein Nichtgebrauch des Fahrtrichtungsanzeigers kaum als Einzeldelikt geahndet wird. In der Regel fallen mehrere Tatbestände zusammen. Das Bayerische Staatsministerium des Innern macht klar: "Die Nichtbetätigung des Fahrtrichtungsanzeigers ist keine Hauptunfallursache. Wir führen daher keine Statistik." Im Bereich Bremen wurden im Jahr 2006 drei Verstöße geahndet, weil der Fahrzeugführer durch dieses Fehlverhalten einen Verkehrsunfall verursachte. Allerdings gibt man auch hier zu bedenken: "Oftmals geht der Verstoß infolge von Tateinheit bei Verkehrsunfällen unter, da andere Verstöße mit einer höheren Geldbuße bedroht sind. Beispiel Überholen trotz Gegenverkehr ohne den Blinker zu betätigen."
- 3) Auf Schätzungen, auch in Bezug auf die Unfallgefahr, mag man sich nur ungern einlassen. Das hessische Innenministerium führt aus: "Feststellbar ist aus polizeilicher Erfahrung, dass sich Verkehrsteilnehmer bei wahrgenommener Präsenz der Polizei regelkonform verhalten, so dass auch Verstöße gegen das "Blinkgebot" nur gelegentlich Grund für polizeiliche Maßnahmen sein können."

Ist die Polizei nicht präsent oder wird sie nicht wahrgenommen, so kann ein Anstieg der Regelverstöße (auch gegen das "Blinkgebot") angenommen werden." (Sporadische Feldbeobachtungen von PRESS zeigen, dass sich auch die Besatzungen von polizeilichen Streifenwagen nicht immer an das Blink-Gebot halten, ähnliche Feststellungen wurden seinerzeit beim empfohlenen bzw. von den Innenministern angeordneten Einschalten des Abblendlichts bei Tageshelligkeit gemacht). Zurück zum Blinken: Die "konkreten" Schätzungen gehen auseinander: So wird in Magdeburg die Privatmeinung geäußert, dass etwa 20 Prozent der Autofahrer nicht blinken. In Bremen liegt die Schätzung mit 50 Prozent ungleich höher.

Als weiteres Problemfeld stellte sich heraus, dass die Polizei offensichtlich gar nicht die Möglichkeit hat, sich um jeden derartigen Verkehrsverstoß zu kümmern. Die Polizeidirektion Magdeburg zum Thema: Eine knappe Personaldecke lässt es nicht zu, dass jeder Blink-Sünder angehalten wird. Auch dem Innenministerium von Sachsen-Anhalt ist offenbar bewusst, dass viel Polizeiarbeit von nur relativ wenig Personal verrichtet wird: Es wäre unverhältnismäßig, eine offizielle Untersuchung bei den Polizeidienststellen durchzuführen. Dies sei weder technisch noch kräftemäßig zu verantworten. Das Innenministerium Baden-Württemberg weist darauf hin, dass allein im Landesbereich mehr als 200 Bußgeldstellen berechtigt seien, Ahndungen vorzunehmen, weshalb eine Erhebung ausscheidet.

Nichtgebrauch des Fahrtrichtungsanzeigers als Unfallursache

Das im gesamten Bundesgebiet bei der Unfallaufnahme zum Einsatz kommende Unfallursachenverzeichnis führt den Nichtgebrauch des Fahrtrichtungsanzeigers nicht als eigenständiges Delikt auf. In den folgenden Kennziffern ist Nicht-Blinken – allerdings in Kombination mit anderen Faktoren – enthalten:

Kennziffer	Ursachenbeschreibung
20	Überholen ohne Beachtung des nachfolgenden Verkehrs und/ oder ohne rechtzeitige und deutliche Ankündigung des Ausscherens
35	Fehler beim Abbiegen (§9 StVO), ausgen. Pos. 33,40
36	Fehler beim Wenden und Rückwärtsfahren
37	Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (z.B. aus Grundstück, vom Fahrbahnrand oder anderem Straßenteil)

Der Unfallbericht 2006 (siehe Ziffer 6) des Statistischen Bundesamts stützt sich zwar auf die polizeiliche Auswertung von Unfällen, geht aber bei der statistischen Darstellung nicht von den Kriterien des Unfallursachenverzeichnisses aus.

8. Zusammenfassung der Daten und Fakten

- Es gibt das Phänomen Blinkmuffel
- Es gibt lediglich Befragungen und kaum aussagekräftiges statistisches Material
- Es gibt keine quantifizierten Vor-Ort-Erhebungen
- Nicht Blinken oder falsches Blinken wird nicht geahndet
- Nicht Blinken oder falsches Blinken gefährdet die Verkehrssicherheit: Auffahrunfälle, Kollisionen
- Es gibt Unfälle mit Sach- und Personenschäden, aber keine eindeutigen Zuweisungen
- Es gibt eine Mithaftung bis hin zur Alleinhaftung

9. Maßnahmen und Aktionsfelder:

ACE-Verkehrszählung 2008

An 223 Stellen in Deutschland will der ACE (ACE-Kreise) an folgenden Verkehrsdauern das Blink-Verhalten von Autofahrern prüfen:

- a) Kreuzung im innerstädtischen Bereich
- b) Abbiegende Vorfahrtsstraße
- c) Ausfahrt Kreisverkehr
- d) Auffahrt Bundesautobahn
Ausfahrt Raststätte

3 x Pflicht - 1 x Kür

Kreuzung im innerstädtischen Bereich

Abbiegende Vorfahrtsstraße

Ausfahrt Kreisverkehr

Auffahrt Bundesautobahn / Ausfahrt Raststätte

Pro Zählfeld 1-2 Stunden

10. Materialien zur Öffentlichkeitskampagne (siehe Pressemappe)

10.1. Zählformular

10.2. Muster Presseeinladung

10.3. Muster Pressedienst

10.4. ACE-Info-Grafik Fahrtrichtungsanzeiger in der StVO



10.5. Kampagnelogo (Heckscheibenaufkleber)



10.6. Faltpapier als Einlage für Pressemappe

