



universität
wien

DIPLOMARBEIT

Titel der Diplomarbeit

„Exekutivüberwachung und Verkehrssicherheit in Österreich im Vergleich mit Schweden und England“

Verfasserin

Michaela Stefanie Krausler

angestrebter akademischer Grad

Magistra der Sozial- und Wirtschaftswissenschaften (Mag.
rer.soc.oec.)

Wien, 2012

Studienkennzahl lt. Studien-
blatt:

A 121

Studienrichtung lt. Studien-
blatt:

Soziologie, rechts-, sozial- und wirtschaftswissenschaftliche Studienrichtung

Betreuer:

Doz. Dr. Ralf Risser

Vorwort

Die vorliegende Arbeit wurde am Institut für Soziologie an der Universität Wien durchgeführt.

Auf geschlechtsspezifische Bezeichnungen und Formulierungen wurde in der Arbeit aufgrund der besseren Lesbarkeit verzichtet, deshalb gelten diese in der Regel sinngemäß für beide Geschlechter.

Mein Dank gilt Dr. Ralf Risser für seine wissenschaftliche Unterstützung sowie meinen Interviewpartnern im In- und Ausland.

Besonders dankbar bin ich meiner Familie für ihre Unterstützung und ihre Geduld.

Eidesstattliche Erklärung

Ich versichere, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst habe. Ich habe keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt.

Ich habe die Arbeit bzw. Teile davon weder im In- noch im Ausland einem Beurteiler zur Begutachtung als Prüfungsarbeit vorgelegt.

Wien, April 2012, Michaela Stefanie Krausler

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	9
1.1	Aufbau der Arbeit	11
2	Verkehr – Grundlagen.....	13
2.1	Definition Verkehr und Verkehrssicherheit	13
2.2	Verkehrspolitik und Verkehrssicherheitsarbeit	14
2.3	Aktuelle Statistiken zur Verkehrssicherheit	16
2.4	Optimierung der Verkehrssicherheit.....	19
2.5	Wie Lerntheorien zur Verkehrssicherheit beitragen können.....	22
2.5.1	Lernen am Modell.....	24
2.5.2	Instrumentelle Konditionierung	26
2.6	SARTRE	28
3	Exekutive	30
3.1	Polizei	30
3.2	Straßenverkehrsordnung (StVO)	31
4	Verkehrssicherheitsprogramme	32
4.1	Österreich	34
4.1.1	Section Control	34
4.1.2	Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2001 – 2010	36
4.2	Schweden – Vision Null	41
4.3	Vereinigtes Königreich – Think	47
4.4	Niederlande – Nachhaltiges Sicherheitskonzept.....	48
4.5	Deutschland – Runter vom Gas	50
5	Überwachung.....	55
5.1	Funktionsweise der Verkehrsüberwachung	55
5.2	Technische Hilfsmittel zur Verkehrsüberwachung	57
5.3	Verkehrsdienst	58
6	Erhebung	66
6.1	Vorerhebung	67
6.1.1	Häufigkeit der Verkehrsüberwachung.....	67
6.2	Hypothesen.....	68
6.3	Erhebung der Daten.....	70
7	Ergebnisse	74
7.1	Verkehrssicherheit Österreich, Schweden und England	75
7.2	Exekutivüberwachung	79

7.3	Strafgelder Österreich, Schweden und England.....	80
7.4	Blitzermeldungen im Radio.....	82
7.5	Verbesserungsvorschläge	83
8	Zusammenfassung	85
9	Ausblick	87
10	Executive Summary.....	90
11	Quellenverzeichnis	93
11.1	Literatur	93
11.2	Internet	94
11.3	Printmedien	99
12	Abbildungsverzeichnis.....	100
13	Anhang	101
13.1	E-Mail- Verkehr mit dem LPK Wien	101
13.2	Zeitungsartikel aus dem Kurier	104
13.3	Fragebogen deutsch.....	107
13.4	Fragebogen englisch	108
13.5	ÖAMTC: In Zukunft Sicher - Forderungen zur Hebung der Verkehrssicherheit für das Jahrzehnt 2011+	109
13.6	Strafgelder in England	111
13.7	Kurzfassung	113
13.8	Abstract	114
14	Lebenslauf.....	115

Abkürzungsverzeichnis

AK	Arbeiterkammer
ASFINAG	Autobahnen- & Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
BM.I	Bundesministerium für Inneres
BM.VIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BPK	Bezirkspolizeikommando
FSG	Führerscheingesezt
KFG	Kraftfahrgesetz
KfV	Kuratorium für Verkehrssicherheit
LPK	Landespolizeikommando
LVA	Landesverkehrsabteilung
ÖAMTC	Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club
SPK	Stadtpolizeikommando
StVO	Straßenverkehrsordnung
VCÖ	Verkehrsclub Österreich
VSF	Österreichischer Verkehrssicherheitsfond

1 Einleitung

Die Entwicklung des Straßenverkehrs lässt sich bis ins Altertum zurückverfolgen. Damals gab es Überlandwege für den Nah- und Fernverkehr, deren Verlauf durch die natürliche Oberflächengestaltung bestimmt war. In erster Linie richtete sich dieser nach den Möglichkeiten, wie auftretende Hindernisse in Form von Gebirgen, Flüssen, Sümpfen und Wäldern überwunden werden konnten. Kunststraßen wurden zunächst von den Großreichen gebaut, um rasch über lange Wege hinweg Nachrichten zu empfangen und zu versenden, Befehle zu erteilen und Heere marschieren zu lassen. Hauptsächlich wurden Straßen zu staatspolitischen und militärischen Zwecken gebaut, sie dienten nur teilweise dem Handels- und Reiseverkehr (vgl. Voigt 1965: 361 f).

Im hellenistischen Kulturkreis waren die „Heiligen Straßen“ charakteristisch für Griechenland, da sie von den größeren Städten zu den Heiligtümern führten. Sie waren überwiegend als Pilgerstraßen gedacht, dienten aber auch hier zu Reise- und Handelszwecken. Da sie den Göttern geweiht waren, galten sie als sicher. Von der Qualität her waren sie aber nicht mit den römischen Straßen vergleichbar (vgl. Voigt 1965: 365).

Das Römische Reich erkannte ab 300 vor Christus die Bedeutung eines guten Verkehrsnetzes, welches es zur Erweiterung und Erhaltung ihres Reiches systematisch nutzte. Zur Blütezeit betrug das römische Straßennetz ca. 85.000 km gut ausgebauter Straßen (um 110 nach Christus); Teile davon sind auch heute noch befahrbar. Größtenteils waren es Heeresstraßen, die in gerader Linie über Berg und Tal führten. Sie dienten in erster Linie zur schnellen Übermittlung von Nachrichten und Befehlen sowie der Verlegung von Truppen an gefährdete Gebiete im Reich. Im Laufe der Zeit entwickelte sich jedoch ein reger Handels- und Reiseverkehr, um so eine große Stadt wie Rom zu ernähren (vgl. Voigt 1965: 369 f).

Vom Mittelalter bis in die Neuzeit konnte die hohe Qualität des römischen Straßensystems allerdings nicht aufrechterhalten werden, daher war auch der Verkehr während dieser Zeit entsprechend geringer. Das Straßensystem konnte

nur notdürftig geflickt werden. Das Fahren wurde immer seltener, je schlechter das Straßensystem wurde. Reisen waren nur mehr zu Fuß oder zu Pferd möglich, wodurch das Pferd als Beförderungsmittel an Bedeutung gewann (vgl. Voigt 1965: 376).

Bis in die zwanziger Jahre des 20. Jahrhunderts behielt das Automobil den Makel des Luxuspielzeugs für Reiche und Mächtige – eine motorisierte Kutsche des Geldadels. Schon im Ersten Weltkrieg deutete sich allerdings eine Wende an, als der Kraftwagen erstmals im großen Stil zum Güter- und Personentransport eingesetzt wurde (Bastian/Theml 1990: 39). Mit dem 1. Weltkrieg gab es einen erheblichen Anreiz zur Motorisierung des Straßenverkehrs (vgl. Voigt 1965: 460 f). In der Nachkriegszeit wurde das Ideal der Massenmotorisierung zunächst in den USA verwirklicht, wo Henry Ford 1913 die Fließbandproduktion eingeführt hatte (vgl. Bastian/Theml 1990: 39). Der 2. Weltkrieg brachte einen starken Impuls zur Reduzierung des öffentlichen Massenverkehrs durch den Individualverkehr. Der private Individualverkehr bekam den Charakter der Massenhaftigkeit. Durch das individuelle Kraftfahrzeug erhielt der Einzelne die Möglichkeit zur Selbstbestätigung und zum Aufbau eines gesellschaftlichen Ansehens. Die Unabhängigkeit von starren Fahrplänen, die Ungeboundenheit der vorgeschriebenen Streckenführung der Schienenwege und die Bequemlichkeit des von-Haus-zu-Haus-Verkehrs bekamen einen größeren Stellenwert für private Haushalte. Das Halten eines privaten Kraftwagens wurde in den meisten Industrieländern zu einer Frage des sozialen Prestiges. Gleichzeitig stiegen die Zahl der Reisen pro Kopf der Bevölkerung sowie die dabei zurückgelegten Entfernungen. Außerdem gewannen der Omnibusverkehr, der Werkverkehr zur Beförderung von gewerblichen Gütern und Arbeitskräften sowie der gewerbliche Güternah- und -fernverkehr an Bedeutung (vgl. Voigt 1965: 460f). In Deutschland setzte sich die Motorisierung in den ersten sechs Jahren der Hitlerdiktatur allgemein durch (Bastian/Theml 1990: 39). Hitler war der erste Regierungschef, der das deutsche Volk auf Rädern und die deutschen Lande mit Rollbahnen überzogen sehen wollte. In der Geschichte der Automobilisierung nimmt das Dritte Reich eine Schlüsselstellung ein: Zum Programm wurde ein Projekt, das über Jahrzehnte Anziehungskraft gewonnen hatte, und als Programm sollte es überdauernd, nachdem dieses Reich schon längst in Schutt und Asche versun-

ken war. (Sachs 1984: 64) Während 1962 erst 27,3 % der Haushalte ein Auto besaßen, konnte man um 1975 in Deutschland von einer gewissen Vollmotorisierung sprechen (vgl. Sachs 1984: 83).

In der Anfangszeit der Motorisierung war der Personenkraftwagen ein *Luxusgut* einer wohlhabenden Schicht (Voigt 1965: 451). Heutzutage lässt sich diese Aussage nicht mehr auf die Allgemeinheit ummünzen. Jeder ist mittlerweile in der Lage sich einen Personenkraftwagen zu leisten. Des Weiteren hat sich auch der eigentliche Zweck der Fortbewegung verändert. Individualverkehr wird nicht ausschließlich dazu genutzt, um Wege des täglichen Lebens – Arbeit, Tätigen von Einkäufen, Arztbesuche – zu erledigen, sondern hat auch einen enormen Stellenwert in der Freizeitgestaltung erhalten. Autos werden vor allem für recht kurze Fahrten benutzt, und aufgrund der zunehmenden Verstopfung der Straßen nimmt unsere tatsächliche Mobilität sogar ab (Marsh/Collett 1991: 14).

1.1 Aufbau der Arbeit

Jeder von uns wird täglich zum Teilnehmer im Straßenverkehr, sei es als Fußgänger, Radfahrer oder Autofahrer. Wir fahren zur Arbeit, bringen unsere Kinder zur Schule, erledigen Einkäufe, Arzttermine und dergleichen oder bewegen uns zwecks Freizeitaktivitäten im Straßenverkehr fort. Täglich kommt es dabei auch zu Unfällen, die mitunter schwer oder tödlich enden. Viele dieser Unfälle wären leicht zu vermeiden, wenn Verkehrssicherheit einen höheren Stellenwert in unserem Bewusstsein hätte. Demzufolge ist es u.a. eine Aufgabe der Verkehrssoziologie festzustellen, welche Konsequenzen bestimmte Abläufe im Verkehr für bestimmte Verkehrsteilnehmergruppen haben, sowie diese Konsequenzen zu bewerten, wie z.B. in Bezug auf die Sicherheit (Risser 2007: 5).

Diese Arbeit soll daher einen Einblick in die Themen Verkehrssicherheit und Exekutivüberwachung geben. Das Erkenntnisinteresse liegt darin, herauszufinden wie die aktuelle Situation der Verkehrssicherheit und der Exekutivüberwachung in Österreich im Vergleich mit England und Schweden ist. Des Weiteren soll auch gezeigt werden, welche Probleme es in diesen Bereichen gibt und

welche Verbesserungsmöglichkeiten es aus Sicht der Experten im Inland und europäischen Ausland geben könnte, um einige dieser Probleme zu lösen. Im empirischen Teil soll dies anhand von Befragungen und der anschließenden Inhaltsanalyse und Interpretation geklärt werden, nachdem zuvor im theoretischen Teil die für diese Arbeit wichtigen Aspekte, Begriffe und Maßnahmen erläutert werden.

Wie bereits erwähnt, teilt sich die Arbeit in einen theoretischen und einen empirischen Teil. Der theoretische Teil befasst sich zu Beginn mit den Grundlagen des Themas Verkehr. Dazu gehören die Definitionen von Verkehr und Verkehrssicherheit, die Verkehrspolitik und Verkehrssicherheitsarbeit, Zahlen zum aktuellen Verkehrsgeschehen, die Optimierung der Verkehrssicherheit sowie zwei Lerntheorien – die instrumentelle Konditionierung und das Lernen am Modell. Vor allem die Theorie zum Lernen am Modell soll zeigen, wie wichtig es für die Verkehrssicherheit ist, richtiges Verhalten im Straßenverkehr frühzeitig zu erlernen. Abschließend wird die SARTRE-Erhebung kurz angeschnitten, die die Sicherheit auf europäischen Straßen mittels regelmäßiger Befragungen untersucht. Darauf folgen die Kapitel Exekutive und Verkehrssicherheitsprogramme. Letzteres präsentiert verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Österreich und in Europa. Dazu zählen u.a. die Vision Null aus Schweden, die sich im österreichischen Verkehrssicherheitsprogramm wiederfindet. Den Abschluss des theoretischen Teils bildet ein Kapitel zur Überwachung des Straßenverkehrs.

Der empirische Teil beginnt mit der Vorerhebung, die stattfand, um herauszufinden, wie Verkehrskontrollen in Österreich organisiert werden. Darauf folgen die Hypothesen und die Darstellung des Aufbaus und der Durchführung der Erhebung, welche in Form von Interviews im Inland und E-Mail Befragungen im europäischen Ausland erfolgten. Anschließend werden die Ergebnisse präsentiert, die durch die Befragungen gewonnen wurden. Den Schluss bilden eine Zusammenfassung der Arbeit und ein Ausblick darauf, wie es um die Verkehrssicherheit bestellt ist.

2 Verkehr – Grundlagen

Zu Beginn des Kapitels werden die Begriffe Verkehr und Verkehrssicherheit definiert, da sie die Grundlage der Arbeit bilden. Danach wird erklärt, wie Verkehrspolitik und Verkehrssicherheitsarbeit in Österreich aufgebaut sind, gefolgt von Statistiken zum aktuellen Unfallgeschehen. Anschließend werden zwei Lerntheorien behandelt – instrumentelle Konditionierung und Lernen am Modell – die zeigen sollen, welche Rolle Lernen in Bezug auf das Verhalten im Straßenverkehr spielt und inwiefern damit die Verkehrssicherheit beeinflusst werden kann. Den Abschluss des Kapitels bildet die SARTRE-Erhebung, die die Sicherheit auf Europas Straßen in mehreren europäischen Ländern misst.

2.1 Definition Verkehr und Verkehrssicherheit

Was wird unter Verkehr und Verkehrssicherheit verstanden?

Für Chaloupka – Risser et al. (2011) entsteht Verkehr dadurch, dass sich Menschen im öffentlichen Raum über unterschiedliche Distanzen und auf unterschiedliche Arten fortbewegen bzw. dass Güter bewegt werden (Chaloupka – Risser et al. 2011: 21).

Verkehrssicherheit hingegen lässt sich nicht so einfach erklären, da die Definition von Sicherheit im Straßenverkehr sehr vielseitig sein kann und sich die Experten uneinig sind, was sicher genug ist (vgl. Risser 2007: 33). Der Grad der Sicherheit wird dadurch bestimmt, wie Lenker ihr Fahrzeug im sozialen System des Straßenverkehrs bewegen, d.h., wie sie ihr Verhalten und ihre Interaktion an andere Verkehrsteilnehmer, insbesondere an die Schwächeren unter diesen (Fußgänger, Radfahrer) anpassen (zit. nach Risser, Chaloupka, Liedl & Stockinger, 1993; vgl. Risser 2007: 36). Risser (2007) sagt, dass Verkehrssicherheit nicht per se existiert; Verkehrsmittel oder Straßen sind nicht von sich aus „sicher“, sondern werden erst durch die menschliche Verwendung sicher gemacht (vgl. Risser 2007: 36). Aus diesem Grunde ist es wichtig, alle Faktoren

des Verkehrs zur Verbesserung der Verkehrssicherheit gemeinsam zu beleuchten.

2.2 Verkehrspolitik und Verkehrssicherheitsarbeit

Für die österreichische Verkehrspolitik ist das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zuständig. Eine wirkungsvolle Verkehrspolitik und Verkehrsplanung ist nur dann möglich, wenn ein sinnvolles Miteinander aller Verkehrsteilnehmer und Verkehrsträger vorhanden ist, um die bestehenden Probleme gemeinsam zu lösen.

Wichtige Arbeitsbereiche des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) dienen der Abstimmung und Koordination der einzelnen Verkehrsträger:

- Die Gesamtverkehrsplanung: Der Generalverkehrsplan stellt ein abgestimmtes Konzept für den Ausbau der Verkehrsträger Straße, Schiene und Schiff dar.
- Der kombinierte Verkehr, der optimal die Vorteile der einzelnen Verkehrsträger nützt.
- Die Mobilität und der Transport von Personen und Gütern und die damit verbundenen Forschungsprogramme.
- Der Transport gefährlicher Güter oder die Prüfung von Fahrzeugen.
- Verkehrsträgerübergreifende Betrachtungen der Verkehrsstatistik (vgl. BMVIT 2010).

Verkehrssicherheit ist in Österreich eine Gemeinschaftsaufgabe unterschiedlicher Entscheidungsträger (Gebietskörperschaften, politische Akteure, Forschungseinrichtungen, Nichtregierungsorganisationen). Die folgende Grafik gibt einen Überblick über das Zusammenwirken der einzelnen Akteure. Im Zentrum der Verkehrssicherheitsarbeit steht das Verkehrssicherheitsprogramm (VPS), das 2002 erstmals beschlossen wurde. Im Februar 2011 wurde das neu erstellte VPS 2011-2020 veröffentlicht (Jahresbericht Verkehrssicherheit 2010: 2).

Abbildung 1: Verkehrssicherheit in Österreich

Verkehrssicherheit in Österreich als Gemeinschaftsaufgabe



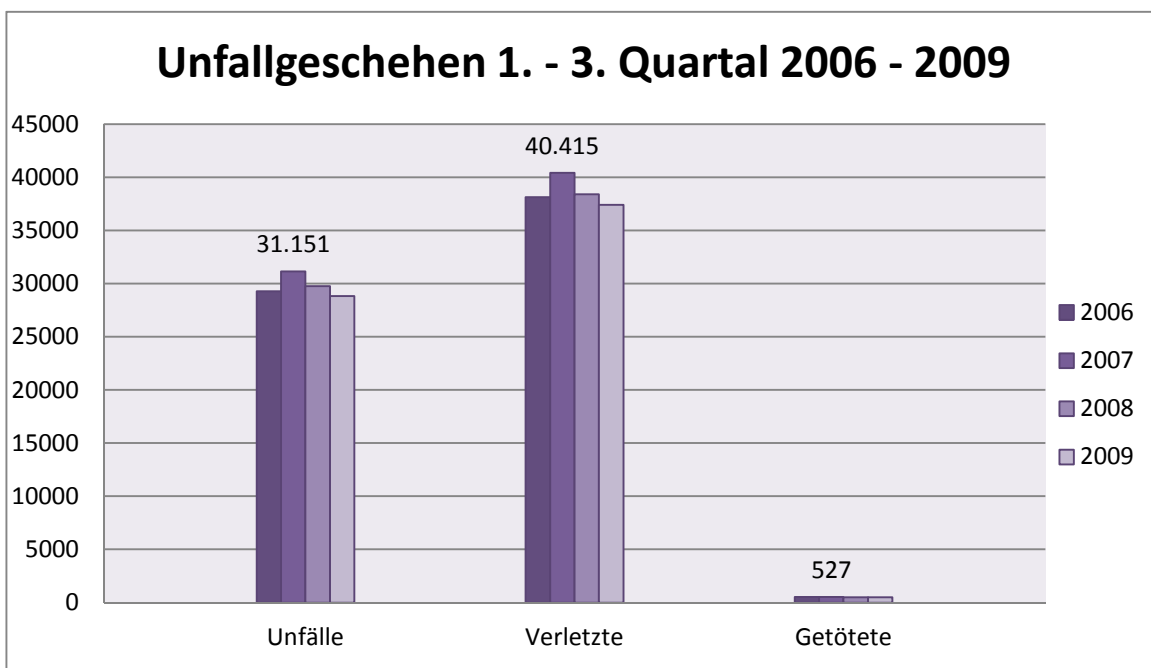
Quelle: Jahresbericht Verkehrssicherheit 2010: 2

2.3 Aktuelle Statistiken zur Verkehrssicherheit

Laut Erhebungen der Statistik Austria (vgl. Statistik Austria 2009: 6) gab es in den ersten drei Quartalen des Jahres 2009 28.835 Unfälle bundesweit. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht das einer Verringerung von 920 Unfällen für denselben Zeitraum. Dabei wurden 37.412 Personen verletzt und 486 Personen getötet¹. Zum Vergleich: In den ersten drei Quartalen des Jahres 2008 waren es 29.755 Unfälle mit 38.411 Verletzten und 511 Getöteten.

Anhand der folgenden Abbildung soll das Unfallgeschehen der Jahre 2006 bis 2009 für die ersten drei Quartale verglichen werden, um einen kurzen Einblick in die aktuellen Unfallzahlen zu bieten. Wie aus Abbildung 2 ersichtlich ist, lag der Höhepunkt bei der Anzahl der Unfälle und der dabei Verletzten im Jahr 2007, die Zahl der Getöteten war hingegen relativ konstant. 2008 und 2009 waren die Zahlen sogar rückläufig.

Abbildung 2: Unfallgeschehen Österreich 1. - 3. Quartal 2006 - 2009

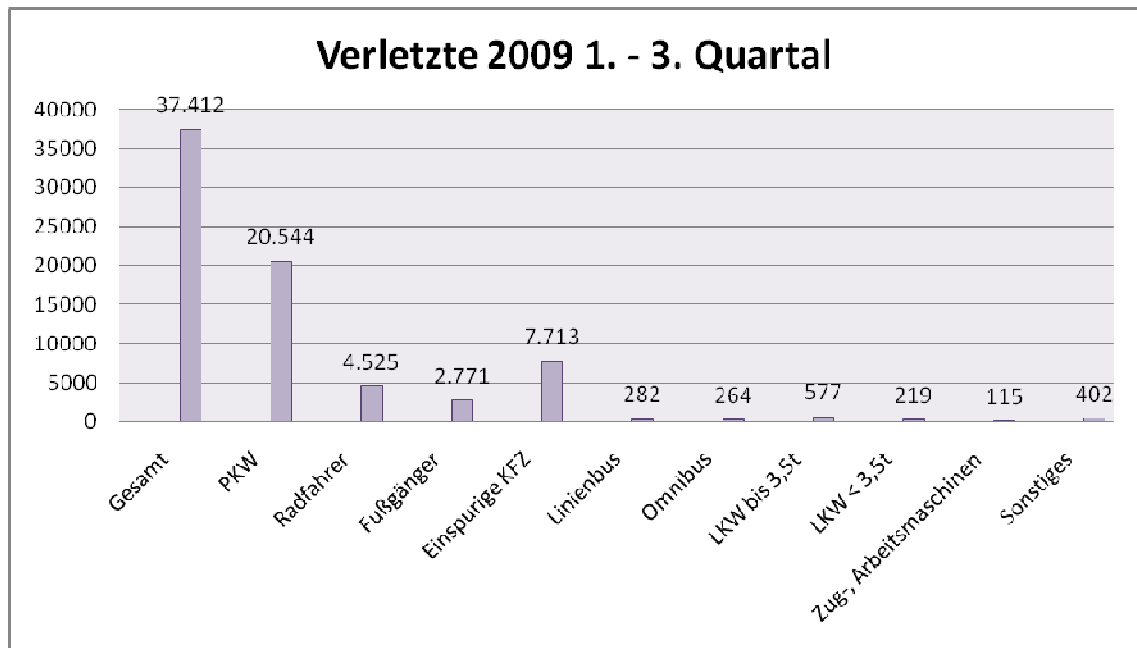


Quelle: vgl. Statistik Austria 2009

¹ 30-Tage-Fristabgrenzung für Verkehrstote. Das bedeutet, dass alle Personen als Verkehrstote gelten, die entweder am Unfallort oder innerhalb von 30 Tagen, gerechnet ab dem Unfallereignis, an den Unfallfolgen verstorben sind. (vgl. Statistik Austria 2009: 4)

Abbildung 3 zeigt, dass der Großteil der Verletzten im Jahre 2009 aus der Gruppe der Autofahrer stammt, gefolgt von einspurigen Kraftfahrzeugen, Radfahrern und Fußgängern.

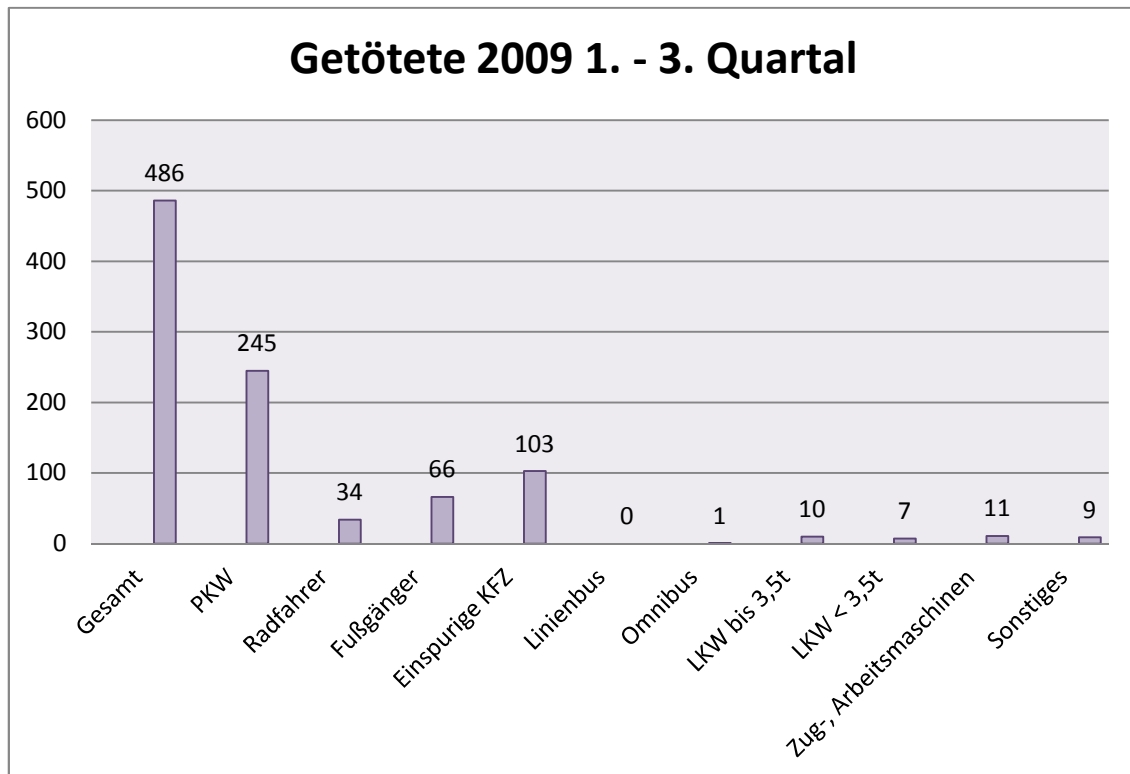
Abbildung 3: Verletzte 2009 1. - 3. Quartal



Quelle: vgl. Statistik Austria 2009

Auch die Zahl der Getöteten weist für die ersten drei Quartale des Jahrs 2009 ein ähnliches Bild auf. Die meisten Getöteten gab es bei den Autofahrern, gefolgt von den einspurigen Kraftfahrzeugen. Im Unterschied zu den Verletzten, wo die Radfahrer vor den Fußgängern lagen, ist es hier umgekehrt – es wurden fast doppelt so viele Fußgänger wie Radfahrer im Straßenverkehr getötet.

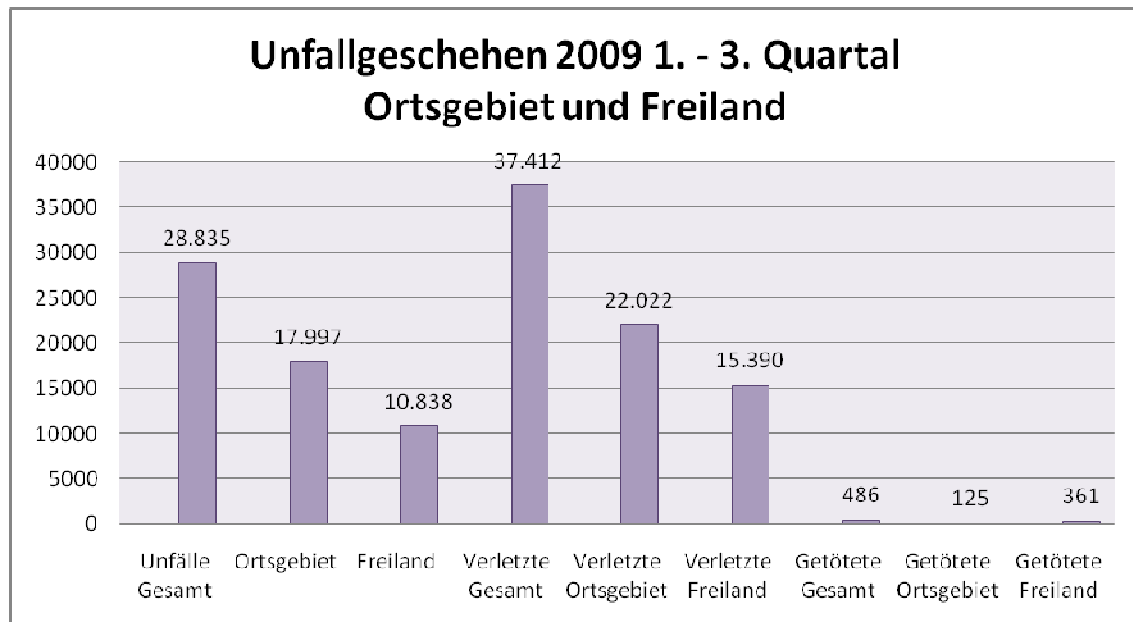
Abbildung 4: Getötete 2009 1. - 3. Quartal



Quelle: vgl. Statistik Austria 2009

Abbildung 5 zeigt, dass die häufigsten Unfälle mit den meisten Verletzten im Ortsgebiet passieren, während die Zahl der Getöteten auf Freilandstraßen größer ist.

Abbildung 5: Unfallgeschehen 2009 1. - 3. Quartal Ortsgebiet und Freiland



Quelle: vgl. Statistik Austria 2009

2.4 Optimierung der Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheitsprobleme entstehen am häufigsten durch fehlerhaftes Verhalten der Verkehrsteilnehmer (vgl. Chaloupka – Risser et al. 2011: 33). Um die Verkehrssicherheit nun zu optimieren, stellt sich in erster Linie die Frage, wie sich Unfälle vermeiden bzw. reduzieren lassen?

Zu den häufigsten Unfallursachen gehören laut dem Kuratorium für Verkehrssicherheit Alkohol, Drogen, unangepasste Geschwindigkeit, mangelnde Ladungssicherung, Medikamente sowie Telefonieren am Steuer (vgl. KfV – Verkehr & Mobilität – Unfallursachen).

Vor allem Alkohol am Steuer wird immer noch auf die leichte Schulter genommen. Dabei zeigen Studien, dass bereits bei 0,5 Promille Alkohol im Blut ein doppelt so hohes Unfallrisiko besteht wie im nüchternen Zustand, bei 0,8 Promille ist es sogar fünfmal so hoch (vgl. KfV – Verkehr & Mobilität – Unfallursachen – Alkohol). Seit 1998 die 0,5-Promille-Grenze in Österreich eingeführt wurde, konnte dank der begleitenden Überwachung und Bewusstseinsbildung der Grundstein zum Umdenken und zur Senkung der Unfallzahlen gelegt werden. Allerdings bemängelt das KfV, dass im Durchschnitt jeder Autofahrer nur alle 33 Jahre von der Polizei auf Blutalkohol getestet wird. Dies ist auf den hohen personellen und zeitlichen Aufwand bei einer Kontrolle mit den üblichen Alkomaten zurückzuführen. Ein Grund warum das KfV sich für die flächendeckende Implementierung von so genannten Alkoholvortestgeräten eingesetzt hat (vgl. KfV - Verkehr & Mobilität – Sicherheitsmaßnahmen – Alkoholvortestgeräte). Mit diesen Alkoholvortestgeräten können bei gleichem Personal- und Zeitaufwand zehnmal so viele Lenker getestet werden. Durch ihre handliche Größe können sie von der Polizei ständig mitgeführt werden, außerdem sind sie immer einsatzbereit. Bereits nach zehn Sekunden wird ein aussagekräftiges Messergebnis erzielt. Liegt ein erhöhter Promillewert vor, so kann dieser mittels Alkomat oder Bluttest bestätigt werden. Alkomaten sind seit 1988 bundesweit im Einsatz. Mit einem Alkomaten kann vor Ort eine relativ schnelle Atemalkoholbestimmung gemacht werden. Gemeinsam mit den Alkoholvortestgeräten sind sie daher ein wichtiges Instrument zur Bekämpfung von Hochrisikolenkern (vgl. KfV - Verkehr & Mobilität – Sicherheitsmaßnahmen – Alkoholvortestgeräte).

Um Drogenkonsum bei einem Lenker festzustellen, gibt es bisher noch kein Testgerät, das die Polizei mit sich führen könnte. Besteht der Verdacht auf Drogeneinfluss, wird der Lenker einem Arzt vorgeführt, der ihn zuerst klinisch untersucht und bei Bedarf eine Blutuntersuchung anordnet. Verweigert man dies, zieht es eine hohe Verwaltungsstrafe nach sich. Das KfV arbeitet an einem „Alkomaten“ für Drogenlenker (vgl. KfV – Verkehr & Mobilität – Unfallursachen – Drogen). Wird man unter Alkohol- oder Drogeneinfluss am Steuer erwischt, so

muss man in beiden Fällen ein Verkehrskoaching und Nachschulungen besuchen.²

Die Hauptursache von u.a. tödlichen Verkehrsunfällen ist allerdings erhöhte Geschwindigkeit. Ein Grund dafür könnte sein, dass Geschwindigkeitsübertretungen immer noch als „Kavaliersdelikt“ gelten. Die eigene Geschwindigkeitsübertretung wird von vielen Autofahrern immer als weniger gefährlich eingeschätzt, als die der anderen Autofahrer. Laut einer Studie des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KfV) steigen 42% aller Autofahrer trotz Geschwindigkeitsbeschränkung aufs Gas. Vor allem dort, wo sie eigentlich die schwächeren Verkehrsteilnehmer wie Kinder, Fußgänger und Radfahrer schützen sollen. Für das KfV sieht der typische Verkehrssünder wie folgt aus: ein männlicher Vielfahrer mittleren Alters, der beruflich und finanziell gut situiert ist und eine langjährige Fahrpraxis hat. Junge Lenker zwischen 18 und 24 missachten auch gerne Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Obwohl sich die Mehrheit der Österreicher für Geschwindigkeitsbeschränkungen in Ortschaften ausspricht und ein Drittel sogar für 30er-Zonen in Wohngebieten ist, stellt sich die Frage, warum das Bewusstsein dafür nicht die entsprechenden Handlungsweisen in Form von angemessener Geschwindigkeit nach sich zieht (vgl. KfV – Verkehr & Mobilität - Unfallursachen – Geschwindigkeit)?

Um nun Fehlverhalten wie Alkohol und Drogen am Steuer oder erhöhte Geschwindigkeit zu vermeiden bzw. zu reduzieren, wäre es möglich bereits im Vorfeld Maßnahmen zu ergreifen, die so ein Verhalten unterbinden, z.B. in Form von Schulungen und Kursen, die in den meisten Fällen aber erst dann stattfinden, wenn das Fehlverhalten bereits begangen wurde. Wobei im Fahrschulunterricht eigentlich darauf hingewiesen wird, dass diese Verhaltensweisen im Straßenverkehr weder erlaubt noch erwünscht sind. Aber es scheint, als würden viele Lenker dieses Wissen im Laufe ihres Lebens verlernen bzw. vergessen. Auch Abschreckungskampagnen scheinen ihre Wirkung zu verfehlen, wie in einer Studie festgestellt wurde. Demnach bleiben Lenker, die sich unter Alkoholeinfluss ans Steuer setzen, unbeeindruckt von Bildern, die die schreckli-

² Wird man das erste Mal mit einem Promillewert zwischen 0,8 und 1,19 erwischt, so muss man seit 1.9.2009 ein Verkehrskoaching besuchen. Dieses Coaching muss innerhalb von drei bis vier Monaten absolviert werden und wird von der zuständigen Behörde festgelegt (vgl. Verkehrskoaching).

chen Folgen von Alkoholunfällen zeigen. Selbst entsprechende Medienkampagnen oder Verhaltenscoachings können nichts am Verhalten ändern. Der Grund dafür ist Verdrängen. Sobald etwas unserem Verhalten widerspricht, wird es aus Selbstschutz aus dem Bewusstsein verdrängt (vgl. Alkohol am Steuer).

Eine wichtige Rolle bei der Optimierung der Verkehrssicherheit spielt u.a. die Polizei, da sie diejenige ist, die mittels Überwachung aktiv zur Verkehrssicherheit auf unseren Straßen beiträgt. Die Kapitel 3 und 5 befassen sich daher mit dem Wachkörper Polizei und der Verkehrsüberwachung.

2.5 Wie Lerntheorien zur Verkehrssicherheit beitragen können

Lernen ist einerseits die Ausbildung der Assoziationen von Eigenschaften der Situation und deren Bewertung, und andererseits die Entstehung der Assoziation von Situation, Handlung und Erfolg. Welche Dinge dabei wichtig sind und welchen Gesetzen Lernen folgt, wird mithilfe der Lerntheorien erklärt (vgl. Esser 1999: 360). Lerntheorien sind die Gesamtheit der verschiedenen psychologischen und soziologischen Erklärungsversuche von Lernprozessen. Dabei lassen sich zwei Hauptrichtungen unterscheiden, die behavioristische und die kognitive Lerntheorie (vgl. Reinhold 2000: 406). Die behavioristische Lerntheorie geht von beobachtbaren Reizen (Stimuli) und Reaktionen aus und interpretiert Lernen als messbare Veränderung in den Stimuli-Reaktionen-Relationen. Bei der kognitiven Lerntheorie wird das Verhalten nicht als Reaktion auf singuläre Reize erfasst, sondern dass über Einsicht, Orientierung und Verhalten gelernt wird (vgl. Hillmann 1994: 486 f).

Anhand der ersten Lerntheorie – Lernen am Modell – soll gezeigt werden, wie wichtig das Erlernen von richtigem Verhalten im Straßenverkehr bereits im Kindesalter ist, um im Erwachsenenalter ein verantwortungsbewusster Verkehrsteilnehmer zu sein. Durch dieses frühzeitige Lernen des richtigen Umgangs im und mit dem Straßenverkehr und der damit verbundenen Verinnerlichung des richtigen Verhaltens könnte weniger Überwachung durch die Exekutive notwendig werden. Als gut ausgebildeter Verkehrsteilnehmer verhält man sich von Haus aus dauerhaft regelkonform und bewusster. Dabei ist allerdings

zu beachten, dass es laut Chaloupka – Risser et al. (2011) verschiedene Wahrnehmungsstufen gibt, die vom jeweiligen Lebensalter abhängen. Nach Limbourg gibt es Wahrnehmungsstufen, die in drei Phasen eingeteilt werden können, abhängig von einem bestimmten Reifungs- und Erfahrungsgrad der Kinder.

Die erste Phase ist das akute Gefahrenbewusstsein. Hierbei erkennt man das Problem, wenn man sich bereits in Gefahr befindet. Dies ist erst ab einem Alter von 5 – 6 Jahren möglich. Das vorausschauende Gefahrenbewusstsein, also das Abschätzen von möglichen Gefahren, kann erst ab dem 8. Lebensalter erwartet werden. Das Präventionsbewusstsein, das vorbeugende und zusätzliche Maßnahmen setzende Verhalten, kann erst ab dem 10. Lebensjahr vorausgesetzt werden (zit. nach Limbourg 1997, vgl. Chaloupka – Risser et al. 2011: 71). Ab dem 14. Lebensjahr hat sich die Aufmerksamkeit und Konzentration von Kindern so weit entwickelt, dass sie für das Verkehrsverhalten und den Verkehrssinn als nutzbar angesehen werden können (zit. nach Limbourg 1995, vgl. Chaloupka – Risser et al. 2011: 72).

Mit der zweiten Lerntheorie – instrumentelle Konditionierung – soll einerseits deutlich gemacht werden, wie das Verwenden von unterschiedlichen Verkehrsmitteln durch instrumentelle Konditionierung beeinflusst werden kann. Macht man den öffentlichen Nahverkehr für die Masse reizvoller, durch z.B. angemessene Preise, dichte Intervalle und Ähnliches, so könnte vermehrt auf das eigene Auto verzichtet werden. Weniger Autos auf den Straßen bedeuten auch weniger Unfälle und somit weniger Verletzte oder gar Tote. Andererseits lässt sich anhand der instrumentellen Konditionierung auch zeigen, dass Verkehrsüberwachung eingesetzt werden kann, um das Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer zu verringern.

2.5.1 Lernen am Modell

Lernen am Modell wurde von Albert Bandura entwickelt und beschreibt einen kognitiven Lernprozess. Das Individuum lernt durch Beobachtung des Verhaltens anderer Individuen sowie der daraus resultierenden Konsequenzen. Es eignet sich dadurch neue Verhaltensweisen an oder verändert bereits bestehende. Wichtig für diesen Lernprozess, der nur unter bestimmten Voraussetzungen (z.B. weitgehende Identifikation des Beobachters mit dem Modell) stattfindet, ist die stellvertretende Verstärkung (Lernen am Modell: 1). Für Bandura lässt sich menschliches Verhalten nicht allein durch Reiz-Reaktionszusammenhänge erklären. Das Lernen am Modell macht es dem Menschen möglich, sich auch komplexe soziale Handlungen beizubringen. Der Mensch wird durch das Modell beeinflusst, welches eine konkrete Person sein kann, ein Buch oder eine Person in einem Film. Das Betrachten des Modells regt dazu an, gewisse Verhaltensalternativen zu hinterfragen (vgl. Lernen am Modell: 1).

Dabei sind drei verschiedene Lerneffekte möglich: (vgl. Lernen am Modell: 2)

- Der modellierende Effekt: In einer bestimmten Situation wird eine neue Verhaltensweise erlernt, diese kann in einer adäquaten Situation abgerufen werden.
- Der enthemmende/hemmende Effekt: Durch ein bekanntes beobachtetes Verhalten sinkt bzw. steigt die Hemmschwelle, jenes Verhalten in einer ähnlichen Situation anzuwenden.
- Der auslösende Effekt: Beim Beobachter wird ein bereits vorhandenes Verhalten ausgelöst.

Zu den Bedingungen, damit Lernen am Modell möglich ist, gehören: (vgl. Lernen am Modell: 8)

- Ähnlichkeit zwischen Modell und Beobachter: Der Beobachter nimmt am Modell ein Verhalten wahr, das er selbst ausführen will.
- Emotionale Beziehung zwischen Beobachter und Modell: Je intensiver die Beziehung, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass das beobachtete Verhalten nachgeahmt wird.

- Konsequenzen des Verhaltens: Wird durch das Verhalten Erfolg vermutet, so steigt die Wahrscheinlichkeit der Nachahmung.
- Stellvertretende Verstärkung: Sind die Konsequenzen aufgrund des Verhaltens für den Beobachter ersichtlich, wirkt sich dieses auf sein Handeln aus.
- Sozialer Status des Modells: Personen, deren sozialer Status höher ist als der des Beobachters, werden eher nachgeahmt als solche, die den gleichen oder einen niedrigeren Status haben.
- Soziale Macht des Modells: Das Modell sollte Macht auf den Beobachter ausüben. Ihm muss bewusst sein, dass es zur Belohnung oder Bestrafung kommen kann.

Als Beispiel sei hier die Verkehrserziehung von Kindern genannt. Bereits im Kindesalter ist es wichtig zu lernen, wie man sich dem schnellen und teilweise gefährlichen Straßenverkehr entsprechend zu verhalten hat, um sich sicher fortzubewegen. Dies bindet u.a. mit ein, die Ampel zu kennen; wenn Gehsteige vorhanden sind, diese zu benutzen; Schutzkleidung, helle Kleidung und/oder Reflektoren an Taschen und Kleidungsstücken zu tragen; nicht an unübersichtlichen Stellen die Straße zu überqueren und vor allem sich immer zu vergewissern, dass keine Gefahr beim Queren der Straße besteht – um ein paar Beispiele zu nennen. All dies lernt ein Kind am ehesten, wenn es Vorbilder hat, denen es nacheifern kann. Diese Vorbilder können Eltern, Lehrer oder auch ältere Geschwister sein. Ein Problem dabei ist heutzutage allerdings, dass Erwachsenen bzw. auch Jugendlichen bedauerlicherweise kaum mehr ein gutes Vorbild im Straßenverkehr abgeben, sodass es für ein Kind schwer ist, am Modell zu lernen, wie es sich im Straßenverkehr richtig zu verhalten hat. Deshalb ist die Verkehrserziehung im Kindergarten und der Schule sehr wichtig, damit die Kinder zu kritischen Verkehrsteilnehmern werden und auch so manche Erwachsenen ermahnen können, wenn diese sich regelwidrig im Straßenverkehr verhalten.

2.5.2 Instrumentelle Konditionierung

Die Theorie der instrumentellen Konditionierung zählt zu den behavioristischen Lerntheorien und beruht auf den Forschungen Edward Lee Thorndikes, die er anhand von Tierversuchen entwickelte. Thorndike geht von einem Versuch-und-Irrtum-Prinzip aus. Der Lernende steht einer Problemsituation gegenüber, für deren Zielerreichung ihm eine Anzahl von möglichen Reaktionen zur Verfügung steht, um eine geeignete Verhaltensweise zu wählen (vgl. Bower/Hilgard 1983: 43). Dabei erhalten erwünschte Lernprozesse eine Belohnung, während die unerwünschten bestraft werden (vgl. Reinhold 2000: 406). Das von ihm entwickelte Effektgesetz besagt, dass eine Verhaltensweise, die belohnt wird, vermehrt in Erscheinung tritt, während eine Verhaltensweise, die bestraft wird, seltener auftritt (vgl. Esser 1999: 370).

In Bezug auf die Mobilität des Menschen bedeutet dies, dass ein Individuum den für sich besten Weg der Fortbewegung auswählt, sofern dieser nicht negative Konsequenzen mit sich zieht. Ein Beispiel wäre der Pendler, der täglich von seinem ländlichen Wohnort in die Stadt fährt, um seiner Arbeit nachzugehen. Hat er die Möglichkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln schnell und kostengünstig zur Arbeit zu kommen, wird er diese auch so lange nutzen, wie sie ihm von Vorteil sind. Mehren sich allerdings stetig negative Vorfälle, wie z.B. Verspätungen oder regelmäßige Fahrpreiserhöhungen, so wird er sich nach anderen Möglichkeiten umsehen, wie z.B. einer Fahrgemeinschaft oder er wird, wenn möglich, auf sein Privatfahrzeug zurück greifen. In diesem Falle kämen regelmäßige Verspätungen und Fahrpreiserhöhungen einer Bestrafung gleich, wodurch die Verhaltensweise, die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen, an Häufigkeit verliert.

Dazu passend wurde von der Arbeiterkammer kürzlich eine Pendlerbefragung veröffentlicht. 16 % der Bahnpendler überlegen demnach, auf das Auto umzusteigen, da sie vermehrt mit Zugstreichungen, Verspätungen und mangelnder Information über Zugausfälle sowie zu wenig Service im Zug konfrontiert werden. 16 % weniger Bahnpendler entspricht ca. 9.000 Autofahrer mehr, die täg-

lich die Straßen in und um Wien frequentieren. Nicht gerade eine wünschenswerte Entwicklung für die Verkehrspolitik (vgl. AK Pendlerbefragung 2010).

In Bezug auf Verkehrsüberwachung lässt sich die instrumentelle Konditionierung ähnlich, wie beim vorherigen Beispiel anwenden: Verhält man sich als Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr regelkonform, so wird man belohnt, während ein Fehlverhalten eine Bestrafung nach sich zieht. Risser (Chaloupka – Risser et al. 2011) sagt, dass richtiges Verhalten bspw. durch systematische Überwachung und der damit verbundenen konsequenten und kontingenten Verstärkung erzielt werden könnte. Im Kleinkind- und Kindesalter wird unter Bestrafung ein sanftes Korrigieren des Verhaltens verstanden, während das Androhen von Strafen bei intermittierenden Rückmeldeformen zur Verkehrsüberwachung erwachsener Verkehrsteilnehmer passt. Kontingente Verstärkungsmodelle und Belohnungen sind hierbei allerdings schwer umsetzbar. Da man dann auch Verkehrsteilnehmer anhalten müsste, die sich regelkonform verhalten, um sie zu belohnen, was prosozialem³ Verhalten widersprechen würde (vgl. Chaloupka – Risser et al. 2011: 236f). Wobei sich die Frage ergibt, wie regelkonformes Verhalten belohnt werden soll? Eine verstärkte Verkehrsüberwachung könnte jedenfalls zu einer Verhaltensänderung der Fahrer führen, wie es bspw. in Frankreich⁴ geschehen ist, als 2003 automatisierte Systeme zur Verkehrsüberwachung eingeführt wurden (vgl. Janitzek 2006: 176).

³ Prosoziales Verhalten umfasst Verhaltensweise, die möglichst weitgehend durch Altruismus, Vertrauen, Verantwortung, Mitleid, Anteilnahme, Hilfsbereitschaft, Gemeinwohlorientierung und ähnlichen Werten, ein stabiles soziales, gemeinschaftliches Zusammenleben ermöglichen (vgl. Hillmann 1994: 697). In der Sozialpsychologie wird prosoziales Verhalten als relativ eindeutiges, beobachtbares Verhalten verstanden, das sich dem Wohlergehen der Mitmenschen widmet (vgl. Wikipedia – Altruismus).

⁴ 2003 gab es 100 ortsfeste automatisierte Anlagen, die im Folgejahr auf 217 erhöht wurden. Dadurch gab es eine Verdoppelung der Zahl der erfassten Geschwindigkeitsdelikte. Gleichzeitig konnte ein Rückgang der Geschwindigkeitsüberschreitungen festgestellt werden. Durch das verstärkte Enforcement in Frankreich und der damit einhergehenden Verhaltensänderung der Fahrer konnte ein Rückgang von rund 28% bei den Straßenverkehrstoten zwischen 2002 und 2004 verzeichnet werden. Dank voll automatisierter Bearbeitung der Delikte können Geschwindigkeitssünder innerhalb von 48 Stunden nach Eingang des Delikts bei der Zentralstelle informiert werden (vgl. Janitzek 2006: 176).

2.6 SARTRE

SARTRE steht für „Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe“ (Einstellungen der Gesellschaft zu Risiken im Straßenverkehr in Europa). SARTRE befasst sich seit 1991 mit der Sicherheit auf europäischen Straßen, indem es dieselbe Fahrerbefragung in jedem Land durchführt. Mit den Jahren hat sich die Anzahl der teilnehmenden Länder erhöht. Waren es bei der ersten Studie noch 15 Länder, so nahmen an der zweiten Befragung bereits 19 Länder und an SARTRE 3 23 Länder teil. In jedem Land werden rund 1.000 Fahrer mittels Face-2-Face-Befragung untersucht, insgesamt ergibt sich daraus eine Befragung von ca. 24.000 Fahrern. Diese Studien bieten Informationen über Einstellungen, Verhalten und Erfahrungen der Fahrer und ermöglichen es daher, die Fahrer verschiedener Länder zu vergleichen sowie mögliche Maßnahmen zu ermitteln, die das Verhalten und die Sicherheit innerhalb der Länder als auch europaweit verbessern (vgl. SARTRE 2004: 5).

SARTRE 3 hat folgende Ergebnisse gebracht:

- Die Fahrer sorgen sich um die Verkehrssicherheit auf Europas Straßen. Außerdem erkennen sie an, dass das Fahrverhalten eine große Rolle in Bezug auf die Verkehrssicherheit spielt. Des Weiteren geben sie zu, sich oft gefährlich und regelwidrig zu verhalten.
- Grundsätzlich sind sie für Kontrollen und härtere Strafen, vor allem alkoholisierte Fahrer betreffend.
- Es besteht die Notwendigkeit einer umfassenden Verschärfung von Verkehrsvorschriften, um die Sicherheit zu erhöhen.
- Kontrollen sollten verstärkt werden.
- In einigen Ländern herrscht immer noch eine sehr niedrige Gurtanlegequote.
- Der Einsatz neuer Technologien wird zukünftig eine bedeutendere Rolle bei der Erhöhung der Verkehrssicherheit spielen.
- Es bestehen beträchtliche Unterschiede zwischen den Autofahrern der verschiedenen europäischen Länder, sowie auch innerhalb der jeweiligen Länder.

- Einstellungen, Verhalten, Wahrnehmung und Erleben von Kontrollen und bei der Unfallbeteiligung weisen ebenfalls merkliche Unterschiede auf. Dies muss bei der Planung europaweiter Sicherheitsmaßnahmen beachtet werden.
- Gegenüber der Harmonisierung des Verkehrsrechts sind die Befragten positiv eingestellt (vgl. SARTRE 2004: 29f).

Die aus der SARTRE-Erhebung gewonnenen Erkenntnisse können ihrerseits nun dazu beitragen, die Verkehrsüberwachung zu verbessern. Wie die Ergebnisse zeigen, sprechen sich die Autofahrer durchaus für Kontrollen, deren Verstärkung sowie härtere Strafen, vor allem für alkoholisierte Fahrer, aus. Auch der VCÖ fordert eine Verstärkung der Kontrollen auf Österreichs Straßen. Laut VCÖ wird bspw. nur einer von 600 alkoholisierten Fahrern auch tatsächlich erwischt (vgl. VCÖ 2005: 12).⁵ Alkohol gehört neben nicht angepasster Geschwindigkeit und zu geringem Sicherheitsabstand zu den Hauptursachen tödlicher Verkehrsunfällen (vgl. VCÖ 2005: 28).

In Bezug auf die Verkehrsüberwachung empfiehlt SARTRE 3 daher, Kontrollen zu verstärken, was aber nur wirksam wird, wenn diese offensichtlich sind. Dabei sollte beachtet werden, was die Öffentlichkeit als gerecht ansieht, zumal Interventionen nur mithilfe der Öffentlichkeit gelingen. Autofahrer nehmen Einschränkungen zugunsten der Sicherheit nur dann in Kauf, wenn diese Maßnahmen nicht den Eindruck erwecken ausschließlich der Geldbeschaffung zu dienen, sondern zur Vorbeugung gedacht sind. Wichtig dabei ist es, der Öffentlichkeit weitreichend Informationen zukommen zu lassen, um die Vorteile der Maßnahmen aufzuzeigen (vgl. SARTRE 2004: 9).

⁵ Siehe dazu Hypothese 3 in Kapitel 6.2

3 Exekutive

3.1 Polizei

Unter Polizei versteht die österreichische Verwaltung die behördliche Tätigkeit, die unter Androhung oder Anwendung von Zwang auf die Vorbeugung oder Abwendung von Gefahren und Störungen der Ordnung abzielt (Polizei in Wien).

Die österreichische Bundespolizei ist ein Österreich weit einheitlich organisierter, bewaffneter, nach militärischem Muster organisierter, ziviler Wachkörper. Die Struktur des Wachkörpers Bundespolizei ist im Sicherheitspolizeigesetz (§10) geregelt (BM.I Bundespolizei).

Seit 1. Juli 2005 gibt es in Österreich den einheitlichen Wachkörper Bundespolizei, der sich aus den bis dahin geltenden Wachkörpern Bundessicherheitswache, Bundesgendarmerie und Kriminalbeamtenkorps zusammensetzt. Die Bundespolizei ist dem Bundesministerium für Inneres sowie anderen Sicherheitsbehörden – Sicherheitsdirektionen, Bezirkshauptmannschaften und Bundespolizeidirektionen – unterstellt.

Abbildung 6: Verkehrserziehung der Polizei



Quelle: http://schulen.eduhi.at/vs.grein/Fotos/2007_08/VerkehrsErziehung1.jpg

Zu den Aufgaben der Polizei zählen alle Behördenfunktionen, in denen der Staat (das Land, die Gemeinde) den Menschen als Träger der staatlichen Gewalt entgegentritt und für die Vorbeugung oder Beseitigung von Gefahren oder Störungen des geordneten Gemeinschaftslebens im äußersten Falle auch Zwangsmaßnahmen setzen können (Polizei in Wien). Dazu gehört außer der Sicherheitspolizei u. a. die Baupolizei, die Gesundheitspolizei oder die Verkehrspolizei. Die Bundespolizei beschäftigt 26.893 Personen, von denen 25.711 im Exekutivdienst und 1.182 in der Sicherheitsverwaltung tätig sind (vgl. BM.I 2005: 15).

3.2 Straßenverkehrsordnung (StVO)

Die österreichische Straßenverkehrsordnung (StVO) ist im Bundesgesetz vom 6. Juli 1960 in 13 Abschnitten festgelegt. Diese Abschnitte regeln Allgemeines, Fahrregeln, Bevorzugte Straßenbenützer, Regelung und Sicherheit des Verkehrs, Allgemeine Vorschriften über den Fahrzeugverkehr, Besondere Vorschriften für den Verkehr mit Fahrrädern und Motorfahrrädern, Besondere Vorschriften für den Fuhrwerksverkehr, Fußgängerverkehr, Verkehr nicht eingespannter Tiere, Benützung der Straßen zu verkehrsfremden Zwecken, Verkehrserschwerisse, Behörden und Straßenhaltern sowie Straf- und Schlussbestimmungen (vgl. Keplinger/Wimmer 2004: 3f). Insbesondere § 99 der StVO sieht vor, welche Strafbestimmungen bei regelwidrigem Verhalten im Straßenverkehr zu tragen kommen. Abhängig vom Delikt beginnen Bußgelder bei € 36.- bspw. für das Lenken eines Fahrzeuges, obwohl es gemäß § 59⁶ verboten ist (vgl. Keplinger/Wimmer 2004: 374).

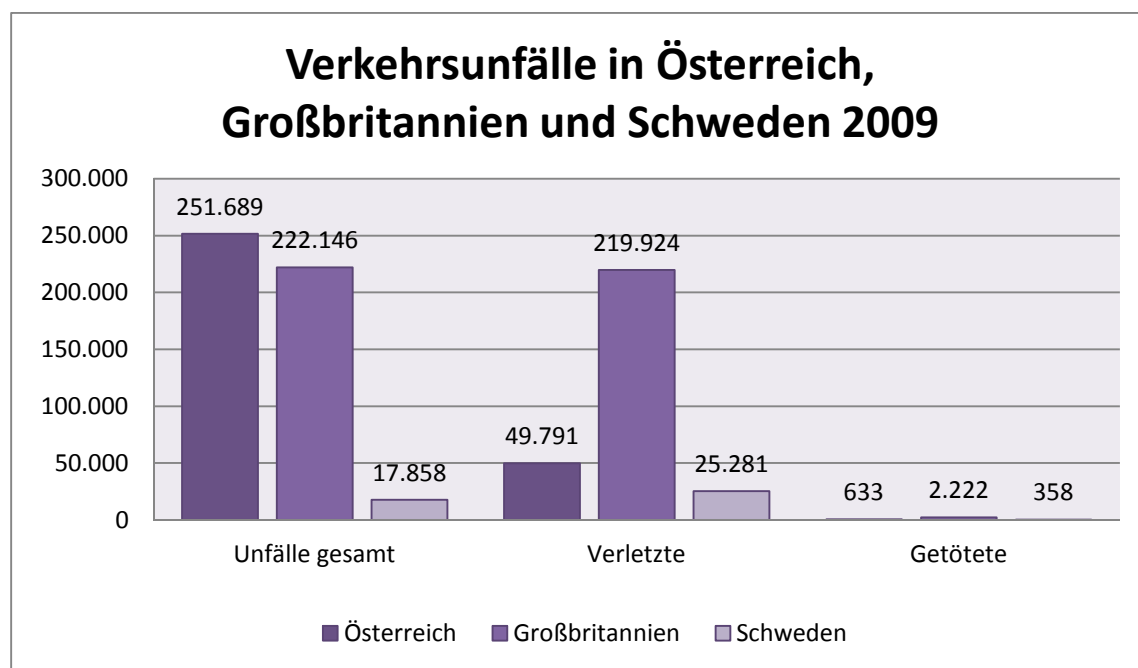
⁶§ 59 regelt das Verbot des Lenkens von Fahrzeugen. Dieser Paragraph besagt, dass die Behörde einer Person das Lenken untersagen darf, wenn er a) aus körperlichen oder geistigen Mängeln ungeeignet ist, ein Fahrzeug zu lenken oder b) wenn er wegen wiederholten Fehlverhaltens im Straßenverkehr eine Gefahr für die Sicherheit im Verkehr darstellt. Des Weiteren wird festgelegt, ob dieses Verbot befristet, unbefristet oder auf ein bestimmtes Fahrzeug beschränkt erlassen wird (vgl. Keplinger/Wimmer 2004: S.289).

4 Verkehrssicherheitsprogramme

Jährlich verunglücken und sterben zahlreiche Menschen im Straßenverkehr. Um die Zahl der Verkehrsunfälle und der daraus resultierenden geschädigten Personen zu reduzieren, ist es wichtig ein gut funktionierendes Verkehrssicherheitssystem zu haben, welches fortwährend evaluiert, verbessert und ergänzt wird. An dieser Stelle sollen einige Maßnahmen aufgezeigt werden, die dazu beitragen können und sollen, unsere Straßen sicherer zu machen. Dazu werden u.a. Programme aus Österreich, Schweden und England präsentiert. Außerdem wird die Rolle der Polizei in Bezug darauf aufgezeigt.

Die folgende Abbildung vergleicht die Zahl der Verkehrsunfälle und der dabei Verletzten und Getöteten für Österreich, Schweden und Großbritannien⁷ für das Jahr 2009.

Abbildung 7: Verkehrsunfallstatistik 2009 Österreich, Großbritannien, Schweden



Quelle: Vgl. Statistik Austria 2009 (Ö); Department for Transport (GB) ; Trafikanalys (SWE)

⁷ An dieser Stelle werden die Zahlen für Großbritannien zum Vergleich herangezogen, da Zahlen ausschließlich für England nicht gefunden werden konnten.

Schweden schneidet dabei eindeutig besser ab als Österreich und Großbritannien, sowohl bei der Zahl der Verkehrsunfälle als auch bei den Zahlen der Verletzten und Getöteten. Während im Jahr 2009 auf Schwedens Straßen „lediglich“ 17.858 Unfälle passiert sind, ist die Zahl für Großbritannien mit 222.146 Unfällen 12-mal so hoch und für Österreich mit 251.689 Unfällen sogar 14-mal so hoch. Ähnliches lässt sich bei den Zahlen der Verletzten und Getöteten erkennen: in Schweden wurden fast halb so wenige Menschen bei Verkehrsunfällen verletzt und getötet als in Österreich, während die Zahl der Verletzten und Getöteten in Großbritannien im Vergleich mit Schweden 8-mal bzw. 6-mal so hoch ist.

Schweden setzt seit Jahren auf die Vision Null, die später in diesem Kapitel noch ausführlich präsentiert wird – eine Vision, mit der das Land, wie aus der vorherigen Abbildung ersichtlich ist, anscheinend auf dem richtigen Weg zur Verringerung von Verkehrsunfällen mit Verletzten und Getöteten ist.

Damit ein Verkehrssicherheitsprogramm erfolgreich ist, müssen folgende Eckpfeiler gegeben sein, wie anhand einer internationalen Analyse von Verkehrssicherheitsprogrammen festgestellt wurde:

- Entwicklung einer langfristigen Strategie in der Verkehrssicherheitspolitik auf Basis einer klaren Philosophie
- Setzen numerischer und kontrollierbarer Ziele
- Beschluss des Programms auf der Ebene von Parlament/Regierung
- Enge Kooperation zwischen den Gebietskörperschaften auf allen Ebenen
- Staatliches Programmbudget, ergänzt durch Mittel von regionaler und lokaler Seite
- Durchgängige Kommunikationsstrukturen zwischen den Akteuren und der Bevölkerung: Öffentlichkeitsarbeit, Bürgerbeteiligung
- Problemorientierte Maßnahmensetzung
- Regelmäßige Sammlung von unfallkausalen Sicherheitsindikatoren, wie Geschwindigkeitsniveau, Gurtverwendungsquoten und Alkoholquoten
- Laufende Überprüfung und Verbesserung des Programms in Hinblick auf Zielerreichung (vgl. BMVIT 2003: 6).

4.1 Österreich

Um die Situation in puncto Verkehrssicherheit zu verbessern, laufen momentan in Österreich verschiedene Maßnahmen, von denen zwei in diesem Kapitel vorgestellt werden – als Erstes die Methode der Section Control und dann das Österreichische Verkehrssicherheitsprogramm 2001 – 2010.

4.1.1 Section Control

Unter Section Control (zu Deutsch: abschnittsbezogene Geschwindigkeitsüberwachung) wird ein System zur Überwachung von Tempolimits im Straßenverkehr verstanden, das eine Messung der Durchschnittsgeschwindigkeit über eine längere Strecke hinweg anstelle von einer Geschwindigkeitsmessung an einem bestimmten Punkt verwendet.

Das Kennzeichen des Fahrzeuges und der Zeitpunkt, an dem das Fahrzeug in den Überwachungsabschnitt einfährt bzw. wieder verlässt, werden dabei elektronisch festgehalten. Zur Berechnung der Durchschnittsgeschwindigkeit wird die benötigte Zeit zwischen den beiden Kontrollpunkten herangezogen. Liegt überhöhte Geschwindigkeit vor, so werden die ermittelten Daten – mittels Nummernschilderkennung wird das Kfz-Kennzeichen identifiziert – automatisch an die Exekutive weitergegeben, die diese auswertet und der zuständigen Bezirkshauptmannschaft bzw. dem Magistrat für die Strafverfolgung weiterleitet. Aufgezeichnete Geschwindigkeitsübertretungen werden als einzige Daten länger als 5 Minuten gespeichert, ansonsten hat die ASFINAG als Betreiber nur Zugriff auf Betriebsdaten wie bspw. Störungsmeldungen (vgl. ASFINAG – Section Control). Das System unterscheidet zwischen einspurigen Fahrzeugen, Pkw, Lkw, Bussen und Pkw mit Anhängern und ist somit imstande, unterschiedlich erlaubte Höchstgeschwindigkeiten zu berücksichtigen. Des Weiteren werden alle Fahrspuren inklusive des Pannestreifens überwacht, sodass ein Spurenswechsel irrelevant wird. Die folgende Abbildung stellt den Vorgang dar.

Abbildung 8: Section Control



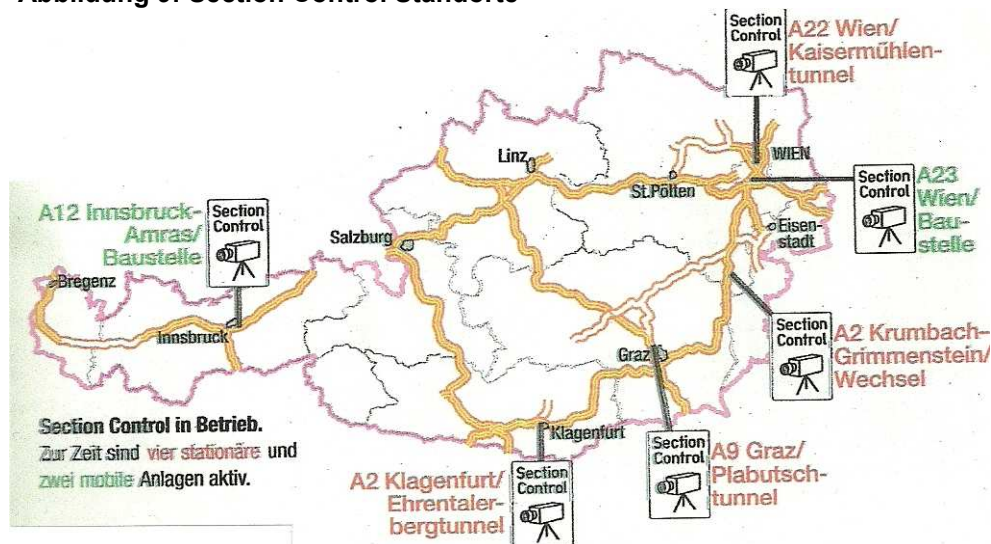
Quelle: vgl. ASFINAG Section Control

In Österreich gibt es derzeit vier Anlagen, zwei davon sind stationäre Section Control-Anlagen, die anderen zwei werden als mobile Anlagen, meist in Baustellenbereichen, verwendet. Stationär eingesetzt werden sie auf der A22 (Donauuferautobahn) im Bereich Kaisermühlentunnel – diese wurde am 1. September 2003 in Betrieb genommen, seither gab es keinen Unfall mehr in diesem Bereich (Stand 2004) – sowie auf der A2 am Wechselabschnitt der Südbahn zwischen Krumbach und Grimmerstein (in Richtung Wien). Die 2 mobilen Anlagen befinden sich laut ASFINAG derzeit auf der A2 (Südbahn) in Lassnitzhöhe bei Gras – laut ÖAMTC wurde diese mobile Anlage mit Beendigung der Bauarbeiten am 12. November 2008 deaktiviert (vgl. ÖAMTC - Section Control Standorte) – sowie auf der A10 (Tauern Autobahn) zwischen Spital/Ost und Feistritz/Paternion. Allerdings ist Letztere momentan nicht in Betrieb. Seit Dezember 2010 befindet sich die mobile Anlage auf der A12 (Inntal Autobahn) (vgl. ASFINAG – Section Control).

Mit Juni 2009 wird die bisher auf der Tauern Autobahn (A10) verwendete Section Control-Anlage nach Klagenfurt verlegt, wo sie zur Überwachung des Ehren-talerberg-tunnels (A2) eingesetzt wird, da es im Abschnitt zwischen Klagenfurt-Flughafen und Klagenfurt-Nord in den letzten Jahren vermehrt zu Unfallhäufungen gekommen ist (vgl. ÖAMTC - Section Control Standorte). Dort konnte die Section Control bisher gute Erfolge verbuchen: Statt drei Unfällen pro Monat gibt es nur mehr drei Unfälle pro Jahr (vgl. Auto Touring 11/2011: 7). Wie aus der folgenden Grafik ersichtlich gibt es mittlerweile sechs Section Control

Standorte in Österreich. Als Letztes wurde eine Station im Plabutschtunnel bei Graz (A9) installiert.

Abbildung 9: Section Control Standorte



Quelle: Auto Touring 11/2011: 7

Ganz unumstritten ist das Verfahren der Section Control allerdings nicht. 2007 musste das System nach einem Urteil des Verfassungsgerichtshofes kurzfristig abgeschaltet werden. Ein Wiener Bürger sah Datenschutzrechte verletzt und klagte, da auch Fahrzeuge erfasst werden, die nicht zu schnell fahren. Das Urteil wurde allerdings durch eine entsprechende Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie wieder aufgehoben (vgl. Aus für Section Control).

4.1.2 Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2001 – 2010

Das österreichische Verkehrssicherheitsprogramm wurde durch die Bundesregierung unter dem damaligen Verkehrsminister Hubert Gorbach im Januar 2002 beschlossen, mit dem Ziel bis 2010 die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr um 50 % und bis 2004 um 25 %, sowie die Zahl von Unfällen mit Personenschaden bis 2010 um 20 % und bis 2004 um 10 % zu reduzieren. Der Maßnahmenkatalog des Verkehrssicherheitsprogramms gliedert sich in vier Handlungsfelder – Mensch, Infrastruktur, Fahrzeug sowie verkehrspolitische und rechtliche Rahmenbedingungen. 28 Schwerpunkte und über 100 konkrete

Maßnahmen wurden wissenschaftlich bewertet und nach ihrer Priorität gereiht. Bereits im Jahr 2002 wurden in einem Startpaket zentrale Punkte kurzfristig umgesetzt – bspw. Maßnahmen der Themenbereiche Gurt und Kindersitz, Drogen im Straßenverkehr, Geschwindigkeit, Unfallhäufungsstellen, Tunnelsicherheit und Autobahnbaustellen (vgl. BMVIT 2003: 5).

Die vier Handlungsfelder sehen folgendermaßen aus:

Handlungsfeld Mensch

- Rückhaltesysteme
- Alkohol und andere Drogen
- Geschwindigkeit
- Führerscheinausbildung, Fahrtraining
- Fußgängersicherheit: Schwerpunkt Schutzweg
- Ermüdung am Steuer
- Motorisierte Zweiräder
- Sicherheitsabstand
- Fahren mit Licht am Tag
- Verkehrserziehung

Handlungsfeld Infrastruktur

- Einrichtung eines Unfallhäufungsstellenmanagements
- Sicherheit auf Freilandstraßen
- Tunnelsicherheit
- Geisterfahrer
- Sicherheitsmanagement im Ortsgebiet
- Road Safety Audit
- Road Safety Inspection
- Autobahnbaustellen – Gegenverkehrsbereiche
- Straßenseitige Verkehrstelematik
- Oberflächeneigenschaften von Fahrbahnbelägen

Handlungsfeld Fahrzeugtechnik

- Unfalldatenspeicher
- Lkw-Sicherheit
- Passive Fahrzeugsicherheit

Handlungsfeld verkehrspolitische und rechtliche Rahmenbedingungen

- Unabhängige Unfalluntersuchungen
- Lkw-Verkehr
- Legislative
- Raumplanung: Raumordnungsgesetz
- Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl

Kritik am Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramm kommt vom VCÖ⁸. Dieser meint, dass das Verkehrssicherheitsprogramm der Regierung mit einer Reduktion von 50 % an Verkehrstoten bis 2010 nicht weitreichend genug ist. Würde man sich konsequent an die Maßnahmen von Vision Null (siehe dazu Kapitel 4.2.) halten, könnte sogar eine Verbesserung von 90 % im selben Zeitraum erzielt werden. Daraus ergäbe sich außerdem ein wirtschaftlicher Gewinn aus Sicht des VCÖ, da Produktionsausfälle und Verluste bei Lohn-Nebenkosten von etwa € 2,1 Milliarden pro Jahr ausbleiben würden (vgl. VCÖ 2005: 23).

Laut VCÖ (2005) wurden bis Ende 2004 die Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms – 25 % weniger Verkehrstote und 10 % weniger Verletzte – nicht erreicht. Als Hauptgrund gibt der VCÖ an, dass die zentralen Ursachen für Verkehrsunfälle, nämlich zu hohes Tempo und Alkohol am Steuer, mit „Samthandschuhen“ angefasst werden. Außerdem seien die Strafhöhen für zu schnelles Fahren im EU-Vergleich immer noch am untersten Ende der Skala – wie anhand der folgenden Tabelle ersichtlich ist.

⁸ Verkehrsclub Österreich

Abbildung 10: Strafgeelder im EU-Vergleich

Staaten	Strafhöhen in Euro		
	20 km/h zu schnell	Alkohol am Steuer	Telefonieren am Steuer
A	20 - 55	ab 220	ab 25
B	ab 150	ab 125	ab 50
CH	ab 120	ab 775	65
CY	35	bis 580	/
CZ	ab 15	bis 450	34
D	bis 35	ab 250	40
DK	70 - 270	ab 540	ab 67
E	90 - 300	ab 300	bis 91
EE	bis 35	ab 70 - 210	/
F	ab 90	ab 750	ab 22
FIN	ab 100	ab 150	bis 78
GR	35	ab 80	bis 150
H	bis 245	bis 400	bis 125
I	ab 140	ab 260	ab 71
IRL	ab 80	ab 1.270	60
L	50 - 145	bis 1.220	bis 74
LT	ab 100	ab 290	bis 12
LV	ab 10	ab 140	bis 15
MT	ab 25	ab 480	/
N	ab 390	ab 615	120
NL	ab 70	ab 190	140
P	ab 60	bis 250	ab 120
PL	ab 15	ab 1.200	ab 25
S	ab 130	ab 30 ⁹	/
SK	ab 25	bis 260	40
SLO	40 - 125	ab 125	85

Quelle: vgl. VCÖ 2005

Strafgeelder, die für Verstöße gegen die StVO eingehoben werden, fließen im Gegensatz zu anderen Verwaltungsbereichen lediglich zu 20 % in Programme zur Verkehrsüberwachung und Verkehrssicherheit, die restlichen 80 % werden für die Straßenerhaltung verwendet – ein weiterer Punkt, der vom VCÖ stark kritisiert wird (vgl. VCÖ 2005: 26).

⁹ TS = Tagessatz Geldstrafe (entspricht 1/30 des Monateinkommens)

Mit 1. September 2009 trat eine neuerliche Straferhöhung in Österreich in Kraft.

Schnellfahren:

Wenn man 30 km/h zu schnell unterwegs ist, beträgt die Strafe mindestens € 70.-; bei einer Übertretung von 40 km/h im Ortsgebiet bzw. 50 km/h auf Freilandstraßen, wird eine Strafe ab € 150.- fällig. Für Autobahnen gibt es einen einheitlichen Strafkatalog.

Alkohol:

Wird man mit 0,8 Promille erwischt, so kostet es mindestens € 800.-. Bei mehrmaligem Vergehen muss man mit einem längeren Führerscheinentzug rechnen. Dabei ist im Extremfall ein einjähriger Entzug die Mindeststrafe (vgl. Kurier Straferhöhung 2009: 15).

Auch in anderen europäischen Ländern gibt es Projekte, die zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen sollen. Einige von ihnen werden an dieser Stelle vorgestellt. Vor allem das schwedische Programm der Vision Null soll hier betont werden, da es sich u.a. im österreichischen Verkehrssicherheitsprogramm 2001 – 2010 wiederfindet.

4.2 Schweden – Vision Null

Vision Null ist das Bild einer Zukunft, in der die Menschen im Straßenverkehr weder getötet noch für den Rest ihres Lebens durch Verletzungen geschädigt werden (Vision Null 2006: 2).

Lanciert wurde die Vision Null 1995. Seit einem Beschluss des schwedischen Reichstages 1997 dient das Konzept der Vision Null in Schweden als Grundlage aller Verkehrssicherheitsarbeiten und führte seither zu Veränderungen der Verkehrssicherheitspolitik sowie zu Veränderungen bei der Arbeit mit Fragen betreffend die Verkehrssicherheit. Des Weiteren lässt sich ein Rückgang der Zahl der Verkehrstoten in Schweden feststellen. Auch international findet das Konzept der Vision Null immer mehr Akzeptanz.

Die Vision Null ist eine Verhaltensweise im Leben und eine Strategie zur Gestaltung eines sicheren Transportsystems. Verkehrssicherheitsarbeit im Sinne der Vision Null bedeutet Wege, Straßen und Fahrzeuge in höherem Maße den Voraussetzungen des Menschen anzupassen. Das Straßentransportsystem wird als ein Ganzes angesehen, wo verschiedene Komponenten wie Straßen, Fahrzeuge und Verkehrsteilnehmer im Einklang miteinander agieren, um Sicherheit möglich zu machen. Die Verantwortung für die Sicherheit im Straßenverkehr besteht in einer gemeinsamen Verantwortung. Einerseits liegt sie bei denjenigen, die das Straßentransportsystem konzipieren, z.B. Straßendienste, Fahrzeughersteller, Transportunternehmen, Politiker, Beamte, Parlamente, Behörden und die Polizei, und andererseits bei denjenigen, die jenes dann gemeinsam nutzen sowie Gesetze und Bestimmungen auch befolgen (vgl. Vision Null 2006: 2).

Vision Null akzeptiert zwar, dass es zu Unfällen kommen kann, sie akzeptiert aber nicht, dass diese zu schweren Verletzungen führen (vgl. Vision Null 2006: 5). Schwer verletzt bedeutet im Sinne der Vision Null, dass der Betroffene für den Rest seines Lebens geschädigt ist (vgl. Vision Null 2006: 3).

Der Vision Null liegen eine Reihe verschiedener Grundelemente zugrunde, die alle die Sicherheit im Straßenverkehr maßgeblich beeinflussen. Dazu gehören die Ethik, die Eigenschaften des Menschen, Verantwortung, wissenschaftliche Fakten sowie das Zusammenwirken und die gegenseitige Abhängigkeit der verschiedenen Bestandteile des Straßentransportsystems. Die ethische Grundlage, dass niemand im Straßenverkehr getötet oder für den Rest seines Lebens unter den Folgen leiden darf (Vision Null 2006: 5), stellt den Ausgangspunkt der Vision Null dar. Null ist die einzig akzeptable Zahl für Verkehrstote und Schwerverletzte (vgl. Vision Null 2006: 5).

Die Verkehrssicherheitsarbeit der Vision Null geht davon aus, dass alles getan werden muss, um Tote und Schwerverletzte zu verhindern. Dabei muss aber berücksichtigt werden, dass Menschen Fehler machen, die im Straßenverkehr im schlimmsten Fall tödlich enden, und dass somit Verkehrsunfälle nie ganz vermieden werden können. Folglich muss das Straßentransportsystem so gestaltet sein, dass eventuelles Fehlverhalten nicht zu schweren oder tödlichen Verletzungen führt. Hierbei dient der menschliche Körper als Maßstab. Die Begrenzungen des Menschen sind ein wichtiger Ausgangspunkt zur Gestaltung des Straßentransportsystems, dieses muss angepasst werden an die biologischen Toleranzen des Menschen gegenüber äußerer Gewalt und was der menschliche Körper an Belastungen aushält (vgl. Vision Null 2006: 5f).

Unfälle mit schweren Verletzungen passieren, weil nicht alle Komponenten des Straßentransportsystems zusammen funktionieren. Die Vision Null betont daher, dass alle Teile dieses Systems zusammengehören und einander prägen (vgl. Vision Null 2006: 6).

Ergebnisse der Vision Null in Schweden:

Veränderungen des Straßenumfeldes in Schweden sind in Form von Mittelstreifen und Kreisverkehrsplätzen häufiger geworden, des Weiteren gab es verschiedene Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung in Städten und Ballungsräumen. Sichere Schlussfolgerungen können bisher noch nicht gemacht werden, da Investitionen in die Verbesserung von Straßen und Fahrzeugen viel Zeit brauchen, bis Veränderungen sichtbar werden. Außerdem verändert sich die Infrastruktur nur langsam. Immerhin kann festgestellt werden, dass die Zahl der Verkehrstoten trotz gesteigertem Verkehrsaufkommen in den letzten Jahren gesunken ist (vgl. Vision Null 2006: 8).

Zu den bisherigen Ergebnissen der Vision Null in Schweden zählen folgende Punkte.

Veränderte Gedankengänge und Lösungen:

Anstatt durch Verkehrssicherheitsarbeit Unfälle lediglich vermeiden zu wollen, geht es nun auch darum schwere Verletzungen zu verhindern. Dies führte zu einem Neudenken bei der Verkehrssicherheit und bei der Konzeption neuer Lösungen, z.B. betreffend die Wahl zwischen Lichtsignal geregelten Kreuzungen und Kreisverkehrsplätzen. Lichtsignal geregelte Kreuzungen erlauben es die Zahl der Verkehrsunfälle zu senken. Kommt es trotz Ampel zu Unfällen, dann sind es oft solche mit schweren Verletzungen. Mit Kreisverkehrsplätzen lassen sich zwar schwere Verletzungen vermeiden, aber es passieren vermehrt Unfälle mit leichten Verletzungen (vgl. Vision Null 2006: 8).

Sicheres Straßenumfeld:

30 km/h in Wohngebieten: Die Möglichkeit der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in Wohngebieten wurde in relativ großem Umfang genutzt. Auch wenn dies kein neues Konzept ist, konzentrierte man sich für die Vision Null darauf, da 30 km/h den Grenzwert darstellen, bei dem ungeschützte Verkehrsteilnehmer einen Aufprall überleben (vgl. Vision Null 2006: 10).

Kreisverkehrsplätze: Vor allem in Städten und Ballungsgebieten wurde durch Kreisverkehrsplätze eine Dämpfung des Verkehrsrhythmus erzielt. Kreisver-

kehrsplätze stellen abermals kein neues Konzept dar, im Rahmen der Vision Null wurde deren Bedeutung für die Sicherheit im Straßenverkehr wieder stärker betont. Bei einem Aufprall im Kreisverkehr sind die Unfallfolgen oft weniger schwer als bei traditionellen Kreuzungen, da die Aufprallwinkel anders sind und die Geschwindigkeit niedriger ist (vgl. Vision Null 2006: 10).

2 + 1 – Streckenabschnitte mit Mittelbarriere: Dieses Lösungsmodell wurde in Schweden entwickelt. Die ersten Versuche dafür begannen bereits im Sommer 1998. Auf einer früher gefährlichen Strecke, auf der es viele tödliche Verkehrsunfälle gab, wurde eine erste Mittelleitplanke aufgestellt. Obwohl diese Lösung anfangs auf große Skepsis stieß, hat der Ausbau von Strecken mit Mittelbarrieren seit dem Jahr 2000 stark zugenommen, da sich zeigte, dass Mittelbarrieren gut geeignet sind, um Unfälle mit dem Gegenverkehr zu vermeiden (vgl. Vision Null 2006: 10).

Sichere Fahrzeuge:

Moderne Pkw werden immer sicherer und die Gefahr, darin getötet bzw. schwer verletzt zu werden, ist erheblich gesunken. Dies lässt sich unter anderem auf die Entwicklung des Europäischen Aufprallsicherheitsprogramm – EURO NCAP – zurückführen. Dieses wurde unter Mitwirkung von Verkehrssicherheitsexperten des Schwedischen Zentralamtes für Straßenwesen ins Leben gerufen. Mit Hilfe dieses Programms kann der Verbraucher über Sicherheitsstandards verschiedener Fahrzeuge effizienter informiert werden. Außerdem werden Verbesserungen ohne notwendiges Eingreifen des Gesetzgebers schneller eingeführt. Diese Maßnahme zahlt sich jedoch noch nicht ganz aus, da es mindestens 10 – 15 Jahre dauern wird, den gesamten Autobestand auszuwechseln (vgl. Vision Null 2006: 11).

Sichere Transporte:

Unternehmen und Organisationen, die Transporte bestellen oder selbst ausführen, sollen eine größere Verantwortung hinsichtlich der Beeinflussung von Umwelt und Verkehrssicherheit durch diese übernehmen. Dies hat dazu geführt, dass immer mehr Käufer bestimmte Anforderungen an Fahrzeuge und ihre An-

wendung stellen, außerdem wird die Erfüllung konkreter Umwelt- und Sicherheitsauflagen erwartet.

Die schwedischen Gewerkschaften haben zusammen mit Umwelt- und Verkehrssicherheitsorganisationen ein Bewertungssystem für schwere Transporte entwickelt. Dieses System heißt Q3. Vorbild ist EURO NCAP. Das Bewertungssystem basiert auf Anforderungen des Arbeitsumfeldes, der Umweltverträglichkeit und Verkehrssicherheit, die bei der Bestellung schwerer Transporte gestellt werden. Es sind die Besteller, die die Norm für die Transporte vorgeben, und daher werden diese auch von ihnen beurteilt (Vision Null 2006: 11).

Präzise Analysen tödlicher Unfälle:

Seit 1997 werden alle tödlichen Unfälle beim Schwedischen Zentralamt für Straßenwesen präzise analysiert. Ziel dieser Analysen ist es herauszufinden, wie es zu den tödlichen Verletzungen kommen konnte. Als häufigste Ursachen werden Mängel im Straßenumfeld, Geschwindigkeitsübertretungen durch Verkehrsteilnehmer, nicht angeschnallt sein oder fahren unter Alkoholeinfluss genannt.

Damit die Ergebnisse dieser Analysen auch konkrete Auswirkungen auf ein geändertes Verkehrssicherheitsverhalten haben, werden die Ergebnisse in einer sogenannten OLA-Arbeit – Objektive Ergebnisse/Fakten, Lösungen und Absichten – bearbeitet. Nach einzelnen Studien versuchen betroffene Systementwickler gemeinsam mögliche Lösungen zu diskutieren, um ähnliche Vorgänge zukünftig zu vermeiden. Die Entscheidung über die Durchführung der Maßnahmen obliegt jedem Einzelnen, was mittels einer Absichtserklärung bestätigt wird. Dieses Konzept hat eine positive Resonanz der Systementwickler erhalten (vgl. Vision Null 2006: 12).

Bitte Anschnallen:

Sicherheitsgurte müssen verwendet werden, damit das Sicherheitssystem eines Automobils funktioniert (vgl. Vision Null 2006: 13).

Schweden ist engagiert, technische Systeme zu entwickeln, um die Anschnallquote zu steigern. Daher arbeiten Vertreter der Fahrzeugindustrie, Universitäten und Hochschulen, Behörden und Versicherungsunternehmen an einer gemein-

samen Perspektive, um die Anschnallquote mithilfe eines in Neuwagen eingebauten Warnsymbols „Bitte anschnallen“ zu erhöhen.

Alcolock¹⁰:

Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss sind häufig und verursachen ebenso häufig tödliche und schwere Verletzungen. Alcolocks können daher dazu beitragen, dass unter Alkoholeinfluss stehende Fahrer nicht am Straßenverkehr teilnehmen. Bisher wird diese Methode unter anderem in den USA angewandt, damit verurteilte Trunkenheitsfahrer sich nicht wieder ans Lenkrad setzen. Schweden verwendet Alcolocks als Methode zur Qualitätssicherung von Transporten. Unternehmen, die diese Methode verwenden, garantieren, dass ihre Fahrer nicht unter Alkoholeinfluss stehen. Alcolocks sind preisgünstig und können in allen Fahrzeugen montiert werden. Bisher gehören Alcolocks allerdings noch nicht zur Standardausstattung von Fahrzeugen (vgl. Vision Null 2006: 13).

Verkehrssicherheitskameras:

Die Überwachung mit Verkehrssicherheitskameras ist effektiv um Geschwindigkeitsübertretungen zu verhindern und Unfälle mit schweren Verletzungen zu vermeiden. Auf schwedischen Straßen werden solche Kameras immer häufiger verwendet. Vonseiten der Verkehrsteilnehmer wird deren Verwendung positiv angesehen und dient als willkommene Unterstützung im Verkehr (vgl. Vision Null 2006: 13).

Fahrradhelm:

2005 trat ein Gesetz in Kraft das verlangt, dass alle Kinder und Jugendlichen bis zu 15 Jahre beim Fahrradfahren einen Helm tragen (Vision Null, 2006: 14). Man erhofft sich davon, dass das Tragen eines Helmes zur Gewohnheit wird und somit auch im Erwachsenenalter weitergeführt wird (vgl. Vision Null 2006: 14).

¹⁰ Alkohol-Wegfahrsperrern, oder kurz "Alcolocks", funktionieren auf Basis eines Atemtests. Ein elektronischer Sensor misst den Alkoholgehalt der Atemluft und kann gegebenenfalls die Zündung eines Fahrzeuges verhindern (Alcolocks - Die Presse 2010).

4.3 Vereinigtes Königreich – Think

Think ist ein Verkehrssicherheitskonzept, das im Vereinigten Königreich im Juni 2000 ins Leben gerufen wurde, um die vielen verschiedenen Themen die Verkehrssicherheit betreffend unter einen Hut zu bringen. Die Schlüsselfaktoren dabei sind ein verbessertes Verhalten im Straßenverkehr, die Akzeptanz technischer Hilfsmittel, welche die Verkehrssicherheit erhöhen, sowie deren Einsatz. Dabei spielen Aufklärung und Öffentlichkeitsarbeit eine wichtige Rolle (vgl. Think – About).

Der Ansatz von Think liegt in der nationalen Öffentlichkeitsarbeit. Mit einer Mischung aus Emotionen und Fakten soll das Bild der Verkehrssicherheit gesteigert werden. Dabei kommt eine große Bandbreite von Medien zum Tragen – Radio, TV, Printmedien, Poster etc. – um eine nationale Plattform zu schaffen. Diese soll dazu dienen die Aktionen der regionalen Behörden zu vereinen, sowie Firmen aus dem privaten Sektor zu motivieren, ihre Mitarbeiter und Kunden gezielt zu informieren. Neben freiem Informationsmaterial für die Behörden und für alle anderen Interessierten spielt die Förderung von Sportmannschaften der nationalen Rugby- und Fußballliga eine große Rolle. Man erhofft sich, ein breiteres Publikum zu erreichen, wobei u.a. der Beliebtheitsgrad der Spieler zum Vorteil genutzt werden soll (vgl. Think – About).

Ein Ziel ist es, die Reduzierung der Verkehrstoten und Schwerverletzten um 40% bis zum Jahr 2010 zu erreichen. Außerdem soll eine Reduzierung der Verkehrstoten und Schwerverletzten unter den Kindern um 50% bis 2010 erreicht werden. Des Weiteren soll das Bewusstsein verstärkt werden, dass für alle Verkehrsteilnehmer die Notwendigkeit besteht, Verantwortung für die persönliche Sicherheit und die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer zu übernehmen (vgl. Think – About).

Think richtet sich nicht an eine einzelne Zielgruppe, sondern an alle, die am Straßenverkehr teilnehmen. Egal ob sie Auto fahren, zu Fuß gehen oder Rad fahren, wichtig ist, dass alle die Straßen sicher benutzen können. Richtiges Verhalten im Straßenverkehr wird in jedem Alter gelernt, egal ob in der Kindheit

oder im Erwachsenenalter. Daher arbeitet Think auf eine effektive Einübung im Kindesalter hin, die durch regelmäßige Erinnerungen im Teenager- und Erwachsenenalter ergänzt wird. Für 2008/09 gab es separate Marketingstrategien für Kinder und Erwachsene, um die Bildung von Verhaltensweisen bei Kindern und Jugendlichen zu beeinflussen, während bei den Erwachsenen versucht werden sollte, deren fest verwurzeltes Verhalten zu ändern (vgl. Think – About).

4.4 Niederlande – Nachhaltiges Sicherheitskonzept

Anfang der 1990er Jahre begannen die Niederlande mit ihrem Konzept der nachhaltigen Sicherheit im Straßenverkehr und setzten es Mitte der 1990er in die Tat um. (vgl. Europäische Kommission – Transport) Seither arbeiten die Straßenverkehrsbehörden der unterschiedlichen Ebenen (national, regional und kommunal) daran und setzten die daraus entwickelten Maßnahmen auch in die Tat um (vgl. Bewährte Praktiken 2010: 8). Mittlerweile wurde das nachhaltige Sicherheitskonzept erweitert und läuft nun unter dem Namen „Advancing Sustainable Safety“ (vgl. ASS 2006).

Das nachhaltige Sicherheitskonzept (sustainable safety principle) basiert auf fünf Prinzipien, die das Wesen nachhaltigen Verkehrs darstellen:

- Funktionalität: in Form von Monofunktionalität der Straßen als Fahrstraße, Zubringerstraße oder Zufahrtsstraße eines hierarchisch strukturierten Straßennetzwerks.
- Homogenität: Gleichberechtigung von Geschwindigkeit, Richtung und Massen bei moderater und hoher Geschwindigkeit.
- Folgenmilderung: Verringerung von Unfällen durch eine versöhnliche bzw. nachsichtige Straßenumgebung und Antizipation des Verhaltens der Straßenbenutzer.
- Berechenbarkeit: Die Straßenumgebung und das Verhalten der Straßenbenutzer unterstützen die Erwartungen der Straßenbenutzer durch Beständigkeit und Kontinuität des Straßendesigns.

- Zustandsbewusstsein: im Sinne der Selbsteinschätzung gegenüber der eigenen Fähigkeiten die Fahraufgabe zu bewältigen (vgl. SWOV Fact Sheet 2010: 1; Bewährte Praktiken 2010: 8).

Die Vision hinter nachhaltiger Sicherheit ist vor allem die Vermeidung (schwerwiegender) Unfälle und die wenn möglich totale Vermeidung schwerer Verletzungen. Des Weiteren soll die Prämisse gegeben sein, dass der Mensch bedingt durch seine körperliche Verletzbarkeit, seine Wahrnehmungsfähigkeit und seine Einschränkungen, wie Fehlbarkeit und dem Wunsch Grenzen auszutesten, das Maß der Dinge ist. Verfolgt wird eine ganzheitliche Herangehensweise an die Faktoren Mensch – Fahrzeug – Straße, die an das menschliche Maß abgestimmt wird. Mit dieser Initiative ergreifenden Herangehensweise soll die Kluft im Verkehrssystem überbrückt werden (vgl. SWOV Fact Sheet 2010: 1).

Zu den daraus resultierenden Maßnahmen zählen bspw., dass die 30er Zonen in geschlossenen Ortschaften in Zahl und Ausdehnung deutlich erhöht wurden, 60er Zonen außerorts und Geschwindigkeitsbeschränkungen an Kreuzungen und Einmündungen wurden geschaffen (vgl. Bewährte Praktiken 2010: 8). Fast das gesamte Straßennetz wurde entsprechend ihrer Funktionalität kategorisiert (vgl. ASS 2006: 6). Der Einsatz Intelligenter Transportsysteme (ITS) – auch Verkehrstelematik¹¹ genannt – spielt für das Konzept der nachhaltigen Sicherheit ebenso eine wichtige Rolle. Vor allem in direkt auf die Sicherheit ausgerichtete Systeme werden große Erwartungen gesetzt, da diese schätzungsweise eine 40%ige Verminderung von Toten und Verletzten erzielen könnten. Wobei das gesamte Potenzial solcher Systeme noch nicht ausgeschöpft zu sein scheint. Gründe dafür liegen darin, dass diese Systeme meist bevorzugt auf Fahrkomfort und Verkehrsentlastung ausgerichtet sind, sowie auf die Interaktion mit dem menschlichen Verhalten nicht ausreichend eingehen. Dabei kommt die Verkehrssicherheit zu kurz. Manche Anwendungen dieser Systeme können die Verkehrssicherheit sogar beeinträchtigen (vgl. ASS 2006: 8). Ein weiterer Schwerpunkt liegt in der Verkehrserziehung, die in den Niederlanden bisher

¹¹ Der Begriff setzt sich aus Verkehr und Telematik zusammen. Telematik steht für Telekommunikation, Automation und Informatik. Verkehrstelematik befasst sich mit Fahrzeugen, ihren Insassen, dem Versand und Empfang, der Bearbeitung und Darstellung von Daten in einem Kraftfahrzeug. Durch Intelligente Transportsysteme wird die Sicherheit von Verkehrsmitteln oder Verkehrsträgern erhöht, sowie deren Benutzerfreundlichkeit verbessert (vgl. BMVIT - Verkehrstelematik).

weitgehend unterentwickelt war (vgl. ASS 2006: 9). Außerdem wird versucht das Problem des Fahrens unter Alkohol- und Drogeneinfluss in den Griff zu bekommen, dafür wurde bspw. die Überwachung alkoholisierter Fahrer mehr als verdoppelt (vgl. ASS 2006: 11f).

Dies sind nur einige Maßnahmen, die im Rahmen der nachhaltigen Verkehrssicherheit gestartet wurden. Seither konnten tödliche Unfälle und unfallbedingte Krankenhausaufenthalte um geschätzte 6% mithilfe der nachhaltigen Sicherheitskonzepte verringert werden. Die hohen Kosten – vor allem für angemessene Straßenbaumaßnahmen – werden über den Haushalt für die regelmäßigen Wartungsarbeiten aufgefangen (vgl. Bewährte Praktiken 2010: 8).

4.5 Deutschland – Runter vom Gas

Du bist höflich zu Schwergewichtsboxern. Du baust keine Schneemänner in Lawinengebieten. Du nimmst kein Strychnin im Tee. Du springst nicht über Häuserschluchten. Du picknickst nicht im Löwengehege. Warum fährst du zu schnell (Runter vom Gas – Kampagne – Funkspots)?

Mit diesen und zwei weiteren Radiospots versucht die Kampagne „Runter vom Gas“, auf das Problem nicht angemessener Geschwindigkeit aufmerksam zu machen. 2008 wurde sie gemeinsam vom Bundesverkehrsministerium und vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat ins Leben gerufen. Ziel ist es Auto- und Motorradfahrer zu verantwortungsvollem Fahren aufzurufen. Schließlich ist nicht angepasste Geschwindigkeit eine der Hauptunfallursachen in Deutschland und für mehr als ein Viertel aller schweren Unfälle verantwortlich. Sich allein an Geschwindigkeitsbegrenzungen zu halten reicht freilich nicht, weitere Faktoren wie z.B. Nebel, regennasse Straßen oder überfrierende Nässe sind ebenso zu beachten, um gegebenenfalls angemessen darauf zu reagieren. Richtiges Tempo trägt doppelt zur Sicherheit im Straßenverkehr bei: Fehler können bei niedriger Geschwindigkeit besser korrigiert und Gefahren noch abgewendet werden. Des Weiteren sind die Folgen eines Unfalls geringer (vgl. Runter vom Gas – Schwerpunktthemen – Runter vom Gas).

Mittels Plakaten, Radio- und Fernsehspots soll auf die dramatischen Folgen nicht angepasster Geschwindigkeit aufmerksam gemacht und aufgerüttelt werden. Gezeigt werden Todesanzeigen, Unfallwracks von Autos und Motorrädern sowie Hinterbliebene mit Fotos ihrer Angehörigen. Die vierte Plakatserie präsentiert Schwer- bzw. Schwerstverletzte, die im Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer häufig unterrepräsentiert sind – siehe Kapitelende (vgl. Runter vom Gas – Schwerpunktthemen – Runter vom Gas). Die Plakate sensibilisieren für das immense menschliche Leid der Unfallopfer und Verletzten, das hinter den anonymen Unfallzahlen steht. Die Plakate sollen die Verkehrsteilnehmer aufrütteln und zum Nachdenken über das eigene Fahrverhalten anregen (Runter vom Gas – Schwerpunktthemen – Runter vom Gas).

Das Hauptaugenmerk liegt v.a. auf tödlichen Unfällen. Die Verletzten sollen dabei aber nicht in Vergessenheit geraten. Auch wenn sie dem Tod entkommen sind, so reichen die Folgen des Unfalls von kurzen, schmerzhaften Behandlungen bis zu lebenslangen Beeinträchtigungen. Jeder Fahrer trägt Verantwortung, sowohl für sich selbst als auch für alle anderen Verkehrsteilnehmer. Leider wird einem diese Verantwortung oft zu spät bewusst, erst dann, wenn man sich bereits die lebenslange Schuld aufgeladen hat, einen Unfall verursacht zu haben, bei dem andere verletzt oder gar getötet wurden (vgl. Runter vom Gas – Schwerpunktthemen – Runter vom Gas). Leid und Verzweiflung, Trauer und Tränen lassen sich verhindern – durch eine bewusste und vorsichtige Fahrweise. Im Zweifel: Runter vom Gas (Runter vom Gas – Schwerpunktthemen – Runter vom Gas)!

Runter vom Gas befasst sich dabei mit vier Schwerpunkten, die abermals in mehrere Themenschwerpunkte unterteilt sind. Zu den vier Hauptkategorien gehören Konsequenzen, Unterwegs, Junge Fahrer und das Motorrad.

- Konsequenzen: Ist unterteilt in vier Schwerpunkte, die die verschiedenen Perspektiven beleuchtet, welche Auswirkungen ein Unfall haben kann. Diese sind: Unfall als Alltag – als Alltag jener Menschen, die nach Unglücken im Einsatz sind, wie Rettungsdienste oder die Notfallseelsorge - , Schwerverletzte, Angehörige, Unfallkommission (vgl. Runter vom Gas – Schwerpunktthemen – Die Konsequenzen).
- Unterwegs: Die drei Schwerpunkte befassen sich mit Landstraßen, innerstädtischem Verkehr und richtiger Sicht. Hierbei geht es um die Fragen: Wie können Fahrten möglichst sicher gestaltet werden und welche Anforderungen bringen verschiedene Verkehrssituation mit sich (vgl. Runter vom Gas – Schwerpunktthemen – Unterwegs).
- Junge Fahrer: Da Fahrer zwischen 18 und 24 Jahren am stärksten gefährdet sind, ihr Risiko tödlich zu verunglücken ist doppelt so hoch wie der Durchschnitt aller Altersgruppen, liegt hier ein weiterer Schwerpunkt. Präsentiert werden u.a. Berichte von Betroffenen, Experteninterviews sowie Programme und Initiativen für junge Fahrer (vgl. Runter vom Gas – Schwerpunktthemen – Junge Fahrer).
- Motorrad: Auch Motorradfahrer sind besonders gefährdet, rund 650 verunglücken jährlich. Daher werden Informationen und Hinweise zu sicherem Fahren speziell für Motorradfahrer angeboten, sowie typische Unfallursachen und Verletzungsmuster und Berichte von Unfallopfern (vgl. Runter vom Gas – Schwerpunktthemen – Motorrad).

Abschließend wird eine Auswahl aus den vier Plakatserien der Kampagne präsentiert. Wie bereits erwähnt, hatte jede der Serien einen anderen Schwerpunkt.

Abbildung 11: 1. Plakatstaffel



Quelle: Runter vom Gas – Kampagne – Plakate

Abbildung 12: 2. Plakatstaffel



Quelle: Runter vom Gas – Kampagne – Plakate

Abbildung 13: 3. Plakatstaffel



Quelle: Runter vom Gas – Kampagne – Plakate

Abbildung 14: 4. Plakatstaffel



Quelle: Runter vom Gas – Kampagne – Plakate

5 Überwachung

An dieser Stelle soll die Funktionsweise der Verkehrsüberwachung erklärt werden, die einen Teil des Aufgabenbereichs der Exekutive darstellt. Als Erstes wird die Funktionsweise der Verkehrsüberwachung erläutert, darauf folgen die technischen Hilfsmittel, die der Exekutive zur Verfügung stehen. Abschließend wird der Verkehrsdienst der Exekutive vorgestellt, der zeigt, wie die Exekutive im Bereich der Überwachung tätig ist.

5.1 Funktionsweise der Verkehrsüberwachung

Laut Knoflacher (2005) hat die Exekutive im Wesentlichen zwei Möglichkeiten, um wirksam zu werden:

1. Durch die Präsenz im Verkehrssystem. Diese Präsenz kann durch die Häufigkeit des Auftretens der Exekutive in Form präventiv aktiver Maßnahmen quantifiziert werden.
2. Durch die Wirksamkeit ihres Auftretens, also durch die Konsequenzen, die den Verkehrsteilnehmer erwarten, wenn er sich nicht systemkonform und verkehrssicher verhält (vgl. Knoflacher 2005: 13).

Es liegt somit an der Exekutive, Verkehrsteilnehmer vor schlimmen Konsequenzen eines Verkehrsunfalls zu schützen, indem sie die vergleichsweise harmlosen Konsequenzen einer Bestrafung, Ermahnung oder Geldbuße gegenüberstellt. Knoflacher (2005) ist der Meinung, dass man theoretisch die Verkehrsteilnehmer sich selbst überlassen könnte. Doch dabei wäre in Kauf zu nehmen, dass die Unfallzahlen, die Getöteten und Schwerverletzten ein weder ethisches noch wirtschaftlich verantwortbares Ausmaß erreichen würde. Andererseits könnte man Verkehrsanlagen entsprechend intelligent gestalten, um mit einem Minimum an Exekutivüberwachung auszukommen – beispielsweise indem man Kreisverkehrsplätze entsprechend gestaltet. Allerdings werden diese viel mehr auf Leistungsfähigkeit und Geschwindigkeit ausgerichtet gestaltet,

während man gleichzeitig die Sicherheitsanforderungen vernachlässigt (vgl. Knoflacher 2005: 13).

Abbildung 15: Verkehrsüberwachung im Baustellenbereich



Quelle: <http://www.kfv.at/verkehr-mobilitaet/veranstaltungen/enquete-verkehrsueberwachung/>

5.2 Technische Hilfsmittel zur Verkehrsüberwachung

Folgende technische Hilfsmittel stehen der Exekutive zur Verkehrsüberwachung zur Verfügung:

Abbildung 16: Verkehrsüberwachungsgeräte

		Jahr 2006
Stationäre und mobile Radargeräte*	Geräte	183
	Radarschutzkabinen	457
	Radarkabinenstandorte	555
Verkehrsbeeinflussungsanlagen VKS (geplant)		17**
Section Control Anlagen (Wien 2, NÖ 1; Mobil 1)		4
Mobile Radargeräte (Radarfahrzeuge)		82
Abstandsmesssysteme VKS		11
Video-Nachfahreinrichtungen für Zivilstreifenfahrzeuge (einschl. Eichta- cho)		188
Laser-Geschwindigkeitsmessgeräte		1316
Atemalkoholmessgeräte (Alkomaten)		1686
Alkohol-Vortestgeräte		200
Kontrollkarten für digitales Kontrollge- rät		500
Automatische Auswertegeräte		80
für Lenk- und Ruhezeiten		
Auswerteeinheiten für die		64
Gefahrgutkontrolle		
Rotlichtüberwachungsanlagen		3
Mopedprüfstände		53
*) inkl. Überkopfanlage A 1/Linz		
**) VBA Tirol: 9 VKS-Portale, VBA OÖ/BinderMichl: 8		
		Stand: April 2006

Quelle: BM.I Verkehrsüberwachungsgeräte des BM.I in Österreich

Seit August 2009 werden in Österreich neue Radargeräte getestet, die wie Verkehrsüberwachungskameras aussehen. Drei davon stehen bereits in Tirol, Oberösterreich und im Großraum Wien. Fünf weitere liegen im Depot. Sie sollen auch für Raser aus dem Ausland – vor allem aus Deutschland – eine ernste Sache werden, da einige Nachbarländer Anzeigen aus Österreich nur akzeptieren, wenn der Lenker deutlich erkennbar ist. Dies wäre hierbei der Fall und funktioniert folgendermaßen: Aufgrund zu hoher Geschwindigkeit wird der Apparat ausgelöst und ein Impuls an die Frontkamera gesendet, die ein Foto von vorne macht. Der Blitz der Frontkamera ist natürlich schwächer, um den Lenker nicht zu blenden. Dabei entstehen drei Fotos: zwei von hinten mit den Nummerntafeln und eins von vorne. Bei österreichischen Kennzeichen wird das Frontbild unkenntlich gemacht, während es bei ausländischen der Anzeige beigelegt wird, damit die Behörden im Ausland den Lenker leichter belangen können. In manchen EU-Ländern gibt es allerdings teilweise noch Probleme bei der Vollstreckung (vgl. Kurier Neues Radar 2009: 16).

5.3 Verkehrsdienst

Die Verkehrspolizei bzw. der Verkehrsdienst ist ein wichtiger Bestandteil der Tätigkeit der Bundespolizei. Der Verkehrsdienst befasst sich mit Verkehrsüberwachung und Verkehrserziehung. Jährlich werden Tausende Stunden mit Kindern und Jugendlichen verbracht, um durch Innovationen in der Prävention die Risikogruppen zu erreichen. Der Trend geht zur lebenslangen Verkehrserziehung (vgl. Verkehrsdienst 2010: 5).

Die flächendeckende Besorgung des Verkehrsdienstes passiert auf vier organisatorischen Ebenen, die in Abbildung 17 dargestellt sind. An oberster Stelle steht das Bundesministerium für Inneres, darauf folgen neun Landespolizeikommanden, 110 Bezirks- und Stadtpolizeikommanden und schließlich 903 Polizei- und Fachinspektionen. Die Aufgaben und Befugnisse hinsichtlich örtlicher und fachspezifischer verkehrspolizeilicher Anforderungen sind jeweils verschieden (vgl. Verkehrsdienst 2010: 31).

Abbildung 17: Organisatorische Gliederung des Verkehrsdienstes



Quelle: Verkehrsdienst 2010: 32

Im *Bundesministerium für Inneres* ist das Referat II/2/d (Verkehrsdienst) zuständig für

- Angelegenheiten der Straßenverkehrssicherheit, einschließlich der Verkehrsüberwachung.
- Verkehrsunfallforschung.
- Verkehrsstatistik unter Mitwirkung der Bundespolizeidirektionen und der Organe der Bundespolizei in den Angelegenheiten der Straßenpolizei.
- Ausarbeitung von Empfehlungen des einheitlichen und wirkungsvollen Einsatzes der Bundespolizei in Bezug auf Verkehrssicherheit (vgl. Verkehrsdienst 2010: 32).

Der Verkehrsdienst auf Ebene der *Landespolizeikommanden* ist gekennzeichnet durch die

- Koordinierende und steuernde Führung des Verkehrsdienstes im Bundesland entsprechend den Vorgaben der Verkehrsbehörden.
- Besorgung des allgemeinen Verkehrsdienstes sowie des Kriminaldienstes auf Autobahnen und Autostraßen.
- Besorgung der hoch technisierten und spezialisierten verkehrspolizeilichen Überwachungsmaßnahmen im Bundesland, die über die Möglich-

keiten der Bezirks- und Stadtpolizeikommanden hinausgehen (vgl. Verkehrsdienst 2010: 33f).

Diese Aufgaben werden von den Landesverkehrsabteilungen (LVA) in unmittelbarer Unterstellung unter dem Landespolizeikommandanten wahrgenommen. Außer in Wien gliedert sich die LVA in verschiedene Fachbereiche

- Allgemeine Verkehrsangelegenheiten, Schulung und Verkehrserziehung
- Dienstplanung und Analyse
- Geschwindigkeitsüberwachung
- Verkehrsstreife und Abstandsmessung
- Kraftfahrwesen und Güterverkehr
- Gefahrgut (vgl. Verkehrsdienst 2010: 33f).

In Wien gibt es aufgrund der besonderen Erfordernisse der Großstadt zusätzliche Fachbereiche

- Verkehrsunfallaufnahme
- Verkehrsleitzentrale
- Einsatzkoordination und zentrale Ausbildung (vgl. Verkehrsdienst 2010: 33f).

Den politischen Bezirken sind entsprechend des sprengelmäßigen Zuständigkeitsbereichs *Bezirks- oder Stadtpolizeikommanden* zugeordnet. Innerhalb dieser Bezirks- bzw. Stadtpolizeikommanden gibt es jeweils ein eigenes Verkehrsreferat mit folgenden Aufgaben

- Sammlung, Analyse und Auswertung von Informationen und Daten, um ein aktuelles Verkehrslagebild zur Einsatzplanung zu bekommen
- Strategische Planung von Verkehrsmaßnahmen im örtlichen Zuständigkeitsbereich und Überwachung der Durchführung
- Planung und Leitung von verkehrspolizeilichen Schwerpunktaktionen
- Sicherstellung der Vollziehung der Rechtsvorschriften mit Verkehrsbezug
- Fachspezifische Aus- und Fortbildung, Berichterstattung und Medienarbeit
- Beschwerdeangelegenheiten mit Verkehrsbezug

- Wahrnehmen allgemeiner Verkehrsangelegenheiten
- Koordinierung der Verkehrserziehung
- Koordinierung des verkehrsspezifischen Ressourceneinsatzes
- Allgemeine Verkehrsangelegenheiten (einschließlich See- und Stromdienst)
- Organisation, Koordination und Leitung der überörtlichen Verkehrsdienste (vgl. Verkehrsdienst 2010: 34f).

Die Polizeibediensteten der *Polizei- und Fachinspektionen* vollziehen die Aufgaben des allgemeinen Verkehrssicherheitsdienstes. Im exekutiven Außendienst hat jeder Polizist entsprechend der Zielvorgaben und unter Berücksichtigung der lokalspezifischen Gegebenheiten mitzuwirken. Dies geschieht durch optische Präsenz, repressiv beim Feststellen von Verkehrsübertretungen und durch das Einleiten von Maßnahmen für Verwaltungsstrafverfahren. Das Aufnehmen und Erheben von Verkehrsunfällen gehört auch zum Aufgabenbereich (vgl. Verkehrsdienst 2010: 35f).

Im städtischen Bereich gibt es bei den Stadtpolizeikommanden eigene Verkehrsinspektionen, mit Ausnahme von Wien und Eisenstadt. Zu deren Aufgaben zählen

- Durchführen überregional motorisierter Streifendienste, inklusive Motorradstreifendienst und verkehrsdienstliche Einsätze im gesamten Überwachungsbereich des Stadtpolizeikommando
- Durchführen von Verkehrsdiensten mit Schwerpunkten wie z.B. Kraftfahrrecht, Personen- und Güterbeförderung, Lärmmessung etc.
- Verdeckte Verkehrsüberwachungen mit zivilen Fahrzeugen, vor allem bei Unfallhäufungspunkten
- Aufnahme von Verkehrsunfällen mit Personenschäden
- Selbstständige Planung und Durchführung von Schwerpunktüberwachungen
- Mitwirken an sicherheits- und verkehrspolizeilichen Schwerpunkteinsätzen im Bereich des gesamten Überwachungsgebietes
- Mitwirken an verkehrsdienstlichen Einsätzen der Landesverkehrsabteilung

- Betrieb von zugeteiltem Gerät der Landesverkehrsabteilung (vgl. Verkehrsdienst 2010: 35f).

Neben der generellen Verkehrsüberwachung, die jeder Polizist im Rahmen des Außendienstes durchführt, gibt es hoch spezialisierte Teilgebiete der Verkehrsüberwachung. Dazu gehören die *automatische Verkehrsüberwachung*, *Zivilstreifen* und *Motorraddienst* sowie *Schwerverkehrskontrollen*. Dafür werden großes fachliches Wissen der Beamten und die Ausstattung mit entsprechender technischer Ausrüstung vorausgesetzt. Laufende begleitende Schulungen vermitteln das nötige Fachwissen. Aufgrund der guten Ausstattung mit modernstem technischem Equipment in den letzten Jahren ist eine bedarfsorientierte, flächendeckende Ausstattung gegeben (vgl. Verkehrsdienst 2010: 37).

Zur automatischen Verkehrsüberwachung gehören:

- *Abschnittsbezogene Geschwindigkeitsüberwachung* – Section Control, die in Kapitel 4.1.1 beschrieben wurde.
- *Punktuelle Geschwindigkeitsmessung*: Hier wird zwischen mobilem (mobile Geräte, die im Fahrzeug installiert sind) und stationärem Einsatz (z.B. Radarkabinen) unterschieden.
- *Abstandsmessung*: Das Abstandsmesssystem ist in einem Dienstfahrzeug eingebaut und flexibel einsetzbar. Vorwiegend wird es auf Brücken oder Fahrbahnübergängen positioniert.
- *Rotlichtüberwachung*: Derzeit gibt es drei Rotlichtüberwachungsanlagen. Sie funktionieren mit Sensoren, die im Übertretungsfall ein Signal an eine digitale Kamera senden.
- *Lenkerdokumentation*: Radarmessgeräte messen die Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge, gibt es eine Übertretung werden Aufnahmen vom Heck des Fahrzeuges und der Fahrzeugfront, auf der der Lenker erkennbar ist, gemacht.
- *Auswertung von Übermittlungsdatensätzen*: In den neun LVAs wurden EDV-Auswertungsplätze geschaffen, um die Datensätze der Übertretungen, die mithilfe der zuvor beschriebenen Systeme erhoben wurden, auszuwerten. Die Daten werden mittels Wechseldatenträger oder online

eingespielt, ausgewertet und automationsunterstützt an die zuständige Strafbehörde übermittelt. Die Einhaltung datenschutzrechtlicher Bestimmungen ist dabei gewährleistet (vgl. Verkehrsdienst 2010: 37f).

Der Motorraddienst ist sehr flexibel im Verkehrsgeschehen und kann vielseitig eingesetzt werden, besonders im Verkehrsdienst stellt er ein nicht wegzudenkendes Einsatzmittel dar. Zu den Einsatzgebieten zählen neben der protokollarisch vorgesehenen Begleitung von Staatsbesuchen auch Personenschutzaufgaben, präventive und repressive Verkehrsüberwachung, sowie die Bewältigung sicherheits- und ordnungsdienstlicher Aufgaben wie bspw. Sportveranstaltungen oder andere größere Anlässe. Den LVAs und BPK/SPKs stehen 400 Polizeimotorräder zur Verfügung. Die Lenker tragen eine Lederuniform, die den vorgeschriebenen Schutznormen entspricht und einen weißen Integral-Klapphelm mit Funksprechgarnitur. Für diese Tätigkeit werden nur erfahrene Beamte mit der notwendigen persönlichen und fachlichen Eignung ausgewählt. Nach einer viertägigen praktischen Grundausbildung erhalten sie die Berechtigung für den Motorradverkehrsdienst. Am Beginn jeden Jahres muss eine begleitende Ausbildung absolviert werden. Dabei werden die Beamten bei einer Gewöhnungsfahrt auf die kommende Saison vorbereitet. Alle fünf Jahre müssen die Beamten eine zweitägige Ausbildung in einem Fahrsicherheitszentrum machen, wo sie Fahrtechnikkurse wie bspw. Fahren im Hochgeschwindigkeitsbereich absolvieren (vgl. Verkehrsdienst 2010: 42f).

Die Zivilstreife wird von den LVAs neben den allgemeinen Verkehrsüberwachungstätigkeiten vorwiegend zur Überwachung zulässiger Fahrgeschwindigkeiten und im städtischen Bereich zur Überwachung von Handyverbot und Gurtpflicht eingesetzt. Die Zivilstreife ist ein effektives Mittel um Hochrisikolenker auszuforschen und anzuzeigen. Das Ziel ihres Einsatzes ist es sanktionierend Maßnahmen durch die Behörde zu ermöglichen, sowie ein Anhalten und Beenden des Fehlverhaltens. Üblicherweise sind zwei Beamten in Uniform oder Zivilkleidung unterwegs. Zusätzlich kann nach Anordnung der zuständigen Behörde ein Schnellrichter (= ein Behördenvertreter) mit auf Zivilstreifendienst gehen, der vor Ort einen Strafbescheid gegen den Lenker erlassen kann. Derzeit stehen 90 spezielle Zivilstreifenfahrzeuge der gehobenen Mittelklasse zur Ver-

fügung. Diese Fahrzeuge besitzen eine verdeckt eingebaute Geschwindigkeitsmess- und – aufzeichnungsanlage (ProVida-Anlage¹²), sowie Blaulicht und ein Folgetonhorn. Des Weiteren gibt es auch Zivilstreifenmotorräder, die vor allem im Bereich von Straßenzügen mit erhöhtem Unfallaufkommen eingesetzt werden. Sie dienen der allgemeinen Verkehrsüberwachung, der Überwachung des Handyverbots und der Gurtpflicht. Sie besitzen ebenfalls ein verdecktes Blaulicht und das Folgetonhorn (vgl. Verkehrsdienst 2010: 43f).

Im Bereich der Schwerverkehrskontrolle gab es in den letzten Jahren viele Vorgaben der Europäischen Kommission, die zu massiven Änderungen der bisher praktizierten Gesetzgebung für den Schwerverkehr (Güter- und Personenverkehr) führten. Dies geschah vor allem in Bezug auf den sicheren/gesicherten Transport von Personen und Gütern sowie bei der Verringerung der Arbeitszeiten der in diesem Bereich tätigen Personen. Die Entwicklungen der letzten Jahre bedeuten für die Polizisten eine Menge unmittelbar geltender Verordnungen der EU, sowie die damit einhergehenden Änderungen nationaler Gesetze und Verordnungen basierend auf den neuen EU Richtlinien. Für die Durchführung von Schwerverkehrskontrollen wurden im Laufe der Zusammenlegung des Wachkörpers (siehe dazu Kapitel 3.1) in den LVAs eigene Bereiche eingerichtet (vgl. Verkehrsdienst 2010: 44f). Die Aus- und Fortbildungsmaßnahmen sehen eine intensive Schulung der Beamten durch das Innenministerium und die LVAs vor. Bspw. in Form von Multiplikatorenschulungen, wie z.B. Ladungssicherungskontrollen, Tiertransportkontrollen), als auch Organisations-, Aus- und Fortbildungsprogramme im Bereich der Gefahrgutkontrolle (vgl. Verkehrsdienst 2010: 45). Insgesamt verfügt man über 266 Einheiten an Schwerverkehrskontrollequipment (SVKE) für die Gefahrgut-, Abfall-, Ladungssicherungs-, Tiertransport-, Lenkzeit-, Ruhezeit- und Fahrgeschwindigkeitskontrolle. 2009 wurden 21 mobile Bürofahrzeuge neu angeschafft, davon sind 12 Gefahrgut- und neun Schwerverkehrskontrollfahrzeuge (vgl. Verkehrsdienst 2010: 46). In Abstimmung mit den zuständigen Behörden werden monatliche Verkehrsüberwachungspläne (Länder-, Stadt- und Bezirksverkehrsüberwachungs-

¹² ProVida-Anlagen bestehen aus einem Impulsgeber, einem Tachometer, dem Steuergerät PolicePilot, einer Interface-Einheit und einer Videokamera mit Monitor. Gemessen wird normalerweise durch Nachfahren, es kann aber auch aus dem stehenden Fahrzeug gemessen werden. Dabei wird ein Videofilm während der Messung produziert, der die gemessene Geschwindigkeit anzeigt. (vgl. ProVida-Anlage)

plan) erstellt, die die jeweiligen gesetzlichen Bestimmungen und länderspezifischen Gegebenheiten berücksichtigen, sowie die bekannten kritischen Streckenabschnitte, wie Transitstrecken, Ballungszentren, Industriegebiete (vgl. Verkehrsdienst 2010: 47).

All diese Maßnahmen zur Überwachung des Straßenverkehrs – Kontrollen der Geschwindigkeit, Handyverbot, Gurtpflicht, Schwerverkehr – tragen dazu bei, dass Österreichs Straßen sicherer sind.

6 Erhebung

Nachdem sich der erste Teil dieser Arbeit mit den theoretischen Konzepten der Verkehrssicherheit beschäftigt, sollen im zweiten Teil die durchgeführten Experteninterviews analysiert werden. Zu Beginn wird die Exploration vorgestellt, die ich in Bezug auf die Häufigkeit von Verkehrsüberwachungen gemacht habe, um herauszufinden, wie diese organisiert und geregelt werden. Darauf folgen die Hypothesen, die der Befragung zugrunde liegen, und schließlich die Auswertung der Erhebung. Kapitel 7 präsentiert die Erkenntnisse, die aus den Experteninterviews gewonnen werden konnten.

Für die Erhebung wurde basierend auf dem theoretischen Teil dieser Arbeit und den daraus resultierenden Hypothesen ein strukturierter Fragebogen entwickelt. Dieser diente als Grundlage für die Experteninterviews, die mit ausgewählten Vertretern im In- und europäischen Ausland geführt wurden. Danach wurden die Fragebögen mittels qualitativer Inhaltsanalyse ausgewertet und die Ergebnisse so aufbereitet, dass sie für die Interpretation herangezogen werden konnten.

Ziel war es herauszufinden, wie die Verkehrssicherheit von den verschiedenen Experten eingeschätzt wird, wie hoch die Zufriedenheit mit den gegebenen Maßnahmen ist, wo ihrer Meinung nach gröbere Probleme liegen und wo es einen Handlungsbedarf zur Verbesserung gibt.

6.1 Vorerhebung

Trotz intensiver Literatur- und Online-Recherche war es mir anfangs nicht möglich, zufriedenstellende Antworten auf meine Fragen bezüglich Häufigkeit und Organisation von Verkehrsüberwachung zu bekommen. Dennoch bekam ich dank der Presseabteilung des Landespolizeikommandos (LPK) Wien und Herrn Mag. Herbert Bahl Antworten auf diese Fragen, die an dieser Stelle präsentiert werden sollen.¹³

6.1.1 Häufigkeit der Verkehrsüberwachung

Zur Organisation von Verkehrskontrollen lässt sich zusammenfassend Folgendes sagen: Aufgrund von Analysen der Verkehrsunfallstatistik bestimmter Gebiete werden Verkehrskontrollen organisiert und geplant. Passieren in einem bestimmten Gebiet vermehrt Unfälle mit z.B. überhöhter Geschwindigkeit oder unter Alkoholeinfluss, werden Verkehrsschwerpunkte bzw. Verkehrskontrollen organisiert. In Wien passiert dies über die Bundespolizeidirektion Wien (Sicherheits- und Verkehrspolizeiliche Abteilung der Präsidialabteilung) und das Landespolizeikommando Wien. Ausführende Abteilung ist hierbei die Landesverkehrsabteilung Wien (LVA). Diese Kontrollen werden je nach Bedarf, anhand vorher genannter Analysen, durchgeführt. Prinzipiell kann aber jeder Polizist bzw. jede Funkwagenbesetzung einen kleinen Verkehrsschwerpunkt durchführen. Bei Bedarf finden sie sogar täglich statt. Im Vordergrund stehen hierbei die Unfallprävention und eine Steigerung der Verkehrssicherheit, eine Kosten-Nutzen-Rechnung gibt es im betriebs- und privatwirtschaftlichen Sinn nicht.

Es zeigt sich also, dass es kein fixes Reglement betreffend Häufigkeit und Organisation von Verkehrsüberwachung gibt. Das wirft allerdings die Frage auf, ob Kontrollen auf regelmäßiger Basis nicht effektiver sind als sporadische Kontrollen.

¹³ Der gesamte E-Mail-Verkehr zwischen Herrn Mag. Bahl und mir kann im Anhang nachgelesen werden.

6.2 Hypothesen

Folgende Hypothesen haben sich im Laufe der Recherche ergeben und liegen der Befragung zugrunde. Erwähnt sei, dass die erste Hypothese sich dadurch ergab, dass mir während der Beschäftigung mit der Thematik erst auffiel, wie häufig es zu sogenannten Blitzermeldungen im Radio kommt. Eine Tatsache, die mir vorher nie so bewusst aufgefallen war.

Hypothese 1: ***Die ständige Präsenz von Blitzermeldungen¹⁴ im Radio trägt nicht zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei, sondern hat einen abschwächenden Effekt auf die Wahrnehmung und Aufmerksamkeit der Autofahrer.***

Einerseits ergibt sich die Frage, inwieweit Blitzermeldungen zur Verkehrssicherheit beitragen können, wenn sie ständig im Radio präsent sind? Werden durch diese permanente Präsenz nicht eher die Wahrnehmungen und Aufmerksamkeit des Autofahrers herabgesetzt oder verhalten sich die Autofahrer im Straßenverkehr dadurch bewusster bzw. sicherer?

Andererseits ist die Fahrsicherheit aufgrund des fahrlässigen Umgangs mit dem Smartphone im Auto sehr eingeschränkt, da die Aufmerksamkeit auf das Tätigen eines Anrufes bzw. auf das Schreiben einer SMS an den Radiosender bzw. auf das Schreiben eines Eintrags bei Facebook¹⁵ gerichtet ist.

¹⁴ Als Blitzermeldungen gelten für diese Arbeit Meldungen im Radio, die die aktuelle Verkehrssituation im Straßenverkehr wiedergeben. Dazu gehören Meldungen zu Staus, Unfällen, Polizeikontrollen oder sonstigen Gegebenheiten, die den Verkehrsfluss beeinträchtigen können. Hauptsächlich werden diese von den Autofahrern selbst an die Radiostationen weitergeleitet.

¹⁵ Siehe dazu die Facebook-Seite „Verkehrskontrolle Österreich“. Dort haben die Benutzer die Möglichkeit mittels eines Eintrages, der meist via Mobiltelefon versendet wird, vor Verkehrskontrollen jeglicher Art zu warnen.

Hypothese 2: ***Die Präsenz der Polizei im Straßenverkehr ist aufgrund der vielfältigen Aufgabenbereiche stark eingeschränkt.***

Mängel an Personal, Nachwuchs und Zeit machen es der Polizei schwer ihren vielfältigen Aufgabenbereichen nachzukommen. In den Medien wird immer wieder berichtet, dass die Polizei vor allem an Nachwuchsmangel leidet. Laut einem Online-Artikel der Presse vom 07.09.2008 fehlen allein in Wien 844 Beamte (vgl. Die Presse Online - Personalmangel bei der Wiener Polizei).¹⁶

Hypothese 3: ***Im Vergleich zu anderen europäischen Ländern ist die Polizeipräsenz auf Österreichs Straßen eher gering.***

Eine vom ÖAMTC durchgeführte Online-Blitzbefragung mit über 600 Kraftfahrern hat gezeigt, dass 67% der Umfrageteilnehmer der Meinung sind, dass die Sicherheit unter der mangelnden Überwachung leidet. Sie fordern eine erhöhte Polizeipräsenz auf Österreichs Straßen (vgl. ÖAMTC – Umfrage).

Der VCÖ schreibt, die Überwachungsintensität in Österreich sei im internationalen Vergleich gering. Nur eine Person von 600 alkoholisierten Fahrenden wird tatsächlich erwischt (VCÖ 2005: 12). Demnach werden pro Jahr knapp drei Prozent der Führerscheinbesitzer auf Alkoholisierung überprüft. Während es in Schweden 20 Prozent sind, in Frankreich 25 Prozent und in Finnland (mit Hilfe von Vortestgeräten) sogar 50 Prozent (vgl. VCÖ 2005: 12). Alkohol gehört neben zu hoher Geschwindigkeit und mangelndem Sicherheitsabstand mit mehr als 42 Prozent zu den Hauptverursachern von Verkehrsunfällen mit tödlichem Ausgang (vgl. VCÖ 2005: 28).

¹⁶ Ein großes Problem beim Rekrutieren des Nachwuchses liegt vor allem darin, dass viele Bewerber beim Aufnahmetest am Deutsch-Diktat scheitern. Das Deutsch-Diktat zu erleichtern, liegt allerdings nicht im Sinne der Behörden, da sie hier bewusst hohe Standards anstreben (vgl. Die Presse Online – Polizei sucht Nachwuchs).

Hypothese 4: ***Die Höhe der Strafgelder in Österreich ist im europäischen Vergleich verhältnismäßig niedrig. Eine Anhebung dieser könnte eine Erhöhung der Verkehrssicherheit bewirken.***

Vergleicht man die Strafhöhen in Österreich mit den übrigen europäischen Staaten, so zeigt sich, dass Österreich weit in der unteren Hälfte rangiert (siehe Abb. 8 in Kapitel 3.1.1), während die skandinavischen Länder demonstrieren, dass durch höhere Strafen die Verkehrssicherheit nachhaltig verbessert werden kann (vgl. VCÖ 2005: 12).

6.3 Erhebung der Daten

Angelehnt an die qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring (2008) wurden die Interviews analysiert und interpretiert. Atteslander (2003) beschreibt die qualitative Inhaltsanalyse Mayrings als ein eher eingeschränktes qualitatives Verfahren zur Strukturierung und Interpretation qualitativer Interviews [...] (Atteslander, 2003: 236). Basierend auf einem neunstufigen Ablaufmodell wird das Material so reduziert, dass die wesentlichen Inhalte erhalten bleiben:

1. Festlegung des Materials
2. Analyse der Situation während des Interviews
3. Formale Charakterisierung des Materials
4. Richtung der Analyse
5. Theoriegeleitete Differenzierung der Fragestellung
6. Bestimmung der Analysetechnik
7. Definition der Analyseeinheit
8. Analyse des Materials
9. Interpretation (zit. nach Mayring, 1990 b: 50 ff., vgl. Atteslander, 2003: 236f).

Anhand eines strukturierten Fragebogens wurden im Juni 2010 Experteninterviews mit einem Vertreter der Polizei (ein Bezirksinspektor der namentlich nicht genannt werden möchte, der Autorin aber bekannt ist), Dr. Albert Kreiner vom

Amt der Kärntner Landesregierung (Abteilungsleiter der Abteilung 7 Wirtschaftsrecht und Infrastruktur), sowie Mag. Andreas Achrainer vom ÖAMTC (Hauptabteilungsleiter ÖAMTC-Rechtsdienste) geführt. Aus organisatorischen Gründen konnte das Interview mit Mag. Achrainer nur per E-Mail geführt werden. Ausgewählt wurden die Interviewpartner aufgrund ihres beruflichen Bezuges zu den Themen Verkehrssicherheit und Exekutivüberwachung. Die Dauer der zwei Interviews betrug zwischen 35 und 55 Minuten. Von meiner Seite gab es Zwischenfragen, wenn etwas unklar war oder neue Fragen aufwarf, ansonsten hielt ich mich zurück und ließ hauptsächlich meine Interviewpartner sprechen. Die Interviews wurden mit Einverständnis der Interviewpartner mittels Tonband aufgezeichnet und anschließend transkribiert.

Für den Vergleich mit anderen europäischen Ländern wurden E-Mails mit den gleichen Fragen an die Polizei in Schweden, die Polizei in Deutschland, das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Deutschland, das Bundesamt für Polizei und das Bundesamt für Straßen in der Schweiz, die Polizei in Dänemark sowie das Dänische Verkehrsministerium (Vejdirektoratet), die City of London Police, die Metropolitan Police in England und die Nationale Polizeibehörde in den Niederlanden verschickt. Die Wartezeit auf Antwort betrug zwischen zwei Tagen und fünf Wochen, und war nicht immer positiv bzw. teilweise gab es keine Antwort auf meine Anfragen oder mir wurde gesagt, dass man sich für mein Anliegen nicht zuständig fühle. Dies fand zwischen Juli und Oktober 2010 statt. Die beantworteten Fragebögen wurden bei Bedarf übersetzt.

Schlussendlich wurden Schweden und England für den Vergleich mit Österreich herangezogen, da dies die einzigen Länder waren, die auf alle Fragen geantwortet haben und die meinem Anliegen gegenüber positiv eingestellt waren. Für Schweden stand mir Bengt Svensson von der schwedischen Polizei Rede und Antwort, in England wurde ich von der Polizei an Robert Gifford vom Parlamentarischen Beirat für Verkehrssicherheit (PACTS - Parliamentary Advisory Council for Transport Safety) verwiesen, der mir schnell und präzise weiterhalf. Aus Dänemark habe ich nur Antwort von der Polizei bekommen, die mir lediglich die Fragen beantworteten, die sich auf die Polizei bezogen. Mit den restlichen Fra-

gen wurde ich an das Dänische Verkehrsministerium verwiesen, das mir mit Ausnahme der Lesebestätigung bedauerlicherweise sonst keine Antwort zukommen ließ. Somit kann Dänemark zum Vergleich nicht herangezogen werden, da nur die Hälfte der Fragen beantwortet wurden.

Nach der Übersetzung der Antworten aus Schweden und England wurden sie gemeinsam mit den Antworten der österreichischen Interviewpartner in ein Auswertungsdokument übertragen. Laut Mayring (2008) gibt es drei Grundformen des Interpretierens:

- Zusammenfassung: Ziel ist es, das Material auf die wesentlichen Inhalte zu reduzieren.
- Explikation: Ziel ist es, zusätzliches Material zu einzelnen fraglichen Textteilen zu sammeln, um das Verständnis für jene Textteile zu erweitern.
- Strukturierung: Ziel ist es, bestimmte Aspekte herauszufiltern, unter vorher festgelegten Ordnungskriterien einen Querschnitt durch das Material zu legen oder das Material aufgrund bestimmter Kriterien einzuschätzen (vgl. Mayring, 2008: 58).

Für diese Arbeit wurde die Grundform der Zusammenfassung angewandt. Da die schwedischen und englischen Antworten nicht so ausführlich waren wie die der österreichischen Interviewpartner, mussten diese auch nicht so stark zusammengefasst werden. Aus den gestellten Fragen ergaben sich folgende Kategorien und Unterkategorien für die Interpretation:

1. Verkehrssicherheit Österreich, Schweden, England

- Aktuelle Projekte
- Pluspunkte
- Schwachpunkte
- Risiken und Probleme

2. Exekutivüberwachung

- Häufigkeit
- Dauer.

3. Strafgelder Österreich, Schweden, England

- Strafhöhen
- Verwendung

4. Blitzermeldungen im Radio

- Positive Auswirkungen
- Negative Auswirkungen

5. Verbesserungsvorschläge

Im nächsten Kapitel werden die Ergebnisse anhand der hier genannten Kategorien ausführlicher präsentiert.

7 Ergebnisse

An dieser Stelle sollen nun die einzelnen Ergebnisse präsentiert werden, die sich im Rahmen dieser Arbeit ergeben haben.

Die folgenden Kapitel befassen sich mit den Ergebnissen der durch die Erhebung gewonnen Erkenntnisse. Dazu gehört einmal ein Vergleich der Verkehrssicherheit in Österreich, Schweden und England. Welche Projekte gibt es in den drei Ländern, wo liegen die Plus- und Schwachpunkte des jeweiligen Systems sowie die Risiken bzw. Probleme. Als Nächstes wird verglichen, wie die Exekutivüberwachung in den drei untersuchten Ländern geregelt ist. Danach werden die Strafgelder, deren Höhe, die gesetzliche Regelung sowie deren Verwendungszwecke gegenübergestellt. Darauf folgt die Auseinandersetzung mit Blitzermeldungen im Radio in Österreich, Schweden und England. Interessant hierbei war herauszufinden, wie diese Erscheinung in den einzelnen Ländern gehandhabt wird und ob man demgegenüber positiv oder negativ eingestellt ist. Den Abschluss bilden schließlich die Verbesserungsvorschläge der einzelnen Befragten aus Österreich, Schweden und England.

Der gesamte Inhalt der folgenden Kapitel basiert auf den Ansichten der Experten im In- und europäischen Ausland.

7.1 Verkehrssicherheit Österreich, Schweden und England

Als Erstes sollen hier die aktuellen Projekte Österreichs, Schwedens und Englands zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vorgestellt werden. Danach folgen die Plus- und Schwachpunkte sowie die Risiken und Probleme der jeweiligen Verkehrssicherheitssysteme.

Projekte:

Zu den aktuellen Verkehrssicherheitsprojekten in Österreich zählt u.a. die Überarbeitung des Verkehrssicherheitsprogrammes, das unter 4.1.2 vorgestellt wurde. Da der ÖAMTC sich in einigen Punkten nicht wiederfinden konnte, hat er deshalb ein eigenes Programm erstellt, das im Anhang in einer Kurzvorstellung nachgelesen werden kann (siehe 13.5).

Vonseiten der Polizei werden Schwerpunkte zu den Themen Kindersicherung im Auto, permanentes Telefonieren und Geschwindigkeitsüberwachung gesetzt.

Das Amt der Kärntner Landesregierung setzt auf die Themen sicherer Schulweg, Senioren, Motorräder und Elektromobilität. Das Thema „sicherer Schulweg“ basiert auf einem Grundsatz, der dreigeteilt ist: 1. Bewusstseinsbildung, die bereits im Kindergarten anfängt – zu diesem Zweck wurde der Polizist Ferdinand¹⁷ 2004 ins Leben gerufen, der mittlerweile auch als Skipolizist und Badepolizist Ferdinand tätig ist – 2. Kontrolle und Überwachung durch die Exekutive – durch Radar und Anhaltungen – und 3. Legistische Maßnahmen durch den Bund – wie Änderungen in der StVO oder bauliche Maßnahmen. Senioren gelten als zweiter Schwerpunkt, da 66 % der tödlichen Unfälle Senioren über 66 Jahren betreffen. Hierfür werden Veranstaltungen für Senioren organisiert, bei denen Vorträge gehalten sowie praktische Beispiele und Reaktionstests angeboten werden, da viele Senioren ihre Reaktionsfähigkeit meist falsch einschätzen.

¹⁷ 2004 nahmen über 2.000 Kindergartenkinder an einem Malwettbewerb zum Thema Polizist Ferdinand teil. Als Jury fungierte eine Klasse der Kindergartenpädagogik, die den Gewinner auswählte. Seither lernen Vorschulkinder anhand eigens entwickelter Spiele den richtigen Umgang mit Mobilität.

Ein dritter Schwerpunkt liegt auf Motorrädern. Hier gibt es in Kärnten ein eigenes Verkehrssicherheitsprogramm, das Unfälle analysiert und daraus Programme entwickelt, um tödliche Unfälle zu vermeiden. Z.B. gibt es ein Projekt am Soboth¹⁸.

Der vierte Schwerpunkt ist die Elektromobilität. Die Geräuschlosigkeit wird für die Innenstädte zwar als Segen gesehen, dabei birgt sie gleichzeitig aber die Gefahr, dass man das lautlose Auto nicht hört, wenn es sich einem nähert und dass somit die Unfallgefahr steigt. Derzeit wird getestet, wie man dem entgegenwirken kann und welche Auswirkungen es gibt. Die bisher aufgetretenen Ideen waren allerdings noch nicht zufriedenstellend. Die Elektromobilität wird als aufkeimende Sparte angesehen, wo vorausschauend versucht wird, Entwicklungen zu erkennen.

Schweden hat kürzlich eine Kooperation mit dem Namen C.A.S.H (Connecting Authorities for Safer Heavy Goods Traffic in the Baltic Sea) im Ostseeraum ins Leben gerufen. Diese Zusammenarbeit zwischen den Ländern, die an den Ostseeraum grenzen, hat den Schwerpunkt auf sicheren Lastenverkehr inklusive Gefahrgüter gesetzt.

Englands Schwerpunkte sind denen der österreichischen Polizei ähnlich. Sie umfassen Geschwindigkeitsüberschreitungen, Verwendung von Sicherheitsgurten, Telefonieren am Steuer sowie Alkohol am Steuer.

Pluspunkte:

Für den befragten Polizisten zählen zu den Pluspunkten in Österreich, dass unser Land ein sehr umfangreiches und breit gefächertes Sicherheitssystem hat, welches im Prinzip jeden anspricht. Außerdem gibt es im Vergleich zu anderen europäischen Ländern relativ wenige Unfälle. Seiner Einschätzung nach liegen die Strafhöhen im Mittelfeld. Des Weiteren gibt es ein sozial verträgliches Strafsystem, das jedem Menschen ermöglicht, die Strafe auch zu verstehen. Au-

¹⁸ Soboth ist eine Passstraße im Dreiländereck Steiermark – Kärnten – Slowenien (vgl. Wikipedia – Soboth). Laut Dr. Kreiner ist sie eine beliebte Bergstrecke bei Motorradfahrern, die immer wieder mit hoher Geschwindigkeit bestritten wird und oft in tödlichen Unfällen endet.

ßerdem wurde in den letzten Jahren sehr viel in Präventionsmaßnahmen investiert – die Prävention im Straßenverkehr beginnt bereits in den Schulklassen.

Ein großer Pluspunkt der schwedischen Verkehrssicherheitsarbeit liegt in der guten Zusammenarbeit mit allen anderen Akteuren, die mit Verkehrssicherheit zu tun haben. Schweden hat ein gut funktionierendes Zusammenwirken bestehend aus regelmäßigen Besprechungen, Konferenzen, Projekten etc. mit Verkehrssicherheitsorganisationen und Regierungsbehörden.

Englands Pluspunkt liegt in einer zielgerichteten Herangehensweise, geleitet durch eine Strategie, die im Jahre 2000 bestimmt wurde.

Schwachpunkte:

Österreichs Schwachpunkt liegt zum einen im Exekutieren der Gesetze und der damit verbundenen „Freunderlwirtschaft“, die kulturell gewachsen und somit Teil der österreichischen Kultur ist. Damit ist gemeint, dass jeder jeden kennt und keiner dem anderen wehtun will. Somit werden Strafen, sofern sie nicht schwerwiegende Vergehen zur Ursache hatten, oftmals gar nicht eingehoben.

Ein weiterer Schwachpunkt ist zum anderen die fehlende Verkehrssinnbildung¹⁹, die man früher zum Teil bei den Führerscheinprüfungen hatte, die heutzutage bei den Computerprüfungen aber nicht mehr vorhanden ist, da man prüfungsorientiert lernt, um zu bestehen. Außerdem fehlt die Qualität des entspannten Fahrens. Als Beispiel wurde die allseits bekannte Situation beim Wegfahren an einer Ampel genannt: Während der Rotphase wird mit dem Gaspedal nervös gespielt, damit man sofort wegfahren kann, sobald die Ampel auf Grün schaltet. Würde man das nicht machen, würden die anderen Autofahrer hinter einem sofort hupen. Daher wäre es wichtig, sowohl den Hupenden als auch dem ersten Fahrer in der Reihe eine gelassener Einstellung zum Wegfahren an einer Ampel beizubringen.

¹⁹ Mit Verkehrssinn ist zum einen die Gefahrenkenntnis und zum anderen die Fahrzeugbeherrschung gemeint (vgl. Verkehrssinnbildung).

Auch wird das Überwachungssystem an sich schlecht bewertet. Die Exekutive müsste auf den Straßen präsenter sein, da nicht die Strafhöhe relevant ist, sondern der zeitliche Zusammenhang zwischen Verkehrsübertretung und Strafe. Der Unmittelbarkeit wird vonseiten der Befragten präventiv eine bessere Wirkung zugesprochen. Dies ist allerdings durch Einsparungsmaßnahmen und den erhöhten Verwaltungsaufwand schwer möglich. Die Polizei muss begründen können, warum sie wo und wie kontrolliert.

Vom ÖAMTC wurde außerdem kritisiert, dass es zu geringen Schutz für Fußgänger gibt.

Schwedens Schwachpunkt liegt im Konkurrenzkampf zwischen der Verkehrssicherheitsarbeit und anderen wichtigen Bereichen innerhalb der Polizei. England hat mit dem Druck auf das Budget und die polizeilichen Prioritäten zu kämpfen.

Risiken und Probleme:

Geschwindigkeit und Alkohol am Steuer werden von allen Befragten als Hauptrisiken genannt, wobei der nicht angepassten Geschwindigkeit der größere Stellenwert zugesprochen wird. Allerdings ist die nicht angepasste Geschwindigkeit gleichermaßen ein Problem, wie der Hang überall Geschwindigkeitsbeschränkungen zu schaffen. Im Grunde sollten Geschwindigkeitsbeschränkungen gar nicht notwendig sein, da in der StVO festgelegt ist, dass man situations- und verkehrsangepasst fahren muss.

Vonseiten des Polizisten wurde der L 17 genannt, da er der Meinung ist, dass die Jugendlichen einfach nicht reif genug dafür sind, sich bereits sicher im Straßenverkehr zu bewegen.

Für den ÖAMTC liegt das größte Problem im Bereich der Verkehrssicherheit darin, dass die politischen Parteien in Österreich sich zu viel in diesen Bereich einmischen. Verkehrsexperten kommen zu wenig zu Wort und deren Vorschläge werden zu wenig beachtet.

Schweden sieht das größte Problem im mangelnden Verständnis für angebrachte Geschwindigkeit, das vor allem unter den jüngeren Autofahrern und Motorradfahrern vorherrschend ist. England hingegen sieht die Ungewissheit über die Haltung der neuen Regierung bezüglich Zielsetzung und Verkehrssicherheit als problematisch an.

7.2 Exekutivüberwachung

Dezidiert gibt es keine eindeutigen Regelungen betreffend der Exekutivüberwachung in Österreich. Monatlich wird ein Landesverkehrsüberwachungsplan im Einvernehmen zwischen Exekutive und der Landesregierung erstellt. Die Landesverkehrsabteilung gibt die Vorgaben für die Schwerpunkte und die Häufigkeit, die dann von den lokalen Verkehrsabteilungen anhand der Statistiken ausgearbeitet werden. Des Weiteren kann jeder Polizist im Rahmen seiner dienstlichen Möglichkeiten außertourliche Kontrollen machen, aber aufgrund des damit verbundenen enormen Verwaltungsaufwands fehlt dafür die Zeit.

In Schweden hat jeder Polizist eine bestimmte Menge an Verkehrskontrollen zu leisten. Dies ist in einer nationalen Verkehrssicherheitsstrategie festgelegt.

1. Jeder Polizist führt Geschwindigkeitsüberwachungen mithilfe eines Laserinstruments durch.
2. Jeder Polizist besitzt ein eigenes Alkoholmessgerät, um eines der Hauptanliegen zu erfüllen, welches darin besteht, eine bestimmte Anzahl von Atemtests pro Jahr durchzuführen.

Die schwedische Verkehrspolizei macht pro Schicht für gewöhnlich 1 ½ bis 2 Stunden Verkehrskontrollen an einem Standort und wechselt dann diesen, um erneut mit einer Verkehrskontrolle zu beginnen.

In England wird die Exekutivüberwachung den einzelnen Polizeitruppen in England und Wales überlassen, die in 43 territoriale Gebiete aufgeteilt ist,

7.3 Strafgeelder Österreich, Schweden und England

Die Strafhöhen werden in Österreich vom Land festgesetzt und ändern sich maximal alle fünf Jahre. Im Vergleich zu anderen Ländern sind die Strafen in Österreich relativ niedrig (siehe Abbildung 9). Die Obergrenze für ein vor Ort eingehobenes Organmandat beträgt € 36.-. Dies hat sich im Rahmen der Euro-Schilling-Umrechnung ergeben, da € 36.- die Aufrundung zu den damals vorherrschenden ATS 500.- waren. Seither wurden manche Delikte speziell über diese Obergrenze angehoben. Generell gehört diese Grenze zwar angehoben, es scheitert aber daran, dass die Autofahrerlobby dies als Angriff auf den Autofahrer – „die Melkkuh der Nation“²⁰ wie die Autofahrer an dieser Stelle gerne bezeichnet werden – sieht. Allerdings heißt eine Erhöhung des Strafrahmens nicht gleichzeitig, dass man gestraft wird. Verhält man sich im Straßenverkehr regelkonform, dann muss der Autofahrer auch keine Strafen befürchten.

In Schweden werden am häufigsten Strafen zwischen 1.000 bis 4.000 Schwedische Kronen eingehoben (€ 100.- bis € 400.-). In England liegen die Strafen je nach Vergehen zwischen £ 500 und £ 5.000 (ca. € 592.- bis ca. € 5.922.-). Dazu kommen je nach Vergehen Strafpunkte sowie bei Bedarf eine Gefängnisstrafe – z.B.: Das Unterlassen nach einem Unfall anzuhalten oder das Unterlassen einen Unfall zu melden wird mit £ 5.000 Strafe, einer sechsmonatigen Haftstrafe und 5 – 10 Strafpunkten geahndet. Ein Führerscheinentzug bleibt dem Ermessen der Behörden überlassen (siehe auch 13.6).

Eine gesetzliche Regelung der Strafen gibt es sowohl in Österreich als auch in Schweden und England. In Österreich sind diese in den hintersten Paragraphen der StVO, im Kraftfahrgesetz (KFG) und im Führerscheingesetz (FSG) geregelt. In Schweden werden sie vom Generalstaatsanwalt gemeinsam mit der Polizei verhängt. Aus England kamen dazu keine genaueren Angaben. Auch die konsequente Umsetzung ist in Österreich, Schweden und England im Rahmen der Möglichkeiten gleich.

²⁰ Zitat Dr. Kreiner

In Österreich fließen 80 % der eingehobenen Strafgelder in die Straßenerhaltung, die restlichen 20 % gehen an das Land und unterstützen das Kuratorium für Verkehrssicherheit, die Polizei und sonstige verkehrssicherheitsbezogene Themen.

Des Weiteren hängt die Verwendung von der Übertretung des Betroffenen ab. Strafen nach der StVO fließen dem jeweiligen Straßenhalter zu, auf dessen Straße z.B. die Geschwindigkeitsüberschreitung stattfand – Strafen auf Gemeindestraßen gehen an die Gemeinde, auf Landstraßen an das Land und auf Autobahnen an die ASFINAG. Obwohl diese Strafen nicht zweckgewidmet sind, sind sie für die Straßenerhaltung gedacht. Erfolgt die Strafe über Anzeige der Exekutive, dann fließt ein Teil (20 %) für Verkehrssicherheitszwecke an das Innenministerium. Damit werden neue Polizisten angestellt. Verkehrssicherheitsprogramme werden außerdem im Wesentlichen aus dem Wunschkennzeichenfond²¹ finanziert.

Wird nach dem Kraftfahrzeuggesetz (KFG) gestraft, weil ein Auto technisch nicht in Ordnung ist, da es z.B. ohne Genehmigung tiefer gelegt wurde, dann fließt das Geld dem Sozialhilfeverband zu, in dessen Bezirk die Verwaltungsübertretung begangen wurde. Dies ist im Verwaltungsstrafgesetz verankert und unterstützt somit das Sozialsystem.

²¹ Seit Januar 1990 gibt es in Österreich Wunschkennzeichen. Bis Ende 2001 waren 289.875 Wunschkennzeichen ausgegeben worden, was eine Summe von 580 Mio. ATS (= 42 Mio. €) für die Verkehrssicherheit einbrachte. Betrag der Verkehrssicherheitsbeitrag für ein Wunschkennzeichen 2002 noch € 145,-, so zahlt man heute € 200,- für ein solches. Ein Grund für die Erhöhung 2009 liegt darin, dass immer weniger Wunschkennzeichen beantragt werden. Der Verkehrssicherheitsbeitrag war von Beginn an zweckgebunden. Verwaltet wird er vom Österreichischen Verkehrssicherheitsfond (VFS). Mit diesem Geld werden allgemeine Maßnahmen und konkrete Projekte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit gefördert, insbesondere die Verkehrserziehung. Es werden Studien und Forschungen durchgeführt sowie das Verbreiten von Informationen über Forschungen auf dem Gebiet der Straßenverkehrssicherheit. Es soll geforscht und auch darüber geredet werden. 40% des Beitrags behält der Fonds zur bundesweiten Förderung; der Rest geht an die Länder zur Regionalförderung – und zwar im Verhältnis 1:1 nach der Anzahl der dort ausgegeben Wunschkennzeichen. Ein Wunschkennzeichen kostet insgesamt € 228,30, da noch € 14,- Verwaltungskosten, € 14,30 Antragsgebühr und €18,- für die Nummerntafeln bei der Abholung zu bezahlen sind. Die förderungswürdigen Projekte werden von einem 16-köpfigen Beirat ausgewählt, der sich zweimal im Jahr berät. Die Mitglieder sind alle ehrenamtlich tätig und setzen sich aus Vertretern des Verkehrsministeriums, des Innen-, Sozial- und Unterrichtsministeriums, Wirtschafts- und Arbeiterkammer sowie des ÖAMTC zusammen. Seit 2006 bekommt der VFS auch Geldstrafen aus dem Güterbeförderungsgesetz, wodurch sich ein Geldpolster zwischen 2 bis 3 Mio. € für den VSF ergibt. 2010 lagen die Einnahmen des VSF bei rund 5,2 Mio. € und die Ausgaben bei 4,4 Mio. €. Die Nachfrage nach Wunschkennzeichen lässt allerdings stetig nach, daher werden immer weniger Wunschkennzeichen beantragt (vgl. Auto Touring 01/12: 26f).

In Schweden und England verhält es sich ähnlich. Die gesamten Einnahmen aus Strafen fließen an den Staat. Für welchen Zweck diese Gelder verwendet werden, wurde allerdings nicht genannt.

7.4 Blitzermeldungen im Radio

Blitzermeldungen im Radio wurden von allen Befragten als durchwegs positiv bewertet. Mit Ausnahme von England, wo Blitzermeldungen im Radio²² anscheinend nicht vorkommen.

Positiv ist daran u.a., dass Autofahrer automatisch langsamer fahren, auch wenn es sich nur um das im Radio gemeldete Stück handelt. Des Weiteren lassen sie den Autofahrer bewusster fahren. Wobei es allerdings sinnvoller wäre, Blitzermeldungen streckenbezogen anstatt standortbezogen zu melden. Der ÖAMTC sieht den erhobenen Zeigefinger immer noch als das beste Abschreckungsmittel für Raser.

In Schweden ist es sogar üblich, dass Radiostationen Informationen von der Verkehrspolizei über mögliche Polizeikontrollen erhalten. Die schwedische Polizei glaubt, dass es für das öffentliche Interesse wichtiger ist, dass Autofahrer sich an die gegebenen Geschwindigkeitsbegrenzungen halten, als dass die Polizei so viele Übertretungen wie möglich anzeigt. Genauso sehen es auch die österreichischen Interviewpartner, schließlich soll die Polizei laut ihrem gesetzlichen Auftrag präventiv und nicht repressiv arbeiten.

Als negativ wurde vom befragten Polizisten und Dr. Kreiner lediglich die Häufigkeit solcher Meldungen genannt, da die Autofahrer dadurch abstumpfen wür-

²² Anscheinend gibt es in England keine Blitzermeldungen, wie sie in Österreich üblich sind, wo die Hörer selbst anrufen und Stau-, Unfall- oder Radarmeldungen durchgeben können. Bis 31. August 2011 gab es allerdings „Traffic Radio“ (<http://www.trafficradio.org.uk/>), eine digitale Radiostation, die 24 Stunden täglich alle wichtigen Verkehrs- und Reisemeldungen für Autobahnen und Hauptverkehrsverbindungen sowie nationale Schlagzeilen sendete, während der Hauptverkehrszeiten wurde im 10-Minuten-Takt aktualisiert. Betrieben wurde der Sender von Global Traffic Network im Auftrag der Highways Agency. Traffic Radio bezog seine Verkehrsinformationen vom National Traffic Control Centre, das Zugriff auf 1.000 CCTV Kameras und 3.750 Straßensensoren hat sowie Informationen von den sieben regionalen Kontrollzentren der Highway Agency bekommt (vgl. Wikipedia – Traffic Radio). Aufgrund von Budgetkürzungen wurde der Betrieb mit 31. August 2011 eingestellt. Zukünftig soll ein ähnlicher Service gestartet werden, der nicht auf Kosten der Steuerzahler betrieben werden soll (vgl. Traffic Radio).

den. Die Nennung der exakten Standpunkte ist ein weiterer negativer Punkt. Dies wird als kontraproduktiv für die Verkehrssicherheit empfunden, da der Autofahrer sich darauf verlässt, abbremst und dann gleich wieder schneller weiter fährt.

7.5 Verbesserungsvorschläge

Als Verbesserungsvorschlag wurde vom befragten Polizisten eine permanente zivile Überwachung genannt, die aber natürlich weder die Exekutive noch der Autofahrer will. Seiner Meinung nach müsste der Autofahrer ständig unsicher sein, kontrolliert oder abgestraft zu werden, damit er sich im Straßenverkehr auch richtig verhält.

Für Dr. Kreiner vom Amt der Kärntner Landesregierung muss die Umsetzung der Beseitigung der baulichen Mängel weiter konsequent fortgeführt werden. Die Initiativen, die derzeit gesetzt werden, sind seiner Meinung nach in Ordnung, müssen aber intensiviert werden. Es mangelt vor allem an der Zahl der Polizisten, die für die Verkehrsüberwachung eingesetzt werden, und dass darüber ständig mit dem Innenministerium gestritten werden muss. An dem Punkt hakt das System seiner Meinung nach am meisten. Österreich hat eine exzellente Kontrolldichte. Die Präsenz auf der Straße bewirkt, dass der Verkehrsfluss auf der Straße ein anderer ist. Der klassische Verkehrspolizist an sich existiert nicht mehr, da er heutzutage eine Reihe von zusätzlichen Funktionen bei den Verkehrskontrollen im Rahmen eines grenzenlosen Europas zu erfüllen hat. Bei solchen Kontrollen werden oftmals Schlepperbanden und andere illegale Aktivitäten mit aufgedeckt. Durch eine verstärkte Präsenz der Polizei wird nicht nur das Verkehrssicherheitsgefühl angehoben, sondern die allgemeine Sicherheit und das Sicherheitsgefühl an sich werden gestärkt.

Die schwedische Polizei sieht einen gesteigerten Handlungsbedarf in Bezug auf das hohe Durchschnittsalter der Verkehrspolizisten, da es vor allem nicht leicht ist neue Polizisten zu rekrutieren, wenn die älteren Kollegen in Pension gehen.

Lediglich Mag. Achrainer vom ÖAMTC und Mr. Gifford aus England haben keine Verbesserungsvorschläge genannt.

8 Zusammenfassung

Die Arbeit gliedert sich in zwei Teile – in einen theoretischen und in einen methodischen Teil. Im theoretischen Teil wurden die grundlegenden Begriffe dieser Arbeit definiert. Dazu zählen Verkehr und Verkehrssicherheit, die Polizei und die Funktionsweise ihrer Arbeit im Straßenverkehr sowie die unterschiedlichen Programme zur Steigerung der Verkehrssicherheit, die es derzeit in Europa und Österreich gibt. Des Weiteren wurden zwei Lerntheorien – instrumentelles Lernen und Lernen am Modell – vorgestellt und mit dem Thema Verkehrssicherheit verknüpft, um zu erläutern, warum es u.a. wichtig ist, den richtigen Umgang im Straßenverkehr bereits im Kindergartenalter zu lernen. Basierend auf diesem theoretischen Konstrukt wurden Hypothesen aufgestellt, die im Rahmen von Experteninterviews im Inland und E-Mail-Befragungen im europäischen Ausland überprüft wurden. Anhand eines strukturierten Fragebogens, der für die Befragung im Ausland ins Englische übersetzt wurde, wurden drei Interviews in Österreich mit einem Polizisten, einem Vertreter des Amts der Kärntner Landesregierung und einem Vertreter des größten österreichischen Automobilklubs ÖAMTC geführt. Für den europäischen Vergleich wurden E-Mails nach Deutschland, Schweden, die Niederlande, Dänemark, die Schweiz und England verschickt. Von diesen Ländern waren lediglich Schweden und England bereit, die gestellten Fragen zu beantworten.

Kurz zusammengefasst sehen die Ergebnisse der Befragung wie folgt aus:

In Österreich, Schweden und England gibt es viele verschiedene Projekte zur Steigerung der Verkehrssicherheit. Die Schwerpunkte liegen auf den Themen Kindersicherung im Auto, permanentes Telefonieren am Steuer, Geschwindigkeitsüberwachung, Alkohol am Steuer, sicherer Lastenverkehr, als auch mehr Schutz für Kinder und Senioren sowie die neu aufkommende Sparte der Elektromobilität.

Im Großen und Ganzen haben die untersuchten Länder ein gutes Funktionieren der einzelnen Verkehrssicherheitssysteme vorzuweisen. Jedoch gibt es auch

Schwachpunkte wie bspw. das Problem der „Freunderlwirtschaft“ in Österreich, wodurch das Exekutieren der Gesetze oftmals erschwert wird. Oder auch die fehlende Verkehrssinnbildung und die fehlende Qualität des entspannten Fahrens. Vor allem in Österreich wird das Überwachungssystem aus Mangel an Personal, Geld und Zeit schlechter bewertet.

Hauptrisiken für die Verkehrssicherheit sind fast überall die Geschwindigkeit und Alkohol am Steuer. In Österreich kommt noch das immense Einmischen der politischen Parteien bei Verkehrssicherheitsthemen dazu, sodass die Expertenmeinungen häufig ignoriert werden.

Blitzermeldungen im Radio werden durchwegs positiv bewertet, da sie mithelfen den Straßenverkehr sicherer zu machen, auch wenn es nur kurzfristig ist. In Schweden ist es sogar üblich, dass die Polizei selbst Informationen betreffend Verkehrskontrollen an die Radiostationen weitergibt. Negativ seien lediglich die Häufigkeit solcher Meldungen, da dies ein Abstumpfen der Autofahrer bewirken würde, und die exakte Nennung der Standorte.

Die Polizeipräsenz in Österreich ist aufgrund des Zeitmangels durch den erhöhten Verwaltungsaufwand stark reduziert. Mehr als die vorgeschriebenen Kontrollen werden daher kaum gemacht. Schweden scheint dies besser geregelt zu haben. Die schwedische Verkehrspolizei macht pro Schicht 1 ½ bis 2 Stunden Verkehrskontrollen und wechselt dann den Standort.

Bei der Höhe der Strafgelder liegt Österreich im unteren Mittelfeld. Zum größten Teil fließt das hierbei eingenommene Geld in die Straßenerhaltung, ein geringer Teil wird für Verkehrssicherheitsprojekte und mehr Personal verwendet. Auch in Schweden und England fließen die Strafgelder an den Staat. Wofür sie verwendet werden, konnte allerdings nicht festgestellt werden.

Als verbesserungswürdig wurde u.a. genannt, dass es mehr Polizeipräsenz auf den Straßen geben müsste, aber vor allem wird mehr Personal benötigt, um die höhere Präsenz überhaupt zu ermöglichen. Dadurch würde nicht nur die Verkehrssicherheit gesteigert, sondern auch das allgemeine Sicherheitsgefühl.

9 Ausblick

In Österreich starben in den ersten drei Quartalen des Jahres 2009 486 Personen im Straßenverkehr, 37.412 Personen wurden verletzt. Wenn man bedenkt, welche Vielfalt an Möglichkeiten es heutzutage gibt, um die Verkehrssicherheit zu steigern, so ist es schwer verständlich, dass immer noch Jahr für Jahr so viele Menschen im Straßenverkehr getötet oder verletzt werden. Verkehrssicherheit und Exekutivüberwachung sind somit wichtige Themen, die im täglichen Leben eigentlich mehr Beachtung finden sollten. Schließlich ermöglichen sie ein reibungsloses Funktionieren und Miteinander im Straßenverkehr. Hierzu kommt auch, dass der richtige Umgang im und mit dem Straßenverkehr im Rahmen des Möglichen bereits im Kindergartenalter erlernt werden sollte, damit man im Erwachsenenalter ein kritischer und verantwortungsbewusster Verkehrsteilnehmer sein kann.

Was kann nun getan werden, um die Verkehrssicherheit zu steigern? Hierbei lassen sich zwei Punkte besonders hervorheben.

Erstens, wie in der Arbeit ersichtlich wurde, funktioniert die Exekutivüberwachung auf Österreichs Straßen recht gut, was u.a. auf eine „exzellente Kontroll-dichte“²³ zurückzuführen ist. Dennoch bewirken der Personalmangel und der hohe Verwaltungsaufwand, den die Beamten täglich zu bewältigen haben, dass die Präsenz im Straßenverkehr stark vermindert ist. Mehr Personal und weniger Bürokratie könnten hier Abhilfe schaffen. Allerdings bedeutet das, dass mehr finanzielle Mittel dafür aufgebracht werden müssen. Diese Mittel könnten zwar bspw. durch die eingenommenen Strafgelder bereitgestellt werden, aber wie sich zeigt, fließt dieses Geld zu einem sehr großen Teil in die Erhaltung der Straßen – ein Punkt, der natürlich auch wichtig für die Verkehrssicherheit ist. Für Verkehrssicherheitsprogramme und mehr Personal fällt dabei ein sehr geringer Teil ab. Diese werden laut Aussage von Dr. Kreiner u.a. durch den Wunschkennzeichenfond finanziert.

²³ Zitat Dr. Kreiner

Ein zweiter Ansatz wäre, Verkehrsanlagen intelligenter zu gestalten, um so die Exekutivüberwachung einzuschränken, wie es bspw. von Knoflacher (vgl. 2005: 13) gefordert wird. Als funktionierendes Beispiel sei hier Schweden mit seiner Vision Null erwähnt. Mit dem Ziel, keine Toten und fürs Leben geschädigte Personen im Straßenverkehr zu haben, wird das Straßentransportsystem so gestaltet, dass ein eventuelles Fehlverhalten nicht zu schweren oder tödlichen Verletzungen führen kann, z.B. durch Mittelleitplanken, Kreisverkehrsplätze oder Geschwindigkeitsdämpfung in Städten und Ballungsräumen (30er Zonen).

Des Weiteren wäre es wichtig, die Strafhöhen in Österreich anzuheben. Wie in Abbildung 9 in Kapitel 3.2.2 gezeigt, liegt Österreich mit seinen Strafhöhen im unteren europäischen Mittelfeld. Ein höheres Strafgeld könnte dazu beitragen, dass gewisse Verhaltensweisen, wie z.B. Telefonieren am Steuer vermehrt unterlassen werden. Aber auch dies setzt verstärkte Verkehrsüberwachung voraus.

Ein weiterer Ansatzpunkt wäre, sich das Phänomen der Blitzzermeldungen zunutze zu machen. Anders als erwartet werden diese von den Befragten als äußerst nützlich angesehen. Auch wenn die Art und Weise – zu häufige und zu präzise Nennung der Standorte – noch nicht ideal ist. In Schweden ist dies bereits eine übliche Vorgehensweise der Polizei, die die Meldungen selbst an die Radiostationen weiter leitet.

Außerdem könnte in der Verkehrssinnbildung angesetzt werden, deren Fehlen von einem Befragten ja kritisiert wurde.²⁴ Verkehrssinnbildung, die auch als soziale Wahrnehmung im Straßenverkehr bezeichnet werden kann, ist das Lernen, worauf es ankommt und worauf man gezielt schauen müsste (Chaloupka – Risser et al. 2011: 66f). Dadurch soll das Einordnen der einzelnen Informationsquellen zu einem Gesamtbild erleichtert werden. Hilfreich kann hierbei die 3-A-Technik sein: die drei As stehen für Alter – Aufmerksamkeit - Absicht, die bspw. vom Kraftfahrer in Bezug auf einen Fußgänger eingeschätzt werden sollen. Handelt es sich um ein Kind oder eine ältere Person? Gilt seine Aufmerksamkeit den anderen Verkehrsteilnehmern oder ist er bspw. durch Kopfhörer

²⁴ Siehe Kapitel 6.1 Schwachpunkte

abgelenkt? Gibt er seine Absichten bekannt, indem bspw. der Radfahrer mittels Handzeichen signalisiert, dass er abbiegen möchte (vgl. Chaloupka – Risser et al. 2011: 66f)? Die Verkehrssinnbildung könnte im Rahmen der Verkehrserziehung in Schulen und während der Führerscheinausbildung verstärkt gelernt und erlernt werden.

Dies sind nur einige Punkte, bei denen man ansetzen könnte, um eine Verbesserung zu erzielen. Verkehrssicherheit ist daher ein Thema, das noch lange nicht vollständig ausgeschöpft ist und noch einiges an Optionen aufzuweisen hat. Wie viel Nutzen daraus gezogen werden kann, wird die Zukunft weisen.

Wie die Arbeit jedenfalls gezeigt hat, kann Schweden durchaus als Vorbild zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Österreichs Straßen dienen. Mit den Maßnahmen der Vision Null schaffte es die schwedische Regierung, die Zahl der Verletzten und Getöteten erheblich zu senken. Auch wenn sie noch nicht das Ziel von null Verletzten und Getöteten erreicht hat, so ist sie doch am besten Weg dahin.

10 Executive Summary

The study can be divided into two parts – the theoretical and the practical one. The theoretical part deals with the essential concepts concerning this study, such as traffic and safety on roads, the police and their road traffic work, and the different projects concerning road safety in Europe and Austria. Furthermore two learning theories were introduced – instrumental learning and observational learning – and were linked to road safety to show why it is important to learn the correct handling with traffic at a young age, such as in kindergarten.

Based on this theoretical construct hypotheses for the interviews in the qualitative survey were set up. Three interviews were held with Austrian experts – a police officer, a representative of the local government of Carinthia and a representative of the biggest Austrian automobile club, the ÖAMTC. To compare the Austrian results with other European countries, requests were sent to Germany, Sweden, the Netherlands, Denmark, Switzerland and England. Only Sweden and England were willing to answer the questions.

The results of the survey can be summarized as follows:

Austria, Sweden and England provide a lot of different programs to increase road safety on its streets, such as safety devices for children in cars, mobile phone use while driving a car, speed checks, no drink-driving, safer heavy traffic, more protection for children and senior citizens, and the new branch of electric vehicles.

On the whole all three countries have well functioning road safety systems. However there are also some weak points in these systems, for example the problem of “Freunderlwirtschaft” in Austria, which sometimes makes it harder to execute the existing laws. Also the missing generation of meaning concerning traffic and the missing quality of laid-back driving is a problem. Especially the Austrian control system was evaluated worse than the other ones, because of the lack of human resources, money and time.

Two of the main risks in all countries are speeding and drunk-driving. Austria also faces a problem with the immense interference of the political parties in road safety related topics, so experts often stay unheard and ignored.

Radio announcements on traffic controls were evaluated in a positive way, since they are helpful to make roads safer, even if it is just for a short time. In Sweden it is common that the police itself provide this information to the radio stations. The only negative aspects of these announcements are the frequencies of occurrence, which lead to deadening concerning the attention of the drivers, and also that usually the exact locations of traffic controls are announced.

Police presence on Austrian streets is reduced severely because of the lack of time and an increased administrative effort. It is not possible to do more than the mandatory traffic controls. Sweden seems to handle this problem in a better way. The Swedish traffic police does 1 ½ to 2 hours of traffic control at different locations within each shift.

The penalty rates in Austria are placed in the lower middle field compared to the rest of Europe. Most of the money is used for the maintenance of streets; a smaller part is used for road safety projects and to hire more field service personnel. The penalty rates in Sweden and England flow into treasury, too. It couldn't be observed what the money is used for in those two countries.

What needs to be improved is a higher presence of police on the streets, but for that more human resources are needed. This wouldn't only enhance road safety, but also the sense of security in general.

During the first three quarters of 2009 486 people died on Austrian streets, and 37.412 got injured. It is hard to believe that so many people still die or get injured because of traffic accidents, although there are so many different ways to increase road safety. Therefore road safety and police control are important issues, which should get more attention every day. Eventually they enable smooth operation and cooperation on our streets. For this it also is important to

learn the proper handling of traffic at a young age in order to become a critical and responsible road user as an adult.

So what can be done to increase road safety? Two different approaches can be pointed out.

In this study we could see that Austria's police control system is in a quite good state, since it has an excellent control density. However, the lack of human resources and the immense administration efforts cause a lack of police presence on Austrian streets. More human resources and less bureaucracy could solve this problem, but this requires money. This money could be provided through penalties, but as we found out a big part of these penalties is used for road maintenance – which is important for road safety as well – road safety programs and human resources only get a smaller part of it.

The second approach concerns traffic facilities and how they could be arranged in a more intelligent way to increase road safety. An efficient example is Sweden and its Vision Zero program. Sweden organized its traffic facilities to avoid traffic deaths and injuries, which could be caused by human misdemeanour. For example central barriers, traffic circles or reduction in speed within cities and urban centres (areas with a speed limit of 30 km/h) were installed

Road safety is an issue with a lot of capability and even more improvement opportunities. The future will show how much we will benefit from it.

11 Quellenverzeichnis

11.1 Literatur

Atteslander, Peter, 2003: Methoden der empirischen Sozialforschung. 10. Auflage. Berlin und New York: Walter de Gruyter

Bastian, Till; Theml, Harald, 1990: Unsere wahnsinnige Liebe zum Auto. Weinheim und Basel: Beltz

Bower, Gordon H.; Hilgard, Ernest R., 1983: Theorien des Lernens I. Stuttgart: Klett – Cotta

Chaloupka-Risser, Christine; Risser, Ralf; Zuzan, Wolf-Dietrich, 2011: Verkehrspsychologie. Grundlagen und Anwendungen. Wien: facultas.wuv

Esser, Hartmut, 1999: Soziologie, Spezielle Grundlagen, Band 1: Situationslogik und Handeln. Frankfurt/New York: Campus Verlag

Hillmann, Karl-Heinz, 1994: Wörterbuch der Soziologie. Stuttgart: Alfred Kröner Verlag

Janitzek, Timmo, 2006: Verkehrsüberwachung in der EU. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 4: 174 - 178

Keplinger, Rudolf; Wimmer, Reinhold, 2004: Straßenverkehrsordnung für Exekutivorgane. Engerwitzdorf: Verlag für Polizeirecht

Knoflachner, Hermann, 2005: Analyse der Möglichkeiten einer Weiterentwicklung der Kontrolltätigkeit im Bereich der Verkehrsüberwachung. Wien: Bundesministerium für Verkehr, Innovation u. Technologie

Marsh, Peter; Collett, Peter, 1991: Der Auto-Mensch. Olten: Walter-Verlag

Mayring, Philipp, 2008: Qualitative Inhaltsanalyse, Grundlagen und Techniken. 10. Auflage. Weinheim und Basel: Beltz Verlag

Reinhold, Gerd 2000: Soziologie-Lexikon. 4. Auflage. München – Wien: R. Oldenbourg Verlag

Risser, Ralf 2007: Grundlagen der Verkehrssoziologie

Sachs, Wolfgang, 1984: Die Liebe zum Automobil. 1. Auflage. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt Verlag GmbH

VCÖ, 2005: Brennpunkt Verkehrssicherheit – Österreich im EU-Vergleich. Wien: VCÖ

Voigt, Fritz, 1965: Verkehr – Die Entwicklung des Verkehrssystems. 2. Band, 1. Hälfte. Berlin: Duncker & Humblot

11.2 Internet

AK Pendlerbefragung 2010:

<http://www.arbeiterkammer.at/online/pendlerbefragung-2010-54051.html>

Alkohol am Steuer:

<http://www.presstext.com/news/20101006003>

Alkolocks – Die Presse:

<http://diepresse.com/home/panorama/oesterreich/569985/Alkolock-fuer-betrunkene-Lenker-kommt-nach-Oesterreich>

Artikel vom 30.05.2010

ASFINAG – Section Control:

<http://www.asfinag.at/index.php?idtopic=1276>

ASS 2006 – Advanced Sustainable Safety in brief:

[http://www.swov.nl/rapport/DMDV/Advancing Sustainable Safety brief.pdf](http://www.swov.nl/rapport/DMDV/Advancing_Sustainable_Safety_brief.pdf)

Stand 2006

Aus für Section Control

<http://wien.orf.at/stories/200131/>

Bewährte Praktiken im Bereich der Straßenverkehrssicherheit:

www.ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/projects/supreme-c_de.pdf

Stand 2010

BM.I Bundespolizei:

http://www.bmi.gv.at/cms/Sicherheitsdirektionen/sid_inhalte/Bundespolizei.aspx

BM.I 2005: Daten und Fakten 2005

http://www.bmi.gv.at/downloadarea/daten_fakten/Fakten2005.pdf

Stand 01.12.2005

BM.I Verkehrsüberwachungsgeräte des BM.I in Österreich:

http://www.bmi.gv.at/cms/BMI_Verkehr/verkehrsueberw/start.aspx

BMVIT 2003 : Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2002-2010

<http://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/strasse/downloads/broschuere/sicherheitsprogramm.pdf>

Stand 2004

BMVIT 2010 – Gesamtverkehr:

<http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/index.html>

Stand 15.02.2010

BMVIT – Verkehrstelematik:

<http://www.bmvit.gv.at/service/glossar/v/verkehrstelematik.html>

Stand Januar 2012

Department for Transport:

Reported Road Casualties Great Britain 2009: Annual Report

<http://www.dft.gov.uk/pgr/statistics/datatablespublications/accidents/casualtiesgb/rrcgb2009>

Die Presse Online - Personalmangel bei der Wiener Polizei:

http://diepresse.com/home/panorama/oesterreich/412271/Personalmangel-bei-Wiener-Polizei_844-Beamte-fehlen

Die Presse Online – Polizei sucht Nachwuchs:

http://diepresse.com/home/panorama/oesterreich/495523/Polizei_DeutschwbrDiktat-als-AufnahmewbrHuerde

Facebook Verkehrskontrolle Österreich:

<http://de-de.facebook.com/pages/Verkehrskontrolle-%C3%96sterreich/192088060820796?sk=info>

Europäische Kommission – Transport

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/speed/appendix/index.htm

Stand Februar 2012

Jahresbericht Verkehrssicherheit 2010:

<http://www.kfv.at/verkehr-mobilitaet/verkehrssicherheitsarbeit/> - Download

KfV – Verkehr & Mobilität:

<http://www.kfv.at/verkehr-mobilitaet/>

Lernen am Modell:

<http://paedpsych.jku.at:4711/cicero/LERNEN/Lernen%20am%20Modell.pdf>

Nachhaltige Verkehrssicherheit (Kurzfassung):

http://www.sustainablesafety.nl/index_uk.htm

Stand: Januar 2012

ÖAMTC – Section Control Standorte:

<http://www.oeamtc.at/netautor/pages/resshp/anwendg/1103906.html>

Stand 24.11.2008

ÖAMTC – Umfrage:

<http://www.oeamtc.at/?id=2500,1144167>,,

Polizei in Wien

<http://www.wien.gv.at/verwaltung/organisation/polizei.html>

Stand 10.10.2008

ProVida- Anlage:

<http://www.strassenverkehrsrecht.net/index.php/geschwindigkeitsfaelle>

Runter vom Gas

<http://www.runter-vom-gas.de/homepage.aspx>

SARTRE 2004:

<http://www.kfv.at/index.php?id=313>

Statistik Austria 2009:

Straßenverkehrsunfälle 2009 1. – 3. Quartal

Straßenverkehrsunfälle 2009 Jahresergebnisse

http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/strasse/unfaelle_mit_personen_schaden/index.html

SWOV Fact Sheet 2010:

http://www.swov.nl/UK/Research/Kennisbank/Inhoud/sustainable_safety.htm

Stand Februar 2010

Think – About:

http://www.dft.gov.uk/think/about?whoareyou_id=

Trafikanalys:

Road Traffic Injuries 2009

<http://www.trafa.se/In-English/Statistics/Road-traffic-injuries/>

Traffic Radio:

<http://www.trafficradio.org.uk/>

Verkehrskoaching:

<http://www.verkehrskoaching.asboe-akademie.at/>

Verkehrsdienst:

http://www.bmi.gv.at/cms/bmi_service/start.aspx#t_download

Stand: 22. 06. 2010

Verkehrssinnbildung:

<http://www.jansibaer.ch/versinn.htm>

Stand 25. 01.2011

Vision Null Informationsbroschüre, 2006: http://www.toblacher-gespraechen.it/downloads/dPraesentationen/p_Magnusson.pdf

Wikipedia – Altruismus:

http://de.wikipedia.org/wiki/Prosoziales_Verhalten#Sozialpsychologie

Stand 28. 03. 2012

Wikipedia - Soboth:

http://de.wikipedia.org/wiki/Soboth_%28Pass%29

Stand 25. 07. 2010

Wikipedia – Traffic Radio:

http://en.wikipedia.org/wiki/Traffic_Radio

11.3 Printmedien

Auto Touring – Das ÖAMTC Magazin 11/2011, S. 7

Auto Touring – Das ÖAMTC Magazin 01/2012, S. 26f

Kurier Straferhöhung, 1. September 2009, S. 15

Kurier Neues Radar, 3. September 2009, S. 16

12 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verkehrssicherheit in Österreich.....	15
Abbildung 2: Unfallgeschehen Österreich 1. - 3. Quartal 2006 - 2009.....	16
Abbildung 3: Verletzte 2009 1. - 3. Quartal.....	17
Abbildung 4: Getötete 2009 1. - 3. Quartal	18
Abbildung 5: Unfallgeschehen 2009 1. - 3. Quartal Ortsgebiet und Freiland....	19
Abbildung 6: Verkehrserziehung der Polizei	30
Abbildung 7: Verkehrsunfallstatistik 2009 Österreich, Großbritannien, Schweden	32
Abbildung 8: Section Control	35
Abbildung 9: Section Control Standorte.....	36
Abbildung 10: Straf gelder im EU-Vergleich	39
Abbildung 11: 1. Plakatstaffel	53
Abbildung 12: 2. Plakatstaffel	53
Abbildung 13: 3. Plakatstaffel	54
Abbildung 14: 4. Plakatstaffel	54
Abbildung 15: Verkehrsüberwachung im Baustellenbereich.....	56
Abbildung 16: Verkehrsüberwachungsgeräte	57
Abbildung 17: Organisatorische Gliederung des Verkehrsdienstes.....	59

13 Anhang

13.1 E-Mail- Verkehr mit dem LPK Wien

Anfrage:

Sehr geehrte Damen und Herren,

mein Name ist Michaela Krausler und ich bin Studentin am Institut für Soziologie an der Universität Wien. Im Rahmen meiner Diplomarbeit zum Thema „Exekutivüberwachung in Österreich im europäischen Vergleich“ befasse ich mich unter anderem mit der österreichischen Exekutivüberwachung im Straßenverkehr.

Für den Theorieteil meiner Diplomarbeit fehlen mir momentan leider noch wesentliche Informationen, die ich bisher weder mittels Literatur- noch Onlinerecherche finden konnte. Darum hoffe ich, dass Sie mir dabei weiter helfen können.

Meine wichtigsten Fragen diesbezüglich wären derzeit:

1. Wie werden Verkehrskontrollen organisiert?
2. Wer organisiert sie?
3. Von wem gehen sie aus? Von der Polizei selbst, oder erhält diese den Auftrag von den Gemeinden, Bezirken, etc.?
4. Wie oft werden Verkehrskontrollen im Durchschnitt durchgeführt?
5. Wie ist die gesetzliche Lage bei Verkehrskontrollen betreffend Richtlinien, Häufigkeit... etc.?
6. Gibt es eine Kosten-Nutzen-Rechnung diesbezüglich? Wie sieht dies (ungefähr) aus?

Natürlich möchte ich keine strategisch wichtigen, sondern lediglich Basisinformationen, die ich für meine Diplomarbeit verwenden kann und darf, um aufzuzeigen wie Exekutivüberwachung im Straßenverkehr generell organisiert wird und wie häufig sie durchschnittlich stattfindet.

Im empirischen Teil meiner Diplomarbeit soll eruiert werden, ob Konzepte der Exekutivüberwachung, die in anderen europäischen Ländern zum Einsatz kommen, auch in Österreich machbar bzw. vorstellbar wären.

Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie mir mit ausreichend Informationsmaterial behilflich sein könnten.

Danke im Voraus.

Mit freundlichen Grüßen,
Michaela Krausler

Antwort:

Sehr geehrte Frau Krausler!

In Bezug auf ihre Anfrage vom 12.03.2009, 15.48 Uhr darf ich ihnen folgende Antworten übermitteln. Die u. a. Daten beziehen sich auf das Landesgebiet von Wien. Für bundesweite Anfragen müssten sie sich an das Bundesministerium für Inneres richten.

Zur Frage 1:

Verkehrskontrollen werden aufgrund von Analysen der Verkehrsunfallstatistik bestimmter Gebiete organisiert und geplant. D. h. passieren in einem bestimmten Gebiet häufig Unfälle mit überhöhter Geschwindigkeit oder unter Alkoholeinfluss, usw. so wird über die Bundespolizeidirektion Wien (Sicherheits- und Verkehrspolizeiliche Abteilung der Präsidialabteilung) über das Landespolizeikommando Wien ein Verkehrsschwerpunkt, bzw. eine Verkehrskontrolle organisiert. Ausführende Abteilung ist die Landesverkehrsabteilung Wien (LVA)

Zur Frage 2:

Verkehrskontrollen bzw. Verkehrsschwerpunkte werden von der Bundespolizeidirektion Wien (Sicherheits- und Verkehrspolizeiliche Abteilung der Präsidialabteilung) und dem Landespolizeikommando Wien organisiert. Ausführende Abteilung ist die Landesverkehrsabteilung Wien (LVA).

Spezielle Verkehrskontrollen wie z.B. Taxischwerpunkte werden in Kooperation mit dem Verkehrsamt, der Finanz/ KIAB (Kontrolle Illegaler Ausländerbeschäftigung) und dem Magistrat durchgeführt.

Zur Frage 3:

Sh. 1&2

Zur Frage 4:

Nach Bedarf, aufgrund von Analysen. Im Prinzip kann jedoch jeder Polizist, jede Funkwagenbesatzung einen kleinen Verkehrsschwerpunkt durchführen.

Zur Frage 5:

Verkehrskontrollen finden je nach Bedarf täglich statt.

Zur Frage 6:

Kosten-Nutzen-Rechnung in betriebs- bzw. privatwirtschaftlichem Sinne gibt es nicht. Im Vordergrund steht viel mehr Unfallprävention und Steigerung der Verkehrssicherheit.

Für weitere allfällige Rückfragen stehe ich ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Mag. Bahl Herbert, Insp.

Pressesprecher

Bundespolizeidirektion Wien

Pressestelle

Schottenring 7-9

1010 Wien

Tel.: 01 - 31310 – 72117

herbert.bahl@polizei.gv.at

13.2 Zeitungsartikel aus dem Kurier

01. September 2009

CHRONIK

KURIER | DIENSTAG, 1. SEPTEMBER 2009

15

Strafen

„Geh', geht's net ein bissl billiger?“

Verkehrssünden drohen ab sofort höhere Strafen. Ausreden ziehen nicht – Polizisten kennen sie alle.

VON PETER GRÖLL,
ELISABETH HOLZER
UND NIHAD AMARA

Jede Strafe hat ihren Sinn“, ist Oberst Sepp Binder, stellvertretender Leiter der Wiener Landesverkehrsabteilung (LVA), überzeugt. „Wenn Strafen verschärft oder neue sinnvolle Gebote – wie seinerzeit Gurten- oder Helmpflicht – eingeführt werden, werden die Verkehrsteilnehmer wacher.“ Dann gibt es bei der Zahl der Unfälle immer einen Knick nach unten“, hat Binder in 33 Dienstjahren beobachtet.

Bilder im Kopf Die schlimmste Erinnerung des routinierten LVA-Mannes: Als zwei seiner Mitarbeiter im Jahr 2001 auf der Süd-Ost-Tangente von einem unter Drogen- und Alkoholeinfluss stehenden Lkw-Lenker getötet wurden. „Das sind Bilder, die man nicht aus dem Kopf bekommt“.

Für betrunkene Fahrer und Raser hat Binder kein Verständnis: „Ich erinnere mich an ein Wettrennen auf der Triester Straße. Der Wagen eines Beteiligten hat sich mit einem Wahnsinnsstempo überschlagen und auf der Gegenfahrbahn das Auto ei-



Ab heute gelten höhere Strafen für Verkehrsdelikte: Polizisten hoffen, dass Kfz-Lenker dadurch „wachgerüttelt werden“ und dadurch auch die Zahl der schweren Unfälle sinkt

nes Pärchens aus der Steiermark getroffen. Die beiden Unbeteiligten haben nur mit sehr viel Glück überlebt“.

Kontrolle & Strafe Diese meist jugendlichen Raser, im Jargon „Road-Runner“ genannt, glaubt die Wiener Polizei ziemlich im Griff zu haben – nicht zuletzt dank regelmäßiger Kontrollen im Verbund mit saftigen Strafen. „Das Problem hat sich in den vergangenen Jahren laufend verbessert“, so Binder.

Seit 1975 ist unterdessen der Steirer Kurt Kern bei der Exekutive im Verkehrsdienst. Wie viele Kfz-Lenker

er bereits im Lauf der Jahrzehnte in der Steiermark angehalten hat, weiß er nicht mehr. „Um Gottes Willen“, ruft der Chefinspektor aus. Aber an so manche Ausflüchte kann er sich noch gut erinnern.

Da war die Frau, die wegen der Milch am Herd einfach ganz schnell wieder heim fahren musste. Der Traktorfahrer auf der Autobahn, der sich auch noch freundlich lächelnd fotografieren ließ. Der Lenker, der auf die Frage, wie viel er denn getrunken habe, entwaffnend ehrlich antwortete: „Net wenig.“

Keine Ausrede, die Kern nicht schon mindestens zwei Mal gehört hätte. Als junger Beamter hat er die originellsten Versionen zuweilen auch noch aufgeschrieben, nur für sich selbst.

Verständnis für die Ausflüchte hat Kern hin und

wieder schon. „Ein jeder glaubt, er ist unschuldig. Jeder versucht, den Kopf aus der Schlinge zu ziehen, das ist schon legitim. – Und manchmal denk' ich mir da schon, schau, des war jetzt aber a gute Ausrede. So was muss einem auch erst einmal einfallen.“

Aber gelacht werde nicht vor der „Kundschaft“. „Höchstens nachher, für mich allein, wenn die Amtshandlung beendet ist. Aber innerlich muss ich schon vorher manchmal schmunzeln.“

Auch wenn der Temposünder, Alkoholenker oder Telefonierer am Steuer noch so gewieft und originell ist, Humorbonus gibt es natürlich keinen. Sonstige unmoralische Angebote fruchten freilich auch nicht. „Manche Leute fragen schon, geh', geht's net a bissl billiger?“, schildert Kern. „Oder sie sagen, geh', vergess' ma des und ich zahl' Ihnen was. Oder man kriegt halt Angebote von Frauen.“

Straferhöhung: Ab heute gültig

Schnellfahren Für 30 km/h zu schnell sind ab heute, Dienstag, mindestens 70 Euro, für 40 km/h im Ort und 50 km/h im Freiland ab 150 Euro fällig. Für Autobahnen gibt es einen einheitlichen Strafkatalog.

800 Euro. Mehrmalige Vergehen werden mit längerem Führerscheinentzug bedroht, im Extremfall ist ein einjähriger Entzug schon die Mindeststrafe.

Alkohol Promillevergehen werden schärfer geahndet. 0,8 Promille kosten nun mindestens

Informationen Viele Infos über die Neuerungen findet man auf den Homepages der Automobilclubs ARBO und ÖAMTC sowie bei www.fuerboeck.at

Verkehrssünden
Führen strengere Strafen zu mehr Verkehrssicherheit?
KURIER.at/interaktiv

Fortsetzung auf Seite 16

Neues Radar

Jetzt wird von vorne „geblitzt“

Drei Testgeräte des neuen Systems wurden bereits aufgebaut – ab Ende September wird es dann wirklich ernst.

VON DOMINIK SCHREIBER

Es ist lediglich eine kleine unscheinbare Kamera. Sie schaut eher wie eine der Verkehrsüberwachungskameras aus, ist damit also perfekt getarnt. Und mit diesem neuen System soll es erstmals auch für ausländische Raser – vor allem jene aus Deutschland – ernst werden. Denn einige Nachbarländer akzeptieren Anzeigen aus Österreich nur, wenn auf den Radarbildern auch der Autolenker oder die -lenkerin deutlich erkennbar ist.

10.000 Euro Bis jetzt gab es vor allem viele Gerüchte und auch Falschmeldungen über das neue System, teilweise via eMails verbreitet. Tatsächlich wurden drei der rund 10.000 Euro teuren Geräte im August bereits für umfangreiche Tests auf den Autobahnen installiert: Eines in Tirol, eines in Oberö-

sterreich und ein weiteres im Großraum Wien.

Jenes auf der Inntalautobahn (A12) ist allerdings schon ein Totalschaden, nachdem es ein 19-jähriger Präsenzdienstler mit seinem Auto Mitte August abgeräumt hatte. Fünf weitere

Apparate liegen derzeit in Depots, einer davon befindet sich dem Vernehmen nach beim Eich- und Messamt. Bis Ende September dürfte es einen Bescheid geben, dann können alle Anlagen auch scharfgestellt werden. Wobei im Lauf der

nächsten Monate noch weitere Apparate angeschafft werden dürften.

In Vorarlberg, das mehrfach angekündigt hat, das erste Bundesland mit Frontfotos zu sein, soll aber noch keines der neuen Geräte in-

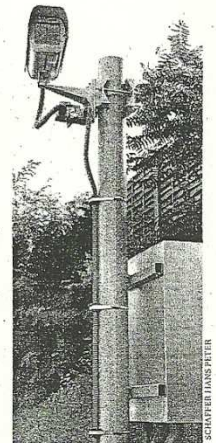
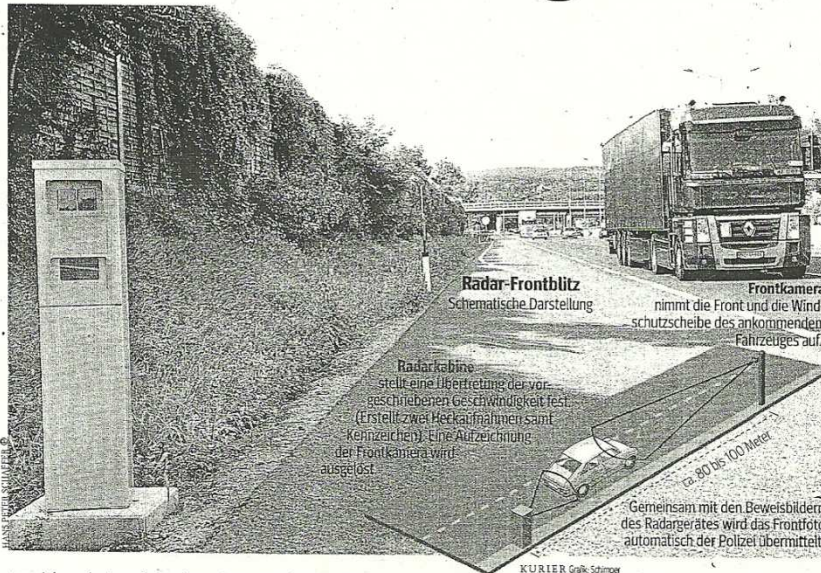
stalliert worden sein, heißt es hinter vorgehaltener Hand.

Der Vorteil des neuen Systems ist, dass es relativ einfach an die neuen digitalen Radargeräte angekoppelt werden kann. Löst der Apparat wegen zu hoher Geschwindigkeit aus, wird ein-

fach ein Impuls an die Frontkamera gegeben, die ebenfalls ein Foto von vorne macht. Der Blitz ist dabei natürlich weitaus schwächer als jener von hinten, um Blendungen der Autofahrer zu vermeiden.

Drei Fotos Der Polizei stehen damit künftig drei Fotos zur Verfügung: Zwei von hinten (mit den Nummerntafeln) und ein weiteres von vorne. Bei österreichischen Kennzeichen soll das Front-Bild allerdings unkenntlich gemacht werden. Bei ausländischen Nummerntafeln wird dies künftig hingegen der Anzeige beigelegt. Damit ist es dann auch den Behörden im Ausland leichter möglich, den Lenker zu belangen.

Bei der Polizei hofft man, dass die Zahl der ausländischen Raser jetzt endlich gesenkt werden kann. Bei manchen Radarboxen sind bis zu 80 Prozent nichtösterreichische Kennzeichen zu sehen, heißt es hinter vorgehaltener Hand. Doch mit manchen EU-Staaten gibt es teilweise weiterhin noch Probleme mit der Vollstreckung (siehe Bericht links).



Das erste Bild des neuen Radar-Systems: Eine kleine Kamera (oben) wird dabei an das digitale Radar (links) gekoppelt.

► Strafen

Europaweit funktioniert es kaum

Der wievielte Gesetzesentwurf es im kommenden Herbst nun werden soll, weiß niemand mehr. Erneut wird auf EU-Ebene ein Anlauf zur europaweiten Vollziehung von Verkehrsstrafen unternommen werden. Denn auch der letzte Versuch brachte wenig Erfolg. „Von 27 Staaten haben dies nur 13 umgesetzt“, berichtet Verena Ponebner, Juristin des ÖAMTC.

Und selbst in manchen jener Länder, in denen es eigentlich klappen sollte, sieht die Praxis anders aus. Österreich schickt zwar Anzeigen mit den Autokennzeichnungen in diese Länder,

aber die örtlichen Behörden zeigen wenig Eifer, die Lenker auszuforschen.

Umgekehrt funktioniert es schon eher. Österreich nimmt die Anzeigen aus dem Ausland ernst. Schließlich wandert das Strafgehalt auch in die heimische Staatskasse: Urlauber in Deutschland, Spanien, Frankreich, Ungarn oder Tschechien könnten also nach ihrer Rückkehr noch Anzeigen aus der Fernezeit bekommen.

Der ÖAMTC fordert, dass Österreich mehr bilaterale Abkommen schließt, um ausländische Lenker zu bestrafen. Das gibt es bisher nur mit Deutschland.

Polizeialltag

Querulanten sind eher männlich



Eine Autorität am Straßenrand: Die Präsenz von Revierinspektor Heissenberger und ihrem Kollegen reicht, damit Raser vom Gaspedal steigen

Fortsetzung von Seite 15

Apropos Frauen: Autofahrerinnen würden eher beim Ignorieren von Verkehrsregeln oder beim Telefonieren am Steuer ertappt. Männer dagegen eher beim Schnellfahren auf der Autobahn. Außerdem seien die Querulanten auch eher männlich. „Ich will gar nicht sagen, wie oft wir beschimpft werden“, seufzt Kern. Aufforderungen wie „Jagt's Verbrecher, lasst's uns Autofahrer in Ruhe“ seien noch harmlos. „Ab und zu ärgere ich mich schon. Speziell bei jungen Burschen, die alkoholisiert sind.“

Betrunkene am Tag Alkohol am Steuer, ein besonders heikles Thema. Auffällig sei da nämlich eine Verschiebung: „Früher hat man gesagt, die Alk-Lenker fahren in der Nacht. Aber heute erwischen wir 40 Prozent am Tag, auch vormittags.“

An einen Raser erinnert sich Kern auch noch ganz besonders. Mit mehr als 200 km/h sei der Mann den Beamten davongefahren. „Die Verfolgungsjagd ist über 30 Kilometer gegangen“, berichtet Kern und gibt ehrlich

zu, dass „wir den nie erwischte hätten, wenn er nicht plötzlich das Tempo hätte reduzieren müssen.“

Raser und Alko-Lenker gehören auch für Sabine Heissenberger, Revierinspektorin der Autobahnpolizei Tribuswinkel an der A2, zum Alltag. Kuriose Ausreden auch: „Ein Vater wollte uns mit seinem Sohn im Pkw mit über Tempo 200 abhängen. Er wollte dem Kleinen ‚nur‘ zeigen, dass er schneller ist als unser Zivilstreifenwagen.“ Gemeinsam mit 27 Kollegen überwacht Heissenberger rund 50 Kilometer der A2 zwischen Wien und Wr. Neustadt und rund 18 Kilo-

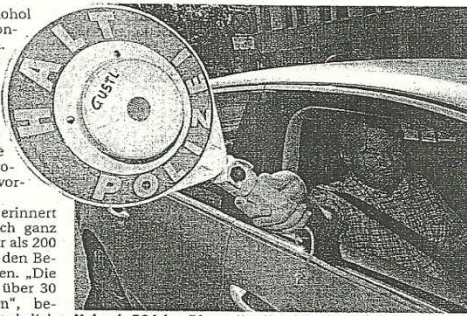
meter der A3 bis zur burgenländischen Grenze. Unfreundlichkeiten kennt die 26-jährige Polizistin mit blonder Mähne und strenger Brille nur von Erzählungen ihrer Kollegen. „Zu mir sagen Sie immer: ‚Danke, Frau Inspektor!‘“ Auf der Autobahn werde die „Autorität“ Polizei – im Gegensatz zum Stadtgebiet – akzeptiert. „Im Streifenwagen überholt mich auf der Autobahn niemand mit zu hohem Tempo.“ Im Normalfall hört sie von Rasern oder Raserinnen: „Ich hab' nicht auf den Tacho geschaut.“ Oder von völlig Einfallslosen: „Ich hab' es eilig.“

Ein anderer, angehaltener Schnellfahrer mit großem Herz für seinen Vierbeiner, tischte Folgendes auf: „Sein Hund sei alleine in der neuen Wohnung. In der ungewohnten Umgebung würde er zu randalieren beginnen“, erinnert sich Revierinspektor Heissenberger.

Führerschein weg Dem Gros der Autofahrer stellt die Beamtin ein gutes Zeugnis aus: „Es sind rund 90 Prozent der Verkehrsteilnehmer gesittet unterwegs.“ Die restlichen zehn Prozent fordern die 26-Jährige und ihre Kollegen täglich. Wenig Mühe hatte man vor zwei Wochen, einer alkoholisierten „Dame“ den Führerschein abzunehmen. „Die Frau ist zu uns auf den Posten gekommen, um einen Unfall anzuzeigen.“ Sie wurde zum Alkotest gebeten – Resultat: 2,3 Promille.

Auch Prominenz hatte die 26-Jährige schon im Visier ihrer Laserpistole. „Vor dem Gesetz sind alle gleich.“

Die Wirtschaftskrise spüren auch Verkehrssünder: „Viele jammern, dass sie kein Geld für Strafen haben.“ Und auch die Angst, in Zeiten von Kündigungen und Arbeitslosigkeit seinen rosa Deckel abgeben zu müssen, ist groß. Heissenberger: „Jeder braucht heutzutage seinen Führerschein.“



Mehr als 30 Jahre Dienst: Kurt Kern hat schon jede Ausrede gehört

13.3 Fragebogen deutsch

Verkehrssicherheit und Exekutivüberwachung

Verkehrssicherheit:

- Welche Projekte gibt es derzeit um die Verkehrssicherheit auf Österreichs Straßen zu erhöhen?
- Welches sind die größten Schwachpunkte im österreichischen Verkehrssicherheitssystem?
- Was sind deren Pluspunkte?
- Was halten Sie für das größte Risiko/Problem in Bezug auf Verkehrssicherheit?
- Welche positiven und/oder negativen Auswirkungen haben Blitzermeldungen im Radio ihrer Meinung nach auf die Verkehrssicherheit? Sofern es solche in Ihrem Land gibt.

Exekutivüberwachung:

- Wie wird diese geregelt bezüglich Häufigkeit, Dauer, etc.?
- Wie sehen die Strafhöhen für Verkehrsübertretungen/-vergehen in Österreich aus?
- Sind diese gesetzlich geregelt?
- Werden diese auch konsequent umgesetzt?
- Wohin fließt dieses Geld?
- Was sollte Ihrer Meinung nach in Bezug auf Verkehrssicherheit und Exekutivüberwachung verbessert werden?

13.4 Fragebogen englisch

Road Safety and Police Control

Road Safety:

- Which projects concerning road safety on Swedish/English roads are currently in process?
- Which are the weakest points of the Swedish/English road safety system?
- What are its advantages?
- In your opinion what is the biggest risk or problem concerning road safety?
- If it applies to your country: Which are the positive and negative impacts on road safety when there are radio announcements on radar control?

Police Control:

- How is police control arranged in Sweden/England in terms of frequency, duration, etc.?
- How high are the rates of penalty in case of law violations?
- Are those regulated by the law?
- Are penalties implemented consistent?
- How is this money used?
- In your opinion what should be improved concerning road safety and police control?

13.5 ÖAMTC: In Zukunft Sicher - Forderungen zur Hebung der Verkehrssicherheit für das Jahrzehnt 2011+

Die Forderungen des ÖAMTC an das Verkehrssicherheitskonzept für die Jahre 2011 – 2020 sehen fünf Hauptkategorien vor, die sich mit dem Menschen, der Infrastruktur, dem Fahrzeug, dem Rettungswesen sowie rechtlichen und verkehrspolitischen Rahmenbedingungen befassen. Jede dieser fünf Kategorien hat zahlreiche Unterkategorien, von denen einige genannt werden sollen.

Rund um den Menschen

- Verkehrserziehung als Schulfach
- Führerscheinausbildung, Fahrtraining
- Anreize zur Anschaffung sicherer Fahrzeuge
- Schwerfahrzeuglenker
- Fahren ohne Lenkerberechtigung (Schwarzfahrer)
- Ablenkung und Unachtsamkeit

Rund um die Infrastruktur

- Flüssigkeit des Verkehrs
- Selbsterklärende Straßen anstelle von Tempobeschränkungen
- Baustelleninspektion im niederrangigen Straßennetz
- Unfallkommission
- Freie Wahl des Fahrstreifens auf temporeduzierten (Stadt-)Autobahnen
- Oberflächeneigenschaften von Fahrbelägen
- Multifunktionelle Seitenstreifen
- Wildunfälle

Rund um das Fahrzeug

- Sicherheitsrelevantes Zubehör
- Fahrzeugbeleuchtung
- Brandschutz
- Brand-Löschsysteme

Rund um das Rettungswesen

- Erste-Hilfe-Ausbildung

Rund um rechtliche und verkehrspolitische Rahmenbedingungen

- TV-Spots zur Verkehrssicherheit
- Verkehrsmedizin
- Verkehrsvorschriften wie Vorrang-Missachtung, Verhalten von Fußgängern, Halten auf Freilandstraßen
- Verkehrspsychologische Untersuchung

13.6 Strafgeelder in England

Delikt	Haft- strafe	Strafhöhe	Führerschein- entzug	Strafpunkte
Einen tödlichen Ver- kehrsunfall durch ge- fährliches Fahren ver- ursachen	14 Jah- re	Unbegrenzt	Obligat – min- destens 2 Jahre	3 – 11 (falls es ausnahms- weise keinen Führerschein- entzug gab)
Gefährliches Fahren	2 Jahre	Unbegrenzt	Obligat	3 – 11 (falls es ausnahms- weise keinen Führerschein- entzug gab)
Einen tödlichen Ver- kehrsunfall durch fahr- lässiges Fahren und unter Einfluss von Alko- hol oder Drogen verur- sachen	14 Jah- re	Unbegrenzt	Obligat – min- destens 2 Jahre	3 – 11 (falls es ausnahms- weise keinen Führerschein- entzug gab)
Fahrlässiges und rück- sichtsloses Fahren		£5.000,-	Willkürlich	3 – 9
Fahren während man ungeeignet ist aufgrund von Alkohol oder Dro- gen oder aufgrund ei- nes Übermaßes an Al- kohol; oder das Ver- weigern eines Alkohol- oder Drogentests	6 Mona- te	£5.000,-	Obligat	3 – 9 (falls es ausnahms- weise keinen Führerschein- entzug gab)
Das Unterlassen nach einem Unfall anzuhalten oder das Unterlassen einen Unfall zu melden	6 Mona- te	£5.000,-	Willkürlich	5 – 10
Fahren ohne Führer- schein	6 Mona- te (12 Mo- nate in Schott- land)	£5.000,-	Willkürlich	6
Fahren nach Ablehnung oder Widerruf des Füh- rerscheins aufgrund medizinischer Gründe	6 Mona- te	£5.000,-	Willkürlich	3 – 6
Fahren ohne Versiche- rung		£5.000,-	Willkürlich	6 – 8
Benutzen eines Fahr- zeuges in gefährlichem Zustand		LKW: £5.000,- Bus- se/Reisebuss e: £5.000,- Andere: £5.500,-	Obligat wenn man innerhalb von 3 Jahren bereits für das selbe Vergehen bestraft wurde; 6 Monate Mini-	Jeweils 3

			mum ansonsten willkürlich	
Nichterfüllen der ordentlichen Handhabung des Fahrzeuges oder des Überblickes über die Straße und den Verkehr oder das Benutzen eines Mobiltelefons während dem Fahren		£1.000,- (Busse/Reisebusse oder LKW £2.500,-)	Willkürlich	3
Geschwindigkeitsüberschreitung		£1.000,- (£2.500,- auf Autobahnen)	Willkürlich	3 – 6 oder 3 (feste Bestrafung)
Ampelvergehen		£1.000,-	Willkürlich	3
Kein Pickerl/keine Straßenzulassung		£1.000,-		
Kein Sicherheitsgurt		£500,-		
Gefährliches Fahrradfahren		£2.500,-		
Fahrlässiges Fahrradfahren		£1.000,-		
Fahrradfahren am Gehsteig		£500,-		
Sich als Fahrer nicht ausweisen können		£1.000,-	Willkürlich	6

Quelle: http://www.direct.gov.uk/en/TravelAndTransport/Highwaycode/DG_069870
Stand 16.09.2010

13.7 Kurzfassung

Verkehrssicherheit ist ein Thema, das ständig in unseren Köpfen präsent sein sollte. Schließlich sind wir jeden Tag Verkehrsteilnehmer, sei es nun auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkaufen oder um unseren Freizeitvergnügungen nachzugehen.

Die vorliegende Arbeit behandelt die Themen Verkehrssicherheit und Exekutivüberwachung, da eine gut funktionierende Exekutivüberwachung Verkehrssicherheit erst ermöglicht. Der theoretische Teil der Arbeit beginnt mit den wichtigsten Begriffsdefinitionen und Zahlen zum Unfallgeschehen. Des Weiteren werden ausgewählte europäische und österreichische Programme zur Steigerung der Verkehrssicherheit präsentiert. Den Abschluss des theoretischen Teils bilden zwei Lerntheorien, die richtiges Verhalten im Straßenverkehr beeinflussen sollen.

Im empirischen Teil wurden basierend auf den Konzepten im theoretischen Teil Hypothesen entwickelt, die anhand eines strukturierten Fragebogens im Rahmen von Experteninterviews untersucht wurden. Es wurden drei Experten aus Österreich befragt, und lediglich zwei aus dem europäischen Ausland – England und Schweden - da sich von den übrigen Ländern niemand dazu äußern wollte. Die Befragung fand zwischen Juni und Oktober 2010 statt.

Aus den Ergebnissen der Befragungen ergaben sich einige Verbesserungsvorschläge, um die Schwachpunkte der verschiedenen Verkehrssicherheitssysteme zu beheben, sowie deren Pluspunkte zu unterstreichen. Inwieweit diese Vorschläge Umsetzung finden, lässt sich allerdings schwer vorhersehen.

13.8 Abstract

Road safety is an issue which should constantly be present in our heads, since we are participants each and every day; when we go to work, shopping or during our leisure time activities.

The main focuses of this study are road safety and police control, because road safety can only work with the support of well functioning police control. The theoretical part explains the important definitions and presents statistics concerning road accidents. Furthermore selected road safety programs in Europe and Austria are introduced. The theoretical part ends with two learning theories, which could have an effect on the proper handling of traffic.

Hypotheses based on the concepts introduced in the theoretical part were set up for the empirical part to precede interviews with experts on the field of road safety. Three interviews were conducted with Austrian experts and only two interviews with experts from other European countries – England and Sweden – because none of the other European countries, which received requests, were willing to answer the questions. The interviews were conducted in the period from June until October 2010.

The experts came up with some ideas to improve the weak points of the road safety systems, but also to emphasize their advantages. However it is not easy to forecast in which way these ideas will be realized.

14 Lebenslauf

Michaela Stefanie Krausler

geboren am 13. Dezember 1981 in Klagenfurt am Wörthersee

Ausbildung

07/2001 Matura Höhere Berufsbildende Lehranstalt für Mode und Bekleidungs-
technik

10/2001 – 06/2002 Anglistik und Amerikanistik Alpen-Adria Universität Klagen-
furt

10/2002 – 06/2003 Architektur Technische Universität Graz

10/2003 – 04/2012 Soziologie (RESOWI) Universität Wien