

## Mehr Selbstkontrolle durch Fremdkontrolle?

*Beeinflussung des Geschwindigkeitsverhaltens durch präventive Polizeikontrolle*

Vortrag für die Verkehrssicherheitswoche 1993, Wien, 12 Oktober 1993

D-93-15

P. Wesemann

Leidschendam, 1993

Forschungsgesellschaft für Verkehrssicherheit SWOV, Niederlande

Forschungsgesellschaft für Verkehrssicherheit SWOV  
Postfach 170  
2260 AD Leidschendam, Niederlande  
Telefon 070-3209323  
Telefax 070-3201261

# Mehr Selbstkontrolle durch Fremdkontrolle?

*Beeinflussung des Geschwindigkeitsverhaltens durch präventive Polizeikontrolle*

Vortrag für die Verkehrssicherheitswoche 1993, Wien, 12 Oktober 1993

P. Wesemann

Forschungsgesellschaft für Verkehrssicherheit SWOV

Leidschendam, Niederlande, 1993

## **Einleitung**

Das Tempo des motorisierten Verkehrs ist ein sehr wichtiges und gleichzeitig sehr umstrittenes Thema der Verkehrspolitik. Fahrgeschwindigkeiten stehen nicht nur in enger Beziehung zur Sicherheit, sondern auch zu Mobilität und Umwelt. Dabei stehen prinzipiell gegensätzliche Interessen auf dem Spiel: Für die Sicherheit ist eine möglichst niedrige Geschwindigkeit am besten, für die Mobilität eine möglichst hohe und für die Umwelt diejenige, für die Fahrzeug und Motor entworfen wurden.

Für die Festlegung der optimalen Fahrgeschwindigkeit im Verkehr ist zunächst einmal eine Abwägung aller Interessen notwendig. Anschließend muß die Regierung effektive politische Instrumente einsetzen, um dieses Ziel zu erreichen. Das Festsetzen allgemeiner Tempolimits je Straßentyp ist dabei der erste Schritt. Weiterhin gehe ich bei meinem Vortrag davon aus, daß dies sehr sorgfältig erfolgt. Sie und ich können natürlich bestimmte Straßen als Beispiel anführen, Sie in Österreich und ich in den Niederlanden, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit viel zu hoch, oder manchmal zu niedrig ist. Ich muß dies jedoch erwähnen, damit ich sofort mit dem Hauptthema meines Vortrages beginnen kann: Welche Möglichkeiten gibt es, das Verhalten zu beeinflussen, wenn zu viele Verkehrsteilnehmer diese Limits überschreiten?

Die Organisatoren haben mich gebeten, etwas über einen Teilbereich aus diesem Ganzen von komplizierten und zusammenhängenden Faktoren zu erläutern, nämlich die Wirkung verschiedener psychologischer und sozialer Mechanismen, die mithelfen können, das Verhalten von Verkehrsteilnehmern zu kontrollieren. Dabei interessierte man sich vor allem dafür, wie die erfolgreiche Politik, die in den vergangenen Jahren in den Niederlanden gegen das Fahren unter Alkoholeinfluß betrieben wurde, auch auf zu schnelles Fahren angewendet werden kann.

## **Die niederländische Politik gegen Fahren unter Alkoholeinfluß seit 1983**

In Abbildung 1 wird die Entwicklung des Fahrens unter Alkoholeinfluß in den Niederlanden beschrieben. Die Zahlen stammen aus einer langen Reihe von Untersuchungen über den Alkoholkonsum von Autofahrern in den Nächten am Wochenende. Abgebildet ist der Prozentsatz der Autofahrer, die 0,5 Promille Alkohol oder mehr im Blut haben. Das ist die gesetzliche Grenze, die seit 1974 in den Niederlanden gilt.

Es handelt sich hier um die Jahre seit 1983 (Mathijssen, 1992).

In diesem letztem Jahr wurde bei 11% der Autofahrer in den Nächten am Wochenende eine strafbare Blut-Alkohol-Konzentration (BAK) festgestellt.

Nach 1983 fanden erst 1987 wieder Messungen statt. Der Anteil der Autofahrer, die unter Alkoholeinfluß in den Nächten am Wochenende fuhren, war inzwischen auf 8% zurückgegangen. 1988 wurde kein weiterer Rückgang festgestellt, wohl aber 1989, nämlich bis auf 6%. 1991 hatte sich der Anteil der Autofahrer, die unter Alkoholeinfluß fuhren, sogar auf 4% verringert. Die Entwicklung der Zahl der registrierten Alkoholunfälle weist darauf hin, daß seit 1985 weniger Menschen unter Alkoholeinfluß fahren.

In dieser Zeit waren Entwicklungen im Gange, die in wechselseitiger Beziehung und zur gegenseitigen Stärkung vermutlich Einfluß darauf gehabt haben.

Diese verkehrspolitischen Veränderungen erfolgten einerseits auf der Ebene der öffentlichen Aufklärung und andererseits auf der Ebene der Polizeikontrolle und Bestrafung der Verkehrssünder. Sie waren primär auf *Prävention* des Fahrens unter Alkoholeinfluß gerichtet und nicht mehr auf *Repression*.

Die jährlich stattfindenden Aufklärungskampagnen gegen das Fahren unter Alkoholeinfluß des Verbandes 'Veilig Verkeer Nederland' (Verband Unfallfreier Verkehr Niederlande) änderten sich ab 1984. Der Tenor war viel strenger als in den vorhergehenden Jahren.

Die Veränderungen in der Polizeikontrolle betrafen die Einführung präventiver Kontrollmethoden und die Durchführung effizienter Verbesserungen.

So wandte die Polizei in zunehmendem Maße Kontrollmethoden an, bei denen Autofahrer willkürlich angehalten wurden und ungeachtet äußerer Zeichen ins Röhrchen blasen mußten, das sogenannte 'Random Breath Testing'. Dadurch man diese Polizeikontrolle sehr auffällig durchführte und öffentlich bekannt machte, sowohl vor wie auch nach die Kontrolle, hat man versucht die Fahrer ab zu schrecken und damit vor zu beugen dass sie unter Alkoholeinfluss fahren würden. Die Ertappung Verkehrssünder bekam also ein *Mittel* zum Abschrecken, während sie bis dann ein Zweck an sich war. Die sehr umständliche Blutprobe wurde ersetzt durch die Atemanalyse zur Beweisführung. Dadurch wurden Verkehrssünder, auch die leichteren, öfter kontrolliert.

Die Bestrafung der Verkehrssünder änderte sich, weil ein viel schnelleres Verfahren angewandt werden konnte.

Daneben hat sich seit 1980 der allgemeine Alkoholkonsum leicht verringert, während er zuvor jahrelang ständig gestiegen war. Am Ende der achtziger Jahre haben die behördliche Aufklärung und das Erscheinen von alkoholfreiem Bier einen Beitrag dazu geleistet. Weiter wurde die öffentliche Personenbeförderung in den Nächten am Wochenende auf lokaler Ebene durch den Einsatz der sogenannten Schnaps- oder Disco-Busse verbessert.

Inwieweit jeder dieser möglichen Einflußfaktoren zu der strukturellen Verringerung des Fahrens unter Alkoholeinfluß seit 1983 beigetragen hat, läßt sich wegen der vielen möglichen Interaktionen nur schwer feststellen. Meine Folgerung ist, daß die strengere Polizeikontrolle auf jeden Fall eine wichtige Rolle gespielt hat. Es ist dabei interessant festzustellen, daß die Verbesserungen nicht so sehr den Umfang der polizeiliche Anstrengungen als vielmehr die Qualität betrafen: Prävention war das Hauptziel und nicht *Repression*. Ferner möchte ich Ihnen darlegen, daß nicht die Schwere der Strafe geändert wurde, sondern die Schnelligkeit des Verfahrens.

Es gibt Hinweise, daß sich im Laufe der Jahre mehr geändert hat als nur die größere Möglichkeit, von der Polizei erwischt zu werden. Aus einer Reihe von Umfragen in dieser Periode geht hervor, daß die Auffassung von Autofahrern in bezug auf das Fahren unter Alkoholeinfluß negativer geworden ist (De Bruin, 1988; Söder, 1991). Da es scheint, als würden in diesem Zeitraum die Veränderungen später auftreten als die Änderungen im Fahr- und Trinkverhalten, wäre möglicherweise eine Erklärung, daß die Menschen ihre Auffassungen ihrem geänderten Verhalten angepasst haben. Man könnte sagen, daß die Polizeikontrolle bei der Änderung der Meinungen wie ein Katalysator gewirkt hat. Dadurch wurden günstigere Bedingungen für eine dauerhafte Verhaltensänderung, die auch bei einer sich eventuell vermindernenden Kontrolle erhalten bleibt, geschaffen.

### **Geschwindigkeitsverhalten**

Bevor ich etwas über die Durchführung einer solchen Politik in bezug auf das Fahrtempo sagen kann, muß ich die Determinanten des Geschwindigkeitsverhaltens und die Unterschiede beim Fahren unter Alkoholeinfluß streifen.

1. Eine sichere Fahrgeschwindigkeit entspricht nicht dem allgemeinen Tempolimit an Ort und Stelle: Oft sind die Umstände (wie Wetter, Verkehr und Lichtverhältnisse) so, daß aus Sicherheitsgründen langsamer gefahren werden muß. Schlimmer noch: Im Prinzip ist es - abgesehen von Ausnahmen - immer sicherer, um viel langsamer als das Limit zu fahren, wenn nur jeder das macht. Natürlich macht das beinahe niemand, da man schnell am Ziel ankommen möchte. Viel bleibt also dem Urteilsvermögen des Fahrers überlassen. Um immer gute Entscheidungen treffen zu können, braucht man ein gutes Training und viel Erfahrung. Im Vergleich dazu sind die Entscheidungen über Trinken und Fahren sehr einfach.

2. Fahrer bestimmen während der Fahrt ständig ihre Fahrgeschwindigkeit. Das geht fast immer ohne nachzudenken, halb automatisch wird zwar die Art der Straße und die ständig wechselnde Zusammenstellung des Verkehrs berücksichtigt. Das bedeutet auch, daß ein Fahrer in jedem Augenblick einer Fahrt eine Übertretung begehen kann, bewußt oder unbewußt. Beim Fahren unter Alkoholeinfluß trifft man die Entscheidung für die ganze Fahrt, und die ausschlaggebende Wahlen werden sicher nicht unbewußt getroffen.

3. Die Möglichkeit, schnell zu fahren, ist praktisch bei jeder Fahrt groß und hängt nicht davon ab, woher man kommt oder wohin man fährt, von der Tageszeit oder vom Wochentag. Beim Fahren unter Alkoholeinfluß ist das anders.

4. Aus sozialer Sicht wird zu schnelles Fahren eher akzeptiert als Fahren unter Alkoholeinfluß. In unserer westlichen Kultur gibt es allerlei Elemente, die Autofahrer geradezu anregen, schnell zu fahren. Ein Abend Fernsehen in Ihrem und meinem Land, Werbespots, Jugendprogramme und amerikanische Serien zeigen mehr als genug Beispiele. Autofahrer neigen dadurch weniger schnell dazu, ihr Verhalten freiwillig anzupassen. Das soziale Umfeld übt einen geringeren Druck auf Verkehrssünder aus, und Polizei und Justiz erlegen weniger schnell schwere Strafen auf (wie Fahrverbot, hohe Geldbußen oder Freiheitsstrafen).

5. Ruhiges Fahren verlangt andere und meistens größere Konzessionen vom Fahrer als in nüchternem Zustand fahren: man soll andauernd auf seine Geschwindigkeit Bedacht neh-

men, bei jeder Fahrt; die Fahrtzeit wird länger (was oft auch eine längere Arbeitszeit bedeutet); das Fahren wird weniger sportlich, interessant oder spannend; die mit vielem Geld angeschaffte Motorleistung wird nicht genutzt. Fahren unter Alkoholeinfluß betrifft an erster Stelle nur einen kleinen Teil aller Fahrten, die außerdem meistens in der Freizeit gemacht werden. Weiterhin kann man, wenn man zumindest seine Entscheidungen rechtzeitig trifft, das Problem dadurch lösen, daß man sein Verhalten irgendwie anpaßt: mit einem anderen mitfahren anstatt selbst zu fahren, oder weniger Alkohol bzw. etwas anderes zu trinken.

6. Zu schnell fahren kann von der Polizei festgestellt werden, ohne daß der Autofahrer angehalten wird, und es kann auf dem Rechtsweg mit Hilfe einer Radarmessung und Fotos bewiesen werden, jedenfalls in den Niederlanden. Auch viele andere Autofahrer, die sich in demselben Verkehrsstrom befinden, können feststellen, daß jemand gegen ein Verbot verstößt.

Beim Fahren unter Alkoholeinfluß ist eine solche Feststellung nur begrenzt möglich bei Fahrern, die ein sehr auffälliges Fahrverhalten zeigen. Für einen juristischen Beweis des Fahren unter Alkoholeinfluss muß der Autofahrer in den Niederlanden jedoch immer angehalten werden.

### **Beeinflussung des Geschwindigkeitsverhaltens**

Aus den obigen Ausführungen geht hervor, warum die Tempolimits in solch hohem Maße übertreten werden und warum Polizei und Justiz mit einer äußerst schweren Aufgabe konfrontiert werden, wenn es sich darum handelt, die Sicherheit durch eine dauerhafte Änderung dieses Geschwindigkeitsverhaltens zu erhöhen.

Verstöße sind immer und überall zu erwarten. In bestimmten Situationen müssen Menschen langsamer fahren als erlaubt ist. Menschen erzielen durch schnelles Fahren unterschiedliche Vorteile im Vergleich zu relativ geringen Nachteilen, die Verhaltensalternativen sind nicht sehr reizvoll, die soziale Kontrolle ist schwach. Der einzige - aber nicht unwichtige- Pluspunkt im Vergleich zum Fahren unter Alkoholeinfluß ist die Tatsache, daß das Beweismaterial von der Polizei leicht gesammelt werden kann.

Für eine strukturelle Inangriffnahme des Geschwindigkeitsproblems können mehrere Lösungen gefunden werden. Die Gestaltung der Straßen ist dabei sehr wichtig, ebenso wie der Gebrauch der Elektronik inner- und außerhalb des Autos und nicht zu vergessen, die Anforderungen, die eine Regierung an die Leistung und die maximale Fahrgeschwindigkeit von Motorfahrzeugen stellen kann. Diese Massnahmen sollen unterstützt werden mit entsprechende Aufklärung und kombiniert werden mit neue Formen von Erziehung und Ausbildung.

Für diese Lösungen gilt jedoch, daß sie nicht kurzfristig realisiert werden können: die politische und gesellschaftliche Akzeptanz ist im Augenblick noch sehr gering und mancher Lösungen erfordern einschneidende und manchmal kostspielige technische Maßnahmen.

In Erwartung dieser strukturellen Lösungen können Polizei und Justiz, unterstützt durch eine entsprechenden Aufklärung, jedoch auch einen sinnvollen Beitrag zur Inangriffnahme des Geschwindigkeitsproblems leisten.

Es führt zu weit, hier einen kompletten Kontrollplan auszuarbeiten. Ich will jedoch einige Hauptzielsetzungen skizzieren. Auch der Fahrunterricht kann kurzfristig mehr dazu beitragen, darauf werde ich hier jedoch nicht eingehen.

Man weiß im allgemeinen sehr gut, wie das Geschwindigkeitsverhalten durch Kontrolle und Bestrafung beeinflusst werden kann. Die Strategie ist, was die Zielsetzungen betrifft, dieselbe wie bei der niederländischen Alkoholpolitik: Die Kontrolle muß sich primär auf *Prävention* von Verstößen richten und nicht auf *Repression*. Die Konsequenz ist, daß man Menschen glauben läßt, daß die Polizei in einem bestimmten Gebiet und während eines bestimmten Zeitraumes kontrolliert, so daß sie davor zurückschrecken, schnell zu fahren. Aufklärung allein reicht dazu nicht aus, die Autofahrer müssen auch oft genug merken, daß die Polizei kontrolliert. Das kann aus eigenen Erfahrungen hervorgehen, allerdings auch durch Berichte in der Presse oder von anderen Menschen aus der Umgebung. Diese Politik fordert eine starke Erhöhung des Kontrollniveaus das gegenwärtig für Tempolimits angewendet wird in die meisten Länder Europa's. Dabei könnte man denken an eine 20 fältige Zunahme der Aussicht auf eine Radarkontrolle zu stossen.

Außerdem müssen Autofahrer die Erwartung haben, daß sie bestraft werden, wenn man sie erwischt. Die Schwere der Strafe scheint von weniger großer Bedeutung zu sein, die Schnelligkeit aber könnte wichtig sein.

In zahlreichen Untersuchungen wurde bewiesen, daß diese Instrumente verhüten, daß Autofahrer im kontrolliertem Gebiet das Limit überschreiten (Koorstra, 1993). Manchmal hat es außerdem Hinweise gegeben, daß sich das auch auf das Geschwindigkeitsverhalten auf angrenzenden Straßen auswirkt: Wenn man auf der Autobahn langsamer fährt, fährt man auch auf Ausfahrten und dem daran angrenzenden Straßennetz langsamer.

Es hat sich auch gezeigt, daß es sicher nicht notwendig ist, Verkehrssünder anzuhalten und an Ort und Stelle ein Protokoll auf zu nehmen. Auch die automatische Feststellung von Verstößen (mit Radar und Fotoapparaten), auf die nach nicht allzu langer Zeit ein Vorschlag zu einem Vergleich oder eine verwaltungsmäßige Geldbuße mit der Post folgt, wirkt sich präventiv aus (Mäkinen & Oei, 1992).

Diese Gegebenheit ist von großer Bedeutung, da mit dieser letzt- genannten - praktisch ganz zu automatisierenden - Arbeitsweise sehr viele Verkehrssünder erwischt werden können.

Das klingt bis hierher sehr hoffnungsvoll, aber die Durchführung einer solchen Kontroll- und Aufklärungspolitik stößt auf einige große Probleme.

Das erste Problem ist, daß die Effekte stark zeit- und orts- gebunden sind. Sobald man nicht mehr die Idee hat, daß man möglicherweise erwischt und bestraft wird, fällt man in das alte Verhalten zurück. Dabei kann man die Autofahrer einige Zeit durch Berichte in den Medien oder Plakate an den Straßen in dem Glauben lassen, daß intensiv kontrolliert wird, während das in Wirklichkeit nicht geschieht. Aus Erfahrung weiß man, daß die Autofahrer das schnell durchschauen, z.B. wenn sie diese Strecke oft fahren.

Um einen lange währenden Effekt zu erzielen, muß also nicht nur während einer langen Zeit kontrolliert werden, sondern die Kontrolle muß auch an vielen Stellen des Straßennetzes erfolgen.

Damit stoßen wir auf ein zweites Problem: die Realisierbarkeit einer systematischen und umfassenden Kontrolle.

Im allgemeinen räumen Polizei und Justiz Geschwindigkeitsverstößen keine so hohe Priorität ein, daß ein großer Teil des Straßennetzes ständig und intensiv kontrolliert werden muß. Man soll dabei erwägen dass die Aussicht auf eine Radarkontrolle zu stossen, öfters 20 Mal soviel sein sollte wie gegenwärtig. Für das Setzen solcher Prioritäten besteht oft auch nur ein unzureichendes Fundament in der Gesellschaft. Dafür ist der Widerstand gegen einen Polizeistaat zu groß. Daher muß man sich mit einem relativ geringen Einsatz von Polizei und Justiz begnügen.

Ist die Polizeikontrolle damit zu einem unbrauchbaren Instrument geworden, um das Geschwindigkeitsverhalten zu beeinflussen, wenn die Limits in hohem Maße übertreten werden? Nicht unbedingt.

Allerdings ist die Ausgangssituation extra schwierig, da eine intensivere Kontrolle schon bald dazu führen kann, daß die Justiz überlastet wird.

Ich sehe zwei strategische Möglichkeiten, dieses Patt zu durchbrechen. Die erste ist eine Art von Überrumpelungstaktik, die zweite betrifft eine stufenweise Inangriffnahme. Abhängig von der verfügbaren Kapazität von Polizei und Justiz können beide in der Ausgangssituation auf einen größeren oder kleineren Teil des Straßennetzes angewandt werden. Sobald dort das erwünschte Geschwindigkeitsverhalten erreicht ist, kann die frei werdende Kapazität (abgesehen von dem Teil, der nötig ist, um den realisierten Effekt aufrechtzuerhalten) auf anderen Bereichen des Straßennetzes eingesetzt werden. Welcher Teil des gesamten Straßennetzes letztendlich auf diese Weise ständig unter Kontrolle gehalten werden kann, hängt stark von der gesamten verfügbaren Kapazität von Polizei und Justiz für diese Angelegenheiten ab.

Selbstverständlich soll man Priorität einräumen für die Strassen worauf der grösste Sicherheitsgewinn erzielt werden kann.

Die Überrumpelungstaktik gründet sich auf ein kurzes, sehr intensives Kontrollniveau zu Beginn der Kampagne, worauf eine ständige Kontrolle auf einer viel niedrigeren Ebene folgt. Man nimmt an, daß die Zahl der Verstöße nach Beginn der Kampagne sehr schnell stark abnimmt (Abbildung 2). Danach gilt es, die erzielten Vorteile zu konsolidieren, indem sehr konsequent Kontrolle ausgeübt wird. Obwohl diese auf einer viel niedrigeren Ebene statt findet als im Anfang der Kampagne, soll die Aussicht auf eine Radarkontrolle zu stossen öfters grosser sein als gegenwärtig (Roszbach & Blokpoel, 1991; Roszbach, 1992).

Die Taktik des stufenweisen Zurückdrängens beginnt damit, die Gruppe von Autofahrern, die das Limit am stärksten überschreiten, zu kontrollieren. Der Grenzwert kann dabei festgestellt werden, abgestimmt auf das zur Verfügung stehende Personal. Sobald sich das Verhalten ausreichend angepaßt hat, wird eine nächste Zielgruppe definiert, für die ein etwas niedrigerer Grenzwert gilt. Auf diese Weise wird die Gruppe der Verkehrssünder allmählich gleichsam 'geschält' wie eine Zwiebel, wobei sich der Einsatz des Personals nicht ändert. Wenn es fasst keine Übertreter des Limits mehr gibt, kann diese Situation konsolidiert werden mit ständige Kontrolle auf einer niedrigeren Ebene (Abbildung 3).

Das Endresultat beider Strategien ist vergleichbar: Auf einem Teil des Straßennetzes, wo konsequent kontrolliert wird, wird praktisch das Tempolimit nicht übertreten. Ein hinzukommender Vorteil kann noch sein, daß die Geschwindigkeiten auf dem in der Nähe liegenden Straßennetz auch langsamer geworden sind.



Über den Sicherheitsgewinn solcher Geschwindigkeitsanpassungen sollte nicht leichtfertig gedacht werden, auch wenn sich die Kontrolle nur auf einen ziemlich kleinen Teil des Straßennetzes richtet.

Ein erstes Beispiel sind die Folge direkt nach der Änderung des Tempolimits mit einer geänderten Kontrolle in 1988 auf dem niederländischen Autobahnnetz. Auf diesem Netz von ungefähr 2000 km wird jährlich etwa ein Drittel aller Fahrzeug-Kilometer zurückerlegt und starben damals jährlich etwa 130 Verkehrstoter. Im erstem Jahre nach der Gesetzesänderung war die Zahl der Verkehrstoter um ungefähr mit 40, das heisst 30%, gesunken (Roszbach & Blokpoel, 1991).

Das zweites Beispiel sind die Erfolge von niederländischen Experimenten mit automatische Verwarnungs- und Kontrollesysteme auf Provinzstraßen, auf denen 80 km gefahren werden darf. Die experimentelle Wegstrecke hatten eine Gesamtlänge von etwa 50 km und darauf fanden in 7 Monaten ungefähr 150 Unfälle statt. Die Änderungen des Geschwindigkeitsverhalten infolge der angewendete Systeme führten zu eine Senkung der Unfälle mit ungefehr 50 in 7 Monaten, das heisst 35% (Oei & Polak, 1992; Oei, 1992 ).

Muß diese ständige Kontrolle nun bis in die spätesten Zeiten auf ausgewählten Straßen ausgeübt werden um dass geänderte Geschwindigkeitsverhalten zu konsolidieren ? Nicht, wenn derselbe Effekt auftritt, den man bei der Kontrolle des Gebrauchs von Sicherheitsgurten festgestellt hat und der wahrscheinlich auch beim Fahren unter Alkoholeinfluß auftritt. Dieser Effekt besteht darin, daß Menschen, die einige Zeit unter der Androhung von Kontrolle und Strafe ihr Verhalten angepaßt haben, dies unter Gebrauchmachung von Sicherheitsargumenten, die sie der Aufklärung entnehmen, fortsetzen. Demzufolge verhalten sie sich auch noch so, wenn die Kontrolle aufhört oder weniger intensiv wird. Das Verhalten erstreckt sich auch auf Zeiten und Orte, wo niemals kontrolliert wurde.

Beim Geschwindigkeitsverhalten könnte dasselbe Phänomen auftreten. In diesem Falle wäre dann eher die Rede von einer Selbstkontrolle dank der Fremdkontrolle, die wie ein Katalysator gewirkt hat. Es gäbe zwei theoretische Gründe, die in diesem Fall dagegen plädieren. Der erste Grund ist dass die vielen Vorteile, die mit schnellem Fahren verbunden sind, nicht aufgehoben werden; diese Vorteile werden in dem größtenteils unbewußt verlaufenden Entscheidungsprozeß nicht leicht von verbesserten Haltungen dominiert. Der zweite Grund ist dass das geänderte Geschwindigkeitsverhalten ebenso wie das heutige Verhalten stark ortsgebunden sein kann.

### **Schlußfolgerungen**

Eine einfache Schlußfolgerung läßt sich aus diesen Ausführungen nicht ziehen. Einerseits steht fest, daß mit Kontrolle und Aufklärung in gewissen Gebieten und kurzfristig Erfolge bei der Bekämpfung der zahllosen Geschwindigkeitsverstöße erzielt werden. Für eine dauerhafte sichere Lösung in langer Frist kommen auf jeden Fall Maßnahmen auf dem Gebiet von Infrastruktur und Fahrzeugtechnik in Betracht, wozu auch eine entsprechende Erziehung gehört. Ob dieser dauerhafte Effekt auch jetzt schon mit einer verbesserten Kontrolle erreicht werden kann, wenn auch nur mittelfristig, indem die Mechanismen der Selbstkontrolle verstärkt werden, wird sich in der Praxis erweisen müssen. Wenn Sie das hier in Österreich ausprobieren möchten, kann ich Ihnen versichern, daß man in anderen Ländern die Resultate mit Spannung erwartet.

## Referenzen

De Bruin, R.A. (1988). 'Alcohol, niet als ik rij'; Evaluatie-onderzoek VVN-campagne Alcohol in het verkeer, 1987-1988. VK 88-12. VSC, R.U. Groningen.

Koornstra, M.J. (1993). Influencing the road user by enforcement; Results from Dutch and international safety research. Vortrag Internationale Arbeitstagung der Polizei-Führungsakademie Münster, No. 6/93, 25. Februar 1993.

Mäkinen, T. & Oei, H.L. (1992). Automatic enforcement of speed and red-light violations, R-92-58. SWOV, Leidschendam.

Mathijssen, M.P.M. (1992). Rijden onder invloed in Nederland, najaar 1991; verslag van een onderzoek naar het gebruik van automobilisten in weekeindnachten. R-92-20. SWOV, Leidschendam.

Oei, H.L. (1992). Automatic speed management systems: Great safety potential? In: Proceedings of Fourth European Workshop on Recent Development in Road Safety Research, 22-23 October 1991. Forschungsberichte No. 255. Bundesanstalt für Strassenwesen, Bergisch Gladbach.

Oei, H.L. & Polak, P.H. (1992). Effect van automatische waarschuwing en toezicht op snelheid en ongevallen. R-92-23. SWOV, Leidschendam.

Roszbach, R. & Blokpoel, A. (1991). Veiligheidseffecten van de invoering van 100- en 120 km/uur-snelheidslimieten op autosnelwegen. R-91-95. SWOV, Leidschendam.

Roszbach, R. (1992). Effecten van het snelhedenbeleid op autosnelwegen op de rijnsnelheid en de verkeersveiligheid. SWOV, Leidschendam.

Söder, J.C.M. (1991). Evaluatie-onderzoek VVN-campagne Alcohol in het verkeer, 1986-1991. VK 91-10. VSC, R.U. Groningen.

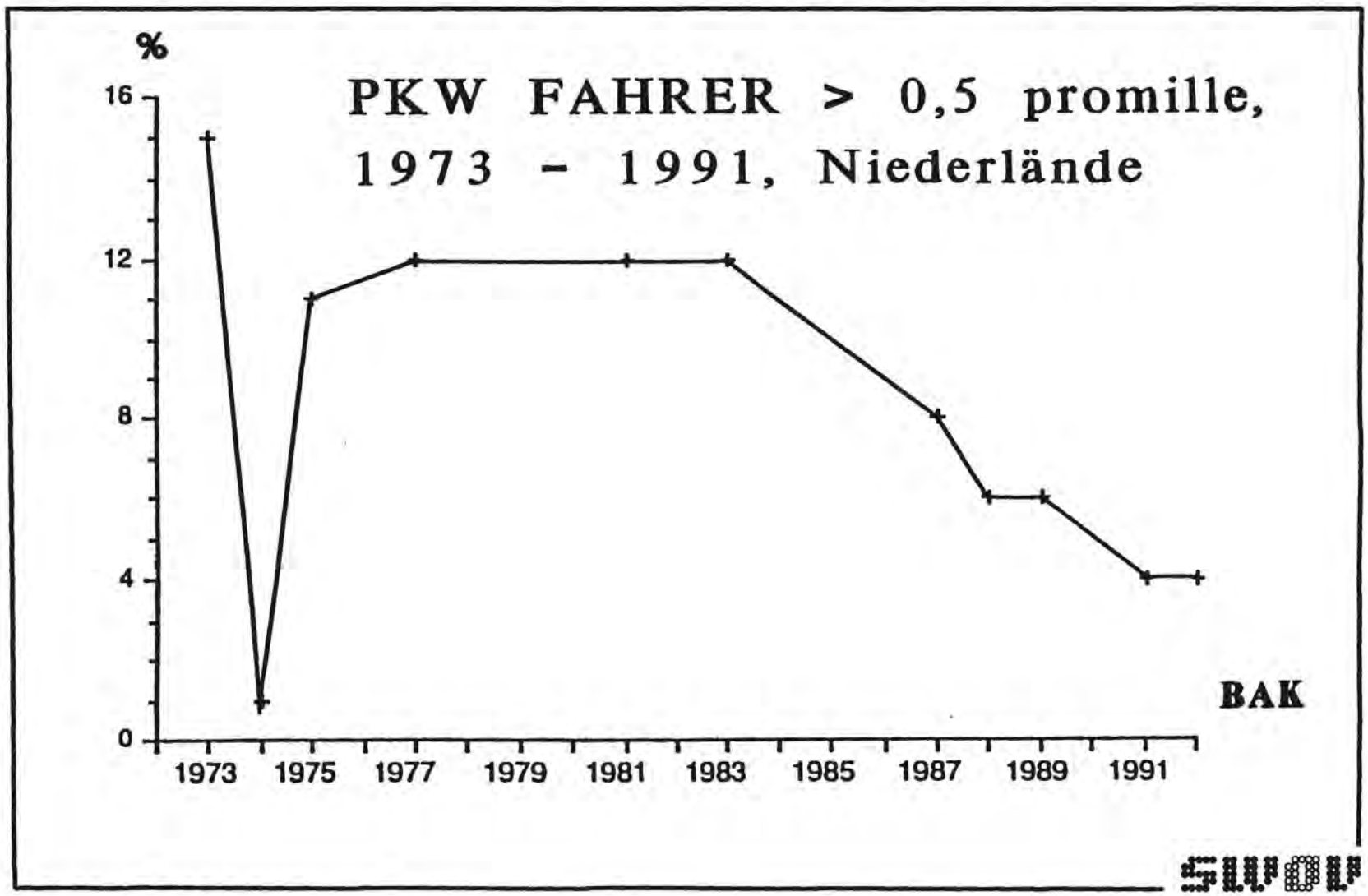


ABBILDUNG 1

## Kontrollniveau und Geschwindigkeit bei der Überrumpelungstaktik



SWP

ABBILDUNG 2

# Kontrollniveau und Geschwindigkeit bei stufenweisem Zurückdrängen

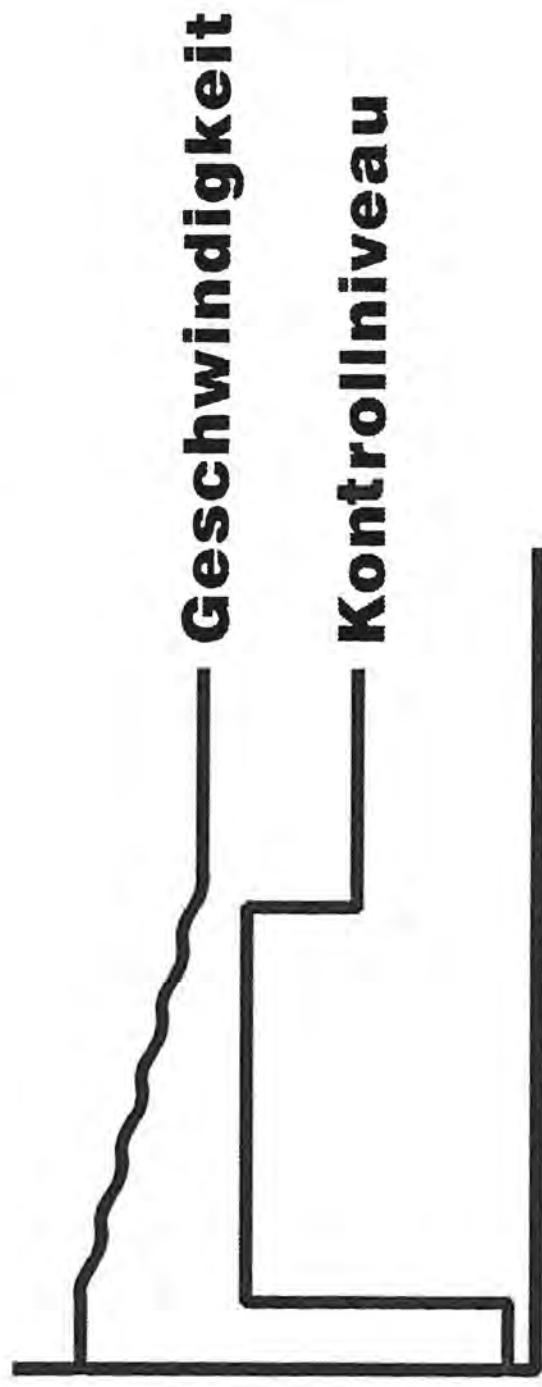


ABBILDUNG 3

