

MAGISTERARBEIT

Titel der Magisterarbeit

„Exekutivüberwachung: Verkehrssicherheit und
Verkehrsdelikterhebung auf Österreichs Strassen“

Verfasserin

Ulrike Hanke

angestrebter akademischer Grad

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

Wien, im Dezember 2008

Studienkennzahl lt. Studienblatt: 121 0404824

Studienrichtung lt. Studienblatt: Soziologie

Betreuer: Doz. Dr. Ralf Risser

Vorwort

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

Für die engagierte wissenschaftliche Betreuung und Unterstützung möchte ich mich besonders bei Dr. Ralf Risser bedanken.

Weiters gilt mein Dank all jenen, die sich mir als InterviewpartnerInnen zur Verfügung gestellt haben und auch anders unterstützt haben.

Inhaltsverzeichnis

1. EINLEITUNG.....	3
2. STATISTISCHE ECKDATEN.....	4
3. BEGRIFFSKLÄRUNG	5
3.1. Der Verkehr	5
3.2. Verkehrssicherheit.....	6
3.2.1. Definition und Einflussfaktoren.....	6
3.2.2. Verkehrssicherheit in Österreich.....	8
3.3. Verkehrspolitik	9
3.4. Gesetzeslage in Österreich	10
3.5. Die Polizei	11
3.5.1. Geschichtlicher Rückblick	11
3.5.2. Definition	11
3.5.3. Aufgaben der Polizei.....	11
3.6. Ursachen, warum jemand zum Verkehrssünder wird	14
3.6.1. Lerntheorie.....	14
3.6.2. Handlungstheorien - rationales Handeln	15
3.6.3. Einstellungsänderung	16
3.6.4. Der Mensch in der Gruppe – Konformität	16
3.6.5. Beeinflussung des Verkehrsteilnehmerverhaltens.....	16
3.7. Überwachungsmodelle - Derzeitiges Modell in Österreich, Verkehrsdatenerfassung.....	21
4. VERKEHRSSICHERHEITSPROGRAMME	26
4.1. Weißbuch.....	27
4.2. Cepol- Das französische Verkehrssicherheitsprogramm	28
4.3. European Traffic Police Network.....	30
4.4. Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2002 - 2010.....	31
4.5. Die Sartre-Gruppe	33
4.6. Vision Zero	34
4.7. Bedeutung für die Verkehrssicherheit.....	35
5. ERHEBUNG	36
5.1. Vorbereitung der Erhebung	36
5.1.1. Fragestellung.....	36

5.1.2.	Hypothesen	37
5.2.	Erhebung der Daten	38
5.2.1.	Durchführung der Kategorisierung	39
5.3.	Ergebnisse.....	41
5.3.1.	Soziodemographie.....	41
5.3.2.	Ergebnisse und Interpretation	43
5.3.2.1.	Arbeitsbereiche.....	43
5.3.2.2.	Gesetzeslage der Verkehrsüberwachung	46
5.3.2.3.	Aufgabenfelder der Exekutive.....	47
5.3.2.4.	Verkehrsüberwachung	48
5.3.2.5.	Verkehrssicherheit.....	49
5.3.2.6.	Mängel, Lücken und Verbesserungsvorschläge	51
6.	ZUSAMMENFASSUNG	56
7.	SCHLUSSFOLGERUNGEN	58
8.	EXECUTIVE SUMMARY.....	60
9.	LITERATUR UND QUELLENVERZEICHNIS	63
9.1.	Literaturverzeichnis	63
9.2.	Quellen aus dem Internet	65
9.3.	Zeitschriften und Skripten.....	68
10.	ABBILDUNGSVERZEICHNIS.....	69
11.	ANHANG	70
11.1.	Leitfaden.....	70
11.2.	Kurzfassung	73
11.3.	Abstract	74
11.4.	Lebenslauf	75

Abkürzungsverzeichnis

BH	Bezirkshauptmannschaft
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT), Abteilung II/ST 2 Technik und Verkehrssicherheit
BMI	Bundesministerium für Inneres
BPD	Bundespolizeidirektion
ISA	Intelligent Speed Adaption
KfV	Kuratorium für Verkehrssicherheit
MOT	Motorisierte Verkehrsgruppe
SARTRE	Social Attitudes to Road Traffic Risks in Europe
TISPOL	European Traffic Police Network
VCÖ	Verkehrsclub Österreich
WHO	World Health Organisation

1. Einleitung

Mobilität und Geschwindigkeit prägen das Leben zusehends, sichern persönliche Freiheit und Zugang zu den Dienstleistungen für Beruf und Freizeit. Jeder wird täglich unweigerlich zum Verkehrsteilnehmer, sobald er aus dem Haus geht. Ein effizientes Verkehrssystem stellt also aus gesellschaftlicher Sicht einen wesentlichen Motor der Volkswirtschaft dar. Der Verkehrssektor ist daher von großer wirtschaftlicher Bedeutung. Hier ergibt sich die Problematik, dass jeder Verkehrsteilnehmer unterschiedlichste Ansichten und Ideen hat, was die Verkehrsteilnahme sicherer machen könnte. Oft werden diese Einzelmeinungen von den Medien aufgegriffen und erhalten dadurch den Status einer allgemein gültigen Information. Durch diese Medienpräsenz entsteht Druck auf die Politik, darauf zu reagieren. Politische Entscheidungen für Verkehrssicherheitsmaßnahmen sollten aber auf wissenschaftlichen Daten und objektiven Informationen beruhen und nicht auf Einzelerzählungen oder Lobbymeinungen. (WHO, 2004, S. 8)

Eine Aufgabe der Verkehrssoziologie ist es, festzustellen, welche Konsequenzen bestimmte Abläufe im Verkehr für bestimmte Verkehrsteilnehmergruppen haben und diese Konsequenzen zu bewerten. Die statistischen Zahlen der Verkehrsunfälle belegen, dass es notwendig ist, sich mit Verkehr, Verkehrsüberwachung und Verkehrssicherheit nicht nur als rein technisches Betätigungsfeld auseinanderzusetzen, sondern auch die soziologischen und psychologischen Aspekte einzubeziehen. (Risser, 2007, S. 5)

In dieser Arbeit wird der derzeitige Stand der Verkehrsüberwachung aufgezeigt, Ursachen für Widrigkeiten und Unfälle dargestellt und Maßnahmen aufgezeigt, die eine Verbesserung der Verkehrsüberwachung und somit der Verkehrssicherheit darstellen könnten. Ursachen und Probleme der Verkehrsüberwachung werden auch aus der Sicht der Exekutive dargestellt, aber auch Lösungsvorschläge sollen angerissen werden.

2. Statistische Eckdaten

Laut WHO werden weltweit jährlich 1,2 Millionen Personen im Straßenverkehr getötet, 50 Millionen werden verletzt. (vgl. WHO, 2004, S. 5)

In Österreich wurde im Jahr 2007 mit 691 Verkehrstoten der Tiefststand seit 1961 erreicht. Dieses vorläufige Ergebnis bedeutet einen neuerlichen Rückgang der Getöteten von 6 % gegenüber dem Vorjahr. (vgl. Statistik Austria, Straßenverkehrsunfälle, 2008, S. 17)

Doch die Unfallzahlen steigen weiter. Bei den Gesamtunfällen mit Personenschaden und den dabei Verletzten gab es bis Ende Oktober 2007 Anstiege um 4,9 % bzw. 4,6 %. (vgl. BMI, Jahresbericht zu Verkehrsangelegenheiten, 2007)

Hauptursache war - wie in den Vorjahren - die den Bedingungen nicht angepasste Fahrgeschwindigkeit mit 35,7 %, gefolgt von Vorrangverletzungen mit 13,5 % und Überholen mit 11,3 %. Eine Alkoholisierung war bei 7,3 % der Unfälle gegeben. (vgl. KfV, Verkehrsunfallstatistik 2007, S. 72)

Das bedeutet, dass das Sinken der Verkehrstoten nicht die Ursache einer Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmer ist, sondern das Ergebnis der Verbesserung der Sicherheitsvorkehrungen.

Trotz der Tatsache, dass der Straßenverkehr im Vergleich zu anderen Verkehrsarten wie Eisenbahn oder Flugverkehr der gefährlichste ist, scheint die Gesellschaft den Unfallzahlen wenig Aufmerksamkeit zu schenken, solange es nicht spektakuläre Unfälle sind, die in den Medien breitgetreten werden. Man begnügt sich damit, dass die Opferzahlen sinken, ohne zu hinterfragen, warum beispielsweise die Verkehrsunfallzahlen steigen.

Die Polizei hat im Jahr 2007 über 3,8 Millionen Fahrzeuglenker wegen Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit angezeigt oder mit Organmandaten bestraft.

Davon entfielen 2,8 Millionen auf Radarmessungen, rund 800.000 Fahrzeuglenker wurden mit Lasertechnik ertappt, weitere 200.000 von Zivilstreifen und durch Section-Control-Anlagen.

In weiteren 43.506 Fällen wurde von der Exekutive festgestellt, dass der vorgeschriebene Sicherheitsabstand zu gering war. (vgl. Bruckner, 03-04/2008, S. 61 ff)

3. Begriffsklärung

3.1. Der Verkehr

„Verkehr ist Mittel zum Zweck, an unterschiedlichen Standorten bestimmten Tätigkeiten nachzugehen. Für diese Tätigkeit ist es notwendig, Personen, Güter und Nachrichten zwischen diesen Standorten zu befördern bzw. zu übermitteln. Diese Tätigkeiten umfassen Wohnen, Arbeiten, Bilden, Versorgen und Erholen. Je weiter die Standorte voneinander entfernt sind, desto größer ist die Verkehrsleistung, die benötigt wird, um die Wege zwischen den einzelnen Standorten zurückzulegen.“ (Sammer, 2000, S. 2)

Vor rund 150 Jahren waren die Wegstrecken, die zurückgelegt werden konnten noch sehr begrenzt, da als Verkehrsmittel Tiere eingesetzt wurden. Erst mit der Erfindung der Eisenbahn in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts erweiterte sich der Mobilitätsradius der Menschen. Die zweite einschneidende Änderung war dann am Beginn des 20. Jahrhunderts die private Verbreitung des Kraftfahrzeuges. Heute ist der Verkehr eine grundlegende Voraussetzung für arbeitsteiliges Wirtschaften und wirtschaftliche Spezialisierung. Die durch den Personenverkehr gewonnene Mobilität hatte auch eine Auflösung der engen räumlichen Beziehung zwischen Wohn- und Arbeitsort zur Folge und beeinflusste die Siedlungsstrukturen. Die Funktionsfähigkeit des Verkehrs heute ist Voraussetzung für Wohlstand und Wachstum. Dies sollte aber nicht auf Kosten der Verkehrssicherheit passieren, da ja gerade bei Verkehrsunfällen hohe Kosten entstehen. Diese belaufen sich laut Kuratorium für Verkehrssicherheit auf 10,2 Milliarden Euro und basieren auf einer Neubewertung der Unfallkosten für das Jahr 2004. Daher scheint aus volkswirtschaftlicher wie auch aus menschlicher Sicht eine weitere Verbesserung der Verkehrssicherheit auf jeden Fall sinnvoll. (vgl. BMI, 03/04 2008, S. 2)

3.2. Verkehrssicherheit

Da die Verkehrssicherheit neben der Verkehrsüberwachung zentraler Begriff in dieser Arbeit ist, soll hier geklärt werden, was unter Verkehrssicherheit in Österreich verstanden wird und auch, wie das Individuum Sicherheit empfindet. Im Weiteren wird die Gesetzeslage laut Straßenverkehrsordnung 1960 in Österreich umrissen und Ursachen, warum Individuen zu Verkehrssündern werden, mit theoretischem Hintergrund belegt.

3.2.1. Definition und Einflussfaktoren

Mit steigendem Verkehrsaufkommen auf Österreichs Straßen ist ein systematisches und überlegtes Vorgehen die wichtigste Basis für erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit. Doch hier müssen verschiedene Faktoren beachtet werden, die die Verkehrssicherheit beeinflussen. Die Technik (wie z. B. Antiblockiersystem, Sicherheitsgurte, Airbags, etc.) einerseits und deren sicherheitsbewusster Gebrauch (Verhalten) andererseits.

Beispielsweise müssen beim Straßenbau die Verkehrswege ihrer Bestimmung gerecht gestaltet und beschildert werden, der technische Zustand der Fahrzeuge muss einwandfrei sein, die Fahrzeuglenker müssen bestimmte Regeln einhalten und vor Gefahren gewarnt werden, sowie durch Kontrollen und Sanktionen zur Einhaltung dieser Regeln gezwungen werden. Nicht nur vorbeugende Maßnahmen wie Crashtests, die zur Minderung von Unfallfolgen führen, sind für die Erhöhung der Sicherheit auf Österreichs Straßen wichtig, sondern auch die Kontrollen und Sanktionen zur Einhaltung der Verkehrsregeln der Verkehrsteilnehmer, die es offensichtlich ohne diese nicht schaffen, sich regelkonform im Straßenverkehr zu verhalten.

Wird das Individuum betrachtet, das am Straßenverkehr teilnimmt, so wird zwischen subjektiver und objektiver Sicherheit unterschieden, also das subjektive Sicherheitsempfinden und Verhalten, das hauptsächlich das Verhalten der Menschen prägt bzw. die tatsächliche, geringere Wahrscheinlichkeit, dass ein Unfall passiert.

Die subjektive Sicherheit im Straßenverkehr ist also dann beeinträchtigt, wenn ein Unwohlsein in Bezug auf bestimmte Situationen vorliegt oder ein Verkehrsteilnehmer Angst empfindet. Es ist dabei nicht relevant, ob eine tatsächliche, objektiv messbare Sicherheitsgefährdung vorliegt. Für Verkehrsteilnehmer stellt beispielsweise die Rücksichtslosigkeit der anderen Verkehrsteilnehmer eine Belastung dar oder die Angst der

Eltern um ihre Kinder am Schulweg stellt ebenfalls eine Belastung des subjektiven Sicherheitsgefühles im Straßenverkehr dar.

Die objektive Sicherheit lässt sich recht umfassend mit Hilfe von Unfallstatistiken darstellen. In Österreich bildet die Grundlage der Unfallstatistik, die es seit 1961 gibt, „Unfallzählblätter“, anhand derer die Verkehrsunfälle erhoben werden. (vgl. Risser, 2008 35ff)

„Der Grad der Sicherheit wird dadurch bestimmt, wie LenkerInnen 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.“ (Risser, 2008, S. 36) Laut Verkehrsunfallstatistik 2007 sind die Schwächeren, die am Verkehr teilnehmen, noch immer besonders gefährdet und wie die Abbildung zeigt, sind es auch größtenteils diese, die bei Verkehrsunfällen verunglücken. (vgl. Risser, 2008, S. 36)

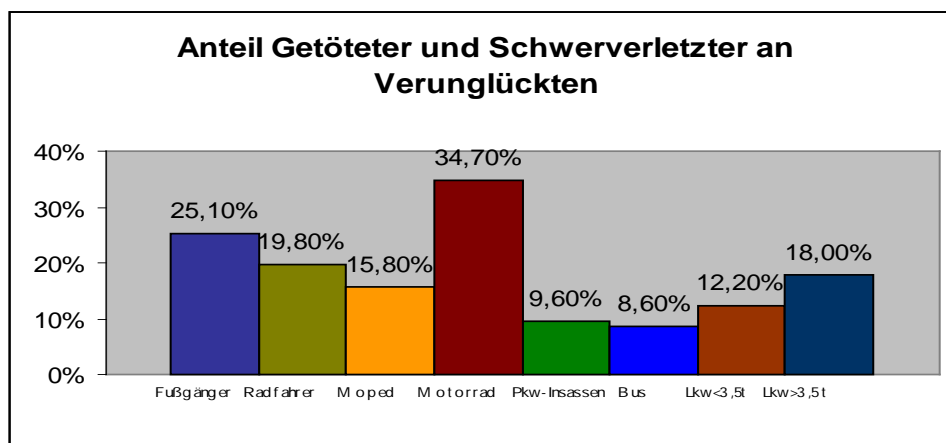


Abbildung 1: Anteil Getöteter und Schwerverletzter an Verunglückten auf Österreichs Straßen 2007
Quelle: Verkehrsunfallstatistik 2007

Wie aus der Abbildung ersichtlich ist, fallen die Motorrad-Unfälle mit einem Anteil von 34,7 % der Getöteten und Schwerverletzten bei Unfällen mit Personenschaden am schwerwiegendsten aus. Bei den Radfahrern und Fußgängern ist die Gefährdung weniger stark – und doch ist es jeder fünfte Radfahrer und jeder vierte Fußgänger, der bei einem Unfall schwer verletzt oder gar getötet wird. Die PKW-Insassen sind mit einem Schwerverletzten- und Getötetenanteil von 9,6 % im Vergleich zu den anderen Verkehrsteilnehmergruppen am besten geschützt. Gesamt gesehen ist Österreich von einer „Vision Zero“ noch weit entfernt und diese Grafik untermauert die Wichtigkeit weiterer

Verbesserungsmaßnahmen bei den Sicherheitsvorkehrungen im Verkehrssystem. (vgl. KfV, 2007, S. 22 ff)

3.2.2. Verkehrssicherheit in Österreich

In den hochmotorisierten Ländern nimmt die Zahl der Straßenverkehrstopfer, die 1970 ihren Höhepunkt erreicht hat, langsam aber stetig ab. Durch die starke Zunahme des Verkehrs wurde die Verkehrssicherheit zu einem wichtigen Thema in der Politik und wird immer mehr forciert und vorangetrieben. Technische Sicherheitsmaßnahmen (z. B. Airbag, Kindersitz), bessere notfallmedizinische Versorgung, verkehrspolitische Maßnahmen (z. B. Gurtenanlegepflicht, Blutalkoholgrenzwert) und Verbesserungen der Infrastruktur und bauliche Maßnahmen (z. B. Kreisverkehranlagen, Radwege) tragen wesentlich zur Reduktion der Zahl der Verkehrstoten bei. (vgl. Gietinger, 2006, S. 2 ff)

Die rückläufige Entwicklung der Verkehrstoten ist sehr erfreulich, aber kein Grund, sich zurückzulehnen, da diese Zahlen ein guter Beweis dafür sind, dass noch mehr getan werden kann. „Laut dem Bundesminister für Inneres sollen alle gesetzten Maßnahmen weiterhin primär auf die Reduzierung der Verkehrsunfälle und somit der Reduzierung von viel Leid für die Opfer und deren Angehörigen abzielen. Es ist deshalb Pflicht, die Verkehrssicherheit in Österreich weiter zu verbessern, die Exekutive wird ihren Beitrag dazu jedenfalls leisten.“ (vgl. Bruckner, 03-04/2008, 61ff)

3.3. Verkehrspolitik

Das Niveau der Verkehrssicherheit hängt im Wesentlichen davon ab, wie die Qualität der Verkehrspolitik aussieht. Hier sollte darauf geachtet werden, dass Maßnahmen, die verkehrswissenschaftlich gut untersucht wurden und deren Wirkung evtl. schon getestet wurde (z. B. in anderen Ländern) umgesetzt werden. Leider muss festgehalten werden, dass verkehrspolitische Maßnahmen zwar laufend gesetzt werden, doch die Ergebnisse sind hier unbefriedigend, da viele Ziele auf dem Papier festgelegt werden, die Umsetzung aber mangelhaft stattfindet. Dies hat unter anderem auch folgende Ursache:

Politische Entscheidungen werden wesentlich von Interessensgruppen (=Lobbys) beeinflusst, so dass für sie ein Vorteil entsteht. In Österreich sind hier vor allem Autofahrerclubs und Autoindustrie zu nennen, die ja in den Medien laufend präsent sind und daher auch großen Einfluss auf die Verkehrspolitik ausüben.

Eine der Schlüsselorganisationen, die die Entwicklung der Verkehrspolitik beeinflussen können, ist die Polizei als öffentliche Institution. Sie arbeitet heute auf zwei Feldern für mehr Verkehrssicherheit: Zum einen lehrend und aufklärend, also präventiv, und zum anderen für die Einhaltung von Vorschriften, also repressiv.

Die flächendeckende Verkehrsüberwachung mit Strafandrohung und dem Risiko, die Fahrerlaubnis zu verlieren, ist für den Verkehr unerlässlich. Leider ist die repressive Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei aufgrund des immer größer werdenden Aufgabenspektrums offensichtlich rückläufig.

Ein Teil dieses Aufgabenspektrums sollte die Aufklärung und das Einüben von richtigem Verhalten im Verkehr mit allen Verkehrsteilnehmern von Kindesalter an sein. (vgl. Bourauel Rita, 2004, S. 1 ff)

3.4. Gesetzeslage in Österreich

In Österreich wird ein Fehlverhalten im Straßenverkehr im Wesentlichen laut Straßenverkehrsordnung von 1960 und dem Bundesgesetz über das Kraftfahrwesen von 1967 geregelt. In dreizehn Absätzen des Bundesgesetzes der Straßenverkehrsordnung sind hier Allgemeines, Fahrregeln, Bevorzugte Straßenbenützer, Regelung und Sicherung 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 von Straßen zu verkehrsfremden Zwecken, Verkehrserschwerisse, Behörden und Straßenerhalter, Straf- und Schlussbestimmungen festgehalten. Die Delikte und die Strafraumen für das ordentliche Verwaltungsstrafverfahren wird speziell im § 99 StVO (Straßenverkehrsordnung) aufgezählt. (vgl. Straßenverkehrsordnung, 1960, Abschnitte I bis XIII)

Im Gegensatz zu manchen anderen Ländern Europas besteht jedoch kein einheitlicher Delikts- und Strafenkatalog. (vgl. Bundesministerium, 1960, Abschnitt I)

Von 1961 bis heute hat es eine ganze Reihe gesetzlicher Änderungen gegeben, die sich auf die Verkehrssicherheit positiv auswirken, wie z. B. Einführung von Tempolimits, Kindersitzpflicht, Blutalkoholgrenzwerte, Vormerksystem. (vgl. KfV, 2007, S. 10)

In Österreich scheint das Problem der relativ geringen Überwachungsintensität der Polizei gegeben zu sein. Auch die Höhe der Strafen für verschiedene Delikte ist im Vergleich mit anderen Ländern eher gering. Nur wenn die Einhaltung von Vorschriften kontrolliert und die Nichteinhaltung sanktioniert wird, können gesetzlich festgelegte Maßnahmen zum Erfolg führen, da bei den Verkehrsteilnehmern, wenn diese Wahrscheinlichkeit gering ist, auch die Bereitschaft gering ist, sich an bestehende Regeln und Gesetze zu halten. Die Erhöhung der Straf gelder führt also zu einer deutlichen Einsparung der Unfallkosten und ist somit ein wichtiger Parameter in der Wirksamkeit der Verkehrssicherheitsarbeit der Exekutive. Die Erhöhung der Straf gelder ist nur dann sinnvoll, wenn eine Mindestpräsenz der Exekutive in einer Größenordnung von einem Beamten je 1.000 Einwohner gegeben ist. Fällt die Zahl der Beamten unter diesen Wert, so ist eine Erhöhung der Straf gelder nicht mehr wirksam. (vgl. Knoflacher, 2004, S. 57ff)

3.5. Die Polizei

3.5.1. Geschichtlicher Rückblick

Die erste Polizeiorganisation der Welt entstand in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts in Paris unter Ludwig dem XIV. Maria Theresia übernahm dieses Modell im Jahr 1749 für Österreich und verstaatlichte auch das Sicherheitswesen. Die Stadtwachen wurden aufgelöst und durch den neuen Wachkörper – die Polizei ersetzt. Als Folge der Unruhen der Zeit wurde im Jahre 1849 von Johann Freiherr Kempen von Richtenstamm die Gendarmerie gegründet. Durch die Zusammenlegung der beiden Wachkörper existiert in Österreich seit 1. Juli 2005 in Österreich der einheitliche Wachkörper der Bundespolizei. Da in dieser Arbeit unter anderem der Aufgabenbereich der Polizei ein wichtiger Aspekt ist, wird im Folgenden genauer auf den Begriff Polizei und ihre Aufgaben eingegangen. Ein kurzer Umriss des rechtlichen Aufbaues der österreichischen Sicherheitsbehörde soll die Komplexität dieses Verwaltungsorgans verdeutlichen. (vgl. Gebhardt, Heft 3/2004, S. 1 ff)

3.5.2. Definition

„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.“ (www.wien.gv.at/verwaltung/organisation/polizei.html)

3.5.3. Aufgaben der Polizei

Alle Behördenfunktionen, in denen der Staat (das Land, die Gemeinde) dem 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 kann, werden als Polizeiaufgaben verstanden. Es gibt in Österreich nicht nur eine Sicherheitspolizei, sondern auch die Marktpolizei, die Baupolizei, die Gesundheitspolizei oder zum Beispiel die Veranstaltungspolizei. (vgl. BMI, Pasecky, 2005, S. 2 ff)

Die österreichische Sicherheitspolizei ist juristisch komplex strukturiert. Die oberste Sicherheitsbehörde ist der Bundesminister für Inneres. Ihm sind die in den Bundesländern

eingerrichteten, als Bundesbehörden geführten Sicherheitsdirektionen untergeordnet. Den Sicherheitsdirektionen nachgeordnet sind die Bezirksverwaltungsbehörden und die Bundespolizeidirektionen. (vgl. BMI, Pasecky, 2005, S. 2 ff)

In Österreich sind mehr als 1.000 Polizeiinspektionen die Ansprechstellen für alle Angelegenheiten der inneren Sicherheit: Kriminalitätsbekämpfung, Hilfeleistung und Gefahrenabwehr sowie Prävention. Mit mehr als 4.500 Autos und Motorrädern fahren die Polizistinnen und Polizisten zu ihren Einsätzen oder sind damit auf Streife in den Regionen Österreichs. Auf den Seen und Flüssen sorgt die Polizei mit über 70 Motorbooten und anderen Wasserfahrzeugen für Sicherheit. (vgl. BMI, Pasecky, 2005, S. 2 ff)

Seit 1. Juli 2005 existiert der einheitliche Wachkörper (= bewaffnete oder uniformierte oder sonst nach militärischem Muster eingerichtete Formationen, denen Aufgaben polizeilichen Charakters übertragen sind) der Bundespolizei. Die Struktur der neuen Polizei wird im Sicherheitspolizeigesetz gezeigt. In jedem Bundesland gibt es ein Landespolizeikommando, der Kommandant ist für alle Belange der Kriminalitätsbekämpfung, der Verkehrsüberwachung und des sicherheitspolizeilichen Einsatzes verantwortlich. Ihm unterstehen die im Bereich der Bundespolizeidirektionen eingerichteten Stadtpolizeikommanden und die Bezirkspolizeikommanden. Die neuen Strukturen garantieren einen optimalen Personaleinsatz und tragen somit zur Sicherheit in Österreich bei. Die Zusammenführung der Bundespolizei und der Bundesgendarmerie hat im Verkehrsbereich innerdienstlich große Vorteile, da die Landesverkehrsabteilung für das gesamte Bundesland zuständig ist und nicht nur für die Bezirksverwaltungsbehörden. Somit fällt eine „Zwischeninstanz“ weg. Personalressourcen, die frei wurden, sind anderswo wieder eingesetzt worden. (vgl. BMI, Pasecky, 2005, S. 2 ff)

Beispielorganigramme:

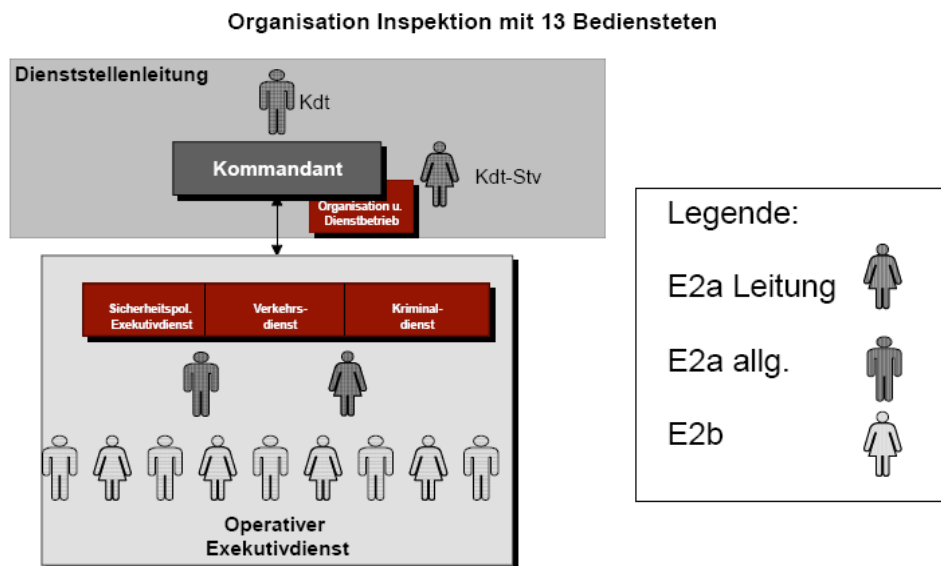


Abbildung 2: Konzept Artikel Öffentliche Sicherheit 15.07.2005, Peter Pasecky, MBA

Es wird hier ersichtlich, wie komplex das österreichische Sicherheitssystem ist und wie viele Aufgabenbereiche (Kriminaldienst, Sicherheitspolizeilicher Exekutivdienst, Verkehrsdienst) von dem operativen Exekutivdienst, der sich aus 10.408 SicherheitswachebeamtenInnen, 2.027 KriminalbeamtenInnen und 399 Vertragsbediensteten zusammensetzt, zu bewältigen sind.

Es ist also nahe liegend anzunehmen, dass aufgrund dieser Zahlen, die in keiner Relation zur Aufgabenkomplexität steht, der Verkehrsüberwachungsdienst zu kurz kommt. (vgl. BMI, Pasecky, 2005, S. 2 ff)

3.6. Ursachen, warum jemand zum Verkehrssünder wird

Individuen nehmen am Straßenverkehr teil, um ihre Bedürfnisse zu befriedigen. Dies führt zu einem unterschiedlichem Verhalten und auch zu immerwährendem Lernen, da jeder Verkehrsteilnehmer durch verschiedene Faktoren beeinflusst wird wie z. B. durch das Fahrzeug und seine Merkmale, die Infrastruktur, in der es sich bewegt, die Gesellschaft (Gesetze, Regelungen, Medien) und die Interaktion zwischen den Verkehrsteilnehmern.

Anhand von verschiedenen Theorieansätzen werden Lernen bzw. Verhaltensänderungen folgendermaßen beschrieben. (Risser, 2007, S. 10 ff)

3.6.1. Lerntheorie

Die **Lerntheorie** stellt nun dar, wie Lernen einerseits zum Erwerb von Fähigkeiten, andererseits zu verhaltensändernden Prozessen führen kann. (vgl. Reinhold, 2000, S. 406)

Die für dieses Thema relevanten Theorien sind vermutlich die Theorie der instrumentellen Konditionierung und die Theorie des sozialen Handelns.

Theorie der instrumentellen Konditionierung nach Thorndike

Thorndike geht in seinem Effektengesetz davon aus, dass der Lernerfolg entscheidend davon abhängt, wie die Rückwirkungen, die sich aus dem Verhalten des Individuums ergeben, sich für dieses darstellen. Wird die Reaktion als Belohnung empfunden, wird das Verhalten öfter auftreten (Verstärker), wird die Reaktion aber als Bestrafung empfunden wird das Verhalten seltener auftreten oder ganz verschwinden. Man nennt das auch „Lernen am Erfolg“ oder „Versuch und Irrtum“. (vgl. Reinhold, 2000, S. 406)

Hat nun der Mensch das Bedürfnis sich von A nach B zu bewegen und empfindet die Art und Weise der Benützung des von ihm gewählten Verkehrsmittels als angenehm, wird er dieses Verhalten beibehalten. Oder anders formuliert, der Mensch hat ein Bedürfnis und sucht nach einer Möglichkeit, dieses auf eine für ihn möglichst angenehme Weise zu befriedigen. Gelingt dies, „lernt“ er dieses Verhalten beizubehalten. Wird dieses Verhalten jedoch sanktioniert, wenn es ein Fehlverhalten ist, so wird es, bei häufiger Sanktionierung, unterlassen werden.

Theorie des sozialen Lernens

Nach Bandura (Imitationstheorie) vollzieht sich soziales Lernen sich über Prozesse der Aneignung von Verhaltensformen der sozialen Umwelt, in dem man die „Erfolgsmodelle“ der anderen übernimmt, beziehungsweise, wird eine negative Sanktionierung beobachtet, dieses unterlässt. (vgl. Esser, 1999, S. 359 ff)

Aus persönlicher Erfahrung kann ich sagen, dass ich dies vor allem bei Jugendlichen häufiger beobachten kann. Wer kein „cooles“ Fahrzeug besitzt, die Reifen nicht quietschen lässt und nicht schnell fährt, ist nicht „in“. Augenscheinlich übernehmen diese hier nicht die Einstellung ihrer Eltern, sondern die ihrer Freunde.

3.6.2. Handlungstheorien - rationales Handeln

Ob nach Max Weber oder nach Talcott Parsons, Handeln wird als ein mit subjektivem Sinn versehenes Verhalten gesehen. Ziel des Handelns ist zielgerichtet und regelgeleitet (zweckrational, wertrational, traditional, emotional = Handlungstypen von Weber).

Das heißt, soziale Erscheinungen entstehen aus individuellen, eigeninteressierten Handlungsmotiven und ihre wechselseitigen Interdependenzen sind somit als kollektive Ergebnisse zu betrachten. (vgl. Bahrtdt, 2003, S. 30ff)

Die Kernannahmen aller Theorien sind, dass menschliches Handeln durch Präferenzen bedingt wird, die Annahme der Nutzenoptimierung und die Annahme der Handlungsrestriktion. Die Handlungsrestriktionen werden oft auch als Kosten – Nutzenbewertung bezeichnet.

Konkret bedeutet das, da menschliches Handeln an die Erfüllung von Wünschen, Bedürfnissen und Motiven (Präferenzen) gebunden ist, wird das Individuum auch versuchen sich diese zu erfüllen. Bei der Erfüllung dieser Wünsche geht es nun zielgerichtet vor, erwägt die Kosten und Nutzen seines Handelns und versucht eine Problemlösung zu finden, die für es persönlich den größten Nutzen bei den geringsten Kosten bringen wird. Sowohl die Kosten als auch der Nutzen sind aber individuell bewertet. Das bedeutet, dass die Einschätzung, was Kosten und was Nutzen ist, bei jedem Einzelnen selbst liegt. Je höher also das Fehlverhalten eines Verkehrsteilnehmers bestraft wird, desto eher wird er es unterlassen. (vgl. Reinhold, 2000, S. 406)

3.6.3. Einstellungsänderung

Einstellungsänderung ist ein Prozess der U-förmig verläuft. Sind die Argumente, die diese bewirken sollen zu stark oder zu schwach, wird es zu keiner Einstellungsänderung kommen. Es nützt daher gar nichts, wenn zum Beispiel ein Verkehrsdelikt erst ein Monat später geahndet wird, da hier der Zeitraum viel zu lang ist, um eine Einstellungsänderung zu bewirken. (vgl. Taylor, 2000, S. 133 ff)

3.6.4. Der Mensch in der Gruppe – Konformität

Die Gruppe hat Einfluss auf Einstellungen, Verhalten und auch auf die Reaktion des Individuums. Es gibt in der Gruppe und auch über die Gruppe hinaus Normen, an die sich das Individuum halten muss. Als Beispiel kann hier angeführt werden, dass, wenn ein Autofahrer in einer Kolonne sich nicht an die vorgegebene Geschwindigkeit der anderen Autofahrer hält, er von den anderen geahndet wird, obwohl er sich an die gesetzlich vorgeschriebene Geschwindigkeit hält. (vgl. Bahrtdt, 2003, S. 90ff)

Macht – die Chance andere zu kontrollieren - beruht auf der ungleichen Verteilung von Kontrollmitteln, was bei den verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen (Verhältnis Fußgänger – Autofahrer) sichtbar wird. (Bahrtdt, 2003, S. 162 ff)

3.6.5. Beeinflussung des Verkehrsteilnehmerverhaltens

Zwischen den Verkehrsteilnehmern untereinander, zwischen Verkehrsteilnehmern und der Umwelt (Infrastruktur, Gesellschaft) und zwischen Verkehrsteilnehmern und ihren Fahrzeugen herrschen dauernde Wechselwirkungen. Dadurch müssen folgende Faktoren berücksichtigt werden, wenn den Ursachen, warum jemand zum Verkehrssünder wird, auf den Grund gegangen werden soll.

Fahrzeug und Umwelt

Hierzu zählen physikalisch/technische Aspekte des Fahrzeuges und des Umfeldes. Dadurch, dass Autos immer komfortabler und besser werden, bieten sie dem Lenker oft eine trügerische Sicherheit. (vgl. Risser, 2008, S. 86 ff) Auch die Bauweise des Straßennetzes beeinflusst das Verkehrsverhalten negativ. Beispielsweise sind sehr viele Fahrbahnbreiten im heutigen Straßennetz überdimensioniert.

Die Leistungsfähigkeit der Motoren nimmt zu, so dass Straßenanlagen, Fahrzeug und Fahrer in gegenseitiger Wechselwirkung eine Tendenz zur permanenten Steigerung der Geschwindigkeiten aufweisen.

Durch entsprechende bauliche Struktur kann der Exekutiveinsatz ersetzt werden, nicht aber kann der Einsatz der Exekutive Mängel in der baulichen Struktur auf Dauer ersetzen.

(vgl. Knoflacher, 2005, S. 11ff)

Individuelle Eigenschaften und Verhaltensweisen

Darunter fallen das Verhalten steuernde Motive (z. B. Ängste, Wünsche, etc.) und problematische Einstellungen wie z. B. das eigene Fahrkönnen. Diese beeinflussen die Qualität des Verkehrsklimas und damit auch die Verkehrssicherheit.

Weiters können Intra-individuelle Bedürfnis- und Interessenskonflikte, also zwei gleichzeitig auftretende Bedürfnisse, die nicht im Einklang stehen (z. B. Sicherheit und schnelles Fahren), sicherheitsrelevante Faktoren sein. Motive können auch „extra movies“ sein, die nicht unbedingt mit der Transportfunktion des Fahrzeuges zu tun haben.

Weitere Verhaltensweisen sind das Be- oder Missachten von Regeln und die Qualität der Wahrnehmung, Entscheidung und Ausführung einer Handlung.

(vgl. Risser, 2008, S. 30ff)

Das Sozialsystem Verkehr

Das Sozialsystem Verkehr meint den Umgang aller Verkehrsteilnehmer miteinander, wie Kommunikation mit anderen Verkehrsteilnehmern, (Re)aktionen von anderen Verkehrsteilnehmern oder Inter-individuelle Bedürfniskonflikte.

Die Reaktionen von anderen Verkehrsteilnehmern regulieren das Verkehrsverhalten. Dieses Verhalten ist sozialisiert. Das **Kommunikationsverhalten** der Verkehrsteilnehmer ist ein weiterer sicherheitsrelevanter Faktor für den Straßenverkehr.

Hier muss festgehalten werden, dass 80 % bis 90 % der Verkehrsunfälle zwischen zwei und mehr Verkehrsteilnehmern stattfinden. Gefahren werden hier hauptsächlich durch missverständlich ausgesendete Signale von Verkehrsteilnehmern hervorgerufen. (vgl. Risser, 2008, S. 30ff)

Kommunikation ist eine Bezeichnung für den Prozess der Informationsübertragung. Es kann hier zwischen verschiedenen Arten der Kommunikation unterschieden werden:

- Direkte/indirekte Kommunikation

Bei der direkten Kommunikation übergibt der Adressant seine Information unmittelbar an den Adressaten. Er kann überprüfen ob der Adressat die Information akzeptiert. Zumeist werden hier verschiedene Zeichen z. B. Sprache, Gestik, Mimik, etc., übermittelt, die vom jeweiligen Adressaten verschiedenartig dechiffriert, jedoch einheitlich interpretiert werden. Bei der indirekten Kommunikation besteht eine zeitliche und/oder räumliche Distanz, die über Zwischenträger (technische Hilfsmittel wie z. B. Telefon) überwunden wird.

- Gegenseitige/einseitige Kommunikation gibt den Unterschied zwischen dem Verhalten der Kommunikationspartner an. In der gegenseitigen Kommunikation findet ein ständiger Rollentausch zwischen Kommunikator und Kommunikant statt (z. B. Gespräch). In der einseitigen Kommunikation ist das Verhalten des einen Kommunikationspartners auf reine Informationsvermittlung beschränkt. (vgl. Fuchs-Heinritz, 1994, S. 350 f)

Im Straßenverkehr sind die Verkehrsteilnehmer zeitlich und räumlich von anderen Verkehrsteilnehmern getrennt und daher funktionieren übliche erlernte Kommunikationsmuster nicht auf die gewohnte Art und Weise. Nicht nur der Inhalt der Information ist wichtig, sondern auch die Art, wie sie vermittelt wird. (vgl. Risser, 2008)

Luckmann definiert Kommunikation als soziales Handeln, das sich dadurch auszeichnet, dass es Zeichen verwendet. Bedingung, dass überhaupt Kommunikation bzw. Interaktion stattfinden kann, ist die Sprache. Diese hat einerseits sozialisierende Funktion, in dem sie Solidarität und Beziehungen anzeigt, distinguert, differenziert oder distanziert. Andererseits verweist Sprache auch auf Gegenstände und sie ist indikativ – sie zeigt die persönliche Identität der Sprechenden an. Sprache prägt überdies die subjektive Erfahrung der Individuen. Als kommunikative Gattungen bezeichnet Luckmann gängige Strukturen, die sich in Gemeinschaften üblicherweise herausbilden – ein Entwurf, den die Kommunizierenden folgen können wie z. B. ein Begrüßungsritual oder ein Dankesritual. Ihre Grundfunktion besteht in der Lösung immer wiederkehrender kommunikativer Probleme. (vgl. Kaesler, 2005, S. 127 ff)

Probleme gehen auch von mangelnder Kooperation und von **Machtausübung** aus. „Macht wird als Chance verstanden, den eigenen Willen auch gegen den Widerstand der Betroffenen durchzusetzen.

Foucault bezeichnet Machtausübung als die Wirkungsweise gewisser Handlungen, die andere verändern.

Macht kann einerseits als Steigerung der Fähigkeiten des Individuums oder der Ausnutzung seiner Kräfte gesehen werden. Andererseits bedeutet Macht auch regulierende Eingriffe in die „Bio-Politik“ der Bevölkerung. Letztere Macht übt die Exekutive bei ihren Verkehrsüberwachungsarbeiten aus. (vgl. Fuchs-Heinritz, 1995, S. 410)

Max Weber definiert Macht als eine Chance, innerhalb einer sozialen Beziehung seinen eigenen persönlichen Willen gegenüber anderen Mitmenschen, auch bei deren Widerstreben, durchzusetzen. (Zitat?)

Wird der Begriff Macht nach der jeweiligen sozialen Beziehung differenziert, so ergeben sich folgende Formen der Macht:

- Die Persönliche Macht

Der Machtausübende versucht einem Mitmenschen seinen Willen aufzudrängen. So kann er durch die Machtausübung auf einen Mitmenschen sein Selbstwertgefühl anheben, oder dadurch Anerkennung finden. (Zitat?)

- Die Macht im gesellschaftlichen Zusammenhang bezieht sich auf eine ganze Gesellschaft), wobei durch die Festlegung von Normen ein „funktionierendes Miteinander“ garantiert werden soll. Diese Normen stellen im Grunde Gesetze dar, die jeder Rechtsstaat aufstellt, die von den jeweiligen Bürgern eingehalten werden müssen um gesellschaftliche Stabilität und im Endeffekt das „Selbstüberleben“ schaffen zu können.

Diese Normen regeln das soziale Handeln zwischen den Mitmenschen und gegenüber dem Staat, der hier als Normenschaffer Funktionsträger ist, wie z. B. die Exekutive. (vgl. Hösle, 1997)

Im Straßenverkehr haben Kommunikationsprobleme oder die Ausnutzung der persönlichen Macht schwerwiegende Folgen:

Im Jahr 2006 war nicht angepasste oder überhöhte Geschwindigkeit die Ursache für 33 % aller tödlichen Verkehrsunfälle in Österreich und rangierte wie im Jahr davor an erster Stelle der Verkehrsunfallstatistik. Viele rücksichtslose Raser glauben schlichtweg, sie seien alleine auf der Straße. Jüngeren Lenkern, denen es zudem noch an Routine mangelt, geht es oftmals

darum, Regeln zu durchbrechen. Sie wollen die eigenen Grenzen kennen lernen und neigen dabei zu Selbstüberschätzung.

Viele Autofahrer sind nicht in der Lage, ihre eigene Geschwindigkeit einzuschätzen und leider gelten in Österreich Geschwindigkeitsübertretungen immer noch als „Kavaliersdelikt“. Der Tritt aufs eigene Gaspedal wird grundsätzlich als nicht gefährlich eingestuft, sondern Geschwindigkeitsübertretungen anderer werden als riskant klassifiziert.

Eine KfV-Studie belegt, dass 42 % aller Lenker trotz Tempolimits aufs Gas steigen. Besonders dort, wo Geschwindigkeitsbegrenzungen schwächere Verkehrsteilnehmer schützen sollen, neigen Österreichs Autofahrer zur Raserei und gefährden damit Kinder, Fußgänger und Radfahrer. Ein Verhalten, das Jahr für Jahr neue Opfer fordert: Über 80 % der Österreicher sprechen sich für Geschwindigkeitsbeschränkungen aus. Die Erkenntnis, dass zu hohe Geschwindigkeit die Hauptunfallursache auf den Straßen ist, ist in den Köpfen der Autofahrer also fest verankert. Anscheinend schaffen wir es aber nicht, unser Geschwindigkeitsverhalten anzupassen. (vgl. KfV, 2005, Seite?)

Deshalb ist unter anderem auch die Exekutive gefordert, verstärkt Sanktionen für Temposünder zu setzen, was durch die zugelassene Toleranz bei Tempoüberschreitungen erschwert wird. (vgl. Knoflacher, 2005, S. 45)

Wie oben schon dargestellt sind jedoch auch andere Faktoren wie Regelverstöße durch riskante Überholmanöver oder zu geringe Aufmerksamkeit des Fahrers oft nicht geahndete Verkehrsdelikte und häufig Gründe für Unfälle (Unfallstatistik). (vgl. KfV, 2007, S. 72)

3.7. Überwachungsmodelle - Derzeitiges Modell in Österreich, Verkehrsdatenerfassung

Die Unfallprävention und die Steigerung der Verkehrssicherheit sind das vorrangige Ziel der Verkehrsüberwachung. Mit Verkehrsüberwachung ist ein Aufgabenspektrum des Gesamtauftrages der Polizei oder anderer Stellen gemeint, das die Gefahrenabwehr im Rahmen der polizeilichen Zuständigkeit, die Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten und die Beobachtung des Verkehrsflusses, etwa zur Erkennung und Vermeidung von Staus erfasst. Letzteres wird heute fast ausschließlich durch Videoüberwachung getan. Andere eingesetzte Mittel sind Kontrollen bezüglich der Einhaltung von Verhaltensregeln, die Beobachtung des Verkehrsraums und die Zustandsüberprüfung von Verkehrsmitteln.

Als Kontrollinstanz konzentriert sich die Polizei auf die Einhaltung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten als Hauptunfallursache.

(vgl. www.verkehrssicherheit.nrw.de/verkehrssicherheit_nrw/aufgaben/der_mensch/verkehrsu_eberwachung.php)

Laut dem Bundesministerium für Inneres gibt es folgende Verkehrsüberwachungsanlagen in Österreich:

Stationäre und mobile Radargeräte	Geräte	183
	Radarschutzkabinen	457
	Radarkabinenstandorte	555
Verkehrsbeeinflussungsanlagen VKS (geplant)		17
Section Control Anlagen (Wien 1, NÖ 1; Mobil 1)		3
Mobile Radargeräte (Radarfahrzeuge)		82
Abstandsmesssysteme VKS		11
Video-Nachfahreinrichtungen für Zivilstreifenfahrzeuge		188
Laser-Geschwindigkeitsmessgeräte		1316
Atemalkoholmessgeräte (Alkomaten)		1686
Alkohol-Vortestgeräte		200
Kontrollkarten für digitales Kontrollgerät		500
Automatische Auswertegeräte für Lenk- und Ruhezeiten		80
Rotlichtüberwachungsanlagen		3

Abbildung 3: Verkehrsüberwachungsgeräte des BMI in Österreich im Jahr 2006

Quelle: BMI IV/1/b, Stand: April 2006

Der bekannteste Bereich der Verkehrsüberwachung ist die Geschwindigkeitsmessung, im Volksmund auch "**Radarfallen**" genannt, wenngleich hierfür neben dem Verkehrsradar auch noch andere Messverfahren (Lichtschranken, Piezosensoren u. a.) zum Einsatz kommen.

Das **Radar-Verkehrszählgerät** mit Geschwindigkeitsmessung, Richtungserkennung und Fahrzeugklassierung. Durch das integrierte GPRS-Modul wird das Messdaten-Management vollkommen automatisiert. In einem Großprojekt werden hiermit über 65.000 Tagesmessungen an mehr als 1.000 Standorten in Niederösterreich durchgeführt. Über 100 EasyCOUNT-Solargeräte liefern seit Jahren zuverlässig Verkehrsdaten in Tirol. Die Modernisierung und Umrüstung der Radargeräte durch Ausstattung mit Digitalkameras wurde in Österreich großflächig im Jahr 2006 eingeleitet und wird 2008 fortgesetzt.

(vgl. VKT, 2007)

Auch **Verkehrskontrollen** sind Teil der Verkehrsüberwachung, welche meist durch die Verkehrspolizei wahrgenommen werden. Die Überwachung des ruhenden Verkehrs besorgen jedoch überwiegend die Kommunen.

Die "**Section Control**" ist mit einer automatischen Stoppuhr zu vergleichen, welche an zwei elektronischen Messstellen ein digitales Bild des Fahrzeuges ermittelt.

So kann festgestellt werden, wie lange sich der Verkehrsteilnehmer auf einer Strecke mit bestimmter Länge bewegt hat. Daraus errechnet das System eine Durchschnittsgeschwindigkeit. In Österreich gehören die Section Control Anlagen der ASFINAG, das BMI (Verkehrsabteilung) darf jedoch Auswertungen durchführen und Anonymverfügungen bei Regelwidrigkeiten ausstellen. Wartungsarbeiten und Technik obliegen der ASFINAG.

Multaboxen sind mobile Radargeräte, die aufgrund ihres geringen Gewichtes und ihrer Kompaktheit entweder in Fahrzeuge eingebaut werden oder für einen gewissen Zeitraum an einem bestimmten Ort stationiert werden und von einem Beamten beaufsichtigt werden.

So kann der flexible Schwerpunkteinsatz auf Hochrisikostrecken forciert werden. Die Messdaten können hier vom Laptop auf einem USB-Stick gespeichert und in das digitale Radarauswerteprogramm „Argus-Select“ eingespielt werden. Film-, Filmentwicklungs- und Filmlagerungskosten fallen weg. Zurzeit stehen der Exekutive 26 Multaboxen zur Verfügung.

Zukunftsträchtig ist die **Verkehrsüberwachung mit dem Handy**, die derzeit von Nokia getestet wird. Bei dem System zur Verkehrsanalyse, sollen mit GPS ausgestattete Mobiltelefone Daten (Informationen zur Geschwindigkeit der Autos und ihrer Position) liefern. Diese Art der Verkehrsüberwachung ist noch nicht rechtlich abgesichert und wird erst angewendet werden können, wenn die Bundesregierung dies offiziell mittels eines Gesetzes absegnet. (vgl. futurezone.orf.at/it/stories/255613/)

Abgesehen vom Streifendienst schafft die moderne Technik eine große Zahl an Kennzeichenerfassungssystemen, die großteils nur in privater Nutzung sind. Die Anschaffung moderner Überwachungssysteme in Anbetracht der Verkehrssicherheit ist natürlich auch eine Kosten-Nutzenfrage. Diese Frage wird im Rahmen des ROSEBUD Forschungsförderungsrahmenprogramms behandelt. Die Frage, die im Vorfeld der Einführung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen am häufigsten gestellt wird, ist, wie viele Unfälle mit Verkehrstoten reduziert werden können. Durch die Umsetzung von kosteneffizienten Maßnahmen könnten 53 bis 60 % aller Verkehrsunfälle vermieden werden, dies ergab eine Erhebung in Schweden und Finnland. Die Vermeidung der restlichen Unfälle wäre zum Teil möglich aber nicht kosteneffizient. Rund 20 % der Verkehrsunfälle lassen sich nach heutigem Stand der Kenntnisse leider überhaupt nicht vermeiden. Teilweise werden kosteneffiziente Verkehrssicherheitsmaßnahmen nicht umgesetzt, weil sie politisch nicht durchsetzbar sind, anderen politischen Zielen zuwider laufen oder sozial ungerecht sind.

Ein kosteneffizientes Beispiel: die Section Control Anlage im Kaisermühlentunnel in Wien, die vom KfV einer Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen wurde. In den Jahren vor der Einführung ereigneten sich dort durchschnittlich sieben Unfälle mit Personenschaden pro Jahr. Die Errichtung der Anlage kostete 1,5 Millionen Euro. Im Jahresvergleich zeigte sich, dass sich die Durchschnittsgeschwindigkeit von 85 auf 75 km/h verringert hat. Es gab in den beiden Jahren nach der Einführung bei jeweils fünf Unfällen keine Toten und auch die Verletzungsschwere wurde durch die geringere Geschwindigkeit deutlich reduziert. Es werden also aufgrund dieser Anlage rund fünf Mal mehr an Unfall- und Umweltkosten eingespart, als die Anschaffung und der laufende Betrieb kosten. (KfV, 2005, S. 2f)

Dies bedeutet allerdings nicht, dass jede Section Control Anlage so erfolgreich sein muss. Jeder Standort muss hinsichtlich täglichem Verkehrsaufkommen, lokalem Unfallgeschehen und Fahrgeschwindigkeit geprüft werden, um die Wirkungen festzustellen bzw. vorab zu schätzen. (vgl. VKT, 2007, S. 1 ff)

Atemalkoholmessgeräte, im Volksmund „Alkomaten“ genannt, sind in Österreich seit 1988 im Einsatz. Sie stellen eine wichtige Vorrichtung für die Entwicklung der Verkehrsüberwachung dar, da der Konsum von Drogen – egal ob Alkohol, Medikamente oder andere Rauschmittel – die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen und auch zu folgenschweren Verkehrsunfällen führen kann. Laut Verkehrsunfallstatistik beträgt der Anteil der Unfallursachen hier 6,3 %. (vgl. KfV, 2007, S. 78) Momentan wird jeder Fahrzeuglenker in Österreich durchschnittlich nur alle 33 Jahre von der Exekutive auf Blutalkohol kontrolliert. Viele Alkoholiker gehen der Exekutive leider durch das Netz. (vgl. KfV, August 2008) Daher ist die Dunkelziffer nicht zu unterschätzen. Es wird davon ausgegangen, dass nur jede dreihundertste Alkoholfahrt entdeckt wird. (vgl. Kocsics, 2005, S. 2)

Das **Alkoholvortestgerät** ermöglicht es, dass bei gleichem Personal- und Zeitaufwand zehnmal so viele Lenker kontrolliert werden können, wie mit einem Alkomaten. Seit 15.12.2005 sind sie im Einsatz. Ist ein Test mit diesem Gerät positiv, so muss der Lenker dann noch einen Test mit dem Alkomaten durchführen, der zu einem eindeutigen und beweisbaren Ergebnis führt. (KfV, 2006, S. 1 ff)

In dem EU-Forschungsprogramm IMMPORTAL, das von 2001 bis 2005 gelaufen ist, wurde der Einfluss der chronischen und akuten Beeinträchtigung von Fahrzeuglenkern erforscht. Es zeigte sich, dass die Überwachung und strafrechtliche Verfolgung von Fahrern unter Einfluss von beeinträchtigenden Substanzen dringend notwendig ist, insbesondere von Fahrern mit hoher Alkoholisierung.

Betreffend der Interventionsmethoden sind häufige Zufallskontrollen des Atemalkohols (ohne Verdachtsmomente) und so genannte „Alkoclocks“ (Fahrzeug kann nur gestartet werden, wenn der Lenker zuvor eine unauffällige Atemprobe abgegeben hat) vielversprechende Maßnahmen. (vgl. Klemenjak u. a., 2005, S. 6)

„**Verkehrsbeeinflussungsanlagen (VBA)** dienen der Beeinflussung des Verkehrs, insbesondere um den Verkehrsfluss zu harmonisieren, die Stauzeiten zu verringern, Unfallzahlen zu senken und Lärm- und Schadstoffemissionen zu reduzieren.“ (www.asfinag.at/index.php?module=Pagesetter&func=viewpub&tid=308&pid=56&idtopic=33)

Das **Verkehrsinformationssystem (VIS)**, das seit 2000 in Betrieb ist und von den Verkehrsleitzentralen und Landesleitzentralen betrieben wird trägt wesentlich dazu bei, Staus

zu vermeiden. In der Wiener Roßauer Kaserne steht seit vergangenem Herbst eine Monitorwand, die mit 120 über die Stadt verteilten Kameras verbunden ist. Davon können alle wichtigen Straßen und das gesamte Stadtautobahnnetz überblickt werden und im Falle eines Staus oder Unfalles sofort reagiert werden. Registrierte Kunden wie ORF, ÖAMTC, ARBÖ, APA, Asfinag erhalten vom BMI diese Informationen, um sie an die Bevölkerung weiterleiten zu können. (vgl. Bruckner, 05-06 2008, S. 70ff)

4. Verkehrssicherheitsprogramme

Die Zahl der Unfälle in Österreich steht also in engem Zusammenhang mit dem menschlichen Verhalten. Durch Mängel in der physischen Umwelt, unangemessene Geschwindigkeit, herabgesetzte Aufmerksamkeit durch Telefonieren, Drogenkonsum, Müdigkeit, etc. oder auch durch Zusammenbrüche der Kommunikation können diese entstehen. Aber auch Regelverstöße oder riskantes Verhalten können zu Unfällen führen.

Es stellt sich die Frage, was verändert werden muss, um die Zahl der Unfälle zu senken und die Sicherheit auf den Straßen zu erhöhen. (vgl. Risser, 2008, S. 41 ff)

Verkehrssicherheitsprogramme werden entworfen, veröffentlicht und umgesetzt, durch darin festgehaltene Zielsetzungen eben die Zahl der Unfälle zu senken und die Sicherheit auf den Straßen zu erhöhen. Doch immer wieder zeigt sich eine große Diskrepanz zwischen den gesetzten Zielen und den eher bescheiden umgesetzten Maßnahmen. Der Bevölkerung werden korrigierte Ergebnisse präsentiert oder es wird Stillschweigen über die verfehlten Ziele bewahrt.

In Österreich werden die auf europäischer Ebene formulierten Programme im österreichischen Verkehrssicherheitsprogramm, das von der Bundesregierung 2002 beschlossen wurde, umgesetzt. (vgl. BMVIT, 2004, S. 3)

Im Folgenden werden nun einige verkehrspolitische Programme kurz vorgestellt.

4.1. Weißbuch

„Weißbuch“ nennt sich das europäische Programm der Verkehrspolitik, das bis 2010 die Weichen für die Zukunft in Europa stellen soll. Dieses Programm dient als Leitfaden für die gesamten verkehrspolitischen Angelegenheiten. Im Straßenverkehr wird EU-weit das Ziel angestrebt, die Verkehrstoten bis 2010 um die Hälfte zu verringern. Durch Sanktionen und Förderungen für die Straßenverkehrssicherheit soll dies erreicht werden. Auch in Österreich wird „Weißbuch“ als Grundlage für das im Jänner 2002 beschlossene landesinterne Verkehrssicherheitsprogramm verwendet. (vgl. BMVIT, 2007, S. 3)

Die Ziele können wie folgt dargestellt werden:

- Bis zum Jahr 2010 soll die Zahl der Getöteten um 50 % reduziert werden.
- Bei den Unfällen mit Personenschaden wird für das Jahr 2010 ein Reduktionsziel von 20% festgelegt. Das Zwischenziel für das Jahr 2004 wäre demnach eine Reduktion um 10%. (vgl. BMVIT, 2007, S. 3)

Weitere Maßnahmen werden in den Kapiteln Handlungsfeld Mensch, Infrastruktur, Fahrzeugtechnik, verkehrspolitische und rechtliche Rahmenbedingungen dargestellt.

4.2. Cepol- Das französische Verkehrssicherheitsprogramm

Frankreich, das in der zweiten Halbjahreshälfte 2008 den EU-Vorsitz übernommen hat, war mit horrenden statistischen Zahlen an Verkehrstoten (2001 waren es 7.720) lange Zeit das schwarze Schaf innerhalb von Europa. Im Jahr 2002 wurde Verkehrssicherheit eines der drei Hauptprojekte von Präsident Chirac, für das ein enormer Budgetbeitrag freigesetzt wurde. Durch gezielte Maßnahmen, wie mehr Ausrüstung für die Polizei, höhere Strafen, Entzug der Führerscheine, vermehrte Überwachung durch Radargeräte, etc. sanken die Zahlen an Verkehrsunfällen und Verkehrstoten bis 2007.

Aber auch durch Prävention und gezielte Evaluation der Führerscheintauglichkeit und Information der Bevölkerung, beginnend schon in Schulen und durch totale Transparenz der Regeländerungen, aber auch durch Veröffentlichung der positiven Ergebnisse sollte die Bevölkerung motiviert werden. Die Ergebnisse können sich auch wirklich sehen lassen. Die Zahl der Verkehrstoten konnte von 2001 von 8.253 auf 4703 Verkehrstote im Jahr 2006 um fast die Hälfte reduziert werden, die Verkehrsunfälle um 30,4 %.

In Frankreich konnte durch eine Gestaltung einer neuen Verkehrssicherheitskultur in der Gesellschaft, durch eine Ausgeglichenheit von repressiver und präventiver Arbeit eine Reduktion der Geschwindigkeit, ein Sinken der Verkehrsunfälle und auch der Verkehrstoten erreicht werden.

So liegt Frankreich nun in der statistischen Übersicht vor Österreich, welches mit 88 Verkehrstoten pro Million Einwohner im europäischen Mittelfeld liegt. Der EU-Durchschnitt lag 2005 bei 91 Getöteten pro Million Einwohner. (vgl. CEPOL, 2007, S. 14)

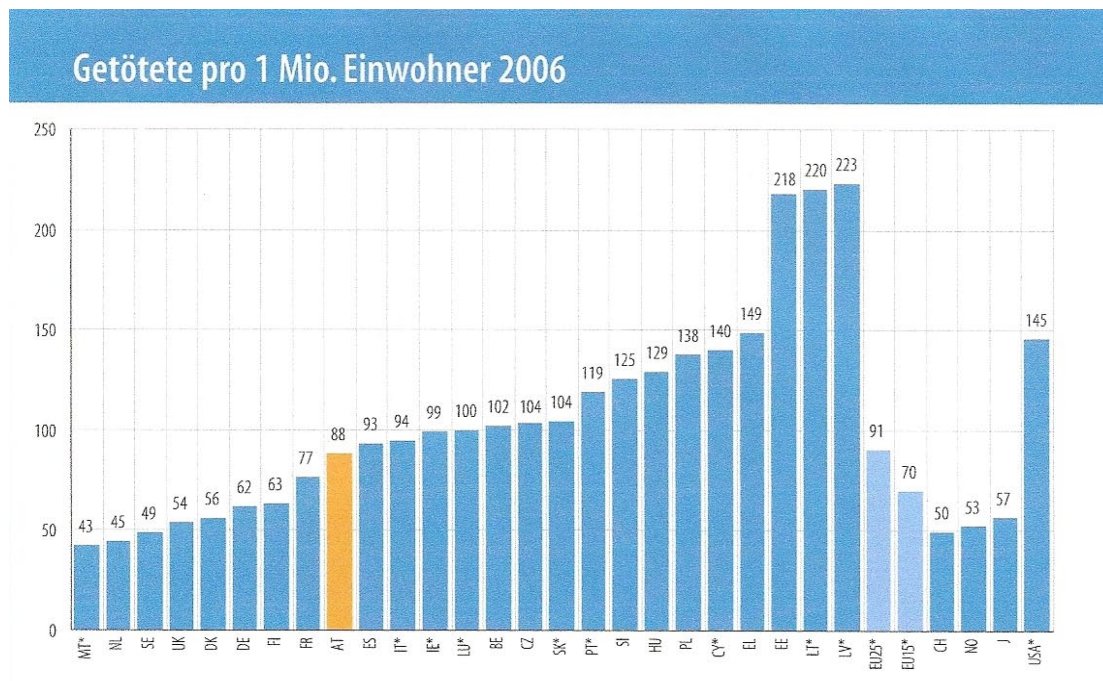


Abbildung 4: Verkehrstote im Europavergleich 2006

Quelle: Verkehrsunfallstatistik 2007, KfV, Wien, 2008

- | | |
|----------------------------|------------------|
| BE – Belgien | LU – Luxemburg |
| CZ – Tschechische Republik | HU – Ungarn |
| DK – Dänemark | MT – Malta |
| DE – Deutschland | NL – Niederlande |
| EE – Estland | AT – Österreich |
| EL – Griechenland | PO – Polen |
| ES – Spanien | PT – Portugal |
| FR – Frankreich | SI – Slowenien |
| IE – Irland | SK – Slowakei |
| IT – Italien | FI – Finnland |
| CY – Zypern | SE – Schweden |
| LV – Lettland | UK – Vereinigtes |
| LT – Litauen | Königreich |

4.3. European Traffic Police Network

Die Organisation TISPOL wurde von der Verkehrssicherheitspolizei Europas gegründet, um die Verkehrssicherheit auf den Straßen Europas zu verbessern. Es nehmen 25 Länder Europas wie z. B. Österreich, Deutschland, Frankreich daran teil. Das Motto von TISPOL ist „Grenzen überschreiten, um Leben zu schützen“. Die oberste Priorität ist, die Zahl der Verkehrstoten in Europa durch Entwicklung von Schulungen und Gesetzen zu reduzieren. (vgl. www.tispol.org)

Weitere Ziele von TISPOL:

- Zusammenarbeit und Erfahrungsaustausch der Verkehrspolizei innerhalb Europas
- Koordination und Organisation von europäischen Sicherheitsinitiativen
- Förderung und Aufbau zielgerichteter Bildungsprogramme die Verkehrssicherheit betreffend
- Erfahrungsaustausch im Verkehrssicherheitsbereich
- Erarbeitung von Erlässen betreffend die Verkehrssicherheit, basierend auf polizeilichen Urteilen und Erfahrungen (vgl. www.tispol.org)

4.4. Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2002 - 2010

In Anlehnung an das europäische Programm Weißbuch wurde im Jänner 2002 von der Bundesregierung die Durchführung dieses Verkehrssicherheitsprogramms beschlossen.

Das BMVIT beauftragte zu diesem Zweck das Kuratorium für Verkehrssicherheit mit der Entwicklung eines österreichischen Verkehrssicherheitsprogramms. Die Voraussetzungen dieses Programms waren Umsetzbarkeit, Finanzierbarkeit, politische und soziale Akzeptanz sowie Kosteneffizienz. Weiters wurden die Meinungen von Expertinnen und Experten und Institutionen, sowie internationale Erfahrungen in den Umsetzungsprozess einbezogen. (vgl. BMVIT, 2004, S. 4f)

Dieses Programm stellt erstmals für Österreich einen strukturierten Zugang zur Verkehrssicherheitsarbeit dar. Das Hauptziel ist, die Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2010 zu halbieren. Das bedeutet eine Senkung unter 500 Verkehrstote. Weiters soll die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden um 20 % reduziert werden. Bis 2004 sollte als Zwischenziel -25 % Verkehrstote und -10 % der Unfälle mit Personenschaden angestrebt werden. Aus dem internationalen Trend, der im schwedischen Verkehrssicherheitskonzept „Vision zero“ angestrebt wird, wird übernommen, ein fehlertolerantes Verkehrssystem zu gestalten. Das bedeutet, dass nicht die Verkehrsteilnehmer oder die Technik im Mittelpunkt stehen, sondern durch Planung und Bereitstellung geeigneter Infrastruktur die Verkehrstoten auf Null reduziert werden sollen. Trotz der Tatsache, dass andere Länder in Europa weniger Getötete zu beklagen haben wie Österreich, wird von der Umsetzung einer Nullvision aber nicht gesprochen, sondern nur davon, dass das österreichische Verkehrssicherheitsprogramm diesem Trend Rechnung trägt. (vgl. BMVIT, 2004, S. 6)

Die Zielsetzungen, die in dem Programm aufgelistet sind, können unter den Überbegriffen Mensch, Infrastruktur, Fahrzeug und Rahmenbedingungen zusammengefasst werden. Hier sollen kurz die Zielsetzungen, die den Menschen betreffen, dargestellt werden. Auf Infrastruktur und Fahrzeug kann hier nicht näher eingegangen werden, da diese Punkte weniger in Bezug zu dem Thema Verkehrsüberwachung und Verkehrssicherheit aus der Sicht der Exekutive stehen.

Im österreichischen Verkehrssicherheitsprogramm wird darauf hingewiesen, dass die Geschwindigkeitslimits in Österreich sehr hoch sind und das Strafausmaß bei Übertretungen

niedrig ist. Als Ziele werden die Anpassung der Strafhöhen an EU-Standards, Section Control, Tempolimits auf Freilandstraßen und Einführung der Intelligent Speed Adaption genannt. Präventive Maßnahmen wie Verkehrserziehung, Verbesserung der Führerscheinausbildung und des Fahrtrainings, Erhöhung der Fußgängersicherheit, sowie die Sanierung von Unfallhäufungsstellen werden als wichtig angesehen. Auch die Themen Drogen und Alkohol werden aufgezeigt. Vermehrte Alkoholkontrollen durch die Exekutive sollen die hohe Dunkelziffer sinken lassen. Bei drogenbedingten Unfällen ist die Schwierigkeit der Erkennung sehr hoch, da es noch keine technischen Hilfsmittel gibt. Nur durch eine spezielle Ausbildung sind die Exekutivbeamten in der Lage, auffällige Lenker bei einer Verkehrskontrolle zu identifizieren. (vgl. BMVIT, 2004, S. 4 ff)

In dem österreichischen Verkehrssicherheitsprogramm werden also alle Aspekte des Verkehrs abgedeckt und Maßnahmen, die Verkehrssituationen verbessern sollen, aufgezählt. Im Vergleich mit anderen Ländern wird Selbstkritik geübt. Dennoch kann hier nicht beurteilt werden, ob und wie gut die geplanten Maßnahmen umgesetzt werden. Weiters muss kritisch angemerkt werden, dass bei Nichteinhaltung keine Konsequenzen folgen werden. Setzt man sich wirklich genug für die Steigerung der Verkehrssicherheit ein? Es ist doch eindeutig zu wenig, nur die sinkenden Opferzahlen bei Verkehrsunfällen zu betrachten, die in den Medien breitgetreten werden. Ist es wirklich so, dass einige Tote und Verletzte nicht zu vermeiden sind, da unsere moderne Mobilität Opfer verlangt oder scheut sich Wirtschaft und Politik davor, technisch mögliche Maßnahmen umzusetzen? Vom technischen Standpunkt betrachtet ist es beispielsweise kein Problem das Intelligent Speed Adaption System einzusetzen; auf politischer Ebene hingegen scheint eine Umsetzung schwierig. Politik und Autoindustrie bringen als Argument gegen die Umsetzung des Systems immer wieder vermutete Widerstände in der Bevölkerung, obwohl in Schweden in einem Großversuch die Ergebnisse positive Schlüsse zulassen. Tatsache ist, dass weit reichende Maßnahmen gesetzt werden müssen, um die Verkehrssicherheit in Österreich zu optimieren. (vgl. BMVIT, 2004, S. 4 ff)

4.5. Die Sartre-Gruppe

Die SARTRE-Gruppe, kurz für 'Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe' befasst sich seit 1991 mit Fragen der Verkehrssicherheitserhöhung. Im Rahmen der aktuellsten Studie SARTRE 3 wurden Daten von insgesamt rund 24.000 Fahrern in 23 Ländern erhoben. Die Untersuchungen liefern Informationen über Einstellungen, Verhalten und Erfahrungen der Fahrer und stellen daher eine ausgezeichnete Gelegenheit dar, Fahrer verschiedener Länder zu vergleichen und Maßnahmen zu ermitteln, die das Verhalten und die Sicherheit sowohl innerhalb der jeweiligen Länder als auch in ganz Europa verbessern könnten. (vgl. Sartre-Gruppe, 2004, S. 5)

Die SARTRE 3-Erhebung macht deutlich, dass sich ein Großteil der europäischen Autofahrer Sorgen um die Verkehrssicherheit macht. Zudem erkennen sie, dass das Fahrverhalten einen wichtigen Risikofaktor bei Unfällen darstellt. Grundsätzlich befürworten sie Kontrollen und sogar härtere Strafen, besonders für alkoholisiertes Autofahren.

Es scheint, als ob eine umfassende Verschärfung der Verkehrsvorschriften notwendig ist, um die Sicherheit zu erhöhen. Diese Verschärfung muss jedoch von Erziehungsmaßnahmen und Werbekampagnen in den Massenmedien begleitet werden, um das öffentliche Bewusstsein zu schärfen und die Akzeptanz von Maßnahmen zu erhöhen, die möglicherweise Verhaltenseinschränkungen nach sich ziehen. Es wird vor allem nötig sein, die Problemfelder Geschwindigkeitsübertretungen, Alkohol am Steuer und die Verwendung von Sicherheitsgurten anzusprechen.

Um die Verhaltensweisen, die die größten Probleme bereiten, einzuschränken, sollte auf die Verkehrsteilnehmer abgezielt werden, die am anfälligsten für problematisches Verhalten sind. In vielen Fällen werden es junge Männer, Menschen mit hohem Einkommen und Vielfahrer sein. (vgl. Sartre-Gruppe, 2004, S. 11ff)

4.6. Vision Zero

Es gibt keine „akzeptable“ Zahl von Verkehrstoten. „Vision Zero“ – Mobilität ohne Todesopfer – muss und kann erreicht werden. Dieses Verkehrssicherheitskonzept wurde 1997 in Schweden die Richtlinie für die Sicherheitspolitik im Straßenverkehr. Nun soll es auch in Österreich umgesetzt werden. Inhalt des Konzeptes ist, dass Menschen Fehler machen und Unfälle deshalb nicht zur Gänze vermieden werden können. Aber die Konsequenzen und das Risiko können verringert werden. Also soll der Verkehr durch Sicherheitstechnik, Straßenumbauten, etc. den menschlichen Möglichkeiten angepasst werden. So soll schrittweise die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr auf Null reduziert werden. (vgl. VCÖ, Wissenschaft & Verkehr 4/2000)

4.7. Bedeutung für die Verkehrssicherheit

Alle Programme zielen darauf ab, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und dadurch die Verkehrstoten und die Unfälle mit Personenschaden zu reduzieren bzw. gleich Null zu setzen. Problematisch erscheint, dass alle Programme Ziele vorgeben, jedoch keine adäquaten Lösungsvorschläge präsentiert werden. Es scheint so, als ob Politik und Lobby sich vereinen, um scheinbar Maßnahmen zu setzen, um die breite Masse zufrieden zu stellen. Doch wichtig wäre, machbare und leistbare Lösungen zu finden. Ein erster Schritt wäre, Meinungen und Wissen der ausführenden Beamten (Verkehrspolizei) einzuholen und zu prüfen, ob hier angesetzt werden kann. Es kann ein Ziel sein, die Straßenbeschaffenheiten und die Technik an den Menschen anzupassen. Doch sollte der „denkende Mensch“ nicht in der Lage sein, eigenständig und verantwortungsvoll zu handeln? Gäbe es schärfere Konsequenzen, sprich höhere Strafen, vermehrte Kontrolle, Fahrzeugentzüge, etc., so würde so mancher Verkehrsteilnehmer seine „Lektion lernen“.

Herausforderungen für die Zukunft sind jedenfalls die Fortschritte im Bezug auf Verkehrssicherheit auf viele Länder auszuweiten und über die Grenzen hinaus Informationen und Daten, auch bezüglich Einhebung von Strafen, auszutauschen. Auch Innovationen an Techniken und Taktiken, sowie Investitionen in neue Kommunikationsstrategien sollten eine Zielsetzung für die Zukunft sein.

5. ERHEBUNG

5.1. Vorbereitung der Erhebung

Der erste Teil dieser Arbeit stellt verschiedene Aspekte der Verkehrssicherheit, Verkehrsüberwachung und des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer dar. Es wurden Begriffe und Hintergrundinformationen zu den Themen Verkehrssicherheit, Verkehrsüberwachungssysteme und Polizei dargestellt und diskutiert. Dadurch soll klar werden, warum es wichtig und interessant ist, sich mit diesem Thema aus sozialwissenschaftlicher Sicht zu befassen.

Der zweite Teil der Arbeit beinhaltet eine empirische Studie zu dem Thema, die auf 13 offenen Interviews mit Experten im Verkehrsbereich beruht. Der empirische Teil baut auf dem ersten Teil auf und widmet sich einer konkreteren Fragestellung.

5.1.1. Fragestellung

Wie schon eingangs dargestellt, prägen Mobilität und Geschwindigkeit das Leben zusehends, sichern persönliche Freiheit und Zugang zu den Dienstleistungen für Beruf und Freizeit. Daher stellt ein effizientes Verkehrssystem aus gesellschaftlicher Sicht einen wesentlichen Motor der Volkswirtschaft dar. Deshalb sollte danach getrachtet werden, optimale Sicherheit im Verkehr und eine Minimierung der Verkehrsunfälle anzustreben. Es ist daher von erheblicher Bedeutung, sich mit der Verkehrsdelikterhebung auf Österreichs Straßen und den damit verbundenen Sicherheitsvorkehrungen auseinanderzusetzen.

Bei den forschungsleitenden Fragestellungen geht es einerseits um eine deskriptive Beantwortung der Fragen, andererseits wird die Einstellung der Befragten zu den Verkehrssicherheitsvorkehrungen in Österreich abgefragt.

In Bezug zu der angegebenen Literatur, waren folgende Fragestellungen arbeits- und interessenleitend:

- ✚ Wie stehen die Befragten zum Thema Verkehrssicherheit im Allgemeinen und zu den Themen Verkehrsüberwachung und Verkehrsteilnehmergruppen?

- ✚ Wie sehen die Sicherheitsvorkehrungen im Straßenverkehr in Österreich aus?
- ✚ Wie sieht die Gesetzeslage zur Verkehrsüberwachung der Exekutive in Österreich aus?
- ✚ Wie sehen die Aufgaben der Exekutive zur Steigerung der Verkehrssicherheit in Österreich aus?
- ✚ Gibt es Mängel und Lücken der Erhebung?
- ✚ Welche hilfreichen technischen Entwicklungen gibt es am Verkehrssicherheitssektor und wie sieht die Kosten-Nutzenrechnung aus?

5.1.2. Hypothesen

Die Fragestellungen werden auf Basis folgender forschungsleitender Hypothesen untersucht:

- ✚ Innerhalb der Polizei lässt sich in Bezug auf die Einstellung zu Themen wie Steigerung der Verkehrssicherheit, Steigerung der Kontrollen differenzierte Meinungen feststellen. (Hypothese 1)
- ✚ Seitens der Polizei gibt es die Bereitschaft, Veränderungen im Bereich der Verkehrsüberwachung zu befürworten oder sogar als äußerst notwendig zu erachten. (Hypothese 2)
- ✚ Die Gesetzeslage der Verkehrsüberwachung in Österreich stellt sich nicht nur durch die Straßenverkehrsordnung und das Kraftfahrzeuggesetz dar. Empfehlungen und Schwerpunkte werden außerhalb dieses Gesetzes an die Polizei herangetragen. (Hypothese 3)
- ✚ Durch das große Aufgabengebiet, dem die Polizeibeamten gegenüberstehen, ist ihre Präsenz im Straßenverkehr zu gering und die Verkehrsüberwachung kommt zu kurz. (Hypothese 4)
- ✚ Die technische Entwicklung (z. B. Radar) ist im Verkehrsüberwachungsbereich ein nützlicher und hilfreicher Fortschritt, kann aber eine Präsenz der Polizei auf den Straßen nicht ersetzen. (Hypothese 5)

5.2. Erhebung der Daten

Diese empirische Arbeit beruht auf einer explorativen Erhebung und kann die Grundlage für eine quantitative Datenerhebung sein. Mit Hilfe eines strukturierten Leitfadens wurden im Zeitraum von Juni 2008 bis August 2008 insgesamt 13 Einzelinterviews als Experteninterviews mit PolizistInnen aus Wien und Niederösterreich durchgeführt. Bei der Auswahl der InterviewpartnerInnen wurde darauf geachtet, dass sie hinsichtlich ihres Aufgabengebietes mit der Thematik Verkehrsüberwachung und Verkehrssicherheit vertraut sind. Ein weiteres Auswahlkriterium war der Dienstgrad der Personen. Hier war entscheidend, dass leitende und ausführende Beamte befragt wurden. Bei der Auswahl der Personen wurde auch darauf geachtet, dass sie möglichst wenig Einblick in die Themenstellung erhalten hatten. Dadurch konnte die Offenheit gewährleistet werden. Zur Erklärung erhielten die InterviewpartnerInnen vorab die Information, dass das Thema des Interviews Verkehrssicherheit und Verkehrsüberwachung sei.

Da die Interviews entlang eines kurz gestalteten Leitfadens strukturiert wurden, wurde von meiner Seite nur genauer nachgefragt, wenn Unklarheiten bei Erklärungen auftauchten. Ich versuchte mich im Gesprächsverlauf weitgehend zurück zu halten und nur die befragte Person sprechen zu lassen.

Die Interviews wurden mit dem Einverständnis der Befragten aufgezeichnet und dauerten meist zwischen 30 und 40 Minuten. Da vier der 13 Befragten mit der Tonbandaufzeichnung nicht einverstanden waren, wurden ihre Antworten verschriftlicht. Hier dauerten die Interviews zwischen 70 und 90 Minuten.

Die Aufzeichnungen wurden mittels Textanalyse ausgewertet. Dies erfolgte so, dass aus den Aussagen der Experten Informationen gefiltert und Kategorien gebildet wurden, die dann nach jedem Interview immer wieder ergänzt wurden.

Der Leitfaden, der für diese Befragung verwendet wurde, beinhaltet Fragen zur Verkehrssicherheit und Verkehrsdeliktserhebung auf Österreichs Straßen aus der Sicht der Exekutive. Den Interviewten wurde zunächst Fragen zur Gesetzeslage und ihren Aufgabenbereich im Verkehrswesen gestellt. Hier interessierte, ob es über die Gesetze hinaus Empfehlungen oder Vorschriften innerhalb der Polizei oder Gemeinden gibt, die Verkehrsüberwachung regional und auch überregional festsetzen.

Im Anschluss wurde näher auf die Verkehrssicherheitsvorkehrungen eingegangen, um die derzeitige Situation der Verkehrssicherheit und der Verkehrsüberwachung aus Sicht der Exekutive festhalten zu können. Verbesserungsmöglichkeiten und Vorschläge der

Interviewten wurden ebenfalls erfragt, um die „augenscheinliche“ Zufriedenheit der Exekutive bezüglich der Verkehrssicherheit und Überwachung hinterfragen und festhalten zu können.

Der Leitfaden befindet sich mit seinem exakten Wortlaut im Anhang.

Die Interviews fanden wie schon erwähnt als Einzelinterviews in den Dienststellen oder im privaten Haushalt der InterviewpartnerInnen in Wien und Niederösterreich statt. In dieser Berufsgruppe ist es wichtig, unbedingt Anonymität zu wahren und es musste in zwei Fällen erst das Einverständnis der Arbeitsstätte eingeholt werden, bevor die Interviews stattfinden konnten. Obwohl alle Dienststellen bekannt sind, dürfen sie in dieser Arbeit nicht genannt werden.

5.2.1. Durchführung der Kategorisierung

Im ersten Schritt wurden nach den Interviews mittels Textanalyse die Informationen zusammengetragen. Um die Übersichtlichkeit der Ergebnisse zu wahren, wurde dann ein Kategoriensystem erstellt, in dem alle Aussagen in Kategorien und Unterkategorien eingeteilt wurden. Folgende Kategorieneinteilung hat sich ergeben:

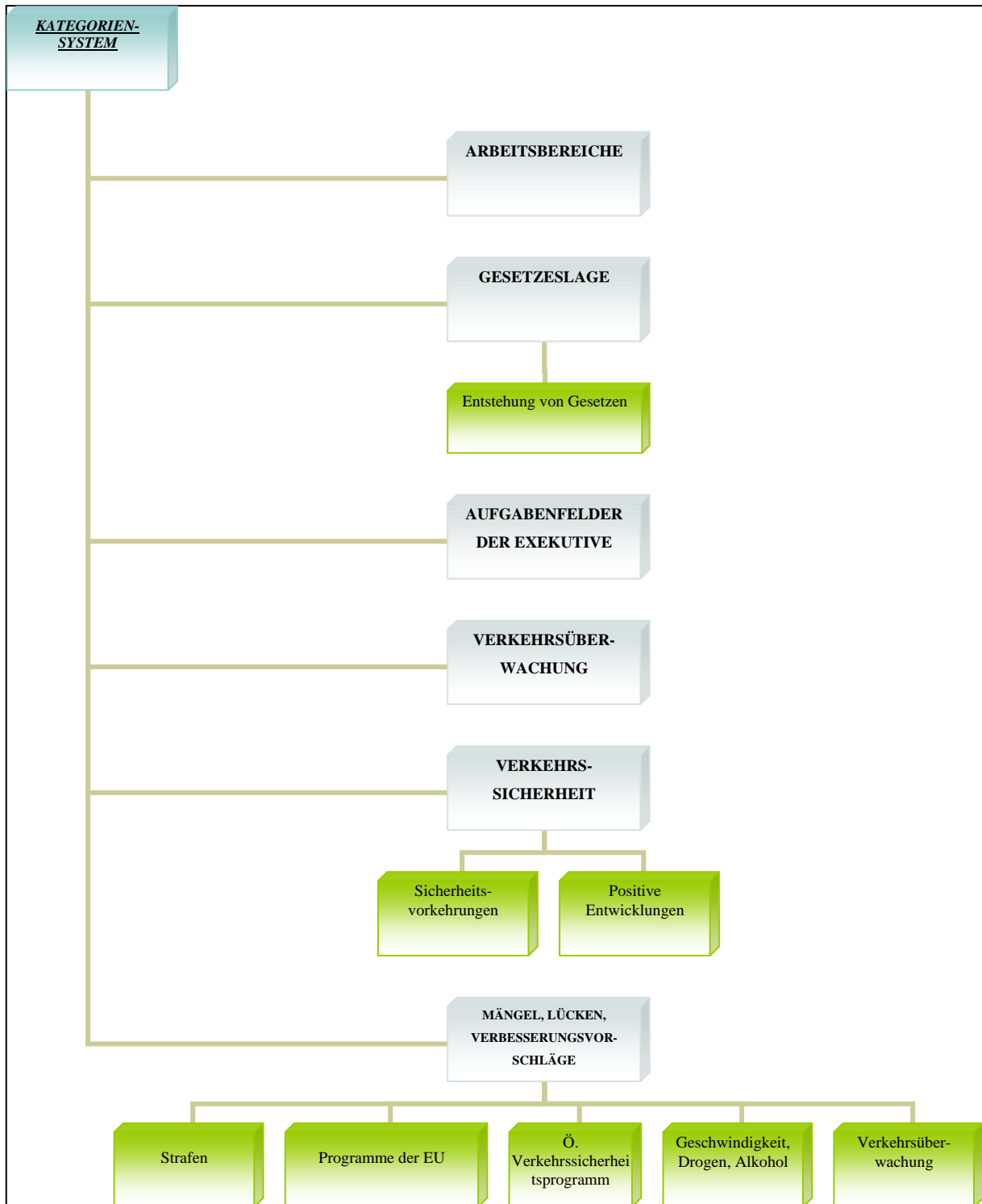


Abbildung 5: Kategoriensystem auf Basis der Befragten

5.3. Ergebnisse

Im Folgenden werden die Ergebnisse der qualitativen Erhebung dargestellt. Die Soziodemographie soll einen Überblick über Alter, Geschlecht und Berufsgrad der Befragten geben. Die Ergebnisse der Kategorisierung stellen nach Kategorie einen Ausschnitt von Antworten und die jeweiligen Ergebnisse dar.

5.3.1. Soziodemographie

Im Folgenden soll nun die Zusammensetzung der ausgewählten Befragten dargestellt werden. Um eine optimale Streuung der Berufsgruppe „Polizei“ zu erhalten wurde eine Quotenstichprobe, deren Leitmerkmal innerhalb der Berufsgruppe die Position (ausführender oder leitender Beamter) ist.

Die Berufsgruppe Polizei ist eine von Männern dominierte Gruppe. Für diese Erhebung wurden 12 Männer und eine Frau befragt. Der jüngste Befragte war 29 Jahre alt, der älteste Befragte war 46 Jahre alt. Wie in Abbildung 5 ersichtlich, wurde versucht, in Wien und Niederösterreich eine breite Palette des Berufsfeldes Polizei abzudecken, das mit dem Thema „Straßenverkehr, Verkehrssicherheit, Verkehrsüberwachung“ betraut ist. Es wurden sechs Polizeiinspektoren, zwei Personen der Bezirksleitungen, drei Personen der Landesverkehrsabteilung, eine Person des Bundesministeriums für Inneres und eine Person, die im Außendienst mit einem Spezialgebiet betraut ist, befragt. Von den Befragten sind sechs in Niederösterreich und sieben in Wien tätig.

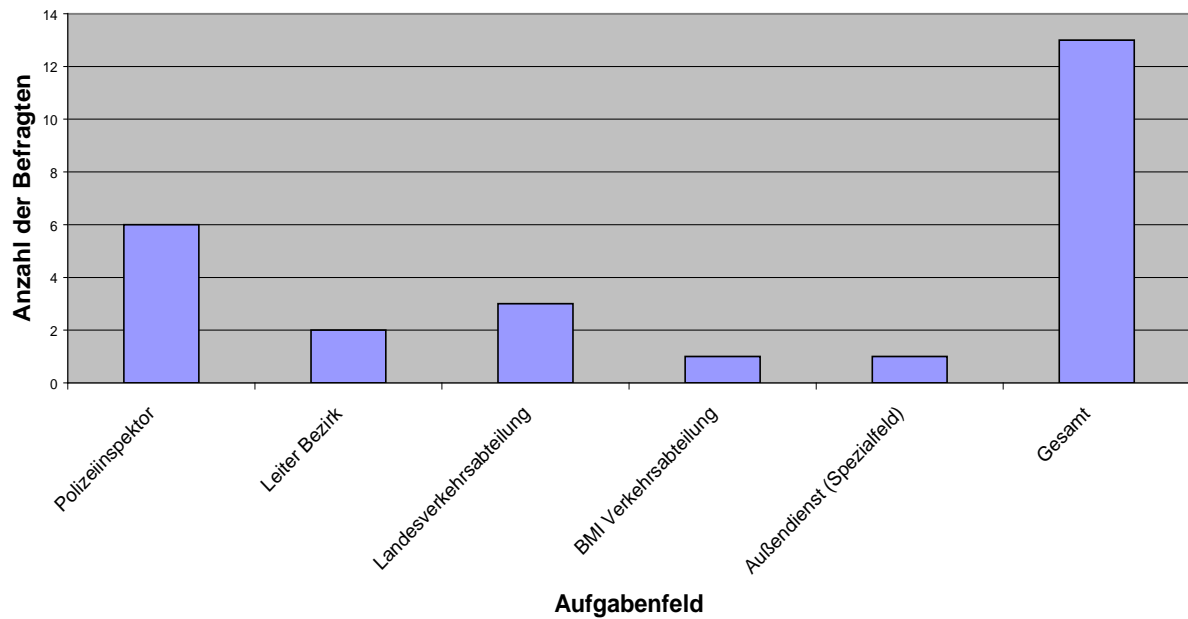


Abbildung 6: Verteilung der Aufgabenfelder

Betrachtet man die Berufserfahrung der befragten Personen, so liegt diese zwischen sieben und 26 Jahren. Festgehalten werden muss, dass die Polizeiinspektoren die geringste Berufserfahrung aufweisen (zwischen sieben und 17 Jahren). Dies liegt daran, dass jeder Polizist, der aus der Ausbildung kommt, mit diesem Berufsstatus beginnt und viele, wenn diese ausgeschrieben wird, eine Zusatzausbildung oder Weiterbildung absolvieren.

So steigen die Qualifikationen mit der Berufserfahrung, wie auch in der folgenden Abbildung sichtbar ist.

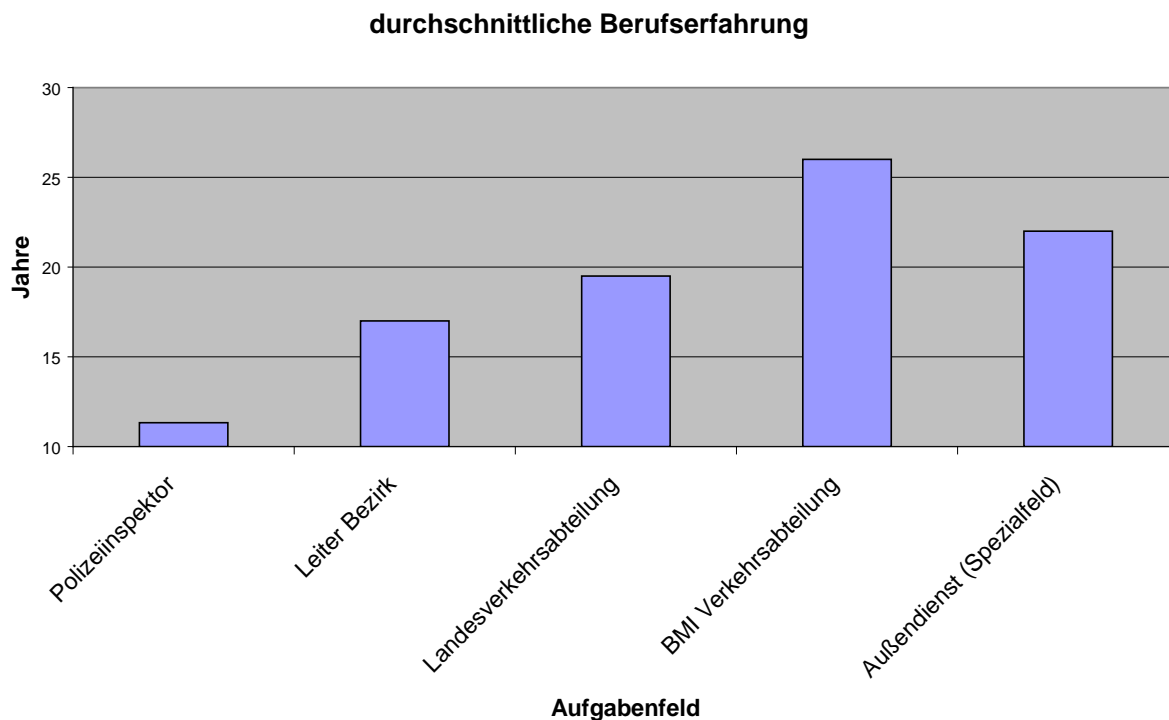


Abbildung 7: Durchschnittliche Berufserfahrung

5.3.2. Ergebnisse und Interpretation

5.3.2.1. Arbeitsbereiche

In dieser Kategorie geht es aufgrund der Komplexität des Systems um die Arbeitsfelder der Befragten, die im Folgenden genauer erklärt wurden. Die Erklärungen beziehen sich auf die Abteilungen, die mit „Verkehr“ betraut sind, es wird hier jedoch vermieden, genaue Positionen zu erläutern, da die Anonymität gewährleistet werden muss.

Zum besseren Verständnis der Ergebnisse wird nun die Struktur der Straßenverkehrsordnung dargestellt.

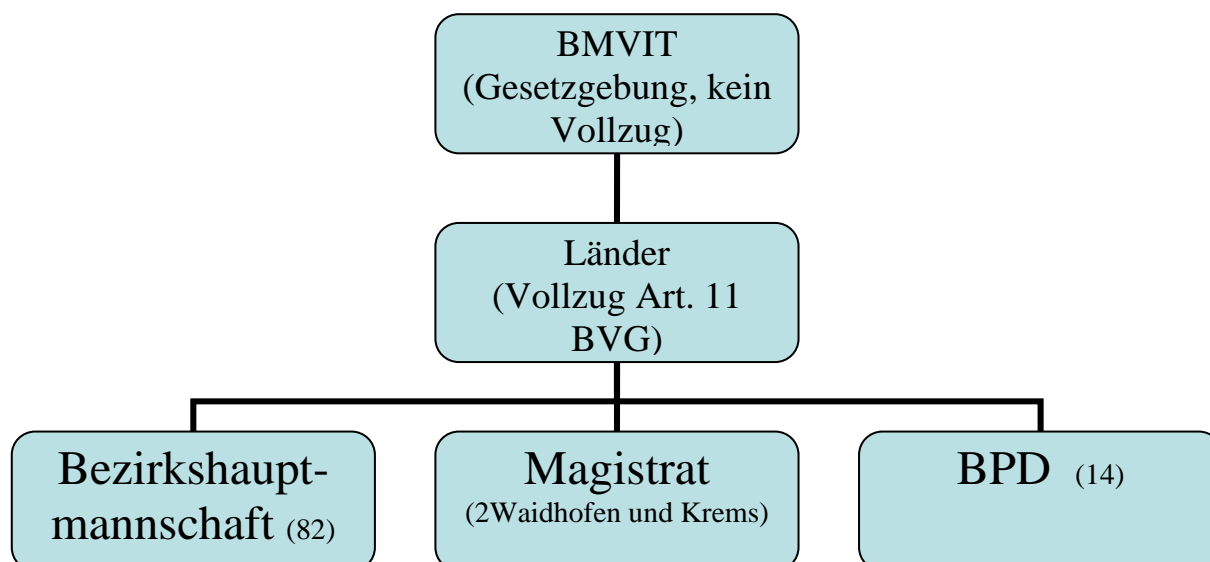


Abbildung 8: Organigramm Struktur der Straßenverkehrsordnung

Wie oben schon erklärt, hat die oberste Befehlsgewalt über die Polizei der Bundesminister für Inneres. Ihm unterliegen Sektionen, denen verschiedene Aufgabenbereich zugeordnet sind. Die Sektion II unter der Leitung von Oberst Martin Germ ist für die Verkehrsangelegenheiten in Österreich zuständig. Diese Sektion koordiniert den inneren Dienst der Bundespolizei. Hierzu zählen auch die Entscheidung über den Ankauf und die Zuweisung von Verkehrsüberwachungsgeräten, die Optimierung der Handlungsabläufe und die Schulung derer, die mit Spezialmaterien betraut sind. Weiters wirken die Bediensteten dieser Sektion an der Begutachtung von Gesetzesentwürfen, die das Verkehrsrecht betreffen, mit und führen die österreichische Verkehrsunfallstatistik. Die letztere Aufgabe übernimmt teilweise die Statistik Austria. Weitere Aufgaben sind der Betrieb des Verkehrsinformationssystems (VIS), die Koordination des Exekutiveinsatzes (Planung, Ressourcen, Schnittstelle zu den zuständigen Behörden), Beantwortung von schriftlichen Eingaben an das BMI den Verkehrsvollzug betreffend, sowie präventive Verkehrserziehung.

Auch die internationale Polizeikooperation, die über die EU-Grenzen hinaus geht, in der mit anderen Ländern Erfahrungen ausgetauscht werden, gehört zu dem Tätigkeitsfeld der Sektion II.

Der Sektion II unterliegen die verschiedenen Landesverkehrsabteilungen, welche nach Artikel 11 BVG für den Vollzug der Gesetze zuständig sind. Von Prävention bis zur Repression, Leitung und Lenkung von großen Verkehrseinsätzen, alles, was mit Verkehrsüberwachung zu tun hat, liegt im Aufgabengebiet der Landesverkehrsabteilungen. Ihnen obliegt auch die

Verkehrsüberwachung auf Autobahnen und ihnen untersteht offiziell die Polizei (innerdienstlich untersteht sie dem BMI).

Den Bezirkshauptmannschaften, Magistraten bzw. den Bundespolizeidienststellen obliegt die Verkehrsüberwachung auf Bundesstraßen, Landes- und Gemeindestraßen.

Uniformierte Polizeibeamte in Österreich haben ein sehr breites Aufgabenfeld zu bewältigen. Ein Teil davon ist die Verkehrsüberwachung. Es gibt auch Spezialabteilungen, die den Polizeiinspektionen übergeordnet sind. Die dort arbeitenden Beamten haben spezielle vertiefende Ausbildung für ihren Arbeitsbereich. Eine von diesen Spezialabteilungen ist z. B. die MOT – motorisierte Verkehrsgruppe. Sie ist eine Gruppe der vielen Landesverkehrsabteilungen, die speziell die Aufgabe Verkehrsüberwachung hat.

In Wien gibt es fünf Gruppen, die nur für Verkehrsüberwachung in der Stadt zuständig sind. Mit zweispurigen und einspurigen Einsatzfahrzeugen und auch Zivildfahrzeugen wird der Dienst versehen. Die Abteilung Verkehrsüberwachung umfasst in Wien ca. 170 Personen, die für Verkehrsüberwachung mit Lasergeräten, Alkomaten, etc. zuständig sind. Andere Abteilungen sind dann für Verkehrsunfälle, Radarstationen und Section Control (technische Verkehrsüberwachung), usw. zuständig.

Der Gruppenleiter der MOT hat die Aufgaben Fahrzeuge zuzuteilen, Anzeigen zu vidieren, Schulungen zu organisieren, ihm obliegen die Einsatzleitungen und er macht auch Außendienst. Daher hat er ein sehr weites Blickfeld über die Thematik.

Betrachtet man dieses System, so muss man sich bewusst sein, dass Wien – das größte Ballungszentrum Österreichs – eine Sonderstellung einnimmt. Eine Aufgabe, die in Wien größtenteils Schülerlotsen übernehmen und die in Niederösterreich noch immer zum breiten Aufgabenspektrum der Exekutive gehört, ist z. B. die Schulwegsicherung.

Wie schon im Theorieteil (3.5.2 Aufgaben der Polizei) dargestellt, unterliegen dem Landespolizeikommando die Bezirke. In jedem Bezirk bekommt das Bezirkskommando Vorschriften von der Bezirkshauptmannschaft oder vom Landespolizeikommando, die sie an die in der Bezirkspolizeiinspektion und in den umliegenden Polizeiinspektionen ausführenden Beamten weiter delegiert und die Umsetzung überwacht.

Die Bezirkskommandanten, die für den Verkehrsbereich zuständig sind, kommen einmal jährlich im BMI zusammen, um grundsätzliche Themen wie Recht, Organisation, Technik,

Einsatztaktik zur Verkehrsüberwachung zu behandeln und Konzepte für Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu erarbeiten.

Die Dienstgrade der Beamten sind mit dem des Bundesheers vergleichbar. Grundsätzlich unterscheiden sich drei Ebenen. In der ersten und „untersten“ Ebene befindet sich ein Inspektor nach der Grundausbildung (= eingeteilter Beamter). Erst nach fünf Dienstjahren im Exekutivdienst kann durch eine Schulung, die von der Sicherheitsakademie ausgeschrieben wird in die zweite und höhere Ebene gelangt werden und der Rang des dienstführenden Beamten erlangt werden. Die oberste Führungsebene (Offizier, Leitung des Bezirkspolizeikommandos oder Landespolizeikommandos) kann wiederum durch Bewerbung und Schulung in der Sicherheitsakademie erreicht werden.

In dieser Arbeit wurde versucht, aus dem Bereich Verkehr alle Instanzen abzudecken, was für Wien und Niederösterreich gelungen ist. Dies ist wichtig, um einen Überblick über die unterschiedlichen Einstellungen der InterviewpartnerInnen bezüglich ihrer Berufsposition zu erhalten.

5.3.2.2. Gesetzeslage der Verkehrsüberwachung

Die zweite Kategorie beschreibt die Gesetzeslage, an die sich die Exekutive bei der Verkehrsüberwachung halten muss und Empfehlungen und Anliegen, denen sie nachgeht.

In Österreich stellt sich die Gesetzeslage des Verkehrs laut Straßenverkehrsordnung 1960 und des Kraftfahrzeuggesetzes dar. Die nähere Definition dessen, was die Polizei zu tun hat, findet sich in den Dienstaufträgen des jeweiligen Landespolizeikommandos.

Prinzipiell ist der gesetzliche Auftrag in ganz Österreich gleich, aber die Obliegenheiten der jeweiligen Dienststellen werden vom Landespolizeikommando vorgegeben.

In Niederösterreich gibt es von der Bezirkshauptmannschaft ein monatliches Überwachungsprogramm mit gesetzten Schwerpunkten (z. B. Sicherheitsabstand, Gurte, etc.) und auch quartalsweise werden vom Landesverkehrsamt Verkehrsschwerpunkte angeordnet. Hier ist das jeweilige Bezirkskommando für die Durchführung verantwortlich.

Außer den Aufträgen der höheren Ebene gehen die Beamten auch Hinweisen von vermehrten Verkehrsübertretungen der Bevölkerung nach. Innerhalb einer Gemeinde werden auch Empfehlungen und Anliegen dieser berücksichtigt, obwohl dies kein „Muss“ ist.

„Wir gehen auch Wünschen des Bürgermeisters nach, da er ja sonst zum Bezirkshauptmann gehen und sein Anliegen vorbringen kann. Von diesem würden wir dann sowieso den gesetzlichen Auftrag bekommen.“

„Wenn es Unfallhäufungspunkte (Kooperation mit dem Kuratorium für Verkehrssicherheit) gibt, wird dort vermehrt kontrolliert. Am Schulbeginn beispielsweise werden die Kontrollen vor Schulen (Kindersicherung, Einhaltung der Gurtenpflicht) verschärft durchgeführt. Innerhalb des gesetzlichen Auftrages ist es so, dass besonders Prominente darauf Wert legen, in ihrer Umgebung mehr Überwachung zu haben, was in den meisten Fällen nicht notwendig ist. Diese Wünsche werden dann von „Oben herangetragen“ und es müssen, obwohl das nicht notwendig wäre, Schwerpunkte gesetzt werden. Dies führt dann dazu, dass das Personal wo anders fehlt.“

„Informationen von der Bevölkerung kommen via Emails bezüglich verkehrsneuralgischer Punkte. Wir reagieren auf Anfragen und Hinweisen der Bevölkerung.“

Entstehung von Gesetzen

Derzeit gibt es in Österreich bereits die 22. Novelle der Straßenverkehrsordnung, sowie die zwölfte Neuerung des Führerscheingesetzes. Diese Gesetze, Verordnungen und Richtlinien werden von der Beamtenschaft oder der Politik vorgeschlagen. Während BMVIT Tagungen werden diese Vorschläge erörtert, und können in Gesetzesänderungen einfließen. Die Gesetzesentwürfe werden dann intraministeriell weitergereicht und auch an die Wirtschaftskammer und an Verkehrsclubs, etc., welche dazu Stellung nehmen können, ausgesendet. Stellungnahmen werden dann noch diskutiert und können auch ausschlaggebend dafür sein, ob der Gesetzesentwurf überhaupt seinen offiziellen Weg weiter geht.

Hier ist es der Wunsch der Polizei, die Gesetzestexte transparenter zu gestalten, so dass sie eindeutig umsetzbar sind.

5.3.2.3. Aufgabenfelder der Exekutive

Eine relativ große Anzahl von Aussagen bezieht sich auf die Aufgabenfelder der Polizei, die meist erst erläutert wurden und dann die derzeitige Situation kritisch, nicht von allen Befragten gleich betrachtet wurde.

Die Exekutive wirkt an der Verkehrsüberwachung im Auftrag der zuständigen Verkehrsbehörde durch die BH, die Magistrate Krems bzw. Waidhofen und die 14 BPD's.

Innerdienstlich untersteht die Polizei dem BMI, welches monatlich einen Verkehrsüberwachungsplan mit verschiedenen Schwerpunkten wie Schwerverkehr, Radar,

Abstandsmessung, etc. erstellt. Auch das Bezirkspolizeikommando kann monatlich einen Überwachungsplan erarbeiten, welcher der BH vorgelegt und genehmigt werden muss. Die Fachkompetenz für Überwachungspläne führen aber die Landesverkehrsabteilungen.

5.3.2.4. Verkehrsüberwachung

Laut Straßenverkehrsordnung §90 unterliegt der Exekutive die komplette Verkehrsüberwachung. Die Entscheidung über Häufigkeit, Tageszeiten und Örtlichkeiten der Überwachung obliegt dem Polizeibeamten und wird in Eigenregie durchgeführt. Zusätzlich gibt es, wie oben schon genau erläutert (siehe 5.3.2.1), Schwerpunkte, die vom Landesverkehrskommando an alle Bezirkskommandos weitergegeben werden und auch von diesen angeordnet werden. Hier ist der Beamte, der im Außendienst tätig ist, weisungsgebunden. Es gibt österreichweit auch Schwerpunktgruppen, die Sonderausbildung haben (für Schwerverkehr, Motorradstreifen, intensivierete Verkehrsüberwachung - wird nach Monatsschema vorgegeben) und spezielle Kontrollen durchführen.

Diese große Aufgabenvielfalt im Polizeidienst nimmt die Zeit für Verkehrsüberwachung.

Technisch ist jede Dienststelle mit Laserpistolen, Alkoholvortestgeräten und Alkomaten ausgerüstet. Radargeräte und die „Multabox“ werden von der Landesverkehrsabteilung betreut.

Die Multabox wird vom Straßenverkehrsteilnehmer nicht wahrgenommen und liefert so eine realistische Darstellung des Verkehrs.

Die Häufigkeit der Verkehrsüberwachung kann nicht einheitlich auf ganz Österreich dargestellt werden. Schwerpunkte des BMI's gelten für ganz Österreich, die Umsetzung obliegt den jeweiligen Bezirkskommandos. Daher wird als Beispiel die Häufigkeit der Verkehrsüberwachung eines Bezirkes in Niederösterreich dargestellt:

Streifendienst mit Lasergerät und Alkoholvortestern bzw. Alkomaten sind täglich unterwegs. Zweimal im Monat sind auf den Straßen des Bezirkes ein ziviler Radarwagen und ein Team mit der Multabox unterwegs, um den Straßenverkehr zu überwachen. Auch eigene Verkehrsdienststreifen (zwei Teams zu je zwei Personen) werden achtmal im Monat von anderer Arbeit freigestellt, um nur den Verkehr überwachen zu können. Die Motorradstreifen sind von Anfang April bis Ende Oktober unterwegs (25 bis 35 Streifen im Monat).

Mindestens einmal im Monat gibt es einen Alkoholschwerpunkt.

Für Wien ist eine Flächendeckung der Verkehrsüberwachung gegeben. Technische Geräte, sowie Präsenz der Exekutive sind gegeben. In Niederösterreich ist laut den Befragten die Flächendeckung der Verkehrsüberwachung nicht überall gegeben. Es muss hier differenziert werden, wie groß das Gebiet ist, das eine Polizeiinspektion zu betreuen hat und wie die infrastrukturellen Gegebenheiten sind. Es wird versucht, die Dienstaufträge und Schwerpunkte optimal umzusetzen.

„Verkehrsüberwachung ist nur mehr die Restmenge der zu erledigenden Aufgaben eines Beamten.“

„Verkehrsüberwachung steht an letzter Stelle.“

„Verkehrsüberwachung ist ein Teilaspekt der Aufgaben eines Beamten.“

„Die Exekutive wirkt an der Verkehrsüberwachung im Auftrag der zuständigen Verkehrsbehörde in erheblichem Maße mit.“

„Für Wien ist eine Flächendeckung der Verkehrsüberwachung gegeben. In Niederösterreich kann ich die Situation nicht beurteilen.“

5.3.2.5. Verkehrssicherheit

Der Sicherheitsaspekt ist nicht rein objektiv bewertbar. PolizistInnen, welche ebenfalls VerkehrsteilnehmerInnen sind, können Situationen individuell unterschiedlich empfinden.

Hier wurden von den Befragten häufig bauliche Maßnahmen und technischer Fortschritt, die zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen sollen, angesprochen.

Für die baulichen Maßnahmen ist laut §96 Abs. 1 und 2 STVO die Behörde (Straßenerhalter und Landesregierung) zuständig, die, wenn sich aus Unfallhäufungspunkten notwendige bauliche Maßnahmen ergeben, unverzüglich zu reagieren und diese umzusetzen hat.

Sicherheitsvorkehrungen

Wichtige Sicherheitsvorkehrungen sind einerseits straßenbauliche Sicherheitsvorkehrungen wie Schwellen, Kreisverkehre, Verkehrsinseln, Bahnunterführungen bzw. Beschränkung bei Bahnübergängen. Der immer größer werdende „Schilderwald“ wird als nicht optimal angesehen, da vor allem Autofahrer mit zu vielen Verkehrsschildern überfordert sind. Es kann

auch wichtig sein, den Verkehrsteilnehmern mehr Verantwortung überlassen (weniger Ampeln), da sie dann konzentrierter fahren und sich nicht nur auf die Technik verlassen.

Andererseits gibt es auch eine technische Entwicklung im Bereich Verkehrsüberwachung, die auch die Verkehrssicherheit steigern soll, wie z. B. Section Control u. a. Dass diese Fortschritte die verstärkte Überwachung und Präsenz der Polizei auf der Straße ersetzt, wurde nur von einem Befragten vertreten.

Positive Entwicklungen

Es wurden auch einige positive Entwicklungen im Verkehrssicherheitsbereich erwähnt. Dies war der Fortschritt, dass neben Fahrbahnen keine Bäume mehr gepflanzt werden und dass die Promillegrenze auf 0,5 Promille herabgesetzt wurde. Der Einsatz der Alkoholvortestgeräte wird als sehr positiv gesehen. Auch der Rückgang der tödlichen Verkehrsunfälle, der Alkohollenker wurde als positive Entwicklung angesehen, mit der Anmerkung, dass dies in den Medien und am Papier anders aussieht, als in Wirklichkeit.

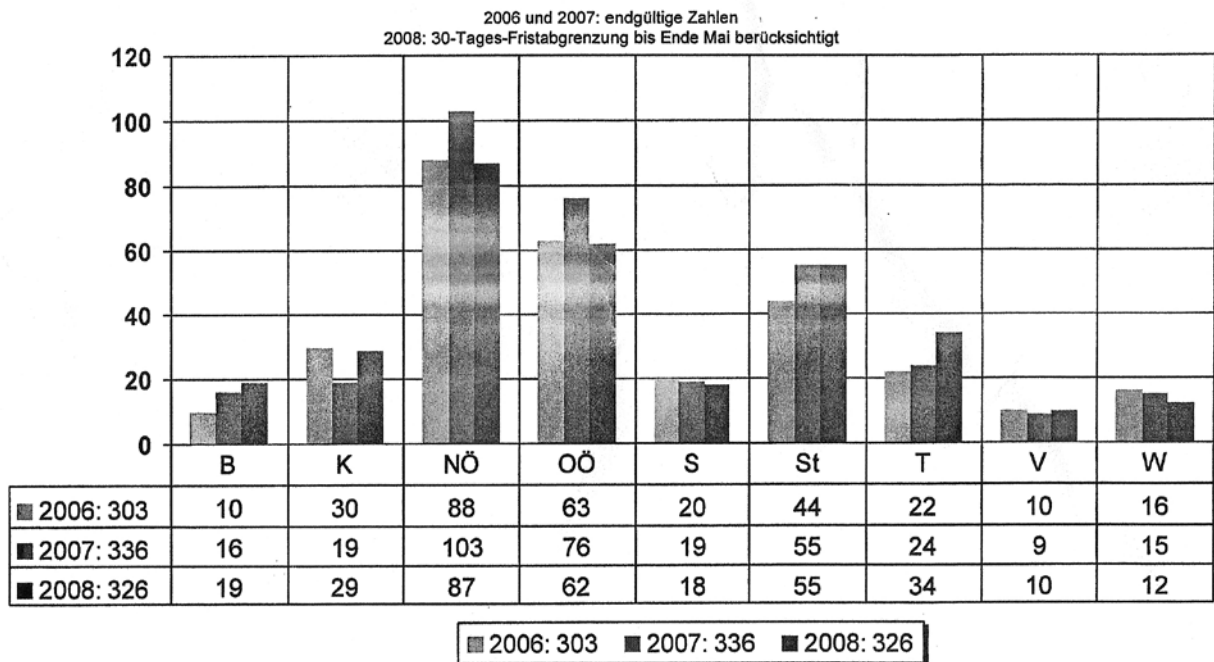
Auch die Entwicklung der technischen Geräte, die die Verkehrsüberwachung erleichtern und auch die Verkehrssicherheit erhöhen, wird als wichtige positive Entwicklung angesehen.

Bis Juli 2008 sind die Verkehrsunfälle mit Personenschaden sowie die Verkehrstoten auf Österreichs Straßen rückläufig, wenn der Dreijahresvergleich 2006 bis 2008 betrachtet wird, der nach Bundesländern aufgliedert ist. Offensichtlich wird hier, dass Niederösterreich gefolgt von Oberösterreich die höchste Zahl an Verkehrstoten aufweist. Zu Vermuten ist, dass die Ursachen hier vermehrt in der Infrastruktur der Straßen zu finden sind, da sich beispielsweise in Niederösterreich häufig baumumsäumte, kurvenlose Freilandstraßen, die dazu einladen, auf das Gaspedal zu steigen, finden.

„Der Alkoholvortester, den wir vor 2 Jahren bekommen haben, ist ein Quantensprung in der Alkoholprävention.“

„Es wäre von Vorteil, wenn Bäume neben Straßen gerodet werden bzw. nicht mehr nachgepflanzt wird.“

Verkehrstote auf Österreichs Straßen nach Bundesländern 3-Jahres-Vergleich 2006 bis 2008 im Zeitraum 1. Jänner bis 6. Juli



C) BM.I Referat II/2/d Br

Abbildung 9: Verkehrstote auf Österreichs Straßen nach Bundesländern, BMI Referat II, Juli 2008.

5.3.2.6. Mängel, Lücken und Verbesserungsvorschläge

Zu dieser Kategorie gibt es viele Aussagen, die breit gefächert sind. Um den Überblick zu bewahren, wurden fünf Unterkategorien gebildet. Natürlich gehen Mängel und Lücken im Verkehrsüberwachungssystem immer mit Verbesserungsvorschlägen einher. Deshalb sollen diese Punkte nun im Folgenden dargestellt werden.

Strafen

Die Mehrheit der Befragten meinen, dass Menschen nur dann einen Lerneffekt haben, wenn sie für ihr Fehlverhalten bestraft werden. Fast einheitlich wird auch die Meinung vertreten, dass die Strafen in Österreich viel zu gering ausfallen.

Andererseits hat der Polizeibeamte laut Gesetz den Auftrag, präventiv zu handeln. Das bedeutet, Personen nicht nur zu strafen, sondern bevor beispielsweise jemand in alkoholisiertem Zustand sein Fahrzeug in Betrieb nimmt, zu verwarnen und sich nicht verstecken, bis angestartet worden ist, um dann ein Organmandat ausstellen zu können.

Warum dies viel zu wenig passiert, hat den Grund, dass präventives Abmahnen nur ohne Arbeitsnachweis vor sich geht. Andere Arbeiten werden also dem vorgezogen um Arbeitsnachweise erbringen zu können.

Zur Erklärung: Von den Beamten ist nach jedem Dienst minutiös ein Dienstformular auszufüllen, welches Arbeitsnachweise durch Codierungen mittels roten Zahlen, die verschiedene Wertigkeiten haben, statistisch festhält. (z. B. 7.00 Uhr bis 7.15 Herrichten der Gerätschaften, etc.)

Knoflacher stellte 2005 in seiner Analyse fest, dass sich Abmahnen nicht präventiv auf das Unfallgeschehen auswirken. Daher empfiehlt er, diese zu reduzieren und die Schärfe der Überwachung, ausgedrückt in Strafgeldern zu erhöhen. (vgl. Knoflacher, 2005, S. 69 ff)

„Unsere Strafen sind einfach lächerlich, sie bewirken sicher keine Verhaltensänderung.“

„Solange du nicht gestraft wirst, haltest du dich nicht dran.“

„Wenn ich eine Stunde präventiv am Straßenrand mit Uniform stehe, habe ich zur Verkehrssicherheit viel beigetragen – ist aber keine Tätigkeit laut dem ‚Lügenblatt‘. → Ich springe aus dem Auto raus, bin 5 Minuten an einem Ort, hole die ersten vier Lenker raus, stelle so an vielen verschiedenen Orten viele Organmandate aus – gut für die Dienststelle, da gute Statistik dem Postenkommandanten seinen Posten erhält, aber schlecht für die Verkehrssicherheit.“

„Die Polizei handelt viel zu wenig präventiv.“

Geschwindigkeit, Alkohol, Drogen

Die überhöhte Geschwindigkeit, Drogenlenker und alkoholisierte Verkehrsteilnahme werden auch von den Polizeibeamten als immer noch größte Schwierigkeiten gesehen. Diesen könnte durch Negativwerbung als Abschreckung, verstärkte Kontrollen, mehr Präsenz der Exekutive auf Österreichs Straßen, höhere Strafen, Fahrzeugentzug oder Führerscheinabnahme Einhalt geboten werden. Bei den Drogenlenkern hat die Polizei das Problem, dass es noch kein geeignetes Testgerät gibt, das Drogenkonsum schnell und einfach nachweist. Daher ist es ein sehr großer Zeitaufwand (ca. zwei Stunden), einen Verdächtigen Drogenlenker zu testen.

Verkehrsüberwachung

Die Verkehrsüberwachung in Österreich krankt! Diese Meinung vertritt die Mehrheit der Befragten. Gründe warum dies so ist, liegen einerseits in der Arbeitsaufteilung der Beamten. Beispielsweise gibt es in einer Polizeiinspektion mit 20 Personen nur zwei Beamte, die Außendienst mit einem riesigen Aufgabengebiet und einem Einzugsgebiet von 30.000 Einwohnern haben. Hier steht die Verkehrsüberwachung an letzter Stelle.

Bei Inspektionen mit kleineren Einzugsgebieten, wo weniger andere Aufgaben zu bewältigen sind, kann mehr Augenmerk auf Verkehrsüberwachung gelegt werden.

Da Verkehrsüberwachung nur in der „Restzeit“ der Dienste der Polizei durchgeführt wird, kommt sie zu kurz. Andererseits herrscht in dieser Berufsgruppe akuter Personalmangel. Daher sind viele Beamte aufgrund von 24 Stundendiensten ausgebrannt. Nach dem Motto „Arbeite ich weniger, mache ich weniger Fehler“ werden Verkehrsüberwachungsamtshandlungen, die mit Schreibarbeit verbunden sind gemieden. Sie stellen sich nicht an „Schlüsselpunkte“, wo Verkehrsüberschreitungen stattfinden, sondern meiden diese. Somit vermeiden sie auch Arbeit.

Wie in jeder Berufsgruppe gibt es auch bei der Polizei „schwarze Schafe“, die den Beamtenstatus haben und deren Faulheit unterstützt wird.

Hier wäre es die Aufgabe eines Chefs, schwarze Schafe herauszukristallisieren und zu entlassen. Die Führungsebene sollte besser geschult werden, um die Mitarbeiter motivieren zu können. Sinnvoll wäre es auch, für karenzierte MitarbeiterInnen einen Ersatz einzustellen, um wenigstens hier das verschärfte Personalproblem zu mildern.

Technisch ist es kein Problem, beispielsweise mittels **Road pricing** auch PKWS zu kontrollieren. Mittels Technik ist es heute bereits möglich, den Straßenverkehr nahezu voll zu überwachen. Das ist keine Frage des Könnens sondern des Wollens der Politik, der Lobbies.

Folgen könnten sein, dass Autofahren zu teuer wird und weniger Autos gekauft werden,....

Auch Privatfirmen, die ein geeichtes Radargerät benutzen, dürfen auf Gemeindestraßen den Straßenverkehr überwachen und könnten so die Exekutive entlasten. Dies gibt es bereits in einigen Gebieten in Niederösterreich.

„Spezialabteilungen dürfen sehr wohl Polizei hinzuziehen, wenn sie Verkehrsdelikte wahrnehmen. Doch dies wird nicht gerne gesehen, da sie hier in ein fremdes Aufgabengebiet eingreifen. In Extremsituationen wird dies wahrgenommen.“

„Je mehr Personal desto besser. Wir liegen derzeit unter dem Personalstand, den wir haben sollten.“

„ Wie genau der Beamte seinen Dienstauftrag nimmt, liegt an der Motivation jedes einzelnen. Manche denken: ‚Habe ich 12 Stunden Nachtdienst, fahre ich halt am Feldweg spazieren, dann hab ich keine Arbeit.‘“

„Verkehrsüberwachung kann viel weiter aufgebaut werden dazu ist mehr Personal notwendig. Derzeit ist diese viel zu schwach, Leute wissen, dass sie nicht damit rechnen müssen, angehalten zu werden.“

„Polizei wird immer weniger auf den Straßen gesehen – das hebt nicht unbedingt das Sicherheitsgefühl.“

„Verkehrsüberwachung könnte verstärkt werden, aber fühlt sich der Bürger dann nicht zu viel überwacht????“

Programme der EU

Die internationale Polizeikooperation, die über die EU-Grenzen hinaus geht, in der mit anderen Ländern Erfahrungen ausgetauscht werden, gehört zu dem Tätigkeitsfeld der Sektion II - Verkehrsabteilung. Verkehrssicherheitsprogramme für Österreich sind sehr theoretisch und werden vom BMVIT erarbeitet. Die Kommandantenebene und die Inspektorenebene haben mit der Theorie nichts mehr zu tun, sie sind für die praktische Umsetzung, Koordination und Durchführung verantwortlich.

Derzeit gibt es auf dieser Ebene Verhandlungen. Auf europäischer Ebene soll eine Richtlinie entworfen werden, dass Mitgliedsstaaten von anderen Ländern Strafen vollstrecken dürfen und so Verkehrssünder international verfolgt werden können. Dies dürfte sich schwierig gestalten, da jedes EU-Land andere Strafvollzugsmodalitäten hat.

Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm

Im österreichischen Verkehrssicherheitsprogramm sind unter dem Handlungsfeld Infrastruktur Zielsetzungen wie die Entschärfung von Sturzräumen „eine Sicherung potentieller Sturzräume durch Absicherung oder Entfernung von Objekten wie Bäumen, Lichtmasten und Kanaldurchlässen erfolgen („forgiving roadsides“)“ vorgesehen. (BMVIT, 2003, S. 22)

Auch Kreisverkehre gehören zu den effizientesten Sicherheitsmaßnahmen für Kreuzungsbereiche. Deshalb sollen vermehrt Kreisverkehrsanlagen auf unfallträchtigen Straßenkreuzungen gebaut werden.

Obwohl die Befragten den Inhalt des Verkehrssicherheitsprogramms nicht kannten, kamen doch vermehrte Aussagen, die sich mit diesen decken und auch teilweise schon umgesetzt wurden.

„Schwerpunktaktionen wie z. B. das Gordiprojekt sind über EU-Programm gelaufen.“

„Es wäre von Vorteil, wenn Bäume neben Straßen gerodet werden bzw. nicht mehr nachgepflanzt wird.“

„Der Bau von Kreisverkehren ist auf Kreuzungen mit vielen Unfällen sinnvoll um diese zu entschärfen.“

Auch den Schwerverkehr betreffend gibt es im österreichischen Verkehrssicherheitsprogramm Ziele wie Ladungssicherung und Einhaltung der Tempobegrenzungen. Diese sind offensichtlich einer der vielen Schwerpunkte in Österreich für die Polizei und stellen laut geltendem EU-Recht ein wichtiges Element der Verkehrssicherheitsarbeit dar. Einer zentralen, bundesweiten Koordinierung der personellen und technischen Ressourcen im Rahmen einer Lkw-Kontrollplattform sowie der Abstimmung mit der Europäischen Kommission kommt deshalb zunehmende Bedeutung zu.

Spezielle Kontrollen des Schwerverkehrs auf fahrzeugtechnische Ausstattung, Beladung und Fahrtenschreiber die ca. eine Stunde dauert, dürfen nur von Beamten mit Spezialausbildung durchgeführt werden. Der Lenker bekommt eine schriftliche Bestätigung, dass er kontrolliert wurde, da diese Kontrolle sehr zeitaufwändig ist. Wird er während derselben Fahrt noch einmal angehalten, so kann er diese Bestätigung vorweisen und wird nicht noch einmal kontrolliert.

„Wenn die Strafen bei Nichteinhaltung der Regeln erhöht würden, so würden sich die LKW-Fahrer besser daran halten. Beschlagnahmung von Fahrzeugen würde wesentlich zum Lerneffekt beitragen.“

„Die Strafen sollten nicht die Fahrer eines LKW's bezahlen müssen, sondern die Spediteure.“

„Der Spediteur gibt dem Fahrer Geld mit, mit dem er die Strafen bezahlen kann, so muss er z. B. seine Ruhezeiten nicht einhalten.“

6. Zusammenfassung

Die Arbeit gliedert sich in einen theoretischen und in einen praktischen Teil. Im theoretischen Teil wurden Begrifflichkeiten wie Verkehr, Verkehrssicherheit, Verkehrspolitik und die Gesetzeslage in Österreich so wie die Polizei und ihre Aufgaben erörtert. Weiters wurde auf die Ursachen, warum jemand zum Verkehrssünder wird, eingegangen und mit Theorien belegt. Aufbauend auf diese theoretischen Grundlagen wurden Hypothesen zur Thematik Verkehrssicherheit und Verkehrsüberwachung der Exekutive erstellt, welche als Grundlage für die qualitative Erhebung dienten. Mittels eines strukturierten Leitfadens wurden im Zeitraum von Juni 2008 bis August 2008 insgesamt 13 Einzelinterviews als Experteninterviews mit PolizistInnen aus Wien und Niederösterreich durchgeführt.

Die Ergebnisse dieser Untersuchung können wie folgt zusammengefasst werden:

Das Aufgabenspektrum eines Beamten ist sehr groß und nimmt die Zeit für die Verkehrsüberwachung, die ein Teil der Aufgaben darstellt. Inspektionen in NÖ mit großem Einzugsgebiet haben ein zu großes Aufgabengebiet, welches für das ausführende Personal kaum bewältigbar ist.

Laut Straßenverkehrsordnung §90 unterliegt der Exekutive die komplette Verkehrsüberwachung. Die Entscheidung über Häufigkeit, Tageszeiten und Örtlichkeiten der Überwachung obliegt dem Polizeibeamten und wird in Eigenregie durchgeführt. Zusätzlich gibt es Schwerpunkte, die vom Landesverkehrskommando an alle Bezirkskommandos weitergegeben werden.

Technisch ist jede Dienststelle mit Laserpistolen, Alkoholvortestgeräten und Alkomaten ausgerüstet. Radargeräte und die „Multabox“ werden von der Landesverkehrsabteilung betreut. Dass diese Technik die Präsenz der Exekutive auf der Straße ersetzt, wurde von den Befragten nicht bestätigt.

Die Qualität der Verkehrsüberwachung in Österreich weist derzeit laut den Befragten offensichtlich Lücken und Mängel auf. Diese sind zu geringe Strafsätze, teilweise falsche Vorgehensweisen bei der Überwachung (Präventives Handeln – dazu gehört auch Verwarnen

und nicht sofort strafen!), die Schwierigkeiten bei Geschwindigkeit, Alkohol und Drogen aber auch Personalprobleme und Aufgabenvielfalt der Tätigkeitsbereiche der Beamten.

7. Schlussfolgerungen

Mit moderner Elektronik wird seit Herbst 2007 in der Verkehrsleitzentrale der Wiener Roßauer Kaserne mittels Hightech-Monitorwand, die mit 120 über die Stadt verteilten Kameras verbunden ist, das Wiener Straßennetz und die gesamte Stadtautobahn überblickt. So kann laut Herrn Major Langer bei Staus oder Unfällen schnell reagiert werden. (vgl. Lackner, 2007, S. 14) Für Verkehrsdeliktserhebung werden diese Kameras nicht verwendet. Aus technischer Sicht ist im Bereich Verkehrsüberwachung also sehr viel mehr möglich. Die Verkehrsteilnehmer könnten theoretisch nahezu zu hundert Prozent überwacht werden, wenn in jedes Fahrzeug GPS eingebaut würde. Diese Form der Verkehrsüberwachung wird derzeit in Österreich nicht in Erwägung gezogen.

Jedoch werden die Inhalte des Verkehrssicherheitsprogramms der EU und die Österreichs Punkt für Punkt umgesetzt. Durch Schwerpunkte der Landesverkehrsabteilungen, aber auch bezirksweit wird die Verkehrsüberwachung forciert. Nichts desto trotz – mehr personelle sowie technische Ressourcen werden immer benötigt und können zu einer weiteren Verbesserung der Verkehrsüberwachung und zu einer höheren Verkehrssicherheit führen.

2005 wurde das gesetzte Etappenziel (weniger als 715 Verkehrstote) klar verfehlt. Wenn die angestrebten Ziele bis 2010 erreicht würden, wäre das auf jeden Fall ein großer Fortschritt.

Ein wesentlicher Punkt zur Steigerung der Verkehrssicherheit ist es, die Einstellung und das Verhalten der Verkehrsteilnehmer zu ändern. Dies kann nur durch Schulung von Kindheit an, Prävention und Repression erreicht werden.

In Österreich werden immer wieder Kampagnen gestartet, die die Verkehrsteilnehmer auf Gefahren aufmerksam machen sollen. Im Jahr 2000 starteten der ORF und das Kuratorium für Verkehrssicherheit auf Initiative des damaligen Innenministers eine Kampagne (Plakate, Fernsehwerbung), um unvorsichtige und gedankenlose Verkehrsteilnehmer auf die gebotene Sorgfalt im Straßenverkehr hinzuweisen. Nach den Themen Rasen, Anschnallen und Verzicht auf Alkohol ermahnte die Verkehrssicherheitskampagne des Jahres 2005 die Autofahrer ihre Geschwindigkeit zu reduzieren unter dem Motto „Bleib am Leben – Geh vom Gas!“. 2007 fand die erste internationale Verkehrssicherheitswoche statt, deren Ziel es war, die Vision - eine Woche lang keine Verkehrstoten – zu verwirklichen. Jeder Tag der Woche widmete sich einem Thema wie z. B. Tag der Nicht Raser, Tag der nicht alkoholisierten Lenker, usw. Viele der Veranstaltungen wie „Polizeipuppentheater“ werden in Kooperation mit Kindergärten und Schulen durchgeführt und von der Exekutive abgehalten, da bei Kindern und Jugendlichen

mit Schulungen bezüglich dem richtigen Verhalten im Straßenverkehr begonnen werden muss. Auf Trainingsplätzen haben Kinder die Möglichkeit, das richtige Verhalten im Straßenverkehr unter Aufsicht von geschulten Beamten zu üben. Aber auch das richtige Verhalten beim Warten an einer Bushaltestation wird geübt.

Hier kann auch der kleine Sicherheitsexperte Helmi genannt werden, der bereits seit 25 Jahren die Kinder mit dem Slogan „Augen auf, Ohren auf – Helmi ist da!“ via Fernsehen oder Internet zu Vorsicht und Wachsamkeit bei Gefahrensituationen aufruft.

Auch für Erwachsene wird Fahrsicherheitstraining von der Polizei angeboten. Allein im Jahr 2006 wurden 1.400 Fahrer an Wochenenden auf Trainingsplätzen für Verkehrspolizisten trainiert.

Die Medien tragen ebenfalls einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Verkehrssicherheit bei. Durch gezielte und regelmäßige Beiträge und Öffentlichkeitsarbeit könnte die Bewusstseinsbildung der Bevölkerung wesentlich angehoben werden.

Es wird hier sichtbar, dass Verkehrssicherheit nicht nur Verkehrsüberwachung der Polizei bedeutet, sondern sich aus einem breiten Spektrum – von Fahrzeugtechnik, Infrastruktur, Wirtschaft, Politik, Verhalten der Verkehrsteilnehmer, etc. – zusammensetzt. Wie in dieser Arbeit ersichtlich wurde, ist in Österreich noch lange nicht das Optimum an Verkehrssicherheit erreicht. Es muss aber an dieser Stelle festgehalten werden, dass diese Tatsache keinesfalls nur auf Personalmangel und zu wenig Präsenz der Exekutive auf den Straßen zurückgeführt werden darf.

8. Executive Summary

The study can be divided into a theoretical and a practical part.

The theoretical part provides a description of concepts such as traffic, road safety, traffic control and the legal framework in Austria as well as the police and their areas of responsibilities.

It also points out the causes and theories why individuals might become traffic offenders.

Hypotheses dealing with road safety and traffic control were set up, which were used as basis of the qualitative survey. The interviews were conducted from June 2008 until August 2008. The 13 interviews were conducted as expert interviews with police officers from Vienna and Lower Austria.

The results of the survey can be summarized as follow:

The officer's range of tasks is quite extensive and takes away time for traffic control, which is as well part of the officers' responsibilities. Police offices located in catchments areas in Lower Austria have an extensive area of responsibility, which can be hardly managed by the executing personnel.

As prescribed by the road traffic regulation in § 90 the complete traffic control is subject to the executive. The decision about frequency the time of day and the localities of traffic control behoves the police officers and is implemented on their own initiative. In addition, there are other focal points which are forwarded from the federal states traffic commands to all district commands "Landesverkehrscommando" to all "Bezirkscommandos".

Each office is equipped with laser pistols and breathalysers.

Radar and "Multaboxes" are supervised by the federal states traffic departments ("Landesverkehrsabteilung").

The thesis that technical equipment replaces the presents of the executive on the road was not supported by the interviewees.

The quality of the traffic control in Austria shows currently gaps and lacks. These insufficiencies are characterized by too low fines, inappropriate procedures during observation (preventive action – including the issuance of a caution instead of immediate punishment), infringement of speed limits, alcohol and drugs as well as personnel problems and the officer's extensive area of assignment.

In the traffic control center in the „Rossauer Kaserne“ in Vienna a high-tech-surveillance system is operating since autumn 2007. This system includes 120 video cameras which are controlling whole highways and several streets in Vienna. Police major Langer argues (means) that with this system its now possible to react faster and in a more effective way (to reactive fast) in case (in cases) of accidents and traffic jams. This System is not used for (controlling of traffic offences) traffic offence controls. As a consequence, this modern Surveillance Systems would offer much more possibilities in connection with traffic control. Theoretically the road users could be controlled anytime if their cars were equipped with GPS. At the moment this form of traffic control is not under serious consideration in Austria.

The issues of the traffic security programme of the EU and of Austria are implemented point for point. Traffic control is forced through priority programmes set by the “Landesverkehrsabteilungen” and the. “Bezirkskommandos”. Nevertheless more personnel and technical resources are necessary to improve the traffic control and traffic security. In the year 2005 the target of less than 715 killed people in traffic accidents was not reached. It will be a great success, if the aimed objectives could be reached until 2010.

A very important point to increase traffic security is to change the views and the behaviour of the road users. This could be reached through education since childhood, prevention and repression.

More and more campaigns are launched to sensitize the road users on the threats on the road. In the year 2000, for example, the “ORF” and the “Kuratorium für Verkehrssicherheit” launched a campaign to sensitize careless and not concentrated user on the importance of taking care in traffic. After different themes like driving too fast, alcohol, misuse of security belts the traffic security initiative of the year 2005 focused on reducing the speed on the streets. The campaign used the motto “Bleib am Leben – Geh vom Gas!”. In the year 2007 started the first international traffic security week. The objective of this week was the vision of one week without killed people by traffic. Every day of the week got its special topic like: day of the not-fast drives, day of the not-alcoholised drivers and so on. Many of the activities

like the “Polizeipuppentheater” took place in cooperation with schools and the police because it is important to show kids and teenagers the correct behaviour in traffic. Children got the possibility to learn the correct behaviour in traffic situations through special training courses under the moderation of trained officers such as correct behaviour while waiting at the bus station.

At this moment the little traffic security expert “Helmi” can (must) be mentioned. It’s a puppet which sensitizes children with the slogan “Augen auf, Ohren auf – Helmi ist da!“ on the threats of traffic via TV and the WorldWideWeb.

The police also offers road safety training for adults. Only in the year 2006, 1.400 drivers were trained on practice grounds for police officers at the weekends.

The Media also contributes an important part to increase road security. With regular and focused spots and public relations the media can help to push the development of the behaviour of people.

Traffic security is not only surveillance through the police, it includes a wide range of topics like technology, infrastructure, economy, politics, behaviour of the road users etc. This study shows that maximum road security was not reached in Austria. It must be pointed out that this situation is not only caused by the lack of police personnel and less presence of the police on the streets but also by other factors.

9. Literatur und Quellenverzeichnis

9.1. Literaturverzeichnis

BAHRDT, H. P.: Schlüsselbegriffe der Soziologie. 9. Auflage, München, 2003.

ELIAS, N.: Über den Prozess der Zivilisation, Frankfurt/M.: Suhrkamp, daraus: Band 1, „Einleitung“ und „Über Wandlungen der Angriffslust“; sowie Band 2, „Entwurf zu einer Theorie der Zivilisation“, 1989.

ESSER, H.: Soziologie. Spezielle Grundlagen. Bd. 1. Frankfurt/M, 1999.

FUCHS-HEINRITZ, W., u. a. (Hrsg.): Lexikon zur Soziologie. 3. Auflage, Opladen, 1994.

HILLMANN, K. H.: Wörterbuch der Soziologie. Stuttgart: Kröners Taschenausgabe, Bd. 410, 1994.

HÖSLE, V.: Moral und Politik. München, 1997, Kap. 5.

KAESLER, D. (Hrsg.): Aktuelle Theorien der Soziologie. München, 2005.

KNOFLACHER, H.: Analyse der Möglichkeiten einer Weiterentwicklung der Kontrolltätigkeit im Bereich der Verkehrsüberwachung. Band 143, Wien, 2005.

LÜDERMANN, C.: Rationalität und Umweltverhalten. Die Beispiele Recycling und Verkehrsmittelwahl. Wiesbaden: Dt. Univ.-Verl. (DUV), 1997.

REINHOLD, G. u. a.: Soziologie-Lexikon. 4. Aufl. München: Oldenbourg, 2000.

RISSER, R.: Kommunikation und Kultur des Straßenverkehrs, Wien, 1987.

RISSER, R.: Straßenverkehr und Lebensqualität. 1. Auflage, Wien, 1990.

SAMMER, G.: Grundlagen Verkehrsplanung und Straßenwesen I. Schriftliche Unterlagen zur Vorlesung am Institut für Verkehrswesen, Universität für Bodenkultur. Wien, 2000.

TAYLOR, SHELLEY, E.: Social Psychology. 10. ed. Upper Saddle River NJ: Prentice Hall, 2000.

WHO-WORLD HEALTH ORGANIZATION: World report on road traffic injury prevention. WHO Library Cataloguing-in-Publication Data, Genf, 2004.

9.2. Quellen aus dem Internet

ASFINAG: 128 Millionen Euro für Ausbau und Erhaltung des hochrangigen Straßennetzes. Salzburg, 2008. Online im WWW unter URL:

<http://www.asfinag.at/index.php?module=Pagesetter&func=viewpub&tid=308&pid=56&idtopic=33> [Stand: 09. Dezember 2008]

BMI (Hrsg.), Pasecky, P.: Konzept Artikel Öffentliche Sicherheit. Wien, 15.07.2005. Online im WWW unter URL:

<http://www.bmi.gv.at/downloadarea/publikationen/exekutivreform/dieneuepolizei.pdf> [Stand: 15. Juli 2008]

BOURAUUEL, R.: Polizei und Verkehrssicherheit gehören eng zusammen. Die Polizei – Ein Stück Verkehrssicherheit. In: Das Verkehrswachtmagazin, Meckenheim, 2004. Online im WWW unter URL: http://www.mobilundsicher.de/media/polizei_verkehrssich.pdf [Stand: 25. August 2008]

BUNDESMINISTERIUM (Hrsg.): Straßenverkehrsordnung 1960. Online im WWW unter URL: http://www.internet4jurists.at/gesetze/bg_stvo01.htm#§_99 [Stand: 25. August 2008]

BMVIT: Protokoll Sitzung des Arbeitsausschusses „Verkehrssicherheitsprogramm Straße“. Wien, 2007. Online im WWW unter URL:

http://versa.bmvit.gv.at/uploads/media/250907_Protokoll.pdf [Stand: 09. Dezember 2008]

GESIG Online im WWW unter URL: http://www.gesig.at/ve_vtvue.htm [Stand 15. Juli 2008]

GEBHARDT, H.: Die Geschichte von Österreichs Polizei und Gendarmerie - Teil 1. In: Gendermarie aktiv, Sicherheitsmagazin, Graz, Heft 3/2004. Online im WWW unter URL:

http://www.gendarmerie-aktiv.at/zeitung/200403_geschichte.html [Stand: 20. August 2008]

INNENMINISTERIUM, ORF u. a. (Hrsg.): Verkehrskampagne 2005, „Bleib am Leben – Geh vom Gas“. Wien, 2005. Online im WWW unter URL:

<http://www.kfv.at/fileadmin/Pressemappen/Verkehr/JungeRaser/Praes-Kampagne.pdf> [Stand: 10. Juli 2008]

KURATORIUM FÜR VERKEHRSSICHERHEIT: Effizient und praktikabel: Die Alkoholvortestgeräte. Online im WWW unter URL: <http://www.kfv.at/verkehr-mobilitaet/sicherheitsmassnahmen/alkoholvortestgeraete> [Stand 20. August 2008]

KURATORIUM FÜR VERKEHRSSICHERHEIT: Presse Information. Rechnet sich Verkehrssicherheit? Wien, 2005. Online im WWW unter URL: http://www.kfv.at/uploads/media/0316_Rosebud.pdf [Stand: 09. Dezember 2008]

KURATORIUM FÜR VERKEHRSSICHERHEIT: Verkehrsunfallsstatistik 2007, Heft 39. Wien, 2007. Online im WWW unter URL: <http://www.kfv.at> [Stand: 15. Juli 2008]

KURATORIUM FÜR VERKEHRSSICHERHEIT: Presse-Information. Alkoholvortestgeräte bewähren sich in der Praxis. Wien, 2006. Online im WWW unter URL: http://www.kfv.at/uploads/media/0308_Alkoholvortestgeraete.pdf [Stand 09. Dezember 2008]

NETZWERK FÜR VERKEHRSSICHERHEIT NRW. Online im WWW unter URL: http://www.verkehrssicherheit.nrw.de/verkehrssicherheit_nrw/aufgaben/der_mensch/verkehrsueberwachung.php [Stand: 09. Dezember 2008]

ÖAMTC Online im WWW unter URL: <http://www.oeamtc.at> [Stand: 15. Juli 2008]

ORF Online im WWW unter URL: futurezone.orf.at/it/stories/255613/ [Stand: 15. Juli 2008]

STATISTIK AUSTRIA (Hrsg.): Standarddokumentation, Metainformation zur Statistik der Straßenverkehrsunfälle. Online im WWW unter URL: <http://www.statistik.at> [Stand: 24. August 2008]

STATISTIK AUSTRIA (Hrsg.): Straßenverkehrsunfälle 2006. Wien, 2007. Online im WWW unter URL: <http://www.statistik.at> [Stand: 25. August 2008]

TISPOL Online im WWW unter URL: <http://www.tispol.org> [Stand: 05. August 2008]

VKT (Verkehrs- und Kommunikationstechnik): Verkehrsüberwachung. 2007. Online im WWW unter URL:

<http://www.vkt.at/?TRAFFIC:Kennzeichenerfassung:Verkehrs%FCberwachung> [Stand 05. August 2008]

WEBSERVICE DER STADT WIEN: Polizei in Wien. Online im WWW unter URL:

www.wien.gv.at/verwaltung/organisation/polizei.html [Stand: 09. Dezember 2008]

9.3. Zeitschriften und Skripten

BMVIT (Hrsg.): Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2002 – 2010. Wien, 2004.

BMI (Hrsg.): Jahresbericht zu Verkehrsangelegenheiten. Wien, 2007.

BMI (Hrsg.): Öffentliche Sicherheit Das Magazin des Innenministeriums, Wien, Nr. 03-04/2008 März-April.

BRUCKNER, O.: 50 Jahre Verkehrsinformation. In: Öffentliche Sicherheit Das Magazin des Innenministeriums, Wien, Nr. 05-06/2008.

BRUCKNER, O.: Maßnahmen gegen Verkehrsrowdys. In: Öffentliche Sicherheit. Das Magazin des Innenministeriums. Wien, Nr. 03-04/2008.

CEPOL (Hrsg.): Together to save life in Europe traffic police. Fontainebleau, 2007.

GIETINGER, K: Opfer der Motorisierung In: Internationales Verkehrswesen, November 2006.

KLEMENJAK, W.; BRAUN, E., u. a.: Immortal, Final Program Report. University of Leeds, 2005.

LACKNER, H.: Jö schau, so a Stau. In: Forschen & Entdecken, das Magazin für kluge Köpfe. Heft 3/2007, Wien.

RISSER, R.: Grundlagen der Verkehrssoziologie. Wien, 2008.

SATRE-GRUPPE: Mehr Sicherheit für unsere Fahrer und Straßen. Ausgewählte Ergebnisse einer europäischen Umfrage. Wien, 2004.

VCÖ (Hrsg.): Mit Sicherheit mobil – Straßenverkehr ohne Todesopfer“. In: Wissenschaft & Verkehr 4/2000, Wien 2000.

10. Abbildungsverzeichnis

ABBILDUNG 1: ANTEIL GETÖTETER UND SCHWERVERLETZTER AN VERUNGLÜCKTEN AUF ÖSTERREICHS STRAßEN 2007-----	7
ABBILDUNG 2: KONZEPT ARTIKEL ÖFFENTLICHE SICHERHEIT 15.07.2005, PETER PASECKY, MBA-----	13
ABBILDUNG 3: VERKEHRSÜBERWACHUNGSGERÄTE DES BMI IN ÖSTERREICH IM JAHR 2006 --	21
ABBILDUNG 4: VERKEHRSTOTE IM EUROPAVERGLEICH 2006 -----	29
ABBILDUNG 5: KATEGORIENSYSTEM AUF BASIS DER BEFRAGTEN-----	40
ABBILDUNG 6: VERTEILUNG DER AUFGABENFELDER -----	42
ABBILDUNG 7: DURCHSCHNITTLICHE BERUFSERFABUNG -----	43
ABBILDUNG 8: ORGANIGRAMM STRUKTUR DER STRAßENVERKEHRSORDNUNG-----	44
ABBILDUNG 9: VERKEHRSTOTE AUF ÖSTERREICHS STRAßEN NACH BUNDESLÄNDERN, BMI REFERAT II, JULI 2008.-----	51

11. Anhang

11.1. Leitfaden

**LEITFADEN ZUR FRAGESTELLUNG: Exekutivüberwachung: Verkehrssicherheit und Verkehrsdelikterhebung auf Österreichs Strassen
Im Rahmen der Diplomarbeit in Verkehrssoziologie, SS 2008, Doz. Dr. Ralf Risser**

Institut für Soziologie
Rooseveltplatz 2
A-1090 Wien

Ulrike Hanke
Tel: 0699 12614690
u.hanke@gmx.at

STRUKTURIERTER LEITFADEN

Vielen Dank, dass Sie sich für das Interview Zeit nehmen konnten.

Die Fragestellung zur Verkehrssicherheit und Verkehrsdelikterhebung auf Österreichs Straßen wird im Rahmen der Diplomarbeit behandelt.

Aufgrund Ihrer Erfahrung habe ich Sie für ein Interview ausgewählt und ich werde Ihnen nun als Impuls einige Fragen zum Thema stellen. Bitte erzählen Sie frei, was Ihnen dazu einfällt. Ich möchte das Gespräch auf Tonband aufnehmen, dies dient zur Unterstützung meiner Erinnerung.

Die Aufnahme wird zum Teil verschriftlicht, aber nie weitergegeben, sondern nur für Analysezwecke verwendet. Falls Ihnen eine Frage nicht klar ist, fragen Sie bitte nach, falls Sie sich bei einer Frage nicht angesprochen oder zuständig fühlen, sagen Sie es bitte.

Das Interview und alle Angaben die Sie machen, bleiben anonym.

DEMOGRAPHISCHE DATEN

Geschlecht

Wie alt sind Sie?

Wie viele Jahre üben sie diesen Beruf bereits aus?

Welches Aufgabenfeld unterliegt Ihnen?

GESETZESLAGE DER VERKEHRSÜBERWACHUNG

1. In Österreich stellt sich die Gesetzeslage des Verkehrs laut Straßenverkehrsordnung 1960 dar. Wie sieht der gesetzliche Auftrag zur Verkehrsüberwachung der Exekutive aus?
2. Wenn es einen gibt, wo ist der gesetzliche Auftrag festgehalten?

AUFGABEN DER EXEKUTIVE

3. Erläutern Sie bitte, welche Aufgaben die Exekutive im Rahmen der Verkehrsüberwachung (Radargeräte, Section Control, etc.) in Österreich derzeit hat. (Zuständigkeitsbereich)
4. Wie stellt sich die derzeitige Situation der Verkehrsüberwachung durch die Exekutive dar?(Häufigkeit, Tageszeiten, Örtlichkeiten)
5. Gibt es Tendenzen bzw. Aufträge von Personen, Gemeinden, etc., wo Verkehrsüberwachungen stattzufinden haben?

VERKEHRSSICHERHEITSVORKEHRUNGEN

6. Beschreiben Sie in kurzen Worten die Ihrer Meinung nach wichtigsten Sicherheitsvorkehrungen auf Österreichs Straßen?
7. Kennen Sie Programme der EU oder von anderen Ländern, die darauf abzielen die Verkehrssicherheit zu erhöhen?
8. Wie sehen ihrer Meinung nach die Präventivmaßnahmen der Exekutive zur Steigerung der Verkehrssicherheit in Österreich derzeit aus?
9. Was sehen Sie als positive Entwicklungen an?

- | | |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------|
| 10. | Ist Ihrer Meinung nach eine Flächendeckung in Österreich gegeben? |
| 11. | Welche negativen Punkte gibt es Ihrer Meinung nach im Verkehrsüberwachungssystem? |
| 12. | Gibt es Mängel und Lücken der Erhebung? (Häufigkeit, Dichte, Personal) |

VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE

- | | |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 13. | Wie könnte das Verkehrsüberwachungssystem mit allen Elementen, die es derzeit gibt, noch verbessert werden? |
| 14. | Ist eine vermehrte Verkehrsüberwachung durch die Exekutive ihrer Meinung nach sinnvoll und möglich (führt dies zu einer Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmer?)? |
| 15. | Was müsste von der Regierung getan werden, um dies möglich zu machen? |

KOSTEN-NUTZEN RECHNUNG IN DER TECHNIK (z. B. Section-Control)

- | | |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 16. | Wie könnte Ihrer Meinung nach eine mach- und leistbare Lösung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Österreichs Straßen aussehen? |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Ich danke für das Interview!

Datum, Zeit und Dauer:

Beschreibung der Interviewsituation (Gesprächsklima? Wo fand das Interview statt? Gab es Schwierigkeiten/Unklarheiten?)

11.2. Kurzfassung

In Österreich gibt es im Vergleich zu anderen Ländern der EU relativ viele Verletzte und Getötete im Straßenverkehr. Verschiedene verkehrswissenschaftliche Untersuchungen zeigen, dass theoretisch ein höheres Maß an Verkehrssicherheit möglich wäre. Seitens der Polizei wäre auch ein höheres Maß an Verkehrsüberwachung möglich und wird derzeit auch EU-weit verfolgt, wie uns verschiedene Verkehrssicherheitsprogramme zeigen.

Hauptaugenmerk dieser Arbeit ist es, den derzeitigen Stand der Verkehrsüberwachung der Exekutive auf Österreichs Straßen aufzuzeigen und kritisch zu betrachten, sowie Zukunftsperspektiven darzustellen.

Inwieweit ist die Vermutung zutreffend, dass die Polizei zu wenig Präsenz auf Österreichs Straßen zeigt? Wie sehen die Gesetzeslage, die Aufgaben zur Verkehrsüberwachung und zur Steigerung der Verkehrssicherheit der Exekutive aus und gibt es Lücken und Mängel?

Es wird angenommen, dass die Verkehrsüberwachung in Österreich zu kurz kommt, was von den leitenden Beamten nicht bestätigt wurde, jedoch von ausführenden Beamten in Wien und Niederösterreich aufgrund eines zu großen Aufgabengebietes als zutreffend befunden wurde.

Der empirische Teil dieser Arbeit beruht auf einer explorativen Erhebung und kann die Grundlage für eine quantitative Datenerhebung sein. Mit Hilfe eines strukturierten Leitfadens wurden im Zeitraum von Juni 2008 bis August 2008 insgesamt 13 Einzelinterviews als Experteninterviews mit PolizistInnen aus Wien und Niederösterreich durchgeführt.

Die Gesetzeslage der Verkehrsüberwachung stellt sich in Österreich nicht nur durch die Straßenverkehrsordnung und durch das Kraftfahrzeuggesetz dar. Sie ist breit gefächert und stellt mit Richtlinien und Erlässen (Schwerpunktsetzung), die als Hintergrund unter anderem das österreichische Verkehrssicherheitsprogramm haben, die Grundlage für die Verkehrsüberwachung der Polizei dar.

Die Polizei hat neben der Verkehrsüberwachung ein großes Aufgabengebiet zu bewältigen, wodurch die Präsenz der Polizei auf der Straße in gewissen Gebieten zu kurz kommt. Die Beamten halten Veränderungen im Verkehrsüberwachungsbereich durchaus für notwendig, vor allem technische Hilfsmittel und personelle Unterstützung sind gefragt.

11.3. Abstract

The Austrian rate of injured and dead persons caused by traffic accidents is relatively high in comparison to other countries of the European Union. Various traffic science examinations show that a higher extent of traffic security would be theoretically possible. On the part of the police, traffic controls would also be possible to a greater extent, as currently EU-wide pursued and shown by various traffic safety programmes.

The main focus of the study is to demonstrate and critically review the Austrian executive's current level of traffic control on Austrian roads, as well as to present future prospects.

To what extent is it correct that the police demonstrate not sufficient presence on Austrian roads? How do the legal framework, the executive's functions related to traffic control and rise of the traffic safety look like? Are there any gaps and deficits?

The assumption of the study demonstrates that traffic control in Austria is not sufficient. The results of the interviews were not confirmed by leading officers but by executing officers in Vienna and Lower Austria who argue that their area of assignment is too extensive.

The empirical part of the study is based on an explorative survey and could be the base for a quantitative data collection.

The interviews were conducted according to a structured guideline in the period from June 2008 until August 2008. All in all, 13 interviews were conducted as expert interviews with male and female police officers from Vienna and Lower Austria.

The Austrian traffic control's legal framework is not only characterized by the traffic regulations and the motor vehicle act. The Austrian legal framework is wide-ranging and forms with guidelines and edicts, the basis of the police's traffic control.

Beside traffic control, the police have also to manage other area of assignment. Therefore, police presence is often not sufficient in certain areas. The officers are the opinion that changes in the area of traffic control are necessary, particularly technical means and personnel support.

11.4. Lebenslauf

Dipl. Päd. Ulrike Hanke

geb. 6. Juni 1975 in Wien

wohnhaft in 2230 Gänserndorf, Brunnengasse 53/2/6

Ausbildung

05/1994	Matura, Handelsakademie
09/1994 – 06/1997	Pädagogische Akademie, Lehrerausbildung für Hauptschulen
10/1997 – 08/1999	Angestellt beim Stadtschulrat Wien
Ab 09/1999 bis dato	Angestellt beim Landesschulrat Niederösterreich
10/2004 – 03/2009	Soziologie (rechtswissenschaftlicher Studienzweig)