



Vorschrift und Verhalten

Eine empirische Untersuchung über den Umgang mit Verkehrsregeln

(3. Auflage)

im Auftrag der
UNIROYAL ENGLEBERT
Reifen GmbH, Aachen

Dr. Dieter Ellinghaus
Dipl. rer. pol. Martin Welbers

IFAPLAN

Gesellschaft für
angewandte Sozialforschung
und Planung GmbH
Köln



GLIEDERUNG :

I. ZIEL UND GRENZEN DER UNTERSUCHUNG	1
II. UNTERSUCHUNGSERGEBNISSE	7
1. Wie sind Verkehrsregeln strukturiert?	9
2. Wie hat sich die Verkehrsregelung entwickelt?	17
3. Wie beurteilen Kraftfahrer die Verkehrsregeln?	23
4. Welches Bild haben die Befragten von einem vorschriftstreuen Fahrer?	31
5. Welche Verkehrsregeln sind für den Kraftfahrer besonders bedeutsam?	37
6. Analyse ausgewählter Regelverstöße	46
6.1 Geschwindigkeitsüberschreitung	49
6.2 Mißachtung der Vorfahrt	60
6.3 Beachtung des Sicherheitsabstandes	67
6.4 Überholen im Überholverbot und Überfahren der durchgezogenen Linie	73
6.5 Verstöße gegen Halteverbotsvorschriften	80
7. Wann verstoßen Verkehrsteilnehmer gegen Vorschriften?	86
8. In welchem Ausmaß hängt die Regelbefolgung von der Kontrolle ab?	93
9. Ist ein Regelverstoß unter Umständen zu rechtfertigen?	98
III. ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE	101

	Seite
IV. METHODISCHES VORGEHEN	110
1. Sammlung der empirischen Primärdaten	110
a) Gruppendiskussion	110
b) Teilstandardisierte Interviews	111
c) Expertengespräche	114
2. Sekundäranalytische Materialauswertung	114
a) Bundesstatistiken zu Unfällen und Verkehrsverstößen	114
b) Daten der Verkehrsüberwachung	115
c) Bundesgesetzblatt und Rechtskommentare	115
d) Gerichtsurteile	116

A N H A N G

I. ZIEL UND GRENZEN DER UNTERSUCHUNG

Eine Untersuchung, die sich die Aufgabe stellt, über Einstellungen und Verhaltensweisen im Straßenverkehr zu berichten, kann auf ein breites Interesse der Öffentlichkeit rechnen. Die Ursachen für diese Anteilnahme können zwar nicht durch die vorliegende Untersuchung ermittelt werden, auf einige Punkte, die zu diesem Interesse beitragen, wollen wir jedoch an dieser Stelle schlaglichtartig hinweisen.

Eine erste und gleichzeitig recht banale Erkenntnis ist die, daß nahezu jeder am Straßenverkehr teilnimmt, sofern er nicht durch besondere Umstände wie z.B. Krankheit daran gehindert wird. Auf diese Weise ist er gezwungen, sich mit dem Verkehrsgeschehen aktiv auseinanderzusetzen. Für die meisten Verkehrsteilnehmer beschränkt sich die Teilnahme nicht auf eine einzige Form, sondern sie umfaßt mehrere Rollen, die kurzfristig hintereinander übernommen werden können, z.B. Autofahrer, Fußgänger oder Radfahrer. Als Konsequenz hieraus ergibt sich, daß fast jeder über einen umfangreichen Erfahrungsschatz in Sachen Verkehr verfügt. Diese bei den vielfältigen Problemen im Verkehr täglich neu gewonnenen Erfahrungen und die zentrale Bedeutung für jeden einzelnen, die der Verkehr in Beruf, Freizeit und für die eigene Entfaltung bekommen hat, haben ihn zu einem permanenten und überaus kontroversen Gesprächs- und Diskussionsgegenstand in der Öffentlichkeit gemacht. Noch verstärkt wird die Bedeutung dieses Bereichs als Gesprächsgegenstand durch die Tatsache, daß weder die Einstellungen zum Automobil noch zu bestimmten Verhaltensweisen affektiv neutral, sondern wertgeladen diskutiert werden. Hinzu tritt ein weiterer Aspekt, der mit dafür verantwortlich ist, daß den Verkehrsbelangen so große Aufmerksamkeit zuteil wird. Hierbei handelt es sich um die Tatsache, daß der Verkehr ein Phänomen darstellt, das in der Öffentlichkeit stattfindet und die mit diesem Phänomen verbundenen Probleme weithin sichtbar sind. Dabei hat sich vor allem die Sichtbarkeit der negativen Konsequenzen des Individualverkehrs in den letzten Jahren erheblich weiterentwickelt. Nicht nur spielen sich Unfälle

und Verkehrsstörungen in der Öffentlichkeit ab, darüber hinaus wird über diese Ereignisse permanent in den Massenmedien berichtet. Als Beispiel hierfür mögen die regelmäßigen Verkehrsdurchsagen dienen, die fester Bestandteil der Rundfunkprogramme geworden sind.

Individuelle Bedeutsamkeit und persönliche Erfahrung gekoppelt mit einem erheblichen Grad an Emotionalität und einem großen Ausmaß an Sichtbarkeit führen dazu, daß der Straßenverkehr und das Automobil Sachverhalte darstellen, deren Problematik auch im privaten Kreis immer wieder analysiert und diskutiert werden.

Die Offenheit, mit der Verkehrsprobleme im Alltag angegangen werden, bringt für eine Untersuchung wie die vorliegende Vor- und Nachteile. Als Vorteil ist die Tatsache zu werten, daß es keine Schwierigkeiten bereitet, bei Kraftfahrern Informationen zum Thema Verkehr zu erheben. Auf der anderen Seite muß man feststellen, daß häufig die kritische Distanz zu dem Geschehen, in das Verkehrsteilnehmer tagtäglich persönlich einbezogen ist, verlorengeht. Der "Allerwelts-Charakter" der Ereignisse und die Routinisierung der Verhaltensweisen, von denen in der Untersuchung die Rede sein wird, führt dazu, daß Aktionen und Reaktionen quasi automatisch ablaufen und Sachverhalte unreflektiert hingenommen und nicht hinterfragt werden.

Neben der eben beschriebenen Problematik der Datenerhebung ergeben sich weitere Schwierigkeiten von seiten der theoretischen Konzeption von Verkehrsverhaltensuntersuchungen. Lange Zeit war die Verkehrsfor- schung darauf fixiert, das Verkehrsgeschehen im Rahmen dreier Faktorengruppen zu beschreiben¹⁾. Diese drei Faktoren beziehen sich auf den Menschen, das Fahrzeug und die Straße.

Diese eher technisch orientierte Sichtweise, bei der der Mensch vorwiegend als mehr oder minder gut funktionierender Apparat verstanden wurde, erfährt bei einer soziologischen Betrachtung eine wesentliche Erwei-

1) Vgl. Udo Undeutsch, Psychologische Impulse für die Verkehrssicherheit, Köln 1977, S. 143

terung. Und zwar gilt es hier, die Regelungsstrukturen (Vorschriften) und deren Umsetzung in konkretes Verhalten einzubeziehen.

Genau in diesem Bereich der normativen Regelung des Straßenverkehrs und der Umsetzung der Regeln in konkrete Handlungsweisen ist die vorliegende Untersuchung angesiedelt.

Daß der normative Bereich eine erhebliche Problematik enthält, wird anhand einiger Zahlen deutlich sichtbar: Bedenkt man, daß sich 1976 in der Bundesrepublik Deutschland rund 1,4 Mio. Unfälle im Straßenverkehr ereigneten, die nahezu ausschließlich auf die Mißachtung von Verkehrsvorschriften zurückzuführen sind, wird deutlich, welche Konsequenzen aus Regelabweichungen resultieren. Über das tatsächliche Ausmaß der Regelverstöße kann man nur Vermutungen anstellen. So wurden 1977 allein in Köln rund 700.000 Verwarnungen und Bußgeldbescheide von den Ordnungsbehörden und der Polizei ausgesprochen. Wie hoch die entsprechende Zahl für die gesamte Bundesrepublik ist, und welche Verstöße wie häufig geahndet wurden, hält bisher keine Bundesstatistik fest. Dabei stellen die geahndeten Verstöße wiederum nur einen Bruchteil der tatsächlich begangenen Regelwidrigkeiten dar.

Zielsetzung der vorliegenden Studie ist es allerdings nicht, dieses quantitative Informationsdefizit aufzuarbeiten. Vielmehr soll der Versuch unternommen werden, anhand einiger ausgewählter Regelverstöße die Hintergründe für regelkonformes und regelwidriges Verhalten aufzuzeigen. Schwerpunktmäßig sollen vielmehr Erkenntnisse darüber gewonnen werden, wie Kraftfahrer Regelverstöße erleben und welche Ursachen für diese Abweichungen verantwortlich sind. Die Interpretation der Ergebnisse wird sich hauptsächlich an Variablen orientieren, die als Individualmerkmale zu klassifizieren sind. Damit soll jedoch keineswegs außer acht gelassen werden, daß auch gesamtgesellschaftliche Faktoren auf das Verhalten im Straßenverkehr einwirken¹⁾. Um allerdings deren Auswirkung

1) Auf die Einbettung des Straßenverkehrsgeschehens in das Gesamtgeschehen einer Gesellschaft weisen auch Böcher e. a. nachdrücklich hin. Vgl. Böcher, Buch + Ochel, Untersuchungen über Formen, Ent-

gen im einzelnen überprüfen zu können, wäre ein erheblich umfangreicher Untersuchungsansatz notwendig geworden. Eine derart komplexe Aufgabenstellung hätte den Rahmen der vorliegenden Untersuchung deutlich überstiegen.

Ausgangspunkt der Untersuchung ist die Überlegung, daß die Einhaltung von Vorschriften ein entscheidendes Element für einen reibungslosen und unfallfreien Verkehrsablauf darstellt. Nur lehrt die Alltagserfahrung, daß eben diese Befolgung von Verkehrsregeln nicht selbstverständlich ist, sondern vielfältige Formen des abweichenden Verhaltens existieren. Als Abweichung definieren wir jeden Verstoß gegen bestehende Verkehrsvorschriften. Wenn demgegenüber das am weitesten verbreitete Verhalten im Straßenverkehr als "normales" Verhalten bezeichnet wird, so lassen sich zahlreiche Beispiele anführen, in denen fast alle Kraftfahrer gegen Verkehrsvorschriften verstoßen. Undeutsch hat bereits 1966 gezeigt, daß "auf einem auf 60 km/h begrenzten Streckenabschnitt die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 95 % derjenigen PKW-Fahrer überschritten wurde, die ihre Geschwindigkeit frei wählen konnten"¹⁾. Hier zeigt sich die Diskrepanz zwischen "normalem" und "regelkonformem" Verhalten sehr deutlich. Zu ähnlichen Schlüssen über die "Normalität" von Verkehrsverstößen kommen auch die Verkehrsjuristen. So weist Allewijn im Plenarvortrag zum 16. Deutschen Verkehrsjuristentag 1978 ausdrücklich darauf hin, "daß kein einziger Verkehrsteilnehmer auf die Dauer vermeiden kann, je mit dem Verkehrsgesetz in Konflikt zu geraten"²⁾. Und in dem wohl bekanntesten deutschen Kommentar zum Straßenverkehrsrecht vertritt Jagusch³⁾ die Ansicht, daß das Straßenverkehrsrecht sich viel-

Forts. Fußnote 1) von Seite 3:

stehungsweise und Beeinflussungsmöglichkeit von unangepaßt-rücksichtslosen Verhaltensweisen im Straßenverkehr bei Kraftfahrern und Fußgängern, TÜV-Rheinland, Köln 1973, S. 113

Vgl. hierzu auch: Dieter Claessens, Zur Soziologie des Straßenverkehrs, Zeitschrift für Verkehrssicherheit, H. 3. 1959, S. 247 ff.

1) Udo Undeutsch, a. a. O., S. 153

2) Pier Allewijn, Kann das Verkehrsstrafrecht Einstellung und Verhalten des Verkehrsteilnehmers beeinflussen? In: 16. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1978, Hamburg 1978, S. 28

3) Vgl. Jagusch, Straßenverkehrsrecht, 21. Auflage, Berlin 1977, S. 38

fach an das praktizierte Verhalten im Straßenverkehr anpaßt, also "normales" Verhalten als "regelkonformes" definiert wird. Auf diese Weise wird eine längst geübte Praxis als neues Rechtsgut fixiert. - Konkrete Beispiele hierfür werden im Verlaufe dieses Untersuchungsberichtes speziell im Abschnitt über die Entwicklung der Verkehrsregelung (II. 2) dargestellt.

Trotz der Häufigkeit von Regelverstößen ist es allerdings keineswegs so, daß die Verkehrsteilnehmer sich völlig regellos verhalten. Vielmehr spielen sich in Abhängigkeit von zahlreichen Rahmenbedingungen bestimmte Grenzwerte und Verhaltensweisen ein, die man in Anlehnung an andere Bereiche der Soziologie als informelle Regeln bezeichnen kann. Aufgabe der vorliegenden Studie ist es, derartige informelle Regeln, die in Form von Grenz- und Schwellenwerten sichtbar werden, darzustellen und ggf. ihr Zustandekommen zu erklären.

Die vorliegende Untersuchung kann in diesem Zusammenhang nicht für sich in Anspruch nehmen, die zahlreichen Probleme und Fragestellungen abschließend zu erklären. Hierzu wären neben einer erweiterten Datenbasis vor allem ergänzende Methoden der Datengewinnung einzusetzen. In Anbetracht der Tatsache, daß Beobachtungen, Befragungen, Expertengespräche und Gruppendiskussionen nur themenmäßig miteinander verknüpft sind, jedoch beispielsweise keine Beobachtung der befragten Kraftfahrer stattfinden konnte, basieren die Aussagen zum überwiegenden Teil auf verbalen Statements, die zum Teil im Sinne einer sozialen Wünschbarkeit verzerrt sein können.

Es ist in der soziologischen Forschung mehrfach auf das Problem der selbstberichteten Delinquenz hingewiesen worden und es scheint selbstverständlich zu sein, daß befragte Kraftfahrer ihr Verhalten zu verharmlosen trachten. Diesem Argument kann sich auch die vorliegende Untersuchung nicht verschließen. Allerdings zeigen die Ergebnisse, daß die Kraftfahrer in so erheblichem Umfang bereit sind, Verstöße gegen Verkehrsregeln zuzugeben, daß hier mit einiger Sicherheit auf entsprechen-

de Verhaltenstendenzen geschlossen werden darf. Dagegen eignen sich die vorgelegten Ergebnisse nicht dazu, Prognosezahlen darüber zu liefern, wie viele Kraftfahrer gegen eine konkrete Vorschrift, z.B. die Beachtung des Rotlichts, verstoßen. Eine derartige Fragestellung kann ausschließlich mit Hilfe einer repräsentativen Beobachtung beantwortet werden. Die vorliegende Untersuchung deckt somit Verhaltensdispositionen in bezug auf verschiedene Verkehrsvorschriften auf und versucht zu erklären, welche Faktoren auf diese Dispositionen einwirken. Daß sich hieraus dennoch Vermutungen über das konkrete Verhalten ableiten lassen, liegt nicht zuletzt darin, daß ein Verstoß gegen Verkehrsvorschriften in der Regel gar nicht als abweichendes Verhalten empfunden wird¹⁾ und von daher keine Scheu besteht, derartige Verhaltensweisen offen zu bekennen.

1) Vgl. Pier Allewijn, a. a. O., S. 28 - 29

II. UNTERSUCHUNGSERGEBNISSE

Den Schwerpunkt der Untersuchung über die Beziehungen zwischen Vorschriften und Verhalten bilden die empirischen Ergebnisse zu einigen ausgewählten Regelverstößen. Hierbei handelt es sich im einzelnen um folgende Problemkreise: Geschwindigkeitsüberschreitung, Mißachtung von Vorfahrtsregeln und des Sicherheitsabstandes, Verstöße gegen das Überholverbot und Regelwidrigkeiten im Bereich des ruhenden Verkehrs.

Ehe wir jedoch die spezifische Diskussion der Einzelverstöße beginnen, ist es zweckmäßig, sich einige Gedanken über die Struktur und Funktion von Verkehrsregeln zu machen. Dies geschieht im ersten Abschnitt dieses Kapitels, wobei gleichzeitig der Versuch unternommen wird, einige Antworten auf die Frage zu finden, welche Konsequenzen sich aus der Regelkonformität und aus Regelverstößen für die Verkehrsteilnehmer und das Verkehrsgeschehen ergeben.

Diese eher theoretische und weniger an Erhebungsdaten orientierte Diskussion wird durch einen kurzen Blick auf die Entwicklung der Verkehrsregeln in diesem Jahrhundert ergänzt. Diese Betrachtung gewinnt durch die Tatsache, daß der Normenkatalog sich ständig erweitert hat und zeitlich häufig hinter den Verkehrsgegebenheiten herhinkt, an besonderer Bedeutung.

Dem historischen Rückblick schließt sich die oben skizzierte Analyse ausgewählter Regelverstöße an. Das dort gewonnene Material dient sodann als Grundlage für die Beantwortung der Frage, welches die Gründe der Verkehrsteilnehmer sind, sich regelwidrig zu verhalten.

In Anbetracht der Tatsache, daß in der Öffentlichkeit häufig die Vermutung geäußert wird, daß strengere Kontrollen zur Hebung der Verkehrsdisziplin beitragen würden, wird diesem Punkt besondere Beachtung geschenkt. Daß auf der anderen Seite Situationen denkbar sind, in denen ein Regelverstoß durchaus zu rechtfertigen ist, soll ebenfalls diskutiert werden. Auch hierzu kann die Untersuchung nur beschränkt Auskunft geben, indem sie darstellt, welche Regelverstöße in welchen Situationen als durchaus gerechtfertigt erlebt werden.

Wie diese inhaltliche Skizze bereits andeutet, verfolgt die Untersuchung ausschließlich die Absicht, Zustände, Einstellungen und Verhaltensweisen zu beschreiben und - soweit möglich - deren Hintergründe und Ursachen aufzudecken. Vermissen wird der Leser demgegenüber jede Bewertung der beschriebenen Regelwidrigkeiten und Verhaltensweisen ebenso wie Vorschläge für Änderungen von Regeln und Vorschriften. Beide Punkte sollten nicht Gegenstand einer um Objektivität bemühten soziologischen Studie sein. Vielmehr soll es jedem Leser unbenommen bleiben, seine eigenen Schlüsse aus den Ergebnissen zu ziehen.

1. Wie sind Verkehrsregeln strukturiert?

Die Verkehrsregeln, die die Teilnehmer am öffentlichen Straßenverkehr zu beachten haben, sind in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) niedergelegt. Dieses Gesetzeswerk umfaßt 53 Paragraphen, die sich in drei Schwerpunkte untergliedern:

1. Allgemeine Verkehrsregeln (§§ 1 - 35)
2. Zeichen und Verkehrseinrichtungen (§§ 36 - 43)
3. Durchführungs-, Bußgeld- und
Schlußvorschriften (§§ 44 - 53)

Dieses umfängliche Regelwerk, bei dem vor allem die allgemeinen Verkehrsregeln und die Vorschriften über Zeichen und Verkehrseinrichtungen eine unmittelbare Handlungsrelevanz besitzen, wird wie alle formalen juristischen Regeln durch die ständige Rechtsprechung der Gerichte interpretiert, ergänzt und modifiziert. Wirksam wird die Rechtsprechung nicht zuletzt durch die Tatsache, daß Zeitungen und Zeitschriften in regelmäÙigen oder unregelmäÙigen Abständen oder sogar in besonderen Rubriken¹⁾ Urteile aus dem Verkehrsrecht in Kurzform veröffentlichen, um die Verkehrsteilnehmer zu informieren. Damit wird gleichzeitig deutlich, daß die formale Seite der Verhaltensvorschriften nicht so starr ist, daß man diese Regeln immer ohne jede weitere Interpretation als konkrete Handlungsanweisung nutzen könnte.

Gleichzeitig gestatten der Umfang des Regelwerkes und dessen ständige Modifikation bzw. Interpretation den Schluß, daß der normale Verkehrsteilnehmer nicht in der Lage ist, alle rechtsverbindlichen Vorschriften des Normenkataloges zu kennen. Es dürfte schon als ein Erfolg gelten, wenn Kraftfahrer die weit über hundert in der StVO beschriebenen Gebots-, Verbots- und Hinweisschilder, die dort niedergelegten Formen der Straßenmarkierung und den Inhalt der §§ 1 - 43 kennen.

1) Als Beispiele seien hier nur genannt:

auto, motor und sport: Rubrik: Im Namen des Volkes, Verkehrsurteile
deutscher Gerichte

oder: adac-motorwelt: Rubrik: Neue Urteile

Unter diesem Blickwinkel verlieren Äußerungen der Kontrollorgane ihren Realitätsbezug, wenn etwa festgestellt wird: "Wenn alle Verkehrsteilnehmer die Vorschriften und Regeln des Straßenverkehrs genau befolgen würden, wären Unfälle praktisch fast ausgeschaltet"¹⁾.

Daß die mangelnde Transparenz des Regelkataloges von den Kraftfahrern tatsächlich empfunden wird, werden die weiteren Ausführungen im Verlaufe dieser Untersuchung zeigen²⁾.

Nun besitzen nicht alle Vorschriften oder Paragraphen der StVO für den Verkehrsteilnehmer (im folgenden werden wir uns vornehmlich auf den Kraftfahrer beziehen) die gleiche Relevanz. Die Bedeutungshierarchie, die sowohl aus den unterschiedlichen Konsequenzen als auch aus den unterschiedlichen Sanktionen im Verstoßfall resultiert, ist den Kraftfahrern durchaus bewußt, auch auf sie wird im Laufe des Berichtes noch näher eingegangen.

Die Regeln erscheinen jedoch nicht nur dem Kraftfahrer aus seiner subjektiven Sicht als sehr unterschiedlich, es lassen sich auch objektive Differenzierungskriterien feststellen. Die strukturelle Differenzierung hat für die Handhabung der Regel erhebliche Konsequenzen sowohl unter psychologischen als auch sozialen Aspekten.

Ein wesentliches strukturelles Unterscheidungsmerkmal ist das Ausmaß der individuellen Interpretation, das mit der Regeleinhaltung verbunden sein kann. Pointiert formuliert kann man zwischen "Kontinuums-Vorschriften" und "Entweder-Oder-Vorschriften" unterscheiden. Als Beispiel einer Kontinuumsvorschrift sei die in § 4 StVO niedergelegte Vorschrift über den Abstand genannt. Dort heißt es wörtlich in § 4, Abschn. 1: "Der Abstand von einem vorausfahrenden Fahrzeug muß in der Regel so groß sein, daß auch dann hinter ihm gehalten werden kann, wenn es plötzlich gebremst wird". Diese Vorschrift fordert vom Kraftfahrer, seinen

1) Paul Boller, Polizeiliche Möglichkeiten, in: Hrsg. Heinrich Ursprung, Sicherheit im Straßenverkehr, Frankfurt 1974, S. 245

2) Vgl. Abschnitt II.

Sicherheitsabstand auf einem Kontinuum möglicher Abstände selbständig auszuwählen und ständig zu überwachen.

Als Prototyp einer Entweder-Oder-Vorschrift sei das Überholverbotschild (Zeichen 276) in § 5 StVO genannt. Hier hat der Fahrer keine andere Möglichkeit als zu entscheiden, ob er die Regel befolgen oder übertreten will¹⁾.

Beide Regeltypen unterscheiden sich in ihren psychologischen und sozialen Implikationen erheblich. Während "Kontinuumsvorschriften" eine subjektive Grenzfindung voraussetzen und damit ein gewisses individuelles Element und eine intellektuelle oder intuitive Leistung beinhalten, stellen "Entweder-Oder-Vorschriften" ein eher autoritäres Setzen von Regeln dar, dem man sich entweder unterordnen oder gegen das man sich auflehnen kann. Wesentlich unterscheiden sich beide Vorschriftsarten auch hinsichtlich der Sichtbarkeit. Während "Entweder-Oder-Vorschriften" im Falle des Verstoßes sofort deutlich werden, bedarf es bei Verstößen gegen "Kontinuumsvorschriften" häufig komplizierter Meßtechniken²⁾.

Während die Schwere eines Verstoßes gegen eine "Entweder-Oder-Vorschrift" nur noch von den situativen Randbedingungen bestimmt wird, können Verstöße gegen Kontinuumsvorschriften in unterschiedlichen Ausprägungsgraden erfolgen, d. h. der Fahrer hat es in der Hand, den Grad seines abweichenden Verhaltens selbst zu bestimmen.

Die soziale Konsequenz, die sich aus der unterschiedlichen Struktur der Vorschriften ergibt, ist die, daß sich für "Kontinuumsvorschriften" neue - vom Regelwerk abweichende - informelle Regeln entwickeln können. Als

1) Daß diese Sicht nur bedingt richtig ist, wird die Betrachtung der Überholverbotsverstöße ergeben. Hier zeigt sich, daß vor allem das Einfahren in eine Überholverbotszone einen Bereich darstellt, in dem "noch" überholt wird. Dieser Bereich des "Noch"-Überholens unterliegt ebenso, wie der Sicherheitsabstand, der subjektiven Interpretation.

2) Als Beispiel hierfür seien die Radarmessung bei Geschwindigkeitsüberschreitungen, Abstandsmessungen bei mangelndem Sicherheitsabstand oder auch Alkoholtests zur Ermittlung der Fahrtüchtigkeit genannt.

Beispiel sei hierfür genannt, daß an bestimmten Stellen in Stadtgebieten erfahrungsgemäß schneller als erlaubt gefahren wird. Die Geschwindigkeitsüberschreitungen geschehen jedoch nicht regellos, sondern es bilden sich informelle Standards aus, die nicht unbedingt eine Erhöhung der Gefahrensituation beinhalten müssen. Die Regelungsinstanzen tragen dieser Tatsache häufig in der Weise Rechnung, daß sie Kontinuumsvorschriften bewußt niedrig auslegen, um sicherzustellen, daß der "Interpretationszuschlag" nicht in kritische oder gefährliche Regionen führt.

In Anbetracht der Tatsache, daß die Entwicklung des Regelwertes, wie im nächsten Abschnitt noch deutlich gezeigt wird, eher einen restriktiven Verlauf nimmt, kann vermutet werden, daß die Kraftfahrer die durch die Massenhaftigkeit des Verkehrs verlorengegangenen Freiräume in gewissem Umfang in den "Kontinuumsvorschriften" zu erhalten suchen. Die begrenzte subjektive Regelauslegung kann zum Ventil für die Frustration der ständig wachsenden Einengung werden.

Ein zweiter struktureller Aspekt spielt bei der Analyse der Verkehrsvorschriften eine wesentliche Rolle. Wie oben bereits erwähnt, enthält die StVO rund 140 in Schildern fixierte Verbote, Gebote und Hinweise und unterschiedliche Formen der Straßenmarkierung. Die hierdurch gekennzeichneten Regeln und Vorschriften besitzen demgemäß ein Symbol, das den Kraftfahrer deutlich sichtbar an die geforderten oder erwünschten Verhaltensweisen erinnert.

Neben den Regeln, die durch ein optisches Symbol, also z. B. durch Schilder oder Straßenmarkierungen, repräsentiert werden, gibt es andere, die ihren Niederschlag nur in Gesetzestexten und Regelauslegungen gefunden haben. Während im ersten Fall das Schild oder Symbol als Verstärker im Sinne der Lerntheorien wirkt und der Fahrer immer wieder auf die entsprechende Regel hingewiesen wird, fällt für die Vorschriften, die kein solches Symbol besitzen, diese Form der Verstärkung fort. Diejenigen Regeln, die nicht in sichtbaren Symbolen repräsentiert werden können,

müssen demgemäß auf andere Weise in Erinnerung gerufen oder im lerntheoretischen Sinne verstärkt werden. Dies geschieht in der Praxis durch spezielle Kampagnen (z. B. gegen Alkohol am Steuer) und/oder durch intensive Verweise auf die Konsequenzen des abweichenden Verhaltens.

In der vorliegenden Studie werden beispielhaft Vorschriften beider Typen behandelt und es wird zu prüfen sein, ob unterschiedliche Abweichungsmuster festgestellt werden können.

Neben den geschilderten soziologisch relevanten, strukturellen Unterscheidungen nach "Kontinuums- versus Entweder-Oder-Vorschriften" und "durch Schilder verstärkten" und "unverstärkten Vorschriften" lassen sich eine Reihe anderer Typologien der Vorschriften beispielsweise nach verkehrstechnischen oder juristischen Gesichtspunkten entwickeln. Eine Aufgliederung der Vorschriften nach verkehrstechnischen Gesichtspunkten könnte sich beispielsweise daran orientieren, ob die Regel den Fahrer, das Fahrzeug oder das Fahrverhalten betrifft. Unter juristischen Aspekten lassen sich die Vergehensschwere oder das Ausmaß der Gefährdung als Differenzierungskriterien heranziehen.

Für die vorliegende Untersuchung besitzen derartige verkehrstechnische oder juristische Unterscheidungen nur eine geringe Relevanz, da im folgenden die Einstellung der Kraftfahrer zu den Vorschriften und deren Umsetzung in konkretes Verhalten im Mittelpunkt stehen.

Bevor jedoch die Einstellungen zu den Verkehrsvorschriften im einzelnen und anhand konkreter Beispiele erörtert werden, ist es notwendig, einen Blick auf die Funktionen der Verkehrsvorschriften zu werfen. Diese dem ersten Anschein nach überflüssig erscheinende Betrachtung wird durch die Tatsache gerechtfertigt, daß Verkehrsvorschriften in der Regel einseitig als Normen gesehen werden, die dem Kraftfahrer quasi wie eine Zwangsjacke übergestülpt werden. Aus dieser Sicht "regelt das Verkehrsrecht die Zulassung der Fahrzeuge und Fahrzeugführer, das Verhalten der Verkehrsteilnehmer, enthält Vorschriften über Haftpflicht und

Versicherung und sieht bei Verletzungen der Vorschriften Sanktionen vor¹⁾.
Übersehen wird hierbei, daß die StVO dem einzelnen nicht nur vorschreibt, wie er sich in einer spezifischen Situation verhalten soll, sondern daß das Individuum gleichzeitig lernt, mit welchen Verhaltensweisen der anderen es rechnen darf. Das bedeutet, daß die Verkehrsregeln eine Form von Rollenvorschriften darstellen, auf deren Basis erst eine Interaktion zwischen Partnern ermöglicht wird. Verkehrsregeln sind in diesem Sinne Konventionen, denen der Kraftfahrer vertraut bzw. vertrauen muß, dies um so mehr, als in der Mehrzahl der Interaktionsbeziehungen eine direkte Kommunikation mit dem Verkehrspartner nicht möglich ist. Vor diesem Hintergrund wird auch verständlich, daß Kraftfahrer besonders empfindlich auf Verstöße reagieren, die ihren grundlegenden Erwartungen zuwiderlaufen. Wie im Verlaufe des Untersuchungsberichtes noch dargestellt werden wird, gelten beispielsweise das Überfahren von roten Ampeln oder das Rückwärtsfahren auf Autobahnen als Normabweichungen, die besonders streng geahndet werden sollten. Hier spiegelt sich deutlich der hohe Grad an Verunsicherung wider, der mit einer derartigen Regelabweichung verbunden ist. Auf der anderen Seite resultiert aus dem tatsächlichen Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ein Erwartungsdruck auf den einzelnen. Wenn eine bestimmte Regel, z.B. eine Geschwindigkeitsbegrenzung, permanent von der Mehrzahl der Fahrer mißachtet wird, geraten normative Vorschrift und Erwartungen des Umfeldes in Konflikt. In einer solchen Situation kommt es häufig vor, daß die Kraftfahrer, obwohl sie die Regeln voll akzeptieren, unter dem Druck der anderen Verkehrsteilnehmer gegen Vorschriften verstoßen. Sie passen sich also der Erwartungs- und Handlungsstruktur der anderen an.

Um bei dem Beispiel Geschwindigkeitsgrenze zu bleiben: Der Kraftfahrer kennt zwar die zulässige Geschwindigkeitsgrenze, er mag sie auch innerlich als sinnvoll akzeptieren; in seinem Verhalten jedoch paßt er sich dem zu schnell fahrenden Umfeld an.

1) Anton Bühler, Gesetzgeberische Problematik der Unfallverhütung, in: Heinrich Ursprung (Hrsg.), Sicherheit im Straßenverkehr, a. a. O., S. 222

In dem Augenblick, in dem Verkehrsregeln nicht mehr der Strukturierung von Erwartungen dienen, haben sie eine wesentliche Komponente verloren. Diese Situation kann sich bis zur völligen Sinnentleerung der Vorschriften steigern. Als Beispiel mangelnder Handlungsrelevanz mögen die Hinweisschilder auf Wildwechsel genannt sein. Diese Schilder werden, wie sich gezeigt hat, kaum beachtet bzw. besitzen keine Verhaltensrelevanz, weil der Kraftfahrer trotz des Schildes nicht erwartet, daß plötzlich Wild seinen Weg kreuzt. Da die Erfahrung ihm in der überwiegenden Zahl der Fälle recht gibt, verlieren die entsprechenden Schilder ihren normativen Charakter, ihre Funktion wird auf Haftungsregeln im Eventualfall reduziert.

Neben der Fixierung von Verhaltensvorschriften und der Entwicklung von Erwartungsstrukturen besitzt das Regelwerk der StVO, vor allem in Verbindung mit den in ihm enthaltenen Sanktionen, eine weitere Funktion. Diese resultiert aus der Tatsache, daß für alle Abweichungen und Regelverstöße mehr oder minder präzise definierte Sanktionen festgelegt sind. Als Sanktionen fungieren Geldstrafen und Strafpunkte, die ab einer bestimmten Größenordnung zum Führerscheinentzug führen. Der sofortige Entzug der Fahrerlaubnis und in schweren Fällen Gefängnisstrafen stellen weitere Sanktionsmöglichkeiten dar, die jedoch nur bei einem Bruchteil der Kraftfahrer zur Anwendung gelangen und im hier diskutierten Zusammenhang von peripherer Bedeutung sind. Gerade bei den schwachen Sanktionen gibt die StVO quasi den Preis an, der für Regelabweichungen gezahlt werden muß. Daß derartige "Kostendenken" durchaus verbreitet ist, sei an einem Beispiel erhellt: Im Laufe der Untersuchungen des hier beschriebenen Forschungsprojektes wurde festgestellt, daß anlässlich von Bundesligaspielen im Umfeld der Stadien massiv gegen Park- und Halteverbotsvorschriften verstoßen wird. Bei Befragungen vor Ort zeigte sich, daß die Zuschauer die Geldstrafen (in der Regel DM 20, --) häufig antizipieren und dieser "Preis" auf die Mitfahrer als Unkostenbeitrag umgelegt wird. Daß diese Einstellung psychologisch nur eine konsequente Fort-

setzung der in § 13 StVO¹⁾ niedergelegten Vorschriften zum Parken ist, wird von den Stellen, die sich über derartige Verhaltensweisen beklagen, häufig übersehen.

Ähnliche "Preiskalkulationen" finden in den Bereichen statt, in denen durch Geschwindigkeitsüberschreitungen Zeit- und damit finanzielle Gewinne realisiert werden können. Auch hier ist davon auszugehen, daß Verkehrsverstöße "kalkuliert" begangen werden.

Faßt man diese knapp gehaltenen Ausführungen über die Verkehrsregeln zusammen, wird deutlich, daß Verkehrsvorschriften mehr als ein Lenkinstrument für den einzelnen Verkehrsteilnehmer sind. Sie stellen vielmehr ein komplexes System von Verhaltensanweisungen dar, aus dem Erwartungen resultieren, wobei die Verhaltensanweisungen im Sinne von Rollenvorschriften durchaus mit den Vorschriften anderer Rollen in Konflikt geraten können. Wie entscheidend gerade der letztgenannte Punkt für Art und Ausmaß der Regelverstöße ist, wird im Laufe dieses Berichtes noch erläutert werden. Daß jedoch auch die Verkehrsregeln kein starres System darstellen, sondern durch Einflüsse und Veränderungen des Systems "Verkehr" modifiziert werden, zeigt der nächste Abschnitt, der einen kurzen Abriß der Entwicklung der Vorschriften im Straßenverkehr gibt.

1) In § 13 StVO finden sich die Regeln zur Parkuhr, die nichts anderes darstellt als eine erkaufte zeitliche Befreiung von einem Verbot.

2. Wie hat sich die Verkehrsregelung entwickelt?

In den Kindertagen des Automobils benötigten Kraftfahrer weniger Kenntnisse über Verkehrsregeln und Vorschriften als vielmehr ein erhebliches handwerklich-technisches Verständnis. In dem Maße, in dem jedoch der Umfang des Straßenverkehrs zunahm, setzte sich eine Gesetzgebungs- und Verordnungsmechanik in Bewegung, die zu einem differenzierten Regelkatalog führte. Den Ausgangspunkt hierfür bildete der 1906 von der Reichsregierung vorgelegte "Entwurf eines Gesetzes über die Haftpflicht für den bei dem Betriebe von Kraftfahrzeugen entstehenden Schaden".

Bis zu diesem Zeitpunkt war der Straßenverkehr und damit auch der Kraftfahrzeugverkehr keineswegs Reichs-, sondern Ländersache. Dies hatte zur Folge, daß Vorschriften und Verordnungen jeweils nur einen regionalen Geltungsanspruch besaßen.

Erst durch das "Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen", kurz "Kraftfahrzeuggesetz" genannt, zog die Reichsregierung die Gesetzgebungskompetenz im Jahre 1909 auf sich. Das Kraftfahrzeuggesetz enthielt allerdings keineswegs einen umfangreichen Kodex für das konkrete Verhalten im Straßenverkehr. Vielmehr setzte es Regelungen über die Haftung bei Unfällen, Vorschriften zum Führerscheinwerb oder beispielsweise Regeln, die die Verkehrssicherheit der Kraftfahrzeuge betrafen. Die eigentlichen Verhaltensvorschriften wurden auf der Grundlage des § 6 des Kraftfahrzeuggesetzes auf dem Verordnungswege erlassen. Dabei betrafen die Verordnungen des Reichsverkehrsministers nur den Kraftfahrzeugverkehr, der übrige Straßenverkehr unterlag weiterhin landesrechtlicher Regelung.

Am 28. Mai 1934 erfolgt schließlich der Erlaß der Reichsstraßenverkehrsordnung, einer Verkehrsordnung, die nicht nur den Kraftfahrzeugverkehr, sondern auch das Verhalten von Fußgängern, Radfahrern, Reitern etc. regelt. Gleichzeitig wird das gesamte Straßenverkehrsrecht der Gesetzgebung des Reiches unterworfen.

Die Reichsstraßenverkehrsordnung regelt zum einen die Zulassung zum Verkehr (Teil A) und zum anderen das Verhalten im Verkehr (Teil B). Nur drei Jahre später (1937) erfolgt eine Trennung der Reichsstraßenverkehrsordnung in eine Verordnung zur Verkehrszulassung und eine Verordnung zum Verkehrsverhalten. Diese Trennung hat sich bis heute erhalten und findet sich wieder in der Unterscheidung zwischen der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) und der Straßenverkehrsordnung (StVO).

Für die vorliegende Untersuchung ist es von besonderem Interesse, wie sich die Verhaltensregeln, die sich in der heutigen Straßenverkehrsordnung (StVO) niederschlagen, entwickelt haben. Der obige kurze geschichtliche Abriß zeigt, daß es viele Jahre gedauert hat, bis die Verhaltensregeln auf Reichsebene verbindlich formuliert wurden. Und es ist sicher keine Übertreibung, wenn man feststellt, daß die Gesetzgebung lange hinter der Verkehrsentwicklung hinterhergehinkt hat. Beispiele für auch heute noch anzutreffende Anpassungsverspätungen der Regeln an neue Verhältnisse werden im Verlaufe dieses Abschnittes noch dargestellt.

Die heute gültige Straßenverkehrsordnung stellt eine Neufassung der Ordnung von 1937 dar. Die alte Ordnung behielt über die Kriegsjahre und das Ende des Hitlerregimes hinweg ihre Gültigkeit bis 1956. Unter dem Druck der sich rapide verändernden Verkehrsverhältnisse erfuhr auch die Straßenverkehrsordnung von 1956 eine Vielzahl von Veränderungen und Ergänzungen. Im Jahre 1971 trat schließlich eine stark überarbeitete Neufassung der StVO in Kraft, die aber ebenfalls bis zum heutigen Tage einem ständigen Wandel unterlegen hat. Insgesamt 8 Verordnungen¹⁾ zwischen 1956 und 1976 deuten an, wie stark der Druck der Verhältnisse in diesem Bereich der Gesetzgebung einzuschätzen ist.

Inhaltlich tendieren die Neufassungen und Regeländerungen zur Einschränkung des individuellen Freiheitsspielraumes der Verkehrsteilnehmer.

1) Die Verordnungen, die Änderungen beinhalteten, traten zu folgenden Terminen in Kraft: 25. 7. 57 / 7. 7. 60 / 29. 12. 60 / 30. 4. 64 / 20. 10. 72 / 27. 11. 75 / 2. 12. 75 / 5. 8. 76.

Hierzu ein Beispiel: Ab 1957 wird innerhalb geschlossener Ortschaften die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h für alle Kraftfahrzeuge eingeführt. 1960 erfolgt eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit für Kraftomnibusse mit Fahrgästen, für die keine Sitzplätze mehr zur Verfügung stehen, auf 60 km/h außerhalb geschlossener Ortschaften. Ab 1975 beträgt die Höchstgeschwindigkeit für PKW und Kraftfahrzeuge bis 2,8 t außerhalb geschlossener Ortschaften auf Landstraßen 100 km/h. Der zur Zeit stattfindende Versuch, die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Autobusse auf Autobahnen unter bestimmten Bedingungen auf 100 km/h anzuheben, stellt in dieser Kette von immer mehr einschränkenden Reglementierungen eindeutig die Ausnahme dar.

Sehr deutlich lassen sich die Anpassung an veränderte Situationen und der restriktive Charakter der Vorschriftenänderungen auch am Beispiel des Halte- bzw. Parkverbots illustrieren. Während die StVO von 1956 und die folgenden Korrekturen von 1960 und 1964 nur spärliche Vorschriften darüber enthalten, an welchen Stellen gehalten werden darf, zählt die Neufassung der StVO von 1970 sehr umfänglich auf, wo das Halten verboten ist. Gleichzeitig wächst der Bestand an Verkehrsschildern in der Zeit von 1956 bis 1976 von 99 auf 141 Zeichen an.

Befragt man die Kraftfahrer nach den Veränderungen der Vorschriften in den letzten 5 - 8 Jahren, so verweisen 45 % der Befragten spontan auf den Geschwindigkeitsbereich. Die zunehmende Einschränkung der freien Geschwindigkeitswahl wird keineswegs, wie man vielleicht vermuten könnte, negativ empfunden. Die überwiegende Mehrzahl (69 %) hält die vollzogenen Änderungen im Nachhinein für gut. Spontan erinnern sich die Befragten auch daran, daß sich einige Schilder und Zeichen geändert haben. Auch diese Änderungen werden durchweg positiv bewertet. Eine negative Beurteilung erfährt vor allem die Modifikation der Kreisverkehrsregelung. Abgeschwächte negative Kommentare findet man auch zur Entwicklung der Regeln zum Halten und Parken. Allerdings sind die negativen Stimmen zum Wandel insgesamt relativ unbedeutend. Nur 30 % aller Be-

fragten erinnern sich überhaupt an Änderungen, die sie schlecht fanden. Dagegen wissen 90 % von Veränderungen zu berichten, die sie in positiver Erinnerung haben. Dieses Ergebnis gewinnt noch an Bedeutung, wenn man bedenkt, daß nicht nur der Regelkatalog und die Anzahl der Verkehrsschilder zugenommen hat. Vielmehr zeigt sich die stärkere Reglementierung auch anhand der Tatsache, daß verkehrsregelnde Schilder, Signalanlagen oder andere Regelsymbole zunehmend häufiger verwendet werden. Da keine bundesweite "Verkehrsschilderstatistik" existiert, lassen sich entsprechende Belege nur auf kommunaler Ebene sammeln. So konnte beispielsweise für Köln festgestellt werden, daß in dem Zeitraum von 1975 bis 1976 die Zahl der Signalanlagen von 777 auf 804 stieg, die Zahl der markierten Fußgängerüberwege von 3.200 auf 3.308 anwuchs und die Anzahl der Verkehrszeichen sich von 107.954 auf 109.866 erhöhte¹⁾.

Die zunehmende Verkehrsdichte führt jedoch nicht nur zu zusätzlichen Regeln und zu immer intensiverer Anwendung der Regeln in Form weiterer Schilder und Ampeln. Gleichzeitig finden unter dem Druck der Verhältnisse qualitative Regeländerungen statt, bei denen frühere Sicherheits- oder Verkehrsfunktionsforderungen reduziert werden. Auch hierzu einige Beispiele:

Die Straßenverkehrsordnung von 1956 schrieb im § 16 "Parken" vor, daß in einer geringeren Entfernung als je 10 Meter vor und hinter Fußgängerüberwegen und Straßenkreuzungen und Einmündungen nicht geparkt werden dürfte. Durch die zunehmende Parkraumverknappung wird die entsprechende Grenze 1964 auf 5 Meter zurückgenommen.

Wie lange manchmal auf Vorschriftsveränderungen gewartet werden muß, die de facto bereits zur Regel geworden sind, macht die Behandlung des mehrspurigen Verkehrs in geschlossenen Ortschaften deutlich. Es hatte sich bereits eingebürgert, daß bei dichtem Verkehr auf der rechten Spur schneller als auf der linken gefahren wurde. Rechtlich statthaft wurde die-

1) Die Zahlen entstammen dem statistischen Jahrbuch 1976 der Stadt Köln.

se Fahrweise jedoch erst Ende November 1975. Die bis zu diesem Zeitpunkt bestehenden Sicherheitsbedenken mußten dem Druck der faktischen Verhältnisse weichen.

Es ließen sich noch weitere Beispiele von Veränderungen anführen, die die oben getroffenen Aussagen stützen, die besagen, daß die Reglementierungen sowohl vom Umfang der Normen als auch vom Umfang der Anwendung her zunehmen. Gleichzeitig wird bestätigt, daß Normenänderungen zum erheblichen Teil vom Druck der Verhältnisse bestimmt sind und sich diesen häufig mit einer erheblichen Verspätung anpassen.

Von erheblicher Bedeutung für das Gewicht der Vorschriften ist neben ihrer Differenziertheit und Angepaßtheit die Frage ihrer Anwendung im Rahmen der Rechtsprechung. Diesem Punkt soll der letzte Blick dieses Abschnittes gelten. Die Durchsicht vor allem von Urteilen der Oberlandesgerichte zeigt, daß sich die Gerichte zwar eng an die Normen des Gesetzes halten, im einzelnen jedoch ergänzende Auslegungen und Interpretationen vornehmen müssen. Bezüglich des Sicherheitsabstandes hat sich beispielsweise im Rahmen der Rechtsprechung eine Faustregel durchgesetzt, die als "halber Tachoabstand" bekannt geworden ist¹⁾. Auf diese Weise wurde die Vorschrift des § 4, Abs. 1 der StVO konkretisiert. Gleichzeitig gibt es jedoch Urteile, die von dieser Regel abweichen und in bestimmten Situationen einen kürzeren Abstand gestatten. So entschied das Oberlandesgericht Düsseldorf, daß die Regel des "halben Tachoabstandes" im geballten Stadtverkehr durchbrochen werden kann, wenn man sehen kann, daß der Vordermann freie Bahn hat²⁾. Daß die Gerichte die Auslegung der Normen an Zweckmäßigkeitüberlegungen und Normenkonformität orientieren, macht ein Beispiel des Bayerischen Oberlandesgerichts von 1973 deutlich. Dort heißt es, daß das Überholverbot nicht daran hindert, bei ausreichender Fahrbahnbreite vor geschlossener Bahnschranke zweispurig aufzufahren³⁾.

1) Vgl. BGH, 3. 11. 1967 - 1 Ss 973/67

2) Vgl. OLG Düsseldorf, Urteil vom 6. 7. 1966 2 Ss 288/66

3) Vgl. Bay. ObLG, Beschl. v. 2. 1. 1973 5 St 636/72

Der knappe historische Abriß mag zeigen, welche dynamische Entwicklung die gesetzlichen Regelungen zum Straßenverkehr in diesem Jahrhundert genommen haben. Wie sich diese Regeln und Vorschriften im Bewußtsein der Kraftfahrer widerspiegeln, soll im folgenden Abschnitt dargestellt werden.

3. Wie beurteilen Kraftfahrer die Verkehrsregeln?

Auf der Basis der theoretischen Überlegungen zum Problem der Verkehrsvorschriften und einem kurzen Abriß der Entwicklung der Regeln folgt nun eine Darstellung der Einstellungen der Kraftfahrer zu den Verkehrsvorschriften. Dabei wird von der Hypothese ausgegangen, daß Verkehrsregeln für die verschiedenen Teilgruppen der Kraftfahrer einen unterschiedlichen Stellenwert besitzen. Da die entsprechende Literatur immer wieder auf Einstellungsunterschiede zwischen den Geschlechtern und verschiedenen Altersgruppen hinweist, werden wir diesen Variablen besonderes Augenmerk schenken.

Wie die Alltagserfahrung lehrt, wird von einer Vielzahl wenn nicht gar von der Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer mehr oder weniger häufig gegen Verkehrsregeln verstoßen. Diese "in der Praxis zu beobachtenden vielfältigen Regelverstöße zeigen . . . , daß ein Teil der Verkehrsregeln nur einen geringen Grad an Verbindlichkeit für die Verkehrsteilnehmer haben"¹⁾. Hieraus den Schluß zu ziehen, daß die Verkehrsregeln von den Kraftfahrern generell abgelehnt werden, wäre falsch. Nur 4 % der befragten Kraftfahrer halten es für richtig, daß "ein geschickter Fahrer es sich erlauben kann, öfter gegen die Verkehrsvorschriften zu verstoßen"²⁾.

Nur 7 % stimmen dem Satz "Wenn man sich auf die eigene Erfahrung verläßt, braucht man keine Vorschriften"²⁾ zu, ähnlich niedrig (6 %) ist die Zahl derer, die der Ansicht sind, daß "die Vorschriften zum Straßenverkehr eine Einschränkung der persönlichen Freiheit bedeuten"²⁾ (vgl. Tabelle 1).

Daß die Kraftfahrer auch nicht den Eindruck haben, daß Vorschriften "nur für die anderen" existieren, zeigt Statement 4 der Tabelle 1. Die überwiegende Mehrheit akzeptiert die Verbindlichkeit der Regeln für die eigene Person durchaus.

1) Elvira Kretschmer, Untersuchungsansatz zur Erhöhung der Wirksamkeit polizeilicher Überwachung im Straßenverkehr, in: Polizei, Technik, Verkehr, No. 11, 1977

2) Vgl. Frage 11, Statements j; g; h.

Tabelle 1: Allgemeine Einstellungen zu Verkehrsregeln

	stimmt genau	stimmt in etwa	unent- schie- den	stimmt kaum	stimmt gar nicht
1. Wenn man sich auf die eigene Erfahrung verläßt, braucht man keine Vorschriften	7 %	7 %	8 %	27 %	51 %
2. Ein geschickter Fahrer kann es sich erlauben, öfter gegen die Verkehrsregeln zu verstoßen	4 %	10 %	9 %	20 %	57 %
3. Die Vorschriften zum Straßenverkehr bedeuten eine Einschränkung der persönlichen Freiheit	6 %	12 %	8 %	17 %	57 %
4. Vorschriften sind für die anderen wichtiger als für mich	2 %	2 %	5 %	7 %	84 %
5. Der Spielraum des Kraftfahrers wird durch die Verkehrsregeln zu stark eingeengt	15 %	21 %	13 %	27 %	24 %
6. Die richtige Einschätzung der Verkehrssituation ist wichtiger als das ständige Einhalten der Vorschriften	57 %	21 %	12 %	5 %	5 %
N = 414					

Daß jedoch ein nicht geringer Teil der Kraftfahrer die Einhaltung der Verkehrsregeln als Einschränkung und Beschneidung des persönlichen Spielraums empfindet, zeigt Statement 5 in Tabelle 1. Wie wichtig den Fahrern die Entfaltung von Initiative und Eigenverantwortlichkeit ist, läßt sich aus der Antwortverteilung zum Statement 6 ablesen. 57 % der befragten Fahrer halten die richtige Einschätzung der Verkehrssituation für wichtiger als die unbedingte Regeltreue.

Diese alle Kraftfahrer betreffenden Ausführungen sind allerdings in einer Hinsicht zu modifizieren. Und zwar unterscheiden sich Männer und Frauen, wie oben bereits vermutet, in der Ausprägung der soeben umschriebenen Einstellungen. In der folgenden Tabelle 2 sind die extremen Ablehnungen der ersten vier Statements der Tabelle 1 einmal nach Geschlecht differenziert und hier zeigt sich, daß Frauen tendenziell eine stärkere positive Affinität zu Regeln haben, Männer demgegenüber häufiger eine individualistische Komponente betonen.

Tabelle 2: Einstellungsratings / Geschlecht

	Männer: "stimmt gar nicht"	Frauen: "stimmt gar nicht"
1. Wenn man sich auf die eigene Erfahrung verläßt, braucht man keine Vorschriften	46 %	57 %
2. Ein geschickter Fahrer kann es sich erlauben, öfter gegen die Verkehrsvorschriften zu verstößen	53 %	61 %
3. Die Vorschriften zum Straßenverkehr bedeuten eine Einschränkung der persönlichen Freiheit	49 %	68 %
4. Vorschriften sind für die anderen wichtiger als für mich	79 %	89 %
	N = 238	N = 176

Im Verlaufe der Untersuchung werden sich in vielfacher Weise Einstellungsunterschiede zwischen Männern und Frauen in der erwarteten Weise zeigen, und daß dieses Ergebnis nicht etwa auf die Bundesrepublik Deutsch-

land beschränkt ist, zeigen auch Studien des Auslandes¹⁾. Für die Bundesrepublik erklärt Böcher: "Daß kraftfahrende Frauen als Gruppe andere Auffassungen vertreten und auch andere Verhaltensweisen im Straßenverkehr zeigen als Männer, ist in der Literatur verschiedentlich beschrieben"²⁾.

Hinsichtlich der Wirksamkeit von Verkehrsregeln sind vor allem ältere Leute der Meinung, daß die Einhaltung den Verkehr sicherer und flüssiger macht (Tabellen 3 und 4).

Tabelle 3: "Wenn sich alle Verkehrsteilnehmer an die Vorschriften halten würden, wäre der Straßenverkehr viel sicherer" // Alter

	Alter			Gesamt
	- 29 Jahre	30 - 54 Jahre	55 u. mehr Jahre	
stimmt genau	31 %	58 %	72 %	54 %
stimmt in etwa	30 %	18 %	18 %	21 %
unentschieden	10 %	7 %	7 %	8 %
stimmt kaum	20 %	11 %	3 %	12 %
stimmt gar nicht	9 %	6 %	0 %	5 %
	N = 96	N = 250	N = 68	N = 414

Der Anteil derer, die glauben, daß bei Einhaltung der Vorschriften der Straßenverkehr viel sicherer würde (Kategorie: "stimmt genau" in Tab. 3) steigt mit höherem Alter von 31 % über 58 % auf 72 %. Parallel, allerdings auf einem niedrigeren Niveau erfolgt der altersabhängige Anstieg für den Aspekt der Funktionalität der Verkehrssicherheit. Hier steigen

-
- 1) Vgl. z.B. Ivan D. Brown + Alan K. Copeman, Drivers Attitudes to the Seriousness of Road Traffic Offences Considered in Relation to the Design of Sanctions, in: *Accid. Anal. + Prev.* Vol. 7, S. 15-26
 - 2) Technischer Überwachungsverein Rheinland, Böcher, Buch + Ochel, Untersuchungen über Formen, Entstehungsweise und Beeinflussungsmöglichkeit von unangepaßt-rücksichtslosen Verhaltensweisen im Straßenverkehr bei Kraftfahrern und Fußgängern, Köln 1973, S. 90

die Prozentsätze von 14 % über 28 % auf 46 % (Kategorie: "stimmt genau" in Tab. 4).

Tabelle 4: "Wenn alle entsprechend den Vorschriften fahren würden, wäre der Verkehr viel flüssiger" // Alter

	Alter			Gesamt
	- 29 Jahre	30 - 54 Jahre	55 u. mehr Jahre	
stimmt genau	14 %	28 %	46 %	28 %
stimmt in etwa	14 %	20 %	18 %	18 %
unentschieden	28 %	14 %	15 %	17 %
stimmt kaum	23 %	22 %	13 %	21 %
stimmt gar nicht	21 %	16 %	8 %	16 %
	N = 96	N = 250	N = 68	N = 414

Vergleicht man die beiden "Gesamt-Spalten", wird deutlich, daß die Befragten den Verkehrsregeln eher einen Sicherheitseffekt als einen Funktionalitätseffekt zugestehen. Das heißt, aus der Sicht der Befragten dienen Vorschriften stärker der Sicherheit als der Förderung des Verkehrsflusses.

Wie sieht es nun mit dem Umfang und der Verständlichkeit der Vorschriften aus? In der Literatur finden sich Sätze wie "Der Komplexität, die dem Verhalten im Verkehr zugrunde liegt, steht ein relativ einfach strukturiertes Kontroll- und Bestrafungssystem bei Regelverstößen gegenüber"¹⁾. Ist dieses Kontroll- und Bestrafungssystem wirklich so einfach und damit allgemein verständlich? Wie Tabelle 5 zeigt, gibt es einen beachtlichen Kreis von Kraftfahrern, der wenigstens bei circa 20 % angesiedelt ist, der der Meinung ist, daß das Vorschriftenwerk zu kompliziert und zu umfangreich ist. 13 % meinen gar, daß "ein Großteil der Vorschriften zum Straßenverkehr gestrichen werden könnte".

1) Elvira Kretschmer, a.a.O., S. 424

Vor dem Hintergrund der in Abschnitt II. 1 und 2 geschilderten Struktur und Entwicklung der Regeln und deren ständiger Weiterentwicklung in der Rechtsprechung überrascht diese Einstellung nicht.

Tabelle 5: Einstellungen zum Umfang und der Komplexität des Regelwerks

	stimmt genau	stimmt in etwa	unent- schie- den	stimmt kaum	stimmt gar nicht
1. Die Vorschriften zum Straßenverkehr sind zu umfangreich	25 %	29 %	15 %	18 %	13 %
2. Die Straßenverkehrsvorschriften sind zu kompliziert	14 %	17 %	13 %	27 %	29 %
3. Ein Großteil der Vorschriften zum Straßenverkehr könnte gestrichen werden	13 %	22 %	13 %	27 %	25 %
N = 414					

Die Unterschiede zwischen Männern und Frauen drücken sich darin aus, daß die Männer Vorschriften häufiger für zu umfangreich und zu kompliziert halten. Man kann davon ausgehen, daß dieses Ergebnis eine gewisse männliche Abwehrhaltung gegenüber Vorschriften repräsentiert. Bezüglich des Umfangs der Vorschriften urteilen ältere Kraftfahrer negativer als jüngere. Die Zahl derer, die dem in Tabelle 5 unter Punkt 1 genannten Statement voll zustimmen, wächst mit dem Alter: - 29 Jahre: 19 %; 30 - 54 Jahre: 26 %; 55 Jahre und älter: 34 %. Nicht ganz so ausgeprägt, aber tendenziell in die gleiche Richtung weist die altersabhängige Einstufung der Komplexität. Auch hier finden ältere die Regeln komplizierter als jüngere Kraftfahrer.

Wie oben bereits angedeutet wurde, haben ältere Kraftfahrer, obwohl sie die Regeln eher für zu umfangreich und kompliziert halten, größeres Ver-

trauen in den Erfolg und die positiven Konsequenzen von Regeln. Dies hat zur Folge, daß sie in stärkerem Maße als jüngere für eine Überwachung der Vorschriften plädieren.

Tabelle 6: Einstellung zur Überwachung von Vorschriften / Alter
Die Einhaltung von Verkehrsvorschriften müßte besser überwacht werden:

	Alter			Gesamt
	- 29 Jahre	30 - 54 Jahre	55 u. mehr Jahre	
stimmt genau	11 %	17 %	25 %	18 %
stimmt in etwa	23 %	21 %	28 %	22 %
unentschieden	21 %	20 %	16 %	19 %
stimmt kaum	20 %	24 %	20 %	22 %
stimmt gar nicht	25 %	18 %	11 %	18 %
	N = 96	N = 250	N = 68	N = 414

Dagegen finden sich bezüglich des wünschenswerten Ausmaßes der Kontrolle keine geschlechtsspezifischen Unterschiede.

Für die Einstellung zu den Verkehrsvorschriften spielen nicht nur das Alter oder Geschlecht eine wesentliche Rolle. Um weitere Zusammenhänge aufzudecken, wurden die in den Tabellen 1 - 6 genannten Statements weiteren Differenzierungen unterzogen. Um die Übersichtlichkeit der Darstellung nicht zu gefährden, sollen die wichtigsten Ergebnisse hierzu ausschließlich verbal unter Verzicht auf Tabellen referiert werden.

Im einzelnen wurden noch folgende Variablen auf ihre Bedeutung für die Einstellung zu den Verkehrsvorschriften untersucht: Dauer des Führerscheinbesitzes; Jahreskilometerleistung; Ausbildung und Ausmaß der Verkehrsdelinquenz.

In Anbetracht der Tatsache, daß der Führerscheinbesitz hoch mit dem Lebensalter korreliert, spiegelt diese Variable die Ergebnisse wider, die

oben bereits für das Alter beschrieben wurden. Eines wird jedoch deutlich: Mit der Dauer des Führerscheinbesitzes wächst die positive Bewertung der eigenen Erfahrung und drängt die rigide Einhaltung von Verkehrsregeln zurück.

Ein größeres Ausmaß an alltäglicher Fahrerfahrung - gemessen anhand der jährlichen Kilometerleistung - hat zur Folge, daß das Vertrauen in die Zweckmäßigkeit der Regeln sinkt. Fahrer, die viel auf den Straßen unterwegs sind, glauben weniger häufig, daß durch Einhaltung der Regeln der Verkehr flüssiger oder sicherer gestaltet werden kann.

Der Ausbildungsgrad der Kraftfahrer hat einen gewissen Einfluß auf die Verständlichkeit der Verkehrsregeln. Besonders Personen, deren Ausbildungsniveau niedriger als Volksschulabschluß liegt, finden den Umfang des Regelkataloges zu groß. Dafür ist das Vertrauen der weniger Gebildeten in die Regeln und in deren Zweckmäßigkeit größer als bei anderen Personengruppen.

Ebenfalls wenig Vertrauen in den Erfolg der Regeleinhaltung setzen diejenigen, die häufig wegen Regelverstößen von der Polizei erlappt worden sind, und es ist durchaus verständlich, daß diese Gruppe eine strengere Überwachung von Verkehrsvorschriften nicht für wünschenswert hält.

Zusammenfassend kann man sagen, daß über die Notwendigkeit von Verkehrsvorschriften keine Zweifel bestehen. Hinsichtlich des Umfanges, ihrer Komplexität und ihrer Effektivität findet man jedoch durchaus kritische Stimmen, wobei diese kritischen Stellungnahmen eher von Männern und eher von jüngeren Kraftfahrern geäußert werden.

4. Welches Bild haben die Befragten von einem vor-
schriftstreuen Fahrer?

Um von vornherein ein Mißverständnis auszuräumen: Das folgende Kapitel unternimmt nicht den Versuch, prototypisch denjenigen zu beschreiben, der sich ständig an die Verkehrsregeln hält. Vielmehr soll an dieser Stelle versucht werden, die Vorstellungen der Kraftfahrer über den regelkonformen Fahrer dazu zu benutzen, die Einstellungen zu den Verkehrsregeln besser kennenzulernen.

Dazu wird im folgenden auf zwei unterschiedliche Techniken zurückgegriffen. In einem ersten Schritt geben wir den Befragten Gelegenheit, streng regelkonforme und nicht regelkonforme Fahrer mit Hilfe einer unipolaren fünfstufigen Eigenschaftsliste von 12 Eigenschaften zu beschreiben. Da für streng regelkonforme und nicht regelkonforme Fahrer die gleichen Eigenschaften verwandt werden, kann ein direkter Vergleich in Form eines Polaritätsprofils vorgenommen werden.

In einem zweiten Schritt wird die projektive Regeltreue bestimmter sozialer Gruppen abgeschätzt. Die Zuordnung der Regeltreue zu Gruppen unterschiedlichen Status oder sozialen Ansehens gestattet Rückschlüsse auf die persönliche Bewertung der Regeltreue.

Wie der Tabelle 7 zu entnehmen ist, wird der regeltreue Fahrer am deutlichsten mit Hilfe negierter Negativstatements umschrieben. Seine Fahrweise gilt vor allem als nicht rücksichtslos, als nicht aggressiv und als nicht risikoreich. Als positive Statements werden seiner Fahrweise Eigenschaften wie aufmerksam, umsichtig, vorsichtig und sicher zugeschrieben.

In dieser Beurteilung unterscheiden sich Männer und Frauen nicht, dagegen spielt das Alter hierbei eine wesentliche Rolle. Dabei läßt sich generalisierend feststellen, daß mit höherem Alter die Zuordnung positiver Eigenschaften für den streng regelkonformen Fahrer zunimmt.

Tabelle 7: Vorstellungsbild über den Fahrer, der sich immer streng an die Verkehrsvorschriften hält

Er fährt:	paßt genau				paßt nicht 5
	1	2	3	4	
zügig	22 %	18 %	20 %	17 %	23 %
sicher	36 %	20 %	22 %	13 %	9 %
schnell	5 %	8 %	22 %	26 %	39 %
unbeholfen	7 %	15 %	23 %	19 %	36 %
aggressiv	1 %	2 %	6 %	17 %	74 %
sportlich	5 %	12 %	18 %	16 %	49 %
aufmerksam	58 %	29 %	10 %	2 %	1 %
umsichtig	49 %	33 %	14 %	2 %	2 %
risikoreich	1 %	4 %	7 %	15 %	73 %
vorsichtig	49 %	32 %	14 %	3 %	2 %
rücksichtslos	0 %	2 %	6 %	10 %	82 %
zurückhaltend	25 %	35 %	24 %	11 %	5 %
N = 414					

In der folgenden Tabelle 8 wird nun dargestellt, wie sich die Befragten einen Fahrer vorstellen, "der sich nicht um die Verkehrsvorschriften kümmert, sondern der nur so fährt, wie er es für richtig hält"¹⁾.

Bei einem Vergleich der Tabellen 7 und 8 fällt auf, daß die Vorstellungen über einen nicht regelkonformen Fahrer weit weniger einheitlich sind (Tab. 8) als über den streng regelkonformen. Es fehlen in Tabelle 8 die hohen Prozentsätze, die das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein einer Eigenschaft klar herausstellen. Daß die Befragten ein weniger präzises Bild des nicht regelkonformen Fahrers haben, zeigt sich auch daran, daß in Tabelle 8 durchschnittlich 20,3 % die neutrale Mittelkategorie 3 wählen, bei dem streng regelkonformen Fahrer liegt der entsprechende Wert bei nur 16,3 %.

1) Diese Formulierung ist identisch mit der Frageformulierung im Fragebogen (Frage 14).

Tabelle 8: Vorstellungsbild über einen Fahrer, der sich nicht um die Verkehrsvorschriften kümmert, sondern der so fährt, wie er es für richtig hält

Er fährt:	paßt genau				paßt nicht 5
	1	2	3	4	
zügig	43 %	23 %	17 %	7 %	10 %
sicher	14 %	20 %	30 %	14 %	22 %
schnell	46 %	29 %	14 %	7 %	4 %
unbeholfen	6 %	7 %	18 %	29 %	40 %
aggressiv	38 %	23 %	17 %	10 %	12 %
sportlich	19 %	29 %	32 %	10 %	10 %
aufmerksam	17 %	22 %	23 %	18 %	20 %
umsichtig	12 %	16 %	23 %	22 %	27 %
risikoreich	46 %	23 %	10 %	13 %	8 %
vorsichtig	3 %	13 %	21 %	27 %	36 %
rücksichtslos	29 %	15 %	22 %	16 %	18 %
zurückhaltend	2 %	6 %	17 %	27 %	48 %
N = 414					

Auch bezüglich des nicht-regelkonformen Fahrers unterscheiden sich Männer und Frauen in ihrem Urteil nicht. Der Einfluß der Variable Alter ist ebenfalls längst nicht so ausgeprägt wie bei dem streng regelkonformen Fahrer. Es gilt allerdings tendenziell, daß mit höherem Alter eine negativere Beurteilung der Abweichler einhergeht.

Um die Daten ein wenig übersichtlicher zu gestalten, haben wir aus den Tabellen 7 und 8 jeweils die Mittelwerte für die Eigenschaften berechnet und aus diesen Daten ein vergleichendes Polaritätsprofil entwickelt. Wie Schaubild 1 zeigt, ergeben sich die größten Differenzen für die Eigenschaften "risikoreich", "aggressiv", "vorsichtig", "rücksichtslos" und "schnell".

Die Befragten sind der Meinung, daß derjenige, der sich nicht an die Regel hält, risikoreicher, aggressiver, rücksichtsloser und schneller fährt und weniger vorsichtig ist.

Tabelle 9: Wer hält sich nach Meinung der Kraftfahrer besonders genau an die Vorschriften?

	halten sich besonders genau	halten sich weniger genau	halten sich nicht so genau
Jugendliche	2 % ¹⁾	45 %	52 %
Berufskraftfahrer	27 %	53 %	20 %
Frauen	59 %	34 %	6 %
Ältere Menschen	53 %	29 %	18 %
Polizisten	35 %	41 %	22 %
Männer	8 %	76 %	14 %
PKW-Fahrer	8 %	81 %	8 %
LKW-Fahrer	19 %	47 %	32 %
Motorrad-Fahrer	6 %	41 %	51 %
Führerscheinneulinge	79 %	10 %	10 %
Taxifahrer	11 %	33 %	55 %

N = 414

1) Die Zeilenprozente addieren sich nicht immer auf 100 %, da die Antwortkategorie "keine Angabe" nicht aufgeführt ist.

Streng regelkonforme Fahrer werden vom Persönlichkeitstyp eher als "schwache" Personen erlebt. Regelabweichler sieht man dagegen eher als Personen, denen Eigenschaften wie jung, dynamisch oder routiniert zugeordnet werden können. Einen Unterschied in der Beurteilung zwischen Männern und Frauen gibt es nicht. Mit höherem Alter wächst dagegen die Meinung, daß Berufskraftfahrer, Polizisten und Frauen regelkonform fahren.

Aus den Daten der Tabelle 9 und den bisher gesammelten Erkenntnissen läßt sich eine Einstellung zu den Verkehrsvorschriften ableiten, die dadurch gekennzeichnet ist, daß die Grundbedeutung der Regeln zwar allgemein akzeptiert wird, daß jedoch im Verlaufe der Zeit die strikte Regelleinhaltung durch praktische Erfahrungen überlagert und ersetzt wird.

Nicht zufällig vermutet man von Taxifahrern, daß sie sich wenig an die Regeln halten.

Diese Einstellung entspricht weitgehend dem tatsächlichen Adaptionsprozeß, den ein Führerscheineuling im Laufe der Zeit durchmacht. Während zunächst alle Handlungsvollzüge bewußt vollzogen werden, erfolgt mit zunehmender Fahrerfahrung eine Verlagerung bewußter Akte in unbewußte habitualisierte Reaktionen. Dieser Vorgang, der zur Bewältigung der komplexen Fahraufgaben unerlässlich ist, wird erst dann bedrohlich, wenn Änderungen im System eingeführt werden, die habitualisierten Gewohnheiten zuwiderlaufen.

Insgesamt wird anhand der bisherigen Ausführungen deutlich, daß die Kraftfahrer das Regelwerk als Grundstruktur für ihre Verhaltensweisen akzeptieren, diese Struktur jedoch durch Erfahrungen permanent ange-reichert wird.

Daß dabei den verschiedenen Regeln unterschiedliche Bedeutung zukommt, wird in den folgenden Ausführungen deutlich.

5. Welche Verkehrsregeln sind für den Kraftfahrer besonders bedeutsam?

Die Analyse von Verkehrsverstößen und den damit verbundenen Reaktionen der Betroffenen zeigt, daß die verschiedenen Vorschriften für die Verkehrsteilnehmer von unterschiedlicher Bedeutung sind. Ausgehend von dieser Erkenntnis ist immer wieder versucht worden, Verkehrsverstöße ihrer Bedeutung gemäß hierarchisch zu ordnen.

Als Beispiel sei hier nur eine Rangfolge dargestellt, die das Kuratorium für Verkehrssicherheit in Wien in einer Untersuchung von 1977 publiziert. Danach rangiert die Mißachtung des Überholverbots als gefährlichste Übertretung vor der Vorrangmißachtung und überhöhter Geschwindigkeit¹⁾ an erster Stelle. Die Problematik derartiger Rangordnungen ist in der Literatur mehrfach beschrieben worden, so empfiehlt Kunkel mit Recht "die verschiedenen Verkehrsdelikte hinsichtlich ihrer Gefährlichkeit in zwei Gruppen einzuordnen, nicht aber eine Rangordnung aufzustellen"²⁾, da eine solche Rangordnung in den Köpfen der Verkehrsteilnehmer gar nicht explizit existiert.

Zusätzlich gibt es einen weiteren Einwand, der gegen die Aufstellung einer einfachen Rangreihe von Verkehrsverstößen spricht. Dieser Einwand gründet sich auf die Tatsache, daß die Rangordnung wesentlich von der Formulierung des Kriteriums, nach dem die Ordnung aufgestellt werden soll, abhängt. Wie im Anschluß gezeigt werden kann, bilden sich durchaus unterschiedliche Rangordnungen, ob man fragt, welcher Verkehrsverstoß der gefährlichste ist oder welcher Verstoß als Unfallursache am bedeutendsten ist oder welcher Verstoß besonders streng bestraft werden sollte.

Diese Unterschiedlichkeit, die aus dem jeweiligen Bezugsrahmen resultiert, hat zur Konsequenz, daß in diesem Abschnitt nicht eine hierarchi-

1) Verkehrspsychol. Institut, Kuratorium für Verkehrssicherheit, A. J. Höfner, A. Hosemann, Ch. Michalik, Ursachen von Verkehrsverstößen, Wien 1977, S. 85

2) Eberhard Kunkel, Die Einschätzung der relativen Gefährlichkeit verschiedener Verkehrsdelikte, Zeitschrift für experimentelle und angewandte Psychologie, 13, 1966, S. 582. Diese Anweisung bezieht sich auf die Erhebungsmethode, nicht auf die Auswertung.

sche Anordnung von Verkehrsverstößen dargestellt wird, sondern daß der Versuch unternommen wird, die Bedeutung der Verstöße unter Berücksichtigung verschiedener Aspekte zu beschreiben.

In einem ersten Schritt wurde daher gefragt, welchen Regelverstoß die Befragten für den gefährlichsten halten. Den Befragten wurde bei der Fragestellung keine Unterstützung in Form von Antwortalternativen angeboten, sondern deren spontane Antwort notiert, nur eine Antwort war zulässig.

Tabelle 10: Welches ist der gefährlichste Regelverstoß?

1. Mißachten der Vorfahrt	32 %
2. Falsches, unerlaubtes, gefährliches Überholen	21 %
3. Überfahren einer roten Ampel	14 %
4. Alkohol am Steuer	12 %
5. Geschwindigkeitsüberschreitung	7 %
6. Überfahren des Stop-Schildes	3 %
7. Ungenügender Sicherheitsabstand	3 %
8. Bremsen und plötzliches Ausscheren	1 %
9. Fehler beim Einfädeln	1 %
Keine Angabe	4 %
N = 414	100 %

Wie Tabelle 10 zu entnehmen ist, werden vor allem Vorfahrtsdelikte als gefährlich angesehen. Addiert man die Nennungen "Mißachten der Vorfahrt" = 32 %, "Überfahren einer roten Ampel" = 14 % und "Überfahren eines Stop-Schildes" = 3 %, so glaubt nahezu jeder zweite (49 %) Kraftfahrer, daß in diesem Bereich die größte Gefahr droht. Beurteilungsdifferenzen zwischen Männern und Frauen oder zwischen Jung und Alt lassen sich nicht feststellen.

Diese Rangordnung deckt sich in etwa mit der Reihenfolge, die entsteht, wenn man die Kraftfahrer fragt, an welche Verkehrsregeln sie sich unter allen Umständen halten.

Tabelle 11: An welche Verkehrsregeln halten Sie sich unter allen Umständen?

1. Vorfahrtsregelung	51 % ¹⁾
2. Ampelregelung	41 %
3. Überholverbot	27 %
4. Stoppschild	21 %
5. Geschwindigkeitsregelung	21 %
6. Alkohol am Steuer	16 %
7. Sicherheitsabstand	7 %
8. Halte- und Parkregeln	7 %

N = 414 1) Da Mehrfachnennungen möglich, addieren sich die Prozentsätze auf über 100 %.

Bedingt durch die fragetechnische Variation, daß in der Frage zu Tabelle 11 mehrere Antworten gegeben werden konnten, in der Frage zu Tabelle 10 dagegen nur eine Antwort möglich war, sind die Prozentsätze nicht direkt vergleichbar.

Vergleicht man jedoch die inhaltliche Rangordnung, rangieren Vorfahrtsregelungen vor Überholverbot, Geschwindigkeitsregelung und Alkohol am Steuer.

Dieses Ergebnis gibt Anlaß zu der Vermutung, daß sich das Verhalten der Kraftfahrer an der von ihnen wahrgenommenen Gefährlichkeit von Regelverstößen orientiert. Gleichzeitig deutet Tabelle 11 an, daß man sich vorrangig an die Regeln hält, deren Verletzung unmittelbar sichtbar ist. Alle Verstöße gegen Vorfahrts- und Überholverbote sind im Regelfall unmittelbar klar und der Schuldige ist zu identifizieren. Bei Geschwindigkeitsverstößen, Alkohol am Steuer oder mangelndem Sicherheitsabstand

ist dies nicht der Fall. Diese These kann an dieser Stelle allerdings nur Vermutung bleiben, zu ihrer Bestätigung bedarf es weiterer gezielter Untersuchungen.

Daß die Einhaltung der Geschwindigkeitsregeln einen geringeren Stellenwert besitzt, als dies Tabelle 11 vermittelt, wird deutlich, wenn man die Antworten auf die Frage "Welche Verkehrsregel nehmen Sie ab und zu nicht so genau?" betrachtet. Hier sind es zwei Regelbereiche, die nahezu ausschließlich genannt werden: 62 % nehmen nach ihren eigenen Angaben die Geschwindigkeitsregeln nicht immer ganz genau. Der zweite Verstößschwerpunkt liegt im Bereich des Haltens und Parkens.

Wir werden auf beide Bereiche im Verlaufe der Untersuchung noch näher eingehen und dort vor allem aufzeigen, in welchen Bandbreiten sich die Verstöße abspielen.

Daß die Gefährlichkeit eines Regelverstoßes nicht mit seiner Bedeutung als Unfallursache gleichgesetzt werden darf, weist die folgende Tabelle 12 nach. Auf die Frage, auf welches falsche Verhalten die meisten Unfälle zurückzuführen sind, ergibt sich folgendes Bild:

Tabelle 12: Subjektiv wahrgenommene Unfallursachen

1. Verkehrsuntüchtigkeit / Alkohol am Steuer	34 %
2. Mißachten der Vorfahrt	19 %
3. Falsches Überholen	15 %
4. Geschwindigkeitsüberschreitung	13 %
5. Ungenügender Sicherheitsabstand	10 %
6. Falsches Abbiegen / Ein-Ausfahren / Einordnen / Ausfahren	1 %
7. Andere Regelverletzungen	3 %
Keine Angabe	5 %
N = 414	100 %

Die Befragten sehen im Fahren unter Alkoholeinfluß die häufigste Unfallursache. Dieses Ergebnis überrascht, da der gleiche Verstoß bezüglich der Gefährlichkeit auf Rangplatz 4 (Tabelle 10) und bezüglich der eigenen Regeltreue auf Rangplatz 6 (Tabelle 11) rangiert.

Es ist zu vermuten, daß die intensiven Kampagnen gegen Alkohol am Steuer in den vergangenen Jahren nur eine einseitige Wirkung gehabt haben. Zwar ist das Problembewußtsein so stark gewachsen, daß die Unfallursache Alkohol erheblich überschätzt wird, gleichzeitig werden aus dieser Kenntnis jedoch nicht die entsprechenden Konsequenzen für das eigene Verhalten gezogen. Anders ausgedrückt: Die Alkoholkampagnen haben bewirkt, daß die Kraftfahrer ein falsches Faktum gelernt haben; denn tatsächlich rangiert Alkohol als Unfallquelle nicht auf dem ersten, sondern auf dem vierten Rangplatz¹⁾, und daß die Kampagnen gleichzeitig bezüglich der subjektiven Sensibilisierung für dieses Problem und vor allem bezüglich einer positiven Beeinflussung der Verhaltensweisen nur wenig Erfolg gehabt haben.

Die relative Überschätzung des Faktors "Alkohol am Steuer" ist im übrigen bei den Frauen noch größer als bei den Männern. Von den Frauen setzen 41 % Alkohol als Unfallursache an die erste Stelle, die entsprechende Zahl für die Männer liegt bei 28 %. Diese zusätzliche Information könnte zum einen darauf hinweisen, daß vor allem Personen, die sich weniger intensiv mit Fragen des Kraftfahrzeugs und Verkehrs befassen, zu einer Überschätzung des Faktors Alkohol neigen, gleichzeitig dürften die Zahlen jedoch das differenzierte Verhältnis der Geschlechter zum Alkohol widerspiegeln, in dem Männer ihrem Rollenbild entsprechend eher zu einer Verharmlosung des Problems neigen.

1) Die amtliche Statistik weist für das Jahr 1976 folgende Rangordnung der Unfallursachen aus:

1. Geschwindigkeitsübertretungen	23 %
2. Vorrang / Vorfahrtverletzungen	16,5 %
3. Abbiegen / Wenden / Ein- und Anfahren	14,3 %
4. Verkehrstüchtigkeit / Alkohol	10,8 %
5. Abstand / Auffahren	9,5 %
6. Falsches Überholen	5,8 %

Neben den Aspekten der Gefährlichkeit, der wahrgenommenen Unfallursachen und der persönlichen Beachtung von Verkehrsregeln liefern die Daten eine weitere Möglichkeit, Regelverstöße gemäß ihrer Bedeutung zu ordnen. Als Kriterium wird dabei auf das Ausmaß der Bestrafung zurückgegriffen. Da es im Rahmen der Untersuchung nicht möglich war, die Vielzahl der Regelverstoßvarianten anhand von Fallbeispielen beurteilen zu lassen, und ein solches Vorgehen wäre notwendig gewesen, wenn man konkrete Strafschätzungen hätte vornehmen lassen wollen, wurde eine einfachere Lösung gewählt. Die Befragten konnten aus einer Anzahl von 15 Verstößen beliebig viele auswählen, die sie besonders streng bestrafen würden. Anschließend konnten sie aus derselben Liste von Verstößen abermals beliebig viele auswählen, bei denen sie eine großzügigere Handhabung für angebracht hielten.

Als erstes Ergebnis ist festzuhalten, daß die Kraftfahrer nicht etwa gleich häufig Verstöße zur strengen Bestrafung und zur großzügigen Behandlung auswählen, sondern daß sie unter dem Blickpunkt "besonders streng bestrafen" erheblich mehr Verstöße benennen. Das präzise Verhältnis sieht wie folgt aus: Bei der Auswahl von Verstößen, die besonders streng zu bestrafen seien, wählten die Befragten durchschnittlich 7,82 Verstöße. Bei der Auswahl der Verstöße, die großzügiger zu handhaben seien, wurden durchschnittlich 4,13 Verstöße genannt.

Welche Verstöße unter welcher Rubrik (strenger/weniger streng bestrafen) wie häufig ausgewählt wurden, zeigt Tabelle 13. Neben den Prozentzahlen für die Nennungshäufigkeiten zeigt die Differenzspalte an, in welcher Richtung die öffentliche Meinung die entsprechende Regelung beurteilt, ein Pluszeichen verdeutlicht, daß die Stimmen einer strengen Bestrafung überwiegen, ein Minuszeichen verdeutlicht, daß hier eine großzügigere Handhabung akzeptiert würde. Es zeigt sich, daß vor allem das Überfahren einer roten Ampel, das Rückwärtsfahren auf der Autobahn und das Schneiden nach dem Überholen als sehr strafwürdige Vergehen angesehen werden. Dieses sind, wie bereits zu Anfang dieser Untersuchung

erwähnt wurde, gerade die Punkte, bei denen der Kraftfahrer auf die anderen Verkehrsteilnehmer vertrauen muß, hier reagiert er auf Störungen außerordentlich empfindlich. Großzügigkeit erscheint demgegenüber dem Kraftfahrer im ruhenden Verkehr angebracht. Bei Park- oder Halte delikten überwiegen eindeutig die Stimmen, die einer großzügigeren Regelung zustimmen.

Tabelle 13: Welche Verstöße sollen besonders streng und welche sollen großzügiger behandelt werden?

	beson- ders streng	groß- zügi- ger	Diffe- renz
1) Überfahren einer roten Ampel	88 % ¹⁾	5 % ¹⁾	+ .83
2) Rückwärtsfahren auf der Auto- bahn	86 %	3 %	+ .83
3) Schneiden nach dem Überholen	76 %	9 %	+ .67
4) 1, 2 Promille Alkohol am Steuer	75 %	14 %	+ .61
5) Geschwindigkeitsüberschreitung um 40 km/h in der Stadt	72 %	10 %	+ .62
6) Gefährliches Abbiegen oder Wenden	61 %	11 %	+ .50
7) Überfahren eines Stop-Schildes	60 %	18 %	+ .42
8) Nichtbeachten des Vorfahrts- schildes	54 %	20 %	+ .34
9) Überholen im Überholverbot	52 %	9 %	+ .43
10) Zu geringer Sicherheitsabstand	39 %	34 %	+ .05
11) Linksfahren auf der Autobahn	29 %	45 %	- .16
12) Geschwindigkeitsüberschreitung um 25 km/h in der Stadt (50 km/h erlaubt)	26 %	50 %	- .24
13) Überfahren einer durchgezogenen weißen Linie	23 %	56 %	- .33
14) Parken in der zweiten Reihe	21 %	59 %	- .38
15) Parken im absoluten Halteverbot	21 %	60 %	- .39
N = 414	1) Mehrfachnennungen möglich!		

Des weiteren läßt sich aus Tabelle 13 ablesen, daß der Bereich der mittleren Geschwindigkeitsübertretung (Punkt 12: Überschreitung in der Stadt um 25 km/h) und der Bereich der Parkregelung erhebliche Probleme beinhalten. Hier klaffen gewünschte rechtliche Behandlung und tatsächliche Beurteilung weit auseinander.

Bestätigt wird der Problemcharakter der beiden Bereiche Geschwindigkeit und Parken durch die Spontanantworten auf die Frage: "Stellen Sie sich einmal vor, Sie säßen als Verkehrsminister in Bonn und könnten über eine Änderung der Verkehrsregeln im Straßenverkehr bestimmen. Welche Vorschrift würden Sie zu allererst ändern?" Es überrascht nicht, daß hier nahezu ausschließlich die Bereiche Geschwindigkeit und Halten und Parken angesprochen werden, wobei der Geschwindigkeitsaspekt mit 31 % Spontanennungen doppelt so häufig erwähnt wird wie die Parkregelung.

Abschließend ist zur Fragestellung der Tabelle 13 nur noch zu erwähnen, daß ältere Leute, bedingt durch ihr größeres Vertrauen in Vorschriften, mehr Vergehen nennen, die besonders streng geahndet werden sollen und unterdurchschnittlich viele unter dem Aspekt der großzügigeren Handhabung auswählen (Tabelle 14).

Tabelle 14: Durchschnittliche Zahl der Nennungen für strenger/großzügiger zu handhabende Vergehen // Alter

	- 29 Jahre	30 - 54 Jahre	55 Jahre u. älter
strenger	7.72	7.71	8.40
großzügiger	4.48	4.14	3.57

Keine wesentlichen Meinungsunterschiede hierzu findet man demgegenüber zwischen Männern und Frauen.

Will man die Ergebnisse dieses Abschnittes kurz zusammenfassen, so läßt sich feststellen, daß es die Hierarchie von Verkehrsvorschriften nicht gibt. Des weiteren entspricht keine der dargestellten Rangordnungen in ihrer Reihenfolge der der tatsächlichen Unfallursachen. Die Kraftfahrer haben bisher nicht zur Kenntnis genommen, daß Geschwindigkeitsüberschreitungen Unfallursache Nr. 1 sind. Ganz im Gegenteil wird gerade zu diesem Punkt eine relativ großzügige Haltung sichtbar. Die durch Medien und spezielle Aktionen häufig in den Vordergrund gerückte Problematik des Alkohols am Steuer und die unmittelbare Bedrohung, die aus Vorfahrtverletzungen resultiert, dürften dafür verantwortlich sein, daß diese falsche Gewichtung anzutreffen ist. Wie schwer es jedoch ist, soziokulturell verankerte Verhaltensweisen wie den Konsum von Alkohol "in den Griff zu bekommen", zeigt sich auch daran, daß die Zahl derer, die Alkohol für die wichtigste Unfallursache halten, doppelt so hoch ist wie die, die von sich behaupten, sich bezüglich Alkohol streng an die Vorschriften zu halten.

Im übrigen werden im nächsten Abschnitt ausgewählte Bereiche der Regelverstöße einer detaillierten Betrachtung unterzogen, so daß die in diesem Abschnitt relativ knapp gehaltenen Informationen hierzu wesentlich vertieft werden können.

6. Analyse ausgewählter Regelverstöße

Das Thema der vorliegenden Untersuchung "Vorschrift und Verhalten" verdeutlicht, daß sich die Ergebnisse nicht auf eine Analyse der Vorschriften und die Darstellung genereller Einstellungen zu diesen Vorschriften beschränken können. Wenn Aussagen über die Umsetzung von Regeln in Verhaltensweisen getroffen werden sollen, bedarf es vielmehr des Rückgriffs auf konkrete Einzelschriften.

Bedingt durch den Umfang des Regelwerkes der StVO, erweist es sich daher als notwendig, aus der Vielfalt der Vorschriften eine beschränkte Zahl auszuwählen, anhand derer die Umsetzung in konkretes Verhalten exemplarisch dargelegt werden kann. Für die Auswahl der zu untersuchenden Vorschriften sind demgemäß Kriterien zu entwickeln, die als Basis der Auswahl dienen können.

Als ein derartiges Auswahl- oder Relevanzkriterium kann zum einen die Häufigkeit des Auftretens bestimmter Verstöße gewählt werden. Eine zweite Möglichkeit besteht darin, die Gefährdung, die aus einem Verstoß resultiert, und die sich in entsprechenden Unfallzahlen niederschlägt, als Kriterium zu benutzen.

Beide Aspekte sind im Rahmen einer Sekundär- und Materialanalyse berücksichtigt worden¹⁾. Allerdings ergeben sich sowohl bei der Auswertung der Unfallstatistiken als auch bei der Ermittlung von Verstößhäufigkeiten einige Probleme. In der amtlichen Unfallstatistik sind Verkehrsunfälle ohne polizeiliche Aufnahme und solche, bei denen bei keinem der Beteiligten der Sachschaden die Wertgrenze von DM 1000,- überschreitet, enthalten.

1) Als Datenquellen dienen u. a. :

- a) Auswertung des Statistischen Bundesamtes, Fachserie 8, Reihe 3, 3, Straßenverkehrsunfälle 1976;
- b) Auszüge der Auswertung des Verkehrszentralregisters des Kraftfahrtbundesamtes 1975
- c) HUK-Verband, Innere Sicherheit im Auto, Untersuchung über 28.936 PKW-Unfälle, Hamburg 1975
- d) Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW, Statistische Berichte, Straßenverkehrsunfälle in Nordrhein-Westfalen 1975 und 1976

Noch schwieriger ist die Situation bei der Bestimmung der Häufigkeit des Auftretens von Verstößen, die zwar entweder von der Polizei oder von Ordnungsbehörden erfaßt und bearbeitet werden, mit denen jedoch kein Unfall verbunden ist. Die von Polizei und Ordnungsbehörden festgestellten Bagatellverstöße (bis DM 40, --) werden überregional weder systematisch gesammelt noch ausgewertet. Aus diesem Grunde kann in diesem Bereich nur auf Daten der lokalen Ebene zurückgegriffen werden. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung sind entsprechende Zahlen für die Stadt Köln ermittelt worden¹⁾. Allerdings liefern auch die lokalen Daten nur begrenzte Aussagen über die Häufigkeit von spezifischen Verstößen.

Die Analyse der Unfalldaten hat ergeben, daß vor allem Verstöße gegen Vorschriften über die Fahrgeschwindigkeit ein beträchtliches Unfallrisiko in sich bergen. Sie rangieren vor Vorrang- und Vorfahrtverletzungen an erster Stelle der Unfallursachenskala. Die beiden Bereiche "Geschwindigkeit" und "Vorfahrt" wurden daher als erste für die weitere Analyse festgelegt. Die in der Unfallursachenstatistik an dritter und vierter Stelle rangierenden Fehlverhaltensweisen "falsches Abbiegen", "Wenden", falsches "Ein- und Ausfahren" als eine Sammelkategorie und "Alkohol am Steuer" sind aus unterschiedlichen Gründen nicht in die Untersuchung einbezogen worden. Der erste Komplex, der eine Vielzahl von Fehlverhaltensweisen enthält, hätte den vielfältigen Verstoßmöglichkeiten entsprechend einer äußerst umfänglichen Erhebung bedurft, wobei hier neben dem Verstoß gegen konkrete Zeichen vor allem generell Unvorsichtigkeit als Faktor einzubeziehen gewesen wäre.

Das Problem "Alkohol am Steuer" wurde ebenfalls unter dem Gesichtspunkt der großen Komplexität ausgeklammert. Hier spielen zahlreiche motivationale nichtverkehrliche Elemente mit, die eines umfänglichen Untersuchungsansatzes bedürfen²⁾.

-
- 1) Die Informationen hierzu entstammen mehreren Gesprächen mit der Verkehrsüberwachung der Stadt Köln.
 - 2) Sichtbar wird die Komplexität des Problems beispielsweise daran, daß die Bundesanstalt für Straßenwesen damit begonnen hat, diesem Problem in einem umfangreichen Forschungsprogramm, das aus zahlreichen Einzelstudien besteht, nachzugehen.

Statt dessen widmet sich die Untersuchung im weiteren Verlauf der Unfallursachen 5 und 6. Dies sind die unzureichende Beachtung des erforderlichen Sicherheitsabstandes und die Verstöße, die beim Überholen begangen werden.

Da alle bisher genannten Delikte den fließenden Verkehr betreffen, ein quantitativ nahezu ebenso großer Teil der Gesamtverstöße jedoch im ruhenden Verkehr verursacht wird, widmet sich die Untersuchung im fünften Punkt dieses Abschnittes den Verstößen gegen Park- und Haltevorschriften.

Als unmöglich hat es sich im Verlaufe der Untersuchungen herausgestellt, auch nur Schätzungen über die Zahl der Regelverstöße insgesamt zu erhalten. Die Regelverstöße, die weder zu einem Unfall führen noch von der Polizei oder den Ordnungsbehörden geahndet werden, sondern unentdeckt bleiben, und hier dürfte es sich um die Mehrzahl der Verstöße handeln, lassen sich ohne umfangreiche empirische Stichprobenerhebungen nicht einmal schätzen. Eine solche Schätzung kann auch diese Untersuchung nicht liefern, da ihre Ergebnisse nicht auf Beobachtungsdaten, sondern auf Befragungsdaten beruhen. Der soeben erwähnte methodische Hinweis deutet auf einen weiteren Punkt hin, den es bei der Betrachtung der Ergebnisse zu bedenken gilt. Bei der Darstellung der Beziehungen zwischen Vorschriften und Verhalten beruhen die Informationen über das Verhalten auf verbalen Statements der Befragten, Beobachtungsdaten liegen hierzu nicht vor. Diese methodische Einschränkung hat sich im Rahmen dieses Forschungsvorhabens nicht vermeiden lassen. Allerdings deutet die hohe Rate der zugegebenen Verkehrsverstöße an, daß die Interview-situation nicht unbedingt zu einer Verharmlosung der eigenen Verhaltensweisen führen muß. Es hat sich bereits in anderen Untersuchungen gezeigt, daß Antworten von freiwilligen Versuchspersonen durchaus als Maßstab für das tatsächliche Verhalten benutzt werden können. Dies gilt nicht mehr, wenn der Befragung ein Zweck (z.B. Fahrtauglichkeitsprüfungen etc.) unterlegt wird¹⁾.

1) Vgl. Eberhard Kunkel, a.a.O., S. 582

Umgekehrt sind auch Beobachtungstechniken bei Verkehrsuntersuchungen nicht völlig unproblematisch. So konnte Höfner¹⁾ nachweisen, daß sich das Wissen um die Beobachtung bei dem größten Teil der beobachteten Fahrer in einer Verstärkung der extremen Auffälligkeiten einzelner Dimensionen des Fahrverhaltens auswirkt.

Als Resumée dieser Ausführungen ist festzuhalten, daß in der folgenden Darstellung Verhaltensweisen nur als Reflexionen der Kraftfahrer ermittelt worden sind und sich somit Differenzen zum tatsächlichen Verhalten ergeben können. Daß jedoch die Ergebnisse auch unter dem Blickwinkel dieser Einschränkung einige interessante Informationen liefern können, machen die folgenden Ausführungen deutlich.

6.1 Geschwindigkeitsüberschreitung

Bei der Geschwindigkeitsüberschreitung handelt es sich um einen Verstoß, der, wie oben bereits ausgeführt wurde, für die meisten Unfälle verantwortlich ist. Hieraus den Schluß zu ziehen, daß Geschwindigkeitsüberschreitungen besonders häufig zum Unfall führen, wäre voreilig, da die absolute Zahl der Geschwindigkeitsüberschreitungen nicht bekannt ist und damit die Relation zwischen der Zahl der Überschreitungen und der Häufigkeit als Unfallursache nicht ermittelt werden kann.

Gleichzeitig ist bei der Interpretation der offiziellen Daten der Unfallstatistik zu beachten, daß nicht das Überschreiten der gesetzlich vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit die wesentliche Unfallursache darstellt, sondern zu schnelles Fahren in Kurven, beim Abbiegen oder unter anderen Umständen²⁾.

1) Vgl. K. Höfner, Fahrverhaltens- und Persönlichkeitsanalyse jugendlicher Mopedfahrer, Diss., Wien 1967

2) Vgl. Technischer Überwachungsverein Rheinland, Böcher, Buch + Ochel, a. a. O., S. 105

Wenn also in den folgenden Ausführungen wiederholt dargelegt wird, daß vor allem in den Altersklassen bis 54 und von den Männern schneller gefahren wird, als das Gesetz es erlaubt, so ist bei der Abschätzung der Gefährdung, die von diesem Verhalten ausgeht, die Fahrerfahrung, die diese Gruppe hat, und die zur Risikominderung beiträgt¹⁾, in Ansatz zu bringen.

Die Wahl der Fahrgeschwindigkeit hängt von verschiedenen Faktoren ab, wobei eine Analyse des Verhaltens zeigt, daß die Geschwindigkeitswahl nicht ausschließlich im Rahmen eines individualistischen Ansatzes erklärbar ist. Als Rahmenbedingung spielt die Ausbaugeschwindigkeit der Straße eine Rolle, die die physikalischen Grenzwerte definiert. Hinzu treten die Wahrnehmungsinhalte, die sich vornehmlich auf die Verkehrssituation und deren perzipierte Weiterentwicklung beziehen. In welchem Umfang situative Faktoren hierbei eine Rolle spielen, ermittelt Herwig²⁾ in einer Studie über "die Wirksamkeit geschwindigkeitsbegrenzender Verkehrszeichen". Er stellt eine Korrelation zwischen der Zahl der Fußgänger, die sich auf der Straße befinden und der gewählten Geschwindigkeit fest. Je mehr Fußgänger sich auf der Straße befinden, desto niedriger wählt der Kraftfahrer seine Geschwindigkeit. "Das Fahrverhalten ist also weniger durch die gebotene Geschwindigkeitsbegrenzung als durch die jeweils besondere Verkehrslage bestimmt. Aber nicht nur die Zahl der überquerenden Fußgänger, auch ihre Häufung auf den Bürgersteigen, der Belebtheitseindruck der Straße, beeinflusst die Wahl der Fahrgeschwindigkeit"³⁾. Die gesetzlichen Vorschriften, die entweder als generelle Regel eine Höchstgeschwindigkeit definieren oder durch Schilder spezielle Höchstgeschwindigkeiten markieren, erweisen sich in diesem Kontext als eine verhaltenssteuernde Variable unter mehreren anderen Faktoren.

1) Vgl. Technischer Überwachungsverein Rheinland, Böcher, Buch + Ochel, a.a.O., S. 105

2) B. Herwig, Die Wirksamkeit geschwindigkeitsbegrenzender Verkehrszeichen, in: Forschungen für die Sicherheit im Straßenverkehr, des Kuratoriums "Wir und die Straße", Frankfurt 1967
Vgl. auch: Artur Kaiser, Fahrverhalten und Persönlichkeit, Diss., Tübingen 1969, S. 36 ff.

3) Artur Kaiser, a.a.O., S. 37

Da es sich bei Geschwindigkeitsvorschriften jeweils um Höchstgrenzwerte auf einem Kontinuum handelt (eine Ausnahme bilden die Richtgeschwindigkeitsintervalle), fällt es den Kraftfahrern nicht schwer, diesen Grenzwert im Rahmen der persönlichen Interpretation zu überschreiten. Wirft man zunächst einen Blick auf die Häufigkeit der Mißachtung der Geschwindigkeitsgrenzen in der Stadt und auf Landstraßen, zeigt sich, daß in der Stadt die Grenzen häufiger überschritten werden als auf der Landstraße.

Tabelle 15: Überschreitung der Geschwindigkeitsvorschriften im Stadtverkehr und auf der Landstraße

Überschreitung	im Stadtverkehr	auf der Landstraße
häufig	43 %	33 %
manchmal	32 %	30 %
selten	13 %	18 %
nie	12 %	19 %
N = 414	100 %	100 %

Wenn an dieser Stelle auf eine relativ unpräzise Häufigkeitsoperationalisierung an Stelle präziser Häufigkeitsangaben zurückgegriffen wird, so geschieht dies vor dem Hintergrund, daß die Fahrer selbst die tatsächlichen Überschreitungen im Einzelfall gar nicht immer registrieren. Hinter den Antworten der Tabelle 15 verbirgt sich demgemäß eine Interpretation des eigenen Verhaltens, das von den Befragten allenfalls in Richtung der sozialen Wünschbarkeit verzerrt ist. Mit Sicherheit verbirgt sich jedoch hinter Tabelle 15 ein Hinweis auf die Bereitschaft, die Geschwindigkeitsvorschriften zu überschreiten.

Einen erheblichen Einfluß auf die Häufigkeit der Geschwindigkeitsüberschreitung haben sowohl das Alter als auch das Geschlecht. Die Ergebnisse hierzu lassen sich wie folgt zusammenfassen: Männer übertreten Geschwindigkeitsregeln häufiger als Frauen; Jugendliche übertreten Ge-

schwindigkeitsregeln häufiger als ältere Fahrer. Tabelle 16 zeigt exemplarisch die Unterschiede für die verschiedenen Altersklassen.

Tabelle 16: Überschreitung der Geschwindigkeitsvorschriften im Stadtverkehr und auf der Landstraße // Alter

Überschreitung	Im Stadtverkehr			Auf der Landstraße		
	- 29 Jahre	30-54 Jahre	55 J. u. ä.	- 29 Jahre	30-54 Jahre	55 J. u. ä.
häufig	60 %	43 %	24 %	43 %	35 %	15 %
manchmal	25 %	34 %	34 %	29 %	32 %	19 %
selten	11 %	12 %	16 %	19 %	15 %	29 %
nie	4 %	11 %	26 %	9 %	18 %	37 %
N = 414	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
	N = 96	N = 250	N = 68	N = 96	N = 250	N = 68

Von besonderer Bedeutung ist nun die Frage, in welchem Ausmaß die Vorschriften überschritten werden. Da man davon ausgehen muß, daß der Umfang der Überschreitung von den situativen Rahmenbedingungen abhängt, sind diese in der Fragestellung grob zu umreißen. In der Frage zu Tabelle 17 geschieht dies durch die Beschreibung der Straße als "breit", "frei" und "trocken" und mit dem Hinweis auf "wenig Verkehr". Da auch bezüglich des Umfangs der Überschreitung das Alter eine wesentliche Rolle spielt, weist Tabelle 17 das Ausmaß der Geschwindigkeitsüberschreitung in der Stadt in Abhängigkeit vom Alter aus.

Die Daten deuten darauf hin, daß sich zwei Schwellenwerte bei 60 km/h und 70 km/h ergeben. 90 % der Kraftfahrer bewegen sich demgemäß in dem Intervall bis 70 km/h. In diesem Zusammenhang ist es notwendig, darauf hinzuweisen, daß es durchaus zweckmäßig sein kann, Geschwindigkeitsregeln diesen Schwellenwerten anzupassen.

Tabelle 17: Ausmaß der Geschwindigkeitsüberschreitung in der Stadt // Alter

		Alter			Gesamt
		- 29 Jahre	30-54 Jahre	55 Jahre u. älter	
Gefahrenere Geschwindigkeit an Stelle der erlaubten 50 km/h					
bis	55 km/h	2 %	5 %	6 %	4 %
bis	60 km/h	34 %	47 %	64 %	45 %
bis	65 km/h	8 %	10 %	2 %	9 %
bis	70 km/h	38 %	30 %	22 %	31 %
bis	75 km/h	3 %	0 %	6 %	2 %
über	75 km/h	15 %	8 %	0 %	9 %
		100 %	100 %	100 %	100 %
		N = 92	N = 222	N = 50	N = 364

Biehl stellte bei Messungen in der Nähe eines wenig frequentierten Überweges fest, daß dort eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 76 km/h statt der erlaubten 50 km/h gefahren wurde. An die zulässigen 50 km/h hielten sich gerade gut 2 % der Kraftfahrer. Eine Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h führte keineswegs zu einer Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeit, statt dessen sank sogar der Prozentsatz derer, die schneller als 75 km/h fuhren¹⁾. Ob dieses Ergebnis, wie Biehl vermutet, auf die größere Einsicht in die Sinnhaftigkeit der 70 km/h-Begrenzung zurückzuführen ist, oder ob hier eine eher unbewußte Schwelle fixiert worden ist, sei dahingestellt. Die Ergebnisse dieser und anderer Untersuchungen lassen jedoch erkennen, daß derartige Schwellenwerte existieren und verhaltenssteuernd wirken.

Für die Verkehrssicherheit ist des weiteren von Interesse, wo die Höchstgrenzen der Überschreitung liegen. Hierzu zeigt Tabelle 18, daß wieder-

1) B. Biehl, Die Geschwindigkeitswahl des Kraftfahrers und ihre Beeinflussungsmöglichkeit, in: Der Kraftfahrjurist, Mitteilungsblatt der Rechtsabt. des ÖAMTC, Nr. 142, Wien 1969

um die jüngeren Kraftfahrer bereit sind, die Vorschriften in erheblich höherem Umfang zu überschreiten, als dies ältere tun.

Tabelle 18: Höchstgrenzen der Geschwindigkeitsüberschreitung in der Stadt // Alter

		Alter			Gesamt
		- 29 Jahre	30-54 Jahre	55 Jahre u. älter	
Höchste gefahrene Geschwindigkeit an Stelle der erlaubten 50 km/h					
bis	60 km/h	9 %	17 %	30 %	17 %
bis	65 km/h	4 %	12 %	10 %	10 %
bis	70 km/h	35 %	34 %	44 %	36 %
bis	75 km/h	3 %	4 %	4 %	4 %
bis	80 km/h	18 %	20 %	10 %	18 %
bis	90 km/h	14 %	5 %	0 %	7 %
bis	100 km/h	11 %	7 %	2 %	7 %
über	100 km/h	3 %	1 %	0 %	1 %
keine Angabe		3 %	-	-	-
		100 %	100 %	100 %	100 %
		N = 92	N = 222	N = 50	N = 364

Ähnliche Ergebnisse zeigen sich für das Geschwindigkeitsverhalten auf Landstraßen. Hier liegen die entsprechenden Schwellenwerte bei 110 km/h bzw. 120 km/h. 85 % aller Fahrer bewegen sich in diesem Rahmen, wobei allerdings 22 % der jüngeren Fahrer die Grenze von 120 km/h noch überschreiten. Diese Differenz zwischen jung und alt wird abermals bei der Darstellung der Höchstgeschwindigkeiten sichtbar, die auf der Landstraße gefahren werden.

Tabelle 19: Höchstgrenzen der Geschwindigkeitsüberschreitung auf der Landstraße // Alter

		Alter			Gesamt
		- 29 Jahre	30-54 Jahre	55 Jahre u. älter	
Höchste gefahrene Geschwindigkeit an Stelle der erlaubten 100 km/h auf der Landstraße					
bis	110 km/h	13 %	17 %	42 %	19 %
bis	120 km/h	39 %	44 %	37 %	42 %
bis	125 km/h	2 %	1 %	2 %	1 %
bis	130 km/h	16 %	21 %	12 %	19 %
bis	135 km/h	3 %	1 %	0 %	1 %
bis	140 km/h	14 %	9 %	5 %	10 %
bis	150 km/h	6 %	6 %	2 %	5 %
über	150 km/h	7 %	1 %	0 %	3 %
		100 %	100 %	100 %	100 %
		N = 87	N = 204	N = 43	N = 334

Einen besonders interessanten Punkt im Rahmen der Analyse der Geschwindigkeitswahl stellt das Verhalten auf den Autobahnen dar. Hier gilt bekanntlich keine Höchstgrenze, statt dessen gibt es dort eine empfohlene Richtgeschwindigkeit, die ohne Angst vor Sanktionen überschritten werden darf. Daß die Empfehlung dennoch ein beachtliches Maß an Anerkennung erfährt, zeigt sich daran, daß die Hälfte der befragten Fahrer angeben, sich immer oder häufig an diese Empfehlung zu halten. Damit liegt die Akzeptanzrate in ungefähr der gleichen Größenordnung wie die als verbindlich definierte Höchstgeschwindigkeit auf Stadt-Straßen (vgl. Tabelle 15). Wie Tabelle 20 ausweist, folgen ältere Fahrer der Empfehlung eher als jüngere.

Tabelle 20: Befolgung der empfohlenen Richtgeschwindigkeit von 130 km/h auf Autobahnen // Alter

	Alter			Gesamt
	- 29 Jahre	30-54 Jahre	55 Jahre u. älter	
Befolgen:				
(immer) häufig	43 %	50 %	65 %	50 %
manchmal	12 %	15 %	10 %	14 %
selten	26 %	18 %	10 %	18 %
nie	18 %	17 %	15 %	17 %
keine Angabe	1 %	0 %	0 %	1 %
	100 %	100 %	100 %	100 %
	N = 96	N = 250	N = 68	N = 414

Gleichzeitig wird aus Tabelle 20 deutlich, daß sich über ein Drittel der Fahrer selten oder nie an die Empfehlung halten. Bei der Analyse der Ergebnisse über die Richtgeschwindigkeit ist allerdings zu beachten, daß die Möglichkeit der Überschreitung unter anderem auch von der Leistungsfähigkeit des Fahrzeuges abhängt. Eine Korrelation zwischen Hubraumgröße und Leistung (PS) der Fahrzeuge auf der einen Seite und der Überschreitung der Richtgeschwindigkeit auf der anderen Seite ergibt, daß sowohl mit steigendem Hubraum als auch mit wachsenden PS-Zahlen die Quote derjenigen steigt, die die Geschwindigkeitsempfehlung mißachten.

Während bisher nur Bezug auf die Einhaltung der Richtgeschwindigkeit genommen wurde, also nur Aussagen dazu gemacht worden sind, ob die Grenze von 130 km/h eingehalten oder überschritten wird, zeigt die folgende Tabelle 21, in welchen Geschwindigkeitsbereichen sich die Fahrer normalerweise auf der Autobahn bewegen. "Normalerweise" ist in diesem Kontext so definiert, daß die Fahrstrecke frei und trocken ist, also nahezu ideale Fahrbedingungen herrschen.

Das Ergebnis der Tabelle 21 korrespondiert mit dem der Tabelle 20, obwohl unabhängig voneinander erhoben, sehr gut. 51 % geben als Fahrgeschwindigkeit Werte bis höchstens 130 km/h an.

Tabelle 21: "Normale" Fahrgeschwindigkeit auf einer freien und trockenen Autobahn / Geschlecht

	Männer	Frauen	Gesamt
"Normale" Autobahn- geschwindigkeit:			
unter 100 km/h	1 %	1 %	1 %
100 km/h	2 %	5 %	4 %
110 km/h	3 %	7 %	5 %
120 km/h	14 %	20 %	16 %
130 km/h	24 %	26 %	25 %
140 km/h	20 %	17 %	19 %
150 km/h	15 %	10 %	12 %
160 km/h	10 %	7 %	9 %
170 km/h und mehr	8 %	3 %	6 %
keine Angabe	3 %	4 %	3 %
	100 %	100 %	100 %
	N = 238	N = 176	N = 414

Die "normale" Geschwindigkeit der Männer liegt auf Autobahnen demnach höher als bei den Frauen. Hier spielt als Faktor, ohne daß er an dieser Stelle quantitativ erfaßt werden kann, die unterschiedliche Form der Motorisierung eine Rolle. Frauen fahren im Durchschnitt hubraumkleinere und leistungsschwächere Fahrzeuge als Männer, dementsprechend niedriger liegen die problemlos erreichbaren Höchstgeschwindigkeiten. Bezüglich der Fahrgeschwindigkeitswahl auf der Autobahn in Abhängigkeit vom Alter zeigt sich das inzwischen vertraute Bild: Ältere Fahrer fahren weniger schnell als jüngere Fahrer.

In den bisherigen Ausführungen über die Geschwindigkeitsüberschreitungen ist stillschweigend davon ausgegangen worden, daß eine Geschwindigkeitsübertretung das Ergebnis höchst subjektiver und allein im Individuum begründeter Entscheidungen wäre.

In Zeiten des Massenverkehrs, in dem der einzelne sich nur noch selten unbeeinflußt von anderen mit seinem Fahrzeug fortbewegen kann, spielt jedoch das Verhalten der Systempartner - sprich: der anderen Verkehrsteilnehmer - eine nicht zu unterschätzende Rolle. Vielfach ist der einzelne Kraftfahrer, der sich in einer Kolonne bewegt, dem "Druck" dieser Kolonne ausgesetzt und paßt sich, dies gilt vor allem häufig innerorts, deren überhöhter Geschwindigkeit an.

Daß diese Anpassung wirklich stattfindet, zeigt Tabelle 22.

Tabelle 22: "Stellen Sie sich vor, Sie fahren in einer Kolonne, die mit 70 km/h auf einer breiten Straße stadtauswärts fährt, obwohl man dort nur 50 km/h fahren darf. Fahren Sie in der Kolonne im schnellen Tempo mit oder halten Sie sich an die vorgeschriebene 50 km-Grenze?"

	Alter			Gesamt
	- 29 Jahre	30-54 Jahre	55 Jahre u. älter	
fahre in Kolonne mit	83 %	84 %	62 %	80 %
fahre vorschriftsmäßig 50 km/h	4 %	5 %	18 %	7 %
mal so - mal so	11 %	10 %	19 %	12 %
keine Angabe	2 %	1 %	1 %	1 %
	100 %	100 %	100 %	100 %
	N = 96	N = 250	N = 68	N = 414

Die Mehrzahl der Befragten beugt sich dem Druck (80 %). Nur 7 % geben an, sich entgegengesetzt zur Kolonne vorschriftstreue zu verhalten. Daß auch hier die über 55 Jahre alten eher zur Regeltreue neigen als jüngere, überrascht im Kontext der vorliegenden Ergebnisse nicht.

Daß man seine subjektive Geschwindigkeitsentscheidung jedoch nicht unter Belästigung anderer durchsetzen darf, kommt in dem anschließenden Ergebnis zum Ausdruck: Den Befragten wurde folgende Situation geschildert: "An einer Baustelle ist Überholverbot und eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorgeschrieben. Kraftfahrer A fährt mit genau 30 km/h durch die Baustelle, vor ihm ist frei und hinter ihm fahren viele weitere Fahrzeuge. Fahrer B, der hinter A herfährt, möchte gern etwas schneller fahren, was auch ohne Gefahr möglich wäre. B gibt daher dem A (mit Hupe oder Blinkhupe) Zeichen, schneller zu fahren".

Nun die Frage: "Finden Sie das Verhalten von A, sich so streng an die Vorschrift zu halten, obwohl dadurch andere aufgehalten werden, richtig oder falsch?" 67 % halten das Verhalten von A, vorschriftstreu zu fahren, für richtig. Ein Drittel der Fahrer ist der Meinung, A verhält sich falsch.

Fragt man weiter nach dem Verhalten von B, der den Vordermann durch Zeichen zum schnelleren Fahren auffordert, so sind 88 % der Meinung, daß B falsch handelt. Vorschriftstreu wird demnach von einem Drittel nicht unbedingt als richtige Verhaltensweise angesehen. Sie wird jedoch akzeptiert und Verhaltensweisen, die einen vorschriftstreuen Fahrer zu schnellerer Fahrt veranlassen sollen, werden abgelehnt. In diesem Ergebnis spiegelt sich noch einmal die unsichere Haltung wider, die gegenüber Vorschriften zu Geschwindigkeitsregeln besteht.

Man erlebt nicht nur täglich, ohne negative Konsequenzen für die "Schnellfahrer", Regelübertretungen. Vielmehr führt Konformität zu den Regeln sogar dann und wann zu einem Systemdruck, bei dem der regelkonforme Fahrer faktisch zum abweichenden Verhalten gezwungen wird.

Vor diesem Hintergrund und der Tatsache, daß die automobilen Vorbilder in der Geschichte des Automobils immer diejenigen Fahrer waren, die besonders schnell fuhren, und noch heute der "Fahrerweltmeister" der schnellste Fahrer ist, sehen die Kraftfahrer in der Übertretung von

Geschwindigkeitsregeln eher ein Kavaliersdelikt¹⁾. Dieses Verhalten kann nach den vorliegenden Ergebnissen weniger durch strengere Reglementierung oder durch neue Gesetze als durch situative Veränderungen und sinnvolle Kontrollen erreicht werden.

6.2 Mißachtung der Vorfahrt

Die amtliche Unfallstatistik weist Vorfahrtsverletzungen als zweitwichtigste Unfallursache aus. Das Verhalten der Verkehrsteilnehmer an Knoten (unter Knoten versteht man alle Formen von Kreuzungen, Einmündungen und Kreisverkehr) hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab. Neben den Verkehrsregeln, die entweder in Form von Schildern, Lichtzeichen oder Anweisungen der Polizei sichtbar werden, sind es vor allem optische Wahrnehmungsinhalte wie die Breite, der richtungsmäßige Verlauf und die Größenordnungen der kreuzenden Straßen, die unbewußt ein Gefühl für Vorfahrt oder Wartepflicht entstehen lassen. Ergänzt werden diese von der Struktur der Verkehrswege abhängigen Faktoren durch verkehrliche Bedingungen, wie Verkehrsdichte und Fahrgeschwindigkeit auf den sich treffenden Straßen. Des weiteren spielen die die Regelungen an den vorangegangenen Knoten eine wesentliche Rolle, d.h. der Kraftfahrer schließt, sofern er auf einer Straße regelmäßig bevorrechtigt war, auf die Vorfahrtsregelung am folgenden Knoten.

Als Konsequenz ergibt sich aus dem eben Gesagten, daß Vorfahrtsregelungen, die auf die straßen- und verkehrsabhängigen Gegebenheiten keine Rücksicht nehmen bzw. diesen zuwiderlaufen, erheblich häufiger mißachtet werden als solche Regelungen, die dem "psychologischen Vorrang" des Kraftfahrers entsprechen. Die Befolgung der Vorschriften zur Vorfahrtsregelung ist somit nicht nur das Ergebnis einer bewußten individuellen Entscheidung, eine Regel genau, weniger genau oder nicht zu beach-

1) Technischer Überwachungsverein Rheinland, Böcher, Buch + Ochel, a.a.O., S. 103

ten. Die Regelbefolgung wird vielmehr wesentlich dadurch bestimmt, daß Wahrnehmungsinhalte und Regelungen kongruent zueinander sind.

Die Inkongruenz von Wahrnehmungsinhalt und konkreter Regelung ist unter anderem dafür verantwortlich, daß sich die Unfälle an Knoten keineswegs gleichmäßig und den Verkehrsmengen entsprechend verteilen. Statt dessen findet man Kreuzungen, die während einer langen Zeit unfallfrei sind, wogegen sich an anderen deutliche Unfalhäufungen zeigen¹⁾.

Wie oben bereits angedeutet wurde, enthält die StVO eine Reihe verschiedenartiger Vorfahrtsregeln. Die Vorschriften lassen sich hierarchisch gliedern, derart, daß die ranghöhere die rangniedrigere außer Kraft setzt. Allem voran geht die Vorfahrtsregelung durch die Polizei, gefolgt von Ampel- und Lichtzeichen. Diesen sind Schilder nachgeordnet. Schließlich findet man Knoten, an denen die Vorfahrtsregelung keinen sichtbaren Ausdruck gefunden hat, dort gilt bekanntlich rechts vor links²⁾.

Innerhalb dieser Rangordnung gibt es bei den Schildern eine weitere Differenzierung, neben dem "Vorfahrt-achten-Schild" findet das "Stop-Schild", das ein Anhalten zwingend vorschreibt, Verwendung.

Die vorliegende Untersuchung muß sich in ihren Aussagen aus zweierlei Gründen auf einige wenige Aspekte des Vorfahrtsverhaltens beschränken. Zum einen zwingt die Vielfalt der Regelungsmöglichkeiten zur Reduktion der analysierten Aspekte. Des weiteren ist zu bedenken, daß auch die oben beschriebenen einzelnen Regelungsalternativen in sich

1) Neben der Inkongruenz von Wahrnehmungsinhalt und Verkehrsregelung finden sich eine Reihe weiterer Probleme, die für Unfälle an Knoten verantwortlich sind. Es sei hier beispielsweise auf die "Gelblichtproblematik" oder auf "Sichtprobleme" verwiesen.

2) Untersuchungen zum Blickverhalten haben im übrigen ergeben, daß signifikant mehr Fahrer an Knoten zuerst nach links schauen. Dieses Verhalten ist unter dem Blickwinkel der Gefahrenreduzierung sinnvoll, der Regel "rechts vor links" entspricht es demgegenüber nicht. (Vgl. M.E. Gheri, Über das Blickverhalten von Kraftfahrern an Kreuzungen, Kuratorium für Verkehrssicherheit, Fachbuchreihe, Bd. 5).

nicht als gleichartig erlebt werden. Böcher stellt hierzu fest: "Die einzelnen Kreuzungen werden ... von den Kraftfahrern unterschiedlich erlebt, und die an den einzelnen Kreuzungen herrschenden konkreten Verkehrsverhältnisse induzieren bei den Kraftfahrern auch ein unterschiedliches Verhalten"¹⁾. Das bedeutet, daß die Regelvielfalt durch situative Faktoren derart erweitert wird, daß zur vollständigen Durchleuchtung der Problematik eine eigene Untersuchung notwendig wäre. Da es die Zielsetzung der vorliegenden Studie ist, generelle Einstellungen und Verhaltensweisen der Kraftfahrer in Beziehung zu gesetzlichen Vorschriften zu ermitteln, beschränken sich die folgenden Ausführungen auf Aspekte der Beachtung der roten Ampel und des Stop-Schildes und auf das Ausmaß der Vorsicht bei der Annäherung an unbeschilderte Kreuzungen.

Zu Beginn der Untersuchung konnte bereits gezeigt werden, daß Kraftfahrer den Vorfahrtsregeln große Bedeutung beimessen²⁾. Die oben geschilderten Ergebnisse über Umfang und Komplexität des "Vorfahrtserlebens" haben jedoch bereits zu der Erkenntnis geführt, daß die generelle Einstellung zu Vorfahrtsregeln in Abhängigkeit von der Art der Vorschrift differenziert zu betrachten ist.

Wie Tabelle 23 zeigt, repräsentieren das Rotlicht einer Ampel und das Stop-Schild einen unterschiedlichen Stellenwert.

Tabelle 23: Verhalten gegenüber Rotlicht und Stop-Schild

	häufig	manchmal	selten	nie
<u>1. Rote Ampel</u> Wenn ich nachts an eine rote Ampel komme und sehe, daß kein Mensch in der Nähe ist und kein Fahrzeug kommt, fahre ich bei rot über die Kreuzung	1 %	3 %	5 %	91 %
<u>2. Stopchild</u> Wenn ich an einem Stopchild sehe, daß kein Verkehrsteilnehmer auf der Vorfahrtsstraße kommt, bremsen ich mein Fahrzeug <u>nicht</u> bis zum Stillstand ab, sondern fahre <u>langsam</u> und vorsichtig weiter	15 %	18 %	17 %	50 %
N: jeweils 414				

1) Böcher, Buch + Ochel, a. a. O., S. 98

2) Vgl. Tabellen 10 und 11

Die rote Ampel besitzt ein erheblich höheres Maß an Verbindlichkeit als dies dem Stop-Schild zugeschrieben wird. Auf die Tatsache, daß die Mißachtung des Stop-Schildes jedoch nicht immer eine Handlung ist, die die Verkehrssicherheit gefährdet, weisen die Autoren der Untersuchung "Ursachen von Verkehrsverstößen"¹⁾ hin: "Stop-Schild- bzw. Vorrangmißachter fahren insofern gezielter, als sie sich offenbar stark am Querverkehr orientieren. Sind keine Fahrzeuge in Sicht, so fahren sie durch, ist hingegen Querverkehr vorhanden, so halten sie (oft im letzten Moment) an. Ihre Fahrweise ist objektiv riskant, wirkt aber dennoch kontrolliert und setzt daher intakte Leistungsqualitäten voraus"²⁾.

Deutliche Unterschiede hinsichtlich der Beachtung des Stop-Schildes finden sich zwischen jüngeren und älteren Kraftfahrern. Wie Tabelle 24 deutlich macht, steigt der Anteil derer, die vorgeben, nie gegen die Regel des Stop-Schildes zu verstoßen, von 32 % (bei den - 29jährigen) auf 69 % bei denen, die 55 Jahre und älter sind.

Tabelle 24: Verhalten am Stoppschild / Alter

"Wenn ich an einem Stoppschild sehe, daß keine Verkehrsteilnehmer auf der Vorfahrtsstraße kommt, bremse ich mein Fahrzeug nicht bis zum Stillstand ab, sondern fahre langsam und vorsichtig weiter":

	Alter			Gesamt
	- 29 Jahre	30-54 Jahre	55 Jahre u. älter	
häufig	17 %	16 %	6 %	14 %
manchmal	27 %	17 %	10 %	18 %
selten	24 %	15 %	15 %	17 %
nie	32 %	52 %	69 %	50 %
	100 %	100 %	100 %	100 %
	N = 96	N = 250	N = 68	N = 414

1) K. J. Höfner, A. Hosemann, Ch. Michalik, a. a. O., S. 45 ff.

2) K. J. Höfner, A. Hosemann, Ch. Michalik, a. a. O., S. 45

Tendenziell neigen auch Frauen zu einer stärkeren Beachtung des Stop-schildes, allerdings sind hier die Unterschiede nicht ganz so ausgeprägt wie zwischen den Altersklassen.

Für die Beachtung einer roten Ampel lassen sich ähnliche Differenzen nachweisen, allerdings liegen hier die Prozentwerte näher beieinander, da das Gesamtniveau der Beachtung wesentlich höher liegt. Immerhin 9 % der Befragten in Tabelle 23 geben zu, mehr oder weniger häufig eine rote Ampel zu mißachten. Die Motive für ein derartiges Verhalten sieht Böcher¹⁾ in diesem Zusammenhang in einer "zunehmend geringeren Bedeutung, die einer gelb bzw. rot zeigenden Lichtzeichenanlage im Vergleich zu früheren Jahren beigemessen wird". Er erklärt dieses Verhalten durch eine gewisse Eskalation - man könnte auch sagen: Inflation - der Ampeln. Als zusätzlicher Effekt tritt jedoch die starke Orientierung der Fahrer am Vordermann hinzu, die dazu führt, daß ein Fahrer versucht, bei der "grünen Welle" im Verkehrsstrom zu bleiben.

Der Regelverstoß führt somit zu einer subjektiv definierten Ausdehnung des Intervalls, in dem die freie Fahrt gestattet ist. Ein ähnliches Phänomen wird sich bei der Analyse der Verstöße gegen das Überholverbot zeigen, daß nämlich Verstöße gegen diese Regel vornehmlich in den Anfangs- und Endbereichen stattfinden.

Von besonderem Interesse ist nun, wie sich die Kraftfahrer in den Situationen verhalten, in denen weder Stop-Schild oder rote Ampel das Verhalten direkt steuern. Wie Tabelle 25 zu entnehmen ist, reagieren die Befragten an Kreuzungen mit einfacher Vorfahrtregelung in großem Umfang vorsichtig. Die Reaktion weist dabei keineswegs eine solche altersmäßige Differenzierung auf, wie sie für das Stop-Schild in Tabelle 24 aufgezeigt werden konnte.

1) Böcher, Buch + Ochel, a.a.O., S. 101 ff.

Tabelle 25: Beachtung der Vorfahrt / Alter

"An unbeschilderten Kreuzungen und an Straßen, wo ich die Vorfahrt achten muß, bremsen ich mein Fahrzeug fast bis zum Stillstand ab, um zu sehen wie die Verkehrssituation ist":

	Alter			Gesamt
	- 29 Jahre	30-54 Jahre	55 Jahre u. älter	
häufig	72 %	74 %	83 %	75 %
manchmal	15 %	14 %	10 %	14 %
selten	10 %	11 %	3 %	9 %
nie	3 %	1 %	4 %	2 %
	100 %	100 %	100 %	100 %
	N = 96	N = 250	N = 68	N = 414

Drei Viertel der Befragten bremsen häufig ihr Fahrzeug in Situationen, die eine gewisse Unsicherheit hinsichtlich der Vorfahrt bedeuten, fast bis zum Stillstand ab. Daß diese Unsicherheit einen sehr realen Hintergrund hat, haben Untersuchungen über das Fahrverhalten im Bereich unregelter Kreuzungen auf Überlandstraßen ergeben. Dort wurde ermittelt, daß nicht nur die Geschwindigkeit des Querverkehrs häufig unterschätzt wird, sondern gleichzeitig dessen Entfernung überschätzt wird¹⁾. Beide Fehleinschätzungen führen in der Kombination zu einem erheblichen Risiko.

Vergleicht man die Ergebnisse über die Beachtung von Stop-Schildern und an unbeschilderten Kreuzungen miteinander, so neigen Kraftfahrer anscheinend weniger dazu, Vorschriften strikt einzuhalten, sondern ziehen statt dessen ein situationsbezogenes Reagieren vor. Vereinfacht gesprochen: Die Ergebnisse weisen in eine Richtung, daß Kraftfahrer häufig nicht unbedingt "regelgerecht", dafür aber "verkehrsgerecht" rea-

1) Vgl. H. Knoflacher, Beitrag zur Frage der Sichtweiten an Straßenknotenpunkten, in: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Heft 1, 1. Quartal 1978, S. 11 - 14

gieren¹⁾. Hierbei ist allerdings zu bedenken, daß diese Reaktionen in der Regel nicht bewußt erfolgen, sondern das Ergebnis von Lernprozessen und Erfahrungen sind. Daß es andere Bereiche gibt, in denen die Anpassung an verkehrsgerechtes Verhalten weit weniger gut gelingt, zeigt der folgende Abschnitt über das Problem der Beachtung des Sicherheitsabstandes.

1) Zu ähnlichen Schlußfolgerungen kommt Böcher, der feststellte, daß "das Verhalten an Stop-Schildern, je nach den gegebenen situativen Bedingungen, ungeheuer stark variiert". Böcher, Buch + Ochel, a. a. O., S. 69

6.3 Beachtung des Sicherheitsabstandes

Gemäß der amtlichen Unfallstatistik rangiert die Mißachtung des notwendigen Sicherheitsabstandes als Unfallursache an fünfter Stelle. Rund 10 % aller Unfälle sind auf Fehlverhaltensweisen dieser Art zurückzuführen. In der Einschätzung der Gefährlichkeit durch die befragten Kraftfahrer wird der unzureichende Sicherheitsabstand nur peripher als Unfallursache wahrgenommen¹⁾.

Dieses Wahrnehmungsdefizit bei den Kraftfahrern findet seine Entsprechung im Bereich der wissenschaftlichen Aufarbeitung des Problems. Während zum Geschwindigkeitsverhalten oder zur Beachtung von Vorfahrtsregeln oder Überholverböten eine umfängliche Literatur existiert, beschränken sich die Untersuchungen zur Frage des Sicherheitsabstandes zumeist auf technische und rechtliche Fragestellungen oder es werden die medizinischen Konsequenzen von Auffahrunfällen analysiert²⁾. Dagegen finden sich kaum Untersuchungen, die sich mit der Fragestellung beschäftigen, auf welche Weise Kraftfahrer den Sicherheitsabstand abschätzen, welche Faktoren für die Abstandswahl entscheidend sind und wie das Risiko zu geringer Abstände wahrgenommen wird.

Dieser Mangel dürfte im wesentlichen darauf beruhen, daß das Problem des Sicherheitsabstandes als Ergebnis der Vollmotorisierung und des Massenverkehrs zu sehen ist. Der Sicherheitsabstand wird erst zu einem Sicherheitsproblem, wenn Fahrzeuge in einer gewissen Dichte hintereinander fahren. In der Regel geht man davon aus, daß Fahrzeuge, die im zeitlichen Abstand von 8 - 9 Sekunden und mehr hintereinander fahren, sich wechselseitig nicht beeinflussen. Im Zuge der Motorisierung und der räumlichen und zeitlichen Ballung des Verkehrs hat sich

1) Vgl. Tabellen 10 - 12

2) So finden sich in der Literatur eine Vielzahl von unterschiedlichen Abstandsformeln, die jedoch alle von technischen Gegebenheiten ausgehen und das tatsächliche Abstandsverhalten außer acht lassen.

jedoch eine Situation entwickelt, in der ein dichteres Hintereinanderfahren zur Regel wird. Hierzu besagt § 4 (1) StVO: "Der Abstand von einem vorausfahrenden Fahrzeug muß in der Regel so groß sein, daß auch dann hinter ihm gehalten werden kann, wenn es plötzlich gebremst wird". Aus der Formulierung der Regel läßt sich eine zweite Ursache für den noch unzureichenden wissenschaftlichen Erkenntnisstand ableiten.

Die Regel stellt in ihrer allgemeinen Formulierung eine so schwammige Verhaltensanweisung dar, daß eine Umsetzung in eine konkrete Meterzahl für den Abstand nicht ohne weiteres möglich ist. Da nicht erwartet werden kann, daß der Kraftfahrer die Vielzahl der Faktoren, die die Bremsreaktion und den Bremsweg beeinflussen, ins Kalkül zieht, hat sich als praktische Faustregel als Größe für den Sicherheitsabstand der sogenannte "halbe Tachoabstand"¹⁾ eingebürgert. Daß auch die Einhaltung dieser Faustregel Probleme verursachen kann, zeigt sich daran, daß wiederum vom Fahrer Schätzungen über den Abstand zu dem vorausfahrenden Fahrzeug durchzuführen sind, gleichzeitig wird diese Regel beispielsweise in der Stadt im sogenannten "geballten Verkehr" durchbrochen. Unter geballtem Verkehr versteht der Gesetzgeber Situationen, in denen die Fahrzeugdichte verkehrsbedingt außerordentlich groß ist, also beispielsweise vor Ampeln und an Kreuzungen. Gleichzeitig zeichnen sich derartige Situationen dadurch aus, daß eine Einhaltung des Sicherheitsabstandes eine glatte und zügige Abwicklung des Verkehrs unmöglich machen würde.

Daß die Faustregel: Sicherheitsabstand = halber Tachoabstand keineswegs dazu geführt hat, die Gefährlichkeit des zu geringen Abstandes bewußt zu machen, zeigen die Daten der Tabelle 26. Mehr als ein Viertel der befragten Kraftfahrer ist der Meinung, daß der Sicherheitsabstand erst ab Geschwindigkeiten von 100 km/h und mehr zu beachten ist.

1) Den "halben Tachoabstand" ermittelt man, indem man die gefahrene Geschwindigkeit als Wert in Metern halbiert. Diese Faustregel basiert auf der Erfahrung, für die Wahrnehmungs- und Reaktionszeit 1,8 sec anzusetzen. Bei diesem Zahlenwert ergibt sich für die in dem Zeitintervall zurückgelegte Strecke genau der "halbe Tachoabstand".

Einem großen Teil ist somit nicht bewußt, daß die Mehrzahl der Auffahr-
unfälle sich im Bereich niedriger Geschwindigkeiten abspielt.

Tabelle 26: Beachtung des Sicherheitsabstandes / Geschlecht

"Was glauben Sie, ab wann muß man besonders auf den
Sicherheitsabstand achten?"¹⁾

	Männer	Frauen	Gesamt
ab 30 km/h	16 %	18 %	17 %
ab 50 km/h	22 %	27 %	24 %
ab 70 km/h	13 %	15 %	14 %
ab 80 km/h	13 %	17 %	15 %
ab 90 km/h	1 %	2 %	1 %
ab 100 km/h	24 %	15 %	20 %
ab 110 km/h	1 %	1 %	1 %
ab 120 km/h und darüber	8 %	4 %	6 %
keine Angabe	2 %	1 %	2 %
	100 %	100 %	100 %
	N = 238	N = 176	N = 414

Die Unterschätzung des Risikos des geringen Abstandes - nichts ande-
res spiegelt Tabelle 26 wider - ist bei den männlichen Kraftfahrern noch
ausgeprägter als bei den Frauen. Diese Tendenz setzt sich in den fol-
genden Ergebnissen fort. So zeigt Tabelle 27, daß das zu dichte Auffahr-
en auf mehrspurigen Straßen eine verbreitete Verhaltensweise ist,
die von einem Drittel der männlichen Fahrer häufig oder manchmal ge-
übt wird. Nur 36 % sind der Meinung, daß sie nie den erforderlichen
Abstand unterschreiten. Es geht an dieser Stelle nicht darum, ob die
Zahl derer, die zu dicht auffahren, hiermit repräsentativ abgebildet ist,
hierzu bedürfte es einer Feldbeobachtung auf repräsentativer Basis.

1) Die Antwort auf diese Frage war frei, es wurden keine Kilometer-
angaben vorgegeben. Spontannennungen wie "immer" wurden nicht
festgestellt.

Wichtig ist, daß das Mißachten des erforderlichen Sicherheitsabstandes für viele eine "normale" Verhaltensweise ist, die sie bereitwillig berichten.

Tabelle 27: Unterschreiten des Sicherheitsabstandes / Geschlecht

"Wenn Ihr Vordermann auf der Überholspur keinen Platz macht, obwohl man schneller fahren könnte, fahren Sie dann häufig, manchmal, selten oder nie dichter heran als der Sicherheitsabstand es erlaubt"?

	Männer	Frauen	Gesamt
häufig	12 %	6 %	10 %
manchmal	20 %	17 %	19 %
selten	32 %	28 %	30 %
nie	36 %	48 %	41 %
keine Angabe	-	1 %	-
	100 %	100 %	100 %
	N = 238	N = 176	N = 414

Wesentlich hängt die Beachtung des Sicherheitsabstandes auch vom Alter ab. Laut Tabelle 28 halten sich die älteren Verkehrsteilnehmer für besonders regelteu. In der Klasse der über 55jährigen behaupten zwei Drittel der Befragten von sich, nie den Sicherheitsabstand in der geschilderten Situation zu unterschreiten.

Tabelle 28: Unterschreiten des Sicherheitsabstandes / Alter

	Alter			Gesamt
	- 29 Jahre	30-54 Jahre	55 Jahre u. älter	
Unterschreiten des Sicherheitsabstandes:				
häufig	16 %	10 %	0 %	9 %
manchmal	19 %	21 %	12 %	19 %
selten	38 %	29 %	22 %	30 %
nie	26 %	40 %	66 %	41 %
keine Angabe	1 %	-	-	-
	100 %	100 %	100 %	100 %
	N = 96	N = 250	N = 68	N = 414

Fragt man nach den Gründen für den zu geringen Sicherheitsabstand, erfolgt häufig der Hinweis auf das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer, die sich bei korrekter Einhaltung des Abstandes in die entstandene Lücke zwängen. Diesem in der Praxis auch tatsächlich anzutreffenden Verhalten wäre im Prinzip durch die Wiederherstellung des erforderlichen Mindestabstandes zu begegnen. Für den Fahrer ergibt sich in einer derartigen Situation also die Notwendigkeit, seine Fahrgeschwindigkeit zu reduzieren.

Wenn allerdings auf die Frage: "Bei dichtem Verkehr auf der Autobahn drängen sich immer wieder Fahrzeuge in die Zwischenräume, wenn man selber Abstand hält. Wenn jemand vor Ihnen einschert, fahren Sie dann notfalls langsamer, um wieder den richtigen Sicherheitsabstand zu bekommen?" rund drei Viertel der Befragten erklären, daß sie "häufig" langsamer fahren, so scheint diese Antwort im Sinne der sozialen Wünschbarkeit erheblich verzerrt. Aus dieser Zahl läßt sich daher nur schließen, daß der Mehrzahl das richtige Verhalten in einer solchen Situation bekannt ist. In welchem Umfang diese Kenntnis in konkrete Verhaltensweisen umgesetzt wird, kann nur mit Hilfe von Untersuchungen geklärt werden, die auf die Methode der Beobachtung zurückgreifen.

Faßt man die Ergebnisse über den Sicherheitsabstand zusammen, so läßt sich folgendes feststellen: Die Gefahren, die aus unzureichenden Sicherheitsabständen resultieren, werden von vielen Kraftfahrern unterschätzt. Diese Unterschätzung findet nicht zuletzt in der Tatsache sichtbaren Ausdruck, daß bei vielen Kraftfahrern das Problem Sicherheitsabstand ausschließlich mit höheren Geschwindigkeiten verknüpft ist. Männliche und jüngere Fahrer scheinen besonders gefährdet, da sie am ehesten zur Geringschätzung des Risikos und zur tatsächlichen Unterschreitung des erforderlichen Abstandes neigen. Gleichzeitig dürfte die Tatsache, daß eine Kontrolle des Sicherheitsabstandes nur in sehr begrenztem Umfang - vornehmlich auf Autobahnen - stattfindet, einen negativen Effekt für die Einhaltung der Vorschriften haben. Zu ähnlichen Ergebnissen kom-

men neuere amerikanische Untersuchungen, in denen festgestellt wird, daß zu dichtes Auffahren zwar am häufigsten zu Unfällen führt, aber als Verstoß äußerst selten geahndet wird¹⁾. Es wird daher in der genannten Untersuchung vorgeschlagen, dem Sicherheitsabstand größere Aufmerksamkeit zu schenken.

Um jedoch das (Fehl-)Verhalten der Verkehrsteilnehmer erklären zu können, ist es notwendig, in weiteren Untersuchungen zu klären, welche Kriterien die Länge des Sicherheitsabstandes bestimmen und auf welche Weise die Abstandsschätzungen im Fahrer ablaufen. Gleichzeitig ist zu prüfen, welche Rolle den Rahmenbedingungen im Prozeß der Abstandsfestlegung zukommt. Daß das situative Umfeld eine erhebliche Bedeutung besitzt, mag damit belegt werden, daß beispielsweise Sicherheitsabstände in der Dunkelheit im Durchschnitt größer sind als bei Tageslicht.

Wenngleich die in diesem Abschnitt dargestellten Befragungsergebnisse nur sehr begrenzt als Maßstab für das tatsächliche Verhalten gewertet werden können, ist jedoch deutlich geworden, daß das tatsächliche und das aus Verkehrssicherheitsgründen wünschenswerte Verhalten erheblich auseinanderklaffen, wobei diese Divergenz zu einem erheblichen Teil auf der mangelhaften Kenntnis über die Problemsituationen beruht.

1) Vgl. Unsafe driving maneuvers - which causes the most accidents, Highway Safety Highlights, Vol.11, No.3, 1977

6.4 Überholen im Überholverbot und Überfahren der durchgezogenen Linie

Im vorangegangenen Abschnitt, der sich mit dem Problem des Sicherheitsabstandes beschäftigte, konnte gezeigt werden, daß die Abstandsproblematik von den Kraftfahrern in erheblichem Maße unterschätzt wird. Genau das Gegenteil gilt für diejenigen Verkehrsverstöße, von denen im folgenden die Rede sein wird. Es handelt sich hierbei um Verletzungen des Überholverbotes.

Zu Beginn der Untersuchung wurde berichtet, daß Kraftfahrer Verletzungen von Überholvorschriften bezüglichkeit der Gefährlichkeit auf den ersten Platz setzen¹⁾. Als Unfallursache rangierten nach den dortigen Ergebnissen²⁾ Verstöße gegen Überholvorschriften an zweiter Stelle.

Die tatsächliche Bedeutung der Delikte des verbotenen oder falschen Überholens spiegelt die Statistik wider. Die amtliche Unfall-Statistik für das Jahr 1976 weist aus, daß Verstöße dieser Art erst an sechster Stelle hinter der Mißachtung des notwendigen Sicherheitsabstandes rangieren.

Bevor die in der Erhebung ermittelten Verhaltensweisen dargestellt werden, ist es notwendig, einige grundlegende Aspekte zum Problem des Überholens vorwegzuschicken.

Bedingt durch die hohe Verkehrsdichte³⁾ und den inhomogenen Verkehr kommt es im Straßenverkehr zu einer Vielzahl von Überholvorgängen. Das Risiko, das sich aus einem Überholvorgang ergibt, hängt wesentlich von den Straßen- und Verkehrsbedingungen ab. Gleichzeitig sind Rahmenbedingungen, die sich z. B. aus Sicht und Helligkeit ergeben, von Bedeutung. Schließlich spielen Leistungsfähigkeit, Dimension und Zustand der sich überholenden Fahrzeuge für den Überholvorgang eine wesentliche Rolle. Die Entscheidung, ob und in welcher Form überholt

1) Vgl. Tabelle 10

2) Vgl. Tabelle 12

3) Übersteigt die Verkehrsdichte allerdings einen bestimmten Wert, so finden nahezu keine Überholvorgänge mehr statt. Ein solcher Schwellenwert liegt beispielsweise für eine zweispurige Straße mit Gegenverkehr bei etwa 2000 KFZ/Stunde.

wird, ist jedoch in der Regel vom Kraftfahrer zu treffen. Dabei wird implizit erwartet, daß der Kraftfahrer eine Vielzahl von Schätzungen quasi intuitiv vornimmt, um dann eine Entscheidung zu treffen, den Überholvorgang einzuleiten, zu unterlassen, zu Ende zu führen oder abzubrechen. Kurz gefaßt läßt sich der Vorgang wie folgt beschreiben: "Beim Überholen scheint im menschlichen Gehirn eine Art Risikokalkulation zu erfolgen, die dem Fahrer nicht einmal bewußt werden mag. Die Risiken einer Kollision und eines Zeitverlustes werden gegeneinander abgewogen. Der Fahrer versucht, ein Maximum an Zeitgewinn durchzusetzen, ohne ein Minimum an Sicherheit zu unterschreiten"¹⁾. Diese Kalkulation erfolgt unter Zeitdruck und unbewußt. Der Staat greift regelnd an den Stellen in diesen Prozeß ein, an denen besondere Gefahren drohen. Dort nehmen Überholverbotsschilder dem Kraftfahrer die Entscheidung über die Zweckmäßigkeit und das Risiko des Manövers ab. Im übrigen sagt das Gesetz in § 5, Abs. 3, Satz 1, daß das Überholen bei "unklarer Verkehrslage" unzulässig ist, der Fahrer in Zweifelsfällen also nicht überholen darf. In der folgenden Betrachtung zum Überholen interessieren wir uns ausschließlich für Situationen, in denen das Überholen durch ein entsprechendes Verkehrszeichen verboten ist. Die Analyse des allgemeinen Überholverhaltens mußte ausgeklammert bleiben, da hierzu eine Vielzahl von beeinflussenden Faktoren, wie oben bereits angedeutet, hätten kontrolliert werden müssen.

In einem ersten Schritt soll überprüft werden, wie stark die bindende Kraft des Überholverbotsschildes ist. Hierzu wurde ein der konkreten Fahrerfahrung entsprechender Fall konstruiert und den Befragten zur Beurteilung vorgelegt. Wie Tabelle 29 zeigt, sind rund 30 % der befragten Kraftfahrer bereit, gegen das Überholverbot zu verstoßen.

1) Böcher, Buch + Ochel, a. a. O., S. 102

Tabelle 29: Beachtung des Überholverbots

"Stellen Sie sich bitte einmal vor, Sie fahren auf einer übersichtlichen Straße, auf der jedoch Überholverbot herrscht. Vor Ihnen rollt langsam ein schwerer Lastwagen. Es kommt kein Gegenverkehr. Überholen Sie den Lastwagen trotz des Überholverbotes?"

	Alter			Gesamt
	- 29 Jahre	30-54 Jahre	55 Jahre u. älter	
ja, bestimmt	15 %	7 %	3 %	8 %
ja, vielleicht	31 %	22 %	12 %	22 %
wahrscheinlich nicht	16 %	16 %	13 %	16 %
bestimmt nicht	38 %	55 %	71 %	54 %
keine Angabe	0 %	0 %	1 %	0 %
	100 %	100 %	100 %	100 %
	N = 96	N = 250	N = 68	N = 414

Über die Hälfte der Befragten hält sich demgegenüber streng an die Vorschrift, auch wenn die subjektive Interpretation der Situation ein anderes Verhalten nahelegen würde. Gleichzeitig macht Tabelle 29 deutlich, daß jüngere Kraftfahrer unter 30 Jahren in erheblich größerem Umfang bereit sind, gegen das Überholverbot zu verstoßen. Dieses Ergebnis deckt sich mit den Befunden amerikanischer Untersuchungen¹⁾. Auch dort wurde festgestellt, daß das Überholverhalten mit dem Alter korreliert und Fahrer mit steigendem Alter vorsichtiger werden. Weniger deutlich - im Gegensatz zu der zitierten amerikanischen Untersuchung - ist demgegenüber der Unterschied zwischen Männern und Frauen. Tendenziell deuten allerdings auch in der vorliegenden Studie die Ergebnisse darauf hin, da sich Frauen stärker durch das Überholverbotsschild gebunden fühlen als Männer. Während 50 % der Männer erklären, nie im Bereich eines beschilderten Überholverbotes zu überholen, steigt der entsprechende Prozentsatz bei den Frauen auf 59 %.

1) Vgl. D.C. Bacon, S.M. Breuning, M.S. Francis, Passing Practices of a Sample of Michigan drivers, Highway res. rec. 1965, No. 84

Ebenfalls schwach ausgeprägt ist die Tendenz, daß Kraftfahrer, die viel fahren (hohe Jahreskilometerleistung) tendenziell häufiger in der geschilderten Situation trotz Überholverbotschild überholen. Auch dieses Ergebnis deckt sich mit anderen Forschungsergebnissen¹⁾.

Verstöße gegen das Überholverbot in einem durch entsprechende Schilder gekennzeichneten Bereich können in drei Variationen stattfinden. Die erste Möglichkeit besteht darin, noch vor dem Überholverbot ein Überholmanöver einzuleiten und dieses erst in der Verbotszone zu beenden. Die zweite Variante, die im oben angeführten Beispiel als Situation dargestellt wurde, beinhaltet ein verbotenes Überholen in der Verbotszone. Schließlich gibt es die Möglichkeit, ein Überholmanöver noch vor Aufhebung des Verbots zu beginnen und es dort zu beenden, wo kein Überholverbot mehr existiert. Daß das Überholverbot vor allem in den Anfangs- und Endzonen häufig mißachtet wird, ist eine alltägliche Erfahrung, die durch entsprechende Untersuchungen erhärtet wird²⁾. Die Kraftfahrer versuchen auf diese Weise das Ausmaß des reglementierten Raumes zu reduzieren, bzw. den eigenen Freiraum auszudehnen. Ob dieses Verhalten das Ergebnis der Erfahrung ist, daß die Beschilderung mit entsprechenden "Sicherheitszonen" erfolgt, kann an dieser Stelle nur vermutet werden, hierzu wären weitere Untersuchungen notwendig.

In der vorliegenden Untersuchung ist auf die häufig anzutreffende Situation abgestellt, in der ein Kraftfahrer beim Heranfahren an eine Überholverbotszone ein langsames Fahrzeug erreicht und vor der Wahl steht, dieses Fahrzeug noch zu überholen oder sich hinter ihm einzuordnen.

Waren es in Tabelle 29 insgesamt 30 %, die bestimmt oder vielleicht innerhalb der Überholverbotszone zum Übertreten der Vorschriften bereit waren, so erhöht sich die Zahl derer, die in der geschilderten Situation zur Mißachtung des Verbots bereit sind, auf über 50 %.

1) Vgl. Artur Kaiser, a. a. O., S. 44

2) Vgl. K. J. Höfner, A. Hosemann, Ch. Michalik, a. a. O., S. 30

Tabelle 30: Beachtung des Überholverbots in der Annäherungsphase / Geschlecht

"Auf der Autobahn nähern Sie sich einer Baustelle, die nur einspurig befahren werden kann. 500 Meter vor der Baustelle steht ein Überholverbotsschild. Sie erreichen dieses Schild zur gleichen Zeit wie ein langsam fahrender LKW. Fahren Sie an diesem LKW noch vorbei oder bremsen Sie stark ab, um hinter ihm die Baustelle zu passieren?"

	Männer	Frauen	Gesamt
fahre bestimmt noch vorbei	35 %	19 %	28 %
fahre vielleicht noch vorbei	23 %	30 %	26 %
fahre wahrscheinlich nicht vorbei	16 %	14 %	15 %
bleibe bestimmt hinter dem LKW	26 %	37 %	31 %
	100 %	100 %	100 %
	N = 238	N = 176	N = 414

Auch hier sind es vorwiegend die Männer, die sich weniger häufig an die Vorschrift halten und statt dessen der individuellen Interpretation der Situation folgen. Das Ergebnis weist darauf hin, daß eine Vielzahl der Kraftfahrer in der geschilderten Situation der Beschilderung einen hinweisenden, aber keinen zwingenden Charakter zuordnen, und daß die subjektive Erkenntnis, daß ein solches Überholmanöver ungefährlich ist, ausreichen kann, gegen die Vorschrift zu verstoßen.

Besonders ausgeprägt ist diese Verhaltensdisposition bei jüngeren Kraftfahrern: Fast ein Drittel der bis 30jährigen (32 %) erklären, daß sie in der geschilderten Situation an dem LKW bestimmt noch vorbei fahren. Die entsprechende Zahl sinkt für die über 55jährigen auf 18 %.

Einen ähnlichen Interpretationsspielraum gestehen sich die befragten Fahrer bei der durchgezogenen weißen Linie, die die Fahrbahnen einer

zweispurigen Straße voneinander trennt, zu. Für rund 40 % ist das Überfahren einer durchgezogenen Linie ein Verhalten, das wenigstens manchmal vorkommt (vgl. Tabelle 31).

Tabelle 31: Überfahren einer durchgezogenen weißen Linie / Alter

"Wenn Sie auf der Landstraße eine übersichtliche Kurvenkombination vor sich haben und es gibt keinen Gegenverkehr, überfahren Sie dann die durchgezogene weiße Linie?"

	Alter			Gesamt
	- 29 Jahre	30-54 Jahre	55 Jahre u. älter	
häufig	19 %	11 %	1 %	11 %
manchmal	26 %	32 %	22 %	29 %
selten	25 %	22 %	19 %	21 %
nie	33 %	35 %	58 %	39 %
keine Angabe	1 %	0 %	0 %	0 %
	100 %	100 %	100 %	100 %
	N = 96	N = 250	N = 68	N = 414

Ob, wie in der Literatur behauptet,¹⁾ die Fahrer größerer Wagen die durchgezogenen Linien häufiger überfahren als die Fahrer kleinerer Wagen, konnte in der vorliegenden Untersuchung nicht überprüft werden, da die Gruppengrößen für die verschiedenen PKW-Typen zu gering waren. Dagegen ist festzustellen, daß sich Männer und Frauen hinsichtlich der Beachtung der durchgezogenen Linie nicht wesentlich voneinander unterscheiden. Die Verhaltensweise des "Kurvenschneidens", denn um eine solche Variante handelt es sich im oben geschilderten Fall, scheint damit eher eine Frage des Alters als des Geschlechtes zu sein.

Faßt man die Ergebnisse dieses Abschnittes zusammen, so stellt man fest, daß sowohl im Falle des Überholverbots als auch bei der Beachtung der durchgezogenen Linie ein beachtliches Potential abweichenden

1) Vgl. Artur Kaiser, a. a. O., S. 162

Verhaltens zu erkennen ist. Überholverbote werden vor allem in subjektiv definierten Übergangsbereichen am Anfang und am Ende der Verbotszone mißachtet.

Entscheidend für das Verhalten sind vor allem situative Faktoren und eine gewisse altersabhängige Besonnenheit. Bezüglich der situativen Faktoren ist anzumerken, daß hier neben den Faktoren der konkreten Situation Fahrsituationen in ihrer sequentiellen Abfolge eine Rolle spielen¹⁾. So kann eine langfristige Behinderung im Überholen - sei es durch entsprechende Schilder oder durch die Verkehrslage - zu einer Frustration führen, die in irgendeinem Zeitpunkt Anlaß zu einem gewagten Überholmanöver gibt, einem Manöver, das der Fahrer unter normalen Umständen nicht gewagt hätte. Zur Lösung dieser Fragen sind allerdings Beobachtungen in Form von Sequenzanalysen notwendig, die im Rahmen dieser Untersuchung nicht durchgeführt werden konnten. Eine größere Besonnenheit scheint sich mit Zunahme des Alters zu verbinden, wobei jedoch an dieser Stelle nicht geklärt werden kann, in welchem Umfang diese Besonnenheit das Ergebnis von Erkenntnis und Erfahrung ist und inwieweit Momente der Verhaltensunsicherheit im Verkehr die Reaktion auf Vorschriften beeinflussen.

1) Auf diese Tatsache weist auch A. Kaiser in seiner Arbeit hin, vgl. Artur Kaiser, a. a. O., S. 173

6.5 Verstöße gegen Halteverbotsvorschriften

Im bisherigen Verlauf der Untersuchung wurde ausschließlich über Regelverstöße berichtet, die den fließenden Verkehr betreffen. Besonders augenfällig und auch quantitativ umfangreicher sind jedoch Verstöße im Bereich des ruhenden Verkehrs.

Das Anwachsen und die massive Häufung dieser Delikte sind nicht etwa das Ergebnis einer ständig sinkenden "Verkehrsmoral" der Kraftfahrer. Vielmehr sind es im wesentlichen strukturelle Gründe, die zum häufigen Mißachten der entsprechenden Vorschriften führen. Bedingt durch die räumliche Trennung von Wohn-, Arbeits- und Einkaufsregionen findet man eine erhebliche räumliche Mobilität, die zum großen Teil mit dem privaten PKW abgewickelt wird. Die dabei entstehenden Verkehrsströme, die bereits in der "Fließphase" höchst störanfällig sind, ergiessen sich in einen Raum, der einfach nicht genügend Parkraum bieten kann; damit ist der Konflikt bereits strukturell determiniert. Hinzu kommt, daß "die Parkraumnot in den Städten, die grundsätzlich nicht behebbbar ist, partiell aus verkehrspolitischen Gründen bewußt aufrecht erhalten wird"¹⁾.

Für den Autofahrer stellt sich daher in vielen Fällen die Frage, entweder auf sein Fahrzeug und die damit verbundenen Annehmlichkeiten zu verzichten oder ein regelwidriges Verhalten beim Parken einzukalkulieren. Da ein Regelverstoß im Bereich des Haltens und Parkens für den Fahrer selbst keine Risikokomponente im Sinne einer Gefährdung ent-

1) Josef Hauser, Wann und wie sollten Ordnungswidrigkeiten im Verkehr unbedingt verfolgt werden? in: 16. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1978, Hamburg 1978, S. 102

Noch deutlicher wird die Funktion, mit Hilfe von Parkplatzknappheit einen Einfluß auf die Verkehrsmittelwahl auszuüben, wenn Experten etwa vorschlagen, die "abdrängenden Maßnahmen" in verschiedener Form zu betreiben, sei es durch eine rigorose Verteuerung des Langzeitparkens in der Innenstadt oder eine Ballungsabgabe oder Besteuerung des PKWs nach Lage des Arbeitsplatzes. (Vgl. Christian Farenholtz, Rainer Willeke, Wolfgang Hartenstein, Innerstädtischer Verkehr heute und morgen, Schriftenreihe des VDA, Nr. 12, 1971, S. 35).

hält, wie sie etwa bei verbotenerem Überholen oder bei zu hoher Geschwindigkeit gegeben sein kann, ist davon auszugehen, daß er gerade in diesem Bereich bereit ist, gegen die Regeln zu verstoßen. Das Risiko reduziert sich auf das Erwischtwerden, wobei auch in dieser Hinsicht häufig eine Form von Risikokalkulation stattfindet. Ergebnis einer solchen Kalkulation kann es sein, daß es günstiger ist, ab und zu eine Verwarungsgeldgebühr anstatt hoher Parkgebühren auf entsprechenden Parkplätzen oder in Parkhäusern zu zahlen.

Zu ähnlichen Erkenntnissen kommt auch Hauser, wenn er feststellt: "Im allgemeinen empfindet der Parksünder keinerlei Schuld bei sich"¹⁾. Im folgenden kann jedoch gezeigt werden, daß ein differenziertes Verhältnis an den verschiedenen Formen der Verstöße gegen Park- und Halteverbote besteht. Will man diese Differenzierung in einem Satz zusammenfassen, so kann man sagen, daß die geringsten Skrupel gegenüber der Mißachtung der Parkuhr bestehen, das eingeschränkte Halteverbot etwas mehr Beachtung findet und das uneingeschränkte Halteverbot wesentlich stärker beachtet wird. Tabelle 32 macht diese Graduierung deutlich.

Tabelle 32: Bedeutungsgraduierung von Verstößen gegen Park- und Haltevorschriften

	häufig	manchmal	seltener	nie
Verstöße an der Parkuhr ²⁾	27 %	27 %	21 %	25 %
Verstöße gegen eingeschränktes Halteverbot	21 %	26 %	20 %	33 %
Verstöße gegen absolutes Halteverbot	7 %	12 %	16 %	65 %
N = jeweils 414				

1) Josef Hauser, a. a. O., S. 102-103

2) Die genaue Fragestellung ist den folgenden Tabellen 33 - 35 zu entnehmen.

Wenn vielfach festgestellt wird, daß das bei einem Regelverstoß gegen das eingeschränkte Halteverbot verhängte Verwarnungsgeld subjektiv als Parkgebühr interpretiert wird, ist zu bedenken, daß diese Denkweise durch das System der Parkuhren im psychologischen Sinne unterstützt wird. Auch dort "erkauft" man durch Zahlung einer Gebühr das Recht auf ein befristetes Abstellen des Fahrzeugs in einer Zone, für die an sich "Parkverbot" gilt.

Wie oben bereits gezeigt wurde, ist die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer bereit, das Automobil an Parkuhren abzustellen, auch wenn gerade kein entsprechendes Kleingeld zur Hand ist. Daß auch hier die Bereitschaft zum Regelverstoß bei jüngeren Kraftfahrern größer ist als bei den älteren wundert nach Kenntnis der übrigen Ergebnisse nicht mehr. Tabelle 33 zeigt die entsprechenden Zusammenhänge auf.

Tabelle 33: Beachtung der Parkuhr / Alter

"Ich stelle mein Auto auch dann an der Parkuhr ab, wenn ich gerade keinen Parkgroschen habe".

	Alter			Gesamt
	- 29 Jahre	30-54 Jahre	55 Jahre u. älter	
häufig	31 %	27 %	18 %	27 %
manchmal	30 %	28 %	19 %	27 %
selten	25 %	20 %	22 %	21 %
nie	14 %	25 %	40 %	25 %
keine Angabe	-	-	1 %	-
	100 %	100 %	100 %	100 %
	N = 96	N = 250	N = 68	N = 414

Es ist zu vermuten, daß die in Tabelle 33 genannten Zahlen die Untergrenze des tatsächlichen Ausmaßes des regelwidrigen Verhaltens widerspiegeln. Aus ihnen darf jedoch geschlossen werden, daß die Nichtbedienung einer Parkuhr für den älteren Kraftfahrer weitaus häufiger als für den

jüngeren ein Konfliktpunkt ist. Männer und Frauen unterscheiden sich demgegenüber in ihrem Verhalten gegenüber der Bedienung der Parkuhr nicht wesentlich.

Auch bei der Behandlung von Verstößen gegen das eingeschränkte Halteverbot (früher: Parkverbot) zeigen sich die Befragten noch sehr großzügig. Wenn Hauser schreibt, daß "eingeschränkte Halteverbote als reservierter Parkplatz angesehen werden"¹⁾, drückt sich hier eben diese Haltung aus der Sicht der Polizei als kontrollierender Institution aus. So ist in der Tat die Verkehrsüberwachung dazu übergegangen, das eingeschränkte Halteverbot besonders zu kontrollieren, da hier die "Dauerparker" vermutet werden. Auch hier sind es wiederum eher die jungen Fahrer, die bereit sind gegen die Vorschriften zu verstoßen. Bei der Betrachtung der gesamten Verteilung ist im übrigen zu bedenken, daß die Stichprobe nicht nur Fahrer in Großstädten, sondern auch solche aus ländlichen Regionen, die in kleinen Städten pendeln, enthält. Beide Gruppen werden selbstverständlich in unterschiedlichem Ausmaß mit dem Parkplatz-Problem konfrontiert.

Tabelle 34: Beachtung des eingeschränkten Halteverbots / Alter

"Wenn ich in der Stadt keinen Parkplatz finde, stelle ich mein Fahrzeug auch im eingeschränkten Halteverbot ab".

	Alter		
	- 29 Jahre	30-54 Jahre	55 Jahre u. älter
häufig	29 %	20 %	12 %
manchmal	24 %	31 %	12 %
selten	21 %	18 %	26 %
nie	26 %	31 %	49 %
keine Angabe	-	-	1 %
	100 % N = 96	100 % N = 250	100 % N = 68

1) Josef Hauser, a. a. O., S. 102

Im absoluten Halteverbot sehen die Befragten im Gegensatz zur Bedienung der Parkuhr und dem eingeschränkten Halteverbot eine stärker verpflichtende Vorschrift. Dieser Satz gilt in den Fällen um so mehr, in denen den Kraftfahrern der Grund für das absolute Halteverbot transparent ist. So konnte bei Erhebungen in Köln festgestellt werden, daß Kraftfahrer einem absoluten Halteverbot dann besondere Beachtung schenken, wenn ihnen verdeutlicht wurde, daß durch Halten oder Parken das Rangieren von Zuliefer-LKWs unmöglich wurde. In den Fällen, in denen bei Verstößen gegen das absolute Halteverbot eine Gefährdung oder wesentliche Beeinträchtigung anderer erkennbar wird, sind die Kraftfahrer eher geneigt, den Vorschriften Folge zu leisten. Da jedoch die konkrete Situation in den Städten häufig dadurch gekennzeichnet ist, daß bereits andere im eingeschränkten oder absoluten Halteverbot stehen, entfällt für denjenigen, der sich diesem Verhalten anschließt, diese Erkenntnis zusätzlicher Gefährdung. Hier von einem Herdentrieb zu sprechen, wäre sicherlich übertrieben, jedoch ist festzustellen, daß schlechte Beispiele andere veranlassen, diesen zu folgen.

Daß auch bezüglich des absoluten Halteverbots ältere Fahrer wiederum besonders regeltreu sind, weist Tabelle 35 aus.

Tabelle 35: Beachtung des absoluten Halteverbots / Alter

"Wenn ich es sehr eilig habe, stelle ich mein Auto auch im absoluten Halteverbot ab".

	Alter		
	- 29 Jahre	30-54 Jahre	55 Jahre u. älter
häufig	9 %	8 %	1 %
manchmal	20 %	11 %	5 %
selten	20 %	16 %	10 %
nie	51 %	65 %	83 %
keine Angabe	-	-	1 %
	100 % N = 96	100 % N = 250	100 % N = 68

Faßt man die Ergebnisse zum Halten und Parken zusammen, stellt man fest, daß rund die Hälfte der Fahrer zugibt, die Regeln zur Parkuhr und zum eingeschränkten Halteverbot nicht immer zu beachten. Allein dem absoluten Halteverbot wird ein gewisser bindender Charakter zugemessen. Im übrigen zeigt sich, wie schon in den vorangehenden Abschnitten, daß ältere stärker regelorientiert sind als jüngere Fahrer. Während jedoch bei verschiedenen Verstößen im fließenden Verkehr auch Verhaltensunterschiede zwischen Männern und Frauen feststellbar waren, zeigen sich bezüglich der "Parkmoral" diese Unterschiede nicht.

7. Wann verstoßen Verkehrsteilnehmer gegen Vorschriften?

Die vorangegangene Analyse verschiedener ausgewählter Regelverstöße hat gezeigt, daß die Gründe für das Fehlverhalten im Verkehr vielfältig und differenziert sind. Die Erkenntnis, daß "Fehlverhalten im Straßenverkehr . . . nicht pauschal unter einem einzigen Blickwinkel interpretiert werden kann"¹⁾, zieht sich wie ein roter Faden durch die Verkehrsforschung und wird auch in der vorliegenden Untersuchung bestätigt. Das konkrete Fahrverhalten ist das Produkt einer Vielzahl von Faktoren, die zum einen in der Person, deren physischer und psychischer Verfassung sowie deren Erfahrungen, Kenntnisstand und Wahrnehmungsfähigkeit liegen. Zum anderen spielen situative Faktoren, die sich ebenfalls aus einer Vielzahl von Einzelementen zusammensetzen, eine wesentliche Rolle. Der Kraftfahrer orientiert sein Verhalten weitaus stärker an der Gesamtsituation als an Verkehrsregeln oder einem entsprechenden Zeichen. Daß die Bedeutung des verkehrlichen Umfeldes den Kraftfahrern durchaus bewußt ist, zeigt Tabelle 36. Angesprochen auf die Frage nach dem Einfluß verschiedener Faktoren, die die eigene Fahrweise beeinflussen, nennen die meisten Befragten die Fahrweise der anderen Verkehrsteilnehmer als wichtiges Kriterium. Dieses Element besitzt etwa die gleiche Bedeutung wie das Normengerüst, das in den Verkehrsregeln seinen Niederschlag findet. Ein weiteres situatives Element, die Verkehrsdichte, rangiert auf Rangplatz 3. Daß die normativen Elemente von älteren Kraftfahrern für bedeutender gehalten werden und situative Faktoren bei dieser Gruppe in den Hintergrund treten, war im Kontext der bisherigen Ergebnisse zu erwarten.

1) Böcher, Buch + Ochel, a.a.O., S. 110

Tabelle 36: Bedeutung verhaltenssteuernder Elemente / Alter

"Für die Art und Weise wie man fährt spielen verschiedene Umstände eine Rolle. Hier auf der Liste stehen solche Umstände oder Rahmenbedingungen. Sagen Sie mir bitte, welcher Umstand für die Art ihrer eigenen Fahrweise am bedeutendsten ist"?

	Alter			Gesamt
	- 29 Jahre	30-54 Jahre	55 Jahre u. älter	
1. Fahrweise der anderen Verkehrsteilnehmer	19 % ¹⁾	26 %	22 %	23 %
2. Verkehrsregeln	14 %	21 %	38 %	22 %
3. Verkehrsdichte	18 %	18 %	9 %	16 %
4. Streckenkenntnis	15 %	7 %	3 %	7 %
5. eigene Stimmung	8 %	7 %	3 %	7 %
6. Leistungsfähigkeit des eigenen Fahrzeuges	8 %	4 %	6 %	6 %
7. persönlicher Zeitdruck	5 %	3 %	1 %	3 %
8. Zustand der Straße	2 %	4 %	4 %	3 %
9. Verkehrszeichen und -schilder	2 %	2 %	1 %	2 %
10. Mitfahrer im Auto	3 %	0 %	1 %	1 %
	N = 96	N = 250	N = 68	N = 414
1) Die Spaltenprozente addieren sich nicht auf 100 %, da die Antwortkategorie "keine Angabe" nicht aufgeführt ist.				

Selbst wenn man die als separates Statement auf Rangplatz 9 ausgewiesenen 2 % für "Verkehrszeichen und -Schilder" den Verkehrsregeln hinzuaddiert, bleibt für die Mehrzahl der Fahrer (- 55 Jahre) die Rangfolge "Situation" vor "Regeln" unverändert erhalten. Das bemerkenswerte am Ergebnis der Tabelle 36 ist weniger die Tatsache, daß situative Faktoren für die eigene Fahrweise so bedeutsam sind. Vielmehr überrascht, daß die befragten Fahrer diese Situation so klar reflektieren. Es wäre zu vermuten gewesen, daß bei der vorliegenden sehr direkten Frage-

form der Betonung der Verkehrsregeln größeres Gewicht zuerkannt worden wäre.

Welche Bedeutung Erfahrungen zugemessen wird, zeigt sich am viertplazierten Element, der Streckenkenntnis. Bemerkenswert ist, daß dieser Aspekt vor allem für jüngere Kraftfahrer von Bedeutung ist.

Geht man von der Erkenntnis aus, daß "die Orientierung des Kraftfahrers und sein Verhalten in schwierigen Situationen sehr viel stärker auf dem Boden der Erfassung der Gesamtsituation als auf dem Boden der Beachtung isolierter bzw. abstrakter Reglementierung geschieht"¹⁾, und daß es nach Tabelle 36 vor allem "die anderen" sind, die die eigene Fahrweise beeinflussen, wird deutlich, daß Regelverstöße in erheblichem Maße das Ergebnis von Systemfaktoren sind. Ohne an dieser Stelle die Frage der individuellen Verantwortlichkeit diskutieren zu wollen, ist jedoch festzuhalten, daß eine Vielzahl von Forschungsergebnissen darauf hindeutet, daß Normenverletzungen im Straßenverkehr unter erheblichem Druck von außen, und, wie noch gezeigt wird, aus Werthaltungen und Motivationen resultieren, die aus anderen Lebensbereichen übertragen werden.

Fragt man die Kraftfahrer nach den Gründen, die sie als mögliche Ursachen für die vielen Regelverstöße sehen, so dominiert vor allem der perzipierte Zeitdruck. Dieses Element, das seinen Ursprung im Arbeits- und Berufsleben hat und mehr und mehr zur generellen Werthaltung geworden ist, unterstreicht die Bedeutung dieses zentralen Lebensbereiches für das konkrete Verhalten im Verkehr.

Wenn man bedenkt, daß im Wirtschafts- und Erwerbsleben vor allem die Faktoren individuelle Leistung, Tüchtigkeit und Durchsetzungsvermögen erwartet und belohnt werden und genau diese Eigenschaften im Verkehr weitgehend unerwünscht oder erst nach entsprechender Uminterpretation wünschenswert sind, wird der Druck, dem der einzelne ausgesetzt ist, sichtbar²⁾. Die Problematik der Übertragung des Leistungsdenkens auf

1) Böcher, Buch + Ochel, a.a.O., S. 112

2) Vgl. hierzu auch: Böcher, Buch + Ochel, a.a.O., S. 111

den Verkehrsbereich ist den Befragten implizit durchaus transparent, denn wie Tabelle 37 zeigt, rangiert als zweitwichtigster Grund für Regelverstöße der Hinweis, daß "der Kraftfahrer nur an seinen eigenen Vorteil denkt".

Tabelle 37: Begründungen für Verstöße gegen Verkehrsregeln / Alter

"Über die Gründe, warum so viele Verstöße gegen Verkehrsregeln vorkommen, kann man verschiedener Meinung sein. Ich habe hier eine Liste, auf der einige mögliche Gründe stehen.

Wählen Sie bitte den oder die Gründe aus, die nach Ihrer Meinung am stärksten dafür verantwortlich sind, daß Kraftfahrer gegen Verkehrsregeln verstoßen?"

	Alter			Gesamt
	- 29 Jahre	30-54 Jahre	55 Jahre u. älter	
1. Die Kraftfahrer stehen unter zu starkem Zeitdruck	59 %	56 %	47 %	55 %
2. Jeder Kraftfahrer denkt nur an seinen eigenen Vorteil	41 %	45 %	43 %	43 %
3. Die Verkehrssituation macht es einfach erforderlich, gegen Regeln zu verstoßen	44 %	39 %	24 %	37 %
4. Das falsche Verhalten hat sich einfach eingebürgert	32 %	32 %	40 %	34 %
5. Die Kraftfahrer kennen die Verkehrsregeln nicht genau genug	25 %	25 %	38 %	27 %
6. Die Wahrscheinlichkeit, daß man erwischt wird, ist zu gering	26 %	28 %	24 %	27 %
7. Es gibt zu viele Regeln, die der Kraftfahrer beachten muß	25 %	24 %	29 %	25 %
8. Die anderen gehen mit schlechtem Beispiel voran	22 %	18 %	21 %	19 %
9. Die Strafen bei Vergehen und Verstößen im Straßenverkehr sind zu gering	3 %	7 %	12 %	7 %
Mehrfachnennungen	N = 96	N = 250	N = 68	N = 414

Der situative Druck, der der konkreten Verkehrssituation entspringt (Statement 3/Tabelle 37), rangiert im Bewußtsein der Fahrer erst hinter denjenigen Aspekten, die aus anderen Lebensbereichen übertragen werden und die zwar den Einzelpersonen zugerechnet werden, in Wirklichkeit jedoch dem kulturellen Werte- und Normensystem entspringen.

Bei der Einschätzung der Bedeutung situativer Faktoren werden jedoch gewisse altersabhängige Bewertungsunterschiede sichtbar. Die Älteren sind weitaus weniger häufig bereit, diese als Ursache für ein Fehlverhalten gelten zu lassen. Dafür betonen sie häufiger als jüngere Fahrer, daß mangelnde Kenntnis der Verkehrsregeln und zu geringe Strafen für die Verstoßhäufigkeit verantwortlich sind. Letzter Punkt, zu geringe Strafen, rangiert allerdings bei allen Gruppen deutlich an letzter Stelle.

Zieht man die vorangegangenen Ergebnisse über die verschiedenen Verkehrsverstöße in Betracht, so ist es an dieser Stelle notwendig, noch einmal an den Wandel der Einstellungen zu Verkehrsregeln im Zusammenhang mit wachsender Fahrerfahrung zu erinnern. Es wurde mehrfach darauf hingewiesen, daß mit wachsender Erfahrung nicht etwa größere Regeltreue, sondern eher eine großzügige Regelauslegung einhergeht. Dieses ebenfalls in anderen Untersuchungen ermittelte Ergebnis¹⁾ legt die Vermutung nahe, daß Regeln von denjenigen besonders genau beachtet werden, denen eine gewisse Unsicherheit zu eigen ist. Auf diese Weise wäre es zu erklären, daß Fahranfänger, Frauen und Fahrer der obersten Altersklassen regelkonformer sind als solche Fahrer, die eine große Fahrerfahrung und ein hohes Maß täglicher Routine aufweisen.

Fahranfängern fehlt diese Routine, da sie erst am Anfang eines mehrjährigen Lernprozesses stehen. Frauen erbringen demgegenüber unterdurchschnittliche Jahreskilometerleistungen und erreichen daher häufig nicht das notwendige Routineniveau. Bei älteren Menschen (über 55 Jahre) dürften es Anpassungs- und Wahrnehmungsprobleme sein, die eine Adap-

1) Vgl. Böcher, Buch + Ochel, a. a. O., S. 117

tion an die Anforderungen des wachsenden Verkehrs erschweren und von daher eine stärkere Orientierung an Vorschriften bewirken.

Legt man die Jahreskilometerleistung und eine bestimmte Führerscheinbesitzdauer zugrunde, wird dieser Sachverhalt sichtbar. Böcher stellt diesen Sachverhalt wie folgt dar: "Der Ängstliche und Unsichere scheint eher regelbewußter und regelorientierter zu sein, damit zugleich starrer und weniger flexibel, aber auch gegenüber denjenigen, die sich stärker durchsetzen, negativer eingestellt"¹⁾.

Diese Erkenntnis relativiert in dem Maße, in dem sie sich als zutreffend erweist, die Bedeutung und Gefährdung, die einer Vielzahl von Verstößen a priori zugeschrieben wird. Vielmehr ist jeweils anhand der Situation zu prüfen, ob das Verhalten verkehrsgerecht ist oder eine Gefährdung darstellt.

Neben der Übertragung von Einstellungen und Werthaltungen aus anderen Lebensbereichen und der Entwicklung von Routine durch entsprechende Fahrerfahrung erwerben die Fahrer im Verlaufe der Zeit durch verschiedene Lernprozesse eine Vielzahl von Verhaltensdispositionen, die in konkreten Situationen für das tatsächliche Verhalten konstituierend sind. Dieser langjährige Lernprozeß kann durchaus zum Ergebnis haben, daß Verhaltensweisen gelernt werden, die gegen herrschende Regeln verstoßen, im täglichen Verkehr jedoch als angepaßt bezeichnet werden müssen.

Hierzu ein Beispiel: Wenn etwa ein Kraftfahrer in einer Stadt ständig mit der Tatsache konfrontiert wird, daß andere Verkehrsteilnehmer schneller als erlaubt fahren, wird er sich diesem Verhalten anpassen. Er lernt diese Geschwindigkeit, weil sie ihm am wenigsten Probleme macht, weder wird er häufig überholt, noch muß er selbst häufig überholen.

1) Böcher, Buch + Ochel, a.a.O., S. 99 - 100

Wird diese überhöhte Geschwindigkeit nicht durch Ordnungsmaßnahmen negativ sanktioniert, ergibt sich für den Fahrer keine Veranlassung, seine Geschwindigkeitswahl regelgemäß im Sinne der Vorschrift zu korrigieren.

Macht der Fahrer zusätzlich die Erfahrung, daß Regeln (vor allem Schilder) der Situation unangepaßt sind und Abweichungen nicht negativ sanktioniert werden, reduziert sich der Stimulus-Effekt, der von derartigen Regelsymbolen ausgeht. Inwieweit eine Regelinflation hemmt oder Gleichgültigkeit erzeugt, konnte im Verlaufe dieser Untersuchung nicht überprüft werden, die Ergebnisse anderer Studien legen diese Annahme jedoch nahe¹⁾. In derartigen Fällen sinkt z. B. der Effekt eines Schildes durch seinen zu häufigen Gebrauch. Als Beispiel hierfür sei das Schild für das eingeschränkte Halteverbot genannt, das in Großstädten eine Vielzahl von Stadtstraßen ziert, dem jedoch durch seine Häufung keine besondere Aussagekraft zugeschrieben wird und das von daher im großen Umfang mißachtet wird.

1) Vgl. Böcher, Buch + Ochel, a. a. O., S. 115

8. In welchem Ausmaß hängt die Regelbefolgung von der Kontrolle ab?

Über die Frage, ob Kontrollen die Verkehrsmoral heben können oder nicht ist in der Vergangenheit heftig gestritten worden. Während Nass behauptet, daß "es wenig sinnvoll ist, daß man durch Bestrafung der wenigen Ertappten eine abschreckende oder gar bessernde Wirkung auf die potentiellen Täter erzielen könnte"¹⁾ - und als potentielle Täter sieht er alle Verkehrsteilnehmer an, sind andere Experten²⁾ davon überzeugt, daß Kontrollen, wenn schon nicht direkt, so doch in Form der "Generalprävention" wirksam sind. Das heißt, allein das Vorhandensein und das Wissen um Kontrollmaßnahmen hat einen bedeutenden verhaltenssteuernden Einfluß.

Bedenkt man, daß nach Forschungsergebnissen der Universität Münster aus dem Jahre 1976 nur 0,1 % aller begangenen gefährlichen Regelverstöße in der Bundesrepublik²⁾ geahndet werden, wird deutlich, daß die Kontrolle nur einen Bruchteil der tatsächlich begangenen Verstöße erfaßt und von daher ihre wesentliche Funktion nur in der Generalprävention liegen kann.

In der vorliegenden Studie ist der Versuch unternommen worden, die "Generalprävention", die von der Kontrolle ausgeht, einer genaueren Betrachtung zu unterziehen. Die Befragten wurden zu diesem Zweck mit einer Situation konfrontiert, die zwar bisher nie eingetreten ist, die den Befragten aber immerhin denkbar erschien. In der entsprechenden Fragestellung wird von der Annahme ausgegangen, daß die Verkehrspolizei in den Streik tritt. Daß dies aus vielerlei rechtlichen Gründen de facto nicht möglich ist, spielte im Rahmen der Erhebung keine Rolle. Auf die Frage, ob die Befragten eine solche Situation der fehlenden Kontrolle gut oder nicht so gut finden, ergibt sich eine überwältigende Ab-

1) Nass, Kriminologische Überlegungen zur Rationalisierung der Strafverfolgung bei Verkehrsdelikten, Monatsschrift für Kriminologie und Strafrechtsreform, 1963, S. 263

2) Vgl. Josef Hauser, a.a.O., S. 99

lehnung der geschilderten Situation: 81 % der Befragten - für Männer und Frauen ergeben sich identische Prozentsätze - fänden es nicht gut, wenn die Verkehrspolizei streiken würde. Das Fehlen der Polizei als Regelement wird demnach eher als Verunsicherung denn als Befreiung von äußeren Zwängen erlebt. Wie nicht anders zu erwarten, unterscheiden sich Jung und Alt graduell in der Beurteilung der geschilderten Lage. Ein Viertel der jüngeren Fahrer (bis 29 Jahre) fände es gut, wenn es keine Kontrolle im Verkehr gäbe, der entsprechende Prozentsatz sinkt für diejenigen, die 55 Jahre und älter sind, auf 1 %!

Aus diesen Daten läßt sich der Schluß ziehen, daß Kontrollen des Verkehrsverhaltens nicht nur akzeptiert werden, sondern als absicherndes Element zur Aufrechterhaltung der Ordnung empfunden werden.

Von besonderem Interesse ist nun, festzustellen, auf welche Deliktbereiche sich eine fehlende Kontrolle in welcher Intensität auswirken würde. Wie die folgende Tabelle 38 zeigt, erweisen sich die verschiedenen Verstoßbereiche als unterschiedlich elastisch. Die Ergebnisse der Tabelle korrespondieren weitgehend mit der Bedeutungshierarchie der Vorschriften, d.h. gegen Vorschriften, denen keine besondere Bedeutung zugemessen wird, wird ohne Kontrolle noch eher verstoßen, bzw. erfolgt der Verstoß ohne ein unsicheres Gefühl. So wird von den Befragten das Nichtbedienen der Parkuhr am häufigsten als zu erwartender Regelverstoß in der geschilderten Situation genannt. Dagegen würden nur wenige durch fehlende Kontrollen dazu veranlaßt, bei Nacht eine rote Ampel zu überfahren, auch wenn sie sähen, daß kein Querverkehr käme.

Aus den Zahlen der Tabelle 38 zu schließen, daß sich bei fehlender Kontrolle für die verschiedenen Bereiche eine Lawine von zusätzlichen Verkehrsverstößen ergeben würde, ist sicherlich falsch. Wie die Alltagserfahrung zeigt und vertiefend im Laufe der Untersuchung dargelegt wurde, sind vor allem Verstöße gegen Park- und Halteregele und gegen Geschwindigkeitsvorschriften weit verbreitet. Diese Verstöße würden im Falle fehlender Kontrolle nur risikoloser und ohne ein unsicheres Gefühl ausgeführt.

Tabelle 38: Verhalten bei fehlender Kontrolle

"Und nun stellen Sie sich bitte einmal vor, die Verkehrspolizei würde in den Streik treten und es gäbe keine Kontrollen im Verkehr.

Was würden Sie persönlich tun? Ich lese Ihnen wieder einige Sätze vor. Sie haben verschiedene Antwortmöglichkeiten, die hier auf der Karte stehen. Nennen Sie mir bitte zu jedem Satz die entsprechende Ziffer."

	Würde ich		
	bestimmt	vielleicht tun	nicht
1. Ich würde kein Geld in die Parkuhr einwerfen	46 %	29 %	25 %
2. Ich würde mein Fahrzeug auch im eingeschränkten Halteverbot parken	35 %	43 %	22 %
3. Ich würde dort, wo es übersichtlich ist, die durchgezogene weiße Linie überfahren	22 %	42 %	36 %
4. Ich würde auf der Landstraße schneller als sonst fahren	23 %	32 %	45 %
5. Ich würde mein Auto auch im absoluten Halteverbot abstellen	14 %	31 %	55 %
6. Ich würde in der Stadt schneller fahren als ich es sonst tue	11 %	35 %	54 %
7. Wenn kein Gegenverkehr ist, würde ich auch im Überholverbot überholen	12 %	28 %	60 %
8. Auf den Sicherheitsabstand würde ich nicht so genau achten	7 %	26 %	67 %
9. Ich würde, sofern kein Auto kommt, am Stoppschild nicht anhalten	10 %	20 %	70 %
10. Ich würde, wenn ich nachts an eine Ampel käme und kein Querverkehr zu sehen wäre, die Kreuzung auch bei rot überfahren	4 %	8 %	88 %
N = jeweils 414			

Für Vorschriften, bei deren Mißachtung eine sichtbar direkte Gefährdung zu erwarten ist (Vorfahrtsverletzungen), spielen Kontrollen als verstärkendes Element keine wesentliche Rolle. Hier hält sich der Kraftfahrer auch ohne Kontrolle an die Regeln. Anders ist das beispielsweise im Bereich der Geschwindigkeitsregeln. Über die Hälfte der Kraftfahrer gesteht ein, daß sie bei fehlender Kontrolle auf Landstraßen schneller als sonst fahren würde. Die Zahl derer, die auch in der Stadt schneller fahren würden, ist nur um wenig geringer.

Interessanterweise zeigt sich, daß nicht nur die generelle Beurteilung einer "kontrollfreien" Situation von Männern und Frauen gleich bewertet, also abgelehnt wird. Auch bezüglich der einzelnen Reaktionsmuster ergeben sich keine Unterschiede.

Ganz anders sieht dagegen das Bild für die verschiedenen Altersklassen aus. Hier lassen sich die Ergebnisse dahingehend generalisieren, daß sich mit höherem Lebensalter bei fehlender Kontrolle eine weitaus geringere Verhaltensänderung zeigt als bei jüngeren Fahrern. Es ist an dieser Stelle notwendig, die altersabhängige Variation für jeden einzelnen in Tabelle 38 genannten Sachverhalt auszuweisen, da für alle dort genannten Punkte die geringe Variation im Verhalten der Älteren zutrifft. Das Ausmaß der Differenz zwischen alt und jung vermittelt ein Vergleich der Zahlen, wie häufig die verschiedenen Altersgruppen behaupten, ihr Verhalten bei fehlender Kontrolle nicht zu ändern. Hierbei zeigt sich, daß bei den über 55 Jahre alten durchschnittlich 70 % der Nennungen auf die Antwortkategorie "das werde ich bestimmt nicht tun" entfallen. Der entsprechende Prozentsatz für die bis 29 Jahre alten liegt bei 39 % und für die 30-54-jährigen bei 53 %.

Faßt man die Ergebnisse dieses Abschnittes zusammen, so ist festzustellen, daß Kontrollen vor allem in den Bereichen eine verhaltenssteuernde Funktion haben, die im Alltag eine extensive individuelle Auslegung erfahren und in denen Verstöße sehr häufig anzutreffen sind. In den Berei-

chen, in denen ein Verstoß unmittelbar sichtbar ein Risiko für den Fahrer beinhaltet, hat der Wegfall von Kontrollen nicht die möglicherweise erwarteten negativen Einflüsse.

9. Ist ein Regelverstoß unter Umständen zu rechtfertigen?

Die möglicherweise ketzerisch anmutende Frage, ob Situationen oder Umstände denkbar sind, bei denen ein Regelverstoß zu rechtfertigen ist, erweist sich bei genauerer Betrachtung der Verkehrsrealitäten keineswegs als so abwegig, wie es zunächst scheinen mag.

Selbst auf dem 16. Deutschen Verkehrsgerichtstag 1978 in Goslar wurde im Plenarvertrag festgelegt, daß "Verkehrsvorschriften nicht immer eingehalten werden können, zum Beispiel nicht, wenn ein in zweiter Reihe geparkter Wagen das äußerste Rechtsfahren verhindert.

Es kann auch sein, daß die Information über die festgesetzte Verkehrsordnung den Verkehrsteilnehmer nicht erreichen kann, zum Beispiel bei Schnee " und weiter an anderer Stelle: "Es kann eben im Interesse der Verkehrssicherheit sein, daß in bestimmten Situationen die Verkehrsvorschriften nicht eingehalten werden. Dies kann sein, . . . , um einen Unfall zu vermeiden"¹⁾.

Das Interesse der vorliegenden Studie liegt nun weniger darin, objektive Tatbestände aufzuzeigen, die einen Regelverstoß rechtfertigen. Diese lassen sich ohne größeren Aufwand aus obigem Zitat und den weiteren Ausführungen von Allewijn ableiten. Im Rahmen der Untersuchung über die Beziehungen zwischen Vorschriften und Verhalten ist vielmehr von Bedeutung, festzustellen, in welchem Umfang und in welcher Form die Kraftfahrer Verstößen gegen Verkehrsvorschriften positive Konsequenzen zuschreiben. Wie Tabelle 39 zeigt, sind 56 % der Befragten der Meinung, daß Regelverletzungen positive Folgen haben können. Allerdings unterscheiden sich die verschiedenen Altersgruppen in ihrer Einstellung gravierend. Während von den jungen Fahrern (Alter bis 29 Jahre) 65 % an mögliche positive Konsequenzen glauben, kehren sich die Zahlenver-

1) Paul Allewijn, Kann das Verkehrsstrafrecht Einstellung und Verhalten des Verkehrsteilnehmers beeinflussen? in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft, 16. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Hamburg 1978, S. 30

hältnisse für die über 55 Jahre alten völlig um. Hier können nur 35 % positive Folgen von Regelverstößen erkennen.

Tabelle 39: Können Regelverletzungen positive Konsequenzen haben / Alter

"Verstöße gegen Verkehrsvorschriften werden ausschließlich als falsches Verhalten bewertet und der Kraftfahrer wird dementsprechend bestraft.

Können Ihrer Meinung nach Verstöße gegen Verkehrsvorschriften auch nützlich oder zweckmäßig sein, also positive Folgen haben?"

	Alter			Gesamt
	- 29 Jahre	30-54 Jahre	55 Jahre u. älter	
ja, können positive Konsequenzen haben	65 %	58 %	35 %	56 %
nein, können keine positiven Konsequenzen haben	35 %	42 %	65 %	44 %
	100 %	100 %	100 %	100 %
	N = 96	N = 250	N = 68	N = 414

Diejenigen, für die Verkehrsverstöße auch positive Konsequenzen haben könnten, wurden anschließend befragt, bei welchen Verstößen sie gegebenenfalls welche positiven Konsequenzen vermuten würden.

Als Ergebnis ist festzuhalten, daß vorwiegend Verstöße gegen Geschwindigkeitsbegrenzungen als Beispiel für positive Folgen genannt werden. 69 % derjenigen, die in Tabelle 39 mit "ja" geantwortet haben, weisen auf diesen Bereich. Auf dem zweiten und dritten Rangplatz werden die Bereiche Parken und Halten (12 %) und Überholen (10 %) genannt. Alle übrigen Hinweise liegen unter 6 %. Unterschiede zwischen den Geschlechtern und verschiedenen Altersgruppen findet man nicht.

Ebenso eindeutig beschränkt sich die argumentative Basis, in der die positiven Konsequenzen genannt werden, auf einen Punkt, den Verkehrs-

fluß. 46 % derjenigen, die bereit sind, positive Konsequenzen als Folge bei Verkehrsverstößen zu akzeptieren, bringen dieses Argument des Verkehrsflusses vor. Mit 17 % rangiert die Unfallverhütung an zweiter Stelle, es folgen mit 11 % Ausnahmesituationen wie Hilfeleistung, Notfall und Krankentransport.

Offenbar suchen die Kraftfahrer vor allem für den Bereich der Geschwindigkeitsübertretungen nach Argumenten, die das eigene Fehlverhalten decken. Da immerhin 39 % aller befragten Fahrer in der Überschreitung von Geschwindigkeitsgrenzen durchaus positive Konsequenzen sehen können¹⁾, so wird deutlich, wie schwierig es in diesem Bereich ist, die Fahrer zu einem regelkonformen Verhalten zu bringen. Auf der anderen Seite ist jedoch das Spektrum der positiv bewerteten Regelabweichungen sehr eng auf den Geschwindigkeitsbereich fixiert. In Verbindung mit den Daten des vorangegangenen Abschnittes, in der eine positive Stellungnahme zur Kontrolle ermittelt werden konnte, kann man feststellen, daß die befragten Kraftfahrer das Regelwerk weitgehend bejahen. Diese Bejahung hält sie jedoch nicht davon ab, in weiten Bereichen subjektive und situativ bestimmte Freiräume für sich zu definieren.

1) Die Zahl ist um so bedeutsamer, als sie Spontannennungen entspringt und nicht etwa in der Fragestellung zur Bewertung vorgegeben wurde.

III. ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE

Eine Betrachtung der vielfältigen einzelnen Daten der vorliegenden Untersuchung zeigt, daß Verkehrsvorschriften und faktisches Verhalten im Straßenverkehr auf weitaus komplexere Art miteinander verknüpft sind als dies im Alltagsverständnis vermutet wird.

Die abschließende Zusammenfassung in diesem Kapitel soll dazu dienen, die vielfältigen Beziehungen der Variablen noch einmal schlaglichtartig zu beleuchten. Zu diesem Zweck werden die wesentlichsten Ergebnisse in Thesenform verdichtet, eine Vorgehensweise, die den Überblick wesentlich erleichtert.

Beginnen wir die Zusammenfassung mit zwei grundsätzlichen Thesen zur Entwicklung der Reglementierung im Straßenverkehr.

Der knappe Abriß der Geschichte der Verkehrsregeln hat gezeigt, daß ein enger Bezug zwischen Verkehrsentwicklung und gesetzlicher Regelung besteht. Hierbei sind insbesondere zwei Aspekte festzuhalten (These 1 + These 2).

These 1: Das Ausmaß der Reglementierung im Straßenverkehr hat im Zuge der Motorisierung ständig zugenommen.

Es finden sich nur wenige Ansätze, die eine stärkere Eigenverantwortlichkeit der Verkehrsteilnehmer befürworten. Erst in jüngster Zeit ist mit der empfohlenen Richtgeschwindigkeit von 130 km/h auf Autobahnen ein Schritt in dieser Richtung unternommen worden. Auch dieses Beispiel gilt jedoch nur, wenn man diese Regelung als Alternative zu einem absoluten Tempo-Limit sieht und nicht zum früheren Zustand der fehlenden Beschränkung in Beziehung setzt.

Der zweite generelle Aspekt, der bei der Betrachtung der Entwicklung der Regeln auffällt, ist folgender:

These 2: Die gesetzlichen Vorschriften hinken zeitlich in vielen Fällen der tatsächlichen Verkehrssituation hinterher.

In diesem Zusammenhang scheint der Hinweis auf das Schlagwort von der "normativen Kraft des Faktischen" durchaus angebracht. Es lassen sich zahlreiche Beispiele dafür finden, daß veränderte situative Bedingungen zu Neuregelungen oder Regelanpassungen geführt haben. Es sei hier nur an das "rechts vorbeifahren" oder "rechts überholen" bei mehrspurigem Verkehr im Stadtverkehr oder das "Parken auf Gehwegen" erinnert. Unter diesem Blickwinkel betrachtet besitzen Regelverstöße eine gewisse Funktion, das Regelwerk weiterzuentwickeln, bzw. Anpassungsvorgänge zu initiieren.

Von den Erkenntnissen, die sich aus der Befragung der Kraftfahrer ableiten lassen, erscheint uns eine besonders wichtig. Mit ihr wollen wir daher die Zusammenfassung der empirischen Ergebnisse beginnen:

These 3: Die Notwendigkeit von Verkehrsvorschriften und Regeln wird allgemein anerkannt.

Man ist geneigt, die These 3 für selbstverständlich und damit für eine Banalität zu halten. Sie ist jedoch spätestens in dem Augenblick nicht mehr selbstverständlich, wenn man sich die Massenhaftigkeit der begangenen Regelverstöße vor Augen führt. Daß die Kraftfahrer mit den Verkehrsregeln Probleme haben, drückt sich jedoch nicht in einer generellen Ablehnung, sondern in partieller Kritik aus. So hält über die Hälfte der Befragten den Umfang des Regelkataloges für zu groß, einem Drittel erscheinen die Vorschriften als zu kompliziert. Auch glaubt nahezu jeder Dritte, daß ein Großteil der Vorschriften gestrichen werden könnte.

Die wesentliche Funktion der Verkehrsregeln liegt nach Meinung der Befragten nicht in dem Beitrag, den die Regeln zum reibungslosen Ablauf des Verkehrs liefern, sondern in dem Sicherheitsgewinn. Regeln schaffen die Grundlage, auf der die Erwartungen über das Verhalten anderer

beruhen. Aus diesem Grunde plädieren Kraftfahrer bei all denjenigen Delikten für eine strenge Strafe, bei denen grundlegenden Erwartungen nicht entsprochen wird und die Verstöße ein Sicherheitsrisiko bedeuten.

Interessant ist, daß die Einstellungen zu den Verkehrsregeln nicht in allen Bevölkerungsgruppen gleich strukturiert sind. Vor allem die Unterschiede zwischen jung und alt und zwischen Männern und Frauen spielen für die Beurteilung und Handhabung der Regeln eine große Rolle. Die Thesen 4 und 5 zeigen die Richtung der Zusammenhänge.

These 4: Ältere Kraftfahrer orientieren sich stärker an Verkehrsvorschriften als jüngere.

These 5: Männer legen Verkehrsregeln "großzügiger" aus als Frauen.

Die älteren Fahrer sind nicht nur stärker "vorschriftsorientiert" als jüngere Fahrer; d. h. sie stimmen den Regeln nicht nur verbal weitaus häufiger zu; die Älteren setzen auch ein wesentlich größeres Vertrauen in den Erfolg von Verkehrsregeln.

Männer fühlen sich durch Verkehrsregeln in stärkerem Maße als Frauen in ihrer persönlichen Freiheit eingeschränkt und billigen sich daher weitaus häufiger als Frauen einen Freiheitsspielraum zu, der sich in einer "großzügigen" Regelauslegung - sprich: in Regelverletzungen - niederschlägt.

Betrachtet man, wie regelkonforme Fahrer generell eingestuft werden, findet man zwei Facetten dieses Bildes. Auf der einen Seite werden demjenigen, der sich streng an die Verkehrsregeln hält, positive Fahrverhaltensweisen zugeschrieben. Auf der anderen Seite gelten diejenigen Personen als besonders regelkonform, die man als unsichere Verkehrsteilnehmer klassifizieren könnte.

These 6: Streng regelkonforme Fahrer werden vom Persönlichkeitstyp her eher als "unsichere" Verkehrsteilnehmer beschrieben.

Beispielhaft wird These 6 durch die Ergebnisse belegt, daß Führerscheinneulinge, Frauen und ältere Menschen als besonders vorschriftstreu gelten, Taxifahrern demgegenüber häufige Regelverstöße zugeschrieben werden.

Das Ausmaß der Regelüberschreitung orientiert sich nach Angaben der Befragten an der perzipierten Gefährlichkeit von Regelverstößen.

These 7: Die Einhaltung von Verkehrsregeln orientiert sich vornehmlich an der Gefährlichkeit von Verstößen.

Die vorliegende Untersuchung zeigt, daß nicht allen Regeln die gleiche Bedeutung beigemessen wird. Für besonders wichtig halten Kraftfahrer diejenigen Regeln, die unmittelbar Rechte und Pflichten zwischen den Verkehrsteilnehmern definieren. Hierzu gehören vor allem Vorfahrts- und Ampelregeln und auch Überholverbotsvorschriften. Diese Rangordnung entspricht der Reihenfolge der subjektiv wahrgenommenen Gefährlichkeit von Regelverstößen. Bedeutsam ist, daß die subjektive Einschätzung der Gefährlichkeit von Delikten nicht mit der tatsächlichen Gefährdung, die sich aus den Unfallstatistiken ablesen läßt, korrespondiert.

Während die Thesen 1 - 7 Informationen allgemeiner Art über die Beziehungen zwischen Vorschriften und Verhalten liefern, beziehen sich die Thesen 8 - 13 auf konkrete Regelverstöße. Die Reihenfolge der Thesen orientiert sich an der Gliederung der Untersuchung. Es wird zunächst über Geschwindigkeitsüberschreitungen, Vorfahrtsmißachtungen und das Problem des Sicherheitsabstandes berichtet. Anschließend folgt eine Kurzfassung der Ergebnisse zum Problem der Nichtbeachtung des Überholverbotes und zu Verstößen gegen Halteverbotsvorschriften.

These 8: Hauptproblembereich bei Regelverstößen ist die Beachtung von Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Fast jeder dritte der befragten Kraftfahrer würde, wenn er die Möglichkeit hätte, die Geschwindigkeitsregelungen ändern. Dabei finden sich sowohl Befürworter höherer zulässiger Geschwindigkeiten als auch solche, die niedrigere Grenzen vorziehen würden.

Faßt man die Ergebnisse über die Mißachtung der Geschwindigkeitsgrenzen zusammen, ergibt sich folgendes Bild:

Nach eigenen Angaben überschreiten rund 75 % der Fahrer häufig oder manchmal die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Stadt. Auf Landstraßen fahren rund 60 % des öfteren zu schnell. Die hohe Rate der Mißachtung von Geschwindigkeitsvorschriften bedeutet jedoch keine völlige Regellosigkeit.

These 9: Bei Geschwindigkeitsüberschreitungen pendeln sich informelle Regeln ein.

These 9 besagt nichts anderes, als daß die vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten in Grenzen überschritten werden. So liegt für 85 % der Befragten die Obergrenze auf der Landstraße 20 % über den zulässigen 100 km/h bei 120 km/h. Im übrigen übertreten Männer häufiger als Frauen und jüngere Fahrer häufiger als ältere die Geschwindigkeitsvorschriften.

Bezüglich der Einhaltung der Vorfahrtsregel ist festzuhalten, daß die rote Ampel den deutlich höchsten Beachtungsgrad hat und weit vor dem Stop-Schild rangiert.

These 10: Die rote Ampel findet von allen Vorfahrtsregeln den höchsten Grad an Beachtung.

Schon das Stop-Schild wird nur noch von der Hälfte der Fahrer unter allen Umständen den Regeln entsprechend durch Abbremsen bis zum Still-

stand respektiert. Hier verhalten sich die Fahrer in erheblichem Ausmaß situations- und nicht regelorientiert.

Probleme besonderer Art wirft die Beachtung des Sicherheitsabstandes auf.

These 11: Der unzureichende Sicherheitsabstand spielt als Gefahrenquelle im Bewußtsein der Fahrer eine untergeordnete Rolle.

Vielen Fahrern ist die Bedeutung des Sicherheitsabstandes nicht völlig bewußt. So erklärt ein Viertel der Befragten, erst ab Geschwindigkeiten von 100 km/h und darüber auf den Sicherheitsabstand achten zu müssen. Die Ergebnisse deuten darauf hin, daß die Fahrer mit der richtigen Schätzung des Sicherheitsabstandes überfordert sind und die vielfach propagierten Hilfen wie: "Sicherheitsabstand = halber Tachoabstand" noch nicht voll internalisiert sind.

Die Abstandsproblematik liegt zu einem großen Teil darin, daß es für den Fahrer keine zuverlässigen und unmißverständlichen Hinweise dafür gibt, daß der Abstand zu gering ist. Geschwindigkeitsüberschreitungen kann man am Tachometer ablesen, das Überholen im Überholverbot erfolgt entgegen einem deutlich sichtbaren Symbol in Form des Überholverbotschildes. Vergleichbare steuernde Faktoren wie Tachometer oder Schilder fehlen bei der Beachtung des Sicherheitsabstandes. Hier könnten beispielsweise die in Erprobung befindlichen Abstandswarngeräte Abhilfe schaffen.

Anders als bei ungenügendem Sicherheitsabstand stellt sich ein Verstoß gegen ein durch Schilder gekennzeichnetes Überholverbot dar.

These 12: Auf Überholverbotsstrecken wird am ehesten in den Anfangs- und Endzonen gegen die Vorschrift verstößen.

Innerhalb einer Überholverbotszone zu überholen, erfordert die Überwindung erheblicher psychischer Widerstände. Dies gilt selbst dann, wenn durch das Überholen niemand gefährdet wird. Verstöße gegen das Überholverbot finden vielmehr in der Form statt, daß in die Überholverbotszone hinein überholt wird oder kurz vor Aufhebung des Verbots bereits wieder überholt wird. Beide Verhaltensweisen geben dem Fahrer die Möglichkeit einer subjektiven Auslegung des Verbots. Es finden sich somit auch hier Schwellenwerte der Verbotsüberschreitung.

Der letzte Punkt der Zusammenfassung bezieht sich auf Verstöße im ruhenden Verkehr. Halte- und Parkverbote stellen einen ausgesprochenen Problembereich für die Kraftfahrer dar. Dies resultiert nicht zuletzt aus der Tatsache, daß vielerorts Parkplätze knapp sind und Verstöße mit entsprechenden Konsequenzen zur Tagesordnung gehören.

Anders als bei Vergehen im fließenden Verkehr sehen die Befragten in der Nichtbefolgung von Park- oder Haltevorschriften keine Gefährdung, sondern nur eine Belästigung. Dies führt zu dem Ergebnis, daß die Befolgung von Halteverboten stark sanktionsabhängig ist.

These 13: Das Verhalten in Park- oder Halteverbotszonen ist stärker als bei anderen Regelbereichen kontrollabhängig.

Nahezu die Hälfte der befragten Kraftfahrer stellen ihr Fahrzeug mehr oder minder häufig im eingeschränkten Halteverbot ab. Noch höher ist die Zahl derer, die Parkuhren nicht vorschriftsmäßig bedienen. Bei fehlender Kontrolle in diesem Bereich würde sich die Zahl der Regelverstöße deutlich erhöhen.

Fragt man nach den vermuteten Gründen, die zu all den genannten Verkehrsverstößen führen, nennen die Befragten als wichtigste Ursachen zwei nicht verkehrliche Faktoren.

These 14: Als wichtigste Ursache für Verkehrsverstöße gilt der allgemeine Zeitdruck, dem die Verkehrsteilnehmer ausgesetzt sind.

Die Tatsache, daß als zweitwichtigste Ursache für die Mißachtung von Verkehrsregeln der Egoismus des einzelnen genannt wird, macht deutlich, in welchem Umfang das Verhalten im Straßenverkehr mit den übrigen Lebensbereichen verknüpft ist, eine ausschließlich technisch orientierte Lösung der Verkehrsprobleme also gar nicht möglich ist.

Erleichtert wird die Mißachtung von Verkehrsregeln dadurch, daß durch die Vielzahl der Verstöße ein Gewöhnungseffekt eintritt. Das häufige regelwidrige Verhalten der Kraftfahrer macht aus dem Regelverstoß eine alltägliche Handlung, über die allenfalls dann reflektiert wird, wenn das Fehlverhalten bestraft wird und/oder zu einem Unfall geführt hat.

Welchen Stellenwert die anderen Verkehrsteilnehmer für das eigene Fahrverhalten besitzen, zeigt These 15.

These 15: Wichtigster Faktor für das eigene Fahrverhalten ist neben den Verkehrsregeln und Verkehrszeichen die Fahrweise der anderen.

Wenn vor allem in den Thesen 14 und 15 auf die Bedeutung der sozialen Rahmenbedingungen für die Regelbefolgung hingewiesen worden ist, so soll dies nicht den einzelnen aus seiner Verantwortlichkeit für sein Verhalten im Straßenverkehr entlassen. Es müßte dem Verkehrsteilnehmer vielmehr intensiv vermittelt werden, daß individuelles Fehlverhalten nicht nur eine direkte Belästigung oder Gefährdung anderer bedeutet, sondern sich auf das gesamte System "Verkehr" negativ auswirkt.

Gleichzeitig sind die Ergebnisse dieser Untersuchung jedoch auch dahingehend zu interpretieren, daß es zur Erreichung eines möglichst reibungslosen und unfallfreien Verkehrs nicht ausreicht, Paragraphen und Verordnungen zu erlassen und deren Einhaltung zu kontrollieren. Wenn Elemente wie Zeitdruck oder Wettbewerbsdenken das Fahrverhalten in dominieren-

der Weise beeinflussen, kann keine noch so gute gesetzliche Regelung optimale Erfolge zeigen.

Faßt man abschließend alle Ergebnisse zusammen, kann man sagen, daß Vorschriften und Verkehrsregeln ein Gerüst der Verhaltenssteuerung beinhalten, das durch soziale Rahmenbedingungen und konkrete Erfahrungen im Verkehr ergänzt und modifiziert wird. Nicht ohne Grund halten die befragten Kraftfahrer, bezogen auf ihr eigenes Fahrverhalten, die Fahrweise anderer Verkehrsteilnehmer in der konkreten Verkehrssituation für wichtiger als Verkehrsregeln oder Vorschriften.

IV. METHODISCHES VORGEHEN

Die Aufgabenstellung der Untersuchung machte es erforderlich, verschiedenartige Informationen und Daten miteinander zu verknüpfen.

Neben empirisch ermittelten Primärdaten wurde im Zuge der Untersuchung eine umfangreiche Analyse verschiedener Materialien aus dem Verkehrsbereich vorgenommen. Die folgende Übersicht zeigt, auf welchen Informations- und Datenquellen die Untersuchung insgesamt basiert:

Tabelle 40: Datenquellen der Untersuchung

Empirische Primärdaten	Sekundäranalytische Materialauswertung
a) Gruppendiskussion	a) Bundesstatistiken zu Unfällen und Verkehrsverstößen
b) Teilstandardisierte Interviews	b) Daten der Verkehrsüberwachung (regional)
c) Expertengespräch	c) Bundesgesetzblätter/ Rechtskommentare
	d) Gerichtsurteile

1. Sammlung der empirischen Primärdaten

a) Gruppendiskussion

Die Gruppendiskussion, die den Zweck verfolgte, den Einstieg in die Problematik zu erleichtern und relevante Dimensionen des zu entwickelnden Erhebungsinstruments für die Befragung zu gewinnen, fand am 18. 1. 1978 in Köln statt. Die Gruppe bestand aus 6 männlichen und 2 weiblichen Kraftfahrern aus allen Altersklassen. Das Gespräch wurde mitgeschnitten und inhaltsanalytisch ausgewertet.

b) Teilstandardisierte Interviews

Zur Erhebung der Einstellungen und Verhaltensweisen der Kraftfahrer wurde ein teilstandardisierter Fragebogen entwickelt¹⁾.

Da es nicht zur Zielsetzung der Untersuchung gehörte, quantitative Aussagen mit möglichst engen Konfidenzintervallen zu machen, sondern statt dessen bestimmte Ursachenzusammenhänge aufzuzeigen, wurde eine Stichprobengröße von $N = 400$ vorgesehen.

Eine bundesweite repräsentative Stichprobe, die bei dieser Stichprobengröße ein Konfidenzintervall von $\pm 5\%$ ergeben hätte, schied aus Kostengründen aus, statt dessen wurde eine problembezogene Quotenstichprobe aufgebaut.

Als Quotenvorgaben wurden folgende Merkmale gewählt:

1. Region (Nord / Mitte / Süd)
2. Größenordnung des Wohnortes (unter 100.000/über 100.000)
3. Geschlecht
4. Alter

Die jeweiligen Quotenvorgaben wurden anhand von vorliegenden repräsentativen Daten für Kraftfahrer in der Bundesrepublik Deutschland vorgenommen. Der Anteil der Frauen ist in der Auswahl mit 43 % gegenüber der amtlichen Statistik wegen des selteneren Führerscheinbesitzes und der durchschnittlich geringeren Fahrleistung unterrepräsentiert. Alle Befragten ($N = 414$) sind Führerscheinbesitzer.

Die folgenden Tabellen geben einen Überblick über die Verteilungen innerhalb der Quotenmerkmale:

Tabelle 41: Verteilung der Befragten nach Regionen

Region	Anzahl der ein- bezogenen Zentren	Anteil der Befragten
Nord	4	19 %
Mitte	9	46 %
Süd	4	35 %
		100 %
		N = 414

Der Anteil der Regionen an der Stichprobe entspricht der Verteilung in der Wohnbevölkerung über 14 Jahre.

Tabelle 42: Verteilung der Befragten nach Wohnortgröße

Wohnortgröße	Anteil der Befragten
- 5.000 Einwohner	21 %
5.001 - 30.000 Einwohner	33 %
31.000 - 100.000 Einwohner	21 %
über 100.000 Einwohner	25 %
	100 %
	N = 414

Die Verteilung nach der Wohnortgröße weist eine Überrepräsentierung der Mittelstädte zu Lasten der Großstädte auf. Diese Verschiebung kommt durch die Tatsache zustande, daß in den Regionen Nord, Mitte und Süd jeweils Räume einbezogen wurden, die neben der Großstadt als Zentrum (z.B. Hamburg) auch deren Umgebung (z.B. Pinneberg) einschloß. Auf diese Weise repräsentieren die Pendler aus den kleineren umliegenden Städten ebenfalls die Problematik des innerstädtischen Verkehrs.

Tabelle 43: Verteilung der Befragten nach Altersklassen

Altersklasse	Anteil der Befragten
- 21 Jahre	6 %
22 - 29 Jahre	18 %
30 - 39 Jahre	37 %
40 - 49 Jahre	16 %
50 - 59 Jahre	15 %
60 Jahre und älter	8 %
	100 %
	N = 414

Diese Tabelle weist aus, daß die mittlere Altersgruppe überrepräsentiert und die Gruppe ab 60 Jahre unterrepräsentiert ist. Diese Verteilung war in Anbetracht der unterschiedlichen Teilnahme am Verkehr vorgesehen.

Soviel zur Auswahl der Befragten. Die Erhebung selbst fand statt im Zeitraum vom 17. 3. - 4. 4. 1978. Es wurde sichergestellt, daß die maximale Zahl von 21 Interviews pro Interviewer nicht überschritten wurde.

Durchschnittlich führte ein Interviewer etwa 10 Interviews durch.

62 % der Fragebogen wurden einer Kontrolle unterzogen, dabei wurde 1 Fragebogen als gefälscht identifiziert. Die Interviews des betreffenden Interviewers wurden aussortiert.

Die durchschnittliche Interviewdauer lag bei rund 44 Minuten. Abbrüche des Gespräches gab es keine. Die Interviewer stufen die Bereitschaft der Befragten in 36 % der Fälle als sehr groß, in 50 % der Fälle als groß und zu 13 % als mäßig ein.

c) Expertengespräche

Um Hinweise über die Handhabung der Verkehrsvorschriften von seiten der Kontrollorgane zu bekommen, wurden Expertengespräche mit Mitgliedern der Kölner Stadtverwaltung, der Polizei und des ADAC durchgeführt.

Zum Teil wurden diese Gespräche per Telefon abgewickelt. Über die Informationen wurden jeweils Protokolle angelegt.

2. Sekundäranalytische Materialauswertung

a) Bundesstatistiken zu Unfällen und Verkehrsverstößen

Zur Bestimmung der in die Untersuchung einzubeziehenden Regelverstöße und zur Ermittlung der Konsequenzen (Unfälle) von Regelwidrigkeiten wurde auf statistisches Sekundärmaterial zurückgegriffen. Hierbei dienten die Daten zum Straßenverkehr des Statistischen Jahrbuches und die Schriftenreihe "Straßenverkehrsunfälle" des statistischen Bundesamtes als Grundlage. Die letztgenannte Schriftenreihe bedurfte allerdings der Ergänzung, da sie nur Unfälle mit Sachschäden von mehr als 1000 DM bei einem der Beteiligten oder Unfälle mit Personenschaden enthält. So wurde zusätzlich als bundesweite Datenquelle eine Auswertung des Verkehrszentralregisters aus Flensburg herangezogen. Im Gegensatz zur Statistik der Straßenverkehrsunfälle handelt es sich bei dem Verkehrszentralregister um ein Personenregister, in dem diejenigen Personen festgehalten werden, die Verkehrsverstöße begangen haben, die mit einer Geldbuße von über DM 40,- geahndet worden sind.

Die unterschiedlichen Erhebungstatbestände der genannten Statistiken verhindern zwar eine direkte Vergleichbarkeit, zur Beantwortung der Frage, welche Verstöße wie häufig geahndet werden bzw. zu Unfällen führen, reichten sie jedoch aus. Eine weitere Spezifizierung der Daten konnte auf Länderebene und im kommunalen Bereich erzielt werden. Hierzu wurde auf die Statistik der Straßenverkehrsunfälle des Landes Nordrhein-Westfalen und auf Daten der Stadt Köln zurückgegriffen.

b) Daten der Verkehrsüberwachung

Die Einhaltung der Verkehrsregeln wird im wesentlichen durch die Polizei und die Kreisordnungsbehörden überwacht. Da eine Bundesstatistik zu diesem Thema nicht existiert, wurden die Überwachungsaktivitäten der Polizei Nordrhein-Westfalens dem Polizeibericht des Landes entnommen und/oder im Innenministerium recherchiert. Daten zum Verkehrsaufkommen und zu den Verkehrsleistungen im Lande stellte das Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr zur Verfügung.

Die weitaus umfangreichste und zuverlässigste Information zur Verkehrsüberwachung entstammt allerdings dem kommunalen Bereich, und zwar dem der Stadt Köln. Obwohl auch diese Daten nicht alle Fragen beantworten können und keine Auskunft über die tatsächliche Rate der Regelverstöße geben können, liefern sie doch zahlreiche Informationen zum Verkehrsverhalten. Im einzelnen wurden folgende Datenquellen in die Untersuchung einbezogen: Polizeibericht, Verwaltungsbericht und statistisches Jahrbuch der Stadt Köln. Ergänzt wurden diese Daten durch telefonische Informationen der zuständigen Stellen.

c) Bundesgesetzblatt und Rechtskommentare

Die Analyse der historischen Entwicklung der heutigen Straßenverkehrsordnung wurde anhand des Bundesgesetzblattes durchgeführt. Es enthält nicht nur die jeweiligen Neufassungen der Straßenverkehrsordnung, sondern darüber hinaus jede einzelne Veränderung des Paragraphenwerkes. Erst hierdurch wurde die Veränderungs- und Anpassungstendenz der Straßenverkehrsordnung sichtbar.

Informationen zum politischen Werdegang der heutigen Verkehrsregeln entstammen verschiedenen Rechtskommentaren zum Straßenverkehrsrecht. Diese dokumentieren nicht nur die Entstehungsgeschichte eines allgemeinen Straßenverkehrsrechts, sondern sie vermitteln einen Einblick in

die politische Absicht des Gesetzgebers bei Erlaß der Straßenverkehrsordnung.

d) Gerichtsurteile

Um zu zeigen, welchen Einfluß die Verkehrsentwicklung und das tatsächliche Verhalten im Straßenverkehr auf die Rechtsprechung haben, wurde exemplarisch auf einige Gerichtsurteile zu konkreten Verkehrsverstößen verwiesen. Grundlage für die Auswahl der Urteile waren Hinweise in den Straßenverkehrsrechtskommentaren und Sammlungen von Gerichtsurteilen zum Straßenverkehrsrecht. Eine quantitative Erfassung von Gerichtsentscheidungen zu einzelnen Verkehrsvergehen war im Rahmen der vorliegenden Untersuchung nicht notwendig, vielmehr galt das Interesse nur den Punkten, in denen durch Auslegung Rechtsstandpunkte interpretiert oder spezifiziert wurden.

A N H A N G

1. Bibliographie
2. Erhebungsinstrument

BIBLIOGRAPHIE:

- Allewijn, P., Kann das Verkehrsstrafrecht Einstellung und Verhalten des Verkehrsteilnehmers beeinflussen?, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft, 16. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Hamburg 1978
- Bacon, D.C., Breuning, S.M., Francis, M.S., Passing Practices of a Sample of Michigan Drivers, Highway res.rec., No. 84
- Becker, H., Deviance by Definition; in: Lewis A. Coser + Bernhard Rosenberg: Sociological Theory: A Book of Readings, New York 1969
- Biehl, B., Die Geschwindigkeitswahl des Kraftfahrers und ihre Beeinflussungsmöglichkeit, in: Der Kraftfahrjurist, Mitteilungsblatt der Rechtsabteilung des ÖAMTC, Nr. 142, Wien 1969
- Böcher, W., Psychologische Auswirkungen der Überwachung im Straßenverkehr, in: Verkehrssicherheit durch Verkehrsüberwachung, Köln 1975
- Böcher, W., Buch, Ochel, Untersuchungen über Formen, Entstehungsweise und Beeinflussungsmöglichkeit von unangepaßt-rücksichtslosen Verhaltensweisen im Straßenverkehr bei Kraftfahrern und Fußgängern, TÜV-Rheinland, Köln 1973
- Brown, I.D., Copeman, A.K., Drivers Attitudes to the Serious of Road Traffic Offences Considered in Relation to the Design of Sanctions. Accid. Anal. 8 Prev. Vol. 7, Großbritannien 1975, SS 15 - 26
- Claessens, D., Zur Soziologie des Straßenverkehrs, Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Heft 3, 1959, S. 247 ff.
- Cohen, A.K., Abweichung und Kontrolle, München 1972
- Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. Hamburg, 16. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1978, Hamburg 1978
- Farenholtz, Ch., Willeke, R., Hartenstein, W., Innerstädtischer Verkehr heute und morgen, Schriftenreihe des VDA, Nr. 12, Frankfurt 1971
- Flögel, J., Jagusch, H., Straßenverkehrsrecht, München/Berlin 1935
- Gheri, M.E., Über das Blickverhalten von Kraftfahrern an Kreuzungen, Kuratorium für Verkehrssicherheit, Kleine Fachbuchreihe Bd. 5, Wien 1962

- Haarfeld, C.W., Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909, Essen 1934
- Haarfeld, C.W., Straßenverkehrsordnung, Straßenverkehrszulassungs-Ordnung, Essen 1934
- Highway Safety Highlights, Vol. 11, No. 3, 1977
Unsafe Driving Maneuvers - Which Causes the Most Accidents.
- Höfner, K., Fahrverhaltens- und Persönlichkeitsanalyse jugendlicher Mopedfahrer, Diss. Wien 1967
- Höfner, H.G., Hosemann, A., Michalik, Ch., Ursachen von Verkehrsverstößen, Verkehrspsychologisches Institut, Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien 1977
- HUK-Verband, Innere Sicherheit im Auto, Hamburg 1975
- HUK-Verband, Verkehrstechnische Gesichtspunkte zur Verkehrsordnung, Bad Godesberg 1966
- Innenminister des Landes Nordrhein-Westfalen, Ausgewählte Daten zur Polizeistatistik 1976, Düsseldorf 1977
- Jagmetti, Riccardo, Die Verkehrspolizei im Rechtsstaat, in: Ursprung, Heinrich, Sicherheit im Straßenverkehr, Frankfurt 1974, S. 187 ff.
- Jagusch, H., Straßenverkehrsrecht, 21. Auflage, Berlin 1977
- Kaiser, A., Fahrverhalten und Persönlichkeit, Diss., Tübingen 1969
- Kaupen, W., Volks, H., Werle, R., Knowledge And Opinion of Law And Legal Institutions, Köln 1970
- Knoflacher, H., Beitrag zur Frage der Sichtweiten an Straßenknotenpunkten, in: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Heft 1, 1. Quartal 1978, S. 11 - 14
- Kretschmer, Elvira, Untersuchungsansatz zur Erhöhung der Wirksamkeit polizeilicher Überwachung zum Straßenverkehr, in: Polizei-Technik und Verkehr, Vortrag vom 14. 6. 1977 an der Polizei-Führungsakademie Münster-Hiltrup
- Kunkel, E., Die Einschätzung der relativen Gefährlichkeit verschiedener Verkehrsdelikte, Zeitschrift für experimentelle und angewandte Psychologie, 13, 1966, S. 581 - 595
- Kraftfahrtbundesamt, Auswertung des Verkehrszentralregisters 1975, Flensburg 1976

- Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik Nordrhein-Westfalen, Straßenverkehrsunfälle in Nordrhein-Westfalen 1976, Düsseldorf 1977
- Lechner, L., Kraftfahrzeug-Gesetzgebung nebst Reichs-Straßenverkehrsordnung, München/Berlin 1935
- Müller, A., Der Trunkenheitstäter im Straßenverkehr der Bundesrepublik Deutschland, Frankfurt 1976
- Müller, F., Automobilgesetz, Berlin 1926
- Müller, F., Kommentar zum Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, zur Zulassungsordnung und zur Verkehrsordnung, 21. Auflage, Berlin 1957
- Nass, H., Kriminologische Überlegungen zur Rationalisierung der Strafverfolgung bei Verkehrsdelikten, in: Monatsschrift für Kriminologie und Strafrechtsreform, 1963
- Polizeipräsident Köln, Jahresbericht 1975, Köln 1976
- Polizeipräsident Köln, Jahresbericht 1976, Köln 1977
- Polizei-Verordnung betreffend den Straßenverkehr für die Stadt und die Feldmark Dingelstädt, Dingelstädt 1900
- Schiffer, F. A., Die Straßenverkehrsordnung vom 13. 11. 1937, Frankfurt 1938
- Schneider, W., Verkehrszeichen und ihre Aufstellung - psychologisch betrachtet, Köln 1966
- Statistisches Amt der Europäischen Gemeinschaft, Verkehrsstatistik 1975, Verkehr, Straßenbau, Tourismus. Luxemburg 1977
- Statistisches Bundesamt Wiesbaden, Fachserie 8, Reihe 3.3, Straßenverkehrsunfälle 1976, Wiesbaden 1977
- Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch 1976, Wiesbaden 1977
- Statistisches Jahrbuch der Stadt Köln 1976, Köln 1977
- Undeutsch, U., Psychologische Impulse für die Verkehrssicherheit, TÜV-Rheinland, Köln 1977
- Ursprung, Heinrich (Hrsg.), Sicherheit im Straßenverkehr, Frankfurt 1974
- Verwaltungsbericht der Stadt Köln 1976, Köln 1977
- Wagner, H., Straßenverkehrsordnung, Neufassung 1976, 3. Auflage, Köln 1976