



Überwachung im Stadtverkehr

**– Eine vergleichende Untersuchung über
Vorschriften, Verstöße, Kontrollen und Strafen
in sechs europäischen Ländern –**

**Dr. Dieter Ellinghaus
Dipl.-Ing. Jürgen Steinbrecher**

Hannover/Köln 1997



	Seite
VORBEMERKUNG	9
1. ZIELSETZUNG DER UNTERSUCHUNG	11
2. EINIGE ANMERKUNGEN ZUR BEDEUTUNG VON VORSCHRIFTEN UND DEREN ÜBERWACHUNG IM STRASSENVERKEHR	13
2.1 Die unterschiedlichen Perspektiven von Gesetzgeber und Verkehrsteilnehmer	17
2.2 Erfahrungen und Kenntnislücken zu Wirkungen von Überwachung und Sanktionen	22
2.3 Die Diskussion um Überwachung durch Kommunen und Private	27
3. VORSCHRIFTEN, KONTROLLEN UND SANKTIONEN IM INTER- NATIONALEN VERGLEICH	33
3.1 Ausgewählte Vorschriften	33
3.1.1 Regeln zur Geschwindigkeit	34
3.1.2 Regeln zum ruhenden Verkehr	37
3.1.3 Regeln für Radfahrer und Fußgänger	45
3.2 Kontrollen in Theorie und Praxis	49
3.2.1 Zuständigkeiten bei der Verkehrsüber- wachung	49
3.2.2 Art und Intensität der Überwachung	55
3.3 Sanktionen	64
3.3.1 Grundzüge der Sanktionssysteme	64
3.3.2 Strafen für Geschwindigkeits- und Rotlichtverstöße	67
3.3.3 Sanktionen im ruhenden Verkehr	70

4. DIE BEACHTUNG VON INNERÖRTLICHEN VERKEHRSVORSCHRIFTEN IM INTERNATIONALEN VERGLEICH	73
4.1 Das Verhalten von Kraftfahrern	74
4.1.1 Die Beachtung von Geschwindigkeitsvorschriften	75
4.1.2 Die Beachtung von Lichtsignalen	94
4.1.3 Die Beachtung von Halt- und Parkvorschriften	102
4.2 Das Verhalten von Fußgängern	113
5. EINIGE ERGEBNISSE ZUM INNERÖRTLICHEN UNFALLGESCHEHEN IM INTERNATIONALEN VERGLEICH	123
5.1 Entwicklungen im innerörtlichen Unfallgeschehen	123
5.2 Betroffene Verkehrsteilnehmergruppen	130
5.3 Soziodemographische Struktur der Opfer	133
6. INNERÖRTLICHE VERKEHRSÜBERWACHUNG IN DEUTSCHLAND	139
6.1 Anmerkungen zur Zuständigkeit und Verfolgung innerörtlicher Verkehrsverstöße	140
6.1.1 Geschwindigkeitsverstöße	140
6.1.2 Rotlichtverstöße	143
6.1.3 Verstöße im ruhenden Verkehr	144
6.2 Generelle Grundlagen der Geschwindigkeitsüberwachung	146
6.3 Mobile Geschwindigkeitsüberwachung	148

6.4 Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung	152
6.4.1 Erfahrungen	155
6.4.2 Vandalismus	157
6.4.3 Wünsche und Widerstände der Bevölkerung	159
6.5 Überwachung von Lichtsignalanlagen	160
6.6 Überwachung des ruhenden Verkehrs	162
6.7 Überwachung von Fußgängern und Radfahrern	164
6.8 Überwachungspersonal	166
6.9 Überwachung als Einnahmequelle	169
7. EINSTELLUNGEN ZUR ÜBERWACHUNG IN DEUTSCHLAND	173
7.1 Sollte die innerörtliche Verkehrsüber- wachung verstärkt oder verringert werden?	174
7.2 Wer sollte überwacht werden?	175
7.3 Welche Regelverstöße sollten überwacht werden?	180
7.4 Wer sollte überwachen?	187
7.5 Starenkästen im Meinungsbild der Öffent- lichkeit	191
8. EINSTELLUNGEN ZU AHNDUNG UND SANKTIONEN	197
8.1 Reaktionen auf Strafmandate	197

8.2 Die begrenzten Kenntnisse der Sanktionshöhen	200
8.3 Die Bewertung von Strafhöhen	205
9. ERFahrungen mit der Überwachung	211
9.1 Berichtete Häufigkeit von Kontrollen	211
9.2 Ausgaben für Strafzettel	215
10. ZUSAMMENFASSUNG IN DREISSIG THESEN	219
10.1 Fünf grundlegende Thesen zur Überwachung	219
10.2 Vier Thesen zu Überwachung und Strafen im internationalen Vergleich	221
10.3 Fünf Thesen zum Verhalten einzelner Verkehrsteilnehmergruppen	222
10.4 Fünf Thesen zu Einstellungen und Erfahrungen von Bundesländern, Städten und Landkreisen	224
10.5 Fünf Thesen zur Problematik von Starenkästen	225
10.6 Zwei Thesen zu Einstellungen hinsichtlich der Intensivierung der Verkehrsüberwachung	227
10.7 Vier Thesen zur Kenntnis und zum Umgang mit Sanktionen	227
10.8 Eine Schlußbemerkung	229

11. METHODISCHES VORGEHEN	231
11.1 Beobachtungen, Zählungen und Messungen	231
11.2 Schriftliche Befragungen von Bundesländern, Städten und Landkreisen	232
11.3 Repräsentativbefragung in Deutschland	234
12. LITERATUR	237

VORBEMERKUNG

Die folgende Untersuchung zur Überwachung im Straßenverkehr stützt sich auf eine Vielzahl von Daten und Informationen aus sechs europäischen Ländern. Verfügbar gemacht werden konnten diese Erkenntnisse nur dank der Mithilfe zahlreicher Fachleute und Mitarbeiter von Ministerien und Polizeidienststellen.

Hintergründe über die Arbeit der Polizei in Deutschland verdanken wir vor allem Herrn Redecker von der Polizeiführungsakademie in Münster sowie dem früheren Referenten für Verkehrsangelegenheiten der Polizei im Innenministerium des Landes Nordrhein-Westfalen, Herrn W. Melchers und dem Schutzpolizeidirektor a.D. W. Kullik. Große Unterstützung für die Umfrage unter Mitgliedern des Deutschen Städtetages erfuhren wir durch den Verkehrsreferenten des Städtetages Herrn A. Welge. Bei einer Umfrage unter Mitgliedern des Deutschen Landkreistages war uns dessen Verbandsreferent, Herr Dr. Recker behilflich.

Informationen über die Überwachung in Belgien verdanken wir Herrn Vansnick vom Institut Belge pour la Sécurité Routière, sowie Herrn Vanreusel, dem "Commissaire de Police en Chef" der Stadt Brüssel. Bei der Sammlung belgischer Unfalldaten half uns Frau M. Schevelenbos, ebenfalls vom Institut Belge pour la Sécurité Routière.

J.B. Bouzigues und J.C. Guardiola vom Ministère de l'Équipement des Transports et du Tourisme, Paris, lieferten uns Daten und Hintergründe zur Überwachung in Frankreich sowie Zahlen zum innerörtlichen Unfallgeschehen.

Die Informationen aus Großbritannien verdanken wir D.J. Rowe vom Department of Transport, London, sowie Inspector Mac Gregor von der Metropolitan Police, London.

Unfalldaten und Hintergründe zur Überwachung in Italien stellten uns Frau Dr. Valeria Olivieri vom Ministero dei Lavori Pubblici, Rom, sowie Dr. A. Maggi von den Vigili Urbani di Milano zur Verfügung.

Statistiken und Hintergrundinformationen für Spanien und insbesondere Madrid lieferten uns C. Lozano vom Ministerio del Interior, Direccion General de Tráfico, sowie J. Manuel Ruiz von der Policia Municipal de Madrid.

Bei allen genannten Personen möchten wir uns für deren Hilfe und Verständnis herzlich bedanken.

Besonderer Dank gilt schließlich der UNIROYAL, Hannover, die uns dank ihrer finanziellen Unterstützung die Durchführung der Studie erst ermöglicht hat.

Köln, November 1997

Die Autoren

1. ZIELSETZUNG DER UNTERSUCHUNG

Nur in wenigen gesellschaftlichen Bereichen ist normabweichendes Verhalten so verbreitet wie im Straßenverkehr. Zur Durchsetzung der Regeln greift der Ordnungsgeber daher auf vielfältige Formen der Überwachung zurück. Die Überwachung gilt zum einen solchen Verhaltensweisen, die eine hohe Sicherheitsrelevanz haben, zusätzlich spielt im Innerortsbereich die Kontrolle des ruhenden Verkehrs eine wichtige Rolle. Die vorliegende Untersuchung unternimmt in diesem Zusammenhang den Versuch, die verschiedenen Aspekte, die mit der innerörtlichen Verkehrsüberwachung verbunden sind, im Rahmen eines internationalen Vergleichs zu analysieren. Eingebunden in diesen Vergleich sind die Länder Deutschland, Belgien, Frankreich, Großbritannien, Italien und Spanien.

Den Ausgangspunkt der Betrachtung bilden dabei zwangsläufig die Regeln und Vorschriften sowie die Institutionen, die mit der Überwachung der Einhaltung der Regeln befaßt sind. Gerade in Deutschland zeigt sich bezüglich der kontrollierenden Institutionen ein Wandel, der durch eine Verlagerung der Kontrollen auf kommunale Instanzen gekennzeichnet ist und dessen Konsequenzen es zu untersuchen gilt. Hinzu kommt eine in allen Ländern zu beobachtende Tendenz zur Automatisierung von Kontrollen, die ebenfalls erhebliche Konsequenzen für die Regelbefolgung hat.

Im Rahmen einer Untersuchung wie der folgenden ist es verständlicherweise nicht möglich, die ganze Palette an Regelverstößen und deren Überwachung zu analysieren. Daher beschränkt sich die Arbeit in Übereinstimmung mit den realen Schwerpunkten innerörtlicher Kontrolltätigkeit im wesentlichen auf die Aspekte Geschwindigkeit, Rotlichtbeachtung sowie Befolgung von Halt- und Parkvorschriften. Explizit ausgeklammert bleibt wegen der völlig eigenständigen Problematik der Alkoholkontrollen. Das besondere Interesse der Untersuchung gilt dabei der

Frage nach Art und Umfang regelwidrigen Verhaltens im internationalen Vergleich sowie den unterschiedlichen Strategien und Effekten von Überwachungsmaßnahmen.

Da Regelbefolgung und Erfolg von Überwachungsmaßnahmen eng mit den Einstellungen der Akteure verknüpft sind, unternimmt die Untersuchung zusätzlich den Versuch, am Beispiel der deutschen Verkehrsteilnehmer die Beurteilung von Überwachungsmaßnahmen und Sanktionen zu ermitteln. Ziel der Darstellung ist es, die Sensibilität der Verkehrsteilnehmer in diesem Bereich zu verdeutlichen und auf Gefahren hinzuweisen, die aus einer "Kommerzialisierung" von Überwachung erwachsen können.

2. EINIGE ANMERKUNGEN ZUR BEDEUTUNG VON VORSCHRIFTEN UND DEREN ÜBERWACHUNG IM STRASSENVERKEHR

Im Zuge einer stetig wachsenden Zahl von Verkehrsvorschriften ist es weitgehend aus der Mode gekommen, deren Stellenwert und Bedeutung zu hinterfragen. Daß Verkehrsvorschriften wie Regeln in anderen Bereichen sozialen Lebens unverzichtbarer Bestandteil des Interaktionssystems Verkehr sind, ist eine Binsenweisheit, kein soziales System kommt ohne Regeln aus. Ob allerdings die amtlicherseits erlassenen Regeln so vielfältig und feingliedert sein müssen, wie sie es im Bereich des Straßenverkehrs sind, darf zumindest in Frage gestellt werden. Daß diese von manchem Juristen möglicherweise als ketzerisch empfundene Feststellung einen handfesten Hintergrund hat, macht ein Blick über die Landesgrenzen deutlich. In den Niederlanden ist im Jahre 1991 eine neue Straßenverkehrsordnung in Kraft getreten, die vieles nicht mehr im Detail regelt, was in Deutschland und früher auch in den Niederlanden den zuständigen .en regelungsbedürftig erschien.

Die Regelungsvielfalt kritisch zu hinterfragen, ist keineswegs neu. Bereits die amtliche Begründung zur Straßenverkehrs-Ordnung 1971 stellt fest, daß es völlig unmöglich ist, alle Sachverhalte per Vorschrift zu regeln. So heißt es in den Leitgedanken zur Straßenverkehrsordnung: "Wie der Verkehrsteilnehmer sich zu verhalten hat, könnte ihm zudem der Gesetzgeber gar nicht für jeden einzelnen Fall sagen. Dazu ist das Verkehrsgeschehen zu vielfältig. Aber selbst wenn der Gesetzgeber all das reglementieren wollte, was sich allenfalls noch reglementieren ließe, entstünde ein unüberschaubares Gestrüpp von Verkehrsregeln, das kein Verkehrsteilnehmer im Gedächtnis behalten könnte, so daß ihm im entscheidenden Augenblick die ausdrückliche Normierung doch nicht hülfe." (zit. nach SEIDENSTECHE, 1996, S. 14).

Um zu entscheiden, welcher Regelungen es im Straßenverkehr bedarf, ist es zunächst einmal notwendig, sich die Funktionen von Vorschriften vor Augen zu führen. Sieht man im Straßenverkehr ein soziales System, dessen Aufgabe darin liegt, Personen und Sachen im Raum zu transportieren, wird deutlich, daß die Regeln vor allem den Zweck verfolgen, diese Funktion zu gewährleisten, d.h. die Regeln sollen den Verkehr ermöglichen, sie sollen aber auch Störungen und Unfälle vermeiden helfen. Eine weitere zentrale Funktion von Regelungen besteht darin, bei Bedarf klare Aussagen darüber zu gestatten, wie das Verhalten eines Verkehrsteilnehmers in einer konkreten Situation hätte sein sollen, um zuverlässig über ein etwaiges Verschulden entscheiden zu können.

In diesem Zusammenhang erkannten die Verfasser der StVO von 1971, daß die kodifizierten Regeln ihren Ursprung vielfach in bereits geübten Verhaltensregeln haben und Vorschriften keineswegs über die Köpfe der Betroffenen hinweg "am grünen Tisch" erlassen werden sollten. Die amtliche Begründung zur StVO formuliert das wie folgt: "Es ist ein Irrtum zu glauben, daß es dem Gesetzgeber auf diesem Gebiet freistünde, zu reglementieren, was ihn am grünen Tisch zweckmäßig dünkt." Weiter heißt es: "Der Verkehr hilft sich am besten selbst. Der Gesetzgeber darf daher Verkehrsregeln grundsätzlich nur dann und erst dann festlegen, wenn sie bereits allgemein praktiziert werden..." (zit. nach SEIDENSTECHEER 1996, S. 14). Die amtliche Begründung zur StVO weist hier insoweit auf ein Phänomen hin, das die Soziologen als die "normative Kraft des Faktischen" bezeichnen.

Aus der Sicht der Verhaltensforschung stellen Vorschriften, die in Form von Geboten und Verboten formuliert werden, Normen dar, mit denen Verhaltensanforderungen definiert werden. Deren Ziel ist es, das Verhalten in entsprechender Weise zu steuern. Daß diese Verhaltenssteuerung nicht oder nicht immer in der gewünschten Weise gelingt, hat vielfältige Gründe, auf die wir in diesem Kapitel näher eingehen wollen. Hierbei geht es zunächst

um die Tatsache, daß sich Verkehrsregeln aus der Perspektive des Gesetzgebers und des Verkehrsteilnehmers sehr unterschiedlich darstellen. Dies hängt zum einen damit zusammen, daß der Gesetzgeber nicht alles regeln kann und regeln will. Auf der anderen Seite kennen die Verkehrsteilnehmer nur einen Teil der relevanten Vorschriften, die der Gesetzgeber erlassen hat. Gleichzeitig regeln vielfältige informelle Regeln das Miteinander auf der Straße. Hierauf werden wir im ersten Abschnitt dieses Kapitels näher eingehen.

Zur Durchsetzung der gesetzlichen Vorschriften greift der Staat auf Maßnahmen der Überwachung zurück. Unter Verkehrsüberwachung versteht man dabei im juristischen Sinn eine beobachtende Tätigkeit, die durchgeführt wird, ohne daß eine konkrete Gefahr oder gar ein Anfangsverdacht gegen Verkehrsteilnehmer vorliegen muß. Ihr Sinn und Zweck besteht somit nicht darin, möglichst viele der Verkehrssünder zu ermitteln, sie soll vielmehr helfen, verkehrsrechtliche Regelverstöße zu verhindern (vgl. POTT-HOFF, S.10). Streng juristisch unterscheidet sich Überwachung insoweit von polizeilichen Verkehrskontrollen, bei denen Verkehrsteilnehmer angehalten und beispielsweise auf ihre Fahrtüchtigkeit oder Fahrzeuge auf ihre Betriebssicherheit o.ä. überprüft werden.

Im Alltagssprachgebrauch verwischen sich die Grenzen zwischen Überwachung und Kontrolle. Hier werden alle Maßnahmen der Polizei oder auch von den kommunalen Stellen als Überwachung verstanden, bei denen Verkehrsteilnehmer beobachtet oder kontrolliert werden. Wenn also im folgenden von Überwachung die Rede ist, umfaßt dieser Begriff sowohl die beobachtende wie auch die kontrollierende Tätigkeit von Institutionen, die mit derartigen Aufgaben betraut sind.

Die Überwachung der Verkehrsteilnehmer erfolgt dabei keineswegs nur unter dem Aspekt der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Überwachung wird gerade im Innerortsbereich auch dazu genutzt, Ver-

kehrs- und insbesondere Parkraumkonzepte durchzusetzen. So stellt der Bericht "Dokumentation Parken" der Bundesanstalt für Straßenwesen fest: "Der Erfolg eines Parkraumkonzeptes hängt ganz wesentlich von der Überwachung ab" (HUBER-ERLERS, S. 9). Man sieht in der Überwachung quasi eine Stellschraube zur Durchsetzung der Konzepte.

Unter Sicherheitsaspekten hat die Überwachung der Verkehrsvorschriften des fließenden Verkehr zentrale Bedeutung. Beide Bereiche, die Überwachung des fließenden und des ruhenden Verkehrs, befinden sich unter dem Druck wachsender Verkehrsmengen in einer Entwicklung, die durch eine Reihe von Veränderungen gekennzeichnet ist. Diese Veränderungen betreffen zum einen organisatorische Fragen der Überwachung wie auch den Einsatz neuer technischer Hilfsmittel. Die organisatorischen Veränderungen zeigen sich vor allem in Verlagerungen der Zuständigkeiten. So wurde die Überwachung der Verkehrsteilnehmer in der Vergangenheit nahezu ausschließlich von der Polizei geleistet und erst seit neuerer Zeit sind im Innerortsbereich auch andere mit Verkehrsüberwachungsmaßnahmen befaßt. Die polizeiliche Überwachung hat dabei vorrangig präventiven Charakter, d.h. sie ist darauf ausgerichtet, die Beachtung formeller Regeln zu steigern und Unfälle vermeiden zu helfen. Gleichzeitig enthält die polizeiliche Überwachung jedoch auch eine repressive Komponente. Deren Ziel ist es, Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer zu entdecken und negativ zu sanktionieren. Bei der inzwischen weitgehend an die Kommunen delegierten Überwachung des ruhenden Verkehrs dominiert dagegen die repressive Komponente.

Bedeutsam für eine Analyse der Überwachung im Innerortsbereich ist zudem die Tatsache, daß keineswegs alle Regeln und Vorschriften in gleicher Intensität kontrolliert und überwacht werden. Auf die Überwachungsschwerpunkte und die Verhaltensweisen, die im Innerortsverkehr nahezu unkontrolliert bleiben, werden wir im Verlaufe des Berichts noch näher eingehen.

Zunächst einmal stellt sich jedoch die generelle Frage, wie Vorschriften und Überwachung im Bereich des Straßenverkehrs wirken. In diesem Zusammenhang zeigt der erste Abschnitt dieses Kapitels die unterschiedlichen Perspektiven von Gesetzgeber und Verkehrsteilnehmern auf. Im zweiten Abschnitt geht es um die Frage, welche Effekte denn von Überwachung und Sanktionen zu erwarten sind. Anschließend beschäftigt sich Abschnitt drei mit den Problemen und Konsequenzen, die sich aus der Verlagerung von Überwachung von der Polizei auf kommunale Behörden und gegebenenfalls auf private Institutionen ergeben.

2.1 Die unterschiedlichen Perspektiven von Gesetzgeber und Verkehrsteilnehmer

Seit Jahren beklagen Teile der Medien, der Polizei und Verwaltung ein Nachlassen der Verkehrsmoral. "Die Bereitschaft, sich an Vorschriften zu halten, nimmt tendenziell vor allem im Verkehrsbereich ab", stellte beispielsweise der Oberbürgermeister von Schwäbisch Gmünd bereits beim 27. Deutschen Verkehrsgerichtstag 1989 fest. Da es weitgehend an Untersuchungen fehlt, die diesen Sachverhalt objektiv überprüft hätten, muß die Frage nach der Entwicklung der Verkehrsmoral an dieser Stelle unbeantwortet bleiben. Tatsache ist jedoch, daß Verstöße gegen Verkehrsvorschriften eine verbreitete Alltagsrealität sind. Dabei sollte man sich allerdings davor hüten, aus der Zahl der Regelverstöße oder aus der Zahl polizeilich erfaßter Regelwidrigkeiten unmittelbar auf die Verkehrsmoral zu schließen. Um diese beurteilen zu können, bedarf es zunächst einiger grundlegender Überlegungen, wie denn das Regelwerk vom Verkehrsteilnehmer perzipiert und umgesetzt wird. Hierbei ist zu beachten, daß sich im Bereich des Straßenverkehrs wie in anderen Bereichen sozialer Interaktion neben den formalen und amtlicherseits formulierten Vorschriften informelle Regeln entwickeln. Informelle Regeln haben in diesem Zusammenhang eine hohe Verhaltensrelevanz, selbst wenn sie im Einzelfall im Widerspruch zu den for-

malen Normen und Regeln stehen. Oder anders ausgedrückt, die Verletzung offizieller Regeln scheint erlaubt oder sogar geboten, sofern dies situationsadäquat und ungefährlich erscheint (vgl. KÖBEL, S. 140).

Formale Vorschriften und informelle Regeln sind dabei auf komplexe Weise miteinander verknüpft. Zum einen ergänzen informelle Regeln diejenigen Freiräume, die vom Gesetzgeber nicht im einzelnen durch Vorschriften geregelt sind. Auffälliger und Gegenstand von Konflikten sind informelle Regeln jedoch in den Fällen, in denen sie sich im Widerspruch zu formalen Vorschriften befinden. Derartige Konflikte zeigen sich zum einen in der Form von Überschreitungen von Begrenzungen, die Limits auf einem Kontinuum definieren, zum anderen handelt es sich um Verstöße gegen Verhaltensvorschriften, die ein bestimmtes Verhalten vorschreiben oder untersagen, als Beispiel hierfür mag das Überholverbot gelten. Beispiele für das Überschreiten von Kontinuumsvorschriften finden sich nicht nur im Bereich von Geschwindigkeitsregelungen. Gegenstand derartiger Überschreitungen können alle Vorschriften sein, die einen Grenzwert für regelkonformes Verhalten benennen. Solche Grenzwerte finden sich neben der Geschwindigkeit bei Maßen und Gewichten oder beispielsweise der Zeit.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang festzuhalten, daß die Überschreitungen keineswegs regellos erfolgen, sondern sich im Rahmen informeller Regeln bewegen. Messungen der Polizei belegen dies. So berichtet MELCHERS (1993, S. 146) von Geschwindigkeitsmessungen im Regierungsbezirk Köln. Dort ergab die mobile Kontrolle von über 13.250 Fahrzeugen folgendes: 30% der gemessenen Fahrzeuge fuhren innerorts schneller als erlaubt. Diese Zahl mag zunächst als Beleg für ein Verhalten gelten, das vielerorts als "Raserei in den Städten" bezeichnet wird. Betrachtet man allerdings die Verteilung der Überschreitungen, relativiert sich dieses Urteil sofort: Über 97% der vermeintlichen Raser bewegten sich in einem Überschreibungsbereich von

maximal 20 km/h. Nur 17 (0,1%) von 13.253 gemessenen Fahrern fuhren mehr als 30 km/h zu schnell.

Die Zahlen verdeutlichen, daß sich unter dem Blickwinkel des Gesetzgebers regelwidrige informelle Geschwindigkeitsgrenzen einspielen, die nicht zuletzt durch situative Gegebenheiten und Strukturelemente der Straße mitbestimmt sind.

Informelle Regeln, die im Widerspruch zu den Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung stehen, rufen jedoch keineswegs unabdingbar die zuständigen Behörden auf den Plan. So finden sich im Verkehrsalltag eine Reihe von Verhaltensweisen, die abweichend zur gesetzlichen Vorschrift geduldet werden, wo also informelle Regeln de facto zur Regel geworden sind. Hierzu gehört beispielsweise das weit verbreitete Gehwegparken, das grundsätzlich verboten ist, es sei denn, es ist durch entsprechende Beschilderung oder Markierung gestattet. Ein anderes Beispiel für das Auseinanderklaffen informeller Verhaltensregeln und formaler Vorschriften zeigt sich beim Fahren bei Nacht. Die Verkehrsvorschriften besagen in diesem Zusammenhang, daß ein Kraftfahrer nur so schnell fahren darf, daß er jederzeit, wenn die Situation es erfordert, anhalten kann. Als Konsequenz dieser Vorschrift ergibt sich, daß bei Nacht auf der Landstraße bei Gegenverkehr und Abblendlicht maximal eine Geschwindigkeit von 50 km/h zulässig wäre. Im vollen Vertrauen darauf, daß diese formelle Regel nicht beachtet wird, bewegen sich Kraftfahrer bei Nacht - mit entsprechendem Risiko - durchaus wesentlich schneller.

Ein anderes Beispiel für das Auseinanderklaffen von formellen und informellen Regeln im Innerortsbereich betrifft die Sicherheitsabstände, die unter dem Druck der Verhältnisse vielfach unterschritten werden.

Vor diesem Hintergrund werden Befragungsergebnisse verständlich, die zeigen, daß rund 30% der Männer und 20% der Frauen

der Meinung zuneigen, "daß strikte Einhaltung von Regeln häufiger zu Unfällen führe als Regelüberschreitungen" (TRÄNKLE 1993, S. 105). Derartige Ergebnisse spiegeln allerdings auch einen gewissen Widerwillen gegen staatlich verordnete Regeln wider, ein Phänomen, das in der Sozialforschung als Reaktanz bezeichnet wird. Unter diesem Begriff versteht man in Anlehnung an die Arbeiten von BREHM die Tendenz von Menschen, sich gegen die Einschränkung ihrer Freiheit zur Wehr zu setzen. "Sie ist somit ein Faktor, der tendenziell der Wirksamkeit von Ge- und Verboten zuwiderläuft" (TRÄNKLE, a.o.o., S. 106).

Neuere Untersuchungen zeigen, daß derartige Reaktanzbestrebungen eng mit der Einhaltung von Verkehrsvorschriften und den Verhaltensabsichten in Verkehrssituationen verknüpft sind. Männer erweisen sich dabei häufiger als reaktant als Frauen, auch sind Reaktanzbestrebungen bei jüngeren Fahrern häufiger (vgl. EWERT + SCHERER, S. 24-25).

Verkehrsregeln werden jedoch nicht nur wegen derartiger Reaktanzbestrebungen mißachtet. Vielfach sind einfach die Bedingungen für ein regeltreues Verhalten nicht gegeben. Erste Voraussetzung für regelkonformes Verhalten ist die Kenntnis der entsprechenden Vorschrift. Während für den Ordnungsgeber die Rechtslage mit der ordnungsgemäßen Veröffentlichung einer Vorschrift im Prinzip geklärt ist, gilt für die Seite der Verkehrsteilnehmer, daß die Verbreitung der Regeln ein zeitaufwendiger Prozeß ist. Untersuchungen zeigen, daß es vielfach Jahre dauert, bis die Betroffenen neue Regeln kennen. Mit welchen Kenntnisdefiziten dabei zu rechnen ist, hat die UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung "Kinder in Gefahr" gezeigt. Von zehn Fragen zur Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr konnten Eltern im Durchschnitt etwa sechs richtig beantworten (ELLINGHAUS + STEINBRECHER, 1996, S. 161).

Wesentlichen Anteil an der Tatsache, daß nur ein Teil der Verkehrsregeln den Verkehrsteilnehmern bekannt bzw. bei Bedarf

kognitiv verfügbar ist, hat die Komplexität des Regelwerks, die in den letzten Jahren ständig zugenommen hat.

Aber auch die Kenntnis der Regeln ist keine Garantie für deren Beachtung. Nicht immer decken sich die Intentionen des Verordnungsgebers mit denen der Betroffenen. Damit eine Vorschrift beachtet wird, bedarf es zusätzlich der Akzeptanz der entsprechenden Regel durch den Betroffenen. Die Akzeptanz hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab. Hier spielt zum einen die Persönlichkeit des Akteurs eine Rolle. Hinzu kommen vielfältige situative Faktoren. So erschwert beispielsweise der unzureichend verfügbare Parkraum in Innenstädten die Akzeptanz von Park- oder Haltverboten. Wenn sich zudem informelle Regeln über das widerrechtliche Abstellen von Fahrzeugen entwickelt haben, fällt es dem Einzelnen leicht, sich über formale Regeln hinwegzusetzen. Hier zeigen Beobachtungen, daß häufig ein einzelnes falsch parkendes Fahrzeug als Katalysator ausreicht, um viele andere ebenfalls zu regelwidrigem Abstellen zu veranlassen.

Die Akzeptanz ist somit eine Frage der Regel, der handelnden Person und der Situation. Sie ist mit Sicherheit keine unveränderbare Größe. So zeigen Untersuchungen, daß gezielte Öffentlichkeitsarbeit oder persönliche Ansprache die Akzeptanz von Regeln vergrößern.

Für die Fälle, in denen eine für notwendig gehaltene Akzeptanz der Regeln nicht zu deren Beachtung führt, greifen die verantwortlichen Institutionen auf Sanktionen zurück, wobei bereits deren Androhung die Regelbefolgung erhöhen soll. Wie Sanktionen und Überwachung wirken, beschreibt der folgende Abschnitt.

2.2 Erfahrungen und Kenntnislücken zu Wirkungen von Überwachung und Sanktionen

Zur Erzwingung der Einhaltung von Verkehrsvorschriften sieht der Ordnungsgeber in aller Regel Überwachung und Sanktionen vor. Daß auch Regeln, deren Mißachtung nicht mit Strafen belegt sind, beachtet werden, zeigt das Beispiel des Beginns der Gurtanlegepflicht in Deutschland. Trotz der zu Beginn der Tragepflicht im Jahre 1976 fehlenden Strafbewehrung erreichte die Benutzungsquote bereits beachtliche Werte. In der Regel allerdings sind Verstöße gegen Verkehrsvorschriften strafbewehrt, wobei die Strafen quasi als Abschreckungsmoment zu werten sind. Das Ziel der Abschreckung besteht dabei darin, den Verkehrsteilnehmer bei einer Abwägung der Vor- und Nachteile eines Verstoßes gegen eine Vorschrift dahingehend zu beeinflussen, daß ihm die Kosten des Verstoßes höher erscheinen als der vermeintliche Nutzen.

Die im Gesetz angedrohten Sanktionen entfalten ihre verhaltenssteuernden Wirkungen erst dann in vollem Umfang, wenn durch Überwachung der Regeln ein gewisses Sanktionsrisiko entsteht, d.h. der Verkehrsteilnehmer bei einem Fehlverhalten tatsächlich mit Entdeckung rechnen muß. Das zweite verhaltenssteuernde Element von Sanktionen liegt in der Sanktionsschwere, also der Form und Höhe der Strafe, die mit dem regelwidrigen Verhalten verknüpft ist.

Das Sanktionsrisiko gilt als der bedeutsamere Faktor für die Erzielung regelkonformen Verhaltens. Hierbei ist zu beachten, daß die objektive Wahrscheinlichkeit, also das tatsächliche Risiko, bei einem Verstoß ertappt zu werden, und die subjektiv empfundene Entdeckungswahrscheinlichkeit keineswegs deckungsgleich sind. Verhaltenssteuernd ist aber vor allem die subjektive Komponente. Vor diesem Hintergrund ist auch zu erklären, daß Überwachung, die mit einem hohen Maß an Öffentlichkeitsarbeit verbunden ist, sich als besonders erfolgreich erweist

(vgl. ROOIJERS + DE BRUIN oder SWEDISH NATIONAL ROAD AND TRANSPORT RESEARCH INSTITUTE VTI 1996).

In der Realität allerdings ist das Ausmaß der Kontrollen, bezogen auf die große Zahl der Verstöße gegen Verkehrsvorschriften, eher gering, läßt man die durch Apparate vorgenommenen automatisierten Kontrollen einmal außer Betracht. So berichtet SCHNEIDER 1987 über Schätzungen der Entdeckungshäufigkeit von zu schnellem Fahren in Köln. Danach wird der einzelne Kraftfahrer im Schnitt "bei 65.000 zurückgelegten Kilometern innerorts einmal wegen überhöhter Geschwindigkeit gefaßt" (SCHNEIDER, 1987, S. 357). Es sei jedoch nochmals daran erinnert, daß diese Schätzung aus einer Zeit stammt, zu der noch keine automatisierten Geschwindigkeitskontrollen in Köln installiert waren. Auch für andere Aspekte des Verkehrsverhaltens sind Kontrollen eher selten. So gehen Experten immer noch davon aus, daß nur eine von 600 Trunkenheitsfahrten entdeckt wird (HILSE 1995, S. 148). Allerdings sei hier nicht die Unsicherheit verschwiegen, die sich hinter derartigen Schätzungen von Dunkelziffern verbirgt. So stammt die immer wieder zitierte "Alkohol-Dunkelziffer" von 1 zu 600 aus den frühen achtziger Jahren (vgl. KUNKEL 1982). Dennoch dürfte die 1987 von SCHNEIDER getroffene Feststellung auch heute noch Gültigkeit haben, die besagt: "Repressive polizeiliche Maßnahmen werden vom Verkehrsteilnehmer zu selten erlebt, als daß von ihnen eine dämpfende Wirkung auf das Risiko erwartet werden könnte" (SCHNEIDER 1987, S. 356). Über welche Kontrollhäufigkeit die Verkehrsteilnehmer selbst berichten, zeigt Kapitel 9 dieser Untersuchung.

Wie stark Überwachung das Verhalten der Verkehrsteilnehmer beeinflußt, ist aus zahlreichen Untersuchungen bekannt. So stellte KLEBELSBERG 1982 fest, daß die Anwesenheit eines Polizeifahrzeugs die Zahl der innerorts zu schnell fahrenden Kraftfahrzeuge auf ein Sechstel reduzierte. Beobachtungen, die in Finnland im Jahre 1976 anlässlich eines Polizeistreiks gemacht wurden, zeigten, daß sich die Durchschnittsgeschwindigkeit der

Kraftfahrer zwar nur geringfügig änderte, aber die Streuung der Geschwindigkeiten deutlich zunahm. Die Anzahl der erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitungen erhöhte sich um 50% bis 100%. Dies bedeutet, daß einzelne Fahrer die überwachungslose Zeit zu deutlichen Überschreitungen nutzten. Leider wurden durch den Polizeistreik keine Unfälle aufgenommen, so daß der negative Effekt auf die Verkehrssicherheit nicht quantifiziert werden konnte (Vgl. SUMMALA, NÄÄTÄNEN, ROINE).

Verhaltensänderungen durch Überwachung erweisen sich jedoch häufiger als nicht sehr nachhaltig. So berichten HAKKERT u.a. auf der Basis von Untersuchungen der 70er und 80er Jahre, daß der räumliche Effekt von Kontrollen vielleicht fünf bis sechs Kilometer weit reicht und vielleicht einige Tage anhält, eine nachhaltige Änderung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer dagegen durch Überwachung nicht zu erwarten ist.

Auf der anderen Seite zeigen Beobachtungen, daß auch bei einem kleinen Entdeckungsrisiko die Tatsache, daß man überhaupt bei einem Fehlverhalten entdeckt werden kann, für eine gewisse Verhaltensbeeinflussung ausreicht. Dabei führen Veränderungen in der Überwachungshäufigkeit zu vergleichsweise bescheidenen Effekten. OSTVIK und ELVIK stellen nach Auswertung zahlreicher Untersuchungen folgendes fest:

Reduzierung der Überwachung bis 50%	→ Anstieg der Unfälle um 11%.
Anstieg der Überwachung 100-300%	→ Rückgang der Unfälle um 11%.
Anstieg der Überwachung 300-500%	→ Rückgang der Unfälle um 12%.
Anstieg der Überwachung 500-800%	→ Rückgang der Unfälle um 19%.

(nach OSTVIK und ELVIK, S. 57)

Die Ergebnisse betreffen dabei Untersuchungen, die sich mit Kontrollen durch Personen und nicht durch automatisierte Systeme befassen. Im Bereich des ruhenden Verkehrs geht man davon aus, daß die Zahl der Falschparker dann sehr gering wird, wenn

die Wahrscheinlichkeit, erwischt zu werden, über ca. 10% liegt (vgl. HUBER-ERLER, S. 11).

Die zweite Komponente der Sanktionen, die zur Verhaltensbeeinflussung eingesetzt wird, betrifft die Sanktionsschwere. Diese orientiert sich insbesondere bei der Überwachung des fließenden Verkehrs an der vermuteten Gefährlichkeit des Fehlverhaltens.

Die Skala der Sanktionen reicht von mündlichen Ermahnungen über Verwarnungs- und Bußgelder bis zu Fahrverboten und dem Entzug der Fahrerlaubnis, wobei letzterer mit Hilfe von abgestuften Punktsystemen zusätzlich differenziert wird. Als schwerste Sanktion dienen, wie in anderen sozialen Bereichen auch, Freiheitsstrafen. Auf den ersten Blick scheint gerade diese Abstufung der Sanktionen geeignet zu sein, regelkonformes Verhalten zu erzwingen, kann bei Bedarf doch die Strafandrohung verschärft werden. So nimmt es nicht wunder, wenn bei entsprechenden Anlässen von politischer Seite eine Verschärfung der Strafen und eine Anhebung der Bußen gefordert wird. Allerdings greift die Forderung nach Strafverschärfung häufig zu kurz. Dies ergibt sich zunächst aus der Tatsache, daß die Spirale der Strafschärfung nicht endlos fortgesetzt werden kann, ohne ins gesellschaftliche Abseits zu führen. Aber selbst diejenigen, die für eine Verschärfung noch viel Raum sehen, müssen akzeptieren, daß eine Vielzahl empirischer Studien belegen, "daß die Höhe der Sanktionen für Verkehrsvergehen nur unter ganz bestimmten Voraussetzungen einen Einfluß auf die Verhaltensweisen nimmt" (KOSSMANN, S. 17). Zwar hat das Beispiel der Bußgeldbewehrung der Gurttragepflicht in Deutschland gezeigt, daß eine Vorschrift dann, wenn sie strafbewehrt ist, ernster genommen und entsprechend häufiger befolgt wird als ohne Strafbewehrung. Diese Erfahrung sollte allerdings nicht dazu verleiten zu glauben, daß durch strengere Strafen die Regelbefolgung immer weiter gesteigert werden könnte. In diesem Zusammenhang berichtet TRÄNKLE: "In Schweden wurden 1982 und 1987 die Strafen für Geschwindigkeitsübertretungen jeweils verdoppelt. Beide Male

waren Auswirkungen auf deren Zahl nicht zu beobachten" (TRÄNKLE, S. 108). Ähnliches zeigte sich in Norwegen, wo durch Strafandrohung zwar die Gurtanlegequote von 63% auf 83% gesteigert werden konnte, eine spätere Verdoppelung der Strafe jedoch keine weitere Erhöhung der Anlegequote ergab.

In die gleiche Richtung deuten auch Befunde, die sich mit dem Rückfallrisiko von auffälligen Kraftfahrern beschäftigen. So stellte SCHADE (1992) im Rahmen einer Analyse des Rückfallrisikos bei Geschwindigkeitsdelikten fest, daß dieses Risiko nahezu konstant bleibt und Sanktionen keineswegs zu einer deutlichen Reduzierung des Rückfallrisikos führen. Insoweit ist eben kein "spezialpräventiver Effekt" durch entsprechende Bestrafung feststellbar.

Ein besonderes Problem ergibt sich bei der Bemessung der Sanktionshöhe in Relation zu den Parkgebühren, die im Zuge der Bewirtschaftung von knappen Stellplätzen von den Städten erhoben werden. Hier erweist sich eine per Gesetz festgelegte Sanktionsobergrenze als hinderlich bei der Durchsetzung hoher Parkgebühren. Wird die Differenz zwischen Parkgebühr und Sanktion zu gering, sinkt die Bereitschaft, die geforderte Parkgebühr zu zahlen. Je geringer die Differenz ist, desto intensiverer Überwachung bedarf es, die Parkgebühr durchzusetzen. Dies ist das Ergebnis einer einfachen Kosten-/Risikoschätzung der Kraftfahrer.

Generell ist festzuhalten, daß der erwünschte generalpräventive Effekt der Überwachung nur erreicht werden kann, wenn zum einen den Verkehrsteilnehmern die Vorschriften und Sanktionen bekannt sind und von ihnen akzeptiert werden und eine stetige Überwachung stattfindet. Dabei ist die Sichtbarkeit der Kontrollorgane für den Erfolg der Überwachung von erheblicher Bedeutung.

2.3 Die Diskussion um Überwachung durch Kommunen und Private

Bis zum Ende des zweiten Weltkriegs lagen Überwachung und Kontrolle generell in den Händen der Polizei. Nach Ende des Krieges setzte unter dem Druck der Militärbehörden eine Entpolizeilichung der Verwaltung ein, als deren Ergebnis neue Ordnungsbehörden wie Paßstellen oder Kraftfahrzeugzulassungsstellen entstanden. Diese Entwicklung erfolgte allerdings nicht bundeseinheitlich, und so sind in Stadtstaaten wie Berlin und Hamburg auch heute noch die Polizeipräsidenten beispielsweise für die Erteilung des Führerscheins zuständig.

Neben den Veränderungen in den Verwaltungen spielt für die Behandlung von Verkehrsverstößen die Tatsache eine Rolle, daß sich die rechtliche "Zuständigkeit" für Verkehrsübertretungen änderte. Ursprünglich waren Verstöße gegen Verkehrsvorschriften nach dem Strafgesetzbuch "Übertretungen", d.h. Anzeigen wurden vom Amtsgericht behandelt. Im Zuge der Entrümpelung des Strafgesetzes wurde aus den Übertretungen "Verwaltungsunrecht", das im Rahmen von Ordnungswidrigkeitengesetzen geahndet wird. Für die dort beschriebenen Regelverstöße im Straßenverkehr ist eine Bußgeldstelle zuständig, die eine Verwaltungsstelle und kein Gericht ist. Dank des föderalen Prinzips entscheiden die Bundesländer, ob derartige Bußgeldstellen beim Ordnungsamt oder bei der Polizei angesiedelt sind.

Seit den achtziger Jahren kristallisierte sich dabei eine Tendenz heraus, die Polizei von einzelnen Bereichen der Überwachung zu entlasten und die Kontrollfunktion auf andere zu übertragen.

Dabei rückte spätestens mit dem 27. Verkehrsgerichtstag des Jahres 1989 die Diskussion um die Verkehrsüberwachung durch Kommunen und Private ins Blickfeld der Öffentlichkeit. Während die Kontrolle des ruhenden Verkehrs durch Bedienstete der Kommunen, die bereits in den achtziger Jahren eingesetzt hatte,

von Beginn an weitgehend problemlos akzeptiert wurde, entbrannte und entbrennt um die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung immer noch eine heftige Diskussion, die nicht nur von Juristen, Verwaltungsfachleuten und der Polizei, sondern auch in der breiten Öffentlichkeit mit Vehemenz geführt wird. Geht es den Juristen vornehmlich um Fragen der Rechtmäßigkeit, steht bei den Debatten der Bürger und in den Medien eher die Frage im Vordergrund, ob hier die Überwachung seitens der Kommunen als Instrument zur Mittelbeschaffung ge- oder mißbraucht wird. So formulierte JANKER beim Verkehrsgerichtstag 1989: "Darüber hinaus besteht die Befürchtung, daß bei einer kommunalen und noch mehr bei einer privaten Verkehrsüberwachung möglicherweise wirtschaftliche Gesichtspunkte, nicht aber die Interessen der Verkehrssicherheit, im Vordergrund stehen" (1989, S. 98-99). Ähnliche Bedenken äußerte MELCHERS: "Sorgen werden geäußert, ob beim Einsatz von Überwachungsgeräten durch Kommunen nach sachlichen Gesichtspunkten verfahren wird. Dem Vernehmen nach deckt eine Anlage durch eingenommene Bußgelder innerhalb eines Jahres die Kosten für die Anschaffung. Das ist verführerisch..." (1989, S. 113).

Ein besonderes Problem stellt in diesem Zusammenhang die Tatsache dar, daß in Deutschland im Bereich der Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten keine bundeseinheitlichen Regelungen gelten, sondern jedes Bundesland selbst bestimmen kann, wer für die Überwachung zuständig sein soll. Als Ergebnis dieses föderalen Prinzips fallen die Regelungen von Bundesland zu Bundesland sehr unterschiedlich aus, wobei allerdings Einigkeit darüber besteht, daß in allen Bundesländern die Innenministerien oder Innensenatoren als oberste Instanz für die Überwachung zuständig sind. Unabdingbar ist auch, daß die Polizei eine generelle Zuständigkeit für jede Form der Überwachung behält. Ob jedoch der ruhende oder der fließende Verkehr auch von anderen Institutionen als der Polizei kontrolliert werden darf, hängt von landesspezifischen Gesetzen und Regelungen ab.

Nach diesen Regelungen, auf die wir in Kapitel 6 näher eingehen, ist es in allen Bundesländern, wenn auch unter zum Teil unterschiedlichen Bedingungen, statthaft, daß kommunale Behörden den ruhenden Verkehr überwachen. Dagegen fehlen in den Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg sowie in Rheinland-Pfalz, Sachsen-Anhalt und Thüringen die gesetzlichen Grundlagen, die den Kommunen gestatten würden, selbst Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Derartige Kontrollen bleiben dort der Polizei vorbehalten.

Aber auch in denjenigen Bundesländern, in denen die Kommunen das Recht haben, Geschwindigkeitsüberwachung durchzuführen, fällt der Umfang der tatsächlich von den Kommunen durchgeführten Überwachung sehr unterschiedlich aus. Kapitel 6 beschreibt die Situation hierzu in den Bundesländern im einzelnen. Wie dort allerdings deutlich wird, hat sich gegen anfängliche Widerstände die Überwachung des fließenden Verkehrs durch Kommunen oder Landkreise zwischenzeitlich weitgehend durchgesetzt. Auf die Ausnahmen in den Stadtstaaten und einzelnen Bundesländern wurde oben bereits verwiesen.

Weitaus kritischer als die Überwachung durch Kommunen und Landkreise wird eine Überwachung durch private Institutionen gesehen. Wie eine im Rahmen dieser Untersuchung durchgeführte Umfrage unter den Länderinnenministerien zeigt, ist dort die Neigung, Private im Überwachungsbereich zuzulassen, ausgesprochen gering. Dies gilt trotz des Beschlusses der Ständigen Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder vom 3. Mai 1996, wonach im Interesse der personellen und wirtschaftlichen Entlastung der zuständigen Behörden die Möglichkeit einer "Beleihung" privater Unternehmen mit entsprechenden Rechten im Bereich der Verfolgung von Verstößen im ruhenden Verkehr eingeführt werden sollte.

Während es zunächst so schien, als ob die Überwachung des ruhenden Verkehrs durch Private ein Konzept mit Zukunft sei, deu-

ten die Erfahrungen der letzten Zeit eher auf das Gegenteil hin. Allein in Hessen existiert derzeit die Möglichkeit, die Überwachung des ruhenden Verkehrs auf Private zu übertragen. Aber auch hier bedient man sich einer Hilfskonstruktion, müssen dort doch die zur Überwachung eingesetzten Personen für die Dauer ihrer Tätigkeit zu Hilfspolizisten bestellt werden. In den übrigen Bundesländern gibt es keine rechtliche Möglichkeiten, die Überwachung des ruhenden Verkehrs auf Private zu übertragen. Ein Pilotprojekt in Berlin wurde 1996 durch Gerichtsurteil gestoppt und die Arbeit der privaten Überwachungsfirma endete am 28.2.1997, seit diesem Zeitpunkt darf wiederum nur noch die Polizei überwachen.

Wie groß in diesem Bereich die Verwirrung ist, macht auch die Tatsache deutlich, daß in einem Forschungsbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen festgestellt wird, daß Bremen seit 1993 die erste deutsche Stadt mit privater Überwachung des ruhenden Verkehrs sei (HUBER-ERLER u.a. S. 15). Direkte Rückfragen im Rahmen dieser Untersuchung beim Bremer Innensenator ergaben, daß dort eine derartige Regelung nicht bekannt ist und deren Existenz vehement bestritten wird.

Wie konfliktgeladen dabei die Einschaltung Privater sein kann, macht auch ein Beispiel aus Nordrhein-Westfalen deutlich. So hatte die Stadt Rheine ein privates Unternehmen mit der Durchführung der Überwachung des ruhenden Verkehrs beauftragt. Daraufhin wies der nordrhein-westfälische Innenminister die Stadt Rheine durch Erlaß an, diese Form der Überwachung einzustellen. Als mindestens ebenso problematisch wie bei der Überwachung des ruhenden Verkehrs erweist sich die Beteiligung Privater an der Kontrolle des fließenden Verkehrs. Hier hat das Frankfurter Oberlandesgericht als Obergericht 1995 enge Grenzen definiert, in denen eine derartige Beteiligung möglich ist.

Denkbar ist eine Mitwirkung Privater an Geschwindigkeitsmessungen beispielsweise in der Form, daß Private den Kommunen

Geschwindigkeitsmeßgeräte vermieten oder per Leasing-Vertrag zur Verfügung stellen. Gegen eine derartige Einbindung Privater gibt es kaum rechtliche Bedenken, soweit die Geräte entsprechend den Richtlinien der Hersteller und der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt Braunschweig betrieben werden und die Messungen selbst durch geschultes Personal der Kommunen durchgeführt werden.

Nach der oben angesprochenen Entscheidung des Oberlandesgerichts Frankfurt vom 10.5.1995 (NJW 95, 2570, zit. nach DÖHLER 1996) ist dagegen die allein verantwortliche Übertragung von Geschwindigkeitskontrollen auf Private rechtlich nicht zulässig. Zudem hat das Gericht festgestellt, daß die Anwesenheit eines ungeschulten öffentlichen Bediensteten, der bei der Kontrolle zugegen ist, nicht ausreicht. Für eine beweiskräftige Messung muß vielmehr ein öffentlicher Bediensteter, der Kenntnis der technischen Abläufe hat, zugegen sein. Begründet hat das Gericht diese Forderung mit dem Hinweis darauf, daß die Verkehrsüberwachung eine hoheitliche Aufgabe sei, die nicht auf private Dritte übertragen werden dürfte.

Vor diesem Hintergrund wundert es nicht, daß sich die überwiegende Mehrzahl der Bundesländer klar gegen eine Privatisierung der Überwachung ausspricht:

Von 16 Bundesländern erklärten in einer im Rahmen dieser Untersuchung durchgeführten Umfrage zu den Absichten einer Privatisierung der Überwachung in ihrem Land:

- 10 Länder: "Auf keinen Fall"¹⁾
- 3 Länder: "Einige Überlegungen aber große Skepsis"²⁾
- 2 Länder: "Einige Überlegungen und Erfahrungen"³⁾.

¹⁾ Hierbei handelt es sich um die Länder Baden-Württemberg, Bayern, Brandenburg, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen

²⁾ Hierbei handelt es sich um die Länder Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen

³⁾ Hierbei handelt es sich um die Länder Berlin und Bremen

Allein ein Bundesland (Hessen) praktiziert diese Form der Überwachung, wie bereits ausgeführt wurde. Daß auch die breite Öffentlichkeit der Privatisierung der Überwachung nur wenig Sympathie entgegenbringt, werden wir im Verlaufe dieser Untersuchung anhand von Befragungszahlen noch zeigen.

3. VORSCHRIFTEN, KONTROLLEN UND SANKTIONEN IM INTERNATIONALEN VERGLEICH

Nach den eher grundsätzlichen Anmerkungen zur Bedeutung von Vorschriften und deren Überwachung im Straßenverkehr vergleichen wir in diesem Kapitel die Situation in sechs ausgewählten Ländern der europäischen Union. Hierbei handelt es sich neben Deutschland um Belgien, Frankreich, Großbritannien, Italien und Spanien. Dieser internationale Vergleich beleuchtet zunächst etwaige Unterschiede bei den Verkehrsvorschriften zwischen den Untersuchungsländern. Hierbei geht es vor allem um die Frage, inwieweit die Verkehrsregeln zur Geschwindigkeit, zum Halten und Parken sowie die Vorschriften für Radfahrer und Fußgänger im internationalen Vergleich bedeutsame Unterschiede aufweisen. Der zweite Abschnitt liefert ein Bild über die Zuständigkeiten bei der Verkehrsüberwachung sowie über die Art und Intensität von Kontrollen. Den Abschluß dieses Kapitels bildet schließlich ein Vergleich der Höhen der Sanktionen für ausgewählte Verkehrsverstöße.

3.1 Ausgewählte Verkehrsvorschriften

In Anbetracht der Komplexität der Verkehrsvorschriften und der entsprechenden Regelwerke erweist es sich im Rahmen der vorliegenden Untersuchung als erforderlich, die Darstellung auf einige wenige Regelbereiche zu beschränken.

Die Darstellung der Verkehrsvorschriften in den sechs Untersuchungsländern konzentriert sich daher auf drei Aspekte:

- Regeln zur Geschwindigkeit
- Regeln zum ruhenden Verkehr sowie
- Regeln für Radfahrer und Fußgänger.

Weitere Vorschriften wie diejenigen zum Überholen, Abbiegen oder Abstand können wegen der notwendigen Beschränkungen nicht behandelt werden. An der genannten Auswahl der Regelbereiche orientieren sich auch die Beobachtungen zur Beachtung von Verkehrsregeln, über die Kapitel 4 berichtet.

3.1.1 Regeln zur Geschwindigkeit

Die wichtigste Geschwindigkeitsvorschrift im innerörtlichen Straßenverkehr ist das allgemein gültige Tempolimit. Darüber hinaus existieren besondere Vorschriften, die zur Steigerung der Verkehrssicherheit Geschwindigkeitsbeschränkungen unterhalb des allgemeinen Innerortslimits aussprechen. Diese können sich auf ganze Gebiete (z.B. Tempo 30-Zonen), einzelne Straßen oder örtlich begrenzte Situationen beziehen (z.B. im Bereich von Haltestellen). Einen Überblick über die Situation in den untersuchten Ländern gibt die folgende Tabelle.

Tabelle 1: Geschwindigkeitsvorschriften in sechs europäischen Ländern

	Deutschland	Belgien	Frankreich	Großbritannien	Italien	Spanien
Tempolimit innerorts	50 km/h	50 km/h	50 km/h	30 mph ¹⁾	50 km/h	50 km/h
Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen	30 km/h	30 km/h	30 km/h	20 mph ²⁾	existieren nicht	existieren nicht
Verkehrsberuhigte Bereiche	Schrittgeschwindigkeit	20 km/h	existieren nicht	existieren nicht	- ³⁾	20 km/h
Besondere Vorschriften gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmern	ja	ja	nein	ja	ja	ja
	1) 30 mph ≈ 48 km/h 2) 20 mph ≈ 32 km/h		3) keine Geschwindigkeitsvorschrift in verkehrsberuhigten Bereichen			

In allen sechs Ländern gilt ein innerörtliches Tempolimit von 50 km/h. Diese einheitliche Situation war nicht immer gegeben. Bis zum Ende der 80er Jahre galt in Belgien, Frankreich und Spanien noch ein Limit von 60 km/h. So erfolgte in Frankreich mit einem Dekret vom 29.11.1990 die Einführung von Tempo 50. Zum gleichen Zeitpunkt wurde dort die Möglichkeit geschaffen, Tempo 30-Zonen einzurichten.

Unter Sicherheitsaspekten ist eine weitere Absenkung des Innerortslimits von 50 km/h, zumindest in bestimmten Bereichen oder Abschnitten zu begrüßen, da diese Geschwindigkeit in bestimmten Situationen zu hoch sein kann. Aus diesem Grund wurden in den letzten Jahren in mehreren Ländern Konzepte entwickelt, die eine Ausschilderung von Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen unterhalb des Innerortslimits ermöglichen. Dabei handelt es sich um Tempolimits, die für ein gesamtes Gebiet gelten und nur an den Gebietseingängen durch ein Zonenschild kenntlich gemacht werden.

Die Länder Belgien, Deutschland, Frankreich und Großbritannien haben entsprechende Regelungen in ihre Straßenverkehrsgesetze aufgenommen. In Belgien und Frankreich handelt es sich um Zonen mit einer Beschränkung auf 30 km/h. Die britische Regelung sieht 20 mph-Zonen vor, was einer Beschränkung auf 30 km/h gleichkommt. Nur der deutsche Gesetzgeber hat bei der Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkung auf eine konkrete Geschwindigkeitsvorgabe verzichtet, hier sind also neben der verbreiteten 30er-Zone auch solche mit 20 km/h oder 40 km/h Höchstgeschwindigkeit zulässig. Für den Hauptanwendungsfall - nämlich die Verkehrsberuhigung in Wohngebieten - wird jedoch eine Grenze von 30 km/h empfohlen. Es existieren allerdings auch Tempo 20- oder sogar Tempo 10-Zonen, die vereinzelt als verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche eingerichtet werden. Tempo 30-Zonen sind in Deutschland bereits sehr weit verbreitet. In Großstädten wie Berlin und Hamburg gilt auf mehr als der Hälfte des Straßennetzes Tempo 30. Damit findet die Regelung im Vergleich mit

Belgien, Frankreich und Großbritannien erheblich weitere Verbreitung. Die italienische und spanische Straßenverkehrsordnungen bieten bisher keine Möglichkeit einer Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkung unterhalb des Innerorts-Limits.

Verkehrsberuhigte Bereiche als Zonenregelung für besondere Gebiete, in denen dem Fußgängerverkehr Priorität eingeräumt werden soll, existieren in Deutschland, Belgien, Italien und Spanien. In Deutschland wurde diese Regelung in den 80er Jahren nach niederländischem Vorbild in die Straßenverkehrs-Ordnung aufgenommen. Die Vorschriften räumen den Fußgängern Vorrang vor dem Kraftverkehr ein, Kindern ist das Spielen auf der Fahrbahn erlaubt. Für den Fahrzeugverkehr gilt als Tempo-Limit die Schrittgeschwindigkeit. Diese liegt nach Meinung der Gerichte bei etwa 7 km/h.

In Belgien und Spanien gilt dagegen in verkehrsberuhigten Bereichen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h. Das italienische Straßenverkehrsgesetz kennt zwar auch ein Verkehrszeichen "Verkehrsberuhigter Bereich". Mit diesen Zeichen sind jedoch keine Geschwindigkeitsvorschriften für den Fahrzeugverkehr verbunden. Bei Einsatz dieses Verkehrszeichens muß daher immer zusätzlich eine Geschwindigkeitsbeschränkung ausgeschildert werden. Die französischen und britischen Straßenverkehrsgesetze kennen keine Regelung, die den beschriebenen verkehrsberuhigten Bereichen ähnlich wäre. Nach Aussagen des britischen Verkehrsministeriums sieht man dort keinen Bedarf für eine derartige Regelung, stattdessen hält man dort den Schutz, den 20 mph-Zonen bieten, für ausreichend.

Unsere Beobachtungen und Gespräche mit Experten in den Ländern zeigen bezüglich der Anwendung von verkehrsberuhigten Bereichen in der Praxis folgendes Bild: Die größte Verbreitung finden derartige Maßnahmen in Deutschland, dort existieren fast in allen größeren und kleineren Städten in unterschiedlichem Umfang verkehrsberuhigte Bereiche. Meist sind die Straßen dieser Ge-

biere mit baulichen Maßnahmen aufwendig umgestaltet. Man findet jedoch auch Anwendungsfälle, in denen konventionelle Straßen mit Unterteilung in Fahrbahn und Gehweg als verkehrsberuhigter Bereich ausgeschildert sind. Ist die Fahrbahn dann auch noch relativ breit und beidseitig beparkt, so geht beim Kraftfahrer die Einsicht in die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit sicherlich verloren. In Spanien fällt auf, daß verkehrsberuhigte Bereiche häufig in innerstädtischen Gebieten zu finden sind. Dabei handelt es sich um Situationen, in denen in Deutschland üblicherweise eine Fußgängerzone eingerichtet wäre. In Belgien und Italien sind verkehrsberuhigte Bereiche dagegen bisher eher selten.

Der letzte Aspekt bezüglich der Geschwindigkeitsregeln gilt den speziellen Vorschriften für Fahrzeugführer beim Auftreten von schwächeren Verkehrsteilnehmern. Mit Ausnahme von Frankreich sind in allen untersuchten Ländern Fahrzeugführer zu erhöhter Vorsicht verpflichtet, wenn sich Kinder, Ältere oder Behinderte im Straßenumfeld aufhalten. Die deutschen und spanischen Regelungen schreiben den Fahrern in derartigen Situationen explizit eine Verminderung der Geschwindigkeit vor. Das französische Straßenverkehrsgesetz ist insofern das einzige, das keine besonderen Schutzvorschriften für schwächere Verkehrsteilnehmer vorsieht.

3.1.2 Regeln zum ruhenden Verkehr

Bei den Vorschriften zum ruhenden Verkehr konzentriert sich die öffentliche Diskussion in aller Regel auf Parkverbote, Parkzeitbeschränkungen oder Regelungen zur Gebührenpflicht. Die generellen Vorschriften zum Halten und Parken, die nicht mit Verkehrszeichen oder Markierungen verbunden sind, geraten hierüber oft in Vergessenheit. Diese Regelungen sind durchaus umfangreich, wie das Beispiel der deutschen Straßenverkehrs-Ordnung zeigt. Dort finden sich insgesamt 8 Vorschriften zum

generellen Haltverbot und weitere 7 Regeln, die erläutern, in welchen Situationen das Parken grundsätzlich verboten ist. In einem ersten Schritt sollen daher zunächst diese Grundregeln in den untersuchten Ländern verglichen werden. Im Anschluß daran erfolgt eine Gegenüberstellung spezieller Beschilderungen und Markierungen zur Regelung des ruhenden Verkehrs.

Weitestgehende Übereinstimmung zwischen den nationalen Regelwerken besteht in der Unterscheidung zwischen Halten und Parken. Ein kurzes Anhalten des Fahrzeugs, welches nicht verkehrsbedingt geschieht (z.B. an der Ampel), wird als Haltvorgang angesehen. Es ermöglicht das Ein- und Aussteigen von Personen oder das Be- bzw. Entladen des Fahrzeugs. Ein längerer Aufenthalt, bei dem das Fahrzeug verlassen wird, gilt als Parkvorgang. Die deutsche Straßenverkehrs-Ordnung regelt hier folgendermaßen: Wer sein Fahrzeug verläßt oder länger als drei Minuten hält, der parkt.

Bei einem internationalen Regelvergleich fallen einige juristische Besonderheiten auf, die Frankreich und Großbritannien betreffen. Der französische "Code de la Route" unterscheidet zwei Arten von verbotswidrigem Halten oder Parken. Die erste Art wird als "dangereux" (gefährlich) bezeichnet. Zu dieser Kategorie zählt das Halten/Parken in Kurven oder in der Nähe von Kreuzungen bzw. Bahnübergängen. Die zweite Form des verbotenen Haltens oder Parkens gilt als "gênant" (unerwünscht). Als unerwünscht oder hindernd gilt beispielsweise das Halten/Parken auf Gehwegen, Radwegen, Fußgängerüberwegen oder auch dort, wo es durch die Verkehrszeichen Parkverbot bzw. Haltverbot untersagt ist. Verstöße gegen die Vorschriften zum gefährlichen Halten/Parken werden stärker sanktioniert als solche bei unerwünschtem Halten und Parken.

In Großbritannien ist zu berücksichtigen, daß dort generell nur wenige Verhaltensvorschriften durch Gesetze geregelt sind. Der größte Teil der Verkehrsregeln findet sich im "Highway Code",

der britischen Straßenverkehrsordnung. Diese Regeln haben jedoch nur empfehlenden Charakter, strafbewehrt sind dagegen lediglich die gesetzlich verankerten Verhaltensvorschriften. Bei den britischen Vorschriften wird im folgenden jeweils darauf hingewiesen, zu welcher Kategorie die behandelte Regel gehört.

Tabelle 2: Haltverbote

	Deutschland	Belgien	Frankreich	Großbritannien	Italien	Spanien
an Zebra- streifen	5 m- Bereich	5 m- Bereich	auf ²⁾	Zick-Zack- Bereich ³⁾	auf	auf
an Bahnüber- gängen	auf	auf	Nähe ¹⁾	-	Nähe	auf
an Lichtsig- nalanlagen	10 m- Bereich	20 m- Bereich	Nähe ²⁾	-	Nähe	Nähe
an Knoten- punkten allgemein	-	5 m- Bereich	Nähe ¹⁾	-	5 m- Bereich	Nähe
	1) "dangereux" 2) "génant"		3) strafbewehrt - keine Regelung			

In allen Ländern ist es verboten, auf oder in der Nähe von Zebrastreifen zu halten. Während sich das Verbot in Frankreich, Italien und Spanien auf den Überweg bezieht, gilt in Belgien und Deutschland ein 5 m-Bereich. In Großbritannien erstreckt sich das Haltverbot auf den gesamten Bereich der Zick-Zack-Linien, die dort üblicherweise vor und hinter einem Zebrastreifen am Fahrbahnrand markiert werden. Die Vorschrift steht im Gesetz und ist somit strafbewehrt. In Frankreich fällt das Halten am Zebrastreifen in die Kategorie "unerwünscht/behindernd".

Außer in Großbritannien gilt in allen Ländern ein Haltverbot auf Bahnübergängen. In Frankreich erstreckt es sich auf die nicht näher definierte Umgebung, die Vorschrift fällt in die Kategorie des gefährlichen Haltens.

Auch im Bereich von Lichtsignalanlagen gelten außer in Großbritannien in allen Ländern Haltverbote. Während sie sich in Frankreich, Italien und Spanien auf einen nicht näher definierten Nahbereich erstrecken, gelten sie in Deutschland für einen 10 m-Bereich und in Belgien für einen 20 m-Bereich. Die französische Vorschrift fällt in die Kategorie "génant".

Schließlich besteht in den meisten Ländern ein generelles Haltverbot im Bereich von Knotenpunkten. In Frankreich und Spanien gilt dies in der Nähe, in Belgien und Italien in einem 5 m-Bereich. Die britischen und deutschen Vorschriften enthalten keine entsprechende Regelung. Die französische Vorschrift fällt in die Kategorie "gefährlich".

In allen Ländern ist darüber hinaus das Halten an unübersichtlichen Stellen, insbesondere in Kurven verboten. Außerdem gilt ein Haltverbot auf Rad- und Gehwegen. Dabei wird in Frankreich das Halten auf Rad- oder Gehwegen als "génant" angesehen.

Tabelle 3: Parkverbote

	Deutschland	Belgien	Frankreich	Großbritannien	Italien	Spanien
an Knotenpunkten	5 m-Bereich	5 m-Bereich	Nähe ¹⁾	10 m-Bereich ³⁾	5 m-Bereich	Nähe
an schmalen Fahrbahnen	< 3 m	< 3 m	Passage unmöglich ²⁾	bei Behinderung ³⁾	-	< 3 m
an Haltestellen	15 m-Bereich	15 m-Bereich	an ²⁾	an ³⁾	15 m-Bereich	an
	1) "dangereux" 2) "génant"		3) nur empfehlender Charakter - keine Regelung			

Generelle Parkverbote im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen gelten in allen Ländern. Die deutsche Straßenverkehrs-Ordnung definiert einen Bereich bis zu je 5 m vor und hinter den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten. Vergleichbare Regelungen gibt es in Belgien und Italien, in Großbritannien mißt der freizuhaltende Bereich 10 m. Die französischen und spanischen

Vorschriften beziehen das Parkverbot lediglich auf einen nicht konkret definierten Nahbereich. In Frankreich fällt das Parkverbot an Kreuzungen in die Kategorie "gefährlich".

Außer in Italien gilt in allen Ländern ein Parkverbot auf Fahrbahnen, falls zwischen dem parkenden Fahrzeug und einer Fahrstreifenbegrenzung (durchgezogene Linie) bzw. dem gegenüber liegenden Fahrbahnrand zu wenig Platz übrig bleibt. Die deutschen, belgischen und spanischen Vorschriften geben ein konkretes Maß von 3 Metern an. Die französischen und britischen Regelungen sind weniger konkret und verbieten das Parken auf der Fahrbahn, wenn dadurch eine Passage unmöglich bzw. behindert wird. Die Vorschrift fällt in Frankreich in die Kategorie "gênant".

In allen Ländern gelten Parkverbote an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Drei Länder geben einen genauen Bereich an (Deutschland, Belgien und Italien), er beträgt einheitlich 15 Meter. Die anderen drei Länder halten die Vorschrift allgemeiner. In Frankreich gilt das Parken an Haltestellen als "gênant". Alle drei beschriebenen Regelungsaspekte haben in Großbritannien nur Empfehlungscharakter und sind damit nicht strafbeweht.

In allen Ländern ist das Parken vor Grundstücksein- und -ausfahrten, auf Gehwegen und auf Radwegen verboten. Außer in Großbritannien gilt überall ein Verbot, in zweiter Reihe zu parken. Die Parkrichtung ist ebenfalls in allen Ländern außer Großbritannien vorgeschrieben. Danach hat das Parken in Fahrtrichtung rechts zu erfolgen, lediglich in Einbahnstraßen dürfen Fahrzeuge auch links halten oder parken.

Besondere Vorschriften zum Parken längerer Dauer existieren in den deutschen, belgischen und französischen Regelwerken. Die weitestgehende Einschränkung besteht in Frankreich. Dort ist generell eine Parkdauer von mehr als 7 Tagen verboten, längeres

Parken gilt als "stationnement abusif". Die Behörden sind berechtigt, in diesem Fall das Fahrzeug abzuschleppen. Die deutschen und belgischen Vorschriften zielen dagegen auf eine Unterbindung längeren Abstellens von LKW und Anhängern ab. So verbietet die belgische Straßenverkehrsordnung innerorts das Parken über 8 Stunden für Fahrzeuge mit mehr als 7,5 t. Anhänger und defekte Fahrzeuge dürfen nicht länger als 24 Stunden im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden. Die deutschen Vorschriften verbieten das regelmäßige Parken von Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t in der Zeit von 22 bis 6 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen. Dieses Parkverbot ist beschränkt auf Wohn- und andere schützenswerte Gebiete (z.B. Kurgebiet) innerhalb geschlossener Ortschaften. Kraftfahrzeuganhänger ohne Zugfahrzeug dürfen nicht länger als 2 Wochen auf der Straße geparkt werden. Diese Regelung wurde mit Blick auf das "Überwintern" von Wohnwagenanhängern im öffentlichen Straßenraum getroffen.

Vergleicht man die generellen Vorschriften zum Halten und Parken in den sechs Untersuchungsländern, so stimmen diese weitestgehend überein. Unterschiede finden sich vor allem bei Details wie beispielsweise der Festlegung von Gültigkeitsbereichen. Zudem gilt generell, daß in Großbritannien insgesamt weniger Vorschriften zum Halten existieren und Parkverbote nur empfehlenden Charakter haben.

Größere Unterschiede zwischen den Ländern bestehen dagegen bei der Ausschilderung und Markierung von Halt- und Parkverbotsbereichen. Diese Unterschiede zeigen sich beispielsweise bei der Beschilderung und dem Umgang mit Verkehrszeichen. Während hinsichtlich des Zeichens "Haltverbot" noch weitgehende Einigkeit herrscht, existieren bei den Parkverbotsschildern in mehreren Ländern Besonderheiten, die für Ortsfremde gewöhnungsbefähig sind. So kennen die belgische und französische Straßenverkehrsordnung Verkehrszeichen, die halbmonatlich wechselnd das Parken auf der linken bzw. rechten Straßenseite verbieten.

In Belgien endet die Gültigkeit zwischen 19.30 Uhr und 20 Uhr des letzten Tages der Monatshälfte. In Frankreich vollzieht sich der Wechsel dagegen zwischen 20.30 Uhr und 21 Uhr. Die spanische Straßenverkehrsordnung kennt neben dem halbmonatlich wechselnden Parkverbot auch eine Regelung, die das Parken an Tagen mit gerader bzw. ungerader Datumzahl verbietet. Am wenigsten geläufig wird jedoch den meisten Ortsfremden - aber bestimmt auch einigen Einheimischen - die Regelung zum Parkverbotsschild in Italien sein, die besagt, daß innerhalb geschlossener Ortschaften das durch Schilder ausgewiesene Parkverbot nur von 8 bis 22 Uhr gültig ist, sofern nichts anderes auf entsprechenden Zusatzzeichen angegeben ist.

In allen Ländern besteht die Möglichkeit, Parkverbotszonen auszuschildern. Die belgischen Straßenverkehrsgesetze erlauben sogar, am Ortseingang ein Parkverbot für die gesamte Ortschaft auszusprechen.

In Frankreich, Großbritannien und Spanien existieren spezielle Verkehrszeichen zur Kennzeichnung der wichtigsten Hauptverkehrsstraßen in den Großstädten. Derartige Straßen heißen dort "Axe Rouge" (F), "Red Routes" (GB) und "Via Preferente" (SP). Auf diesen Straßen gilt ein absolutes Haltverbot.

Außer in Deutschland finden in allen anderen untersuchten Ländern neben den Verkehrsschildern auch Markierungen zur Regelung des ruhenden Verkehrs Verwendung. Diese Markierungen sind in aller Regel in Gelb ausgeführt und entweder als kontinuierlicher oder unterbrochener Strich markiert. In Frankreich bedeutet die durchgezogene gelbe Linie ein Halt- und die unterbrochene gelbe Linie ein Parkverbot. Anders ist dies in Großbritannien, dort bedeutet eine durchgezogene gelbe Doppellinie ein generelles Parkverbot und eine einfache durchgezogene gelbe Linie ein zeitlich beschränktes Parkverbot. Die Beschränkung muß auf zusätzlich angebrachten Verkehrszeichen näher erläutert werden.

Zusätzlich zu den Längsmarkierungen setzt man in Großbritannien auch Quermarkierungen ein, die das Liefern und Laden regeln. Gelbe Doppelquerstriche auf dem Bordstein bedeuten permanentes Liefer- und Ladeverbot. Einzelne gelbe Querstriche deuten hingegen auf zeitlich beschränktes Liefern und Laden hin, wobei wiederum eine Zusatzbeschilderung die Einzelheiten regelt. Die britische Regierung beabsichtigt, diese verwirrende Vielfalt an Markierungen zur Regelung des ruhenden Verkehrs bis zum Jahr 1999 zu vereinfachen.

Auch die belgische, italienische und spanische Straßenverkehrsordnung kennen gelbe unterbrochene Linien. In allen genannten Ländern bedeuten derartige Markierungen ein Parkverbot.

Als Faustregel für den europäischen Kraftfahrer läßt sich aus der Gegenüberstellung der Markierungsformen folgender praktischer Hinweis ableiten:

- bei gelben unterbrochenen Linien ist in der Regel das Parken verboten,
- bei gelben durchgezogenen Linien ist in der Regel das Halten verboten.

Faßt man die Ergebnisse zusammen, ist festzuhalten, daß die generellen Vorschriften zum Halten und Parken entsprechend den internationalen Übereinkommen von Wien und Genf weitgehend ähnlich ausgestaltet sind. Dies gilt in weitaus geringerem Maße, wenn es um die konkreten Beschilderungsformen und Markierungen geht. Insbesondere hinsichtlich der Markierungen zur Regelung des ruhenden Verkehrs kann man getrost von einem europäischen Kunterbunt sprechen.

3.1.3 Regeln für Radfahrer und Fußgänger

Im Vergleich mit den Vorschriften für Fahrzeugführer nimmt sich der Umfang der Verhaltensvorschriften für Fußgänger eher bescheiden aus. Gleichzeitig ist eine weitgehende Übereinstimmung der Regelungen im internationalen Vergleich festzustellen. Hinsichtlich der Straßenbenutzung gilt in allen Ländern eine Gehwegbenutzungspflicht. Regeln zum Gehen auf der Fahrbahn sind nur für den Außerortsbereich interessant, wenn dort keine Gehwege vorhanden sind. Innerorts ist dagegen das Queren der Straße von besonderer Bedeutung. In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, daß in allen Ländern der Fahrverkehr auf der Fahrbahn Vorrang vor dem Fußgänger hat. Entsprechend sind Fußgänger verpflichtet, die Straße vorsichtig und möglichst zügig auf dem kürzesten Wege zu überqueren. Nach Möglichkeit sollen sie Querungshilfen aufsuchen, dies können Zebrastreifen, Ampeln, Kreuzungen oder andere Hilfen wie Inseln sein. Die nationalen Straßenverkehrsordnungen sprechen unterschiedliche Verpflichtungen aus, bis zu welcher Entfernung vom gewünschten Ort der Überquerung derartige Querungshilfen aufzusuchen sind. Am weitesten geht dabei das italienische Regelwerk. Es verpflichtet Fußgänger, Querungshilfen in einer Entfernung von bis zu 100 m zu benutzen. Nach den französischen Vorschriften müssen Fußgänger Umwege bis zu einer Entfernung von 50 m in Kauf nehmen, nach der belgischen Vorschrift bis zu 30 m. In Spanien müssen Querungshilfen "in unmittelbarer Nähe" benutzt werden und in Deutschland "wenn es die Verkehrslage" erfordert. Das britische Regelwerk zeichnet sich wiederum durch eine weitestgehende Liberalität aus, eine entsprechende Vorschrift zur Benutzung von Querungshilfen existiert dort nicht.

Wenn Fußgänger an einem Zebrastreifen die Fahrbahn überqueren wollen, so haben sie dort in der Regel Vorrang vor dem Fahrzeugverkehr. Nur in Deutschland und Spanien gibt es hierzu eine Ausnahme: Dort haben Fußgänger keinen Vorrang vor Schienenfahrzeugen!

An Lichtsignalanlagen bedeutet das Rotlicht für Fußgänger, daß diese die Fahrbahn nicht mehr betreten dürfen bzw. zügig räumen müssen. Während diese Regel in fünf der sechs Untersuchungs-länder ohne wenn und aber Gültigkeit besitzt, enthält das bri-tische Regelwerk eine deutlich weichere Regelung. Dort wird formuliert: Das Rotlicht spricht die Warnung aus, daß der Fuß-gänger im Interesse der Sicherheit den Überweg nicht benutzen sollte. Damit existiert in Großbritannien kein strafbewehrtes Verbot, die Fahrbahn bei Rot zu betreten.

In Großbritannien, Italien und Spanien kommen an Fußgängersig-nalanlagen auch Übergangszeiten zwischen dem Wechsel von Grün auf Rot zum Einsatz. Deren Ausführungsformen variieren erheb-lich: Grünblinken, Dunkelphase, Gelbphase oder Grün-Gelb-Phase. Besonders vielfältig stellt sich die Situation hierbei in Ita-lien dar (siehe Kapitel 4.2).

Betrachtet man die Vorschriften für Fußgänger im Überblick, so fallen neben den zahlreichen Übereinstimmungen zwischen den Ländern im Prinzip zwei Abweichungen besonders ins Auge: die Aussetzung des Fußgängervorrangs an Zebrastreifen beim Zusam-mentreffen mit Schienenfahrzeugen in Deutschland und Spanien sowie die britische Sicht der Bedeutung des Rotlichts für Fuß-gänger.

Eine etwas größere Varianz ist bei den Vorschriften für Rad-fahrer zu verzeichnen. Diese beginnt schon bei den allgemeinen Pflichten zur Führung eines Fahrrades.

In allen Ländern außer Frankreich ist es verboten, das Fahrrad freihändig zu fahren. In Großbritannien hat diese Regel aller-dings nur empfehlenden Charakter.

Außer in Spanien gilt überall ein Verbot, sich an andere Fahr-zeuge anzuhängen und ziehen zu lassen. In Großbritannien ist dies sogar gesetzlich verboten und damit strafbewehrt.

Tabelle 4: Regeln für Radfahrer

	Deutschland	Belgien	Frankreich	Großbri- tannien	Italien	Spanien
Freihändig fahren	verboten	verboten	-	verboten ¹⁾	verboten	verboten
Anhängen an andere Fahr- zeuge	verboten	verboten	verboten	verboten ²⁾	verboten	-
Füße von den Pedalen nehmen	verboten	verboten	-	verboten ¹⁾	-	-
Nebeneinan- derfahren (Grundsatz)	verboten (Ausnahmen)	erlaubt ³⁾	verboten (Ausnahmen)	erlaubt ¹⁾³⁾	verboten (Ausnah- men)	verboten (gene- rell)
	- keine Regelung					
	1) empfohlen 2) strafbewehrte Vorschrift 3) höchstens zu zweit					

Drei Länder haben eine Vorschrift, die es Radfahrern verbietet, während der Fahrt die Füße von den Pedalen zu nehmen. Dies gilt für Belgien und Deutschland sowie Großbritannien, dort allerdings nur als Empfehlung.

Auch hinsichtlich des Nebeneinanderfahrens von Radfahrern ist man sich in den sechs Untersuchungsländern uneins. Als besonders großzügig erweist sich die Regelung in Belgien. Die belgischen Vorschriften erlauben das Nebeneinanderfahren zu zweit, ausgenommen in dem Fall, daß der Begegnungsverkehr nicht mehr möglich wäre. Die britischen Vorschriften sind ebenfalls eher großzügig, sie sehen keine gesetzliche Regelung vor und empfehlen lediglich, höchstens zu zweit nebeneinander zu fahren. Etwas zurückhaltender fallen die Formulierungen in den französischen und italienischen Regelwerken aus, dort müssen die Radfahrer einzeln hintereinander fahren, wenn es die Umstände erfordern - insbesondere wenn ein Fahrzeug die Fahrräder überholen will. Die deutsche Straßenverkehrs-Ordnung verpflichtet die Radfahrer im Prinzip zum einzelnen Hintereinanderfahren und erlaubt ihnen das Nebeneinanderfahren nur, wenn dadurch der

Verkehr nicht behindert wird. In Spanien schließlich ist das Nebeneinanderfahren von Radfahrern generell verboten.

Wenn Radwege vorhanden sind, so müssen diese von den Radfahrern auch benutzt werden. Dies gilt in allen Ländern gleichermaßen, in Großbritannien allerdings nur als Empfehlung. Eine konkrete Regelung, nur die rechten Radwege befahren zu dürfen, besteht in Deutschland, Belgien und Frankreich. Mofas dürfen in den meisten Ländern nur auf Radwegen fahren, wenn eine entsprechende Ausnahmebeschilderung vorhanden ist. Lediglich in Belgien und Spanien gilt die Radwegbenutzungspflicht auch für Mofas.

Einbahnstraßen dürfen in allen Untersuchungsländern von Radfahrern nicht in Gegenrichtung befahren werden, es sei denn ein Radweg führt gegen die Einbahnstraße. Auf der Fahrbahn gilt das Richtungsgebot gleichermaßen für Radfahrer und Kraftfahrer. In Belgien und Großbritannien können jedoch die örtlichen Behörden durch Verkehrszeichen den Radverkehr in Gegenrichtung freigeben. In Deutschland ist dies versuchsweise seit dem 01.09.1997 ebenfalls möglich. Eine neue Verordnung bietet die Möglichkeit, in Einbahnstraßen mit geringer Verkehrsbelastung und beschränkter Höchstgeschwindigkeit (30 km/h oder weniger) den Fahrradverkehr in Gegenrichtung durch ein Zusatzschild zuzulassen. Der Versuch läuft bis zum Ende des Jahres 2000 (Bundesgesetzblatt vom 14. August 1997).

Besondere Regelungen für radfahrende Kinder gelten in Deutschland und Belgien. Die deutsche Straßenverkehrs-Ordnung führt aus: Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen mit Fahrrädern Gehwege benutzen. Das gilt nicht, wenn Radwege vorhanden sind. Eine Änderung dieser Regelung ist im September 1997 in Kraft getreten. Danach dürfen dann auch ältere Kinder bis zum zehnten Lebensjahr auf Gehwegen radeln. In Belgien dürfen Kinder unter 9 Jahren Gehwege benutzen, wenn die Räder einen Durchmesser von max. 50 cm haben. Hier wird insofern eine

Erlaubnis ausgesprochen, mit kleinen oder Kinderfahrrädern auf dem Gehweg zu fahren.

Ähnlich wie in den übrigen Regelbereichen zeigt der internationale Vergleich auch für die Radfahrer einige nationale Besonderheiten in der Regelung. Diese betreffen sowohl die Handhabung des Verkehrsmittels Fahrrad als auch die Benutzung der Straßen. Insbesondere die Regeln zum Nebeneinanderfahren wie auch die kinderspezifischen Regelungen in Deutschland und Belgien sind beachtenswert.

3.2 Kontrollen in Theorie und Praxis

Wie in Kapitel 2 bereits ausführlich beschrieben wurde, hängt die Einhaltung von Vorschriften nicht zuletzt von Überwachung und Kontrollen ab. Diese Kontrolle obliegt dabei in aller Regel staatlichen Institutionen, wobei Ausgestaltung und Intensität der Kontrollen nicht nur von Land zu Land variieren, sondern in vielen Fällen regionale oder sogar kommunale Spezifika aufweisen. An dieser Stelle wollen wir kurz darstellen, wie die Zuständigkeiten in den untersuchten Ländern gelagert sind und in welcher Form und Intensität Überwachung stattfindet.

3.2.1 Zuständigkeiten bei der Verkehrsüberwachung

Die Frage nach der Zuständigkeit bei der innerörtlichen Verkehrsüberwachung erweist sich als außerordentlich schwierig, weil alle Überwachungsaufgaben in komplexe organisatorische und administrative Strukturen eingebunden sind. Um ein exaktes Bild der Überwachungszuständigkeiten zu gewinnen, müßten im Prinzip die gesamten administrativen und polizeilichen Strukturen jedes Landes detailliert analysiert werden, eine Aufgabe, die im Rahmen der vorliegenden Untersuchung nicht leistbar war. Wie kompliziert die Verhältnisse im einzelnen sind, verdeutlicht Kapi-

tel 6, in dem die Strukturen der innerörtlichen Verkehrsüberwachung in Deutschland beschrieben werden. Aus diesem Grunde versuchen wir an dieser Stelle, die grundlegenden Rahmenbedingungen der Überwachung in den Untersuchungsländern zu beschreiben. Wir stützen uns dabei auf die Auswertung nationaler Gesetze und Verordnungen sowie auf Befragungen von Experten.

Zum Verständnis der Zuständigkeiten ist es dabei zunächst erforderlich, sich einen Überblick über die Polizeistrukturen der sechs untersuchten Länder zu verschaffen.

Tabelle 5: Polizeiorganisationen mit Zuständigkeiten für die Verkehrsüberwachung

Deutschland	Belgien	Frankreich	Großbritannien	Italien	Spanien
Polizei (in Zuständigkeit der Bundesländer)	Gendarmerie Gemeente Politie	Gendarmerie C.R.S. Police Nationale Police Municipale	Staats-Polizei (in Zuständigkeit der "Counties")	Carabinieri Polizia Stradale Polizia Municipale Guardia di Finanza	Guardia Civil Policia Municipal

In Deutschland gibt es eine staatliche Polizei, die entsprechend dem föderalen Prinzip der Bundesrepublik nach Bundesländern organisiert ist. Dementsprechend finden sich Unterschiede zwischen den einzelnen Ländern in der Struktur der Polizeiorganisation, die auf die Verkehrsüberwachung Einfluß haben.

In Belgien existiert eine landesweit organisierte Gendamerie, die dem Innenministerium unterstellt ist. Daneben haben alle Städte und Gemeinden ab einer bestimmten Größe eine örtliche Polizei (Gemeente Politie), deren Dienstherr der Bürgermeister ist. Hierbei handelt es sich demzufolge um eine kommunale Polizei.

In Frankreich stellt sich die Situation relativ komplex dar, da insgesamt vier Polizeiorganisationen von Bedeutung sind. Zunächst gibt es die Gendarmerie, die dem Verteidigungsministerium unterstellt ist. Daneben existiert eine Compagnie Républicaine de Sécurité (C.R.S.), die eine Form von Bereitschaftspolizei darstellt. Ebenfalls landesweit organisiert ist die dem Innenministerium unterstellte Police Nationale. Schließlich gibt es auch in Frankreich eine kommunale Polizei (Police Municipale), deren Chef der Bürgermeister der jeweiligen Stadt ist.

Die Situation in Großbritannien ist mit derjenigen in Deutschland vergleichbar. Die staatliche Polizei ist nach Regionen, den sogenannten "counties" organisiert. Innerhalb der counties kann die Polizei weitestgehend eigenständig entscheiden, so daß sich in der Praxis große Unterschiede bei den Überwachungsaktivitäten ergeben können.

Italien verfügt wiederum über mehrere Polizeiorganisationen mit Zuständigkeiten bei der Überwachung des Straßenverkehrs. Überwachungsbefugnis haben zum einen die landesweit organisierten Carabinieri. Daneben existiert eine eigene Verkehrspolizei, die Polizia Stradale. Außerdem ist in den Kommunen eine örtliche Polizei, die Polizia Municipale, tätig. Schließlich besitzt auch die Guardia di Finanza die Befugnis für Verkehrskontrollen.

In Spanien sind schließlich zwei Polizeiorganisationen für die Verkehrsüberwachung von Bedeutung. Auf nationaler Ebene ist dies die Guardia Civil und in den Kommunen die Policía Municipal, die dem Bürgermeister unterstellt ist.

Den verschiedenen Polizeiorganisationen sind in den Ländern auf unterschiedliche Weise Zuständigkeitsbereiche in der innerörtlichen Verkehrsüberwachung zugeordnet. Auf der Grundlage zahlreicher Gespräche mit Experten wurde nun der Versuch unternommen, sich ein Bild darüber zu verschaffen, welche Polizeiorga-

nisation oder andere staatliche Organisation in der Praxis die uns im Rahmen der Untersuchung interessierenden Verkehrsverstöße überwacht.

Tabelle 6: Organisationen, die mit der innerörtlichen Überwachung von Geschwindigkeits- und Rotlichtverstößen sowie der Kontrolle des ruhenden Verkehrs befaßt sind

	Deutschland	Belgien	Frankreich	Großbritannien	Italien	Spanien
Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung	Polizei und Kommunale Behörden (in bestimmten Bundesländern)	Gemeente Politie (Gendarmerie)	Police Nationale (Gendarmerie)	Polizei	Polizia Municipale	Policia Municipal
Überwachung des ruhenden Verkehrs	Kommunale Behörden (in den meisten Bundesländern) (Polizei)	Gemeente Politie (Gendarmerie)	Police Municipale (Gendarmerie)	Kommunale Behörden (Polizei)	Polizia Municipale	Policia Municipal und Kommunale Behörden

In Deutschland ist grundsätzlich die Polizei zuständig für die innerörtliche Verkehrsüberwachung. Zahlreiche Bundesländer haben jedoch zusätzlich den kommunalen Ordnungsbehörden entsprechende Kompetenzen übertragen. In der Praxis können in diesen Bundesländern Überwachungsaktivitäten zu Geschwindigkeits- und Rotlichtverstößen von beiden Institutionen durchgeführt werden. Bei der Überwachung des ruhenden Verkehrs hat sich die Polizei allerdings schon seit längerer Zeit weitgehend zurückgezogen und das Feld den Straßenverkehrsbehörden überlassen (eine genaue Darstellung der deutschen Situation liefert Kapitel 6).

In Belgien ist die Kommunale Polizei für alle Überwachungsbereiche innerorts zuständig. Nur in den sehr kleinen Gemeinden,

in denen es keine "Gemeente Politie" gibt, ist auch die Gendarmerie aktiv. Ansonsten kontrolliert die Gendarmerie vorrangig auf Autobahnen und Landstraßen.

Von den zahlreichen Polizeiorganisationen in Frankreich kommt der "Police Nationale" die größte Bedeutung zu. Sie besitzt eine Direction Centrale de la Sécurité Publique mit speziellen Abteilungen für die innerörtliche Verkehrsüberwachung in allen Departments. Die "Police Municipale" ist dagegen ausschließlich für die Überwachung des ruhenden Verkehrs oder die Sicherung von Fußgängern, insbesondere auch von Kindern, beim Überqueren der Straße (Lotsen) in ihrem Gemeindegebiet zuständig. Die "Police Municipal" verfügt über kein Anhalterrecht und hat auch keine Kompetenz für Fahrzeugkontrollen. Selbst bei weitergehenden Maßnahmen der Parkraumüberwachung, z.B. dem Anlegen von Krallen oder Abschleppaktionen muß die Police Nationale hinzugezogen werden. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, daß laut Aussage des französischen Verkehrsministeriums Überlegungen angestellt werden, die Kompetenzen der Police Municipale zu erweitern.

Die Tätigkeit der C.R.S. im Rahmen der Verkehrsüberwachung beschränkt sich auf die Stadtautobahnen in Ballungsgebieten. Die Gendarmerie überwacht auf Landstraßen und Autobahnen sowie in kleineren Gemeinden den Verkehr.

In Großbritannien ist für die innerörtliche Überwachung von Geschwindigkeits- und Rotlichtverstößen grundsätzlich die Polizei zuständig. Seit Anfang der 90er Jahre besitzen zusätzlich zur Polizei die Kommunen die Möglichkeit, den ruhenden Verkehr zu überwachen. Seitdem hat sich die Polizei aus diesem Bereich weitgehend zurückgezogen und überwacht Parkverstöße nur noch im Hinblick auf die Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses, also in gravierenden Fällen. Zudem ist in Großbritannien eine Tendenz erkennbar, nach der die Städte und Gemeinden erweiterte Kompetenzen bei der Verkehrsüberwachung fordern.

In Italien erfolgt eine Aufgabenverteilung zwischen den verschiedenen Polizeiorganisationen derart, daß die Carabinieri und die Polizia Stradale eher außerorts zuständig sind, während in den Gemeinden überwiegend die Polizia Municipale die Verkehrsüberwachung durchführt. Letztere besitzt in Italien die Zuständigkeit für alle Überwachungsbereiche.

Ähnlich gelagert ist die Situation in Spanien. Die "Guardia Civil" ist für die Überwachung der Autobahnen und Landstraßen zuständig, in kleineren Orten auf dem Land übernimmt sie ebenfalls Kontrollfunktionen. In den Städten dagegen überwacht die Policia Municipal den Verkehr. Sie allein ist zuständig für Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung, während die Überwachung des ruhenden Verkehrs auch von kommunalen Ordnungsbehörden übernommen werden kann. Die Zuständigkeiten der Kommunen bei der Parküberwachung wurden in dem Straßenverkehrsgesetz von 1990 festgelegt. Danach darf das Personal der nicht polizeilichen Parküberwachung nur Protokolle verteilen. Für weitergehende Maßnahmen muß die Polizei hinzugezogen werden. In einer aktuellen Gesetzesänderung vom März 1997 sind die Möglichkeiten der Kommunen erweitert worden. In Zukunft dürfen die Kommunen verstärkt Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung realisieren und bei bestimmten Parkverstößen Fahrzeuge abschleppen bzw. mit Krallen festsetzen.

Betrachtet man die Situation der sechs untersuchten Länder im Überblick, so wird deutlich, daß in Frankreich und Großbritannien die staatliche Polizei im sensiblen Bereich der Überwachung von Geschwindigkeits- und Rotlichtverstößen das Zepter fest in der Hand hat. Allerdings laufen in beiden Ländern Diskussionen um die Erweiterung der Kompetenzen kommunaler Polizei- bzw. Ordnungsbehörden. In Deutschland ist dieser Prozeß schon weiter fortgeschritten. Entsprechend der föderalen Struktur haben einige Bundesländer den kommunalen Ordnungsbehörden bereits die Möglichkeit zur Überwachung von Geschwindigkeits- und Rotlichtverstößen eingeräumt. In den anderen drei Untersu-

chungsländern besteht weniger Anlaß für die dargestellte Kompetenzkonkurrenz. Dort gibt es kommunale Polizeibehörden, die dem Bürgermeister unterstellt sind und in ihrem Stadt- bzw. Gemeindegebiet für die Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung zuständig sind.

Die Überwachung des ruhenden Verkehrs ist in allen Untersuchungsländern im wesentlichen auf kommunale Behörden übergegangen bzw. ohnehin bei der kommunalen Polizei angesiedelt. Die staatliche Polizei hat sich aus diesem Bereich weitestgehend zurückgezogen.

3.2.2 Art und Intensität der Überwachung

Der folgende Abschnitt unternimmt den Versuch, ein Bild des Überwachungsklimas in den sechs Untersuchungsländern zu zeichnen. In Anbetracht der Tatsache, daß in keinem Land die Verkehrsüberwachung Gegenstand einer systematischen Evaluierung ist, stützen sich die folgenden Ausführungen auf mündliche und schriftliche Auskünfte von Überwachungsdienststellen sowie auf veröffentlichte Materialien zu diesem Thema und nicht zuletzt auf Vor-Ort-Beobachtungen der Autoren. Da bei den Erhebungen in aller Regel die Situation in den Hauptstädten im Vordergrund stand, kann die Darstellung kein umfassendes Abbild der landesweiten Verkehrsüberwachungsaktivitäten geben. Die nationalen Unterschiede im Umgang mit der Überwachung im Straßenverkehr treten dennoch deutlich hervor.

Bei der Überwachung von Geschwindigkeits- und Rotlichtverstößen ist in der letzten Zeit ein Trend zur Automatisierung zu erkennen, der zum einen von Überlegungen zu Einsparungen bei den Personalkosten beeinflusst ist, zum anderen wegen der Massenhaftigkeit der Delikte geboten zu sein scheint. Ein Ergebnis

dieser Entwicklung ist der vermehrte Einsatz von automatisch arbeitenden Geschwindigkeitsmeßgeräten und Rotlichtüberwachungskameras. Ein Blick auf die sechs Untersuchungsländer zeigt allerdings, daß derartige Anlagen bisher vor allem in Deutschland und Großbritannien in nennenswertem Umfang zum Einsatz kommen. In Deutschland ist deren Verbreitung zwar bereits sehr ausgeprägt, es ist allerdings zu beachten, daß zwischen den einzelnen Bundesländern erhebliche Unterschiede bestehen. So gibt es in fünf Bundesländern bisher gar keine automatisch arbeitenden, stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen. In anderen Bundesländern sind entsprechende Anlagen dagegen in sehr großer Dichte aufgestellt.

Ähnliches gilt in Großbritannien zumindest für London. Dort sind zur Zeit nach Angaben der Polizei 437 festinstallierte Überwachungsanlagen eingerichtet, jeweils die eine Hälfte zur Geschwindigkeits- und eine zur Rotlichtüberwachung. Die Anlagen fallen im Londoner Straßenbild sofort auf, da mit großen Tafeln auf sie hingewiesen wird ("police enforcement", "traffic camera surveillance"). Auf durchschnittlich 6 Anlagen kommt eine Kamera. Eine Besonderheit besteht darin, daß auch Anlagen, die zeitweise nicht mit einer Kamera bestückt sind, bei einem Regelverstoß das Blitzlicht auslösen. Auf diese Weise vermitteln die zuständigen Stellen den Eindruck einer intensiven Überwachung.

Nach Angaben des britischen Verkehrsministeriums ist eine Ausweitung automatisierter Überwachungsaktivitäten in Planung. So gibt es bereits Studien zur Kameraüberwachung von Lastkraftwagen, um Überschreitungen des zulässigen Gesamtgewichts festzustellen. Außerdem soll das Zustellen von Kreuzungsbereichen bei Verkehrsstauungen überwacht werden. Zudem läuft in London bereits ein Versuch, mit Videokameras aus Bussen heraus Fahrzeuge zu ermitteln, die unberechtigt Busspuren befahren.

Im Vergleich mit Deutschland und Großbritannien kommen stationäre Anlagen zur Verkehrsüberwachung in den anderen vier Ländern deutlich seltener zum Einsatz. Belgien hat zwar mit einem neuen Gesetz vom 04.08.1996 die Möglichkeit zur Überwachung durch automatisierte Geräte geschaffen. Da aber bis zum Sommer 1997 zu diesem Gesetz noch keine Ausführungsbestimmungen vorlagen, können derartige Geräte bisher nicht eingesetzt werden.

Auch in Frankreich ist die Verbreitung festinstallierter Überwachungsgeräte nicht groß. In Paris gibt es gar keine Geschwindigkeitsstarenkästen, Rotlichtüberwachungskameras sind an 10 Stellen aufgestellt. Eine Ausweitung ist nach Angaben des Verkehrsministeriums nicht geplant, da die Polizei den zunehmenden Verwaltungsaufwand scheut.

In Italien existieren bereits einige automatische Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen, diese sind jedoch hauptsächlich auf Außerortsstraßen aufgestellt. Zum Einsatz von Rotlichtkameras läuft derzeit eine Studie.

In Spanien ist die Verbreitung automatischer Anlagen bisher ebenfalls beschränkt. In Madrid gibt es nur wenige stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen und keine Kameras zur Rotlichtüberwachung.

Mobile Geschwindigkeitskontrollen sind in allen Untersuchungsländern verbreitet. Da allerdings auch hier deren Einsatz nicht systematisch erfaßt wird, bzw. die Einsatzpläne nicht verfügbar gemacht werden können, sind zum Umfang dieser Kontrollen keine verlässlichen vergleichbaren Aussagen zu machen. Stattdessen beschränken sich die folgenden Ausführungen auf einige punktuelle Erfahrungen. Für die Festlegung der Kontrollpunkte spielt nach Aussagen der zuständigen Behörden überall das Unfall- oder Konfliktrisiko eine entscheidende Rolle. So legt beispielsweise die Polizei in Paris einen Schwerpunkt auf die Überwachung der Hauptstraßen mit hoher Unfallbelastung, wozu an erster Stelle

der Boulevard Périphérique gehört. Dort ist eine eigene Einheit der Polizei zuständig, der insgesamt 6 Radargeräte zur Verfügung stehen. Aufgrund der schwierigen Verkehrssituation werden dort Verkehrssünder in der Regel nicht angehalten, sondern fotografiert. Große Probleme bereiten dabei die Motorradfahrer. Da nach französischem Gesetz bisher nur die Frontfotographie als Beweismittel zugelassen ist, gibt es keine Möglichkeit der Identifizierung von motorisierten Zweiradfahrern. Diese Gruppe von Verkehrsteilnehmern genießt demzufolge einen gewissen Freiraum für Geschwindigkeitsübertretungen.

In Brüssel strebt man eine Anhebung der Zahl der mobilen Geschwindigkeitskontrollen an, wobei als Zeitrahmen für derartige Kontrollen der Zeitraum werktags von 7.00 - 19.00 Uhr vorgesehen ist und zusätzlich nachts und am Wochenende fallweise kontrolliert werden soll. Die Zahl der bei diesen Kontrollen ausgestellten Anzeigen steigt im übrigen nach Angaben der Stadt Brüssel ständig.

Rotlichtüberwachung ohne automatische Anlagen wird offensichtlich in allen Ländern gar nicht oder nur sporadisch und in keinem Fall systematisch durchgeführt.

Bei der Überwachung des ruhenden Verkehrs sind im Ländervergleich nur geringere Unterschiede feststellbar. Die Überwachungsintensität hat in allen Ländern ein gewisses Niveau erreicht. Besonders in den Großstädten ist das Risiko für Kraftfahrer, die ihr Fahrzeug falsch abgestellt oder die erlaubte Parkzeit überschritten haben, zur Kasse gebeten zu werden, erheblich. Die zahlreichen Abschleppfahrzeuge, die in allen besuchten Großstädten im Einsatz sind, verdeutlichen auf eindrucksvolle Weise den Willen, Park- und Haltevorschriften durchzusetzen.

Allerdings sind die Unterschiede zwischen den verschiedenen Haupt- und Großstädten, in denen Beobachtungen stattgefunden

haben, dennoch beachtlich. So hebt sich die Situation in London deutlich von derjenigen in den Großstädten der anderen Länder ab. In London überwachen Polizei und kommunales Überwachungspersonal mit einer außerordentlichen Intensität. Man gewinnt den Eindruck, daß die Kontrollen lückenlos das gesamte Gebiet der Innenstadt erfassen. Schon bei geringen Überschreitungen der erlaubten Höchstparkdauer ist das Risiko, erwischt zu werden, groß. Es gelingt dem Überwachungspersonal auf beeindruckende Weise, Halt- und Parkverbote auch in Situationen durchzusetzen, in denen nur eine geringe Akzeptanz bei den Kraftfahrern zu vermuten ist. So trifft man in der Regel selbst auf Geschäftsstraßen mit langen, beidseitigen Haltverbotsabschnitten in den Verbotszonen kein einziges parkendes Fahrzeug an.

Im Vergleich mit den Londoner Verhältnissen ist die Überwachungsintensität in den anderen besuchten Großstädten deutlich geringer. Nach den Beobachtungen vor Ort weist die Überwachung des ruhenden Verkehrs in Brüssel im Vergleich die niedrigste Intensität auf. In deutschen Städten ist die Überwachung hingegen in der Regel recht intensiv. Die Aktivitäten werden nicht nur räumlich, sondern auch zeitlich immer weiter ausgedehnt. So hat die Stadt Köln vor kurzem eine Rund-um-die-Uhr Überwachung eingeführt, die Kontrollen der Anwohnerparkregelungen während der gesamten Nacht vorsieht. Auch in Paris wird der ruhende Verkehr in den Abendstunden kontrolliert. Beobachtungen zeigten, daß beispielsweise das Zweite-Reihe-Parken und das Parken auf Zebrastreifen auch nachts geahndet wird. Tagsüber sind überall in Paris zahlreiche Kräfte der Police Municipale im Einsatz.

In Madrid überwachen die kommunalen Polizeikräfte und kommunale Ordnungshüter den ruhenden Verkehr parallel. Das nicht polizeiliche Überwachungspersonal rekrutiert sich vorwiegend aus ehemaligen Schaffnern der öffentlichen Verkehrsbetriebe, die hier ein neues Betätigungsfeld gefunden haben.

Die größten Veränderungen bei der Überwachung des ruhenden Verkehrs sind in jüngster Zeit in Italien und dort insbesondere in Rom eingetreten. Noch in der UNIROYAL-Untersuchung "Chaos und urbanes Leben" von 1995 wurde über Rom berichtet, daß sich die dortige Parksituation von derjenigen anderer europäischer Hauptstädte erheblich unterscheidet. So waren zum damaligen Zeitpunkt praktisch keine Bewirtschaftungsmaßnahmen existent und die Situation durch eine extreme Parkplatzknappheit gekennzeichnet. Als Konsequenz traf man auf eine hohe Zahl an Falschparkern, gleichzeitig gab es jedoch auch kreative Formen des privat organisierten Parkraummanagements. Von alledem ist im Frühjahr 1997 nicht mehr viel zu sehen. Inzwischen hat die Stadt Rom umfassende Bewirtschaftungsmaßnahmen eingeführt. Auf den Straßen sind blaue bzw. gelbe Parkmarkierungen aufgebracht worden und es gelten Parkzeitbeschränkungen und Gebührenpflicht. Um die Maßnahmen durchzusetzen, wird der ruhende Verkehr nun auch überwacht. Damit ist eine radikale Veränderung der Situation eingetreten. Im Verkehrsalltag bedeutet dies, daß deutlich seltener falsch geparkt wird, insbesondere das Parken in zweiter und dritter Reihe ist deutlich zurückgegangen - einige Straßenzüge sind im Vergleich zum Vorjahr kaum noch wiederzuerkennen. Außerdem finden sich im Gegensatz zu früher häufiger freie Parkplätze auch in hochbelasteten Gebieten.

In Mailand ist eine intensive Kontrolle des ruhenden Verkehrs feststellbar, insbesondere im Innenstadtbereich, dessen Sperrung zwischenzeitlich aufgehoben wurde und der nun besonders intensiv kontrolliert wird, auch bei Nacht.

Damit findet in allen untersuchten Großstädten eine mehr oder weniger intensive Überwachung des ruhenden Verkehrs statt. Mit dieser Überwachung sind in der Regel nicht unerhebliche Einkünfte verbunden. Das Kontrollieren und Eintreiben der Verwarnungsgelder verursacht allerdings vielerorts auch Probleme. Die Zahlungsmoral der Verkehrssünder ist in verschiedenen Städten sehr schlecht. Experten in Paris und Rom schätzen den Anteil

tatsächlich bezahlter schriftlicher Verwarnungen auf 30 bis 35%. In Frankreich haben sich in der letzten Zeit Anwälte darauf spezialisiert, mit kleinen Tricks ihre Klienten über die Verjährungsfrist zu retten.

Aus diesem Grunde stellen die Länder unterschiedliche Überlegungen zur Verbesserung dieser Situation an. In Belgien und Frankreich denkt man darüber nach, in Form einer allgemeinen Steuer für das Abstellen von Fahrzeugen Einnahmen zu erzielen, anstatt aufwendig die Verwarnungsgelder einzutreiben. Damit sind jedoch offensichtlich erhebliche juristische Probleme verbunden. Eine andere Möglichkeit könnte darin bestehen, die lästigen und zeitaufwendigen bürokratischen Arbeiten oder die gesamte Überwachungsaktivität in die Hände privater Firmen zu legen. Auf derartige Überlegungen trifft man derzeit am ehesten in Deutschland, Großbritannien und Spanien. In Italien, Frankreich und Belgien steht man solchen Privatisierungsüberlegungen stark ablehnend bis verständnislos gegenüber.

Aus den erstgenannten Ländern liegen in diesem Zusammenhang sogar einige Erfahrungen vor. So lief in Madrid über eine gewisse Zeit ein Experiment, bei dem der bürokratische Teil der Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten durch eine amerikanische Privatfirma bewerkstelligt wurde. Dabei traten allerdings schon nach kurzer Zeit erhebliche Probleme mit der Zuverlässigkeit der Mitarbeiter auf. Daraufhin wurde das Projekt wieder eingestellt. In Berlin kam das frühzeitige Aus für die Einbindung Privater in die Verkehrsüberwachung durch ein Gerichtsurteil. Daraufhin mußten die Verträge mit insgesamt 3 beteiligten Firmen gekündigt werden. Das Land Berlin versucht nun, eine Gesetzesänderung herbeizuführen, die eine Einbindung privater Institutionen ermöglicht. In London arbeiten seit längerer Zeit private Firmen unter der Regie der Stadtverwaltung in der Parkraumüberwachung. Die Überwachungskräfte müssen sich streng an die Anweisungen der kommunalen Behörden halten; sie haben keine Befugnisse, Geld einzutreiben, sondern dürfen nur Protokolle

ausstellen. Die Strafen sind nicht bei der Firma, sondern bei einer zentralen Bußgeldstelle in der Londoner Innenstadt zu bezahlen.

Neben der Überwachung der Geschwindigkeit, der Rotlichtbeachtung und des ruhenden Verkehrs finden sich innerorts auch Kontrollen der Zufahrtsbeschränkungen, insbesondere in Bereichen der historischen Zentren.

Hier haben unterschiedliche Systeme der Zufahrtsberechtigung Einzug gehalten. Mancherorts sind es bewegliche Poller, die den Zugang versperren, und die entweder über entsprechende Berechtigungskarten (Brüssel) oder in direkter Kommunikation mit einem Kontrolleur (Paris) bewegt werden.

Etwas anders organisiert ist die Durchsetzung der Zufahrtsbeschränkung zum historischen Zentrum von Rom. In das Zentrum dürfen montags bis freitags von 6.30 bis 18.00 Uhr und samstags von 14.00 bis 18.00 Uhr nur Fahrzeuge mit einer Berechtigung einfahren. Taxis sind grundsätzlich von der Regel ausgenommen. An den Gebietseingängen überwachen Polizisten die Einhaltung der Zufahrtsbeschränkungen. Fahrzeuge mit Berechtigung werden durchgewunken, von Fahrern, die ohne Autorisation einfach durchfahren, wird das Kennzeichen notiert. Letztere erhalten per Post einen Strafzettel über DM 60. Nach Aussagen der Polizei bezahlen etwa 70% der Verkehrssünder diese Strafen. Die persönliche Kontrolle erlaubt Einzelfallausnahmen und gibt damit der Überwachung einen menschlichen Zug. So ließ ein Polizist während unserer Beobachtungen eine Frau ohne Zufahrtsberechtigung passieren, die beteuerte, lediglich einige schwere Kartons, die sich auf dem Rücksitz befanden, bei einem Geschäft abliefern zu wollen.

Hinsichtlich der Kontrolle von Radfahrern, die überall ein hohes Potential regelwidrigen Verhaltens zeigen, ist festzustellen, daß in diesem Bereich in keinem der untersuchten Länder

systematische Kontrollen stattfinden, die denen für Autofahrer vergleichbar sind. Sporadische Kontrollen von Radfahrern führen allein die deutsche und französische Polizei durch. Noch seltener sind Überwachungsmaßnahmen zum Verhalten von Fußgängern. Derartige Kontrollen findet man nur als Einzelfälle in Deutschland. Hierbei geht es fast immer um die Beachtung von Fußgängerlichtsignalanlagen.

Zusammenfassend stellt sich die Situation zur Intensität der Verkehrsüberwachung in den untersuchten Ländern wie folgt dar: Geschwindigkeits- und Rotlichtkontrollen mit automatisch arbeitenden Anlagen finden bisher hauptsächlich in Deutschland und Großbritannien Verbreitung. Insbesondere in Großbritannien kommen sie häufig zum Einsatz, eine Ausweitung automatischer Überwachungsmaßnahmen auf andere Verhaltensaspekte ist dort bereits in Vorbereitung. In den anderen Ländern hat die Automatisierung in weitaus geringerem Ausmaß Einzug in die Verkehrsüberwachung gehalten. In Belgien gibt es seit neuestem zwar eine rechtliche Grundlage, aber noch fehlen die Ausführungsbestimmungen.

Mobile Geschwindigkeitskontrollen findet man in allen Untersuchungsländern. Eine Überwachung des Rotlichts, die nicht mit automatisch arbeitenden Kontroll-Kameras durchgeführt wird, ist dagegen kaum verbreitet.

Der ruhende Verkehr wird zumindest in den Großstädten intensiv überwacht. Insbesondere die Kontrollen in London fallen durch enorme zeitliche Dichte und (Fast-)Lückenlosigkeit auf. In Rom und Mailand sind sowohl die Parkraumbewirtschaftung wie auch deren Überwachung erst in jüngster Zeit eingeführt worden. Besonders in Rom hat dies zu gewaltigen Veränderungen beim Verhalten der Kraftfahrer und im Straßenbild geführt. Berücksichtigt man, daß dort zusätzlich Kontrollen der Zufahrtsbeschränkungen zum historischen Zentrum und neuerdings auch Fahrzeugkontrollen durchgeführt werden (die Autoren mußten selbst die

Erfahrung machen), so ist ein bisher nicht gekanntes Überwachungsklima in der "Ewigen Stadt" zu konstatieren.

3.3 Sanktionen

Bevor wir für ausgewählte Verkehrsverstöße die Strafen im internationalen Vergleich gegenüberstellen, müssen einige Grundzüge der nationalen Sanktionssysteme erläutert werden.

3.3.1 Grundzüge der Sanktionssysteme

In Deutschland existiert seit 1990 ein bundeseinheitlicher Katalog der Bußgelder und Fahrverbote. Außerdem wurde schon 1974 ein Punktesystem eingeführt, welches bei Erreichen einer bestimmten Punktzahl zunächst Verwarnungen der Kraftfahrer, dann Nachschulungskurse und schließlich den Führerscheinentzug vorsieht. Das deutsche System unterscheidet zwischen einem Verwarnungs- und Bußgeldkatalog. In dem Verwarnungskatalog sind die leichteren Vergehen zusammengefaßt, die Regelsätze betragen 5 bis 75 DM. Die Verkehrsteilnehmer haben eine Woche Frist, den Betrag zu begleichen. Bei Ablehnung der Verwarnung oder Überschreitung der Frist findet automatisch ein Bußgeldverfahren statt.

Im Bußgeldkatalog finden sich die gravierenden Tatbestände. Die Regelsätze reichen von 80 bis 450 DM. Die maximalen Bußen bei Vorsatz betragen 1.000 DM, bei Alkoholvergehen können bis zu 3.000 DM verhängt werden. Die möglichen Fahrverbote betragen im einfachen Fall 1 bis 3 Monate.

In Belgien gibt es ebenfalls zwei generelle Strafklassen für schwere und einfache Verstöße. Die maximalen Strafen können bis zu 5.000 DM betragen, außerdem sind Freiheitsstrafen von bis zu einem Monat Gefängnis möglich. Die Fahrerlaubnis kann bis zu

einer Dauer von 5 Jahren entzogen werden. Bei wiederholtem Verstoß innerhalb eines Jahres kommt es zu einer Verdoppelung der Strafe. Einzelne Strafmaße sind in einem polizeiinternen Tatbestandskatalog aufgeführt. Öffentliche Listen existieren bisher nur für Geschwindigkeitsübertretungen. Für die nächsten Jahre ist die Einführung eines Punktesystems vorgesehen.

In Frankreich ist seit dem 1.3.1994 eine neue Strafordnung in Kraft. Diese sieht 5 Strafklassen vor. Die Regelsätze reichen von 9 DM (eigene Klasse für Verstöße von Fußgängern) bis 270 DM, es sind maximale Strafen von bis zu 3.600 DM möglich. Schnelles Bezahlen führt zu einer Reduktion der Strafe, die Überschreitung einer 30-Tage-Frist kann die Beträge mehr als verdoppeln. Für schwere Verstöße gibt es auch in Frankreich ein Punktesystem. Dort werden allerdings Punkte von einem Anfangsbestand abgezogen. Für die Zuordnung von Verstößen zu den Strafklassen existiert ein polizeiinterner Tatbestandskatalog.

In Großbritannien legt das Parlament die Obergrenzen der Strafen für Verkehrsverstöße fest. Diese betragen seit dem 1.8.1993 für die fünf existierenden Strafklassen zwischen 6.000 und 15.000 DM. Die maximale Freiheitsstrafe für fahrlässige Tötung, auch für den Fall, daß die Tat im Rahmen des Straßenverkehrs begangen wird, wurde von 5 auf 10 Jahre heraufgesetzt. Es gibt außerdem ein Punktesystem, welches Fahrverbote vorsieht, die im äußersten Fall mehrere Jahre betragen können. In der Praxis liegen die Strafen meistens deutlich unterhalb der Obergrenzen, sie können je nach "county" erheblich variieren. Geldstrafen dürfen generell nicht von Polizisten auf der Straße kassiert werden.

In Italien wird im Straßenverkehrsgesetz hinter jedem Artikel ein Strafraumen für Verstöße gegen die dort aufgeführten Verhaltensvorschriften angegeben. Dieser Strafraumen enthält jeweils einen Minimal- und Maximalwert. Der niedrigste Wert kommt zur Anwendung, wenn der Verkehrssünder sofort bezahlt. Der

Strafrahmen für Verwaltungsstrafen reicht von 30 bis 4.000 DM, außerdem können Fahrverbote verhängt werden.

In Spanien werden drei Kategorien von Verkehrsverstößen unterschieden: leichte, schwere und sehr schwere. Die maximalen Strafhöhen für die drei Klassen betragen 180, 600 und 1.200 DM. Außerdem sieht das Gesetz die Möglichkeit eines Führerscheinentzugs von bis zu 3 Monaten vor. Bisher arbeitet die Polizei mit internen Tatbestandskatalogen, ein detaillierter Sanktionskatalog ist jedoch nach Angaben des spanischen Ministeriums in Vorbereitung.

Die Darstellungen machen deutlich, daß in der Mehrzahl der Länder der theoretisch anwendbare Strafrahmen Maximalwerte in einer Größenordnung von 3.000 bis 5.000 DM aufweist. In Großbritannien sind allerdings Geldstrafen bis zu 15.000 DM möglich, außerdem beträgt dort die maximale Freiheitsstrafe für das Verkehrsdelikt "fahrlässige Tötung" 10 Jahre. Neben den Geld- und Freiheitsstrafen kommen in allen Ländern grundsätzlich auch Fahrverbote bzw. Führerscheinentzug für eine bestimmte Zeit in Betracht. Punktesysteme existieren in Deutschland, Frankreich und Großbritannien, in Belgien ist dessen Einführung beabsichtigt.

Hinsichtlich der Zuordnung konkreter Strafmaße zu bestimmten Verkehrsverstößen fällt auf, daß nur in Deutschland ein öffentlich zugänglicher, detaillierter Sanktionenkatalog verfügbar ist, anhand dessen sich jeder Verkehrsteilnehmer nach einer festgestellten Übertretung über die drohende Strafe informieren kann. In Belgien existiert eine vergleichbare Liste nur für Geschwindigkeitsverstöße. Ansonsten gilt dort wie in den anderen Ländern generell, daß die Polizei mit internen Tatbestandskatalogen arbeitet. Das spanische Innenministerium erstellt derzeit einen detaillierten Sanktionenkatalog.

Nach diesen eher allgemeinen Erklärungen zu den Sanktionssystemen der Untersuchungsländer werden im folgenden die Strafen für ausgewählte Verstöße gegenübergestellt. Dabei konzentrieren wir uns auf wichtige Regelverletzungen durch Kraftfahrer. Hinsichtlich der Strafen für Fußgänger und Radfahrer finden sich in den verfügbaren Unterlagen nicht für alle Länder exakte Angaben. In Deutschland soll das Verwarnungsgeld laut Verwarnungs- und Bußgeldkatalog für Fußgänger in der Regel 10 DM und für Radfahrer 20 DM nicht überschreiten. Bei Bußgeldern soll der Regelsatz um die Hälfte ermäßigt werden. In Frankreich liegt der Regelsatz für Verstöße von Fußgängern bei 9 DM und in Italien wird in den entsprechenden Artikeln der Verhaltensvorschriften für Fußgänger und Radfahrer ein Strafraum von 30 bis 120 DM angegeben.

3.3.2 Strafen für Geschwindigkeits- und Rotlichtverstöße

Die Strafen für Geschwindigkeitsverstöße innerhalb geschlossener Ortschaften hängen in aller Regel vom Ausmaß der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ab. Tabelle 7 vergleicht die Situation in den sechs Untersuchungsländern anhand zweier Beispiele für unterschiedliche Geschwindigkeitsüberschreitungen sowie für Rotlichtverstöße. Bei den Rotlichtverstößen handelt es sich um einfache Vergehen ohne besondere Gefährdung oder Unfallfolgen.

In Deutschland fällt eine Geschwindigkeitsübertretung um 20 km/h gerade noch in den Bereich der Verwarnung. Das maximale Verwarnungsgeld beträgt 75 DM. Eine Übertretung um 30 km/h hat bereits ein Bußgeld zur Folge, welches mit einer Punktstrafe verbunden ist. Das Bußgeld beträgt 120 DM, der Verkehrsteilnehmer erhält 3 Punkte im Zentralregister. Bei den Rotlichtverstößen kennt der deutsche Bußgeldkatalog zwei Grundstrafen. Im einfachen Fall kostet das Fahren bei Rot 100 DM und verursacht 3 Punkte. Hielt die Rotphase jedoch schon länger als eine Sekunde an, so beträgt das Bußgeld 250 DM und ist mit einem

Eintrag von 4 Punkten verbunden. Außerdem kann ein Fahrverbot von einem Monat ausgesprochen werden.

Tabelle 7: Strafmaße für Geschwindigkeits- und Rotlichtverstöße

	Deutschland	Belgien	Frankreich	Großbritannien	Italien	Spanien
Geschwindigkeitsübertretung innerorts						
- um 20 km/h	75 DM	280 DM	270 DM (2P)	120 DM ²⁾	200-800 DM ³⁾	240 DM
- um 30 km/h	120 DM (3P)	350 DM	270 DM (3P)	120 DM ²⁾	200-800 DM ³⁾	360 DM
Rotlichtverstoß	100 DM (3P) 250 DM (4P) ¹⁾ 1 Monat Fahrverbot	200 DM	270 DM (4P)	120 (3P) ²⁾	120 DM	180 DM
1) bei schon länger als 1 Sekunde andauernder Rotphase 2) bei stationären Anlagen 3) Überschreitungen von 10 bis 40 km/h						

Nach der belgischen Strafenliste für Geschwindigkeitsverstöße kostet eine Übertretung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um 20 km/h im Regelfall umgerechnet 280 DM. Eine Überschreitung um 30 km/h zieht eine Strafe von 350 DM nach sich. Ein Rotlichtverstoß kostet nach Angaben des Belgischen Instituts für Verkehrssicherheit 200 DM.

In Frankreich fallen die ausgewählten Geschwindigkeitsverstöße ebenso wie Rotlichtvergehen in die Strafkategorie 4 und bedeuten eine Geldstrafe von 270 DM. Die Höhe des Punktabzugs hängt von Art und Ausmaß des Delikts ab. Nach einer vom französischen Verkehrsministerium zur Verfügung gestellten Liste hat die Geschwindigkeitsüberschreitung von 20 km/h einen Abzug von 2, die Überschreitung um 30 km/h ein Abzug von 3 und der Rotlichtverstoß schließlich einen Abzug von 4 Punkten zur Folge.

Aus Großbritannien können als Vergleich die Standardstrafen bei Geschwindigkeits- und Rotlichtverstößen an stationären Überwachungsanlagen herangezogen werden. Sie betragen generell 120 DM, beim Rotlichtverstoß kommen 3 Punkte hinzu. Bei den Geschwindigkeitsübertretungen, die an den automatisch arbeitenden Starenkästen erfaßt werden, gibt es keine Differenzierung nach dem Ausmaß der Übertretung. Dies verursacht nach Aussagen der Londoner Polizei zuviel Verwaltungsaufwand. Bei mobilen Messungen mit Anhaltevorgang erfolgt dagegen eine differenzierte Bewertung. So führt beispielsweise eine Übertretung des Innerortslimits um 100% zum Führerscheinentzug. Die automatischen Rotlichtüberwachungskameras sind in London auf eine Toleranzgrenze von 1,8 Sekunden eingestellt.

In Italien werden Geschwindigkeitsübertretungen zwischen 10 und 40 km/h mit einem Strafrahen von 200 bis 800 DM sanktioniert. Ein Rotlichtverstoß fällt in den Strafrahen von 100 bis 400 DM und wird nach Angaben der römischen Polizei im Regelfall mit einer Geldstrafe von 120 DM belegt.

In Spanien fallen die Geschwindigkeits- und Rotlichtverstöße in die Klasse der schweren Verstöße. Dafür ist ein Strafrahen von 180 bis 600 DM vorgesehen. Nach Angaben der Madrider Polizei kostet eine Geschwindigkeitsübertretung im Normalfall 1.000 Peseten pro Stundenkilometer. Dies ergibt für eine Überschreitung um 20 km/h einen Betrag von 240 DM und für eine Übertretung um 30 km/h eine Strafe von 360 DM. Ein Rotlichtvergehen wird im Regelfall mit 180 DM Strafe belegt.

Vergleicht man die Strafmaße für Geschwindigkeitsverstöße in den sechs untersuchten Ländern, so wird deutlich, daß in Belgien, Frankreich, Italien und Spanien die Strafen deutlich höher liegen als in Deutschland und Großbritannien. Schon Übertretungen um 20 km/h kosten 200 DM oder mehr. In Deutschland kommen die Kraftfahrer mit 75 DM vergleichsweise glimpflich

davon, in Großbritannien mit 120 DM ebenfalls, wenngleich dies nur für Übertretungen an stationären Überwachungsanlage gilt.

Einfache Rotlichtvergehen kosten in Deutschland, Großbritannien und Italien 100 bis 120 DM, in Belgien, Frankreich und Spanien dagegen 180 bis 270 DM. In Deutschland steigt die Strafe ebenfalls auf dieses Maß an, falls die Rotphase schon länger als eine Sekunde andauerte. In den Ländern, die Punktesysteme eingeführt haben, sind Rotlichtverstöße immer mit Punktestrafen verbunden.

3.3.3 Sanktionen im ruhenden Verkehr

Die Vielfalt der Halt- und Parkvorschriften ist in allen Ländern groß, entsprechend differenziert sind auch die Sanktionen. Der deutsche Verwarnungskatalog enthält allein über 40 verschiedene Tatbestände mit zugehörigem Verwarnungsgeld unter der Überschrift Halten und Parken. Trotzdem wollen wir versuchen, einen vergleichenden Überblick zwischen den Strafmaßen in den untersuchten Ländern zu geben. Wir beschränken uns dabei auf eine Differenzierung nach einfachen und schweren Verstößen. Als Beispiel für einfache Verstöße dient dabei das Überschreiten der erlaubten Höchstparkdauer. Als Vergleichsgrundlage für schwere Verstöße steht das Halten an gefährlichen Stellen oder das Zuparken von Feuerwehrzufahrten.

Tabelle 8: Sanktionen im ruhenden Verkehr

	Deutschland	Belgien	Frankreich	Großbritannien	Italien	Spanien
einfache Verstöße	10-50 DM	38 DM	23 DM	90 DM	35-60 DM	60-180 DM
schwere Verstöße	bis 75 DM	> 100 DM	270 DM (3P)	bis 600 DM	100-400 DM	180-600 DM

In Deutschland beginnen die Strafen für einfache Parkverstöße bei 10 DM (Überschreiten der erlaubten Höchstparkdauer um bis zu 30 Minuten). Die Strafe steigt bis auf 50 DM an, wenn die Parkzeit um mehr als 3 Stunden überschritten wird. Bei schweren Verstößen wie dem Zuparken von Feuerwehrzufahrten wird mit 75 DM die Grenze des Verwarnungsgeldes erreicht.

In Belgien kostet eine Überschreitung der erlaubten Höchstparkdauer um 60 Minuten knapp 40 DM. Für schwere Verstöße können Strafen eine Höhe von über 100 DM erreichen.

In Frankreich fallen die einfachen Parkverstöße in die Kategorie 1 der Strafklassen und ziehen somit Strafen von 23 DM nach sich. Schwere Verstöße, wie beispielsweise das behindernde Parken auf Busspuren gehören aber bereits zur Strafkategorie 4 und das bedeutet eine Strafe von 270 DM und gegebenenfalls auch Punktabzug. Dazwischen liegen in der Strafkategorie 2 Verstöße wie das Parken auf dem Fußgängerüberweg, dies kostet knapp 70 DM.

Der "Standard-Strafzettel" für falsches Parken in London kostet knapp 90 DM. Damit zieht beispielsweise das einfache Überschreiten der Parkzeit an der Parkuhr schon eine empfindliche Strafe nach sich. Diese verdoppelt sich sogar noch, wenn der Verkehrsteilnehmer nicht innerhalb von 14 Tagen bezahlt. Für schwere Verstöße kann theoretisch der ganze Strafraum der untersten Kategorie ausgeschöpft werden, dies bedeutet Maximalstrafen von bis zu 600 DM.

Laut Straßenverkehrsgesetz gilt in Italien für einfache Parkverstöße ein Strafraum von 50 bis 200 DM, für schwere Verstöße ist er doppelt so hoch. Zu schweren Parkverstößen gehört beispielsweise das Parken auf Fußgängerüberwegen. Nach Aussagen der römischen Polizei werden einfache Parkverstöße auch mit Strafen unterhalb der 50 DM-Grenze geahndet. So kostet in Rom

eine Überschreitung der erlaubten Höchstparkdauer um eine Stunde 35 DM.

Das spanische Straßenverkehrsgesetz ordnet einfache Parkvergehen den leichten Verstößen zu. Für diese ist allerdings schon ein Strafraum bis 180 DM vorgesehen. In der Praxis wird auch durchaus bis an diese Grenze herangegangen. So berichtete uns die Polizei in Madrid, daß dort beim Parken in zweiter Reihe oder auf einer mit Haltverbot ausgeschilderten Hauptverkehrsader (Via Preferente) ein Strafmaß von 180 DM zur Anwendung kommt. Für das Überschreiten der Parkzeit wird ein Betrag von 60 DM fällig. Schwere Verstöße wie das Halten und Parken an gefährlichen Stellen fallen in die mittlere Strafkategorie, dort sind Maximalstrafen von bis zu 600 DM möglich.

Betrachtet man die Sanktionen zum ruhenden Verkehr im Überblick, so wird deutlich, daß für Parkverstöße derzeit in Großbritannien und Spanien die höchsten Strafen zu bezahlen sind. Während Parksünder in den anderen Ländern mit Strafen von bis zu 50 DM davon kommen, werden in London in jedem Fall mindestens 90 DM fällig und in Madrid liegt die Strafe zwischen 60 und 180 DM. Für schwere Verstöße liegen die theoretischen Maximalstrafen in Großbritannien, Italien und Spanien sehr hoch (bis zu 600 DM). Auch in Belgien und Frankreich können für schwere Parkvergehen Strafen von 100 bis fast 300 DM ausgesprochen werden. Dagegen fällt das Strafmaß in Deutschland niedrig aus. Für Parkverstöße kann maximal ein Verwarnungsgeld von 75 DM ausgesprochen werden.

Daß die Höhe der Strafen, die zum korrekten Vergleich ja noch jeweils auf die Einkommenshöhe der jeweiligen Länder zu beziehen wären, nun keineswegs mit dem Umgang regelgerechten oder regelwidrigen Verhaltens korrespondieren, zeigt sich im nächsten Kapitel, in dem wir uns mit der Beachtung innerörtlicher Verkehrsvorschriften in den sechs Untersuchungsländern auseinandersetzen.

4. DIE BEACHTUNG VON INNERÖRTLICHEN VERKEHRSVORSCHRIFTEN IM INTERNATIONALEN VERGLEICH

Die bisherigen Ausführungen haben deutlich gemacht, daß sowohl die Verkehrsvorschriften wie auch Art und Umfang von Kontrollen und die Sanktionen deutliche Unterschiede zwischen den sechs Untersuchungsländern aufweisen. Vor diesem Hintergrund stellt sich nun die Frage, welchen Einfluß die jeweiligen Rahmenbedingungen auf das reale Verhalten der Verkehrsteilnehmer haben. Da der Kontext der vorliegenden Studie keine aufwendige Kausalanalyse gestattet, mit deren Hilfe die Auswirkungen einzelner Faktoren auf das Verkehrsverhalten bestimmt werden könnten, beschränken wir uns an dieser Stelle auf die Beantwortung der Frage, wie sich die Verkehrsteilnehmer im Verkehrsalltag verhalten. Um diese Frage beantworten zu können, erfolgten Beobachtungen und Messungen in allen sechs Untersuchungsländern. Als Beobachtungsorte wurden im Regelfall die Hauptstädte der Länder ausgewählt. Da Berlin durch enorme Baumaßnahmen und die immer noch existierenden Unterschiede zwischen West- und Ost-Berlin für einen derartigen Vergleich weniger geeignet schien, fiel die Wahl des Untersuchungsorts in Deutschland auf Hamburg. Für Italien wurde aufgrund eines bereits in früheren Untersuchungen festgestellten ausgeprägten Nord-Süd-Unterschiedes beim Verkehrsverhalten neben Rom auch Mailand einbezogen. Damit ergibt sich folgende Liste der Untersuchungsstädte:

Hamburg
Brüssel
Paris
London
Mailand
Rom
Madrid

Aus der großen Palette der möglichen Verhaltensaspekte bei der Teilnahme am Straßenverkehr galt es, aus forschungspragmatischen Gründen eine Auswahl zu treffen. Hinsichtlich der Verkehrsteilnehmer gilt das besondere Interesse den Kraftfahrern und Fußgängern. Auf die Einbeziehung der Radfahrer wurde bewußt verzichtet, da deren Anteil an allen Fahrzeugen zum einen von Beobachtungsort zu Beobachtungsort sehr unterschiedlich ist. Zudem lag der Anteil der Radfahrer in allen Beobachtungsorten mit Ausnahme von Hamburg im Bereich von unter 5% an allen Fahrzeugen. In Mailand und Rom betrug der Anteil sogar nur 1%. Zudem liegt zur Problematik der Radfahrer bereits eine international vergleichende UNIROYAL-Untersuchung vor. Bezüglich der zu untersuchenden Regelaspekte bzw. Arten von Regelverstößen fiel die Wahl entsprechend den für diese Untersuchung ausgewählten Schwerpunkten auf die Beachtung von Geschwindigkeitsverstößen und von Lichtsignalen und auf die Kontrolle des ruhenden Verkehrs.

4.1 Das Verhalten von Kraftfahrern

Die folgenden Ausführungen befassen sich vorwiegend mit dem Verhalten von Autofahrern und zwar insbesondere mit dem von PKW-Fahrern inclusive den Fahrern von Lieferwagen. In dem Maße, in dem verwertbare Daten für motorisierte Zweiradfahrer aus den Untersuchungsstädten vorliegen, werden diese gesondert ausgewiesen.

Die Beobachtungen der PKW-Kraftfahrer umfassen alle drei ausgewählten Verhaltensaspekte, also die Beachtung von Geschwindigkeitsvorschriften, von Lichtsignalen und von Halt- und Parkvorschriften. Für die motorisierten Zweiradfahrer liegen Ergebnisse zur Beachtung von Geschwindigkeitsregeln und Lichtsignalen vor. Die folgenden drei Unterabschnitte beschreiben die Ergebnisse.

4.1.1 Die Beachtung von Geschwindigkeitsvorschriften

Die Beobachtung des Geschwindigkeitsverhaltens erfolgte mit Hilfe von Radar-Messungen. Das Gerät war unauffällig in einem am Fahrbahnrand geparkten PKW untergebracht. Die Meßergebnisse geben einen Eindruck von der Beachtung von Geschwindigkeitsvorschriften in den untersuchten Städten. Dabei ist es im Rahmen einer Untersuchung wie der vorliegenden unmöglich, ein auch nur annähernd vollständiges Bild der Geschwindigkeitsniveaus im gesamten Straßennetz bei unterschiedlichen Verkehrsstärken oder zu verschiedenen Tageszeiten zu liefern. Da eines der zentralen Anliegen der Untersuchung im Vergleich der Städte liegt, war es daher bedeutsam, das Geschwindigkeitsverhalten der Kraftfahrer in vergleichbaren Situationen für die untersuchten Städte gegenüberzustellen. Auf diese Weise ergeben sich zuverlässige Grundlagen für Verhaltensstilvergleiche zwischen den verschiedenen Untersuchungsstädten.

Um diese Vergleiche zu realisieren, wurden in einem ersten Schritt fünf Straßentypen definiert. Das Spektrum reicht von stark belasteten innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen bis zu Sammelstraßen in Wohnsiedlungen am Stadtrand. Für jeden Straßentyp wurden in den 7 Städten vergleichbare Meßstellen ausgewählt. Die Messungen erfolgten am Tage in den Zeiten zwischen 9.00 und 19.00 Uhr. Da davon auszugehen ist, daß sich die Fahrweise gerade auf Geschäftsstraßen während und außerhalb der Ladenöffnungszeiten nachhaltig unterscheiden, wurden dort Vergleichsmessungen in den Abendstunden nach Geschäftsschluß durchgeführt. Alle Messungen fanden bei trockener Fahrbahn statt. An zwei Stellen ergab sich die Möglichkeit ergänzender Messungen bei nasser Fahrbahn.

Einen Einblick in die Struktur der untersuchten Straßentypen liefert die folgende Übersicht in Tabelle 9.

Tabelle 9: Charakteristische Merkmale der untersuchten Straßentypen

	Hauptverkehrsstraße	Geschäftsstraße	Verkehrsstraße	Sammelstraße	Sammelstraße Stadtrand
zul. Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	50 km/h	50 km/h	30/50 km/h ¹⁾	30/50 km/h ¹⁾
Spurenzahl	≥ 5	4	2	2	2
Fahrbahnbreite für den fließenden Verkehr	14-23 m	11-14 m	7-8 m	6-7 m	a) 7-8 m ²⁾ b) 6/6 m
Straßenraumbreite ³⁾	25-40 m	22-38 m	17-24 m	15-20 m	a) 12-23 m b) > 40 m
Kfz-Verkehrsmenge	1.200 - 4.000 Kfz/h	1.000 - 2.300 Kfz/h	500 - 1.000 Kfz/h	300 - 600 Kfz/h	300 - 400 Kfz/h
1) Tempo 30 in Hamburg 2) a) ohne b) mit Trennung durch Mittelstreifen			3) gemessen zwischen den Hausfassaden		

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt an den untersuchten Straßen im Regelfall 50 km/h. Eine Ausnahme aufgrund der starken Verbreitung von Tempo 30-Zonen bildet Hamburg. Dort gilt auf nahezu allen Sammelstraßen im Stadtgebiet eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Hinsichtlich der baulichen und verkehrlichen Situation lassen sich die fünf untersuchten Straßentypen folgendermaßen charakterisieren:

- Hauptverkehrsstraßen

Hierbei handelt es sich um Ringstraßen, Ausfallstraßen oder andere stark befahrene Hauptstraßen, die über 5 oder mehr Spuren verfügen. Die Fahrbahnen weisen Breiten zwischen 14 und 23 m für den fließenden Verkehr auf, der Straßenraum zwischen den Fassaden gemessen ist 25 bis 40 m breit.

- Geschäftsstraßen

Diese Straßen zeichnen sich durch eine dichte Geschäftsnutzung aus. Der Verkehrsfluß wird häufig durch Parksuchverkehr, Zwei-

te-Reihe-Parker oder Liefer- und Ladevorgänge gestört. Alle untersuchten Geschäftsstraßen weisen 4-spurige Fahrbahnen mit Breiten zwischen 11 und 14 m auf. Die Straßenraumbreite variiert zwischen 22 und 38 m, die Kfz-Verkehrsstärken liegen über 1.000 Kfz/h. Bei diesem Straßentyp erfolgten auch Messungen in den Abendstunden, um zu überprüfen, ob nach Geschäftsschluß eine Veränderung des Geschwindigkeitsverhaltens zu beobachten ist.

- Verkehrsstraßen

Im Sinne einer Hierarchie von Straßen im städtischen Netz nimmt dieser Straßentyp eine mittlere Position ein. Untersucht wurden 2-spurige Straßen mit Fahrbahnen von 7 bzw. 8 m Breite. Die Kfz-Verkehrsstärken liegen zwischen 500 und 1.000 Kfz/h, die Straßenraumbreiten liegen meist bei etwa 20 m.

- Sammelstraßen

Innerstädtische Sammelstraßen dienen hauptsächlich der Bündelung des Erschließungsverkehrs, um ihn dann auf Hauptstraßen zu führen. Von der Struktur her dominiert die Wohnbebauung. Verglichen werden 2-spurige Fahrbahnen mit 6 bis 7 m Breite für den fließenden Verkehr. Die Straßenraumbreiten schwanken zwischen 15 und 20 m, die Verkehrsstärken bewegen sich in einem Bereich von 300 bis 600 Kfz/h.

- Sammelstraßen in Stadtrandsiedlungen

Straßen diesen Typs befinden sich in Wohnsiedlungen am Stadtrand, die häufig in den 60er oder 70er Jahren entstanden sind. Aufgrund der damals üblichen Planungspraxis wurden die Sammelstraßen großzügig ausgelegt. Sie laden häufig zu schnellem Fahren ein. Ausgewählt wurden zum einen 2-spurige Fahrbahnen mit Breiten von 7 oder 8 m und zum anderen Straßen mit baulicher Mitteltrennung, deren Richtungsfahrbahnen etwa 6 m breit sind. Während die Straßenräume mit Gegenrichtungsverkehr Breiten von 12 bis 23 m aufweisen, sind die Räume der Straße mit Mittel-

trennung mit Werten über 40 m sehr breit. Die Verkehrsstärken bewegen sich in einem engen Spektrum von 300 bis 400 Kfz/h.

Innerhalb der fünf ausgewählten Straßentypen herrschen für die Untersuchungsstädte vergleichbare bauliche und verkehrliche Ausgangsbedingungen, die einen Vergleich des Geschwindigkeitsverhaltens der PKW-Fahrer zwischen den Untersuchungsstädten gestatten.

Tabelle 10: Umfang der Geschwindigkeitsmessungen (PKW und Lieferwagen)

	Hauptverkehrsstraße	Geschäftsstraße	Verkehrsstraße	Sammelstraße	Sammelstraße Stadtrand
Anzahl der Messungen	9	7 ¹⁾ + 7 ²⁾	7	7	9
Anzahl gemessener Fahrzeuge	N = 1.564	N = 1.084 ¹⁾ N = 1.312 ²⁾	N = 1.106	N = 1.130	N = 1.152
Gesamtmittelwert der Geschwindigkeiten	54,3 km/h	39,0 km/h ¹⁾ 43,1 km/h ²⁾	42,9 km/h	38,0 km/h	43,1 km/h
1) tagsüber 2) abends					

Die folgenden Ergebnisse basieren auf 46 Meßphasen in den sieben Untersuchungsstädten. Jede Meßphase umfaßte mindestens 100 gültige Geschwindigkeitswerte. Damit beträgt die Gesamtzahl gemessener Fahrzeuge über 7.000.

Ein Blick auf die Gesamtmittelwerte der Geschwindigkeiten verdeutlicht, daß den Straßentypen unterschiedlich hohe Geschwindigkeitsniveaus zugeordnet sind. Die Straßen des Typs Hauptverkehrsstraße weisen erwartungsgemäß die höchsten Werte aus. Das Niveau auf Geschäftsstraßen liegt deutlich niedriger aufgrund der häufig auftretenden Verkehrsstörungen. In den Abendstunden fallen diese Störungen zum Teil weg, das Geschwindigkeitsniveau steigt um 3,5 km/h an. Die Verkehrsstraßen weisen einen Mittelwert von 42,9 km/h auf, auf den innerstädtischen

Sammelstraßen liegt er noch niedriger (38,0 km/h). Auf den großzügig angelegten Sammelstraßen der Stadtrandsiedlungen wurde dagegen ein Mittelwert von 43,1 km/h ermittelt.

Die zentrale Frage ist nun, ob die unterschiedlichen Überwachungsformen und Überwachungsintensitäten einhergehen mit unterschiedlichem Geschwindigkeitsverhalten. Hierbei sind wir uns darüber im Klaren, daß die beobachteten Unterschiede nicht kausal auf die unterschiedlichen Überwachungsformen zurückgeführt werden können. Allenfalls kann die Überwachung als ein steuern- des Element gesehen werden. Welche Unterschiede im Geschwindigkeitsverhalten auf den fünf untersuchten Straßentypen zwischen den sieben Untersuchungsstädten auftreten, zeigen die folgenden Tabellen.

Tabelle 11: Geschwindigkeitsverhalten auf Hauptverkehrsstraßen (PKW und Lieferwagen)

Hauptverkehrsstraßen (5 oder mehr Spuren, hohe Kfz-Verkehrsstärken)				
Stadt	Anzahl gemessener Fahrzeuge	Mittelwert V_m	Überschreitungshäufigkeit U_{50}	Maximalgeschwindigkeit V_{max}
Hamburg	N=152	55,1 km/h	77%	72 km/h
Brüssel	N=162	49,5 km/h	41%	73 km/h
Paris	N=171	52,9 km/h	53%	78 km/h
London	N=104	50,1 km/h	43%	65 km/h
Mailand	N=223	55,8 km/h	70%	88 km/h
Rom	N=202	55,8 km/h	76%	79 km/h
Madrid	N=262	56,8 km/h	71%	90 km/h
zusätzlich: Hamburg (nasse Fahrbahn)	N=114	53,4 km/h	63%	70 km/h
Paris (abends)	N=174	55,2 km/h	71%	86 km/h
Gesamt	N= 1.564	54,3 km/h		

Die Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen an Hauptverkehrsstraßen zeigen, daß die Mittelwerte sich in einem Bereich von 50 bis 57 km/h bewegen. Vergleichsweise niedrig liegt das Niveau an den Meßstellen in Brüssel und London. Am schnellsten wird auf der Hauptstraße in Madrid gefahren. Die Überschreitungshäufigkeit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bzw. 30 Meilen variiert zwischen 41% und 77%. Dies bedeutet, daß an der Mehrzahl der Meßstellen über die Hälfte der Kraftfahrer zu schnell fahren. Dieses Bild relativiert sich jedoch, wenn man die Verteilung der Geschwindigkeiten genauer untersucht. So fahren beispielsweise an der Meßstelle in Hamburg zwar 77% der beobachteten Kraftfahrer über 50 km/h, aber nur noch 18% über 60 km/h. Das heißt, ein großer Anteil - nämlich 59% aller gemessenen Geschwindigkeiten - bewegt sich in dem Bereich von 51 bis 60 km/h. Dieses Ergebnis deckt sich mit den Erfahrungen der Polizei, über die im Abschnitt 2.2 berichtet wurde. Ähnliches gilt für Brüssel, Paris und London. In den südeuropäischen Städten sehen die Verteilungen allerdings anders aus: In Mailand und Rom fahren 30% bzw. 25% über 60 km/h, in Madrid sogar 36%. Dies bedeutet, daß in Madrid die zulässige Geschwindigkeit massiver übertreten wird. Dies unterstreicht auch die dort gemessene Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h.

Die Beobachtungen an Hauptverkehrsstraßen liefern zusätzlich zwei Detailergebnisse. Das erste betrifft die Hamburger Meßstelle. Dort setzte nach Abschluß der Messung Regen ein, der uns zu einer Fortführung der Beobachtungen und Messung bei nasser Fahrbahn veranlaßte. Die Auswertungen zeigen, daß der Geschwindigkeitsmittelwert bei nasser Fahrbahn nur geringfügig zurückgeht (./ . 1,7 km/h). Trotz Nässe fahren die meisten Fahrer über 50 km/h, der Anteil an Geschwindigkeiten über 60 km/h sinkt allerdings von 18% auf 10%. Spitzengeschwindigkeiten von 70 km/h sind aber auch bei nasser Fahrbahn zu beobachten. Insoweit ist die Geschwindigkeitsanpassung der Fahrer an den veränderten Fahrbahnzustand nicht sehr ausgeprägt.

Eine zweite Zusatzmessung fand in Paris statt. Dort verwunderten angesichts der 22 m breiten Fahrbahn mit geradem Straßenverlauf schon am Tage die eher bescheidenen Übertrittshäufigkeiten. Daher erfolgte an der Meßstelle eine weitere Messung in den Abendstunden. Aber auch diese Ergebnisse liefern kein grundsätzlich anderes Bild. Der Mittelwert steigt um 2,3 km/h an, 71% der Fahrzeuge fahren jetzt über 50 km/h. Über 60 km/h liegen 28% der Geschwindigkeiten, während dieser Wert am Tage bei 18% lag. Die höchste beobachtete Geschwindigkeit beträgt 86 km/h.

Wie stark das Verhalten motorisierter Zweiradfahrer von anderen Bedingungen als Regeln und Überwachung beeinflusst wird, machen die Geschwindigkeits-Messungen in Mailand und Rom deutlich. So trifft man in Mailand auf Hauptverkehrsstraßen auf hohe Überschreitungshäufigkeiten des Tempolimits. Fast drei Viertel aller Motorräder fahren hier über 50 km/h, als Spitzenwert wurden 97 km/h gemessen. Im Vergleich zu den PKW liegt der Mittelwert der Zweiräder um 2,2 km/h höher. In Rom überschreitet dagegen nur etwa ein Drittel der motorisierten Zweiradfahrer an vergleichbarer Stelle das Tempolimit. Im Schnitt fahren die Zweiräder sogar langsamer als die PKW. Der Grund für diese divergierenden Ergebnisse in Italien ist in der unterschiedlichen Fahrzeugstruktur zu sehen. In Rom stellen schwach motorisierte Roller und Mopeds einen weitaus größeren Anteil an den motorisierten Zweirädern, wogegen in Mailand schwere Maschinen verbreiteter sind.

Wie sich das Geschwindigkeitsverhalten auf Geschäftsstraßen bei Tage und bei Nacht darstellt, soll im folgenden dargestellt werden. Tabelle 12 zeigt die Ergebnisse der Messungen bei Tage.

Tabelle 12: Geschwindigkeitsverhalten auf Geschäftsstraßen am Tage (PKW und Lieferwagen)

Geschäftsstraßen am Tage (4-spurig, hohe Kfz-Verkehrsstärken)				
Stadt	Anzahl gemessener Fahrzeuge	Mittelwert V_m	Überschreitungshäufigkeit U_{50}	Maximalgeschwindigkeit V_{max}
Hamburg	N=154	42,7 km/h	8%	60 km/h
Brüssel	N=144	41,2 km/h	12%	66 km/h
Paris	N=144	36,6 km/h	2%	55 km/h
London	N=137	44,5 km/h	15%	64 km/h
Mailand	N=147	37,1 km/h	3%	53 km/h
Rom	N=178	31,5 km/h	0%	48 km/h
Madrid	N=180	41,1 km/h	10%	59 km/h
Gesamt	N=1.084	39,0 km/h		

Es wird deutlich, daß auf den sieben untersuchten Geschäftsstraßen insgesamt deutlich langsamer gefahren wird als auf den Hauptstraßen. Die Differenz des Gesamtmittelwertes beträgt etwa 15 km/h. Die Geschwindigkeits-Mittelwerte der verschiedenen Straßen variieren zwischen 32 und 45 km/h. Besonders niedrig sind die Geschwindigkeiten der PKW auf der römischen Geschäftsstraße, ganz im Gegensatz zu verbreiteten Vorurteilen über den römischen Fahrstil. Deutlich über dem Durchschnitt liegen dagegen die Werte für die Geschäftsstraße in London. Die Überschreitungshäufigkeit ist dort höher als in den anderen Beobachtungsstädten. In Rom fuhr während der gesamten Beobachtungszeit kein einziges Kraftfahrzeug schneller als 50 km/h. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß auf der römischen Geschäftsstraße eine vergleichsweise hohe Verkehrsstärke herrschte, wobei diese zu 45% von motorisierten Zweirädern bestimmt ist. Aber auch in den anderen Geschäftsstraßen fahren nur maximal 15% der Kraftfahrer über 50 km/h. Geschwindigkeiten über 60 km/h sind schon ein relativ seltenes Ereignis (Häufigkeit max. 3%). Dies gilt auch für die Meßstelle mit dem höchsten Mittelwert in London.

Entsprechend reichen die beobachteten Maximalgeschwindigkeiten auch nur bis höchstens 66 km/h. Insgesamt führen der große Anteil an Parksuchverkehr, Zweite-Reihe-Parken und Liefer-/Ladevorgängen zu moderaten Geschwindigkeitsniveaus.

Um zu überprüfen, inwieweit diese geschäftsspezifischen Park- und Ladevorgänge die Geschwindigkeitswahl beeinflussen, fanden auf allen Geschäftsstraßen zusätzliche Nachtmessungen statt. Diese Messungen erfolgten gegen 22.00 Uhr, wobei versucht wurde, jeweils vom gleichen Meßplatz zu messen, was in der Mehrzahl der Fälle auch gelang.

Tabelle 13: Geschwindigkeitsverhalten auf Geschäftsstraßen am Abend (PKW und Lieferwagen)

Geschäftsstraßen am Abend (4-spurig, hohe Kfz-Verkehrsstärken)				
Stadt	Anzahl gemessener Fahrzeuge	Mittelwert V_m	Überschreitungshäufigkeit U_{50}	Maximalgeschwindigkeit V_{max}
Hamburg	N=161	47,8 km/h	36%	69 km/h
Brüssel	N=195	45,5 km/h	30%	67 km/h
Paris	N=182	34,9 km/h	4%	58 km/h
London	N=134	48,6 km/h	29%	75 km/h
Mailand	N=226	46,0 km/h	26%	79 km/h
Rom	N=146	40,4 km/h	13%	69 km/h
Madrid	N=131	40,9 km/h	16%	71 km/h
zusätzlich: Rom (nasse Fahrbahn)	N=137	40,0 km/h	8%	61 km/h
Gesamt	N=1.312	43,1 km/h		

Die Verkehrsstärken lagen in den Abendstunden an den meisten Meßstellen niedriger als am Tage. Dies gilt nicht für die Straßen in Paris und Madrid, dort war die Verkehrsstärke tagsüber und abends etwa gleich hoch. Extrem stark ging die Kfz-

Verkehrsstärke an der römischen Geschäftsstraße zurück. Gleichzeitig sank der Zweirad-Anteil dort deutlich von 45% auf 10%. Der Grund hierfür war nicht zuletzt ein kurzes Sommergewitter, welches vor dem Meßzeitpunkt einen kräftigen Regenschauer gebracht hatte.

Die Mittelwerte variieren an den 7 Meßstellen zwischen 35 und 49 km/h. Auf der Londoner Geschäftsstraße wird im Vergleich mit den anderen Städten auch in den Abendstunden am schnellsten gefahren. Das niedrigste Niveau stellt sich in Paris ein. Die Überschreitungshäufigkeiten des Tempo-Limits von 50 km/h reichen abends bis an eine Marke von 36% heran. 6 bis 10% der PKW-Fahrer fahren, außer in Paris, über 60 km/h. Die höchste Maximalgeschwindigkeit wurde mit 79 km/h in Mailand ermittelt. Dieses Kraftfahrzeug war ohne Licht unterwegs!

An der römischen Geschäftsstraße wurde auch während des Regenschauers eine Messung durchgeführt. Der Mittelwert liegt im Vergleich zu dem Ergebnis bei abgetrockneter Fahrbahn kaum niedriger. Lediglich die Überschreitungshäufigkeit der 50 km/h-Marke sinkt bei Nässe von 13% auf 8%. Auch die bei nasser Fahrbahn gemessene Maximalgeschwindigkeit fällt mit 61 km/h niedriger aus. Insgesamt ist jedoch auch hier keine angemessene Geschwindigkeitsanpassung an die veränderte Situation feststellbar.

Vergleicht man die tagsüber und nachts gewonnenen Meßergebnisse, so wird deutlich, daß das Niveau keineswegs überall abends höher liegt. In Paris ergibt sich abends ein um 1,7 km/h niedrigerer Mittelwert. Der Grund für dieses zunächst überraschende Ergebnis liegt an der Struktur des abendlichen Verkehrs im Beobachtungsbereich: Cafés, Kinos und Restaurants ziehen so viele Besucher mit Fahrzeugen an, so daß der Parksuchverkehr und die Störungen durch Zweite-Reihe-Parker auch zu dieser Zeit erheblich sind. Außerdem stellen die Fleischbrötchen-Verkaufsstellen einer weltbekannten Kette eine Attraktion dar, die

ebenfalls zu erheblichem Parksuchverkehr und Stops auf der Fahrbahn führen. Hinzu kommt eine Fahrweise, die dem Charakter von Spazierfahrten nahekommt. Es wird langsam gefahren, sehen und gesehen werden bestimmen die Fahrweise. Diese Art des abendlichen Auto-Bummelns führt verständlicherweise nicht zu höheren Geschwindigkeitsniveaus. Vergleichbare Phänomene waren auch auf der Geschäftsstraße in Madrid deutlich zu beobachten. Die Geschwindigkeitsverteilungen dieser beiden Meßstellen zeigen, daß trotz niedrigerer Mittelwerte in den Abendstunden die Zahl der Überschreitungen der zulässigen 50 km/h höher liegen als am Tage. Dies bedeutet, daß die Abnahme des Geschwindigkeitsniveaus nicht durch einen Abbau von hohen Geschwindigkeiten, sondern vielmehr durch eine Zunahme an vergleichsweise niedrigen Geschwindigkeiten zustande kommt.

Deutliche Anstiege des abendlichen Geschwindigkeitsniveaus sind dagegen in Mailand und Rom zu verzeichnen. Die Mittelwerte liegen um 9 km/h höher, in Mailand fährt abends jeder vierte Fahrer über 50 km/h, während dies tagsüber nur bei 3% der Fall ist. Das beschriebene Auto-Bummeln ist zwar auch an den italienischen Meßstellen zu beobachten, tritt jedoch seltener auf. Außerdem finden sich mehr Fahrer, die die geringere Verkehrsstärke nutzen, um höhere Geschwindigkeiten zu realisieren. Insgesamt ist dadurch die Geschwindigkeitsverteilung auf diesen Straßen stärker gespreizt.

Bezüglich des Verhaltens motorisierter Zweiradfahrer auf Geschäftsstraßen liegen Daten in quantitativ verwertbarer Zahl nur aus Mailand und Rom vor. In beiden italienischen Städten zeigen die motorisierten Zweiradfahrer zumindest bei Tage ein relativ angepaßtes Geschwindigkeitsniveau. Abends steigen allerdings die Geschwindigkeiten der Motorradfahrer vor allem in Mailand nachhaltig an. So fuhren in Mailand nachts auf der Geschäftsstraße 49% aller motorisierten Zweiräder, aber nur 26% der PKW, zu schnell.

Unterschiedlich ist auch das Geschwindigkeitsverhalten auf den innerstädtischen Verkehrsstraßen der sieben Untersuchungsstädte. Tabelle 14 zeigt die entsprechenden Meßwerte.

Tabelle 14: Geschwindigkeitsverhalten auf innerstädtischen Verkehrsstraßen (PKW und Lieferwagen)

Verkehrsstraßen (2-spurig, mittlere Kfz-Verkehrsstärken)				
Stadt	Anzahl gemessener Fahrzeuge	Mittelwert V_m	Überschreitungshäufigkeit \dot{U}_{50}	Maximalgeschwindigkeit V_{max}
Hamburg	N=144	43,7 km/h	17%	62 km/h
Brüssel	N=142	43,8 km/h	18%	61 km/h
Paris	N=166	40,1 km/h	4%	56 km/h
London	N=145	46,1 km/h	18%	72 km/h
Mailand	N=207	40,1 km/h	10%	60 km/h
Rom	N=119	35,4 km/h	2%	61 km/h
Madrid	N=183	49,5 km/h	40%	73 km/h
Gesamt	N=1.106	42,9 km/h		

Auf den zweispurigen Verkehrsstraßen liegt das Geschwindigkeitsniveau im Mittel bei 43 km/h. Deutlich schneller wird an den Meßstellen in London und Madrid gefahren, das niedrigste Niveau weisen die Messungen in Rom auf. Alle Kennwerte der Geschwindigkeitsverteilung weisen die Straße in Madrid als schnellste aus: Es fahren 40% der Kraftfahrer über 50 km/h und die Maximalgeschwindigkeit liegt bei 73 km/h. Dies überrascht umso mehr, als diese Straße die höchste Verkehrsbelastung aufweist. Die Fahrbahn ist etwa einen Meter breiter als bei den anderen Verkehrsstraßen; es sind jedoch vier relativ schmale Fahrspuren markiert, während auf den anderen Fahrbahnen entweder gar keine Markierung oder nur eine Mittellinie vorhanden ist.

Auf den anderen 6 untersuchten Verkehrsstraßen fahren maximal 18% der Kraftfahrer über 50 km/h. Geschwindigkeiten über 60 km/h treten sehr selten auf.

Für motorisierte Zweiradfahrer liegen verwertbare Zahlen zum Verhalten auf innerstädtischen Verkehrsstraßen nur aus Mailand vor. Dort fährt etwa jeder vierte motorisierte Zweiradfahrer über 50 km/h. Verglichen mit den PKW sind die motorisierten Zweiräder an dieser Stelle im Schnitt deutlich schneller.

Zusammenfassend erweist sich das Verhalten der PKW-Fahrer auf den Verkehrsstraßen als relativ regeltreu. Eine Ausnahme bildet Madrid. Hier fallen die Fahrer - ähnlich wie bei den Hauptverkehrsstraßen - wiederum durch eine deutliche Tendenz zu Geschwindigkeitsüberschreitungen auf. Daß dieses Muster nicht auf allen Straßentypen Gültigkeit besitzt, zeigen die nun folgenden Ergebnisse zum Geschwindigkeitsverhalten auf innerstädtischen Sammelstraßen.

Das durchschnittliche Geschwindigkeitsniveau auf den sieben untersuchten innerstädtischen Sammelstraßen liegt bei 38 km/h. Tabelle 15 zeigt zwei Gruppen von Straßen: An drei Meßstellen liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit etwa 4 km/h über diesem Wert, an den anderen vier Straßen wird im Mittel 2 bis 5 km/h langsamer gefahren. Zur Gruppe der schneller befahrenen Straßen gehören diejenigen in London, Mailand und Rom. Dort betragen die Mittelwerte etwa 42 km/h, 9 bis 18% der Geschwindigkeiten liegen über 50 km/h. Schneller als 60 km/h fahren allerdings auf allen drei Straßen nur sehr wenige Kraftfahrer (1-2%). Dies erstaunt besonders in Mailand und Rom. Beide Straßen sind weit einsehbar, die Verkehrsstärken sind so niedrig, daß nur Einzelfahrzeuge auftreten und keine Behinderungen durch Kolonnenbildung oder andere Ereignisse entstehen. Hier wird eine ausgeprägte Disziplin bei der Einhaltung der Geschwindigkeitsvorschrift sichtbar, die im deutlichen Gegensatz zu den Erwartungen steht.

Tabelle 15: Geschwindigkeitsverhalten auf innerstädtischen Sammelstraßen am Innenstadtrand (PKW und Lieferwagen)

Sammelstraßen (2-spurig, niedrige Kfz-Verkehrsstärken)				
Stadt	Anzahl gemessener Fahrzeuge	Mittelwert V_m	Überschreitungshäufigkeit \dot{U}_{50}	Maximalgeschwindigkeit V_{max}
Hamburg ¹⁾	N=157	36,3 km/h	86% ²⁾	53 km/h
Brüssel	N=102	36,0 km/h	3%	74 km/h
Paris	N=148	33,2 km/h	1%	51 km/h
London	N=144	41,5 km/h	9%	62 km/h
Mailand	N=192	42,6 km/h	18%	67 km/h
Rom	N=118	41,6 km/h	14%	61 km/h
Madrid	N=269	35,7 km/h	1%	59 km/h
Gesamt	N=1.130	38,0 km/h		
1) Tempo 30		2) $\dot{U}_{30km/h}$		

Noch ausgeprägter ist die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung in den übrigen Städten, dort fahren sogar nur 1 bis 3% der Kraftfahrer über 50 km/h. Allerdings finden sich vereinzelt Fahrer, die die Geschwindigkeitsgrenzen nachhaltig überschreiten. Den Spitzenwert markierte mit 74 km/h ein Fahrer in Brüssel.

Die einzige Ausnahme in diesem Bild stellen die Ergebnisse für Hamburg dar. Der Grund für die enorme Quote von 86%, die schneller als erlaubt fahren, ist in der Tatsache zu sehen, daß in Hamburg ein Limit von 30 km/h existiert. Der Vergleich mit den übrigen Städten zeigt, daß in Hamburg im Prinzip ein vergleichbares Geschwindigkeitsverhalten vorherrscht, wie in den anderen Städten. Nur führt das abgesenkte Limit zu einem drastischen Anstieg der Übertretungshäufigkeit. Die Geschwindigkeitsverteilung zeigt allerdings auch, daß zwar nur 14% die Grenze von 30 km/h einhalten, jedoch 80% der Kraftfahrer nicht

schneller als 40 km/h fahren. Dennoch scheinen Zweifel angebracht, dies als Verdienst der Tempo 30-Regelung auszulegen. Immerhin fahren auf den eher langsam befahrenen Vergleichsstraßen in Brüssel, Paris und Madrid ebenfalls 80% der Kraftfahrer nicht schneller als 40 km/h.

Die Ergebnisse der Messungen an innerstädtischen Sammelstraßen am Innenstadtrand sind insoweit ein Indiz dafür, daß man mit situationsunangepaßten Regeln regelwidriges Verhalten nachgerade produzieren kann. Erfreulich ist auf der anderen Seite, daß das Geschwindigkeitsverhalten auf den Vergleichsstraßen eine beachtliche Einhaltungquote des Tempo-Limits von 50 km/h zeigt.

Als letzten Straßentyp betrachten wir die Sammelstraßen in Stadtrandsiedlungen. Diese vielfach als Raser-Strecken apostrophierten Straßen liegen allesamt in größeren Wohngebieten am Rand der Stadt und weisen im Regelfall sehr niedrige Verkehrsstärken von unter 400 Kfz/h auf. Der Blick auf den Gesamtmittelwert zeigt, daß hier schneller gefahren wird als auf den innerstädtischen Sammelstraßen. Zudem gilt für alle Städte, daß auf den Sammelstraßen der Stadtrandsiedlungen schneller gefahren wird als auf den Sammelstraßen am Innenstadtrand. Wie Tabelle 16 zeigt, liegt das Geschwindigkeitsniveau in derartigen Straßen in Brüssel, London und Mailand deutlich über dem Gesamtmittelwert. In Hamburg, Paris und Madrid liegen die Werte dagegen niedriger.

Besonders schnell wird an der Meßstelle in Mailand gefahren. Auf einer recht breiten Straße mit getrennten Richtungsfahrbahnen lassen einige Fahrer den Fahrzeugen freien Lauf. Lediglich ein gutes Drittel von ihnen hält die 50 km/h-Marke ein. Weitere 27% bewegen sich in dem Bereich zwischen 51 und 60 km/h. Die restlichen 37% fahren schneller und stoßen dabei in Regionen von über 80 km/h vor. Die Spitzengeschwindigkeiten mit 86 km/h und 83 km/h wurden von einem Audi A6 und einem Alfa

Romeo markiert. Besonders hohe Spitzenwerte erreichten in Mailand auch die motorisierten Zweiräder. Auf einer Sammelstraße im Wohngebiet fuhr das schnellste Motorrad 94 km/h, auf einer anderen Straße sogar 117 km/h.

Tabelle 16: Geschwindigkeitsverhalten in Stadtrandsiedlungen (PKW und Lieferwagen)

Sammelstraßen in Stadtrandsiedlungen (2-spurig, niedrige Kfz-Verkehrsstärken)				
Stadt	Anzahl gemessener Fahrzeuge	Mittelwert V_m	Überschreitungshäufigkeit U_{50}	Maximalgeschwindigkeit V_{max}
Hamburg ¹⁾	N=184	38,2 km/h	82% ²⁾	58 km/h
Brüssel	N=115	49,9 km/h	42%	70 km/h
Paris	N=119	36,8 km/h	4%	61 km/h
London	N=154	49,6 km/h	40%	77 km/h
Mailand	N=150	55,7 km/h	64%	86 km/h
Rom	N=100	43,0 km/h	3%	67 km/h
Madrid	N=162	37,9 km/h	9%	64 km/h
zusätzlich: London (verkehrsberuhigt)	N=66	31,4 km/h	0%	41 km/h
Rom	N=102	39,4 km/h	9%	64 km/h
Gesamt	N=1.152	43,1 km/h		
1) Tempo 30		2) $U_{30km/h}$		

Auch in Brüssel ist die Straße durch eine Mitteltrennung in zwei Richtungsfahrbahnen aufgeteilt. Die mittlere Geschwindigkeit beträgt hier 50 km/h, 42% der Fahrer übertreten das Limit. 10% der Geschwindigkeiten liegen über 60 km/h. Die Verteilung endet bei einem Maximalwert von 70 km/h. Ähnliche Ergebnisse liegen von der Londoner Sammelstraße vor. Diese besitzt keine getrennten Fahrbahnen und weist als einzige eine höhere Verkehrsstärke auf. Von den 40% Kraftfahrern, die das Limit über-

schreiten, fahren die meisten zwischen 51 und 60 km/h. Nur 6% der Geschwindigkeiten liegen über 60 km/h.

Im Vergleich mit dieser Dreiergruppe wird auf den Sammelstraßen der anderen Städte deutlich langsamer gefahren. In Rom überschreiten 14% der Kraftfahrer die 50 km/h-Marke. An einer zweiten Meßstelle in Rom, die ergänzend einbezogen wurde, fahren ebenfalls nur 9% schneller als erlaubt. In Madrid beträgt der Wert ebenfalls 9%, in Paris sogar nur 4%. Bei diesen Straßen ist somit eine weitestgehende Einhaltung der Vorschriften gegeben.

Der Mittelwert an der Hamburger Meßstelle liegt ebenfalls im unteren Bereich. Da dort wiederum die Tempo 30-Regelung gilt, schnellt die Übertretungsrate jedoch auf 82%. Etwa die Hälfte aller Kraftfahrer fährt zwischen 31 und 40 km/h, 34% der Geschwindigkeiten liegen über 40 km/h. Da insgesamt 9% der Fahrer schneller als 50 km/h fahren, bedeutet dies eine massive Übertretung der Tempo 30-Regelung.

Insoweit wiederholt sich hier das Bild der Ergebnisse von Sammelstraßen am Innenstadtrand. Es zeigt sich abermals, daß die Absenkung der Geschwindigkeit als Vorschrift nicht ausreicht, das Verhalten nachhaltig zu ändern. Vielmehr generiert eine solche Regelung in massiver Weise regelwidriges Verhalten, es sei denn, sie wird mit Hilfe massiver Überwachung durchgesetzt.

Bei einer zusätzlichen Messung in London versuchten wir einige Hinweise auf die Frage zu bekommen, wie sich bauliche Maßnahmen auf die Einhaltung von Geschwindigkeitsvorschriften auswirken. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist am Beobachtungsort zwar nicht abgesenkt, aber durch den Einbau von Schwellen im Abstand von etwa 50 m werden die Kraftfahrer zur Geschwindigkeitsreduktion gezwungen. Die Schwellen sind kaum schneller als mit 20 km/h zu befahren. Der Meßquerschnitt lag etwa in der Mitte zwischen zwei Schwellen. Dort fuhren 44% der Kraftfahrer 30 km/h

oder langsamer, weitere 55% hatten Geschwindigkeiten zwischen 31 und 40 km/h. Der schnellste beobachtete Fahrer fuhr mit 41 km/h. Damit führen die Schwellen zwar zu einer deutlichen Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus. Der Verlauf der Geschwindigkeiten ist allerdings durch starke Verzögerungs- und Beschleunigungsvorgänge geprägt, da die Schwellen nur mit einer sehr niedrigen Geschwindigkeit befahren werden können.

Zusammenfassung

Betrachtet man die Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen in den 7 Untersuchungsländern im Überblick, so ist zunächst festzuhalten, daß die Einhaltung der Vorschriften eng an den Straßentyp gekoppelt ist. Die folgende Tabelle macht dies deutlich.

Tabelle 17: Überschreitungshäufigkeiten von Geschwindigkeitsbegrenzungen (PKW und Lieferwagen)

	Hauptverkehrsstraßen ø 54,3 km/h	Geschäftsstraße ø 39,0 km/h	Verkehrsstraße ø 42,9 km/h	Sammelstraße ø 38,0 km/h	Sammelstraße Stadttrand ø 43,1 km/h
Hamburg	77%	8%	17%	86% ¹⁾	82% ¹⁾
Brüssel	41%	12%	18%	3%	42%
Paris	53%	2%	4%	1%	4%
London	43%	15%	18%	9%	40%
Mailand	70%	3%	10%	18%	64%
Rom	76%	0%	2%	14%	3%
Madrid	71%	10%	40%	1%	9%

1) Tempo 30

Besonders groß ist die Überschreitungsrate auf den Hauptverkehrsstraßen. Hoch ist die Regelbeachtung in Sammelstraßen, läßt man den Sonderfall Hamburg mit Tempo 30 einmal außer Betracht.

Bei einem Vergleich der Städte, der aufgrund der Individualität der erhobenen Daten verständlicherweise nur in Grenzen zulässig ist, schneiden die Kraftfahrer in Paris relativ gut ab. Bedeut-

same Übertretungsraten ergeben sich nur an den Hauptverkehrsstraßen, und selbst dort halten auf einem Boulevard mit einer 22 m breiten Fahrbahn fast die Hälfte aller beobachteten Kraftfahrer das Limit von 50 km/h ein. An allen anderen Meßstellen wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit in erstaunlichem Umfang eingehalten. Die Übertretungshäufigkeiten liegen überall unter 5%.

Die Ergebnisse aus Rom entsprechen keineswegs dem gängigen Klischee der dynamisch-rasanten Fahrweise der Italiener. Zwar wird in Rom auf der Hauptverkehrsstraße recht zügig gefahren, auf allen anderen untersuchten Straßentypen treten jedoch keine nennenswerten Übertretungsraten auf. Etwas anders ist das Bild für Mailand, dort zeigen die Überschreitungswerte auf Sammelstraßen am Stadtrand sehr hohe Werte, wogegen auf den übrigen Straßentypen die Regelbefolgung im Mittelfeld liegt.

Eine mittlere Position ergibt sich für Brüssel und London. Relativ schlecht schneiden bei einem derartigen Vergleich Hamburg und Madrid ab. In Hamburg fahren viele Kraftfahrer auf der Hauptverkehrsstraße über 50 km/h. Der Hauptgrund für die schlechte Bewertung ist allerdings die mangelhafte Einhaltung der Tempo 30-Regelungen.

Madrid hebt sich negativ durch die hohen Geschwindigkeitsniveaus auf den Hauptstraßen ab. Die Maximalgeschwindigkeiten gehören dort im Vergleich mit den anderen Städten häufig zu den Spitzenwerten. Im Gegensatz dazu liegen die Geschwindigkeiten auf den Madrider Sammelstraßen in den Wohngebieten eher niedriger.

Der bedeutsamste Hinweis dieses Vergleichs liegt aber möglicherweise darin, daß das Absenken einer Höchstgeschwindigkeit durch Beschilderung ohne entsprechende baulich-strukturelle Veränderungen einen dramatischen Anstieg regelwidrigen Verhaltens zur Folge hat.

Bezüglich der motorisierten Zweiradfahrer zeigt sich, daß diese in ihrem Geschwindigkeitsverhalten häufig oberhalb der PKW angesiedelt sind. Dies gilt insbesondere für Paris, London, Mailand und Madrid. In Paris lag die für Motorräder gemessene Maximalgeschwindigkeit bei 84 km/h, in Madrid bei 82 km/h und in London bei 74 km/h.

Allerdings hängt das Geschwindigkeitsverhalten dieser Fahrergruppe nicht zuletzt von der Leistungsstärke des Fahrzeugparks ab. Im übrigen zeigen die Fahrer motorisierter Zweiräder vielfältige Formen regelwidrigen Verhaltens, das beim Überholen oder der unrechtmäßigen Nutzung von Rad- und Gehwegen deutlich wird. Hierzu liefert der folgende Abschnitt über die Beachtung von Lichtsignalen ebenfalls einige Erfahrungen.

4.1.2 Die Beachtung von Lichtsignalen

Der zweite Schwerpunkt der Analyse des Regelverhaltens von Kraftfahrern betrifft die Beachtung von Lichtsignalanlagen. Die hierzu notwendigen Zählungen und Beobachtungen erfolgten in den sieben Untersuchungsstädten an insgesamt 15 Kreuzungen. Dabei wurden fast 20.000 PKW, Lieferwagen und motorisierte Zweiräder erfaßt. Als Beobachtungsstelle diente jeweils eine Zufahrt der Kreuzung. Die Beobachter ermittelten an der Haltlinie der Zufahrt, wieviele Fahrzeuge bei Grün, bei Gelb oder bei Rot passierten. Dabei wurden in jeder Untersuchungsstadt zwei Typen von Zufahrten untersucht.

Bei dem ersten Typ handelt es sich um Zufahrten im Zuge der Hauptrichtung einer Kreuzung. Diese Zufahrten haben in der Regel 3 Spuren bzw. werden bei nicht vorhandenen Markierungen überwiegend dreispurig befahren. Die Verkehrsstärken der Zufahrten schwanken zwischen 2.000 und 3.000 Kfz/h, nur die Kreuzung in Rom weist mit 4.000 Kfz/h eine höhere Zufahrtbelastung

auf. Die Rotzeiten liegen in der Größenordnung von 40 Sekunden, sie variieren an den 8 Meßstellen zwischen 36 und 49 Sekunden.

Der zweite Typ von Zufahrten unterscheidet sich vom ersten hinsichtlich mehrerer Aspekte. Es handelt sich hierbei um Zufahrten im Zuge der Nebenrichtung einer Kreuzung. Diese Zufahrten weisen 2 oder 3 Spuren auf und haben deutlich niedrigere Verkehrsstärken. Die Zufahrtbelastungen liegen zwischen 500 und 1.500 Kfz/h. Die Rotzeiten betragen etwa 60 Sekunden, sie schwanken zwischen 50 und 67 Sekunden an den 7 Meßstellen. Signalanlagen dieses zweiten Typs beanspruchen die Geduld der Fahrer in aller Regel stärker, da die Wartezeiten bis zur nächsten Grünphase länger sind als bei den Zufahrten des ersten Typs, von daher ist hier tendenziell häufiger mit Rotfahrten zu rechnen.

Tabelle 18: Charakteristische Merkmale der untersuchten Kreuzungszufahrten

	Zufahrten im Zuge der Hauptrichtung	Zufahrten im Zuge der Nebenrichtung
Anzahl der Spuren in der Zufahrt	3	2
Kfz-Verkehrsstärke	2.000 - 3.000 Kfz/h	500 - 1.500 Kfz/h
Rotzeit	ca. 40 sec	ca. 60 sec

Eine wichtige Voraussetzung für die Vergleichbarkeit der Ergebnisse ist die Homogenität der Spurenzahl und der Verkehrsstärke an den Meßstellen jeden Typs. Es muß gewährleistet sein, daß an jeder Beobachtungsstelle am Ende der Grünphase in etwa gleich viele Kraftfahrer die "Chance" haben, eine Rotlichtmißachtung zu begehen. An allen Zufahrten wurden insgesamt 30 Ampelumläufe beobachtet, bei denen die Grünphase voll ausgelastet war und nicht alle Fahrzeuge abfließen konnten.

Vor einer Diskussion der Ergebnisse sind einige wichtige Unterschiede bei den Lichtzeichenfolgen in den sieben Untersuchungsstädten zu erläutern.

Tabelle 19: Unterschiedliche Übergänge zwischen "Rot" und "Grün"

Übergangszeiten an Lichtsignalanlagen		
	VOR GRÜN Rot-Gelb-Zeit 1 (2) sec	NACH GRÜN Gelbzeit 3 sec
Hamburg London	ja ja	ja ja
Brüssel Paris Madrid	nein nein nein	ja ja ja
Mailand Rom	nein nein	an zahlreichen Ampeln als Grün-Gelb-Zeit, in Rom auch 5 sec

Vor dem Wechsel von Rot auf Grün ist bei den Signalanlagen in Hamburg und London eine Rot-Gelb-Zeit eingefügt. Diese Zeit dient den Kraftfahrern zur Vorbereitung auf den Anfahrvorgang und beträgt normalerweise 1 Sekunde, in manchen Fällen auch 2 Sekunden. An den Signalanlagen der anderen Städte fehlt diese Übergangszeit.

Am Ende der Grünphase folgt bei der Mehrzahl der untersuchten Signalanlagen eine Gelbzeit, bevor das Rotlicht erleuchtet. Die Länge der Gelbzeit beträgt im Normalfall 3 Sekunden. In Abweichung davon gibt es an zahlreichen Ampeln in Mailand und Rom eine Grün-Gelb-Zeit. In Rom ist zusätzlich zu beachten, daß dort die Grün-Gelb-Zeiten oder auch einfache Gelbzeiten an einigen Kreuzungen mit 5 Sekunden deutlich länger geschaltet sind als in den übrigen Städten.

Die folgende Analyse der Rotfahrten beginnt mit einer Darstellung der Ergebnisse, die bei Beobachtungen an Zufahrten im Zuge der Hauptrichtungen gewonnen wurden. Insgesamt umfassen die Be-

obachtungen acht Zufahrten. Paris ist mit zwei Zufahrten vertreten, da am ersten Beobachtungspunkt eine mit 27 Sekunden relativ kurze Rotzeit geschaltet war. Eine Übersicht über die Beobachtungsergebnisse gibt Tabelle 20.

Tabelle 20: Rotlichtbeachtung durch Kraftfahrer an Zufahrten im Zuge der Hauptrichtung (PKW und Lieferwagen)

	Anzahl beobachteter Fahrzeuge	Anzahl der Rotfahrten				Gesamtzahl Rotfahrten pro Ampelumlauflauf	Anteil der Ampelumläufe mit mindestens einer Rotfahrt
		vor Grün	1-2 sec nach Rot	bei "voll" Rot	Gesamt		
Hamburg	N=1.621	-	13	2	15	0,50	40%
Brüssel	N=1.157	-	24	2	26	0,87	60%
Paris 1 ¹⁾	N=2.065	-	11	-	11	0,37	33%
Paris 2	N= 727	-	8	-	8	0,27	27%
London	N=2.016	-	4	-	4	0,13	13%
Mailand	N=1.099	1	23	-	24	0,80	53%
Rom	N=2.205	-	11	-	11	0,37	30%
Madrid	N=1.942	1	36	-	37	1,23	70%
Gesamt	N=12.832	2	130	4	136	0,57	40%

1) kürzere Rotzeit (27 sec)

Die Zahlen machen deutlich, daß an den 8 Zufahrten insgesamt nur wenige Fälle von Rotlichtmißachtung auftreten. Die Gesamtzahl der beobachteten Ampelumläufe beträgt $8 \times 30 = 240$. In diesen 240 Umläufen fuhren insgesamt 136 Kraftfahrer bei Rot. Dies bedeutet eine mittlere Rate von 0,57 Rotfahrten pro Umlauf. Da sich die Rotfahrten nicht gleichmäßig auf die Umläufe verteilen, sondern manchmal auch zwei oder drei Kraftfahrer bei Rot durchfahren, während in anderen Phasen niemand bei Rot fährt, ist ein weiterer Wert von Bedeutung, und zwar der Anteil der Ampelumläufe mit mindestens einer Rotfahrt. Wie Tabelle 20 zeigt, gab es in 40% der beobachteten Umläufe mindestens eine Rotfahrt.

Die Tabelle unterscheidet zusätzlich nach der "Härte" des Rotlichtverstosses: Es wurde festgehalten, wie lange die Rotphase beim Überfahren der Haltlinie bereits andauerte. Damit sind Kraftfahrer, die kurz nach Beginn der Rotzeit - quasi in Form eines "Mitzieheffekts" noch die Kreuzung queren von denjenigen, die "voll" bei Rot fahren zu unterscheiden. Als Grenze zwischen beiden Kategorien wurde ein Zeitraum von 1 bis 2 Sekunden definiert. Aus der Tabelle geht hervor, daß es sich bei der überwiegenden Mehrzahl der Rotfahrten um ein "Rüberhuschen", oft in Form des Mitzieheffekts, handelt. Während der gesamten Beobachtungen wurden nur 4 Rotfahrten erfaßt, bei denen die Rotphase schon länger als 1 bis 2 Sekunden andauerte. Außerdem macht die Tabelle deutlich, daß Rotfahrten aufgrund von "Frühstarts" ausgesprochen selten anzutreffen sind.

Betrachtet man die Ergebnisse im Vergleich zwischen den Städten, so liegt Madrid mit einer Rate von 1,23 Rotfahrten pro Umlauf deutlich an der Spitze. In 70% aller Phasen gibt es mindestens einen Rotfahrer. Dieses Ergebnis deckt sich mit den Erfahrungen früherer Untersuchungen, in denen sich Madrid bezüglich der Rotlichtbeachtung negativ abhob (ELLINGHAUS + STEINBRECHER, 1995). Auch die Ergebnisse in Brüssel und Mailand liegen über dem Durchschnitt. Dort passieren 0,80 bzw. 0,87 Rotfahrten pro Umlauf und in mehr als jedem zweiten Umlauf tritt mindestens eine Rotfahrt auf. In Mailand fällt auf, daß die Kraftfahrer beim Wechsel auf Gelb bzw. Grün-Gelb zum Teil deutlich beschleunigen und mit hohen Geschwindigkeiten die Kreuzungen überfahren.

Durchschnittliche Werte ergeben sich an der Signalanlage in Hamburg, vergleichsweise wenig Rotfahrten treten in Paris auf. Auch führt dort die längere Rotzeit an der zweiten Meßstelle keineswegs zu einem Anstieg der Anzahl von Rotlichtmißachtungen.

Anders als in der Vergangenheit fahren in Rom vergleichsweise wenige Kraftfahrer bei Rot. Insgesamt tritt nur in etwa jedem dritten Umlauf eine Rotfahrt auf. Dieses im Vergleich zu früheren Zeiten äußerst positive Ergebnis ist eindeutig von der ungewöhnlich langen Grün-Gelb-Zeit von 5 Sekunden beeinflusst. Diese lange Übergangszeit bietet viel Spielraum für den Druck der Kraftfahrer, nach dem Ende der Grünphase die Kreuzung noch zu überfahren. Außerdem ist dem ortskundigen Fahrer klar, daß ein Überqueren der Kreuzung nach Ablauf der Grün-Gelb-Zeit mit erheblichen Risiken verbunden ist, da zu diesem Zeitpunkt die Querrichtung auch schon Grün bekommt. Im Schnitt fahren an der Signalanlage in Rom 4,3 Kraftfahrer pro Umlauf bei Gelb, in den anderen Städten mit Gelbzeiten von 3 Sekunden schwanken die Werte dagegen nur zwischen 2,2 und 3,7 Fahrern pro Umlauf.

Die mit Abstand niedrigste Rate an Rotlichtmißachtungen findet sich in London. Insgesamt treten hier nur in 13% der Umläufe Rotfahrten auf. Die Kreuzung, an der die Beobachtungen stattfanden, ist zwar mit einer Überwachungsanlage ausgestattet, dies stellt jedoch in London bei etwa 200 installierten Anlagen eine durchaus normale Situation dar. Dennoch kann man davon ausgehen, daß die Überwachungsanlage einen positiven Effekt auf die Beachtung des Rotsignals hat, wobei gleichzeitig anzumerken ist, daß bei keiner der vier beobachteten Rotfahrten die Anlage den Blitz auslöste.

Im Vergleich zur Rotlichtbeachtung in der Hauptrichtung fällt die Regelbeachtung an Zufahrten im Zuge der Nebenrichtung an der überwiegenden Mehrzahl der Beobachtungsstellen noch positiver aus. Dies gilt, obwohl Tabelle 21 eine erhöhte Gesamtrate von 0,84 Rotfahrten pro Umlauf in der Nebenrichtung ausweist. Der Durchschnittswert in der Nebenrichtung gegenüber 0,57 in der Hauptrichtung resultiert jedoch einzig und allein aus den Beobachtungen an der Meßstelle in Mailand. An allen anderen Kreuzungen liegt die Rate in der gleichen Größenordnung oder niedriger als an den Zufahrten im Zuge der Hauptrichtungen. Das

gleiche gilt für die Anteile der Umläufe mit mindestens einer Rotfahrt.

Tabelle 21: Rotlichtbeachtung durch Kraftfahrer an Zufahrten im Zuge der Nebenrichtungen (PKW und Lieferwagen)

	Anzahl beobachteter Fahrzeuge	Anzahl der Rotfahrten				Gesamtzahl Rotfahrten pro Ampelumlauf	Anteil der Ampelumläufe mit mind. einer Rotfahrt
		vor Grün	1-2 sec nach Rot	bei "voll" Rot	Gesamt		
Hamburg	N=444	-	-	-	0	0	0%
Brüssel	N=575	-	12	2	14	0,47	37%
Paris	N=978	-	14	-	14	0,47	37%
London	N=335	-	3	-	3	0,10	10%
Mailand	N=838	3	63	43	109	3,63	97%
Rom	N=315	-	2	-	2	0,07	7%
Madrid	N=730	2	31	1	34	1,13	67%
Gesamt	N=4.215	5	125	46	176	0,84	36%

Weiterhin hat auch die Aussage Gültigkeit, daß die beobachteten Rotfahrten fast ausschließlich in der "frühen" Rotphase angesiedelt sind. Frühstarts stellen eine Ausnahme dar und Rotfahrten bei "voll" Rot konzentrieren sich eindeutig auf die erwähnte Meßstelle in Mailand.

Zur Erläuterung des stark ausgeprägten regelwidrigen Verhaltens in Mailand ist folgendes zu sagen: Die zweispurige Zufahrt der beobachteten Kreuzung weist mit 1.500 Kfz/h eine vergleichsweise hohe Verkehrsstärke auf. In der nur 19 Sekunden währenden Grünzeit fließen bei weitem nicht alle Fahrzeuge ab. Wer nicht weggekommen ist, muß 59 Sekunden auf die nächste Grünphase warten. In dieser Situation kommt es immer dann zu zahlreichen Rotfahren, wenn der Verkehrsstrom der Querrichtung dünn ist oder gar völlig abreißt. Es fahren dann kleine Kolonnen von Fahrzeugen in aller Seelenruhe bei Rot über bzw. in die Kreuzung.

zung. Diese Manöver sind kaum gefährlich, da sie sich auf relativ niedrigem Geschwindigkeitsniveau abspielen, zeugen aber von geringem Respekt gegenüber der durch das Rotlicht symbolisierten Regel. Im Ergebnis führt dies zu 3,61 Rotfahrten pro Umlauf. Der Wert von 97% Umläufe mit mindestens einer Rotfahrt belegt darüber hinaus, daß es in nahezu jedem Umlauf zu Rotfahrten kommt.

Ein hoher Anteil Rotfahrten ist auch an der Messstelle in Madrid zu beobachten. Dort kommt es im Schnitt zu mehr als einer Rotfahrt pro Umlauf. Mittlere Raten von Rotlichtmißachtungen ergeben sich dagegen in Brüssel und Paris. Mit Abstand die beste Disziplin zeigen die Fahrer in Hamburg, London und Rom. In Hamburg trat während der Beobachtungszeit gar keine Rotfahrt auf. An der Londoner Kreuzung ist am Beobachtungsort für die Nebenrichtung keine Überwachungsanlage installiert. Dies führt jedoch nicht zu schlechteren Ergebnissen als an der Anlage mit automatischer Überwachung. In Rom gilt es wiederum zu bedenken, daß dort eine 5-sekündige Grün-Gelb-Zeit geschaltet ist.

Betrachtet man die Ergebnisse zur Rotlichtbeachtung von PKW-Fahrern im Überblick, so weisen Mailand und Madrid die höchste Zahl an Rotsündern auf. Dort tritt in 70% bis 75% der Umläufe mindestens eine Rotfahrt auf. In Mailand ist das Ergebnis allerdings stark von einer extremen Mißachtungsrate an einer Kreuzung beeinflusst. Gleichzeitig ist festzuhalten, daß in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle mit der Mißachtung keine Gefährdung einhergeht.

Mittlere Beachtungsraten ergeben sich in Brüssel und Paris. In jedem zweiten Umlauf tritt dort eine Rotfahrt auf. Deutlich günstiger fallen die Ergebnisse in Hamburg und Rom aus, dort fährt nur in jedem fünften Umlauf mindestens ein Kraftfahrer bei Rot. In Rom wird dieses Ergebnis wesentlich von den neu eingeführten ungewöhnlich langen Grün-Gelb-Zeiten beeinflusst.

Die ausgeprägteste Rotlichtbeachtung ist in London anzutreffen. Nur in 12% der Umläufe gibt es eine Rotfahrt. Die beobachtete Disziplin gilt unabhängig davon, ob die Rotlichtbeachtung durch Kameras überwacht wird oder nicht. Es liegt die Vermutung nahe, daß die massive Überwachung an über 200 Knoten mit automatisierten Kameras einen generalisierenden Effekt hat und wesentlich zu diesem positiven Ergebnis beiträgt. Leider ist es jedoch auf der Basis dieser Untersuchung nicht möglich, diesen Beitrag quantitativ zu beziffern.

Hinsichtlich der Ampelbeachtung durch motorisierte Zweiradfahrer ergaben sich einige Besonderheiten. In Paris fällt auf, daß Motorradfahrer beim Wechsel auf gelb häufig stark beschleunigen statt abzubremesen und anzuhalten. Außerdem ist zu beobachten, daß motorisierte Zweiradfahrer unzulässigerweise Radstreifen rechts von Kolonnen zum schnelleren Vorrücken an die Ampel mißbrauchen. Bei den wenigen in London beobachteten Rotfahrten waren Motorräder überdurchschnittlich häufig beteiligt. In Madrid fallen motorisierte Zweiräder eher durch Frühstarts vor dem Wechsel auf Grün auf. Derartige Frühstarts sind in Mailand und Rom ebenfalls verbreitet. An einer Signalanlage in Mailand waren zudem zahlreiche motorisierte Zweiradfahrer zu beobachten, die vor der Ampel längere Strecken über den Gehweg fahren, um die Fahrzeugkolonne zu passieren. Hier zählten wir während einer Beobachtungsperiode mehr als einen Fall pro Minute.

4.1.3 Die Beachtung von Halt- und Parkvorschriften

In Kapitel 3 wurde bereits die große Vielfalt bei den Halt- und Parkvorschriften dargestellt und insbesondere auf die Unterschiede zwischen den untersuchten Ländern hinsichtlich der Beschilderung und Markierung hingewiesen. Selbstverständlich war es im Rahmen der vorliegenden Untersuchung nicht möglich, alle Aspekte der Einhaltung von Halt- und Parkvorschriften zu untersuchen. Es war vielmehr erforderlich, aus dieser Vielfalt eine

Auswahl zu treffen, mit der beispielhaft der jeweilige nationale Umgang mit Vorschriften des ruhenden Verkehrs aufgezeigt werden kann. Aus diesem Grunde wurden aus der Vielfalt der Regeln zwei Bereiche ausgewählt, bei denen die Regelbefolgung beobachtet wurde. Hierbei handelt es sich zum einen um die Beachtung von Gebühren- und Parkzeitbeschränkungsregelungen sowie die Beachtung von Vorschriften zum Anwohnerparken. Die Beobachtungen erfolgten durch Rundgänge und Registrierung des Verhaltens in den Innenstadtbereichen der untersuchten Großstädte. Die folgende Tabelle gibt in diesem Zusammenhang eine Übersicht über die Formen der Parkraumbewirtschaftung in den sieben Untersuchungsstädten.

Tabelle 22: Parkraumbewirtschaftungssysteme in den untersuchten Innenstädten

	Parkschein- automaten	Park- uhren	"Tickets"	Park- scheibe	Parkgebühr für 1 Stunde
Hamburg	x	x	-	-	2,00 bis 4,00 DM
Brüssel	x	x	-	-	1,00 DM
Paris	x	x	-	-	3,00 bis 4,50 DM
London	x	x	-	-	3,00 bis 6,00 DM
Mailand	-	-	x	x	2,50 DM
Rom	x	-	x	x	2,00 DM
Madrid	-	-	x	-	1,00 DM

Die Hamburger Innenstadt weist eine flächendeckende Bewirtschaftung des Parkraums mit Parkuhren und Parkscheinautomaten aus. Die Parkgebühren betragen zwischen 2 und 4 DM für eine Stunde, dabei ist die Parkhöchstdauer an den meisten Stellen auf 60 Minuten beschränkt. Die Regelungen gelten überwiegend montags bis freitags zwischen 8.00 und 18.00 Uhr sowie samstags zwischen 8.00 Uhr und Geschäftsschluß.

Auch in Brüssel erfolgt die Bewirtschaftung mit Hilfe von Parkscheinautomaten und Parkuhren. Tarife und Höchstparkdauer wei-

sen gegenüber den anderen Städten jedoch einige Besonderheiten auf. So gibt es bei den Gebühren zwei unterschiedliche Tarife. Ein Kurzparktarif erlaubt das Parken für maximal 60 oder 120 Minuten, die Gebühr beträgt 1 DM pro Stunde. Daneben existiert an der gleichen Parkuhr aber auch ein Langzeittarif, der das Parken während des gesamten Vormittags bzw. nachmittags erlaubt. Die Gebühr hierfür beträgt 12,50 DM. Die Bezahlung kann entweder vorab bei der Stadtkasse erfolgen, oder die Verkehrsteilnehmer haben die Möglichkeit, zunächst einmal das Fahrzeug zu parken und eine Zahlungsaufforderung abzuwarten ("invitation a payer"). Eine derartige Zahlungsaufforderung kann natürlich nur ausgestellt werden und den Fahrer erreichen, wenn während der Parkdauer eine Kontrolle stattfindet. Wie unsere Beobachtungen zeigen, ist im Alltag die Chance relativ hoch, am Ende gar nicht bezahlen zu müssen. Zu welchem Verhalten dies bei den Verkehrsteilnehmern führt, sehen wir an späterer Stelle. Schließlich besitzt die Brüsseler Parkraumbewirtschaftung noch einen weiteren "humanen" Aspekt: Sie gilt nicht durchgängig von morgens bis abends, sondern sieht eine Mittagspause vor (9.00 - 13.30 Uhr und 14.30 - 19.00 Uhr).

In Paris ist der Parkraum flächendeckend mit Parkscheinautomaten und Parkuhren bewirtschaftet. In der Regel erfolgt eine Kombination mit Anwohnerregelungen. Die Gebühren betragen 3,00 bis 4,50 DM pro Stunde, die Parkhöchstdauer ist überwiegend auf 120 Minuten beschränkt. Die Regelungen gelten in den meisten Bereichen montags bis samstags von 9.00 bis 19.00 Uhr. In manchen Gebieten wird die Parkregelung während der Sommerferien (Monat August) ausgesetzt, dann ist das Parken zeitlich nicht beschränkt und kostenfrei.

In London gelten vergleichbare Regelungen wie in Paris. Mit Parkscheinautomaten und Parkuhren wird flächendeckend der Parkraum bewirtschaftet, daneben gibt es Anwohnerregelungen. Die Parkhöchstdauer ist meistens auf 120 Minuten beschränkt. Die Gebühren pro Stunde reichen von 3,00 bis 6,00 DM. Auf den Park-

uhren wird dem Verkehrsteilnehmer für den Fall des Nichtzahlens der Parkgebühr gleich die Höhe der Sanktion angegeben (60 Pfund bzw. 30 Pfund bei Bezahlung innerhalb von 14 Tagen). Außerdem leuchtet in der Parkuhr nach Ablauf der Parkzeit der Schriftzug "PENALTY" auf. Die Regelungen gelten überwiegend an Werktagen von 8.30 Uhr bis 18.30 Uhr.

In Mailand erfolgt die Parkraumbewirtschaftung mit Park-Tickets, die in Tabakläden gekauft werden müssen. Diese Tickets gelten für eine bestimmte Parkzone und werden erst zu Beginn ihrer Verwendung entwertet. Der Verkehrsteilnehmer muß die Ankunftszeit auf dem Ticket kenntlich machen, indem er Jahr, Monat, Tag, Stunde und Minute auf vorgedruckten Feldern frei rubbelt. Das Ticket ist dann hinter der Windschutzscheibe auszulegen. Die Parkregelung wird durch blaue Markierungen auf der Fahrbahn angezeigt. Innerhalb von gelb markierten Bereichen gilt dagegen ein Vorrecht für Anwohner. Im historischen Zentrum von Mailand ist die Parkhöchstdauer werktags zwischen 8.00 und 19.00 Uhr auf 2 Stunden beschränkt, die Gebühr beträgt 2,50 DM pro Stunde. Sonntags gelten in dieser Zeit ebenfalls Beschränkungen, allerdings gibt es einen 4 Stunden-Tarif für 5,00 DM. An allen Tagen läuft die Bewirtschaftung auch nach 19.00 Uhr weiter bis 24.00 Uhr. Für diesen fünfstündigen Zeitabschnitt gilt ebenfalls ein Einheitstarif von 5,00 DM. Die Parkregelungen gelten somit täglich von 8.00 bis 24.00 Uhr! Die Verkehrsteilnehmer müssen sich mit entsprechenden Tickets aus den Tabakläden versorgen. Um die relativ komplizierten Regelungen den Verkehrsteilnehmern, insbesondere auch den ortsfremden, deutlich zu machen, hängen an einigen Stellen in der Innenstadt Erläuterungstafeln in italienischer und englischer Sprache.

Auch in Rom wird seit jüngster Zeit der Parkraum bewirtschaftet. Dabei kommen, wie in Mailand, Park-Bons ebenso wie Parkscheinautomaten zum Einsatz. Die Bereiche mit Gebührenregelung sind blau markiert. Anders als in Mailand gelten in Rom in diesen blauen Zonen aber auch die Anwohnerausweise. Gelbe Zonen

existieren zwar auch, bedeuten jedoch in Rom Parkverbots- bzw. Lieferzonen. Die Gebührenregelungen gelten in den meisten Bereichen werktags zwischen 8.00 und 20.00 Uhr, es gibt jedoch auch Gebiete, in denen das Parken bis 23.00 Uhr gebührenpflichtig ist. Eine Stunde kostet 2,00 DM, eine Beschränkung der Höchstparkdauer ist normalerweise nicht vorgesehen. Dies bedeutet, daß Langzeitparken weiterhin möglich ist, aber erhebliche Kosten verursacht. Ein Berufspendler muß schon täglich 16,00 DM bezahlen, wenn er sein Fahrzeug 8 Stunden abstellen will. Langzeitparker kaufen entweder eine ganze Batterie von Park-Bons oder gehen zum Parkscheinautomaten, dort kann auch mit Scheckkarte bezahlt werden.

Nur in Mailand und Rom findet in einigen Bereichen noch die Parkscheibenregelung Anwendung. In den anderen Städten ist dieses Instrument, das Parkraum für den Nutzer kostenlos bereitstellt, weitestgehend verschwunden.

In Madrid ist die Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt äußerst schwer zu durchschauen, außerdem gilt sie nicht flächendeckend. In zahlreichen Straßenzügen existiert weiterhin "freies" Parken. Auf Parkzeitbeschränkungen werden Verkehrsteilnehmer lediglich anhand kleiner Schilder hingewiesen, die weder die Höchstparkdauer noch die Gebühren erläutern. Verkehrsteilnehmer müssen aus anderen Informationsquellen wissen, daß sie in diesen Zonen nur mit einem Park-Coupon parken dürfen, der im Tabakladen erstanden werden muß. Dieser erlaubt das Parken bis zu 2 Stunden, die Gebühr beträgt etwa 1,00 DM pro Stunde. Anwohner mit entsprechendem Ausweis dürfen in diesen Zonen kostenfrei parken.

Die beschriebene Situation wird sich in Madrid jedoch mit Sicherheit in naher Zukunft ändern. Mit einem Dekret vom 24.3.1997 gilt eine Veränderung des spanischen Straßerverkehrsgesetzes, die den Kommunen erweiterte Möglichkeiten bei der Einrichtung von Zonen mit zeitlich beschränktem und gebüh-

renpflichtigem Parken eröffnet. Außerdem enthält das Gesetz neue weitergehende Kriterien für das Festsetzen und Abschleppen von Fahrzeugen. Damit ist juristisch der Weg bereitet für einen Einstieg in eine "moderne" Parkraumbewirtschaftung. Das Gesetz muß innerhalb von 6 Monaten eingeführt werden. Nach Einschätzung der Polizei in Madrid wird in Zukunft mit der Aufstellung von Parkscheinautomaten und Parkuhren zu rechnen sein.

Der Städtevergleich bezüglich der Parkraumbewirtschaftungsregelungen macht deutlich, daß in allen Städten werktags von morgens bis abends das Parken in den Innenstädten zeitlich beschränkt und gebührenpflichtig ist. Im Zentrum von Mailand gilt die Gebührenpflicht sogar täglich von 8.00 bis 24.00 Uhr. Lediglich in Madrid finden sich noch in nennenswertem Umfang Straßen mit "freiem Parken". In London und Paris sind die Systeme quasi lückenlos.

Während in Hamburg, Brüssel, Paris und London die Bewirtschaftung mit Parkscheinautomaten und Parkuhren erfolgt, kommen in den südeuropäischen Städten Park-Bons zum Einsatz, die in Tabakläden erworben werden müssen. In Rom gibt es allerdings auch Parkscheinautomaten, für Madrid wird nach einer Gesetzesänderung mit deren Einführung gerechnet. Die Gebühren für eine Stunde Parkdauer liegen in Brüssel und Madrid mit 1,00 DM niedrig. In den italienischen Städten werden 2,00 DM bzw. 2,50 DM verlangt. Dagegen reichen die Preise in den teuersten Lagen von Hamburg und Paris bis 4,00 DM bzw. 4,50 DM, in London werden sogar 6,00 DM für eine Stunde fällig.

In der Regel beträgt die Höchstparkdauer 60 oder 120 Minuten, in Brüssel gibt es aber auch einen Halbtagsstarif und in Rom gilt gar keine Zeitbeschränkung.

Um nun zu überprüfen, wie denn die Parkvorschriften in der Realität von den Kraftfahrern eingehalten werden, fanden Beobachtungsgänge in allen Städten statt, bei denen überprüft wurde,

ob die Fahrzeuge den jeweiligen Regeln entsprechend abgestellt waren. Insgesamt wurden bei den Beobachtungen über 2.000 Fahrzeuge erfaßt. Die folgende Tabelle 23 zeigt in diesem Zusammenhang einige überraschende Ergebnisse.

Tabelle 23: Beachtung von Parkregelungen

	Bereiche mit Parkzeitbeschränkung		Bereiche mit reiner Anwohnerregelung		Kontrollintensität (siehe Kap. 3.2.2)
	Anzahl erfaßter Fahrzeuge	Anteil Fahrzeuge mit gültigem Parkschein bzw. nicht überschrittener Parkzeit	Anzahl erfaßter Fahrzeuge	Anteil Fahrzeuge mit gültigem Anwohnerausweis	
Hamburg	N=250	42%			hoch
- Lieferzone	N=70	7%			
Brüssel	N=307	12%			niedrig
Paris	N=312	34%			hoch
London	N=145	87%	N=151	97%	hoch
Mailand	N=121	70%	N=112	94%	hoch
- Parkscheibe	N=51	28%			
Rom	N=318	86%			mittel
Madrid	N=317	41%			hoch
Gesamt	N=1.891		N=263		

In Hamburg hatten 42% der Fahrzeuge einen gültigen Parkschein bzw. die Parkzeit an der Parkuhr nicht überschritten. In der Innenstadt sind in großen Abschnitten Lieferzonen mit einem eingeschränkten Haltverbot zwischen 8.00 und 18.00 Uhr ausgeschildert. Diese Lieferzonen werden in erheblichem Umfang zum Parken mißbraucht. Von 70 Fahrzeugen hielten 65 Fahrzeuge länger als 3 Minuten, nur 3 Fahrzeuge führten einen Liefervorgang aus und 2 weitere waren mit Personen besetzt. Dagegen ist die Beachtung von absoluten Haltverboten und von Regelungen für Behinderte relativ gut.

Weitaus weniger regelkonform ist das Parkverhalten in Brüssel. Bei einer Kontrolle von über 300 abgestellten Fahrzeugen fanden sich nur in 12% der Fälle gültige Kurzparkscheine bzw. zeigte die Parkuhr eine laufende Parkzeit an. Die überwiegende Mehrzahl der Fahrzeuge hatte keinen Parkschein oder stand an einer Parkuhr, die "Tarif 1" zeigt. Dies bedeutet, daß in großem Ausmaß von der Möglichkeit Gebrauch gemacht wird, zunächst einmal nicht zu bezahlen und auf eine Zahlungsaufforderung zu warten. Da entsprechende Überwachungsaktivitäten nach unseren Beobachtungen nur in geringem Umfang stattfinden - genaue Zahlen über das Ausmaß der Überwachung konnte uns die Polizei der Stadt Brüssel nicht nennen - parken auf diese Weise viele gebührenfrei. Daß generell die Vorschriften des ruhenden Verkehrs in Brüssel nur einen geringen Stellenwert besitzen, zeigt sich auch daran, daß Parkverbots- und Lieferzonen in der Innenstadt massiv mißachtet werden.

In Paris ermittelten wir in den Bereichen mit Gebührenregelung einen Anteil von 34% vorschriftsmäßig parkenden Fahrzeugen. Die Beachtung der Lieferabschnitte (gelb markiert) ist deutlich schlechter. In derartigen Lieferabschnitten wird allerdings häufig ein Parkschein hinter der Windschutzscheibe ausgelegt, was darauf hindeutet, daß sich die Fahrer quasi in die Lieferzone einkaufen wollen. Ähnlich verhalten sich Handwerker, die für ihre Fahrzeuge offensichtlich keine Ausnahmeregelung bekommen. Sie kaufen einen Parkschein für eine Stunde und legen diesen neben einen Zettel, auf dem der Ort ihres Arbeitseinsatzes vermerkt ist. Der hohe Anteil derer, die die Gebührenregelung oder auch die übrigen Parkregelungen mißachten, ist dabei, anders als in Brüssel, nicht unbedingt auf mangelnde Überwachung zurückzuführen. Wie an anderer Stelle bereits angedeutet wurde, funktioniert die weitere Verfolgung der Verkehrssünder nur unzureichend und dies hat zur Folge, daß in den Gebührenbereichen das Ausmaß der Regelkonformität gering ist. Anders sieht dies für die Stellen aus, an denen Fehlverhalten im ruhenden Verkehr eine massive Störung darstellt und optisch sehr prägnant wird.

So werden Busspuren und Haltverbote an Hauptverkehrsstraßen (Axe Rouge) in weiten Bereichen respektiert.

Das größte Ausmaß an Regelkonformität im ruhenden Verkehr findet sich in London. In 87% der beobachteten Fälle waren Fahrzeuge im Bereich von Parkuhren und mit Parkscheinautomaten vorschriftsmäßig geparkt. In den Abschnitten mit Anwohnerregelung steigt der Wert sogar auf 97%. Die sehr weitreichenden Halt- und Parkverbote werden in beeindruckender Weise eingehalten. Selbst in der City und an Straßen mit Geschäftsnutzung ist auf Abschnitten mit Haltverbot kein Falschparker anzutreffen. Gar auf dem Gehweg zu halten, ist völlig unüblich: Dieses Verhalten ist nicht nur das Ergebnis des englischen "Nationalcharakters", sondern auch das Resultat einer ausführlichen und um Perfektion bemühten Ausschilderung und Markierung. Hinzu tritt eine intensive Überwachung, die die Chancen, nicht ertappt zu werden, gering erscheinen läßt. Zusätzlich wirkt die massive Strafandrohung.

Bis vor kurzem war die Innenstadt Mailands weitestgehend gesperrt. Die nach Aufhebung der Sperrung eingeführte Parkraumbewirtschaftung wird, wie Tabelle 23 zeigt, in großem Umfang beachtet. Insgesamt 70% der Fahrzeuge haben gültige Park-Tickets hinter der Scheibe. In den gelben Zonen (Anwohnerparkregelung) trafen wir sogar auf eine noch höhere Akzeptanz, dort lagen in 94% der Fahrzeuge gültige Anwohnerparkausweise. Abweichend hiervon zeigt sich in den Bereichen mit Parkscheibenregelung, daß die dort abgestellten Fahrzeuge in der überwiegenden Mehrzahl keine Parkscheibe ausgelegt hatten. Nur in seltenen Fällen war die angezeigte Zeit überschritten. Außerhalb des Zentrums ist in Mailand eine erschreckende Disziplinlosigkeit bezüglich des Parkens auf Gehwegen festzustellen. So sind in erheblichem Umfang dreiste Formen des Gehwegparkens, bei denen mitunter gar kein Platz mehr für Fußgänger bleibt und diese auf die Fahrbahn ausweichen müssen, zu beobachten. Auch in Ein-

fahrten wird senkrecht bis vor das Tor geparkt und somit der gesamte Gehweg blockiert.

In Mailand deutet sich insoweit an, daß für eine neue Regelung wie die für das Stadtzentrum, sehr schnell eine hohe Akzeptanz erreicht werden kann, zumal, wenn sie, wie in Mailand, relativ intensiv überwacht wird.

In die gleiche Richtung deuten die Erfahrungen aus Rom. Dort werden die neu eingerichteten blauen Zonen in beeindruckendem Ausmaß respektiert. 86% der 318 kontrollierten Fahrzeuge hatten einen gültigen Parkschein, Park-Bon oder Anwohnerausweis hinter der Scheibe. Darüber hinaus stellt sich das Bild im Straßenraum gegenüber früheren Beobachtungen völlig verändert dar, da im Zuge der Einführung der Bewirtschaftung deutlich weniger in zweiter oder dritter Reihe geparkt wird. Auch die Kreuzungsecken werden viel häufiger freigehalten als dies früher der Fall war. Darüber hinaus beobachteten wir eine ausgeprägte Beachtung von Behindertenparkplätzen, Lieferzonen und Bereichen mit absolutem Haltverbot. In den blauen Zonen stehen zum überwiegenden Teil Anwohner, die entsprechenden Parkberechtigungen werden kostenlos von der Stadtverwaltung ausgegeben. Im Bereich der Geschäftsstraßen führt dieser große Anteil an Langzeitparkern dazu, daß für das Kurzparken kaum Plätze zur Verfügung stehen. Dieses gute Ergebnis ist umso überraschender, als der Umfang der Überwachung nach den Beobachtungen der Autoren nicht sehr ausgeprägt ist.

Die großen Gewinner der Parkraumbewirtschaftung in Rom sind die motorisierten Zweiräder. Sie besitzen jetzt erhebliche Erreichbarkeitsvorteile. Insbesondere Berufspendler, für die das Abstellen eines PKW während des gesamten Tages zu einer enormen Kostenbelastung führt, steigen in großem Maß auf das Zweirad - insbesondere auf Motorroller - um. Dies bedeutet, daß die Entspannung der Parksituation mit einer Zunahme der Benutzung von motorisierten Zweirädern verbunden ist. Damit sind negative

Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit praktisch vorprogrammiert.

In Madrid lag schließlich der Anteil der Fahrzeuge mit gültiger Parkberechtigung bei 41%. Dies waren in der überwiegenden Mehrzahl Fahrzeuge mit Anwohnerparkausweis. Die in den Tabakläden erhältlichen Park-Tickets werden ausgesprochen selten benutzt. Lieferzonen in der Innenstadt werden dagegen relativ gut respektiert, die Busspuren entlang von Geschäftsstraßen sind allerdings häufig zugeparkt. Spezifisch für Madrid sind zudem lange Abschnitte mit Sonderparkregelungen für staatliche oder andere Institutionen. Dort stehen auch de facto fast ausschließlich Fahrzeuge, die über eine entsprechende Parkberechtigung verfügen. Zum Umfang der Kontrollen ist zu sagen, daß diese nach unseren Beobachtungen intensiver sind als in Rom. Diese größere Kontrollhäufigkeit führt allerdings nicht zu vergleichbar hoher Regelbeachtung wie in Rom.

Betrachtet man die Beobachtungen zur Beachtung von Halt- und Parkregelungen im Überblick, so wird in London eine beispiellose Disziplin deutlich. Aber auch in den italienischen Städten ist mit den neuen Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung ein hoher Beachtungsgrad verbunden. Dort hat sich insofern die Situation gegenüber den letzten Jahren gravierend verändert. In Mailand wird das positive Bild erheblich durch dreiste Formen des Gehwegparkens außerhalb des Zentrums getrübt.

Während in Hamburg, Paris und Madrid Beachtungsquoten von 35 bis 40% registriert wurden, stellen sich die Verhältnisse in Brüssel deutlich anders dar. Dort hatten nur 12% der Fahrzeuge einen Parkschein hinter der Scheibe beziehungsweise standen an einer Parkuhr mit laufender Parkzeit. Allerdings ist zu bedenken, daß die Fahrzeuge im Grunde gar nicht als Falschparker bezeichnet werden können. Die Fahrer dieser Fahrzeuge haben die Möglichkeit, den Halbtagestarif zu bezahlen, sofern sie denn eine Zahlungsaufforderung vom Überwachungspersonal bekommen.

Intensive Überwachung in Verbindung mit hohen Strafen führt in London zu einer hohen Regelbefolgung. Dagegen deuten die Erfahrungen aus Paris daraufhin, daß Überwachung ohne tatsächliche Durchsetzung der Sanktion vielfach wirkungslos bleibt. Die Ergebnisse aus Italien deuten daraufhin, daß neue Regelungen durchaus in kurzer Zeit weitgehend durchgesetzt werden können, selbst wenn sich hierbei für bestimmte Gruppen, z.B. Pendler, erhebliche Probleme ergeben.

4.2 Das Verhalten von Fußgängern

Wie im Verlaufe dieser Untersuchung bereits festgestellt wurde, sind Fußgänger in der Mehrzahl der untersuchten Länder keine Zielgruppe der Verkehrsüberwachung. Allein in Deutschland finden sich - wenn auch vereinzelt - Ansätze, auch diese Gruppe zu kontrollieren. Derartige Kontrollen richten sich in aller Regel auf die Beachtung des Rotlichts der Fußgänger an Lichtsignalanlagen. Zu eben diesem Punkt wurden in allen Untersuchungsstädten an zwei signalisierten Überwegen mit unterschiedlichen Charakteristika Beobachtungen und Zählungen durchgeführt. Die folgende Tabelle 24 enthält die charakteristischen Merkmale der beiden Querungstypen.

Tabelle 24: Charakteristische Merkmale der untersuchten Fußgängerfurten

	Furten über Hauptstraßen	Furten über Nebenstraßen
Anzahl der Kfz-Spuren	4	3 oder 2
Kfz-Verkehrsstärke	1.400 - 1.800 Kfz/h	500 - 1.000 Kfz/h
Fußgängermenge	700 - 900 FG/h	900 - 1.500 FG/h
Rotzeit	45 - 65 sec	30 - 50 sec

Bei dem ersten Typ von Überweg handelt es sich um Furten über 4-spurige Hauptstraßen. Die Stärken des Kraftfahrzeugverkehrs variieren in einem engen Bereich von 1.400 bis 1.800 Kfz/h. Die

beobachteten Fußgängermengen pro Stunde bewegen sich im Regelfall zwischen 700 und 900 Fußgängern. Die Rotzeiten für Fußgänger sind an Überwegen von Hauptstraßen vergleichsweise lang, da dem Kfz-Verkehr viel Grünzeit eingeräumt wird. Bei den untersuchten Furten betragen die Rotzeiten für Fußgänger 45 bis 65 Sekunden.

Anders stellen sich die Verhältnisse an den Furten über Nebenstraßen dar. Die Zufahrten sind schmaler, so daß die Fußgänger nur 2 bzw. 3 Spuren überqueren müssen. Auch die Stärke des Kraftfahrzeugverkehrs ist niedriger, an den untersuchten Zufahrten beträgt sie in der Regel 500 bis 1.000 Kfz/h. Bei den Beobachtungen traten Fußgängermengen von 900 bis 1.500 Fußgängern pro Stunde auf. Die Rotzeiten für Fußgänger fallen an den Furten über Nebenstraßen kürzer aus, sie bewegen sich an den untersuchten Kreuzungen zwischen 30 und 50 Sekunden.

Damit bieten die beiden Typen von Überwegen zwei unterschiedliche Beobachtungssituationen. An den Furten über Hauptstraßen sehen sich die Fußgänger breiten Fahrbahnen mit starkem Kfz-Verkehr gegenüber, die Wartezeiten bis zur nächsten Grünphase sind relativ lang. Die Furten über Nebenstraßen erlauben dagegen aufgrund der geringeren Fahrbahnbreite und der niedrigeren Kfz-Verkehrsstärke eher, trotz Rotlicht die Straße zu queren. Allerdings sind dort die Rotzeiten für Fußgänger kürzer, so daß deren Geduld weniger strapaziert wird.

Hinsichtlich der Fußgängersignale und deren Signalfolgen sowie hinsichtlich der Markierung von Überwegen bestehen zwischen den untersuchten Ländern erhebliche Differenzen. In der Mehrzahl der Länder haben Fußgängersignale zwei Felder, nämlich ein Grünlicht mit gehender Person und ein Rotlicht mit stehender Person. In Deutschland, Belgien und Frankreich werden diese beiden Signale im Wechsel ohne Zwischensignal geschaltet. In Spanien ist dagegen nach der Grünphase eine Übergangszeit eingefügt. In dieser Zeit blinkt das grüne Signal. Auch in Groß-

britannien gibt es eine entsprechende Übergangszeit. Dort erlischt allerdings das grüne Signal für etwa 3 Sekunden, bevor das Rotlicht aufleuchtet.

Völlig abweichende Regelungen findet man in Italien. In Mailand sind die Fußgängersignale überwiegend dreifeldrig und weisen keine Fußgängersymbole auf. Sie haben somit das gleiche Aussehen wie die Signale für den Kraftfahrzeugverkehr. Zudem ist eine Gelb- bzw. Grün-Gelb-Phase von etwa 3 Sekunden als Übergangszeit geschaltet. In Rom ist diese Form der Signalisierung ebenfalls anzutreffen. Daneben existieren in Rom dreifeldrige Signale mit Fußgängersymbolen. Die Gelbzeiten an den römischen Fußgängersignalanlagen variieren stark, sie nehmen mitunter Werte von über 30 Sekunden an. Außerdem gibt es noch die klassischen Signalanlagen mit einem roten Schriftzug "ALT" und einem grünen Schriftzug "AVANTI". An diesen wird üblicherweise eine 3 bis 4 Sekunden lange Übergangszeit "AVANTI-Blinken" geschaltet.

Hinsichtlich der Markierungen ist festzuhalten, daß in Deutschland und Großbritannien die Überwege als Furt mit seitlichen Begrenzungsstrichen gekennzeichnet sind. Daneben befindet sich für den Fahrzeugverkehr eine Haltlinie. In Belgien, Frankreich, Italien und Spanien besteht der Überweg dagegen aus einem Zebrastreifen. Der Fahrzeugverkehr wird auch hier durch eine Haltlinie fern gehalten. Dies gilt allerdings nicht in Frankreich, dort ist üblicherweise keine Haltlinie markiert. Wie die Beobachtungen zeigen, hat dies durchaus negative Auswirkungen auf das Verhalten der Fahrzeugführer.

An den 14 untersuchten Überwegen wurden insgesamt über 8.000 Fußgänger beobachtet. Fußgänger, die während der Grünphase die Signalanlage erreichten und die Straße überquerten, sind nur zahlenmäßig erfaßt. Das Interesse konzentriert sich verständlicherweise auf diejenigen Fußgänger, die bei Rot oder während

der Übergangszeit eintrafen. Dies waren insgesamt 6.444 Personen.

Folgende Verhaltensalternativen wurden bei diesen Fußgängern registriert:

- Fußgänger wartet auf Grün (vorschriftsmäßig)
- Fußgänger geht kurz vor dem Wechsel auf Grün los, obwohl noch Rot ist (Vorläufer)
- Fußgänger betritt die Fahrbahn kurz nach dem Wechsel auf Rot bzw. in der Übergangszeit (Nachläufer)
- Fußgänger überquert die Fahrbahn während der Rotzeit, und zwar nicht als Vor- oder Nachläufer ("echter" Rotgänger).

Bei den Beobachtungen erfolgte eine getrennte Erfassung von Männern und Frauen.

In der Tabelle 25 sind die "Vorläufer" und "Nachläufer" in einer Spalte zusammengefaßt.

Betrachtet man zunächst das Gesamtergebnis an allen sieben Furten über Hauptstraßen, so wird deutlich, daß 80% der Fußgänger, die bei Rot oder während einer Übergangszeit eintreffen, sich vorschriftsmäßig verhalten und auf Grün warten. Ein Anteil von 16% startet kurz vor dem Wechsel auf Grün oder huscht nach Grünende in der Gelbzeit bzw. in den ersten Rotsekunden über die Straße. Bei "voll" Rot queren dagegen insgesamt nur 4%.

Tabelle 25: Rotlichtbeachtung durch Fußgänger an Furten über Hauptstraßen

Stadt	Anzahl beobachteter Fußgänger	während der Rot- bzw. Übergangszeit eingetroffen	davon		
			auf Grün gewartet	Vor-/Nach-Läufer	"echte" Rotgänger
Hamburg	N=454	N=400	91%	8%	1%
Brüssel	N=501	N=418	84%	12%	4%
Paris	N=428	N=333	84%	14%	2%
London	N=432	N=350	59%	37%	4%
Mailand	N=1.179	N=1.063	91%	6%	3%
Rom	N=577	N=353	77%	11%	12%
Madrid	N=423	N=347	46%	39/9% ¹⁾	6%
Gesamt	N=3.994	N=3.264	80%	16%	4%
Vorläufer: kurz vor dem Wechsel auf Grün					
Nachläufer: kurz nach dem Wechsel auf Rot oder während der Übergangszeit					
1) zweiter Wert: während der 10 sec langen Grünblinken-Zeit					

Besonders verbreitet ist vorschrittmäßiges Verhalten bei Fußgängern in Hamburg und Mailand. In Hamburg zeigt sich, daß selbst wenn der Kraftfahrzeugstrom früh abreißt und sich die Möglichkeit ergäbe, relativ gefahrlos bei Rot zu gehen, nur selten Fußgänger dieser Versuchung erliegen. In Mailand gewannen wir dagegen eher den Eindruck, daß die Fußgänger der Not gehorchend Disziplin zeigen. Als Fußgänger zu früh zu starten, ist in Mailand recht riskant, da gerade in den letzten Grünsekunden des Fahrzeugverkehrs Kraftfahrer noch einmal kräftig beschleunigen. Nach dem Ende des Fußgänger-Grüns noch zu gehen, birgt die Gefahr in sich, daß die ersten Fahrzeuge bereits den Überweg erreichen, da die Zeiten zwischen den "feindlichen" Phasen in Italien sehr knapp bemessen sind.

Ebenfalls relativ verbreitet ist vorschriftsmäßiges Verhalten der Fußgänger an den Meßstellen in Brüssel und Paris. Etwas niedriger liegt das Ausmaß regelkonformen Verhaltens in Rom. Dort steigt insbesondere der Anteil derjenigen Fußgänger deutlich an, die mitten in der Rotphase die Straße überqueren.

In London liegt der Anteil Fußgänger, die auf Grün warten nur bei 59%. Der größte Teil der übrigen Fußgänger quert kurz vor dem Grünbeginn, in der Übergangsphase (3 Sekunden dunkel) oder kurz nach Beginn der Rotzeit. Hier sei jedoch daran erinnert, daß das Warten bei Rot für Fußgänger in Großbritannien nur eine Empfehlung darstellt. "Echte" Rotgänger sind dagegen selten.

Unter 50% liegt schließlich der Anteil sich vorschriftsmäßig verhaltender Fußgänger in Madrid. Die meisten Fußgänger queren dort als Vor- oder Nachläufer. Da die Übergangszeit an der betrachteten Anlage mit 10 Sekunden relativ lange anhält, haben wir den Anteil der Fußgänger, die in dieser Zeit queren, getrennt angegeben. Mit 6% liegt der Wert für "echte" Rotgänger in Madrid vergleichsweise hoch.

Welche Veränderungen sich in der Rotlichtbeachtung ergeben, wenn Fußgänger auf einen Überweg treffen, der über eine schmale Fahrbahn mit wenig Kraftfahrzeugverkehr führt, zeigt Tabelle 26.

Der Blick auf das Gesamtergebnis zeigt, daß der Anteil sich vorschriftsmäßig verhaltender Fußgänger deutlich zurückgeht. Insgesamt wartet nur noch jeder zweite Fußgänger auf Grün. Der Anteil "echter" Rotgänger verdoppelt sich von 4% auf 8%.

Tabelle 26: Rotlichtbeachtung durch Fußgänger an Furten über Nebenstraßen

Stadt	Anzahl beobachteter Fußgänger	während der Rot- bzw. Übergangszeit eingetroffen	davon		
			auf Grün gewartet	Vor-/Nachläufer	"echte" Rotgänger
Hamburg	N=581	N=473	92%	6%	2%
Brüssel	N=598	N=315	78%	16%	6%
Paris	N=403	N=217	67%	19%	14%
London	N=874	N=658	8%	72%	20%
Mailand	N=309	N=139	67%	24%	9%
Rom	N=977	N=957	47%	5/42% ¹⁾	6%
Madrid	N=687	N=421	44%	39/15% ²⁾	2%
Gesamt	N=4.429	N=3.180	51%	41%	8%
Vorläufer: kurz vor dem Wechsel auf Grün Nachläufer: kurz nach dem Wechsel auf Rot oder während der Übergangszeit					
1) zweiter Wert: während der 31 sec langen Gelbzeit 2) zweiter Wert: während der 7 sec langen Grünblinken-Zeit					

Auch an diesem Typ Überweg zeigen die Fußgänger in Hamburg überdurchschnittliche Disziplin. Es ist beeindruckend, in welchem Ausmaß die Fußgänger auch bei völlig freier Fahrbahn geduldig bis zum Ende der Rotphase warten. Wie bei dem ersten Typ von Meßstellen liegen in Brüssel, Paris und Mailand die Anteile vorschriftsmäßig wartender Fußgänger wiederum über dem Durchschnitt. In Paris fällt allerdings ein vergleichsweise hoher Anteil "echter" Rotgänger auf.

In Rom und Madrid sinken die Anteile vorschriftsmäßig wartender Fußgänger auf unter 50%. Der weitaus größte Teil der anderen Fußgänger quert die Fahrbahn allerdings als Vor- oder Nachläufer und nicht als "echter" Rotgänger. Insbesondere in Rom fällt ein großer Teil der Querungen in die extrem lange Gelbzeit.

Auch in Madrid queren insgesamt 15% der Fußgänger während der Übergangszeit (7 Sekunden Grünblinken).

An der Meßstelle in London kommt nun der Umstand voll zum Tragen, daß das Rotlicht nach den britischen Verkehrsvorschriften nur einen empfehlenden Charakter hat. Lediglich 8% der bei Rot an der Signalanlage eintreffenden Fußgänger warten auf Grün. Der Großteil der anderen quert als Vor- oder Nachläufer, aber jeder fünfte geht "voll" bei Rot. Die Beobachtungen zeigen, daß in dieser Situation überhaupt nicht nach Signallage, sondern ausschließlich nach Verkehrslage gequert wird. Dieser Verhaltensweise passen sich auch offensichtlich nicht-britische Touristen an.

An allen 14 Meßstellen erfolgten die Auswertungen getrennt nach Männern und Frauen. Die Analysen zeigen in der Kategorie der Vor- und Nachläufer keine Verhaltensunterschiede zwischen den Geschlechtern. Anders stellt sich jedoch die Situation bei den "echten" Rotgängern dar. Mit Ausnahme der Beobachtungsstelle in Rom weisen überall Männer höhere Anteile an Rotgängern auf. In Brüssel und Mailand gehen doppelt so viele Männer bei Rot wie Frauen.

In den südeuropäischen Städten fällt zudem auf, daß Kraftfahrer häufig hupen, wenn sie auf Fußgänger treffen, die bei Rot gehen. In London ist dies hingegen völlig unüblich. Kraftfahrer reagieren dort außerordentlich gelassen auf Rotgänger. Außerdem ist in Mailand unter den Kraftfahrern die Unsitte verbreitet, bei Rot über die Haltlinie hinweg bis auf den Überweg vorzufahren. Sie stellen sich dort zum Teil in einer Weise auf, daß Fußgängern der Weg versperrt wird. Die gleichen Verhaltensweisen sind auch in Paris zu beobachten. Da dort üblicherweise keine Haltlinien markiert werden, fehlt in gewisser Hinsicht am Überweg diese Schutzgrenze zum Fahrzeugverkehr.

Zu Konflikten zwischen Fahrzeugführern und Fußgängern, die bei Rot gehen, kommt es hauptsächlich in Paris, Mailand und Rom. In London verlaufen die zahlreichen Rotquerungen hingegen vergleichsweise reibungslos. In Madrid kehren sich die Verhältnisse gewissermaßen um, dort dominiert der Konflikt zwischen vorschriftsmäßig querenden Fußgängern und Kraftfahrern, die bei Rot fahren.

Betrachtet man die Ergebnisse zur Rotlichtbeachtung der Fußgänger im Überblick, so zeigen die Hamburger Fußgänger mit Abstand die ausgeprägteste Disziplin. Nur 1% "echte" Rotläufer sprechen eine deutliche Sprache. Aber auch in Brüssel, Paris und Mailand treffen wir auf überdurchschnittlich disziplinierte Fußgänger. Zwischen 75% und 80% derjenigen, die bei Rot eintreffen, warten auf Grün. Nur 5% bis 8% der Fußgänger sind der Gruppe der "echten" Rotgänger zuzuordnen.

In Rom ist die Disziplin vergleichsweise durchschnittlich, allerdings fällt ein relativ hoher Anteil "echter" Rotgänger auf. Anders stellt sich die Situation in Madrid dar. Der Anteil vorschriftsmäßiger Fußgänger fällt unter 50%, bei den "Sündern" handelt es sich allerdings überwiegend um Vor- oder Nachläufer.

Deutlich andere Verhältnisse herrschen schließlich in London. Insgesamt wartet nur jeder dritte Fußgänger auf Grün, die anderen queren überwiegend als Vor- oder Nachläufer. Für die "echten" Rotgänger ergibt sich ein Anteil von 12%. Dieses Ergebnis spiegelt insofern die rechtliche Lage wider, nach der in Großbritannien das Überqueren bei Rot nicht grundsätzlich verboten ist.

Unter dem Aspekt der Überwachung deutet sich somit an, daß in dem Land, in dem Fußgänger, wenn auch selten, kontrolliert werden, vergleichsweise bessere Regelbeachtungsraten feststellbar sind. Ob diese höhere Regeltreue deutscher Fußgänger, die auch in anderen Untersuchungen bereits konstatiert wurde, allerdings

ein Resultat der Überwachung ist, darf nachhaltig bezweifelt werden, denn dazu ist diese Form der Überwachung ein zu seltenes Ereignis. Vielmehr scheinen in Deutschland Regeln einen höheren Stellenwert zu besitzen als in anderen Ländern. Dies zeigt sich zum einen im Verhalten und zum anderen in der Art, wie die zuständigen Institutionen mit Kontrollen umgehen.

5. EINIGE ERGEBNISSE ZUM INNERÖRTLICHEN UNFALLGESCHEHEN IM INTERNATIONALEN VERGLEICH

Ursprünglich bestand die Absicht, an dieser Stelle einen systematischen Vergleich des Unfallgeschehens im Innerortsbereich für die sechs in diese Untersuchung einbezogenen Länder durchzuführen. Ein solcher Versuch scheitert allerdings an der Tatsache, daß nicht in allen Untersuchungsländern entsprechende Zahlen verfügbar sind. So konnten uns die nationalen Ministerien oder Dienststellen keineswegs in allen Fällen die Verteilung der Unfallopfer nach Alter und Geschlecht für den Innerorts- und Außerortsbereich ausweisen. Da auch die Definition und Abgrenzung von Innerorts- und Außerortsbereichen nicht nach einheitlichen Kriterien erfolgt, häufig bilden Straßenkategorien oder Bebauungsformen die entscheidenden Kriterien, ist eine unmittelbare Vergleichbarkeit von Unfallzahlen außerordentlich erschwert oder sogar unmöglich.

Aus diesem Grunde liegt das Schwergewicht der Informationen dieses Kapitels auf Erfahrungen aus Deutschland, die jeweils um die Erkenntnisse, die aus den übrigen Ländern verfügbar gemacht werden konnten, ergänzt sind. In einem ersten Schritt beschäftigen wir uns dabei mit der Entwicklung des innerörtlichen Unfallgeschehens in den letzten Jahrzehnten, da es insgesamt zu deutlichen Verlagerungen zwischen dem Innerorts- und dem Außerortsbereich gekommen ist.

5.1 Entwicklungen im innerörtlichen Unfallgeschehen

Das Statistische Bundesamt der Bundesrepublik Deutschland registrierte für das Jahr 1995¹⁾ insgesamt über 2,2 Millionen Verkehrsunfälle. Diese verteilten sich wie folgt auf den Inner- und Außerortsbereich:

¹⁾ Alle Zahlenangaben für Deutschland basieren auf Daten aus: Statistisches Bundesamt, Verkehr, Fachserie 8, Reihe 7 Verkehrsunfälle 1995, Wiesbaden 1996

<u>1995</u>	Innerortsunfälle	1.615.887	72,5%
	Außerortsunfälle	613.295	27,5%
	Alle Unfälle	2.229.182	100%

Während der letzten 5 Jahre hat sich dabei die Zahl der Innerortsunfälle von 1.705.351 (1991) auf 1.615.887 (1995) verringert. Gleichzeitig ist die Zahl der Außerortsunfälle von 606.115 (1991) auf 613.295 (1995) gestiegen.

Für eine über einen längeren Zeitraum reichende Betrachtung der Entwicklung stehen ausschließlich die Daten von Unfällen mit Personenschäden zur Verfügung. Und hier zeigt sich für das Gebiet der alten Bundesrepublik folgendes Bild:

Tabelle 27: Verteilung des Unfallgeschehens nach innerorts und außerorts bei Unfällen mit Personenschaden von 1965 bis 1995 (alte Bundesrepublik)

	Unfälle mit Personenschaden					
	innerorts		außerorts		gesamt	
1965	214.676	(100%)	101.685	(100%)	316.361	(100%)
1975	231.247	(107,7%) ¹⁾	106.485	(104,7%) ¹⁾	337.732	(106,7%) ¹⁾
1985	225.626	(105,1%) ¹⁾	102.119	(100,4%) ¹⁾	327.745	(103,6%) ¹⁾
1995	196.145	(91,4%) ¹⁾	112.041	(110,2%) ¹⁾	308.186	(97,4%) ¹⁾
1) Die Prozentwerte sind jeweils auf das Basisjahr 1965 bezogen						

Es wird deutlich, daß während der Jahre 1965, 1975 und 1985 das Verhältnis von Unfällen mit Personenschaden im Innerorts- und Außerortsbereich relativ konstant bei etwa 68% für den Innerortsbereich und 32% für den Außerortsbereich lag. Erst in den letzten Jahren hat sich das Unfallgeschehen stärker in den Außerortsbereich verlagert. Diese Verlagerung wird auch deutlich, wenn man die Absolutzahlen der Unfälle betrachtet. Während die Unfälle mit Personenschaden im Innerortsbereich von 1965 bis 1995 um 8,6% zurückgegangen sind, haben sich die Zahlen im Außerortsbereich um 10,2% erhöht.

Weitaus einschneidender als die Veränderungen der Unfallzahlen war im gleichen Zeitraum die unterschiedliche Entwicklung bei den Getötetenzahlen. Tabelle 28 macht das deutlich.

Tabelle 28: Bei Verkehrsunfällen Getötete innerorts und außerorts 1965 - 1995 (alte Bundesrepublik)

	innerorts		Getötete außerorts		gesamt	
1965	7.411	(100%)	8.342	(100%)	15.753	(100%)
1975	6.071	(81,9%) ¹⁾	8.799	(105,5%) ¹⁾	14.870	(94,4%) ¹⁾
1985	2.915	(39,3%) ¹⁾	5.485	(65,8%) ¹⁾	8.400	(53,3%) ¹⁾
1995	1.561	(21,1%) ¹⁾	4.965	(59,5%) ¹⁾	6.526	(41,4%) ¹⁾

1) Die Prozentwerte sind jeweils auf das Basisjahr 1965 bezogen

Im Innerortsbereich ist die Zahl der Getöteten während des Zeitraums 1965 - 1995 von 7.411 auf 1.561 zurückgegangen. Dies ist eine Reduktion auf fast ein fünftel (21,1%). Im Außerortsbereich war der Rückgang dagegen weniger stark, dort hat sich die Zahl der Getöteten von 8.342 (1965) auf 4.965 (1995) reduziert. Für den starken Rückgang der Getötetenzahlen bei nahezu unveränderten Unfallzahlen im Innerortsbereich gibt es mehrere Gründe. Zum einen haben sich gerade im Innerortsbereich durch eine verbesserte Notfallversorgung mit kürzeren Vorlaufzeiten die Überlebenschancen der Unfallopfer deutlich erhöht. Zum anderen haben alle geschwindigkeitsdämpfenden Einflüsse dazu beigetragen, daß die Zahl der Getöteten so enorm zurückgegangen sind.

Zusammenfassend ist demnach festzuhalten, daß in den letzten Jahren eine gewisse Verlagerung des Unfallgeschehens in den Außerortsbereich feststellbar ist. Aber immer noch dominieren bei den Unfällen mit Personenschaden diejenigen im Innerortsbereich. Beeindruckend ist der Rückgang der Getötetenzahlen im Innerortsbereich. Wie sich die Risiken, bei einem Unfall getötet zu werden, entwickelt haben, zeigt die folgende Tabelle.

Tabelle 29: Entwicklung des Risikos, bei einem Unfall mit Personenschaden zu Tode zu kommen 1965 - 1995 (alte Bundesrepublik)

	innerorts	außerorts	Relation außerorts/innerorts
1965	34,52 ¹⁾	82,04	2,4
1975	26,25	82,63	3,1
1985	12,92	53,71	4,2
1995	7,96	44,31	5,6

1) Die Zahlen geben die Zahl der Getöteten pro 1.000 Unfälle mit Personenschaden an.

Hier wird auch deutlich, daß die Risikorelation innerorts/außerorts sich kontinuierlich zu Lasten des Außerortsbereichs verschlechtert hat.

Ein Blick auf die Entwicklung in den anderen Untersuchungsländern zeigt, daß auch dort Verlagerungen zu verzeichnen sind.

In Belgien ereigneten sich 1995 27.479 Unfälle mit Personenschaden im Innerortsbereich, gegenüber 23.235 Unfällen außerorts. Ein Vergleich der Unfallzahlen der letzten fünf Jahre ergibt in diesem Zusammenhang, daß in Belgien die Unfälle mit Personenschaden innerhalb geschlossener Ortschaften von 1991 bis 1995 um 20,5%, außerhalb geschlossener Ortschaften dagegen nur um 3,3%¹⁾ zurückgegangen sind.

Auch in Frankreich hat sich das Unfallgeschehen im Verlaufe der letzten 10 Jahre im Innerortsbereich positiver entwickelt als im Außerortsbereich. Die beiden folgenden Tabellen machen dies anhand der Unfälle mit Personenschaden und den Getötetenzahlen deutlich.

¹⁾ Die Zahlen basieren auf: Institut Belge pour la Sécurité Routière, Rapport annuel, Sécurité routière 1995, S. 29

Tabelle 30: Entwicklung des Unfallgeschehens in Frankreich 1985-1995¹⁾

	Unfälle mit Personenschaden			
	innerorts (milieu urbain)		außerorts (rase campagne)	
1985	139.965	(100%)	51.131	(100%)
1990	115.430	(82,5%) ²⁾	47.143	(92,2%) ²⁾
1995	91.288	(65,2%) ²⁾	41.661	(81,5%) ²⁾

1) Quelle: Auskunft des Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière.

2) Die Prozentwerte sind jeweils auf das Jahr 1985 bezogen.

Im Innerortsbereich hat sich das Unfallgeschehen in Frankreich während der letzten 10 Jahre um ca. ein Drittel verringert. Etwas weniger stark war im gleichen Zeitraum der Rückgang der Getötetenzahlen innerorts.

Tabelle 31: Entwicklung der Getötetenzahlen in Frankreich 1985-1995¹⁾

	Unfälle mit Getöteten			
	innerorts (milieu urbain)		außerorts (rase campagne)	
1985	3.901	(100%)	6.546	(100%)
1990	3.629	(93,0%) ²⁾	6.660	(101,7%) ²⁾
1995	2.757	(70,7%) ²⁾	5.655	(86,4%) ²⁾

1) Quelle: Auskunft des Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière

2) Die Prozentwerte sind jeweils auf das Jahr 1985 bezogen.

Gleichzeitig machen die Zahlen deutlich, daß sich die Relation der innerorts und außerorts Getöteten kontinuierlich zu Ungunsten des Außerortsbereichs verschoben hat.

Die Entwicklung in Großbritannien während des letzten Jahrzehnts ist durch einen starken Rückgang der Unfälle mit Personenschaden und der Unfälle mit Getöteten im Innerortsbereich (built-up roads) und einer unveränderten Unfallzahl im Außer-

ortsbereich (non-built-up roads) gekennzeichnet, wie die folgenden Tabellen zeigen. Hierbei ist allerdings folgendes zu beachten:

Die englische Unfallstatistik unterscheidet nicht wie in Deutschland zwischen innerorts und außerorts. Eine näherungsweise Trennung zwischen diesen beiden Bereichen erfolgt über die am Unfallort geltende Geschwindigkeitsbegrenzung: Auf dieser Grundlage wird zwischen "built-up roads" und "non built-up roads" unterschieden. Auf "built-up roads" gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 40 Meilen/Stunde oder weniger¹⁾. Temporäre Limits bleiben hierbei unberücksichtigt. Diese Abgrenzung mit Hilfe der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist zwar nicht deckungsgleich mit der in anderen Ländern üblichen Unterscheidung zwischen innerorts und außerorts, wo in der Regel Bebauung und politische Gemeindegrenzen über die Zuordnung entscheiden. Dennoch dürften die nach der englischen Abgrenzung vorgenommenen Unterscheidungen mit denen in den anderen Ländern vergleichbar sein.

Tabelle 32: Entwicklung des Unfallgeschehens in Großbritannien 1985-1995¹⁾

	Unfälle mit Personenschaden			
	innerorts (built-up roads)		außerorts (non-built-up roads)	
1981-85 (Durchschnitt)	191.373	(100%)	53.633	(100%)
1990	84.510	(44,1%) ²⁾	60.738	(113,2%) ²⁾
1995	73.981	(38,7%) ²⁾	53.254	(99,3%) ²⁾

1) Quelle: The Department of Transport. Road Accidents Great Britain: 1995. The Casualty Report, S. 57.

2) Die Prozentwerte sind jeweils auf den Durchschnittswert 1981-85 bezogen.

Hierbei ist der Rückgang der Unfälle auf "built-up roads", bezogen auf die erste Hälfte der achtziger Jahre, enorm groß.

¹⁾ Vgl. The Department of Transport, Road Accidents Great Britain: 1995 The Casualty Report, S. 3

Dies spiegelt sich auch in den Unfällen mit Getöteten wider, deren Rückgang allerdings geringfügig schwächer ausgefallen ist.

Tabelle 33: Entwicklung der Unfälle mit Getöteten in Großbritannien 1985-1995¹⁾

	Unfälle mit Getöteten			
	innerorts (built-up roads)		außerorts (non-built-up roads)	
1981-85 (Durchschnitt)	2.771	(100%)	2.201	(100%)
1990	2.317	(83,6%) ²⁾	2.248	(102,1%) ²⁾
1995	1.438	(51,9%) ²⁾	1.691	(76,8%) ²⁾

1) Quelle: The Department of Transport, a.a.O. S. 57.
2) Die Prozentwerte sind jeweils auf den Durchschnittswert 1981-85 bezogen.

Über die Entwicklung in Italien können an dieser Stelle keine Aussagen gemacht werden, da entsprechende Zahlen nicht verfügbar gemacht werden konnten.

Für Spanien gilt, daß dort, bedingt durch die spätere Motorisierung, die Trendwende zur Verbesserung der Unfallbilanz erst im Jahr 1990 eingesetzt hat. Die beiden folgenden Tabellen zeigen die Entwicklung des Unfallgeschehens anhand der Unfälle mit Personenschaden sowie der Zahl der Getöteten.

Tabelle 34: Entwicklung des Unfallgeschehens in Spanien 1986-1995¹⁾

	Unfälle mit Personenschaden			
	innerorts (zona urbana)		außerorts (carretera)	
1986	45.766	(100%)	41.937	(100%)
1990	54.194	(118,4%) ²⁾	47.313	(112,8%) ²⁾
1995	46.369	(101,3%) ²⁾	37.217	(88,7%) ²⁾

1) Quelle: Ministerio Del Interior, Direccion General de Trafico, Seguridad Vial en España, Informe 1995, S. 24
2) Die Prozentwerte sind jeweils auf das Basisjahr 1986 bezogen.

Vergleichbare Rückgänge wie in Deutschland oder Großbritannien sind in Spanien im Innerortsbereich nicht zu verzeichnen.

Dagegen hat die innerörtliche Unfallschwere seit dem Wendepunkt in der Unfallentwicklung, also seit 1990, abgenommen, wie die folgende Tabelle zeigt.

Tabelle 35: Entwicklung der Getötetenzahlen in Spanien 1986-1995¹⁾

	Unfälle mit Getöteten			
	innerorts (zona urbana)		außerorts (carretera)	
1986	1.284	(100%)	5.760	(100%)
1990	1.576	(122,7%) ²⁾	7.457	(129,5%) ²⁾
1995	1.038	(80,8%) ²⁾	4.713	(81,8%) ²⁾

1) Quelle: Ministerio Del Interior, Direccion General de Trafico, a.a.O. S.24

2) Die Prozentwerte sind jeweils auf das Basisjahr 1986 bezogen.

Vergleicht man die Entwicklung der Länder, über die entsprechende Zahlen vorliegen, wird deutlich, daß in den Staaten, in denen die Motorisierung früh eingesetzt hat und in denen seit Jahrzehnten intensiv auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit gearbeitet wird, gerade im Innerortsbereich erhebliche Sicherheitszuwächse zu verzeichnen sind.

5.2 Betroffene Verkehrsteilnehmergruppen

Das größte Kontingent aller Unfallbeteiligten stellen sowohl innerorts wie auch außerorts die Insassen von PKW. Wie Tabelle 36 allerdings deutlich macht, ist diese Dominanz im Außerortsbereich wesentlich ausgeprägter als innerorts.

Der wesentliche Unterschied zwischen dem Innerorts- und dem Außerortsbereich liegt, bezogen auf die betroffenen Verkehrsteilnehmergruppen, in der größeren Zahl an verunglückten Rad-

fahrern, Fußgängern und motorisierten Zweiradfahrern im Innerortsbereich. Deren höhere Innerorts-Unfallverwicklung resultiert verständlicherweise aus der wesentlich größeren Verkehrsbeteiligung dieser Gruppen dort.

Tabelle 36: Verunglückte nach Art der Verkehrsteilnahme innerorts und außerorts/Deutschland 1995¹⁾

	innerorts		außerorts		gesamt	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Insassen von PKW	152.335	50,1%	176.203	81,0%	328.538	63,0%
Radfahrer	63.862	21,0%	8.490	3,9%	72.352	13,9%
Fußgänger	40.804	13,4%	2.985	1,4%	43.789	8,4%
Motoris. Zweiräder	36.462	12,0%	17.490	8,0%	53.952	10,3%
andere	10.482	3,6%	12.482	5,7%	22.964	4,4%
	303.945	100%	217.650	100%	521.595	100%
1) <u>Quelle:</u> Statistisches Bundesamt, a.a.O. S. 83						

Während der letzten eineinhalb Jahrzehnte hat es in diesem Zusammenhang bedeutsame Verschiebungen gegeben. So hat sich der Anteil der als Radfahrer verunglückten stetig vergrößert. 1985 lag deren Anteil an den innerorts Verletzten noch bei 13,3%, 1990 waren es bereit 18,3% und 1995 lag die entsprechende Zahl bei 21%. Aber auch der Anteil der Opfer, die als PKW-Insassen zu Schaden kamen, hat während des letzten Jahrzehnts zugenommen. Verringert hat sich dagegen der relative Anteil der Fußgänger an den innerörtlichen Unfallopfern.

Bei einem Vergleich zwischen den in dieser Untersuchung einbezogenen Ländern zeigt sich hinsichtlich der Getöteten und Verletzten im Innerortsbereich folgendes: In Frankreich und Belgien stellen PKW-Insassen den relativ größten Anteil unter den Getöteten. In Deutschland, Spanien und Großbritannien dominieren dagegen Fußgänger bei den Getöteten. Besonders hoch ist der Opferanteil der Fußgänger dabei in Großbritannien und Spanien.

Tabelle 37: Getötete nach Art der Verkehrsteilnahme im Innerortsbereich

	D (1995)	B (1995)	F (1996)	GB (1995)	I ¹⁾	SP (1995)
PKW-In-sassen	765 (31%)	185 (45%)	1.148 (45%)	390 (26%)	-	266 (26%)
Mot. Zweiräder	287 (18%)	71 (17%)	570 (22%)	163 (11%)	-	262 (25%)
Radfahrer	429 (12%)	56 (14%)	132 (5%)	115 (8%)	-	26 (3%)
Fußgänger	890 (37%)	88 (22%)	637 (25%)	800 (53%)	-	480 (46%)
Andere	64 (2%)	7 (2%)	65 (3%)	33 (2%)	-	4 -
	2.435 (100%)	407 (100%)	2.552 (100%)	1.501 (100%)		1.038 (100%)
1) Das italienische Ministerio dei Lavori Pubblici konnte uns leider die Getöteten- und Verletztenzahlen, getrennt nach innerorts und außerorts, nicht verfügbar machen.						

Tabelle 38: Verletzte nach Art der Verkehrsteilnahme im Innerortsbereich

	D (1995)	B (1995)	F (1996)	GB (1995)	I ¹⁾	SP (1995)
PKW-In-sassen	151.570 (50%)	19.008 (54%)	51.828 (48%)	116.665 (55%)	-	23.228 (39%)
Mot. Zweiräder	36.175 (12%)	6.837 (19%)	29.928 (27%)	16.904 (8%)	-	22.238 (37%)
Radfahrer	63.433 (21%)	5.040 (14%)	5.516 (5%)	22.490 (10%)	-	1.714 (3%)
Fußgänger	39.914 (13%)	3.549 (10%)	18.654 (17%)	44.186 (21%)	-	11.217 (19%)
Andere	10.418 (4%)	954 (3%)	3.188 (3%)	13.523 (6%)	-	984 (2%)
	301.510 (100%)	35.388 (100%)	109.114 (100%)	213.768 (100%)	-	59.381 (100%)
1) Keine Zahlen verfügbar						

Bei den Verletzten sieht das Bild etwas anders aus. Hier stellen in allen Ländern die PKW-Insassen die am stärksten betroffene Gruppe dar. Der relative Anteil der bei Innerortsunfällen verletzten Fußgänger in Großbritannien und Spanien unterscheidet sich weit weniger von den Vergleichswerten in Belgien, Deutschland und Frankreich, anders als bei den Getötetenzahlen. Die Zahlen spiegeln dabei verkehrliche Eigenheiten der einzelnen Länder wider, zum Beispiel einen hohen Anteil motorisierter Zweiräder in Frankreich und Spanien.

5.3 Soziodemographische Struktur der Opfer

In diesem Abschnitt wollen wir die soziodemographische Struktur der Opfer anhand der Merkmale Alter und Geschlecht beschreiben. Werfen wir zunächst einen Blick auf die Altersverteilung der Verkehrstopfer im Innerorts- und Außerortsbereich in Deutschland. Hier zeigt Tabelle 39, daß im Innerortsbereich die Gruppe der Senioren (65 u. älter) die größte Gruppe bei den Getöteten darstellt, während im Außerortsbereich vor allem Personen mittleren Alters zu Tode kommen.

Tabelle 39: Innerorts- und Außerortstopfer in Deutschland/Alter

	Getötete		Leicht- + Schwerverletzte	
	innerorts	außerorts (incl. Autobahn)	innerorts	außerorts (incl. Autobahn)
Alter				
0 - 17	262 (11%)	588 (8%)	61.613 (20%)	22.705 (11%)
18 - 24	353 (14%)	1.808 (26%)	59.573 (20%)	55.857 (27%)
25 - 44	565 (23%)	2.644 (38%)	106.145 (35%)	85.155 (40%)
45 - 64	496 (20%)	1.211 (17%)	51.904 (17%)	35.957 (17%)
65 u. älter	756 (31%)	765 (11%)	21.365 (7%)	10.711 (5%)
ohne Angabe	3 -	3 -	830 -	246 -
	2.435 (100%)	7.019 (100%)	301.510 (100%)	210.631 (100%)

Der hohe Anteil älterer Getöteter korrespondiert mit der Tatsache, daß in Deutschland Fußgänger die am stärksten betroffene Opfergruppe sind und hier handelt es sich zum erheblichen Teil um ältere Leute. Von den 2.435 innerorts getöteten Verkehrsteilnehmern war fast jeder fünfte (19%) ein Fußgänger im Alter von über 65 Jahren. Ganz besonders gefährdet sind dabei die älteren Senioren. 397 der 2.435 innerorts Getöteten waren Fußgänger im Alter über 75. Daß die Dominanz der Senioren bei den Getöteten so prägnant hervortritt, bei den Verletzten dagegen nicht gegeben ist, hängt damit zusammen, daß wegen ihrer größeren Verletzlichkeit Ältere bei Unfällen leichter zu Tode kommen als jüngere Menschen. Aber nicht nur als Fußgänger sind Ältere innerorts gefährdet. 155 der 756 getöteten Senioren starben als Radfahrer.

Daß auch in den übrigen Untersuchungsländern ältere Menschen im Innerortsbereich besonders gefährdet sind, zeigt die folgende Tabelle.

Tabelle 40: Getötete im Innerortsbereich/Alter

	D (1995)	B (1995)	F (1996)	GB (1995)	I ¹⁾	SP (1995)
<u>Alter</u>						
0-18 ²⁾	262 (11%)	49 (12%)	347 (14%)	271 (18%)	-	118 (11%)
19-24	353 (14%)	62 (15%)	465 (18%)	191 (13%)	-	206 (20%)
25-44	565 (23%)	125 (30%)	742 (29%)	299 (20%)	-	226 (22%)
45-64	496 (20%)	69 (17%)	398 (16%)	193 (13%)	-	154 (15%)
65 u. älter ohne Angabe	756 (31%)	101 (25%)	596 (23%)	535 (36%)	-	263 (25%)
	3 -		4 -	- -	-	71 (7%)
	2.435 (100%)	441 (100%)	2.552 (100%)	1.489 (100%)	-	1.038 (100%)
1) Keine Daten verfügbar						
2) In B, D und in SP: Altersklassen 0-17 / 18-24						

Insbesondere in Großbritannien gilt dies, wo die Senioren über 65 Jahre mehr als ein Drittel aller innerorts Getöteten stel-

len. Aber auch in Spanien entfallen auf diese Altersklasse die meisten Opfer. Allein Belgien und Frankreich liefern ein Bild, das ein wenig von dieser Struktur abweicht. In beiden genannten Ländern verteilen sich die Getöteten gleichmäßiger auf die verschiedenen Altersklassen als in den übrigen Ländern, und sowohl in Belgien wie in Frankreich gehört der relativ größte Teil der Opfer der mittleren Altersklasse der 25-44jährigen an.

Eine detaillierte Analyse der Opfer in Spanien zeigt, daß auch dort, ähnlich wie in Deutschland, insbesondere ältere Fußgänger dem Innerortsverkehr zum Opfer fallen. Von den 263 in Spanien getöteten Senioren starben 223 als Fußgänger. Damit stellen ältere Fußgänger mehr als 21% der Gesamtzahl aller innerorts Getöteten.

Die Altersverteilung der Verletzten in Belgien, Deutschland, Frankreich und Großbritannien ist ebenfalls sehr ähnlich. Allein in Spanien stellen Jugendliche unter 18 Jahren einen prozentual geringeren Anteil der Verletzten als in den übrigen Ländern. Tabelle 41 faßt die verschiedenen Verletzungsschwere-kategorien, wie sie in den Ländern erhoben werden, zusammen.

Tabelle 41: Verletzte im Innerortsbereich/Alter

	D (1995)	B (1995)	F (1996)	GB (1995)	I ¹⁾	SP (1995)
<u>Alter</u>						
0-18 ²⁾	20%	19%	23%	25%	-	15%
19-24	20%	22%	19%	17%	-	27%
25-44	35%	33%	35%	35%	-	30%
45-64	17%	15%	15%	15%	-	12%
65 u. älter	7%	7%	8%	8%	-	7%
ohne Angabe	-	4%	-	-	-	9%
	100% (301.510)	100% (35.539)	100% (109.114)	100% (208.619)	-	100% (59.381)
1) Keine Daten verfügbar						
2) In B, D und in SP: Altersklassen 0-17 / 18-24						

Hier stellen die Jüngeren - faßt man einmal die bis 24 Jahre alten Opfer zusammen - in allen Ländern den größten Teil der Verletzten, wobei in Spanien die besonders hohe Belastung der Gruppe der 19-24jährigen auffällt.

Für das Ausmaß der Unfallverwicklung spielt jedoch nicht nur das Alter eine Rolle, deutliche Unterschiede sind auch in Abhängigkeit vom Geschlecht zu verzeichnen. Die folgende Tabelle weist die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten, getrennt nach innerorts und außerorts und nach Geschlecht aus. Hierbei zeigt sich zunächst einmal das bekannte Phänomen, daß, unabhängig von der Ortslage, der Anteil der Männer unter den Verkehrsopfern wesentlich größer ist als der der Frauen. Gleichzeitig verdeutlicht die Tabelle aber auch, daß diese "Männerdominanz" im Innerortsbereich schwächer ausgeprägt ist als außerorts.

Tabelle 42: Innerorts- und Außerortsoffer in Deutschland/
Geschlecht

	Getötete		Leicht- + Schwerverletzte			
	innerorts	außerorts	innerorts	außerorts	innerorts	außerorts
männlich	1.604 (66%)	5.338 (76%)	169.815 (57%)	128.053 (61%)		
weiblich	826 (34%)	1.674 (24%)	130.610 (43%)	82.260 (39%)		
ohne Angabe	5 -	7 -	985 -	318 -		
	2.435 (100%)	7.019 (100%)	301.510 (100%)	210.631 (100%)		

Dennoch gilt, daß innerorts rund doppelt so viele Männer im Verkehr getötet werden wie Frauen. Die einzigen Altersklassen, in denen die männliche Opferdominanz nicht zutrifft, betrifft auf der einen Seite Kinder im Alter bis zu 10 Jahren. Hier starben 1995 innerorts jeweils 59 Mädchen und 59 Jungen. Aber bereits bei den Verletzten dominieren auch in dieser Altersklasse die Jungen. Die "Männerdominanz" gilt dann auch nicht mehr ab 75 Jahre. In dieser Altersklasse starben 1995 260 Frauen und 191 Männer. Bei den Verletzten dominieren die Frauen bereits ab der Altersklasse 65 und älter. Die letztgenannten

Ergebnisse sind vor allem auf die höhere Lebenserwartung der Frauen zurückzuführen.

Versucht man eine Hierarchie zu bilden, die die Gefährdung verschiedener Gruppen im Innerortsverkehr darstellt, ergibt sich auf der Grundlage der Getötetenzahlen des Jahres 1995 folgendes Bild:

Von allen 1995 innerorts getöteten Verkehrsteilnehmern waren:

1. Weibliche Fußgänger über 65 Jahre: 12%
2. Männliche PKW-Insassen zwischen
18 und 25 Jahren: 9%
3. Männliche Fußgänger über 65 Jahre: 7%.

Ein Vergleich der sechs in die Untersuchung einbezogenen Länder ergibt folgendes Bild:

Tabelle 43: Getötete im Innerortsbereich/Geschlecht

	D (1995)	B (1995)	F (1996)	GB (1995)	I ¹⁾ (1995)	SP (1995)
männlich	1.604 (66%)	295 (72%)	1.868 (73%)	995 (66%)	515 (75%)	710 (68%)
weiblich	826 (34%)	116 (28%)	684 (27%)	506 (35%)	171 (25%)	328 (32%)
ohne Angaben	5	-	-	-	-	-
	2.435 (100%)	411 (100%)	2.552 (100%)	1.501 (100%)	686 (100%)	1.038 (100%)
1) Daten für Städte über 250.000 Einwohner						

Durchgängig findet sich in allen untersuchten Ländern die bereits für Deutschland beschriebene Männerdominanz bei den Getöteten. In Deutschland, Großbritannien und Spanien ist dabei die Opferverteilung nach Geschlecht nahezu identisch. In Belgien, Frankreich und Italien ist die Opferdominanz der Männer noch ausgeprägter als in den erstgenannten Ländern.

Die Ähnlichkeit des innerörtlichen Unfallgeschehens zeigt sich auch, wenn man die hauptbetroffenen Verkehrsteilnehmergruppen herausucht. So ergibt sich für Spanien, daß dort, ähnlich wie in Deutschland, weibliche Fußgänger über 65 Jahre die größte Einzelgruppe bei den Getöteten (11% aller Getöteten) ausmachen. Männliche Fußgänger über 65 Jahre stellen weitere 10% der innerorts Getöteten.

Ein Blick auf die Aufgliederung der Verletzten bestätigt die These der relativen Ähnlichkeit der Opferstrukturen:

Tabelle 44: Verletzte im Innerortsbereich/Geschlecht

	D (1995)	B (1995)	F (1996)	GB (1995)	I ¹⁾ (1995)	SP (1995)
männlich	169.915 (57%)	20.458 (58%)	68.426 (63%)	120.681 (57%)	47.319 (65%)	39.430 (66%)
weiblich	130.610 (43%)	15.021 (42%)	40.688 (37%)	93.014 (43%)	25.941 (35%)	19.951 (34%)
ohne Angaben	985 -	60 -	- -	- -	- -	- -
	301.510 (100%)	35.539 (100%)	109.114 (100%)	213.695 (100%)	73.260 (100%)	59.381 (100%)
1) Daten für Städte über 250.000 Einwohner						

In allen untersuchten Ländern ist auch bei den Verletzten eine deutliche Dominanz der männlichen Opfer zu verzeichnen.

Zusammenfassend ergibt sich somit, daß in allen Ländern in starkem Maße männliche Verkehrsteilnehmer, und vor allem ältere Personen zu Opfern des Verkehrs werden, wobei die Älteren insbesondere in der Rolle des Fußgängers zu Schaden kommen.

6. INNERÖRTLICHE VERKEHRSÜBERWACHUNG IN DEUTSCHLAND

Wie bereits mehrfach im Verlaufe der Untersuchung angedeutet, erweist sich die Darstellung der innerörtlichen Verkehrsüberwachung in Deutschland als äußerst kompliziert. Die Komplexität leitet sich im wesentlichen aus der Tatsache her, daß die Verkehrsüberwachung den föderalen Prinzipien der Bundesrepublik folgend Ländersache ist. Als Konsequenz trifft man in den 16 Bundesländern auf divergente Strukturen, dies gilt sowohl für die Verteilung der Kompetenzen wie auch die Durchführung von Kontrollen. Verstärkt wird diese länderbezogene Differenzierung in der Überwachung nicht zuletzt durch die Tatsache, daß Organisation und technische Durchführung der Überwachung einem Wandel unterliegen, der immer wieder einzelne Länder zum Vorreiter in bestimmten Entwicklungen macht, die häufig dann von anderen Ländern zu einem späteren Zeitpunkt übernommen werden.

In Anbetracht der Vielfalt und Komplexität der Materie ist es daher an dieser Stelle nicht möglich, die landesspezifischen Strukturen im einzelnen aufzuzeigen. Hierzu wäre es notwendig, die rechtlichen, organisatorisch-administrativen und polizeilichen Strukturen der 16 Bundesländer im einzelnen darzustellen, eine Aufgabe, die den Rahmen dieser Untersuchung sprengen würde. Aus diesem Grunde beschäftigt sich dieses Kapitel im ersten Abschnitt in Form einiger knapper Anmerkungen mit der Kompetenzverteilung der Überwachung in den 16 Ländern.¹⁾ Der eigentliche Schwerpunkt des Kapitels liegt in der Beschreibung der Realität der innerörtlichen Verkehrsüberwachung in den einzelnen Ländern.

Wegen ihrer enormen Sicherheitsbedeutung gilt dabei unser besonderes Augenmerk der Geschwindigkeitsüberwachung. Das Kapitel berichtet aber auch über die Überwachung von Lichtsignalanlagen

¹⁾ Eine differenzierte Betrachtung, insbesondere zur kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung liefert POTTHOFF. Eine kurzgefaßte Darstellung zur kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung findet sich im "Deutschen Autorecht." (DÖHLER, DAR 1/96, S. 36-38)

gen, die Überwachung des ruhenden Verkehr und von Fußgängern und Radfahrern. Abgeschlossen wird das Kapitel mit einer kurzen Darstellung über die finanziellen Aspekte, die mit der Überwachung verbunden sind.

Als Grundlage für die Darstellung dienen drei schriftliche Befragungen, und zwar die Befragung aller Länderinnenministerien oder Innensenatoren sowie die Befragung von über 80 Mitgliedsstädten des Deutschen Städtetages und von ca. 40 Landkreisen.

6.1 Anmerkungen zur Zuständigkeit und Verfolgung innerörtlicher Verkehrsverstöße

Wie bereits eingangs festgestellt, ist die Zuweisung von Kompetenzen und formalen Zuständigkeiten im Bereich der innerörtlichen Verkehrsüberwachung Ländersache. Dies führt zu sehr unterschiedlichen Regelungen, wie wir im folgenden an den Beispielen

- Geschwindigkeitsverstöße
- Rotlichtverstöße
- Verstöße im ruhenden Verkehr

zeigen wollen.

6.1.1 Geschwindigkeitsverstöße

Unbeschadet der Tatsache, daß die Polizei in allen Bundesländern berechtigt ist, die Geschwindigkeit zu überwachen, sind vielerorts auch Kommunen oder andere Gebietskörperschaften autorisiert, derartige Maßnahmen durchzuführen. Dies gilt allerdings nicht in allen Bundesländern. So besitzen kommunale Stellen in den drei Stadtstaaten Berlin, Hamburg und Bremen, sowie in Sachsen-Anhalt und Thüringen keine Zuständigkeit für die Geschwindigkeitsüberwachung. In den restlichen 11 Bundesländern finden sich vielfältige und erheblich voneinander abweichende Regelungen. Diesen unterschiedlichen Regelungen lie-

gen divergierende rechtliche Ansätze zugrunde. Die Bundesländer Baden-Württemberg, Bayern, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen und Schleswig-Holstein stützen sich auf einen "ordnungswidrigkeitenrechtlichen Ansatz", die Bundesländer Brandenburg, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz¹⁾ und das Saarland auf einen "ordnungsrechtlichen Ansatz" (vgl. POTTHOFF, S. 21 ff). Der wesentliche Unterschied zwischen beiden Ansätzen besteht darin, daß beim "ordnungswidrigkeitenrechtlichen Ansatz" davon ausgegangen wird, daß die durch das Ordnungswidrigkeitengesetz (OWiG) gegebene Zuständigkeit zur Verfolgung die Überwachungstätigkeit mit umfaßt. Dagegen trennt der "ordnungsrechtliche Ansatz" zwischen Überwachung und Verfolgung. Hier definieren die Länder durch Verordnungen explizite Überwachungszuständigkeiten. Dies wiederum hat zur Folge, daß die Zuständigkeit, wer Geschwindigkeiten wo überwachen darf, zwischen den Bundesländern erhebliche Unterschiede aufweist. So beschränken sich die Zuständigkeiten der entsprechenden Stellen in Bayern, Rheinland-Pfalz¹⁾, Saarland und Sachsen auf den Innerortsbereich, im Außerortsbereich ist dort allein die Polizei zuständig. Auch schließt die Zuständigkeit der kommunalen Stellen oder die der Landkreise in aller Regel die Autobahn nicht mit ein. Aber auch hierzu gibt es eine Ausnahme: In Nordrhein-Westfalen dürfen Kreisordnungsbehörden mit festinstallierten Anlagen auch die Geschwindigkeit auf der Autobahn überwachen.

Auch die Definition der "zuständigen Stellen", die neben der Polizei die Geschwindigkeit überwachen dürfen, ist nicht einheitlich. In der Regel handelt es sich hier um (Land-) Kreise, kreisfreie Städte oder größere kreisangehörige Städte. In Hessen dürfen dagegen auch Gemeinden bzw. örtliche Straßenbehörden überwachen. In Baden-Württemberg und Bayern ist dies auf Antrag möglich.

¹⁾ In Rheinland-Pfalz beschränkt sich die Zuständigkeit der kommunalen Behörden auf 9 Kommunen eines Modellversuchs, der bis 31.3.1998 läuft.

Die folgende Darstellung gibt einen Überblick über die Situation in den 16 Bundesländern.

Tabelle 45: Formale Zuständigkeit von Kreisen und Gemeinden bei der Geschwindigkeitsüberwachung

	Landkreis/ Landratsamt	kreisfreie Stadt	andere Städte, Gemeinden	Gemeinden
Baden-Württem.	x	x	x	>5.000 EW auf Antrag
Bayern	- ¹⁾	x	x	x
Brandenburg	x	x	>45.000 EW	auf Antrag
Hessen	-	-	x	x
Mecklenb.-Vor.	x	x	-	-
Niedersachsen	x	x	>30.000 EW	-
NRW	x	x	>60.000 EW	-
Rheinland-Pf.	keine kommunale Geschwindigkeitsüberwachung. Verfolgung ausschließlich durch die Polizei. ²⁾			
Saarland	Hilfspolizisten, auf Antrag.			
Sachsen	x	x	-	-
Sachsen-Anhalt	keine kommunale Geschwindigkeitsüberwachung. Verfolgung ausschließlich durch die Polizei. ³⁾			
Schleswig-Hol.	x	x	-	-
Thüringen	keine kommunale Geschwindigkeitsüberwachung. Verfolgung ausschließlich durch die Polizei.			
Berlin	keine kommunale Geschwindigkeitsüberwachung. Verfolgung ausschließlich durch die Polizei.			
Bremen	keine kommunale Geschwindigkeitsüberwachung. Verfolgung ausschließlich durch die Polizei.			
Hamburg	keine kommunale Geschwindigkeitsüberwachung. Verfolgung ausschließlich durch die Polizei.			
1) Städte und Gemeinden auf Antrag, ca. 100 bewilligte Anträge (Stand 3/97)				
2) (Modellversuch in 9 Gemeinden bis 31.3.1997, Modellversuch verlängert bis 31.3.1998).				
3) (Modellversuch in Dessau + Naunburg 1.4.95 - 31.3.96).				

Dabei stößt die Überwachung des fließenden Verkehrs durch andere Institutionen keineswegs auf die ungeteilte Zustimmung der Polizei. Eine von der Bundesanstalt für Straßenwesen in Auftrag gegebene Untersuchung zur Verkehrsüberwachung im Lande Brandenburg ergab, daß dort über 61% der befragten Polizisten für eine uneingeschränkte Alleinkompetenz der Polizei plädieren, nur 33%

der Polizisten vertraten die Meinung, daß die Kommunen beteiligt sein sollten (SIGMA-INSTITUT 1996, S. 44).

Und so sind auch keineswegs alle Kommunen in den Bundesländern, in denen die entsprechenden rechtlichen Grundlagen gegeben sind, an der Überwachung des fließenden Verkehrs beteiligt.

Auch bei der Verfolgung der Geschwindigkeitsverstöße zeigen sich länderspezifische Regelungen. In Berlin, Hamburg und Thüringen übernimmt ausschließlich die Polizei die Verfolgung von Geschwindigkeitsverstößen. In Sachsen-Anhalt ist eine zentrale Bußgeldstelle im "Technischen Polizeiamt" zuständig. In den anderen Ländern hängt die Verfolgung in der Regel vom Ausmaß des Verstoßes ab. Bar bezahlte Verwarnungen aus der Tätigkeit der Polizei werden von dieser selbst abschließend behandelt. Verwarnungen, die nicht bezahlt werden, oder Anzeigen bearbeiten die Ordnungsbehörden, wobei in Bremen und Hessen ausschließlich die Ordnungsbehörden für die Verfolgung zuständig sind.

6.1.2 Rotlichtverstöße

Die Zuständigkeit für die Überwachung von Rotlichtverstößen variiert ebenfalls von Bundesland zu Bundesland. Generell gilt, daß im Vergleich zur Geschwindigkeitsüberwachung die Überwachung von Lichtsignalanlagen häufiger ausschließlich Sache der Polizei ist.

In den drei Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg, sowie in Bayern, Rheinland-Pfalz, Sachsen-Anhalt und Thüringen darf ausschließlich die Polizei Rotlicht überwachen. In den übrigen 9 Bundesländern dürfen die kommunalen Stellen, die auch die Kompetenz zur Geschwindigkeitsüberwachung besitzen, auch Rotlichtverstöße überwachen. Hierbei gilt für die kommunalen Stellen im Saarland, daß diesen die entsprechende Kompetenz nur auf Antrag erteilt wird.

Tabelle 46: Formale Zuständigkeit kommunaler Stellen bei der Rotlichtüberwachung

Land	kommunale Zuständigkeit
Baden-Württemberg	ja
Bayern	nein
Brandenburg	ja
Hessen	ja
Mecklenburg-Vorpommern	ja
Niedersachsen	ja
Nordrhein-Westfalen	ja
Rheinland-Pfalz	nein
Saarland	ja (auf Antrag)
Sachsen	ja
Sachsen-Anhalt	nein
Schleswig-Holstein	ja
Thüringen	nein
Berlin	nein
Bremen	nein
Hamburg	nein

Die Verfolgung der Rotlichtverstöße ist häufig Sache der Polizei. In Bayern, Berlin, Hamburg, Rheinland-Pfalz und Thüringen ist hierfür allein die Polizei zuständig, in Sachsen-Anhalt die zentrale Bußgeldstelle im "Technischen Polizeiamt."

In Baden-Württemberg, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Sachsen und Schleswig-Holstein erfolgt die Verfolgung entweder durch die Polizei oder die Ordnungsbehörden. In Bremen, Hessen und dem Saarland übernehmen ausschließlich die Ordnungsbehörden die Verfolgung.

6.1.3 Verstöße im ruhenden Verkehr

In allen Flächenstaaten sind neben der Polizei kommunale Stellen (örtliche Ordnungsbehörde) zuständig für die Überwachung des ruhenden Verkehrs. Dies können Städte, Gemeinden oder Ver-

waltungsgemeinschaften sein. Hierbei gibt es im Saarland die Besonderheit, daß Kommunalbedienstete, die mit der Überwachung des ruhenden Verkehrs befaßt sind, zu Hilfspolizisten bestellt werden. In Bayern können Gemeinden die Überwachung des ruhenden Verkehrs nur nach einem entsprechenden Antrag an das Innenministerium übernehmen.

In den Stadtstaaten wird die Überwachung des ruhenden Verkehrs durch sogenannte Polizeiangestellte durchgeführt. Dies sind keine Polizeibeamte, sie gehören aber zur Polizei. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Zuständigkeiten.

Tabelle 47: Zuständigkeiten kommunaler Stellen bei der Überwachung des ruhenden Verkehrs

Land	kommunale Zuständigkeit	zuständige Stellen	Bemerkungen
Baden-Württem.	ja	örtliche Ordnungsbehörden	
Bayern	ja	örtliche Ordnungsbehörden	nur auf Antrag
Brandenburg	ja	örtliche Ordnungsbehörden	
Hessen	ja	örtliche Ordnungsbehörden	
Mecklenb.-Vor.	ja	örtliche Ordnungsbehörden	
Niedersachsen	ja	Städte/Kreise	
NRW	ja	örtliche Ordnungsbehörden	
Rheinland-Pf.	ja	örtliche Ordnungsbehörden	
Saarland	ja	örtliche Ordnungsbehörden	auf Antrag, Hilfspolizisten
Sachsen	ja	örtliche Ordnungsbehörden	
Sachsen-Anhalt	ja	örtliche Ordnungsbehörden	
Schleswig-Hol.	ja	örtliche Ordnungsbehörden	> 20.000 EW generell, kleinere nur auf Antrag
Thüringen	ja	örtliche Ordnungsbehörden	
Berlin	nein	Polizeiangestellte	
Bremen	nein	Polizeiangestellte	
Hamburg	nein	Polizeiangestellte	

Die Verfolgung der Verstöße im ruhenden Verkehr liegt in den meisten Ländern in den Händen von Ordnungsbehörden und Polizei. Ausnahmen hiervon bilden Hamburg und Berlin. Dort ist aus-

schließlich die Polizei für die Verfolgung zuständig. Die anderen Ausnahmen bilden Bremen, Hessen und Rheinland-Pfalz, wo ausschließlich die Ordnungsbehörden die Verfolgung übernehmen.

6.2 Generelle Grundlagen der Geschwindigkeitsüberwachung

Bei der Geschwindigkeitsüberwachung ist zwischen stationärer und mobiler Überwachung zu unterscheiden. Hierbei versteht man unter stationärer Überwachung in aller Regel Geschwindigkeitskontrollen mit ortsfesten Anlagen, sogenannte Starenkästen. Abweichend hiervon bezeichnen die entsprechenden Erlasse in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern alle Kontrollen, bei denen das Meßinstrument steht (z.B. das Radargerät auf dem Stativ) als stationäre Messung. Dieser unüblichen Definition folgen wir nicht. Wenn im Verlaufe dieser Untersuchung von stationären Kontrollen die Rede ist, sind ausschließlich solche mit ortsfesten Anlagen gemeint. Unter mobilen Kontrollen verstehen wir solche, die an variablen Standorten mit unterschiedlichen technischen Hilfsmitteln durchgeführt werden.

Bei den Vorgaben zur Geschwindigkeitsüberwachung, die in den Erlassen der Bundesländer formuliert sind, dominiert die Unfallprävention. In einigen Bundesländern, wie beispielsweise in Hessen, Mecklenburg-Vorpommern oder Schleswig-Holstein werden zusätzlich Umweltschutzpunkte (Schutz der Bevölkerung vor Gesundheitsbeeinträchtigungen und Lärmbelästigung) genannt. Brandenburg verbietet zudem explizit die Berücksichtigung kommerzieller Aspekte bei der Geschwindigkeitsüberwachung. Niedersachsen ordnet an, daß Kleinlichkeit und Überheblichkeit zu unterbleiben haben. Das Saarland verbietet das Stellen von "Autofallen".

Die Orte, an denen Messungen durchgeführt werden, sollen sich vorrangig an Unfallhäufungs- oder Gefährdungsstellen orientieren. Als besonders schutzwürdige Stellen oder Bereiche gel-

ten Kindergärten, Schulen, Altersheime und Tempo 30-Zonen. Zudem besteht in den meisten Bundesländern die Verpflichtung, daß Polizei und kommunale Stellen die Meßstellen untereinander abstimmen.

Uneinheitlich sind die Vorschriften hinsichtlich der Mindestdistanz zwischen dem geschwindigkeitsregelnden Verkehrszeichen und der Meßstelle: In einigen Ländern liegt dieser Abstand bei 100 m, in anderen bei 150 m und in Nordrhein-Westfalen bei 200 m.

Weitgehende Einheitlichkeit herrscht demgegenüber bezüglich der Meßtoleranzen. Hierbei ist zwischen Gerätetoleranzen und Opportunitätstoleranzen zu unterscheiden. Gerätetoleranzen betragen für Geschwindigkeiten unter 100 km/h einheitlich 3 km/h. In nahezu allen Bundesländern wird darüber hinaus eine Opportunitätstoleranz von 5 km/h gewährt. D.h. Überschreitungen von 5 km/h oder weniger werden als unbedeutende Ordnungswidrigkeit klassifiziert und sollen nicht verfolgt werden. Nur im Saarland beträgt diese Toleranz seit 1989 nur 3 km/h.

Zusätzlich zu den genannten Regelungen der Rahmenbedingungen finden sich eine Reihe weiterer Vorgaben, so besteht in zahlreichen Bundesländern die Verpflichtung zur Aus- und Fortbildung des Meßpersonals oder zu internen Wirksamkeitskontrollen.

Wie stark inzwischen kommunale Stellen mit der Geschwindigkeitsüberwachung befaßt sind, machen die Befragungen von Städten und Landkreisen deutlich. Nach den Antworten der befragten Gebietskörperschaften liegt die Geschwindigkeitsüberwachung nur noch in weniger als der Hälfte der Fälle ausschließlich in den Händen der Polizei: 46% der befragten Städte und 47% der befragten Landkreise berichten, daß bei ihnen allein die Polizei die Geschwindigkeit kontrolliert. In den Städten ist es in der Mehrzahl der Fälle so, daß sowohl die Polizei wie auch kommunale Stellen Geschwindigkeitsüberwachung betreiben. Daß die Ge-

geschwindigkeitsüberwachung ausschließlich von der Kommune durchgeführt wird, ist dagegen die Ausnahme (6% von 81 befragten Städten).

Dabei herrscht verbreitet der Wunsch vor, den Umfang der Geschwindigkeitskontrollen zu vermehren. Die folgende Tabelle macht dies deutlich.

Tabelle 48: Der Wunsch nach Intensivierung von Geschwindigkeitskontrollen

	Städte	Landkreise
für mehr Kontrollen	72%	69%
keine Veränderung	27%	28%
für weniger Kontrollen	0%	0%
keine Angaben	1%	3%
	100% N = 81	100% N = 32

Für eine Verringerung der Kontrollen stimmt bei den Befragungen keine der Städte oder Landkreise.

Nach diesen generellen Hinweisen zur Geschwindigkeitsüberwachung wollen wir uns im folgenden etwas genauer mit mobilen und vor allem mit stationären Kontrollen beschäftigen.

6.3 Mobile Geschwindigkeitsüberwachung

Nach Angaben der zuständigen Länderministerien erfolgt eine Geschwindigkeitsüberwachung mit mobilen Geräten in den drei Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg sowie in Sachsen-Anhalt ausschließlich durch die Polizei, in den übrigen 11 Bundesländern führen in der Realität sowohl die Polizei wie auch die Kommunen derartige Kontrollen durch.

In 14 der Bundesländer¹⁾ finden sich konkrete Vorgaben hinsichtlich der Standorte der mobilen Kontrollen, Vorgaben sind hier ebenso die Regel wie im Bereich der Meßtoleranz. Seltener sind Vorgaben dagegen hinsichtlich der Einsatzzeiten. Nur 6 der Bundesländer berichten über derartige Vorgaben.

Mobile Anlagen, die nicht von der Polizei, sondern von den Gebietskörperschaften eingesetzt werden, sind in Städten verbreiteter als in Landkreisen, wie die folgende Tabelle zeigt. Es wird allerdings sichtbar, daß nur knapp die Hälfte der befragten Städte und ein gutes Drittel der befragten Landkreise über derartige Meßeinrichtungen verfügt.

Tabelle 49: Verfügbarkeit der Gebietskörperschaften über mobile Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen

	Städte	Landkreise
keine Anlagen	51%	63%
eine Anlage	33%	19%
zwei Anlagen	9%	9%
drei Anlagen	2%	6%
vier und mehr Anlagen	2%	0%
keine Angabe	2%	3%
	100% N = 81	100% N = 32

Im Besitz von 3 oder mehr mobilen Anlagen sind die Städte Frankfurt, Leipzig, München und Stuttgart. In den befragten Kreisen steht in aller Regel eine mobile Anlage zur Verfügung, allein zwei Kreise aus Sachsen (Meißen und Kamenz) sind im Besitz von jeweils drei Anlagen.

Durchgeführt wird die mobile Überwachung in der Mehrzahl der Fälle mit Radargeräten, mit Lichtschrankensystemen und seit neuerem auch mit Lasermeßpistolen. Letztere werden die Radargeräte wahrscheinlich in absehbarer Zeit ersetzen. Nordrhein-

¹⁾ Die Bundesländer Sachsen und Thüringen machten hierzu keine Angaben.

Westfalen verfügt bereits im Jahre 1997 über 480 derartiger Geräte. Lichtschrankensysteme gelten wegen ihrer höheren Ansprüche an den Meßstandort als weniger attraktiv als Radargeräte (vgl. POTTHOFF e.o., a.a.O., S. 32). Auf die Anwendung eines früher üblichen Verfahrens, das sogenannte Funkstop-Verfahren, wird nur selten zurückgegriffen. Nordrhein-Westfalen beispielsweise hat dieses Verfahren aus den neuen Richtlinien der Polizei völlig herausgenommen.

Weiterhin gibt es die Geschwindigkeitsüberwachung durch Nachfahren. Hierbei ist zu unterscheiden zwischen Fahrzeugen, die einen justierten und solchen, die nur über einen normalen, also unjustierten Tachometer verfügen. Die Unterschiede zwischen einem justierten und einem unjustierten Tacho liegen in den Toleranzen, die vom abgelesenen Skalawert in Abzug zu bringen sind. Beim justierten Tacho lag dieser Abzug lange Zeit bei 10% des am justierten Tachometer des Polizeifahrzeugs abgelesenen Skalenwertes. 1987 wurde dieser Wert auf der Basis eines Gutachtens im OLG Düsseldorf, 18.12.1997 auf 13,5% erhöht, wobei selbst dieser Wert an enge Voraussetzungen gebunden ist. Sind diese Voraussetzungen nicht gegeben, sind sogar 15% in Abzug zu bringen.

Komplizierter noch ist das Berechnungsverfahren bei nicht justierten Instrumenten: Von der abgelesenen Geschwindigkeit sind zunächst 10% des Skalenwerts des Tachos abzuziehen. Sodann sind 7% des abgelesenen Wertes für die Meßungenauigkeit des Tachos abzuziehen. In der Praxis bedeutet dies: Verfolgt ein Polizeifahrzeug mit nicht justiertem Tachometer innerorts einen Fahrer mit 80 km/h, ergibt sich folgende Berechnung: Reicht der Tachometer des Polizeifahrzeugs bis 200 km/h, sind von den 80 km/h 20 km/h (10% des Skalenwerts) in Abzug zu bringen. Der verbleibende Wert von 60 km/h ist um weitere 5,6 km/h (7% von 80 km/h) als Tachungenauigkeit zu mindern, so daß dem Fahrer 54,4 km/h vorwerfbar sind. Diese Situation wird von der Polizei als sehr unbefriedigend empfunden.

Eine weitere Möglichkeit der Geschwindigkeitsüberwachung besteht in der Kontrolle der Schaublätter in den Tachographen.

Völlig neue Dimensionen der Geschwindigkeitsüberwachung würden sich ergeben, wenn ein Kurzwegfahrtschreiber verpflichtend eingeführt würde, durch den die Polizei jederzeit Zugriff auf die zuletzt gefahrene Geschwindigkeit hätte.

Die Auswirkungen mobiler Geschwindigkeitskontrollen auf das Verhalten der Kraftfahrer und die Verkehrssicherheit hat MEEWES 1993 untersucht. Er kommt dabei zu folgendem Ergebnis:

- " - Das Geschwindigkeitsverhalten von Kraftfahrern kann durch einmalige Kontrollen nicht verändert werden. Dies gilt sowohl für Kontrollen, bei denen zu schnelle Kraftfahrer nicht angehalten wurden, als auch für Kontrollen mit Anhalten und kurzer Belehrung vor dem Bezahlen. 300 Meter hinter der Kontrollstelle fahren sie dann so schnell, als wären sie nicht kontrolliert worden.
- Kraftfahrer, die nach ihrem Verkehrsverstoß angehalten und von besonders geschulten Polizeibeamten mit entsprechendem Anschauungsmaterial belehrt wurden, fahren unmittelbar nach dieser intensiven Aufklärung und Ahndung des Verstoßes etwas langsamer, als sie das ohne intensive Aufklärung getan hätten.
- Während die Polizei kontrolliert, gehen die Geschwindigkeiten an der Kontrollstelle zurück.
- Unmittelbar nach Beendigung polizeilicher Kontrollen stellt sich das VORHER vorhandene Geschwindigkeitsniveau wieder ein. Die Verringerung der Geschwindigkeiten im Bereich der Kontrollstelle folgt vor allem daraus, daß diejenigen Kraftfahrer, die die Kontrollstelle in der

Gegenrichtung passiert haben, den Verkehr, der auf die Kontrollstelle zufährt, mit Hilfe der Lichthupe "warnen".

- Wird auf einem begrenzten Straßenzug die Zahl der Kontrollen z.B. für ein Jahr erheblich verstärkt (z.B. verzehnfacht) und werden diese Kontrollen mit intensiver Öffentlichkeitsarbeit und Aufklärung der Verkehrssünder begleitet, sinken die Geschwindigkeiten - auch außerhalb der Kontrollzeiten - langsam um etwa 2 bis 4 km/h ab. Werden die verstärkten Kontrollen beendet, steigen die Geschwindigkeiten innerhalb eines halben Jahres auf das alte Geschwindigkeitsniveau wieder an. Die Auswirkungen auf das Unfallgeschehen sind dann nur gering (Rückgang der Verkehrsgefahren um maximal 10%) und vorübergehend.

- Wird an vielen Stellen in einem Gemeindegebiet die Zahl der Kontrollen erheblich verstärkt und wird die Häufigkeit der Kontrollen über mehrere Jahre durchgehalten, so sinken die Geschwindigkeiten kontinuierlich und im Laufe der Zeit sich etwas verstärkend ab, ohne daß die zulässige Höchstgeschwindigkeit von allen Kraftfahrern beachtet wird. Der Rückgang der Verkehrsgefahren kann dann eine Größenordnung von 25% erreichen" [MEEWES 1993, S. 6-7].

Diese Ergebnisse bestätigen nachhaltig die in Kapitel 2 beschriebenen Grenzen der Effekte, die durch Überwachung zu erreichen sind.

6.4 Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung

Unter stationärer Geschwindigkeitsüberwachung wird im folgenden - abweichend vom Verständnis der Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern - die Überwachung mit fest installierten Geräten, sogenannten Starenkästen, verstanden.

Zunächst ist in diesem Zusammenhang festzuhalten, daß keineswegs in allen Bundesländern Starenkästen installiert sind. Nach Angaben der zuständigen Innenministerien bzw. Innensenatoren gibt es in folgenden Bundesländern keine Starenkästen:

- Berlin
- Bremen
- Rheinland-Pfalz
- Saarland
- Schleswig-Holstein.

In Bayern und Mecklenburg-Vorpommern setzen die Polizei und die Kommunen derartige Geschwindigkeitsmeßgeräte ein, in den übrigen Bundesländern Baden-Württemberg, Brandenburg, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Sachsen überwachen ausschließlich die Kommunen die Geschwindigkeit mit festinstallierten Geräten. Die folgende Tabelle zeigt die Situation im Überblick:

Tabelle 50: Geschwindigkeitsüberwachung mit fest installierten Geräten (Starenkästen)

Land	keine Anlagen vorhanden	Überwachung durch...		
		nur Polizei	Polizei+Kommune	nur Kommune
Baden-Württemberg				x
Bayern			x	
Brandenburg				x
Hessen				x
Mecklenb.-Vorpom.			x	
Niedersachsen				x
NRW				x
Rheinland-Pfalz	x			
Saarland	x			
Sachsen				x
Sachsen-Anhalt		x		
Schleswig-Hol.	x			
Thüringen		x		
Berlin	x			
Bremen	x			
Hamburg		x		

Regelmäßig finden sich in den Bundesländern, die Starenkästen einsetzen, Vorgaben hinsichtlich der Standorte. Diese orientieren sich an den im Abschnitt 6.2 beschriebenen Gefahrenpunkten. Auch für die Meßtoleranzen finden sich Vorgaben, dagegen sind solche bezüglich der Einsatzzeiten selten. Nur Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern berichten über entsprechende Regelungen der Zeiten.

Von den 81 befragten Städten und 32 befragten Landkreisen setzen insgesamt 30 Körperschaften stationäre Meßanlagen ein. Bei den befragten Städten, die stationäre Anlagen einsetzen (N=22), handelt es sich im wesentlichen um Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern in Baden-Württemberg, Brandenburg, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Sachsen. Das Verhältnis von vorhandenen Meßgeräten zu potentiellen Standorten (bestückbaren Einrichtungen) schwankt zwischen 1:1 und 1:9. Die Städte mit der größten Zahl "scharfer" Anlagen liegen in Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen. In Baden-Württemberg verfügen Stuttgart und Karlsruhe jeweils über 7 Anlagen. In Nordrhein-Westfalen finden sich in Köln, Dortmund, Bonn und Hagen jeweils 7 oder mehr Anlagen.

Wie oben bereits angemerkt wurde, übersteigt die Zahl der Meßstandorte die der Meßgeräte bis um das neunfache. Dementsprechend reicht die Zahl der Standorte bis über 30. Karlsruhe und Wuppertal berichten beispielsweise, daß dort entsprechend viele Standorte genutzt werden. Bei den befragten Landkreisen erweist sich der Kreis Aachen als derjenige mit den meisten Anlagen. Auch dort liegt die Zahl der Anlagen über 30.

Welche Erfahrungen die Städte und Landkreise mit den festinstallierten Meßstellen gemacht haben und wie die Einstellung der Bevölkerung aus der Sicht der Gebietskörperschaften beurteilt wird, soll im folgenden gezeigt werden.

6.4.1 Erfahrungen

An dieser Stelle geht es um die Frage, welche Erfahrungen Städte und Landkreise mit den Auswirkungen der stationären Überwachung auf das Unfallgeschehen gemacht haben. In unserer Darstellung beschränken wir uns dabei auf die befragten Städte, da zum einen nur vier der Landkreise über eigene Erfahrungen mit stationären Meßeinrichtungen berichten und sich diese Aussagen zudem nicht ausschließlich auf innerörtliche Meßstellen beschränken.

Tabelle 51: Erfahrungen mit stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen in Städten

a) keine verlässlichen Erkenntnisse	6	(27%)
b) Reduktion des Unfallgeschehens in unmittelbarer Nähe der Anlagen	14	(64%) ¹⁾
c) Großräumige Reduktion des Unfallgeschehens	3	(14%) ¹⁾
d) Räumliche Verlagerung des Unfallgeschehens	1	(5%) ¹⁾
e) Veränderung der Unfallstruktur	1	(5%) ¹⁾
1) Die Antworten b-e wurden unabhängig voneinander (nicht alternativ) gefragt, daher Mehrfachnennungen möglich		
Basis: 22 der 81 befragten Städte, die über entsprechende Anlagen verfügen		

Von den 22 befragten Städten, die über stationäre Anlagen verfügen, berichten 16 (73%), daß die Anlagen das Unfallgeschehen beeinflußt hätten. Sechs Städte (27%) erklären demgegenüber, daß ihnen verlässliche Angaben über etwaige Auswirkungen fehlen.

In den Fällen, in denen über Veränderungen im Unfallgeschehen berichtet wird, sind diese mit überwiegender Mehrheit auf die unmittelbare Nähe des Standorts der Überwachungsgeräte beschränkt. 14 der 16 Städte, die Effekte beobachtet haben, stellten eine Verbesserung der Unfallsituation in der unmittelbaren Nähe der Anlagen fest.

Über großräumigere Effekte berichten 3 Städte und eine räumliche Verlagerung der Unfälle oder eine Veränderung der Unfallstruktur hat jeweils eine Stadt festgestellt.

Von den befragten Landkreisen, die über stationäre Anlagen verfügen (N=11), erklären 7 (64%), daß ihnen verlässliche Angaben über die Sicherheitseffekte fehlen.

Daß ortsfeste Anlagen tatsächlich nachhaltige Auswirkungen auf das Geschwindigkeitsverhalten und die Verkehrssicherheit haben, stellte auch MEEWES in der bereits zitierten Untersuchung fest. Er kommt auf der Basis von Messungen zu dem Ergebnis, daß die Wirkungen ortsfester Anlagen auf einen Bereich von etwa 500 m vor und 500 m hinter dem Standort der Anlage begrenzt sind. Des weiteren führt er aus:

- " - Unmittelbar nach Errichten der ortsfesten Anlagen sinken die Geschwindigkeiten stark ab: Nach 1 bis 3 Monaten wird - unabhängig vom Geschwindigkeitsniveau, das VORHER gefahren wurde - erreicht, daß die jeweils geltende zulässige Höchstgeschwindigkeit (untersucht wurden 50 km/h, 70 km/h und 100 km/h) von der Mehrzahl der Kraftfahrer eingehalten wird. Danach sinken die Geschwindigkeiten langsam weiter ab. Nach 1,5 bis 2,5 Jahren sind es nur noch zwischen 10% und 15% der Kraftfahrer, die schneller als erlaubt fahren.
- Das Geschwindigkeitsverhalten ist an Tagen mit Kontrollen nicht anders als an Tagen ohne Kontrollen: Die Kraftfahrer können nicht erkennen, ob das Meßgerät in dem am Straßenrand stehenden Gehäuse untergebracht ist und Geschwindigkeiten mißt oder nicht.
- Wird erkannt, daß nicht kontrolliert wird, steigen die Geschwindigkeiten wieder an: Ist das Gehäuse entfernt oder erkennbar abgedeckt, steigen die Geschwindigkeiten sofort wieder an (z.B. in 3 Tagen bis zu 10 km/h).

- Es können deutliche Sicherheitsgewinne erzielt werden: Die Verkehrsgefahren sind um 50% bis 85% zurückgegangen. Die Unfallrückgänge traten ebenso auf Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften auf wie auf Außerortsstrecken an Kreuzungen und Einmündungen und auf Streckenabschnitten zwischen Knotenpunkten; dort in der Regel an Kurven mit Unfallhäufungsstellen (zulässige Höchstgeschwindigkeit 100 km/h).
- Die größten Rückgänge der Unfallgefahren traten auf, wenn VORHER besonders viele und besonders schwere Unfälle die Folge starker Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit waren. Ähnlich wie beim Geschwindigkeitsverhalten (langfristig fahren nicht mehr als 10% bis 15% schneller als erlaubt) scheint es ein Sicherheitsmaß zu geben, das durch ortsfeste Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung erreicht werden kann. Sind die Unfallgefahren VORHER wesentlich größer, sind die Rückgänge groß. Sind die Unfallgefahren VORHER nicht wesentlich größer, treten auch nur kleine Unfallrückgänge auf.
- Unfallrückgänge werden überwiegend nur für die überwachten Fahrtrichtungen erreicht, ..." [MEEWES 1993, S. 7-8].

Die oben berichteten Erfahrungen der Städte decken sich insoweit in groben Zügen mit den Ergebnissen systematischer Forschung, allerdings ist gleichzeitig festzuhalten, daß die Auswirkungen derartiger stationärer Anlagen in aller Regel von den Kommunen eben nicht systematisch überprüft werden.

6.4.2 Vandalismus

Ein besonderes Problem stationärer Geschwindigkeitsmeßanlagen liegt darin, daß diese häufig erheblichem Vandalismus ausgesetzt sind:

Von den 22 Städten, die über derartige Anlagen verfügen, erklären nur 2 Städte (Osnabrück + Göttingen), daß sich die Beschädigungen in Grenzen halten. Alle anderen Städte berichten dagegen über vielfältige Attacken gegen die Anlagen. Ähnlich ist die Situation in den Landkreisen, auch dort sind Starenkästen ein beliebtes Ziel rüder Attacken.

Wie die folgende Tabelle zeigt, bleibt es im Rahmen der Attacken vielfach nicht beim einfachen Zusprühen der Anlagen mit Farbe, nahezu gleich häufig werden Anlagen komplett demontiert, d.h. abgesägt, gesprengt oder umgekippt. Verbreitet sind auch Brandanschläge, wobei die Polizei davon ausgeht, daß manchmal für derartige Anschläge Personen verantwortlich sind, die geblitzt worden sind, und die hoffen, durch den Brandanschlag das Beweismaterial zu vernichten. Daß dies keineswegs immer gelingt, zeigt ein derartiger Brandanschlag in Köln im April 1997, wo das Filmmaterial unversehrt aus einem Starenkasten nach einem Brandanschlag geborgen werden konnte.

Tabelle 52: Vandalismus gegen stationäre Anlagen

	Häufigkeit der Nennung ¹⁾	
	abs.	%
1) Demolierung (abgesägt, gesprengt, umgekippt, etc.)	11	42% ²⁾
2) Mit Farbe besprüht	10	38%
3) Diebstahl	7	27%
4) Brandanschlag	6	23%
5) Beschuß	4	15%
1) Basis: 22 Städte + 4 Landkreise		
2) Mehrfachnennungen möglich		

Die Kosten, die hierbei entstehen, weisen eine enorme Spannweite auf und können beachtliche Größenordnungen erreichen. Sie liegen zwischen einigen hundert Mark und über 100.000 DM pro Jahr. Über derartig hohe Vandalismusschäden an ortsfesten Anla-

gen berichten beispielsweise Wuppertal, Offenbach und Frankfurt an der Oder, aber auch einzelne Landkreise wie der Kreis Neuss.

Allerdings finden sich auch Hinweise darauf, daß ein gewisser Gewöhnungseffekt an die stationären Anlagen zu verzeichnen ist. Während in den Jahren 1991 und 1992 in Köln jeweils 19 Attacken auf derartige Anlagen zu verzeichnen waren, verringerte sich deren Zahl in den Jahren 1993 und 1994 auf jeweils 8 Fälle und 1995 auf 7. Im Jahre 1996 wurden in Köln dagegen wieder 11 Vandalismusfälle an Starenkästen registriert.

In diesem Vandalismus manifestiert sich auf handgreifliche Weise der Widerstand gegen diese Form der Geschwindigkeitskontrollen, ein Aspekt, auf den wir im Verlaufe dieses Berichts in Abschnitt 7.4 noch näher eingehen werden. Zunächst interessiert uns aber die Frage, wie denn die Städte und Landkreise die Widerstände einstufen und wie groß die Neigung ist, die Zahl der Anlagen in Zukunft noch zu vergrößern.

6.4.3 Wünsche und Widerstände der Bevölkerung

Der Anteil der Städte, die über Widerstände beim Aufstellen stationärer Geschwindigkeitsmeßanlagen berichten, ist mit 50% ebenso groß wie der Anteil derer, die keine Widerstände erlebt haben. Dabei werden negative Reaktionen der Bevölkerung durchweg als moderat bezeichnet. Eine einzige der befragten Städte, die über derartige Anlagen verfügen, berichtet über starken Widerstand aus der Bevölkerung (Ravensburg).

In den Landkreisen ist das Ergebnis ähnlich, vier Kreise berichten über einigen Widerstand, sechs Kreise haben nichts dergleichen verzeichnet.

Korrespondierend zur Frage nach eventuellen Widerständen wurde gefragt, inwieweit aus der Bevölkerung der Wunsch nach statio-

nären Geschwindigkeitsmessanlagen an Städte und Kreise herangetragen worden ist. Hierbei antworteten nicht nur die Städte und Kreise, die bereits über derartige Anlagen verfügen, sondern auch solche, wo bisher keine stationären Meßstellen installiert sind. Die folgende Tabelle 53 zeigt, daß in rund der Hälfte der Fälle derartige Wünsche an die Verantwortlichen herangetragen werden.

Tabelle 53: Der Wunsch nach (weiteren) stationären Anlagen nach Angaben von Städten und Landkreisen

	Städte	Landkreise
Häufig geäußerter Wunsch	14%	22%
Selten geäußerter Wunsch	35%	31%
Kein Wunsch	12%	22%
Keine Angaben	39%	25%
	100% N=81	100% N=32

Allerdings dominiert die Antwortkategorie "selten". Vor diesem Hintergrund und der Tatsache des verbreiteten Vandalismus wundert es daher nicht, daß nur 8 der befragten Städte und 3 der befragten Landkreise die Absicht äußern, die Zahl stationärer Anlagen zu vergrößern oder derartige Anlagen anzuschaffen. Weitaus größer ist die Zahl derer, die auf diese Frage mit einem klaren "nein" antworteten: 21 der befragten Städte und 8 der befragten Landkreise.

Hier spiegelt sich eine gewisse Skepsis gegenüber der zu intensiven Verbreitung derartiger Anlagen wider.

6.5 Überwachung von Lichtsignalanlagen

Bei der Überwachung von Rotlichtvergehen ist zwischen der Kontrolle durch Personen und der durch automatisch arbeitende Ge-

räte zu unterscheiden. Die nicht automatisierte Überwachung wird in allen Bundesländern ausschließlich durch die Polizei durchgeführt. Ebenfalls ausschließlich durch die Polizei erfolgt die automatische Rotlichtüberwachung in den drei Stadtstaaten und vier weiteren Bundesländern (Bayern, Rheinland-Pfalz, Sachsen-Anhalt, Thüringen). In Schleswig-Holstein sind Polizei und Kommunen auf diesem Felde der Überwachung aktiv, wobei zusätzlich anzumerken ist, daß nach Aussagen der Innenministerien in Mecklenburg-Vorpommern gar keine derartigen Anlagen existieren und im Saarland eine automatische Rotlichtüberwachung ausschließlich in Saarbrücken stattfindet.

Wie die folgende Tabelle zeigt, werden Verstöße von Kraftfahrern gegen Lichtzeichenregelungen von der weitüberwiegenden Zahl der befragten Städte und Landkreise auch tatsächlich überwacht.

Tabelle 54: Überwachung von Verstößen gegen Lichtzeichenregelungen durch Kraftfahrer

	Befragte Städte	Befragte Landkreise
Rotlicht für Kraftfahrer...		
...wird überwacht	93%	88%
...wird nicht überwacht	7%	12%
	100% N=81	100% N=32

In der überwiegenden Mehrzahl berichten die Städte und Landkreise, daß die Polizei diese Form der Kontrolltätigkeit wahrnimmt. Daß diesem Bereich erhebliche Bedeutung zugemessen wird, zeigt sich auch daran, daß die Zahl der Städte und Landkreise, die eine Intensivierung der Kontrollen für wünschenswert halten, beachtlich ist. Die folgende Tabelle macht dies deutlich.

Tabelle 55: Wünsche nach Veränderungen der Kontrolltätigkeit im Bereich der Rotlichtüberwachung

	Städte		Landkreise	
	abs.	%	abs.	%
Gewünscht werden...				
mehr Kontrollen	48	59%	15	47%
keine Veränderung	28	35%	14	44%
weniger Kontrollen	0	0%	0	0%
keine Angaben	5	6%	3	9%
	81	100%	32	100%

Für eine Verringerung derartiger Kontrollen plädiert keine einzige der befragten Städte und Landkreise.

6.6 Überwachung des ruhenden Verkehrs

Im ersten Abschnitt dieses Kapitels wurde bereits festgehalten, daß in allen Flächenstaaten örtliche Ordnungsbehörden neben oder de facto an Stelle der Polizei für die Überwachung des ruhenden Verkehrs zuständig sind.

Tabelle 56: Überwachung des ruhenden Verkehrs in der Realität in Städten und Landkreisen

STÄDTE	abs.	%
Durch die Polizei (ausschließlich)	1	1%
Ausschließlich kommunale Stellen	27	33%
Polizei + kommunale Stellen	53	66%
	81	100%

LANDKREISE	abs.	%
Durch die Polizei (ausschließlich)	4	13%
Ausschließlich kommunale Stellen	9	28%
Ausschließlich Landkreise	0	0%
Polizei + kommunale Stellen	19	59%
	32	100%

Die Auswertung der Städte- und Landkreisbefragung zeigt, daß sowohl in den Städten als auch in den Landkreisen in der Mehrzahl der Fälle die Polizei und kommunale Stellen die Überwachung des ruhenden Verkehrs durchführen.

Die Städte-Stichprobe enthält eine einzige Stadt, in der ausschließlich Polizeikräfte den ruhenden Verkehr überwachen. Hier handelt es sich um Bremerhaven. Dort wird die Überwachung durch sogenannte "Polizeiangestellte" durchgeführt.

Bei den beiden Landkreisen ist anzumerken, daß in Bayern die Landratsämter ebenso wie in Hessen und Rheinland-Pfalz die den bayrischen Landratsämtern entsprechenden Kreisverwaltungsbehörden keine Verkehrsüberwachungsbefugnis besitzen.

Der Umfang der derzeitigen Kontrollen des ruhenden Verkehrs wird von den Städten weitgehend als ausreichend erachtet. Wie die folgende Tabelle zeigt, vertreten 60% der befragten Städte und 44% der Landkreise die Meinung, daß die Kontrollintensität vom Umfang her gleich bleiben sollte.

Tabelle 57: Wunsch nach Veränderungen der Kontrolltätigkeit im Bereich des ruhenden Verkehrs

	Städte		Landkreise	
	abs.	%	abs.	%
Gewünscht werden...				
...mehr Kontrollen	29	36%	11	34%
...keine Veränderung	49	60%	14	44%
...weniger Kontrollen	1	1%	3	9%
keine Angaben	2	2%	4	13%
	81	100%	32	100%

Bei der einzigen Stadt, die für eine Verringerung der Kontrollen plädiert, handelt es sich um Magdeburg.

6.7 Überwachung von Fußgängern und Radfahrern

Wie die folgenden beiden Tabellen zeigen, obliegt der Polizei die Überwachung von Fußgängern und Radfahrern in der Mehrzahl der Fälle. Dies gilt für die befragten Städte ebenso wie für die Landkreise.

Tabelle 58: Überwachung der Verstöße von Fußgängern und Radfahrern in Städten

	Fußgänger		Radfahrer	
	abs.	%	abs.	%
Überwachung durch...				
...die Polizei	53	65%	62	76%
...kommunale Stellen	-	-	1	1%
...beide	4	5%	4	5%
wird nicht überwacht	20	25%	11	14%
keine Angaben	4	5%	3	4%
	81	100%	81	100%

Tabelle 59: Überwachung der Verstöße von Fußgängern und Radfahrern in Landkreisen

	Fußgänger		Radfahrer	
	abs.	%	abs.	%
Überwachung durch...				
...die Polizei	25	78%	24	75%
...kommunale Stellen	1	3%	1	3%
...Polizei + Kommunen	1	3%	1	3%
...Landkreis	-	-	-	-
wird nicht überwacht	5	16%	6	19%
	32	100%	32	100%

Gleichzeitig verdeutlichen die beiden Tabellen, daß vielerorts Fußgänger und Radfahrer nicht überwacht werden, wobei dies in den Städten für Fußgänger häufiger gilt als für Radfahrer. Die Sachverhalte, die bei den Fußgängern Gegenstand der Überwachung

sind, betreffen vor allem das Queren der Straßen und dort die Beachtung der Lichtsignale.

Die bei Radfahrern kontrollierten Aspekte sind im Vergleich zu denen der Fußgänger differenzierter. Neben der Beobachtung von Lichtsignalanlagen stehen bei Radfahrern vor allem Probleme der richtigen Nutzung der Straße im Vordergrund. Hierzu gehören insbesondere das Befahren von Radwegen in der vorgeschriebenen Fahrtrichtung, das Verbot des Gehwegfahrens sowie das Fahren gegen die Einbahnstraßenrichtung.

Da das Fehlverhalten in aller Regel ein größeres Konfliktpotential beinhaltet als das der Fußgänger, wünschen sich die befragten Städte und Landkreise auch für Radfahrer eine größere Zahl der Kontrollen. Bei den Fußgängern stimmt man dagegen eher für die Beibehaltung des bisherigen Kontrollumfangs, wie die beiden folgenden Tabellen zeigen:

Tabelle 60: Wünsche nach Veränderungen der Kontrolltätigkeit im Bereich der Fußgänger

	Städte		Landkreise	
	abs.	%	abs.	%
Gewünscht werden...				
...mehr Kontrollen	21	26%	10	31%
...keine Veränderung	52	64%	19	59%
...weniger Kontrollen	1	1%	0	-
keine Angaben	7	9%	3	9%
	81	100%	32	100%

Tabelle 61: Wünsche nach Veränderungen der Kontrolltätigkeit im Bereich der Radfahrer

	Städte		Landkreise	
	abs.	%	abs.	%
Gewünscht werden...				
...mehr Kontrollen	49	61%	16	50%
...keine Veränderung	26	32%	14	44%
...weniger Kontrollen	1	1%	-	-
keine Angaben	5	6%	2	6%
	81	100%	32	100%

Inwieweit sich derartige Wünsche der Gebietskörperschaften mit denen der Bevölkerung decken, werden wir in Kapitel 7 untersuchen.

6.8 Überwachungspersonal

Das Selbstverständnis der Polizei und des Überwachungspersonals deckt ein breites Spektrum ab, das vom "funktionsgarantierenden Partner" der Verkehrsteilnehmer bis zum "Gegenspieler" der Kraftfahrer reicht. Nach einer Umfrage unter Polizisten in Brandenburg dominiert allerdings das positive Selbstverständnis, das sich auch darin zeigt, daß die befragten Polizisten sich in hohem Maße als "wichtigen Faktor" der Verkehrssicherheit erleben (vgl. SIGMA-Institut, S. 47).

Neben der Polizei findet sich in den von uns befragten Städten mancherorts eine erhebliche Zahl von kommunalen Beschäftigten, die sich mit der Überwachung des ruhenden und des fließenden Verkehrs beschäftigen.

Tabelle 62 zeigt die Größenordnung der Gesamtzahl des mit Überwachung beschäftigten kommunalen Personals sowie die Größenordnungen, die mit der Überwachung des ruhenden Verkehrs beschäftigt sind.

Tabelle 62: Zahl der mit Verkehrsüberwachung Beschäftigten in 80 befragten Städten

	Gesamtzahl %	Im ruhenden Verkehr %
Zahl der Beschäftigten:		
< 20	55%	57%
20 - 39	28%	28%
40 - 59	6%	7%
60 - 79	4%	3%
≥ 80	7%	5%
N = jeweils 80 befragte Städte	100%	100%

In der Mehrzahl der Fälle liegt die Zahl der Beschäftigten im Überwachungsbereich bei unter 20. Aber in einer Reihe von Städten finden sich auch über 80 Personen im Überwachungsbereich. Es sind dies Köln (300), Düsseldorf (136), München (125), Frankfurt/Main (104), Dresden (100) und Leipzig (80). Nun sind derartige Zahlen wegen der unterschiedlichen Größe der Städte im Prinzip nicht vergleichbar. Von daher liegt es nahe, die Zahl der mit Verkehrsüberwachungsaufgaben betrauten kommunalen Beschäftigten auf die Einwohnerzahl zu beziehen. Hier zeigt die folgende Tabelle, daß in der Mehrzahl der untersuchten Städte die Zahl der Mitarbeiter zwischen 1 und 2 Personen pro 10.000 Einwohner liegt.

Tabelle 63: Zahl der mit Überwachungsaufgaben betrauten kommunalen Beschäftigten pro 10.000 Einwohner

	abs.	%
< 1,0	7	9%
1,0 - 1,9	47	59%
2,0 - 2,9	18	22%
≥ 3,0	8	10%
	80	100%

Und hier zeigt die Analyse, daß die größte Überwachungsichte, gemessen an der Zahl des überwachenden Personals pro 10.000

Einwohner, keineswegs in den größten Städten des Landes anzutreffen ist. In der Stichprobe der 80 ausgewählten Städte findet sich vielmehr die größte Dichte in Heidelberg (4,5 Überwacher pro 10.000 Einwohner) sowie in Regensburg (3,7). Aber auch kleine Orte wie Dessau (3,2) oder Saßnitz (3,2), Trier und Passau (beide 3,1) erreichen relativ hohe Werte.

Bei der Rekrutierung von Personal für den Überwachungsbereich berichten 18 der befragten 81 Städte (22%) über gewisse Schwierigkeiten. Für die überwiegende Mehrzahl (74%) stellt dies jedoch kein Problem dar. Seitens der Landkreise wird noch seltener über Probleme bei der Rekrutierung entsprechenden Personals geklagt.

Mehrheitlich sind die befragten Städte und Landkreise der Meinung, daß die Überwachungskräfte seitens der Kraftfahrer akzeptiert würden. Entsprechend äußern sich 67 der 81 Städte (83%). Für die Landkreise liegt die Vergleichszahl bei 72%.

Trotz dieser vermuteten hohen Akzeptanz kommunaler Überwachungskräfte berichten 46 der befragten Städte (57%) über gelegentlich auftretende handgreifliche Konflikte zwischen Überwachungspersonal und Verkehrsteilnehmern. Die Vergleichszahl für die Landkreise liegt mit 25% deutlich niedriger. Wie Gespräche mit dem kommunalen Überwachungspersonal für den ruhenden Verkehr in Köln zeigen, sind derartige Konflikte in hohem Maße stadtteilspezifisch. Stadtteile, die generell als soziale Brennpunkte gelten, z.B. wegen der Bevölkerungsstruktur und/oder einer hohen Arbeitslosenquote, erweisen sich auch bei der Verkehrsüberwachung als problematisch.

Um hier einen gewissen Ausgleich zu schaffen, wird daher in Köln das Überwachungspersonal in wechselnden Stadtbezirken eingesetzt. Nach Meinung des Personals dienen diese Wechsel aber auch dem Zweck, zu verhindern, daß sich in einzelnen Vierteln "Beziehungen" zwischen Kontrollierenden und Kontrollierten

etablieren. Explizit wird dieses Konzept von der Stadt nicht formuliert, läuft es doch auch allen Überlegungen zuwider, die derzeit die Polizei anstellt, die eine stärkere Präsenz des Stadtteilpolizisten anstrebt.

6.9 Überwachung als Einnahmequelle

Die Tatsache, daß die Überwachung im Straßenverkehr Kommunen oder Landesministerien finanzielle Einkünfte beschert, hat zur Folge, daß mancherorts die These vertreten wird, daß "die Überwachung der Verkehrssicherheit längst zum Kassenfüller degradiert" sei (Auto Zeitung No. 8, 22.3.1996). Einige Medien behaupten in diesem Zusammenhang, daß insbesondere die stationären Geschwindigkeitsanlagen dem Abkassieren oder "Abzocken" dienen. So stellt die Auto Zeitung (No. 9, 12.4.1996) unter Berufung auf einen früheren städtischen Mitarbeiter der Stadt Köln fest, daß mindestens 70% aller Starenkästen in Deutschland zum Abkassieren der Autofahrer da wären. Gestützt werden derartige Behauptungen auch durch Beispiele wie die badische Gemeinde Karlsbad, die bei einer Einwohnerzahl von 16.000 immerhin 26 Starenkästen betreibt (Auto Zeitung No. 16, 19.7.1996).

Daß die Kommunen die Situation anders beurteilen und beschreiben, verwundert nicht. Inoffizielle Gespräche verdeutlichen in diesem Zusammenhang allerdings, daß der Verweis auf Sicherheitsaspekte bei der Einrichtung und Durchführung von Kontrollen seitens der Kommunen manchmal als vorgeschobenes Argument zu sehen ist und finanzielle Aspekte durchaus eine Rolle für den Umfang der Kontrollen oder bei der Wahl der Standorte von Kontrollstellen spielen.

Allerdings warnt der Deutsche Städtetag in diesem Zusammenhang zu recht vor der Vorstellung, die Städte und Gemeinden könnten mit Hilfe von Überschüssen aus der Verkehrsüberwachung ihre Haushaltslöcher stopfen. Dies scheitert bereits daran, daß die

möglichen Überschüsse im Vergleich zu den realen Haushaltsdefiziten viel zu unbedeutend sind, um überhaupt eine Rolle spielen zu können.

Nach Angaben der im Rahmen dieser Untersuchung befragten Städte hängen die Erträge, die mit Hilfe der Verkehrsüberwachung erzielt werden können, zunächst einmal von der Art der Überwachung ab. Hiernach stellt sich die Profitabilität von Überwachungsmaßnahmen (ohne Berücksichtigung eventueller reduzierter Unfall- oder Unfallfolgekosten) wie folgt dar:

1. Geschwindigkeitsüberwachung mit stationären Anlagen
2. Geschwindigkeitsüberwachung mit mobilen Anlagen
3. Stationäre Lichtsignalanlagenüberwachung
4. Überwachung des ruhenden Verkehrs.

Die folgende Tabelle zeigt, wie die Städte den Saldo bei der Überwachung einschätzen. Da die Zahlen nur Städte berücksichtigen, in denen von den Kommunen entsprechende Überwachungsmaßnahmen auch tatsächlich durchgeführt werden, sind die Grundgesamtheiten zum Teil sehr klein, so daß die ausgewiesenen Prozentsätze nur als Anhaltswerte zu interpretieren sind.

Tabelle 64: Kosten-/Ertragssaldo bei verschiedenen Überwachungsformen nach Angaben der kontrollierenden Städte

	Geschwindigkeit/ stat. Anlagen	Geschwindigkeit/ mobile Anlagen	Lichtsignal- anlagen stationär	Ruhender Verkehr
<u>Kosten-/Ertragssaldo</u>				
starkes "plus"	37%	21%	15%	7%
geringes "plus"	53%	57%	40%	40%
ausgeglichen	5%	14%	5%	29%
keine Deckung	5%	7%	40%	24%
	100% N=19	100% N=28	100% N=20	100% N=72

Es wird deutlich, daß insbesondere bei der Geschwindigkeitsüberwachung 9 bzw. 8 von 10 Städten nach ihren eigenen Angaben Überschüsse erwirtschaften. Dies ist ein etwas positiveres Bild als POTTHOFF (1996, S. 36) es in seiner Untersuchung beschreibt. POTTHOFF geht davon aus, daß etwa 70% der von ihm befragten Kommunen im Bereich der Geschwindigkeitsüberwachung kostendeckend arbeiten und 30% einen Überschuß erzielen. Möglicherweise entsprechen diese 30% in der oben dargestellten Tabelle denjenigen, die über ein "starkes Plus" berichten. Diese nicht durch Zahlenwerte definierte Kategorie wurde auf Anraten des Deutschen Städtetages im Fragebogen als Antwortvorgabe eingesetzt, um die Widerstände zur Beantwortung der Frage nach den finanziellen Ergebnissen von Überwachungsmaßnahmen gering zu halten.

Um die Dimensionen der Überschüsse zu beschreiben, greifen wir auf Recherchen der Auto Zeitung zurück. Hiernach können die Werte durchaus beachtliche Größenordnungen erreichen. So standen nach Recherchen der Auto Zeitung in Karlsruhe 1995 den Einnahmen von 4,5 Mio. DM Überwachungskosten in Höhe von 3,0 Mio. DM gegenüber. In kleineren Gemeinden bewegen sich die Überschüsse verständlicherweise in deutlich niedrigeren Bereichen, so verzeichnete Euskirchen 1994 einen Überschuß von DM 153.000 und 1995 von knapp 100.000 DM.

Die Angaben der befragten Landkreise bestätigen die oben getroffene Feststellung, daß vor allem der Bereich der Geschwindigkeitskontrollen als profitabel zu bezeichnen ist. Jeweils mehr als die Hälfte der Landkreise, die derartige Kontrollen durchführen, berichten über ein "starkes plus", sowohl bei stationären wie auch bei mobilen Geschwindigkeitskontrollen.

Daß automatisierte Geschwindigkeitskontrollen profitabel sind, ergibt sich zum einen aus der Häufigkeit der Übertretungen, der Höhe der Bußen und aus dem geringeren Personalaufwand. POTTHOFF stellt in diesem Zusammenhang fest, daß bei mobilen Geschwin-

digkeitskontrollen der Überschuß mit durchschnittlich 12% deutlich geringer ausfällt als bei stationären Kontrollen, dort liegt er bei 31% (POTTHOFF, 1996, S. 37).

Im Bereich des ruhenden Verkehrs sind die Verstöße zwar auch zahlreich, aber dort sind die Bußen tendenziell niedriger, aber vor allem ist hier ein hoher Personalaufwand vonnöten. Als Konsequenz berichtet über die Hälfte der Städte, daß in diesem Bereich gerade kostendeckend oder sogar mit Kostenunterdeckung überwacht wird.

Zusätzlich zu den geschilderten Ergebnissen weisen die Antworten insbesondere der kleineren Städte auf ein Problem hin: In diesen kleineren Kommunen fehlen häufig Erkenntnisse bezüglich der Relation zwischen Aufwand und Ertrag der spezifischen Überwachungsmaßnahmen. Aussagen wie "...es liegen keine Erkenntnisse vor", "...es sind keine Aussagen möglich" oder "...noch keine Erfahrungen" zeigen die Defizite anschaulich. Hier wäre es sicherlich hilfreich, wenn durch einen entsprechenden Erfahrungsaustausch den Städten überwachungsspezifische Erfahrungswerte an die Hand gegeben würden.

7. EINSTELLUNGEN ZUR ÜBERWACHUNG IN DEUTSCHLAND

Nachdem im vorangehenden Kapitel über Erfahrungen und Hintergründe der innerörtlichen Verkehrsüberwachung aus der Sicht der Städte und Landkreise berichtet wurde, unternehmen wir im folgenden den Versuch, das Meinungsbild der breiten Öffentlichkeit zu diesem Thema darzustellen. Der besondere Stellenwert einer derartigen Analyse ergibt sich aus der Tatsache, daß vielerorts ein ambivalentes Verhältnis gegenüber jedweden Überwachungsmaßnahmen herrscht, da diese zum einen als Einschränkung der persönlichen Freiheit und zum anderen als Schutz und Garant für eigene Rechte erlebt werden.

In diesem Zusammenhang stellt sich zunächst die Frage, ob in der Öffentlichkeit eine Verstärkung oder eher eine Verringerung der innerörtlichen Verkehrskontrollen als wünschenswert angesehen werden. Zum anderen gilt es herauszufinden, welche Verkehrsteilnehmergruppe denn aus der Sicht der Bevölkerung in besonderem Maße Gegenstand von Kontrollmaßnahmen sein sollten und welche Regeln und Regelverstöße vorrangig überwacht werden sollten. Zu diesen Aspekten liefern die beiden ersten Abschnitte dieses Kapitels einige Erkenntnisse.

Ein weiterer wichtiger Punkt im Bereich der Einstellungen zur Überwachung betrifft die Frage, wie die verschiedenen Kontrollinstitutionen, also die Polizei bzw. kommunale oder private Überwachungskräfte beurteilt werden.

Schließlich beschäftigt sich dieses Kapitel mit einem Punkt, der durch eine besonders starke emotionale Aufladung gekennzeichnet ist. Hierbei handelt es sich um die Beurteilung stationärer Geschwindigkeitsmeßanlagen. Die in Abschnitt 6.4 berichteten Erfahrungen der Städte, insbesondere mit den unterschiedlichen Formen von Vandalismus, zeigen, daß hier, auffälliger als in anderen gesellschaftlichen Bereichen, gegen staatliche Kontrollen vorgegangen wird.

Die in diesem Abschnitt dargestellten Ergebnisse stützen sich auf die Antworten von 2.024 Personen im Alter von über 14 Jahren in Deutschland. Bei knapp 1.500 der Befragten handelt es sich um Autofahrer.

7.1 Sollte die innerörtliche Verkehrsüberwachung verstärkt oder verringert werden?

Um die Frage nach der generellen Einstellung der Bevölkerung zur innerörtlichen Verkehrsüberwachung beantworten zu können, wurden den Befragten 15 Kontrollbereiche¹⁾ genannt und die Befragten hatten jeweils zu entscheiden, welche Kontrollhäufigkeit sie sich für diesen Bereich wünschten. Aggregiert man die Antworten für alle 15 Kontrollbereiche, ergibt sich folgendes Bild:

Tabelle 65: Wünsche nach mehr oder weniger Kontrollen

Die 15 genannten Bereiche...	
...sollte man <u>viel häufiger</u> kontrollieren	22%
...sollte man <u>ein wenig häufiger</u> kontrollieren	25%
...sollte man <u>unverändert lassen</u>	41%
...sollte man <u>seltener</u> kontrollieren	8%
...sollte man <u>gar nicht</u> kontrollieren	2%
keine Angabe	2%
N = 2.024	100%

Es zeigt sich, daß fast die Hälfte der Bundesbürger für mehr Kontrollen plädiert. 4 von 10 Befragten stimmen durchschnittlich für den Status quo und nur eine Minderheit wünscht eine Verringerung der Kontrollen. Besonders ausgeprägt ist der Wunsch nach zahlreicheren Kontrollen in den neuen Bundesländern. 29% aller Befragten aus dem Osten Deutschlands entscheiden sich bei den 15 vorgegebenen Sachverhalten für die Antwort-

¹⁾ Eine komplette Auflistung der genannten Bereiche enthält Abschnitt 7.3.

kategorie "viel häufiger". Die Vergleichszahl im Westen liegt bei 20%.

Einfluß von Persönlichkeitsmerkmalen wie Alter, Geschlecht oder der Besitz des Führerscheins ist in diesem Zusammenhang ebenfalls nachweisbar. Frauen wählen mit 24% öfter die Antwortkategorie "viel häufiger" als Männer (20%). Auch wächst mit dem Alter der Wunsch nach häufigeren Kontrollen. 19% der Altersgruppen bis 45 Jahre entscheiden sich im Schnitt für die Antwortkategorie "viel häufiger", bei den 45-64jährigen steigt der Vergleichswert auf 25% und bei den über 65jährigen auf 26%.

Die Auswirkungen des Führerscheinbesitzes auf die Einstellung zum Umfang von Kontrollen erweist sich dagegen als differenzierter. Es zeigt sich als generelle Tendenz, daß Personen ohne Führerschein sich öfter für die Antwortkategorie "viel häufiger" entscheiden (26%) als Personen mit Führerschein (20%). Die jeweilige Verkehrsteilnehmerrolle beeinflusst auch die Einstellung, auf welche Gruppen sich Kontrollen in besonderer Weise richten sollten. Hierüber gibt der folgende Abschnitt Auskunft.

7.2 Wer sollte überwacht werden?

Nachdem deutlich geworden ist, daß fast die Hälfte der Bevölkerung für ein Mehr an Kontrollen im Innerortsbereich stimmt, stellt sich die Frage, welche Verkehrsteilnehmergruppen das besondere Ziel der Verkehrsüberwachung sein sollten.

Wie die folgende Tabelle zeigt, hängt das Ausmaß der gewünschten Kontrollen in starkem Maße davon ab, welche Verkehrsteilnehmer betroffen sind.

Tabelle 66: Einstellung zur Überwachung verschiedener Verkehrsteilnehmergruppen

	Motorrad- fahrer	Auto- fahrer	Rad- fahrer	Fuß- gänger
Die Überwachung dieser Gruppe...				
...sollte wesentlich verstärkt werden	40%	28%	21%	9%
...sollte ein wenig verstärkt werden	25%	22%	24%	14%
...sollte so bleiben wie bisher	29%	39%	43%	51%
...sollte verringert werden	4%	10%	6%	9%
...könnte für diese Gruppe entfallen	1%	1%	5%	16%
keine Angabe	1%	-	1%	1%
N = jeweils 2.024	100%	100%	100%	100%

Es wird deutlich, daß in der Öffentlichkeit eine deutliche Mehrheit (65%) für eine Intensivierung der Kontrollen von Motorradfahrern plädiert, wobei hier unter Motorradfahrern alle Formen motorisierter Zweiradfahrer subsumiert sind. Jeder zweite stimmt auch für ein Mehr an innerörtlichen Kontrollen bei Autofahrern. Etwas geringer ist der Anteil derer, die eine Intensivierung der Kontrollen von Radfahrern fordern und bezüglich der Fußgänger gilt, daß hier die Hälfte der Bevölkerung keine Änderung wünscht und ein Viertel sogar für eine Verringerung oder völlige Abschaffung von Kontrollen plädiert.

Betrachtet man die Antworten der Tabelle 66 als Skala, die von "sollte wesentlich verstärkt werden" = 5 bis "könnte für diese Gruppe entfallen" = 1 reicht, ergibt sich folgende Hierarchie bezüglich der Forderung nach Kontrollen:

1. Motorradfahrer (4.00)¹⁾
2. Autofahrer (3.66)
3. Radfahrer (3.51)
4. Fußgänger (2.91).

¹⁾ Die Ziffern in Klammern geben den Durchschnittswert auf der Skala von "Überwachung sollte wesentlich verstärkt" = 5 und "Überwachung könnte für diese Gruppe entfallen" = 1 an. Je höher der Wert, desto mehr Kontrollen werden gefordert.

Die Forderung nach mehr oder weniger Kontrollen hängt dabei nicht zuletzt vom sozialen Hintergrund der Befragten ab.

So beurteilen Männer und Frauen die Situation durchaus unterschiedlich. Frauen plädieren in diesem Zusammenhang häufiger für eine Verstärkung der Kontrollen von Autofahrern: 54% aller Frauen wünschen hier mehr Kontrollen, die entsprechende Vergleichszahl der Männer liegt bei 44%. Bezüglich der Kontrolle von Motorradfahrern, Radfahrern und Fußgängern zeigen sich dagegen keine signifikanten Unterschiede in der Einstellung zwischen Männern und Frauen.

Aber auch das Alter spielt bei der Frage, ob ein mehr an Kontrollen gewünscht wird, eine Rolle. So befürworteten ältere Personen (über 45 Jahre) deutlich häufiger eine Verstärkung der Kontrollen von Autofahrern und vor allem von Motorradfahrern in der Stadt. Bei der Kontrolle von Radfahrern zeichnet sich ab, daß in der Altersklasse bis 24 Jahre der größte Anteil derer zu finden ist, die für eine Verringerung oder sogar für ein Abschaffung entsprechender Kontrollen plädieren (20% dieser Altersgruppe). Ebenso groß ist mit 20% der Anteil unter den jüngeren wie den älteren Befragten (über 65 Jahre), die für eine Abschaffung der Kontrollen von Fußgängern plädieren.

Nachhaltiger als die Faktoren Alter oder Geschlecht wirkt sich auf den gewünschten Kontrollumfang jedoch die Tatsache aus, ob der oder die Befragte selbst Autofahrer ist oder nicht. Wie die folgende Tabelle zeigt ist unter denjenigen, die keinen Führerschein besitzen, der Anteil derer, die eine stärkere Überwachung der Autofahrer wünschen, wesentlich höher als unter den Autofahrern selbst. 13% der Führerscheinbesitzer plädieren dagegen für eine Verringerung oder Abschaffung entsprechender Kontrollen. Diese Meinung teilen nur 5% der Nicht-Führerscheinbesitzer.

Tabelle 67: Einstellung zur Überwachung von Autofahrern/
Führerscheinbesitz

	Führerschein	
	ja	nein
Die Überwachung der <u>Autofahrer</u>		
...sollte wesentlich verstärkt werden	24%	38%
...sollte ein wenig verstärkt werden	20%	26%
...sollte so bleiben wie bisher	42%	30%
...sollte verringert werden	12%	4%
...könnte entfallen	1%	1%
keine Angabe	1%	1%
	100%	100%
	N=1.481	N=543

Dieses Ergebnis wiederholt sich in abgeschwächter Form bei der Beurteilung der Kontrolle von Motorradfahrern. Auch hier sind Personen ohne Führerschein häufiger der Meinung, daß die Kontrollen verstärkt werden sollten. Allerdings ist sowohl bei Führerscheinbesitzern wie auch bei Personen ohne Führerschein die Zahl derer gering, die für eine Verringerung oder Abschaffung von Kontrollen für Motorradfahrer plädieren. Auch unter Führerscheinbesitzern stimmen nur 5% für eine derartige Verringerung.

Hinsichtlich der Kontrollintensität von Radfahrern und Fußgängern zeigt sich, daß hier die Autofahrer häufiger ein Mehr an Kontrollen wünschen. Es wird deutlich, wie stark derartige Beurteilungen von der eigenen Rolle bestimmt sind. Besonders deutlich wird dies, wenn man die Autofahrer nochmals nach dem Umfang ihrer Fahrleistung untergliedert.

Tabelle 68: Einstellung zur Überwachung von Fußgängern und Radfahrern/Jahresfahrleistung

	Jahreskilometerleistung (Autofahrer)			
	bis 4.999	5.000- 10.000	10.001- 20.000	über 20.000
Radfahrer sollten wesentlich stärker überwacht werden	18% ¹⁾	19%	26%	27%
Fußgänger sollten wesentlich stärker überwacht werden	6% ¹⁾	7%	12%	17%
	N jeweils 174	N jeweils 540	N jeweils 505	N jeweils 202

1) Die Prozentzahlen geben jeweils den Anteil derer an, die die genannte Antwortkategorie aus den fünf möglichen Kategorien gewählt haben.

Als weiterer bedeutsamer Faktor für die Einstellung zur Überwachung erweist sich neben den genannten soziodemographischen Variablen Alter und Geschlecht die Region, der der Befragte entstammt. Die Unterschiede in der Beurteilung zwischen den alten und neuen Bundesländern sind beachtlich, wie die folgende Tabelle zeigt.

Tabelle 69: Einstellung zur Überwachung von Autofahrern und Motorradfahrern/westl. + östl. Bundesländer

	Bundesländer	
	West	Ost
Autofahrer sollten wesentlich stärker überwacht werden	25% ¹⁾	40%
Motorradfahrer sollten wesentlich stärker überwacht werden	36% ¹⁾	54%
Radfahrer sollten wesentlich stärker überwacht werden	21% ¹⁾	18%
Fußgänger sollten wesentlich stärker überwacht werden	9% ¹⁾	9%
	N jeweils 1.611	N jeweils 413

1) Die Prozentzahlen geben jeweils den Anteil derer an, die die genannte Antwortkategorie aus den fünf möglichen Kategorien gewählt haben.

Es wird deutlich, daß in den neuen Bundesländern der Ruf nach mehr Kontrollen für den Bereich der Kraftfahrzeuge wesentlich

ausgeprägter ist als im Westen. Vor dem Hintergrund der Entwicklung in der Verkehrssicherheit während der letzten Jahre erscheint diese Forderung verständlich.

Gleichzeitig wird aber auch deutlich, daß der Wunsch nach mehr Kontrollen sich bei den Bürgern der neuen Länder auf Kraftfahrer beschränkt. Bezüglich der Kontrolle von Radfahrern ist dagegen der Wunsch tendenziell im Osten weniger ausgeprägt als im Westen und hinsichtlich der Fußgänger halten sogar 21% der Ostdeutschen, aber nur 14% der Westdeutschen, Kontrollen für verzichtbar. Besonders ausgeprägt ist dabei der Wunsch nach mehr Kontrollen von Kraftfahrern in Sachsen-Anhalt und Thüringen.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, daß bezogen auf Kraftfahrer eher der Wunsch nach einem "Mehr" an Kontrollen herrscht, im Bereich der Radfahrer und Fußgänger dagegen das derzeitige Kontrollniveau als ausreichend angesehen wird. Wie im einzelnen die Frage nach Kontrollen im Innerortsverkehr beurteilt wird, hängt zum einen vom Umfeld des Befragten und vor allem von der Tatsache ab, ob er selber als Autofahrer am Straßenverkehr teilnimmt. Gleichzeitig spielen Alter und Geschlecht eine gewisse Rolle für das Meinungsbild.

7.3 Welche Regelverstöße sollten überwacht werden?

Die Regelverstöße im Straßenverkehr, die von der Polizei oder den Kommunen vorrangig überwacht werden, entsprechen nicht unbedingt den Sachverhalten, von denen die Bevölkerung sich wünscht, daß sie überwacht werden sollten. Um eben diese Wünsche geht es in diesem Abschnitt.

Die folgende Tabelle zeigt in diesem Zusammenhang folgendes: Von den 15 Kontrollbereichen, die den Befragten zur Beurteilung vorgelegt wurden, wird den Alkoholkontrollen mit Abstand die höchste Priorität zugewiesen. Überraschenderweise rangiert auf

Platz 2 noch vor den ebenfalls hoch bewerteten Geschwindigkeitskontrollen die Überwachung der Ampelbeachtung durch Radfahrer. Das als regelwidrig erlebte Verhalten von Radfahrern, das de facto für andere weniger gefährlich ist als beispielsweise die Ampelmißachtung durch Kraftfahrer (Rang 7), wird als so störend empfunden, daß mehr als die Hälfte aller Befragten sich hier mehr Kontrollen wünschen.

Tabelle 70: Rangordnung der gewünschten innerörtlichen Kontrollen

Rang	Gewünschte Kontrollen	Rangwerte ¹⁾
1	Alkoholkontrollen von Kraftfahrern	4.11
2	Beachtung der roten Ampel durch Radfahrer	3.72
3	Kontrolle der Geschwindigkeitsbegrenzung in Tempo-30-Zonen	3.68
4	Kontrolle der Geschwindigkeitsbegrenzung in verkehrsberuhigten Bereichen	3.65
5	Kontrolle der innerörtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/Stunde	3.64
6	Beachtung von Überholverböten durch Kraftfahrer	3.64
7	Beachtung der roten Ampel durch Kraftfahrer	3.59
8	Beachtung des Verbots für Radfahrer, gegen die Einbahnstraße zu fahren	3.55
9	Beachtung des Vorrangs von Fußgängern gegenüber abbiegenden Fahrzeugen	3.55
10	Beachtung des Vorrangs von Fußgängern an Zebrastreifen	3.54
11	Beachtung der Vorfahrt an Kreuzungen und Einmündungen	3.53
12	Beachtung des Fahrverbots für erwachsene Radfahrer auf Gehwegen	3.52
13	Beachtung der roten Ampel durch Fußgänger	3.51
14	Beachtung von Park- und Haltverböten	3.23
15	Korrekte Bedienung von Parkuhren	3.01
		N jeweils 2.024
1) Die Rangwerte ergeben sich als Mittelwerte einer Skala von 1 = "sollte man gar nicht kontrollieren" bis 5 = "sollte viel häufiger kontrolliert werden".		

Die Tabelle zeigt insoweit, daß sich die gewünschten Kontrollen zwar grundsätzlich an dem Gefährdungsgrad von Verstößen orientieren. Gleichzeitig treten jedoch andere Faktoren zu dieser

Bewertung hinzu, so beispielsweise die als Störung empfundenen Regelwidrigkeiten der Radfahrer, die für viele schon die Rolle des Sündenbocks im Verkehr eingenommen haben. Gleichzeitig macht die Tabelle auch deutlich, daß es eine Vielzahl von Kontrollbereichen gibt, die bewertungsmäßig sehr eng beieinanderliegen (Rang 7 bis Rang 13). Allein die Kontrolle des ruhenden Verkehrs wird - entgegen der faktischen Überwachungsintensität - in der Bedeutung deutlich am Ende der Hierarchie eingestuft.

Die persönliche Einstellung zur Frage, welche Regelverstöße im einzelnen häufiger oder seltener überwacht werden sollten, hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab. Frauen vertreten hierzu zum Teil andere Meinungen als Männer, Ältere unterscheiden sich von Jüngeren. Das soziale Umfeld spielt ebenso eine Rolle wie die Tatsache, ob der Beurteilende selbst über einen Führerschein verfügt oder nicht. Auf alle genannten Aspekte wollen wir im folgenden kurz eingehen.

Beurteilungsunterschiede zwischen Männern und Frauen beschränken sich weitestgehend auf innerörtliche Geschwindigkeitskontrollen. Wie die folgende Tabelle zeigt, sind Frauen im stärkeren Maße für eine Intensivierung derartiger Kontrollen, insbesondere in den Tempo 30-Zonen und in verkehrsberuhigten Bereichen. Bei allen drei Bereichen der innerörtlichen Geschwindigkeitskontrolle liegt der Anteil der Frauen, die "viel häufigere Kontrollen" wünschen, deutlich höher als bei den Männern. Sichtbar werden die Unterschiede auch an den in der Tabelle ausgewiesenen Durchschnittswerten, die für die Frauen jeweils höher auf der Skala zwischen 1 (gar nicht kontrollieren) und 5 (viel häufiger kontrollieren) liegen. Neben dem Geschwindigkeitsbereich findet sich nur ein weiterer Kontrollbereich, für den sich Unterschiede zwischen Männern und Frauen feststellen lassen. Hierbei handelt es sich um Alkoholkontrollen. Auch hier plädieren Frauen häufiger für eine Intensivierung der Kontrol-

len. 51% der Frauen, aber nur 44% der Männer wünschen sich in diesem Bereich "viel häufiger" Kontrollen.

Tabelle 71: Einstellung von Männern und Frauen zur Geschwindigkeitsüberwachung

	Männer (N=959)	Frauen (N=1.065)
a) Man sollte die <u>innerörtliche Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/Stunde...</u>		
...viel häufiger kontrollieren	20%	29%
...ein wenig häufiger kontrollieren	24%	27%
...Kontrolle unverändert lassen	43%	36%
...seltener kontrollieren	10%	7%
...gar nicht kontrollieren	2%	1%
keine Angaben	1%	-
	100% $\sigma = 3.51$	100% $\sigma = 3.76$
b) Man sollte die <u>Geschwindigkeitsbegrenzung in Tempo 30-Zonen...</u>		
...viel häufiger kontrollieren	22%	32%
...ein wenig häufiger kontrollieren	25%	28%
...Kontrolle unverändert lassen	41%	32%
...seltener kontrollieren	10%	6%
...gar nicht kontrollieren	2%	1%
keine Angaben	-	1%
	100% $\sigma = 3.55$	100% $\sigma = 3.85$
c) Man sollte die <u>Geschwindigkeitsbegrenzung in verkehrsberuhigten Bereichen, in denen Schritttempo gilt,...</u>		
...viel häufiger kontrollieren	20%	30%
...ein wenig häufiger kontrollieren	26%	27%
...Kontrolle unverändert lassen	40%	35%
...seltener kontrollieren	11%	5%
...gar nicht kontrollieren	3%	2%
keine Angabe	1%	1%
	100% $\sigma = 3.49$	100% $\sigma = 3.79$

Einen gewissen Einfluß auf das Ausmaß der gewünschten Überwachungsintensität hat auch das Alter. Hierbei ist durchweg fest-

zustellen, daß mit zunehmendem Alter der Wunsch nach mehr Überwachung wächst. Der Alterseinfluß tritt besonders deutlich hervor bei der Überwachung von Radfahrern, aber auch bezüglich der Überwachung des ruhenden Verkehrs, er ist dagegen nur schwach ausgeprägt hinsichtlich der Geschwindigkeitsüberwachung oder der Kontrolle der Rotlichtbeachtung durch Kraftfahrer.

Die folgende Tabelle zeigt deren Einfluß am Beispiel der Nennungen "sollte viel häufiger kontrolliert werden" in Abhängigkeit vom Alter.

Tabelle 72: Wünsche nach Intensivierung der Überwachung/Alter

	Alter			
	- 24	25 - 44	45 - 64	65 u. ä.
"Es sollte <u>viel häufiger</u> kontrolliert werden:"				
- Beachtung der roten Ampel durch Fahrradfahrer	18% ¹⁾	22%	26%	30%
- Beachtung des Verbots für Radfahrer, gegen die Einbahnstraße zu fahren	15%	20%	22%	25%
- Beachtung des Vorrangs von Fußgängern an Zebrastreifen	11%	15%	22%	24%
- Beachtung von Park- und Haltverboten	5%	11%	13%	19%
	N=269	N=744	N=622	N=389
1) Die Prozentwerte geben jeweils den Anteil der Nennungen "viel häufiger" für das entsprechende Statement wieder.				

Personen mit und ohne Führerschein unterscheiden sich in ihrer Beurteilung der zu überwachenden Sachverhalte vor allem in der Weise, daß diejenigen, die keinen Führerschein besitzen, häufiger eine Intensivierung der Geschwindigkeitsüberwachung und derjenigen Vorschriften wünschen, die die Rechte der Fußgänger sichern. Die folgende Tabelle macht dies deutlich. Auch wünschen sich die "Nicht-Autofahrer" tendenziell häufiger Alkoholkontrollen.

Tabelle 73: Wünsche nach Intensivierung der Überwachung/
Führerscheinbesitz

	Führerschein	
	ja	nein
"Es sollte <u>viel häufiger</u> kontrolliert werden:"		
- Innerörtliche Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/Stunde	22% ¹⁾	33%
- Geschwindigkeitsbegrenzung in Tempo-30-Zonen	24%	37%
- Geschwindigkeitsbegrenzung in verkehrsberuhigten Bereichen	22%	32%
- Beachtung der roten Ampel durch Kraftfahrer	18%	27%
- Beachtung des Vorrangs von Fußgängern gegenüber abbiegenden Fahrzeugen	16%	23%
- Beachtung des Vorrangs von Fußgängern an Zebrastreifen	16%	24%
- Alkoholkontrolle von Kraftfahrern	46%	53%
	100% N=1.481	100% N=543
1) Die Prozentwerte geben jeweils den Anteil der Nennungen "viel häufiger" für das entsprechende Statement wieder.		

Entsprechend den Erfahrungen im vorangehenden Abschnitt wundert es nicht, daß sich bei einem Vergleich zwischen den alten und neuen Bundesländern durchgängig in den neuen Ländern ein ausgeprägter Wunsch nach einer Intensivierung der Kontrollen zeigt. Die Unterschiede zwischen Ost und West hängen dabei allerdings deutlich von der Art des zu kontrollierenden Sachverhalts ab. Wie Tabelle 74 zeigt, findet sich der größte Unterschied im Bereich der Alkoholkontrollen. Hier spiegelt sich deutlich die Verunsicherung wider, die im Osten nach Aufhebung der alten DDR-Regel von 0,0 Promille Platz gegriffen hat.

Ausgeprägter ist in den östlichen Bundesländern auch der Wunsch nach mehr innerörtlichen Geschwindigkeitskontrollen sowie nach Überwachung des Verhaltens von Kraftfahrern an Kreuzungen und im Bereich von Überholverböten.

Derartige Unterschiede sind hinsichtlich der Überwachung von Radfahrern weniger stark ausgeprägt und erreichen auch für Fuß-

gänger nicht das in Tabelle 74 für das Verhalten von Kraftfahrern geschilderte Ausmaß.

Tabelle 74: Wünsche nach Intensivierung der Überwachung/
westliche und östliche Bundesländer

	Bundesländer	
	West	Ost
"Es sollte <u>viel häufiger</u> kontrolliert werden:"		
- Alkoholkontrollen von Kraftfahrern	42% ¹⁾	68%
- Innerörtliche Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/Stunde	22%	37%
- Geschwindigkeitsbegrenzung in Tempo-30-Zonen	25%	37%
- Beachtung von Überholverböten durch Kraftfahrer	19%	39%
- Beachtung der Vorfahrt an Kreuzungen und Einmündungen	15%	28%
	N jeweils 1.611	N jeweils 413
1) Die Prozentwerte geben jeweils den Anteil der Nennungen "viel häufiger" für das entsprechende Statement wieder.		

Faßt man die hier beschriebenen Ergebnisse zusammen, ist festzuhalten, daß insbesondere eine Intensivierung von Alkoholkontrollen sowie eine verstärkte Überwachung der Geschwindigkeit der Kraftfahrer gefordert wird. Die Wünsche nach mehr Überwachung sind personenabhängig. Frauen und Ältere wünschen sich tendenziell häufiger eine stärkere Überwachungsintensität. Bedeutsam sind die Unterschiede, die sich aus der Tatsache herleiten, ob man selbst Kraftfahrer ist oder nicht. Zudem ist ein deutlicher Unterschied zwischen den östlichen und westlichen Bundesländern in der Weise auszumachen, daß die Befragten in den neuen Bundesländern sich generell eine stärkere Intensivierung der Überwachung wünschen als Personen aus dem Westen.

7.4 Wer sollte überwachen?

In Kapitel 6 wurde bereits über die Probleme berichtet, die mit der Einschaltung von kommunalen und privaten Institutionen bei der Überwachung verbunden sind.

An dieser Stelle wollen wir die dort auf der Grundlage der Informationen von Städten und Bundesländern getroffenen Aussagen durch Befragungsergebnisse der Bevölkerung ergänzen. Hierbei geht es zunächst um die Frage, welche Institutionen von der Bevölkerung für verschiedene Überwachungsbereiche als die geeignetsten angesehen werden. In einem zweiten Punkt beschreiben wir dann die Einstellungen zur Privatisierung der Überwachung verschiedener Bereiche.

Die folgende Tabelle verdeutlicht, daß seitens der Bevölkerung für die Mehrzahl der Überwachungstatbestände der Polizei die erste Priorität eingeräumt wird. Gleichzeitig wird jedoch auch sichtbar, daß dies für die verschiedenen Regelverstöße durchaus unterschiedlich gesehen wird.

Tabelle 75: Bevorzugte Überwachungsinstitutionen für verschiedene Regelverstöße

	Polizei	städtische Bedienstete	Private Institutionen
a) Geschwindigkeitsüberschreitungen von Kraftfahrern	85% ¹⁾	14%	4%
b) Mißachtung der roten Ampel durch Kraftfahrer	76%	21%	6%
c) Falsches Verhalten von Radfahrern, z.B. an Ampeln und Einbahnstraßen	62%	33%	9%
d) Falsches Verhalten von Fußgängern, z.B. an Ampeln	57%	37%	10%
e) Verstöße gegen das Park- und Haltverbot	46%	51%	9%
1) Da Mehrfachnennungen nicht ausgeschlossen waren, addieren sich die Prozentsätze auf über 100%. N jeweils 2.024			

So sollen nach der weit überwiegenden Meinung der Befragten Regelverstöße von Kraftfahrern im fließenden Verkehr durch die Polizei überwacht werden, insbesondere die Geschwindigkeitsüberwachung gilt als ein Feld, das nur eine kleine Minderheit gern in den Händen kommunaler Bediensteter sieht.

Kommunale Bedienstete gelten dagegen der Mehrheit der Bevölkerung (51%) als bevorzugte Kräfte zur Überwachung des ruhenden Verkehrs. Auf das Ergebnis, daß private Institutionen nur von einer kleinen Minderheit als zur Überwachung geeignet eingestuft werden, gehen wir im Verlaufe dieses Abschnitts noch näher ein. Männer und Frauen unterscheiden sich in ihren Präferenzen nahezu gar nicht. Der Faktor Alter hat einen geringen Einfluß, und zwar in der Weise, daß mit zunehmendem Alter durchweg eine stärkere Bevorzugung der Polizei als Überwachungsinstitution einhergeht.

Interessanterweise finden sich auch keine Einstellungsunterschiede zwischen Führerscheinbesitzern und Personen ohne Führerschein. Insbesondere in der Ablehnung privater Institutionen als Überwachungsorgane sind sie sich völlig einig. Allenfalls ist eine schwache Tendenz feststellbar, daß bei Führerscheinbesitzern die Akzeptanz städtischer Bediensteter etwas größer ist als bei Personen ohne Führerschein.

Ein wichtigerer Einflußfaktor als der Führerscheinbesitz ist die Jahresfahrleistung unter den Kraftfahrern. Hier zeigt sich, daß mit steigender Fahrleistung eine Zunahme der Präferenz für die Polizei in der Innerortsüberwachung zu verzeichnen ist.

So erklären 65% derjenigen, die maximal 5.000 km pro Jahr fahren, aber 79% derjenigen, die über 20.000 km fahren, daß die Polizei die Rotlichtmißachtung von Kraftfahrern überwachen sollte. Bei der Geschwindigkeitsüberschreitung von Kraftfahrern liegen die Vergleichszahlen bei 79% (bis 5.000 km) bzw. 87% (über 20.000 km Fahrleistung). Allein für den Bereich des ru-

henden Verkehrs zeigt sich der hier beschriebene Zusammenhang zwischen Fahrleistung und Präferenz für die Polizei nicht.

Gewisse Unterschiede in der Präferenz bei der Wahl der Überwachungsinstitution sind auch zwischen den westlichen und östlichen Bundesländern feststellbar. Hierbei gilt, daß durchweg der Polizei in den östlichen Ländern eine höhere Präferenz entgegengebracht wird als im Westen. Umgekehrt finden sich im Osten weniger Befürworter für eine innerörtliche Verkehrsüberwachung durch städtische Bedienstete. Hierzu gibt es allerdings eine Ausnahme. Für die Kontrolle des ruhenden Verkehrs bevorzugen die Bürger der neuen Bundesländer häufiger derartige städtische Institutionen als dies im Westen der Fall ist.

Verstöße gegen Vorschriften des ruhenden Verkehrs sollte überwachen:

- die Polizei (West: 48%; Ost: 40%)
- städtische Bedienstete (West: 49%; Ost: 57%).

Ausgeprägter als im Westen ist im Osten auch die Ablehnung gegen die Übertragung von Überwachungsaufgaben auf private Institutionen. Bevor wir hier einen Blick auf die Detailergebnisse werfen, liefert Tabelle 76 zunächst einen Überblick über die generelle Haltung der Bevölkerung. Hierbei ist zu beachten, daß die Frage nach der Privatisierung unter Außerachtlassung der rechtlichen Schranken oder Hindernisse gestellt wurde, auf die in Kapitel 2 bereits hingewiesen wurde. An dieser Stelle geht es stattdessen ausschließlich um die Einstellungen der Bevölkerung zu diesem Thema.

Tabelle 76: Einstellung zur Übertragung der Überwachung auf private Institutionen

	Innerörtliche Geschwindigkeits- kontrollen	Rotlichtbeach- tung an Ampeln	Park- und Halt- verbote
Privatisierung fände ich...			
...sehr gut	10%	10%	10%
...gut	20%	23%	29%
...keine Meinung	18%	18%	21%
...lehne ich eher ab	23%	23%	20%
...lehne ich völlig ab	27%	25%	20%
keine Angabe	2%	1%	-
N jeweils 2.024	100%	100%	100%

Es zeigt sich, daß nur 10% der Befragten einer Privatisierung stark positiv gegenüberstehen, weitere 20%-29% äußern sich, je nach dem zu überwachenden Sachverhalt, ebenfalls eher zustimmend. Die größte Gruppe bilden aber diejenigen, die eine derartige Privatisierung eher ablehnen. Wie oben bereits angedeutet, ist deren Anteil im Osten größer als im Westen. Bezüglich der Privatisierung von Geschwindigkeitskontrollen äußern sich 64% der Befragten im Osten, aber nur 47% der im Westen negativ. Selbst für den Bereich der Kontrolle des ruhenden Verkehrs äußern sich im Osten 50% ablehnend, die Vergleichszahl im Westen liegt bei 38%.

Die Ablehnung der Privatisierung hängt dabei in gewissem Umfang vom Bildungsniveau ab. Mit dem Bildungsniveau wächst die Ablehnung der Verlegung der Kontrollen auf Private. Tendenziell ist zudem die Ablehnung Privater unter Führerscheinsbesitzern verbreiteter als unter Personen ohne Führerschein. Unterschiede zwischen Viel- und Wenigfahrern sind dagegen nicht nachweisbar.

Faßt man die Ergebnisse dieses Abschnitts zusammen, wird deutlich, daß die Bevölkerung die Überwachung des innerörtlichen Verkehrs vor allem als Aufgabe der Polizei sieht. Allein für den ruhenden Verkehr findet sich eine hohe Akzeptanz kommunaler

Stellen als Kontrollinstanz. Private Überwachungseinrichtungen gelten nur einer Minderheit als wünschenswert, dies gilt insbesondere für die Überwachung des fließenden Verkehrs.

7.5 Starenkästen im Meinungsbild der Öffentlichkeit

Ein wesentlicher Teil der öffentlichen Diskussion um die innerörtliche Verkehrsüberwachung betraf während der letzten Jahre den Einsatz von stationären Einrichtungen zur Geschwindigkeitsüberwachung, die sogenannten Starenkästen. Das Interesse an diesem Thema war immerhin so erheblich, daß sich ein deutsches Automagazin (Auto Zeitung) veranlaßt sah, eine dreizehnteilige Serie über die Verbreitung und Nutzung stationärer Tempomeßanlagen in Deutschland im Verlaufe des Jahres 1996 zu veröffentlichen. In diesem Zusammenhang entstand ein "Radarfallen-Atlas", mit dessen Hilfe Kraftfahrer vor entsprechenden Kontrollstellen gewarnt werden sollen. Tenor derartiger Veröffentlichungen ist in aller Regel, daß stationäre Tempomeßanlagen den Gemeinden nicht zur Hebung der Verkehrssicherheit durch Senken der Geschwindigkeiten, sondern zur Beschaffung von Finanzmitteln dienen. Ob dies tatsächlich die Meinung der breiten Öffentlichkeit widerspiegelt, sollen die im folgenden beschriebenen Ergebnisse der Repräsentativumfrage schildern.

Wie stark dabei dieser Aspekt der innerörtlichen Verkehrsüberwachung emotional besetzt ist, macht beispielhaft auch die Tatsache deutlich, daß der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und die Deutsche Bahn AG in ganzseitigen Anzeigen für die Benutzung von Bussen und Bahnen werben und sich dabei in der Anzeige eines Fotos eines Starenkastens bedienen und explizit auf "die eine oder andere Radarfalle" in der Stadt hinweisen, um den Kraftfahrer auf diese Weise zum Umsteigen zu bewegen.

Daß die Bürger tatsächlich ein ambivalentes Verhältnis zu derartigen Kontrolleinrichtungen haben, zeigen die folgenden Aus-

führungen. Zunächst einmal wird deutlich, daß knapp zwei Drittel der Bevölkerung den stationären Geschwindigkeitsmeßeinrichtungen einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit und die Senkung des Geschwindigkeitsniveaus zuschreiben.

Tabelle 77: Beurteilung der Verkehrssicherheitseffekte von stationären Geschwindigkeitsmeßanlagen

	Starenkästen tragen wesentlich zur Verkehrssicherheit bei	Starenkästen dämpfen nicht nur dort, wo sie stehen, sondern ganz allgemein das Geschwindigkeitsniveau
trifft voll zu	21%	19%
trifft teilweise zu	46%	45%
trifft eher nicht zu	21%	24%
trifft gar nicht zu	11%	11%
keine Angabe	1%	1%
N jeweils 2.024	100%	100%

Männer und Frauen, Alt und Jung und Befragte in Ost und West unterscheiden sich in dieser Meinung kaum voneinander. Von besonderem Interesse ist zudem, daß sich bei dieser Beurteilung keine Bewertungsunterschiede zwischen Führerscheinbesitzern und Personen ohne Führerschein feststellen lassen, auch hat bei den Kraftfahrern die jährliche Fahrleistung keinen Einfluß auf die Beurteilung.

Trotz dieser generell eher positiven Bewertung der Effekte von Starenkästen findet sich ein erhebliches Maß an Skepsis, die Sicherheit betreffend, wie die folgende Tabelle zeigt. Zum einen glaubt nur eine kleine Minderheit an eine durch Starenkästen bewirkte nachhaltige Geschwindigkeitsreduktion, zum anderen gilt es als verbreitete Verhaltensweise, daß vor Starenkästen plötzlich abgebremst wird und dies zu Gefährdungen führen kann.

Tabelle 78: Beurteilung von Verhaltensweisen von Kraftfahrern an stationären Geschwindigkeitsmeßanlagen

	Vor Starenkästen kommt es durch plötzlich abbremsende Fahrer oft zu gefährlichen Situationen	Hinter Starenkästen fahren die Kraftfahrer sofort wieder schneller als erlaubt
trifft voll zu	31%	36%
trifft teilweise zu	44%	46%
trifft eher nicht zu	21%	14%
trifft gar nicht zu	4%	3%
keine Angabe	-	1%
N jeweils 2.024	100%	100%

Auch hier unterscheiden sich die Antworten in Ost und West, zwischen Männern und Frauen oder von verschiedenen Altersklassen kaum. Allein auf das Risiko, hervorgerufen durch plötzlich abbremsende Fahrer, weisen Autofahrer häufiger hin als Personen ohne Führerschein.

Das in Tabelle 78 beschriebene Ergebnis, daß fast zwei Drittel der Befragten Starenkästen einen dämpfenden Effekt auf das allgemeine Geschwindigkeitsniveau zuschreiben und die Tatsache, daß 82% vermuten, daß Kraftfahrer hinter der Kontrolle wieder schneller fahren - ein Verhalten das tatsächlich häufig zu beobachten ist, sind nicht unbedingt gegensätzlich oder unvereinbar miteinander. Hier spiegelt sich vielmehr wider, daß diesen Anlagen positive Konsequenzen für die Verkehrssicherheit zugeschrieben werden, auf der anderen Seite aber Reaktanzeffekte¹⁾ seitens der Kraftfahrer erwartet werden.

Der zentrale Kritikpunkt an stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen, auf den eingangs bereits verwiesen wurde, richtet sich nicht gegen deren Sinnhaftigkeit, sondern gegen die Art und Weise, wie die Geräte eingesetzt werden. Wie die folgende Tabelle zeigt, vertritt die überwältigende Mehrheit der Bevölkerung die Ansicht, daß Starenkästen vorwiegend aus dem

¹⁾ Zu Fragen der Reaktanz vgl. Kapitel 2.1

Grunde aufgestellt werden, den Städten Einnahmen zu verschaffen. Entsprechend häufig findet sich daher auch die Meinung, daß Starenkästen meist dort stehen, wo man viel kassieren kann und nicht dort, wo es besonders gefährlich ist.

Tabelle 79: Beurteilung der Hintergründe für das Aufstellen stationärer Geschwindigkeitsmeßanlagen

	Städte stellen Starenkästen vorwiegend deshalb auf, um sich zusätzliche Einnahmen zu verschaffen	Starenkästen stehen in Städten meist an solchen Stellen, an denen man viel kassieren kann und nicht dort, wo es besonders gefährlich ist
trifft voll zu	36%	36%
trifft teilweise zu	41%	42%
trifft eher nicht zu	18%	16%
trifft gar nicht zu	5%	5%
keine Angabe	-	1%
N jeweils 2.024	100%	100%

Die negative Meinung zu den Hintergründen über das Aufstellen von Starenkästen ist bei Männern noch ausgeprägter als bei Frauen. 41% der Männer "stimmen voll zu", daß Städte Starenkästen vorwiegend wegen der Einnahmen aufstellen, bei den Frauen sind es dagegen 33%. Unterschiede in der Bewertung dieses Sachverhalts finden sich auch zwischen Autofahrern und Nicht-Autofahrern. Bei beiden Statements der Tabelle 79 liegt die Zahl derer, die sich für die Antwort "trifft voll zu" entscheiden bei den Kraftfahrern knapp 10% höher als bei den Nicht-Kraftfahrern. In diesem Zusammenhang spielt auch die jährliche Fahrleistung eine Rolle. Vielfahrer betonen im stärkeren Maße die finanziellen Aspekte, die ihrer Meinung nach den Einsatz der stationären Meßeinrichtungen bestimmen.

Insoweit zeigen die geschilderten Ergebnisse ein Dilemma: Grundsätzlich wird den stationären Geschwindigkeitsmeßanlagen in der Bevölkerung durchaus ein positiver Beitrag zur Verkehrssicherheit zugeschrieben. Diese positiven Effekte werden jedoch

überlagert oder teilweise sogar verschüttet durch negative Einstellungen, die sich aus den vermuteten Hintergründen der Aufstellung und den Einsatzkriterien herleiten.

Der entscheidende Fehler der Vergangenheit dürfte darin liegen, daß tatsächlich derartige Anlagen keineswegs konsequent und ausschließlich nach Verkehrssicherheitskriterien zum Einsatz gekommen sind und daß die Aufstellung nicht durch eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit begleitet wurde. Insofern wurde hier eine Chance vertan, wenn man die Meinung vertritt, daß stationäre Geschwindigkeitsmeßanlagen ausschließlich der Verkehrssicherheit dienen sollen.

8. EINSTELLUNGEN ZU AHNDUNG UND SANKTIONEN

Die bei Verkehrsverstößen angedrohten und verhängten Sanktionen sollen, wie bereits in Kapitel 2 beschrieben, zum einen Verkehrsteilnehmer abschrecken, sich regelwidrig zu verhalten. Zum anderen sollen sie in den Fällen, in denen ein Verkehrsteilnehmer gegen die Vorschriften verstoßen hat, als negative Belohnung wirken, die die Wahrscheinlichkeit der Wiederholung dieses regelwidrigen Verhaltens verringert. Diese doppelte Funktion können Sanktionen nur wahrnehmen, wenn sie zum einen den Betroffenen nach Art und Umfang bekannt sind, und wenn dieser sie vom Prinzip her akzeptiert. Zu beiden Aspekten wollen wir in diesem Abschnitt Stellung nehmen, wobei es zunächst darum geht aufzuzeigen, wie Verkehrsteilnehmer überhaupt auf Sanktionen im Bereich des Verkehrsverhaltens reagieren. Anschließend beschäftigen wir uns mit der Frage, ob und in welchem Umfang Sanktionshöhen, die sich laut Gesetz bei spezifischen Verstößen ergeben, überhaupt bekannt sind. Schließlich gehen wir der Frage nach, wie denn die vom Gesetzgeber vorgesehenen Strafen ihrer Höhe nach bewertet werden.

8.1 Reaktionen auf Strafmandate

Die mit weitem Abstand häufigste Strafe bei Verkehrsverstößen ist die Geldbuße. Die häufigste Reaktion auf ein derartiges Strafmandat besteht darin, daß es den Betroffenen um ihr Geld leid tut. Besonders betont wird dieser monetäre Aspekt in den neuen Ländern. 70% aller Befragten gegenüber 61% im Westen betonen, daß dies die wichtigste Reaktion bei einem Strafmandat sei. Hinzu kommen Selbstvorwürfe, daß man gegen die Vorschrift verstoßen hat. Wie die folgende Tabelle zeigt, ärgern sich Männer häufiger als Frauen darüber, erwischt worden zu sein. Frauen berichten dagegen häufiger als Männer über eine gewisse Scham, die mit dem Erhalt eines Strafmandats verbunden ist.

Über dieses Gefühl der Scham berichten im übrigen ältere Verkehrsteilnehmer tendenziell häufiger als junge.

Tabelle 80: Reaktionen auf den Erhalt eines Strafmandats/
Geschlecht

Rang	Reaktion	Männer	Frauen
1	Es tut mir leid um mein Geld	65% ¹⁾	61%
2	Ich ärgere mich über mich selbst, daß ich gegen die Vorschrift verstoßen habe	37%	35%
3	Ich ärgere mich, daß ich mich habe erwischen lassen	35%	27%
4	Ich schäme mich ein wenig	18%	28%
5	Ich denke: Haben die nichts besseres zu tun, als mich zu kontrollieren	19%	16%
6	Ich ärgere mich über die Polizei oder diejenigen, die kontrolliert haben	17%	11%
7	Ich überlege, mit welchen Ausreden ich eine Zahlung vermeiden kann	13%	10%
8	Ist mir gleichgültig	8%	6%
		N=959	N=1.065
1) Die Befragten konnten aus einer Liste bis zu drei Reaktionen auswählen.			

Bedeutsam bei der Auswahl der Antworten in Tabelle 80 ist die Tatsache, daß der Ärger über das eigene Verhalten und die eigene Person ausgeprägter zu sein scheint als die Fremdzuweisung der Schuld auf die kontrollierenden Institutionen.

Betrachtet man einmal ausschließlich die Kraftfahrer, wird deutlich, daß dort der Ärger über das eigene Fehlverhalten deutlich ausgeprägter ist als bei Personen ohne Führerschein. Dies hängt damit zusammen, daß Personen ohne Führerschein als Fußgänger oder Radfahrer weitaus seltener mit Kontrollen und deren Folgen konfrontiert sind.

Tabelle 81: Reaktionen auf den Erhalt eines Strafmandats/
Führerscheinbesitz

	Führerschein	
	ja	nein
1) Es tut mir leid um mein Geld	66% ¹⁾	53%
2) Ich ärgere mich über mich selbst, daß ich gegen die Vorschriften verstoßen habe	39%	28%
3) Ich ärgere mich, daß ich mich habe erwischen lassen	36%	18%
4) Ich schäme mich ein wenig	22%	28%
5) Ich denke: Haben die nichts besseres zu tun als mich zu kontrollieren	20%	12%
6) Ich ärgere mich über die Polizei oder diejenigen, die kontrolliert haben	16%	8%
7) Ich überlege, mit welchen Ausreden ich eine Zahlung vermeiden kann	12%	9%
8) Ist mir gleichgültig	7%	8%
	N=1.481	N=543
1) Die Befragten konnten aus einer Liste bis zu drei Reaktionen auswählen.		

Vergleicht man bei den Führerscheinbesitzern Vielfahrer mit solchen Personen, die wenig fahren, zeigt sich, daß der Ärger um das für das Strafmandat gezahlte Geld bei den Wenigfahrern weitaus ausgeprägter ist als bei den Vielfahrern.

"Es tut mir leid um mein Geld" sagen Fahrer mit einer Fahrleistung von...

bis zu 5.000 km : 76%
 5.000 - 10.000 km : 70%
 10.001 - 20.000 km : 65%
 über 20.000 km : 56%.

Hier wird deutlich, daß die emotionale Komponente, die sich mit einer Geldbuße verbindet, bei Vielfahrern an Bedeutung verliert.

Ergänzend zu den in Tabelle 81 ausgewiesenen Reaktionen enthielt die den Befragten vorgelegte Liste zwei weitere Verhal-

tensweisen, die aber ausschließlich Kraftfahrer betrafen. Bei diesen handelte es sich um den Umgang mit Strafzetteln. Die Befragten hatten hier die Möglichkeit, im Rahmen der Auswahl der Reaktionen auf Strafmandate die Statements "Ich werfe den Strafzettel weg" und "Ich stecke den Strafzettel einem anderen hinter den Scheibenwischer" zu wählen. Hier zeigt sich, daß nur 7 von 1.481 befragten Führerscheinbesitzern erklären, Strafzettel anderen hinter den Wischer zu klemmen. Die Zahl derer, die berichten, den Strafzettel wegzuworfen, ist mit 3% deutlich größer. Im Prinzip zeigt die Antwortverteilung jedoch, daß Strafmandate zunächst einmal das leisten, was sie leisten sollen: Sie treffen diejenigen, die gegen Regeln verstoßen, dort, wo diese empfindlich sind. Sie lösen selbstkritische Ärgergefühle aus. Die Verantwortlichkeit wird dabei eher in der eigenen Person gesucht und weniger eine Schuldzuweisung auf die kontrollierenden Instanzen vorgenommen. Präventiv wirksam werden können die Strafen aber nur, wenn sie hinreichend genau bekannt sind. Daß hier erhebliche Defizite existieren, zeigt der folgende Abschnitt.

8.2 Die begrenzten Kenntnisse der Sanktionshöhen

Als Konsequenz der Differenziertheit des Regelsystems der Straßenverkehrsordnung erweist sich auch das Strafsystem, das an diese Regeln geknüpft ist, als ein schwieriger Bereich. Die Komplexität zeigt sich beispielhaft auch daran, daß zur Höhe der Strafen im Bereich von Verkehrsverstößen inzwischen regelrechte Nachschlagewerke existieren, wie etwa der "Verwarnungs- und Bußgeld-Katalog" von SEIDENSTECHER. Als Konsequenz dieser Problematik und bedingt durch die Tatsache, daß Strafhöhen im Verlaufe der Zeit Anpassungen und Veränderungen unterliegen, fehlt dem Verkehrsteilnehmer, wie wir im folgenden zeigen werden, vielfach die Kenntnis darüber, mit welchen Strafen einzelne Verstöße bewehrt sind. Die Fehler in der rechten Kenntnis der Strafhöhe können dabei zum einen in einer Überschätzung

oder auch in einer Unterschätzung der rechtlichen Folgen eines Verstoßes liegen. Während bei einer Überschätzung der Strafhöhe davon ausgegangen werden kann, daß sich hieraus keine negativen Folgen für die Verkehrssicherheit ableiten, besteht bei einer Unterschätzung der Strafhöhe die Gefahr, daß die mit den Strafen beabsichtigte präventive Wirkung nicht oder nur in abgeschwächtem Maße erreicht wird.

Wie wir im folgenden zeigen können, scheint diese Gefahr durchaus gegeben, denn gerade im Bereich sehr bedeutsamer Vorschriften mit hohem Sicherheitseffekt ist eine derartige Unterschätzung der Strafen nachweisbar. Tabelle 82 zeigt in diesem Zusammenhang anhand von zehn konkreten Beispielen, in welchem Ausmaß Kenntnisdefizite der Strafhöhen existieren und in welcher Richtung die Vorstellungen von den realen Strafen abweichen. Bei der Bewertung der Tabelle ist zu beachten, daß hier die Antworten einer repräsentativen Stichprobe der Erwachsenenbevölkerung wiedergegeben werden, die Autofahrer und Nichtautofahrer umfaßt. Auf die Frage, ob die Kenntnisse der Autofahrer auf diesem Gebiet besser sind als die der Befragten ohne Führerschein, werden wir im Verlaufe dieses Abschnitts noch eingehen.

Zunächst einmal ist festzuhalten, daß nur ein Bruchteil der Befragten die Strafhöhen für die zehn beschriebenen Regelverstöße kennt. Der Umfang der richtigen Antworten reicht von 31% (bester Wert) bis 1% (schlechtester Wert). Der Durchschnittswert für die zehn Testfragen liegt bei 15% richtige Antworten.

Die zweite Erkenntnis, die Tabelle 82 vermittelt, besteht darin, daß kein generelles Muster zur Über- oder Unterschätzung der Strafen existiert, sondern daß verstoßspezifische falsche Kenntnisse verbreitet sind. So besteht bei Verstößen gegen Halt- und Parkvorschriften eher die Tendenz, die hiermit verbundenen Strafen zu überschätzen. Gleiches gilt für Regelwidrigkeiten, die von Fußgängern und Radfahrern begangen werden. Auch hier werden die Strafen überwiegend überschätzt.

Tabelle 82: Einschätzung der Strafhöhen für verschiedene Verkehrsverstöße im Innerortsbereich

Art des Verstoßes	Strafhöhe	Strafe geschätzt		
		richtig	über- schätzt	unter- schätzt
a) Mit dem PKW in der zweiten Reihe parken	DM 30,-	24% ¹⁾	38%	35%
b) Die Parkzeit an der Parkuhr um 50 Minuten überschreiten	DM 20,-	23%	52%	21%
c) Im absoluten Haltverbot 10 Minuten parken	DM 30,-	17%	46%	33%
d) In der Stadt 16-20 km/h zu schnell fahren	DM 75,-	4%	27%	67%
e) In der Stadt 26-30 km/h zu schnell fahren	DM 120,-	5%	23%	69%
f) Als Fußgänger bei Rot gehen	DM 10,-	31%	56%	4%
g) Als Radfahrer unerlaubt gegen die Einbahnstraßenrichtung fahren	DM 20,-	26%	43%	23%
h) Mit dem PKW zwei Sekunden nach Umspringen der Ampel auf Rot noch durchfahren	DM 250,-	1%	3%	90%
i) Als PKW-Fahrer einem Fußgänger, der bereits einen Fuß auf den Zebrastreifen gesetzt hat, die Querung nicht ermöglichen	DM 100,-	13%	8%	74%
j) Als PKW-Fahrer einen Fußgänger im verkehrsberuhigten Bereich gefährden	DM 80,-	6%	30%	60%
1) N jeweils 2.024 für jede Zeile. Die Zeilenprozentage addieren sich im Prinzip auf 100%. Die jeweils fehlenden Restprozentage entfallen auf die Antwortkategorie "keine Angabe".				

Besonders sicherheitsrelevant ist jedoch die Tatsache, daß Verstöße, die ein hohes Gefährdungspotential aufweisen, also beispielsweise das Überschreiten von Geschwindigkeitsvorschriften, die Mißachtung der roten Ampel oder des Zebrastreifens in ihren Straffolgen massiv unterschätzt werden.

Hier stellt sich nun die Frage, ob diese Unterschätzung bei den Kraftfahrern in gleichem Maße gegeben ist, oder ob bei den unmittelbar Betroffenen eine bessere Kenntnis der Strafhöhen anzutreffen ist. Daß Besitzer eines Führerscheins keine signifi-

kant bessere Kenntnis der Strafhöhen aufweisen, zeigt Tabelle 83. Der Anteil der korrekten Antworten ist für Führerscheininhaber und Personen ohne Führerschein nahezu gleich hoch. Vergleicht man zusätzlich den Umfang, in dem Strafen über- oder unterschätzt werden, zeigen sich ebenfalls keine bedeutsamen Unterschiede zwischen Personen mit und ohne Führerschein. Führerscheinbesitz geht also nicht mit einer besseren Kenntnis der Sanktionshöhen einher.

Tabelle 83: Korrekte Einschätzung der Strafhöhen für verschiedene Regelverstöße, Führerscheinbesitz

	Führerscheinbesitz	kein Führerscheinbesitz
	(korrekte Antworten)	
a) Mit dem PKW in der zweiten Reihe parken	26% ¹⁾	21%
b) Die Parkzeit an der Parkuhr um 50 Minuten überschreiten	23%	23%
c) Im absoluten Haltverbot 10 Minuten parken	18%	13%
d) In der Stadt 16-20 km/h zu schnell fahren	5%	3%
e) In der Stadt 26-30 km/h zu schnell fahren	5%	4%
f) Als Fußgänger bei Rot gehen	30%	32%
g) Als Radfahrer unerlaubt gegen die Einbahnstraßenrichtung fahren	27%	24%
h) Mit dem PKW zwei Sekunden nach Umspringen der Ampel auf Rot noch durchfahren	1%	1%
i) Als PKW-Fahrer einem Fußgänger, der bereits einen Fuß auf den Zebrastreifen gesetzt hat, die Querung nicht ermöglichen	13%	15%
j) Als PKW-Fahrer einen Fußgänger im verkehrsberuhigten Bereich gefährden	6%	5%
	N jeweils 1.481	N jeweils 543
1) Die Prozentwerte geben jeweils den Anteil der korrekten Antworten wieder.		

Ein Vergleich des Kenntnisstandes in Abhängigkeit von Alter, Ausbildung oder Geschlecht erbringt keine Erkenntnisse, daß die Unkenntnis in spezifischen, soziodemographisch definierbaren, Gruppen ausgeprägter sei als in anderen Gruppen. Auch sind Unterschiede zwischen Bewohnern der alten Bundesrepublik und in den neuen Ländern kaum feststellbar. Allein für die Strafen im

Bereich von Geschwindigkeitsüberschreitungen zeigt sich eine tendenziell bessere Kenntnis der Strafhöhen bei Vielfahrern. Aber auch hier sind die Unterschiede nicht sehr ausgeprägt.

Ein weiterer Punkt, den es bei der fehlerhaften Beurteilung der Strafhöhen zu beachten gilt, betrifft das Ausmaß der Fehleinschätzung.

Bei den Fragen zur Strafhöhe im ruhenden Verkehr (Statement a, b, c in Tabelle 83) bewegt sich das Ausmaß der Unterschätzung der Strafhöhe in aller Regel im Bereich von DM 20,-. Mehrheitlich gilt dies auch für die Überschätzung, wobei zwischen 12% und 25% in ihren Schätzungen jedoch noch deutlich weiter als DM 20,- vom richtigen Wert abweichen.

Bei der Unterschätzung der Strafen für Geschwindigkeitsüberschreitungen zeigt sich, daß diese zum Teil ein erhebliches Ausmaß annehmen. Die folgende Tabelle macht dies deutlich.

Tabelle 84: Ausmaß der Unterschätzung von Strafen bei innerörtlichen Geschwindigkeitsüberschreitungen unter Kraftfahrern

	16-20 km/h zu schnell	26-30 km/h zu schnell
Gesamtanteil der Unterschätzung	66%	68%

davon: Abweichung vom richtigen Wert...		
...bis DM 20,-	10%	20%
...bis DM 50,-	45%	17%
...über DM 50,-	11%	31%

Die Tabelle zeigt, daß bei der höheren Geschwindigkeitsüberschreitung fast die Hälfte aller Unterschätzungen um mehr als DM 50,- von der tatsächlichen Buße abweicht. Für den Regelverstoß der Mißachtung der roten Ampel durch PKW-Fahrer (mehr als 2 Sekunden rot) weichen sogar alle unterschätzten Werte um mehr als fünfzig Mark von der tatsächlichen Strafe ab. Ähnliche

Dimensionen nimmt die Unterschätzung der Strafen für Verstöße von Kraftfahrern gegenüber Fußgängern an Zebrastreifen an.

Insgesamt zeigt die Analyse, daß die Unkenntnis der Verkehrsteilnehmer sich nicht im Bereich einer zu vernachlässigenden Größenordnung abspielt, sondern daß hier bedeutsame Kenntnisdefizite existieren.

8.3 Die Bewertung von Strafhöhen

Zum Abschluß des Kapitels über die Einstellungen zu Sanktionen beschäftigen wir uns mit der Frage der Bewertung von Strafhöhen. In diesem Zusammenhang wurden einem repräsentativen Bevölkerungsquerschnitt fünf alltägliche Verkehrsverstöße von Autofahrern, Radfahrern und Fußgängern zur Bewertung vorgelegt. Die korrekte Strafhöhe - in allen Fällen handelt es sich um Geldbußen - wurden den Befragten genannt. Einer der Punkte, dem hier nachgegangen werden sollte, betraf die Frage nach dem Einfluß der eigenen Rolle als Verkehrsteilnehmer auf die Bewertung der Strafhöhen. Aus diesem Grunde weisen die folgenden Tabellen die jeweiligen Antwortverteilungen jeweils getrennt für Führerscheinbesitzer und Personen ohne Führerschein aus.

Der erste Verstoß, den es zu bewerten galt, betrifft die Mißachtung der roten Ampel durch Kraftfahrer. Tabelle 85 zeigt, daß Führerscheinbesitzer häufiger die Strafe als zu hoch einstufen als Personen ohne Führerschein.

Umgekehrt ist der Anteil derer, die die Strafe von 100,- DM für diesen Verstoß als zu niedrig einstufen, bei Personen ohne Führerschein etwas höher. Über 40% in beiden Gruppen empfinden die Strafhöhe als angemessen.

Tabelle 85: Beurteilung der Strafhöhe bei Mißachtung der roten Ampel durch Kraftfahrer, Führerscheinbesitz

	Führerschein	
	ja	nein
"Die Strafe für das Überfahren der roten Ampel innerhalb der ersten Sekunde, nachdem sie auf rot umgeschaltet hat, liegt für Kraftfahrer bei DM 100,-." Dies finde ich...		
...viel zu niedrig	4%	9%
...ein wenig zu niedrig	7%	10%
...angemessen	41%	45%
...ein wenig zu hoch	28%	21%
...viel zu hoch	19%	14%
...keine Angaben	1%	1%
	100%	100%
	N=1.481	N=543

Bedeutsame Einstellungsunterschiede in Abhängigkeit von soziodemographischen Faktoren wie Alter, Geschlecht und Bildungsstand oder zwischen Ost und West sind nicht feststellbar.

Die Unterschiede in der Beurteilung wiederholen sich, wenn es um die Beurteilung der Strafhöhe bei Geschwindigkeitsüberschreitungen in der Stadt geht. Wie Tabelle 86 zeigt, halten 41% der Führerscheinbesitzer, aber nur 28% der Personen ohne Führerschein die entsprechende Strafe für ein wenig oder viel zu hoch.

Im Vergleich zur Beurteilung des Rotlichtverstoßes fällt auf, daß die Strafe für die Geschwindigkeitsüberschreitung etwas seltener als "viel zu hoch" eingestuft wird. Aber auch hier zeigt sich der Einfluß der Fahrerperspektive: Personen ohne Führerschein bewerten die Strafe tendenziell häufiger als zu niedrig. Aber auch hier bewegt sich die Akzeptanz, die die Strafe als "angemessen" bewertet, im Bereich zwischen 40% und 50%.

Tabelle 86: Beurteilung der Strafhöhe bei Geschwindigkeitsüberschreitung um 20 km/h/Führerscheinbesitz

	Führerschein	
	ja	nein
"Die Strafe für eine Geschwindigkeitsüberschreitung eines PKW um 20 km/Stunde in der Stadt liegt bei DM 75,-." Dies finde ich...		
...viel zu niedrig	6%	9%
...ein wenig zu niedrig	10%	15%
...angemessen	42%	47%
...ein wenig zu hoch	27%	21%
...viel zu hoch	14%	7%
...keine Angaben	1%	1%
	100% N=1.481	100% N=543

Auch der dritte Verstoß, dessen Strafhöhe es zu bewerten galt, betrifft ein Fehlverhalten der Autofahrer. Hierbei geht es um die Behinderung von Fußgängern oder Radfahrern durch parkende PKW.

Tabelle 87: Beurteilung der Strafhöhe für das Parken auf Rad- oder Gehwegen/Führerscheinbesitz

	Führerschein	
	ja	nein
"Die Strafe für das Parken eines PKW auf Geh- oder Radwegen mit Behinderung liegt bei DM 50,-." Dies finde ich...		
...viel zu niedrig	4%	7%
...ein wenig zu niedrig	11%	12%
...angemessen	43%	47%
...ein wenig zu hoch	29%	25%
...viel zu hoch	12%	8%
...keine Angaben	1%	1%
	100% N=1.481	100% N=543

Es wäre an sich zu erwarten, daß hier die Meinungen von Autofahrern und Nichtautofahrern deutlich auseinanderklaffen.

Dies ist jedoch nicht der Fall. Es zeigt sich nur eine schwache Tendenz in der Richtung, daß Nicht-Führerscheinbesitzer die Strafe seltener als "zu hoch" einstufen als Personen mit Führerschein.

Unterschiede in der Beurteilung der Strafhöhe zwischen Männern und Frauen, in Abhängigkeit vom Alter und Ausbildung oder nach anderen soziodemographischen Faktoren sind hier ebenfalls nicht nachweisbar.

Das gleiche gilt bei der Beurteilung der Strafhöhe für Radfahrer, die bei Rot nicht anhalten. Knapp ein Drittel der Befragten hält die Strafe von DM 50,- für zu hoch, knapp jeder vierte hält sie für zu niedrig. Gleichzeitig macht Tabelle 88 deutlich, daß die Variable "Führerschein" in diesem Zusammenhang nahezu keine Rolle spielt. Das Antwortverhalten der beiden Gruppen unterscheidet sich kaum voneinander.

Tabelle 88: Beurteilung der Strafhöhe für Radfahrer, die das Rotlicht mißachten/Führerscheinbesitz

	Führerschein	
	ja	nein
"Die Strafe für Radfahrer, die bei Rot nicht anhalten, liegt bei DM 50,-." Dies finde ich...		
...viel zu niedrig	8%	9%
...ein wenig zu niedrig	14%	15%
...angemessen	45%	45%
...ein wenig zu hoch	22%	22%
...viel zu hoch	10%	8%
...keine Angaben	1%	1%
	100% N=1.481	100% N=543

Etwas größer fallen die Unterschiede bei dem fünften Punkt der Bewertung aus. Hier geht es um die Strafe für Fußgänger, die bei Rot queren. Hier äußern Führerscheinbesitzer tendenziell häufiger, daß die Strafe von DM 10,- zu niedrig sei.

Tabelle 89: Beurteilung der Strafhöhe für Fußgänger, die bei Rot queren/Führerscheinbesitz

	Führerschein	
	ja	nein
"Die Strafe für Fußgänger, die bei Rot die Straße überqueren, liegt bei DM 10,-." Dies finde ich...		
...viel zu niedrig	15%	13%
...ein wenig zu niedrig	22%	17%
...angemessen	48%	53%
...ein wenig zu hoch	9%	12%
...viel zu hoch	5%	5%
...keine Angaben	1%	0%
	100%	100%
	N=1.481	N=543

Interessant ist nun ein Vergleich der Beurteilung der Strafen für die fünf in diesem Abschnitt beschriebenen Verstöße. Es wird deutlich, daß die Strafen im Schnitt von knapp der Hälfte der Bevölkerung als angemessen eingestuft werden. Zusätzlich zeigt sich, daß bezüglich der Strafen für Kraftfahrer eine stärkere Tendenz besteht, diese Strafen als zu hoch zu bewerten, wogegen die Strafe für das Fehlverhalten von Fußgängern relativ häufig als zu niedrig bewertet wird.

Tabelle 90: Bewertung der Strafhöhen im Vergleich

	zu hoch	Strafe	
		angemessen	zu niedrig
a) Mißachtung roter Ampel durch Autofahrer	44%	42%	13%
b) Mißachtung Geschwindigkeitsbegrenzung durch Autofahrer	37%	44%	19%
c) Parken auf Rad- und Gehwegen	39%	44%	16%
d) Mißachtung rote Ampel durch Radfahrer	32%	45%	25%
e) Mißachtung rote Ampel durch Fußgänger	15%	50%	35%
N jeweils 2.024			

Insgesamt bleibt jedoch festzuhalten, daß die Strafen verbreitet als angemessen bewertet werden. Faßt man die Antwortkategorien "angemessen" und "ein wenig zu niedrig" und "ein wenig zu hoch" als Ausdruck weitgehender Akzeptanz zusammen, bewegt sich die Zustimmung im Bereich um 80% für alle fünf genannten Regelverstöße.

9. ERFABRUNGEN MIT DER ÜBERWACHUNG

In Kapitel 2 und 3 dieser Untersuchung haben wir bereits darauf hingewiesen, daß Kontrollen im Straßenverkehr für den Verkehrsteilnehmer seltene Ereignisse darstellen. Dies gilt insbesondere, wenn man ausschließlich die durch Personen - in aller Regel handelt es sich hier um die Polizei - durchgeführten Kontrollen betrachtet.

In diesem Kapitel wollen wir versuchen, die Häufigkeit derartiger Kontrollen anhand von Befragungsergebnissen abzuschätzen. Eine derartige Schätzung ist allerdings mit erheblichen Unsicherheiten behaftet, auf die hier ausdrücklich hingewiesen werden soll.

Gerade durch die Tatsache, daß Kontrollen seltene Ereignisse sind, ist es bei einer Befragung erforderlich, die Erfahrungen eines längeren Zeitraums abzufragen. Im konkreten Fall der hier vorgelegten Ergebnisse beträgt der Zeitraum, über den die Befragten berichten, drei Jahre. Dies ist unter dem Blickwinkel der Zuverlässigkeit der Angabe ein langer Zeitraum, so daß hier mit einigen Unschärfen zu rechnen ist. Diese Unschärfe gilt nicht nur für die Zahl der berichteten Kontrollen, die im ersten Abschnitt dieses Kapitels dargestellt werden, sondern in abgeschwächter Form auch für die berichteten Geldbußen der letzten 12 Monate, über die in Abschnitt 2 berichtet wird.

9.1 Berichtete Häufigkeit von Kontrollen

Es entspricht der Alltagserfahrung, daß im Straßenverkehr vor allem Kraftfahrer kontrolliert werden, Kontrollen für Radfahrer haben im Zuge der Renaissance des Radverkehrs an Bedeutung zugenommen, de facto sind sie aber immer noch selten. Das Verhalten der Fußgänger schließlich wird nur in Ausnahmefällen überwacht.

Dieses Ergebnis spiegelt sich auch in der folgenden Tabelle wider, in der die berichteten Kontrollen dieser drei Verkehrsteilnehmergruppen aufgelistet sind.

Tabelle 91: Berichtete Kontrollhäufigkeit während der letzten 3 Jahre

	als Kraftfahrer	als Radfahrer	als Fußgänger
gar nicht	50%	92%	95%
einmal	23%	4%	2%
zweimal	16%	1%	-
dreimal	6%	-	-
mehr als dreimal	5%	-	-
keine Angabe	-	3%	3%
	100% N=1.481	100% N=2.024	100% N=2.024

Bei der Interpretation der Zahlen ist allerdings folgendes zu beachten: Bei den Befragten, die als Kraftfahrer ausgewiesen sind, handelt es sich um Führerscheinbesitzer. Ein geringer Anteil dieser Gruppe fährt jedoch gar nicht (mehr) selbst, kann also als Kraftfahrer auch nicht kontrolliert werden. Ein Vergleich der Kontrollhäufigkeit von Führerscheinbesitzern und Personen, die einen PKW zur Verfügung haben, zeigt allerdings, daß die Abweichungen in der berichteten Kontrollhäufigkeit minimal sind und sich im Bereich der normalen Streuung der Stichprobenergebnisse bewegen. Insoweit geben die Zahlen der Tabelle 91, vorausgesetzt die Berichterstattung der Befragten ist richtig, ein zuverlässiges Bild der Kontrollhäufigkeit.

Ein zweiter Punkt, den es bei der Interpretation von Tabelle 91 zu beachten gilt, betrifft die Radfahrer. Hier beziehen sich die ausgewiesenen Zahlen auf alle Befragten, also auch auf solche Personen die selbst nicht Radfahren. Bezogen auf die Zahl der Radfahrer muß die Zahl der Kontrollen also höher liegen, als in der Tabelle ausgewiesen. Für den Bereich der Fußgänger

gilt diese Einschränkung selbstverständlich nicht, da alle Befragten als Fußgänger am Straßenverkehr teilnehmen.

Schließlich gilt es einen weiteren Punkt zu bedenken: Die berichteten Kontrollen sind der Ausfluß zweier unterschiedlicher Formen von Kontrollen durch die Polizei. Ein Verkehrsteilnehmer kann zum einen im Rahmen einer allgemeinen Verkehrskontrolle angehalten und hinsichtlich Fahrberechtigung und Fahrzeug überprüft werden. Ein Großteil der polizeilichen Kontrollen sind jedoch in der Weise organisiert, daß nur Personen, die einen Regelverstoß begangen haben, aus dem Verkehrsstrom herausgewinkt und angehalten werden. Die Tabelle 91 trennt aufgrund der Schwierigkeiten, die dies für die Befragten bedeutet hätte, und wegen der geringen Fallzahlen nicht zwischen diesen beiden Kontrollformen. Für die Interpretation der Daten bedeutet dies, daß sich in der Kategorie derjenigen, die über Kontrollen berichten, zum einen Personen befinden, die wegen eines Verkehrsverstoßes angehalten wurden, zum anderen sind es Personen, die "zufällig" angehalten wurden. Läßt man diese Differenzierung außer Betracht, läßt sich auf der Basis der Daten der Tabelle 91 abschätzen, mit welcher Häufigkeit Kraftfahrer mit einer Kontrolle durch die Polizei, bei der sie angehalten werden, rechnen müssen.

Auf der Basis der Befragungsdaten liegt die Zahl bei etwa einer Kontrolle alle drei Jahre. Hierbei handelt es sich um einen Durchschnittswert, selbstverständlich hängt die individuelle Kontrollwahrscheinlichkeit entscheidend vom Umfang und der Struktur der Verkehrsbeteiligung ab. Größere Jahreskilometerleistungen erhöhen zwangsläufig die Chancen im Straßenverkehr kontrolliert zu werden. Welchen qualitativen Einfluß eine höhere Fahrleistung auf die berichtete Kontrollhäufigkeit hat, beschreibt die folgende Tabelle.

Tabelle 92: Berichtete Kontrollhäufigkeit/Fahrleistung

	Jahreskilometerleistung		
	bis 4.999 km	5.000 - 10.000 km	über 10.000 km
Zahl der berichteten Kontrollen während der letzten 3 Jahre als Kraftfahrer			
keine	65%	54%	40%
1 Kontrolle	20%	25%	24%
2 Kontrollen	7%	12%	22%
3 Kontrollen	5%	4%	9%
mehr als 3 Kontrollen	2%	5%	5%
keine Angabe	-	-	-
	100% N=174	100% N=540	100% N=707

Es zeigt sich, daß bei den Wenig-Fahrern fast zwei Drittel während der letzten 3 Jahre in keine Kontrolle der Polizei geraten sind. Bei denjenigen, die über 10.000 km pro Jahr fahren, liegt der entsprechende Anteil bei nur 40%. Gleichzeitig erhöht aber auch regelwidriges Verhalten aus den eingangs geschilderten Gründen die Wahrscheinlichkeit, bei einer Kontrolle der Polizei angehalten zu werden.

Unabhängig von diesen Zusammenhängen sind jedoch auch gewisse strukturelle und regionale Einflüsse auf die berichtete Kontrollhäufigkeit feststellbar. So berichten Bewohner von Mittelstädten (20.-100.000 Einwohner) seltener über Kontrollen als Bewohner kleinerer Gemeinden. Unterschiede sind auch zwischen den östlichen und westlichen Bundesländern feststellbar, wobei Kraftfahrer im Osten über mehr Kontrollen berichten als ihre Kollegen im Westen. Leider sind die Teil-Stichproben der einzelnen Bundesländer zu klein, als daß an dieser Stelle Aussagen über die berichtete Kontrollhäufigkeit in den einzelnen Bundesländern gemacht werden könnten. Länderbezogen ist nur festzuhalten, daß über die Tatsache, als Fußgänger kontrolliert worden zu sein, nur Befragte aus sechs Bundesländern berichten. Hierbei handelt es sich um die Länder Baden-Württemberg, Bay-

ern, Nordrhein-Westfalen, Hessen, Niedersachsen und Brandenburg. In den übrigen Bundesländern hatte keiner der Befragten persönliche Erfahrungen mit derartigen Kontrollen während der letzten drei Jahre.

Bedingt durch die Tatsache, daß Frauen eine etwas geringere Jahresfahrleistung erbringen und ihre tageszeitbezogene Verteilung der Fahrten von der der Männer abweicht, z.B. weniger Nachtfahrten, berichten diese seltener über Kontrollen als Männer. Die Faktoren der tageszeitlichen Verteilung der Fahrten, der geringeren Fahrleistung und der höheren Regelkonformität sind auch verantwortlich für das Ergebnis, daß ältere Fahrer über 65 Jahre über weniger Kontrollen berichten als junge Fahrer.

Für Radfahrer und Fußgänger sind Kontrollen ein seltenes Ereignis. Nach den Befragungsergebnissen liegt die Wahrscheinlichkeit, als Radfahrer kontrolliert zu werden, bei einer Kontrolle alle 25 Jahre, wenn man davon ausgeht, daß die Hälfte der Befragten Fahrrad fährt. Für die Fußgänger fällt die Wahrscheinlichkeit noch weitaus geringer aus. Legt man die vorliegenden Befragungsergebnisse zugrunde, muß ein Fußgänger im Schnitt mit einer einzigen Kontrolle während seines ganzen Lebens rechnen.

9.2 Ausgaben für Strafzettel

Das vorangehende Kapitel hat gezeigt, in welchem Umfang Geldbußen, die im Rahmen von Verkehrsverstößen verhängt werden, als unangenehm empfunden werden. An dieser Stelle soll nun dargestellt werden, wie häufig Verkehrsteilnehmer mit derartigen Strafen konfrontiert werden. Die erste und triviale Erkenntnis, die sich in diesem Zusammenhang aus den Befragungsdaten ableiten läßt, besteht darin, daß Geldbußen weitestgehend den Kraftfahrern auferlegt werden. Von denjenigen Personen, die keinen Führerschein besitzen, berichtet weniger als 1%, während der

letzten 12 Monate ein Strafmandat erhalten zu haben. Bei den Führerscheinbesitzern liegt die Zahl bei 32%. Dies bedeutet auf der anderen Seite, daß über zwei Drittel (68%) während der letzten 12 Monate kein Strafmandat bezahlt haben. Die folgende Tabelle zeigt zusätzlich, in welcher Höhe Geldbußen während der letzten 12 Monate gezahlt wurden.

Tabelle 93: Verteilung der Gesamthöhen, der während der letzten 12 Monate gezahlten Strafmandate

Gesamtbetrag der letzten 12 Monate	Häufigkeit
bis DM 20,-	14%
DM 20,01 bis DM 50,-	41%
DM 50,01 bis DM 90,-	19%
DM 90,01 bis DM 150,-	16%
über DM 150,-	10%
N=470 (Befragte Führerscheinbesitzer, die Strafmandat(e) bezahlt haben.)	100%

Es wird deutlich, daß für die Mehrzahl derer, die Strafmandate haben zahlen müssen, die Kosten relativ niedrig zwischen 20,- und 50,- DM lagen. Eine Minderheit von 10% hat über DM 150,- bezahlt. Bezogen auf alle Führerscheinbesitzer liegt deren Anteil bei 3%.

Über die Verhängung eines Strafmandats berichten dabei Befragte aus den neuen Bundesländern häufiger als Befragte aus den alten Bundesländern, auch gilt, daß Frauen weniger häufig mit Strafmandaten belegt werden als Männer.

Die Wahrscheinlichkeit, ein Strafmandat zu erhalten, ist jedoch nicht nur eine Frage des Alters oder des Geschlechts. Sie steigt verständlicherweise mit dem Umfang der jährlich zurückgelegten Kilometer. Die folgende Tabelle weist dabei allerdings auch darauf hin, daß die Zahl derer, die insgesamt höhere Beträge (über DM 150,-/Jahr) gezahlt haben, überproportional zum Anstieg der Jahreskilometerleistung wächst. Dieses Ergebnis

hängt nicht zuletzt damit zusammen, daß Vielfahrer häufiger aggressiv und regelwidrig fahren als Wenigfahrer, eine Tatsache, auf die frühere UNIROYAL-Verkehrsuntersuchungen bereits hingewiesen haben, so etwa die Untersuchung über das Verhalten von Kraftfahrern auf der Autobahn (ELLINGHAUS + STEINBRECHER, 1994, S. 194ff).

Tabelle 94: Strafmandate/Jahreskilometerleistung

	Jahreskilometerleistung (km)			
	bis 4.999	5.000 - 10.000	10.001 - 20.000	über 20.000
Strafmandate während der letzten 12 Monate...				
...kein Strafmandat	79%	70%	61%	60%
...bis 20,- DM	6%	5%	4%	4%
...DM 20,01 - DM 50,-	10%	15%	14%	12%
...DM 50,01 - DM 90,-	2%	5%	9%	5%
...DM 90,01 - DM 150,-	1%	4%	7%	8%
...über DM 150,-	0%	1%	4%	8%
keine Angabe	2%	-	1%	3%
	100% N=174	100% N=540	100% N=505	100% N=202

Der größere Teil der verhängten Strafmandate betrifft dabei Verstöße gegen Vorschriften aus dem Bereich von Halten oder Parken. Von den 473 Befragten, die während der letzten 12 Monate ein Strafmandat erhalten haben, berichten 354 (75%) über Geldbußen wegen Verstoßes gegen Halt- und Parkregelungen. 224 (47%) haben wegen des Verstoßes gegen andere Vorschriften, vor allem im Bereich der Geschwindigkeit, Strafmandate erhalten. Es sei hier aber nochmals daran erinnert, daß die Mehrzahl der Befragten und auch die Mehrzahl der Führerscheinbesitzer während der letzten 12 Monate nicht mit einem Strafmandat, weder im Bereich des Parkens, noch wegen Verstoßes gegen andere Vorschriften, konfrontiert worden ist. Die persönlichen Erfahrungen mit Strafen im Straßenverkehr sind insoweit gering.

Und so wundert es nicht, daß die Tatsache, für ein Fehlverhalten bestraft zu werden, vielfach eher den "unglücklichen" Umständen als dem eigenen Fehlverhalten angelastet wird. Dies ist vielfach der Tenor bei Gesprächen mit Fahrern, die bei einem Fehlverhalten ertappt worden sind.

10. ZUSAMMENFASSUNG IN DREISSIG THESEN

Ausgangspunkt der vorliegenden Untersuchung ist die Tatsache, daß sich die Mehrzahl der Verkehrsunfälle in allen untersuchten Ländern innerorts ereignen. Die Hauptbetroffenen sind vor allem schwächere Verkehrsteilnehmer, insbesondere auch ältere Menschen. Als positiv ist in diesem Zusammenhang zu vermerken, daß in der Mehrzahl der untersuchten Länder - eine Ausnahme bildet Spanien - ein starker Rückgang der innerorts bei Verkehrsunfällen Getöteten während der letzten Jahre zu verzeichnen ist.

Vor diesem Hintergrund sind die Probleme der Überwachung zu sehen, die wir an dieser Stelle nochmals schlaglichtartig zusammenfassen wollen. Hierbei greifen wir, wie in vorangehenden UNIROYAL-Untersuchungen, auf eine Darstellung in Thesenform zurück, die pointiert die wichtigsten Erfahrungen verdeutlicht. Jede These enthält einen Hinweis auf den entsprechenden Abschnitt, auf den sich die Aussage gründet. Die ersten drei Abschnitte (Thesen 1-14) berichten über Ergebnisse, die im Rahmen des internationalen Vergleichs ermittelt wurden. Die vier Folgeabschnitte (Thesen 15-30) basieren auf Erkenntnissen, die ausschließlich die Bundesrepublik Deutschland betreffen.

Den Ausgangspunkt der Darstellung bilden fünf Thesen, die einige grundlegende Ergebnisse zur Überwachung wiedergeben.

10.1 Fünf grundlegende Thesen zur Überwachung

1. Sanktionsrisiko und Sanktionsschwere bestimmen den Erfolg der Überwachung. [2]

Diese banal wirkende Aussage erhält ihre eigentliche Bedeutung durch einige ergänzende Hinweise. So weisen alle Erfahrungen darauf hin, daß das Sanktionsrisiko, also die Wahrscheinlichkeit, erwischt zu werden, der bedeutsamere Faktor ist.

Daß das Risiko, in eine Polizeikontrolle zu geraten, für die Verkehrsteilnehmer, insbesondere auch für die Kraftfahrer, in Deutschland nicht sonderlich hoch ist, belegt These 2.

2. Ein Kraftfahrer wird in Deutschland im Durchschnitt etwa alle drei Jahre von der Polizei kontrolliert. [9]

Die Wahrscheinlichkeit einer Kontrolle für den Radfahrer ist noch wesentlich geringer, sie liegt im Schnitt bei einer Kontrolle alle 25 Jahre und für Fußgänger errechnet sich anhand von Befragungsdaten eine Kontrollhäufigkeit von einer Kontrolle während des gesamten Lebens.

Die Beobachtungen in verschiedenen europäischen Hauptstädten zeigen exemplarisch die Konsequenzen von Überwachung:

3. Intensive Überwachung in Verbindung mit hohen Strafen führt zu einem hohen Maß an Regelbefolgung. [4.1.3]
4. Überwachung ohne nachhaltige Durchsetzung der Sanktionen bleibt vielfach wirkungslos. [4.1.3]

These 3 spiegelt die Verhältnisse in London, These 4 die in Paris wider.

Die Beobachtungen in den Städten zeigen ein weiteres:

5. Mit situationsunangepaßten Regeln kann man regelwidriges Verhalten generieren. [4.1.1]

Auf die Richtigkeit von These 5 deuten die Erfahrungen in Hamburg. Der Einsatz von Tempo 30-Zonen führt an den Stellen, an denen entsprechende bauliche Begleitmaßnahmen fehlen, zu hohen Raten regelwidrigen Verhaltens. Der Vergleich der Städte zeigt, daß das Geschwindigkeitsverhalten nachhaltig von der Ausgestaltung und dem Typ der Straße beeinflusst ist. Deutlich wird dies

daran, daß vergleichbare Straßentypen in den verschiedenen Beobachtungsstädten ähnliche Geschwindigkeitsniveaus zeigen.

10.2 Vier Thesen zu Überwachung und Strafen im internationalen Vergleich

Überwachung und Strafen sind überall eingebettet in nationale und teilweise auch regionale Rechts-, Administrations- und Polizeistrukturen. Dabei gilt:

6. Die Organisation der Überwachung des Straßenverkehrs ist in allen Ländern außerordentlich komplex und durch unterschiedliche Zuständigkeiten geprägt. [3.2.1]

Hierbei ist durchgängig eine Tendenz erkennbar, die Überwachung des ruhenden Verkehrs in die Hände der kommunaler Instanzen zu legen.

7. Bei der Überwachung von Geschwindigkeits- und Rotlichtverstößen ist bisher vor allem in Großbritannien und Deutschland ein Trend zur Automatisierung zu erkennen. [3.2.2]

Es ist jedoch davon auszugehen, daß die anderen Länder auf diesem Gebiet, wenn auch mit einer gewissen zeitlichen Verzögerung, nachziehen werden, und ebenfalls automatische Kontroll-einrichtungen installieren werden.

Die untersuchten Länder unterscheiden sich nicht nur nach Umfang sowie Art und Weise der Überwachung. Auch hinsichtlich der Sanktionen sind die Unterschiede zwischen den Ländern groß:

8. Der Strafraumen für gleiche Delikte weist zwischen den Ländern eine erhebliche Varianz auf. [3.3]

Hierbei drängt sich der Eindruck auf, daß Länder, die weniger kontrollieren, häufig höhere Strafen haben. Weitgehende Einigkeit herrscht dagegen hinsichtlich des Objekts der Kontrolle:

9. Kontrolliert werden überall im wesentlichen die Autofahrer. [3.2]

Die Kontrolle von Radfahrern ist bisher wenig verbreitet, die von Fußgängern mit Ausnahme von Deutschland weitgehend unüblich. Motorisierte Zweiradfahrer stellen zwar unter Überwachungsgesichtspunkten eine Problemgruppe dar, de facto werden sie wegen kontroll-technischer Schwierigkeiten jedoch häufig nicht überwacht. Daß derartige Kontrollen notwendig oder zumindest wünschenswert wären, zeigen die Ergebnisse des folgenden Abschnitts.

10.3 Fünf Thesen zum Verhalten einzelner Verkehrsteilnehmergruppen

Die Verhaltensaspekte, die im Rahmen der vorliegenden Studie untersucht wurden, betreffen die Beachtung von Geschwindigkeitsbegrenzungen, des Rotlichts sowie der Regeln des ruhenden Verkehrs.

Hinsichtlich der Beachtung von innerörtlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen gilt folgendes:

10. Insbesondere auf Hauptverkehrsstraßen werden die Geschwindigkeitsbegrenzungen häufig überschritten. [4.1.1]

Besonders häufig ist dies in Mailand, Rom und Madrid der Fall. Die hohen Übertretungsraten in Hamburg sind nicht zuletzt das Ergebnis der dortigen Tempo 30-Regelungen.

Auf Geschäftsstraßen ist die Regelbeachtung in allen Städten bei Tag überraschend hoch, nachts steigt dagegen die Zahl derer, die zu schnell fahren, nahezu überall an.

11. Die rote Ampel wird vor allem in Mailand und Madrid mißachtet. [4.1.2]

Die wenigsten Rotfahrer finden sich in London. Dies ist nicht nur das Ergebnis britischer Disziplin, sondern auch durch den großen Umfang automatisierter Überwachung beeinflusst.

Gerade bei der Ampelbeachtung muß zwischen Autofahrern und motorisierten Zweiradfahrern unterschieden werden.

12. Motorisierte Zweiradfahrer fallen nahezu überall durch eine schlechtere Disziplin bei der Beachtung der Ampel auf. [4.1.2]

Bezüglich der Einhaltung von Park- und Haltverboten zeigt sich insbesondere für Rom ein überraschendes Ergebnis.

13. Die Regelbefolgung im ruhenden Verkehr ist von Stadt zu Stadt sehr unterschiedlich. Sie ist überraschend hoch in Rom, hoch in London und niedrig in Brüssel und Madrid. [4.1.3]

Das Überraschende für Rom liegt in der Tatsache, daß dort die Regelung des ruhenden Verkehrs mit Anwohnerparken, Park-Tickets und Parkscheinautomaten noch sehr neu ist und dennoch in hohem Maße akzeptiert und befolgt wird. Die Erfahrungen aus Rom und Mailand zeigen, daß sich neue Parkkonzepte bei entsprechender Überwachung durchaus kurzfristig umsetzen lassen.

Das Verhalten der Fußgänger wurde ausschließlich hinsichtlich der Ampelbeachtung überprüft. Hier zeigt sich folgendes:

14. Nur in Deutschland hält sich der größte Teil der Fußgänger streng an Lichtsignale, in den übrigen Ländern ist deren regelkonformes Verhalten stärker von der Situation bestimmt. [4.2]

Außer in Hamburg wird die Beachtung des Rotlichts seitens der Fußgänger sehr flexibel gehandhabt. Die hohe Zahl britischer Fußgänger, die bei Rot gehen, kommt nicht zuletzt dadurch zustande, daß dort das Warten bei Rot für Fußgänger keine verbindliche Vorschrift, sondern nur eine Empfehlung ist.

10.4 Fünf Thesen zu Einstellungen und Erfahrungen von Bundesländern, Städten und Landkreisen

Seit geraumer Zeit wird unter Fachleuten und in der Öffentlichkeit über Privatisierungsmöglichkeiten der Verkehrsüberwachung diskutiert.

Das Votum der Bundesländer fällt wie folgt aus:

15. Die überwiegende Mehrheit der Bundesländer (10 von 16) spricht sich gegen eine Privatisierung der Überwachung aus. [2.3]

Allein Berlin, Bremen und Hessen berichten in diesem Zusammenhang über entsprechende Überlegungen und/oder Erfahrungen. Diese eher negative Einstellung gegenüber einer Privatisierung deckt sich mehrheitlich mit dem in der Öffentlichkeit bestehenden Meinungsbild.

Wie die Einstellung von Städten bzw. Landkreisen hinsichtlich des Umfangs von Kontrollen ist, beschreiben die folgenden drei Thesen:

16. Im Bereich der Geschwindigkeitsüberwachung plädiert die Mehrheit der befragten Städte und Landkreise für eine Intensivierung der Kontrollen. [6.2]
17. Bei der Überwachung des Rotlichts für Kraftfahrer überwiegt der Wunsch nach mehr Kontrollen in den Städten. [6.5]
18. Im Bereich des ruhenden Verkehrs sehen die Städte eher keinen Bedarf nach Verstärkung der Kontrollen. [6.6]

Zwar äußern sich die befragten Städte und Landkreise mehrheitlich positiv zur Akzeptanz des Überwachungspersonals im ruhenden Verkehr durch Kraftfahrer. Es gilt aber auch:

19. Über die Hälfte der befragten Städte berichten bei der Kontrolle des ruhenden Verkehrs über handgreifliche Konflikte zwischen dem Überwachungspersonal und kontrollierten Kraftfahrern. [6.8]

Ein besonderer Konfliktbereich im Rahmen der Überwachung sind die automatisierten Geschwindigkeitskontrollen durch sogenannte Starenkästen. Die folgenden fünf Thesen geben hierüber Auskunft.

10.5. Fünf Thesen zur Problematik von Starenkästen

Die Problematik der Starenkästen ist eine doppelte: Kraftfahrer haben ein zwiespältiges Verhältnis zu diesen Geräten, und diejenigen, die die Geräte aufstellen, lassen sich nicht immer nur von Sicherheitsüberlegungen, sondern manchmal auch von finanziellen Erwägungen leiten. Die erzielten Sicherheitsgewinne sollten nicht überschätzt werden, sie sind in aller Regel eher punktueller Natur.

20. Die seitens der Städte vorrangig berichteten Effekte von Starenkästen bestehen in einer Unfallsenkung in der Nähe der Anlagen. [6.4.1]

Daß die positiven Effekte auch vom Verkehrsteilnehmer gesehen werden, belegt die folgende These:

21. Zwei Drittel der Bevölkerung schreiben Starenkästen einen positiven Sicherheitsbeitrag zu. [7.5]

Im Bewußtsein der Bevölkerung wird diese positive Haltung überlagert und teilweise verschüttet durch eine negative Einstellung hinsichtlich des Einsatzes von Starenkästen. Die zentrale Kritik an stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen richtet sich nicht gegen deren Sinnhaftigkeit, sondern gegen die Art und Weise, wie diese Geräte eingesetzt werden. Hierzu These 22:

22. Über drei Viertel der Bevölkerung unterstellen den Städten, Starenkästen vorwiegend unter finanziellen Aspekten und nicht unter Sicherheitsaspekten einzusetzen. [7.5]

Tatsächlich gilt hinsichtlich der Profitabilität dieser Form der Überwachung:

23. Die automatisierte Geschwindigkeitsüberwachung ist der mit Abstand profitabelste Teil der Verkehrsüberwachung. [6.9]

Die Widerstände gegen die automatisierte Geschwindigkeitsüberwachung manifestiert sich handgreiflich im Vandalismus gegen die Geräte.

24. Nahezu alle befragten Städte, die über Starenkästen verfügen, berichten über erheblichen Vandalismus. [6.4.2]

Die Geräte werden mit Farbe besprüht, beschossen, gestohlen, abgesägt, gesprengt oder durch Brandanschläge beschädigt. Hierbei erreichen die Schäden Werte bis zu sechsstelliger Höhe. Vandalismus ist allerdings eine Verhaltensweise einer verschwindend geringen Minderheit. Daß die Mehrheit der Bevölkerung andere Einstellungen zu Überwachung hat, zeigen die folgenden beiden Thesen.

10.6 Zwei Thesen zu Einstellungen hinsichtlich der Intensivierung der Verkehrsüberwachung

Die positive Grundeinstellung wird nicht zuletzt daran deutlich, wie die Bevölkerung zu einer Verstärkung der Kontrollen im Verkehr steht.

25. Fast die Hälfte der Bevölkerung ist für mehr Kontrollen im Straßenverkehr. [7.1]

Insbesondere motorisierte Zweiradfahrer sollten nach Meinung der Öffentlichkeit verstärkt kontrolliert werden.

Bezüglich der Kontrolle von Kraftfahrern gilt:

26. Nach Meinung der Bevölkerung sollten vor allem Alkohol und Geschwindigkeit von Kraftfahrern stärker überwacht werden. [7.3]

Kontrollen des ruhenden Verkehrs haben in diesem Kontext einen deutlich geringeren Stellenwert.

10.7 Vier Thesen zur Kenntnis und zum Umgang mit Sanktionen

Regeln und Überwachung können nur erfolgreich sein, wenn die Strafen, die mit einem Fehlverhalten verbunden sind, bekannt

sind und akzeptiert werden. Daß hinsichtlich der Kenntnis der Strafen erhebliche Defizite herrschen, zeigt These 27.

27. Nur ein Bruchteil der Bevölkerung kennt die korrekten Strafhöhen bei Verkehrsverstößen. [8.2]

Die Unkenntnis ist verstoßspezifisch. Es finden sich Über- und Unterschätzungen der Strafen. Insbesondere die Strafen bei Geschwindigkeitsverstößen und bei Mißachtung der roten Ampel werden unterschätzt. Die Fehleinschätzungen sind auch bei denen anzutreffen, die es in besonderer Weise angeht:

28. Führerscheinbesitzer haben keine bessere Kenntnis der korrekten Strafhöhen als Personen ohne Führerschein. [8.2]

Hier zeigt sich ein deutliches Informationsdefizit. Damit die Abschreckung durch Strafen funktionieren kann, ist eine Kenntnis der Strafhöhen unerlässlich. Im Vergleich zu den übrigen Untersuchungsländern sind die Strafen in Deutschland relativ moderat. Vor diesem Hintergrund überrascht die folgende These nicht:

29. Die Strafen werden von der Mehrheit der Bevölkerung als mehr oder minder angemessen eingestuft. [8.3]

Die weit überwiegende Zahl der Strafen bei Verkehrsverstößen sind Geldstrafen. Daß diese Strafen tatsächlich mehrheitlich das leisten, was sie leisten sollen, macht die letzte These deutlich:

30. Geldstrafen treffen Verkehrssünder dort, wo sie empfindlich sind und lösen selbstkritische Ärgergefühle aus. [8.1]

10.8 Eine Schlußbemerkung

Die vorliegende Untersuchung hat gezeigt, daß die Verkehrsüberwachung in ein konfliktträchtiges Gebiet menschlichen Zusammenlebens eingreift. Hierbei zeigt die Untersuchung, daß die Notwendigkeit der Überwachung nicht in Frage gestellt wird.

Auf der anderen Seite könnte die Akzeptanz der Überwachung sicherlich noch gesteigert werden, wenn es gelänge, den Verkehrsteilnehmern zu vermitteln, daß das zentrale Anliegen der Überwachung die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs sind und es nicht um das Eintreiben von Geldbußen geht.

In diesem Zusammenhang wäre zu überlegen, ob nicht die kommunale Überwachung des ruhenden Verkehrs zukünftig stärker als bisher als das dargestellt werden sollte, was sie in weiten Teilen tatsächlich ist, nämlich die Vermarktung eines knappen Guts. Auf diese Weise könnte verhindert werden, daß der Überwachung das Etikett einer verdeckten Zweit- oder Drittsteuer zuerteilt wird.

Erhebliche Widerstände und Anpassungsschwierigkeiten sind zu befürchten, wenn automatisierte Kontrollen ins Fahrzeug verlegt würden, eine Möglichkeit, die technisch durchaus bereits gegeben ist. Dies würde eine massive Veränderung der Überwachungssituation bedeuten und sicherlich über längere Zeit zu massiven Widerständen führen. Auf der anderen Seite wäre dies nur ein folgerichtiger Schritt in die Richtung, den Fahrer langfristig von der Führung des Fahrzeugs zu entbinden, eine Entwicklung, die durchaus zu der bisherigen Zivilisationsentwicklung paßt, wie Norbert ELIAS in seiner Geschichte der Zivilisation eindrucksvoll gezeigt hat.

11. METHODISCHES VORGEHEN

Die empirischen Ergebnisse der vorliegenden Untersuchung basieren auf einer Reihe unterschiedlicher Datenquellen. So stützt sich die Darstellung der Vorschriften, Kontrollen und Sanktionen (Kapitel 3) auf Materialien und Gespräche mit Fachleuten in den jeweiligen Ländern. Der Analyse der Beachtung der innerörtlichen Verkehrsvorschriften (Kapitel 4) liegen Beobachtungen, Zählungen und Messungen zugrunde, über die wir im ersten Abschnitt dieses Kapitels näher berichten.

Die Erkenntnisse zur innerörtlichen Verkehrsüberwachung in Deutschland (Kapitel 6) basieren im wesentlichen auf den Ergebnissen dreier schriftlicher Befragungen bei den 16 Bundesländern sowie Mitgliedsstädten des Deutschen Städtetags und ausgewählten Landkreisen. Hierüber informiert der zweite Abschnitt dieses Kapitels. Den in den Kapiteln 7, 8 und 9 berichteten Einstellungen liegen die Ergebnisse einer bundesweiten Repräsentativbefragung zugrunde, über die der dritte Abschnitt dieses Kapitels berichtet.

11.1 Beobachtungen, Zählungen und Messungen

Beobachtungen zur Beachtung innerörtlicher Verkehrsvorschriften erfolgten in sieben europäischen Großstädten. Als Verkehrsteilnehmergruppen einbezogen waren Kraftfahrer inclusive motorisierter Zweiradfahrer und Fußgänger.

Im Zentrum der Analysen stand das Geschwindigkeitsverhalten der Kraftfahrer. Dazu erfolgten Messungen mit einem Hochfrequenz-Radargerät. Das Meßgerät war unauffällig in einem am Straßenrand parkenden Fahrzeug untergebracht. Die ermittelten Meßwerte sowie der zugehörige Fahrzeugtyp wurden in Listen eingetragen. Die solcherart gewonnenen Meßdaten wurden mit Hilfe der EDV statistisch ausgewertet.

Zur Ermittlung der Beachtung von Lichtsignalanlagen fanden systematische Beobachtungen an signalisierten Kreuzungen statt. Als Grundlage der Registrierung dienten zwei standardisierte Beobachtungsbögen, einer für die Beachtung der Lichtzeichen durch Kraftfahrer, der zweite für die Rotlichtbeachtung durch Fußgänger. Für die parallel zu den Beobachtungen vorgenommenen Verkehrszählungen zur Ermittlung der Verkehrsstärken standen entsprechende Zählformulare zur Verfügung.

Rundgänge zu Fuß gaben Aufschluß über die Beachtung von Halt- und Parkvorschriften. Dabei erfolgten sowohl unstrukturierte Beobachtungen als auch Zählungen mit Hilfe entsprechend entwickelter Formulare. Zusätzlich zu den Beobachtungen vor Ort wurden Gespräche mit Experten in den Untersuchungsstädten, der Polizei und dem Überwachungspersonal geführt.

Alle Beobachtungen und Messungen wurden von den Autoren persönlich durchgeführt. Sie fanden im Zeitraum zwischen Ende April und Ende Juni 1997 statt. Bei den Geschwindigkeitsmessungen wurden über 7.500 Kraftfahrzeuge erfaßt. Die Ergebnisse zur Rotlichtbeachtung stützen sich auf Beobachtungen von fast 20.000 Kraftfahrzeugen und mehr als 8.000 Fußgängern. Den Analysen zur Beachtung von Parkvorschriften liegen systematische Beobachtungen von über 2.000 Fahrzeugen zugrunde.

11.2 Schriftliche Befragungen von Bundesländern, Städten und Landkreisen

Zur Ermittlung der Zuständigkeiten sowie der ministeriellen Vorgaben zur innerörtlichen Verkehrsüberwachung sowie der Einstellung zur Privatisierung von Elementen der Überwachung wurde ein Fragebogen entwickelt, der an die zuständigen Innenministerien bzw. Innensenatoren der 16 Bundesländer versandt wurde. Ansprechpartner waren jeweils die Vertreter der Länder des entsprechenden Fachausschusses. Innerhalb des Zeitraums

Dezember 1996 bis Februar 1997 sandten alle Bundesländer die ausgefüllten Fragebögen zurück. Weitere Rückfragen wurden telefonisch seitens der Fachbeamten beantwortet.

Eine zweite schriftliche Umfrage, deren Ziel es war, Informationen zur kommunalen Überwachungspraxis zu gewinnen, wurde unter Mitgliedsstädten des Deutschen Städtetags durchgeführt. Die Auswahl der Städte erfolgte in mehreren Stufen. Zunächst wurde sichergestellt, daß die einzelnen Bundesländer entsprechend der Anzahl ihrer Mitgliedsstädte repräsentiert waren. Der zweite Schritt der Auswahl der Städte pro Bundesland erfolgte nach folgenden Kriterien: In einem ersten Schritt wurden die größten Städte jedes Bundeslandes in die Stichprobe einbezogen. Über die Auswahl der kleineren Städte entschied ein zufälliges Auswahlverfahren, wobei sichergestellt wurde, daß alle Größenklassen vertreten sind. Insgesamt wurden auf diese Weise 100 Städte ausgewählt. Die Ordnungsämter dieser Städte erhielten einen standardisierten Fragebogen mit der Bitte um Beantwortung und Rücksendung. Um eventuelle Widerstände der Städte gering zu halten, lag dem Anschreiben und Fragebogen ein Empfehlungsschreiben des Deutschen Städtetages bei. Nicht zuletzt dank dieser Empfehlung antworteten im Zeitraum Januar - April 1997 84 der 100 angeschriebenen Städte.

Ein nahezu identischer Fragebogen wie für die Städte wurde im Rahmen einer dritten schriftlichen Befragung an 71 (von 329) Landkreisen gesandt. Die Auswahl der Landkreise erfolgte nach dem Zufallsprinzip jeweils getrennt für jedes Bundesland. Da hier ein Empfehlungsschreiben, vergleichbar dem des Städtetages, nicht verfügbar gemacht werden konnte, lag der Rücklauf der Fragebögen bei 40 von 71. Die Landkreise, die sich an der Umfrage beteiligt haben, entstammen allen Bundesländern (Flächenstaaten) mit Ausnahme von Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern.

11.3 Repräsentativbefragung in Deutschland

Die Ergebnisse der Kapitel 7,8 und 9 stützen sich im wesentlichen auf Daten einer bundesweiten Repräsentativbefragung. Die Grundgesamtheit der Stichprobe bildet die deutschsprachige Bevölkerung ab 14 Jahren in den alten und neuen Bundesländern. Dies sind 50,26 Mio. Personen im Westen und 12,86 Mio. Personen im Osten. Die Auswahl der Befragten erfolgte nach einem geschichteten Zufallsverfahren. In einem ersten Schritt erfolgte die Auswahl der Sample-Points in einem geschichteten Zufallsverfahren nach den Merkmalen Regierungsbezirk, Kreis, Gemeindetyp und Ortsgrößenklasse. Für die vorliegende Untersuchung wurden insgesamt 385 Sample-Points eingesetzt. In einem zweiten Schritt wurden Zielhaushalte nach dem Random-Route-Verfahren ausgewählt und dort die Zielperson nach einem Zufallsverfahren ausgewählt.

Der Bruttoansatz der Stichproben betrug 2.675 Personen. Die Nettostichprobe, die sich auf Grund mangelnder Erreichbarkeit oder auch Verweigerung ergab, lag bei 2.024 Personen. Ein systematischer Zusammenhang zwischen Frageprogramm und Befragungsbereitschaft ist dabei nicht erkennbar.

Die Interviews wurden auf der Grundlage eines im Pretest vorge-testeten Fragebogens in Form persönlich-mündlicher Einzelinterviews im Rahmen einer Mehrthemenumfrage durchgeführt. Der Erhebungszeitraum lag zwischen dem 24.3. und 10.4. 1997. Der Fragebogen war im Hinblick auf Wortlaut und Reihenfolge der Fragen für alle Interviewer verbindlich. Alle Interviews wurden bei Rücklauf auf Vollständigkeit, Plausibilität und Filterführung geprüft. Die Datenerfassung erfolgte per Scanner. Falls notwendig, wurden die Daten unter Rückgriff auf die Originalfragebögen bereinigt.

Da es in der Praxis nicht möglich ist, eine Random-Stichprobe vollständig auszuschöpfen, treten gewisse Abweichungen gegen-

über den Vergleichszahlen der amtlichen Statistik auf. Aus diesem Grunde wurde die Haushaltsstichprobe in eine Personalstichprobe transformiert, wodurch die Chancengleichheit der Haushalte durch die Chancengleichheit der Personen ersetzt wurde. Die Gewichtung erfolgte als Randsummengewichtung für die Merkmale Geschlecht, Alter, Schulbildung, Haushaltsgröße, Bundesländer und Ortsgröße. Die Gewichtungsvorgaben wurden der aktuellen Mediaanalyse entnommen. Die Stichprobe ist insoweit repräsentativ für die Bundesrepublik Deutschland.

12. LITERATUR

- BANNERT, H.-U., Privatisierung von Parkraumbewirtschaftung und Überwachung, in: Universität Kaiserslautern, Fachgebiet Verkehrswesen: Verkehr aktuell: Parken in der Stadt, S. 100-117, Kaiserslautern, Juli 1996
- BOUSKA, W., Polizeiliche Verkehrsüberwachung und Verkehrssicherheit, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft (Hrsg.), 31. Deutscher Verkehrsgerichtstag, S. 122-132, Hamburg 1993
- THE DEPARTMENT OF TRANSPORT, Road Accidents Great Britain 1995, The Casualty Report, London, July 1996
- DÖHLER, CH., Kommunale Geschwindigkeitsüberwachung, DAR 1/96, S. 36-38
- ELIAS, N., Über den Prozeß der Zivilisation, 2. Bd., Bern, 1969
- ELLINGHAUS, D. + STEINBRECHER, J., Kinder in Gefahr, UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung No. 21, Köln/Hannover 1996
- ELLINGHAUS, D. + STEINBRECHER, J., Chaos und urbanes Leben, UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung No. 20, Köln/Hannover 1995
- ELLINGHAUS, D. + STEINBRECHER, J., Die Autobahn - Verkehrsweg oder Kampfstätte?, UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung No. 19, Köln/Aachen 1994
- ERLER, R.H., Auswirkungen intensiver Parkraumbewirtschaftung auf Stadt und Verkehr, in: Universität Kaiserslautern, Fachgebiet Verkehrswesen: Verkehr aktuell: Parken in der Stadt, S. 44-77, Kaiserslautern, Juli 1996
- EWERT, U. + SCHERER, CH., Wie frei will ein Fahrer sein?, in HUGUENIN, R.P. (Hrsg.), Für menschengerechten Verkehr, Bern 1996

- GOLDENBELD, CH., Police Enforcement: Theory and Practice, SWOV
Institute for Road Safety Research, Leidschendam 1995
- GRÖBL, H., Polizei und Kommune - Arbeitsteilige Geschwindig-
keitsüberwachung, in: PVT, Jg. 36, 4/91, S. 97-102
- HAKKERT, A.S., YELINEK, A., EFRAT, E., Police surveillance
methods and police resource allocation models, in: Koorn-
stra... (vgl. OSTVIK + ELVIK), S. 98-101
- HILSE, H.-G., Atemalkoholanalysen zur Feststellung der Alkohol-
fahrt, ZVS 41 (1995), S. 146-151
- HILSE, H.-G., Entwicklungen im Straßenverkehr - Aufgaben der
Polizei, Schriftenreihe der Polizei-Führungsakademie, He-
rausgeber: Kuratorium der Polizeiführungsakademie, Nieder-
sächsisches Ministerium des Innern, Hannover
- HÖRL, H., Polizeiliche Verkehrsüberwachung und Verkehrssi-
cherheit, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft
(Hrsg.), 31 Deutscher Verkehrsgerichtstag, S.133-152, Ham-
burg 1993
- HUBER-ERLER, R., SCHÄFER, K.H., WAGENER, A., WACKER, M., Do-
kumentation Parken, Berichte der Bundesanstalt für Straßen-
wesen, Verkehrstechnik Heft V30, Bergisch Gladbach, 1996
- L'INSTITUT BELGE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, Sécurité routière
1995, Brüssel o.J.
- JANKER, H., Verkehrsüberwachung durch Gemeinden und Private?,
in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft (Hrsg.), 27.
Deutscher Verkehrsgerichtstag, S. 97-110
- KÖHLER, V + ALTMANN, TH., Der Einfluß polizeilicher Verkehrs-
überwachung auf das Unfallgeschehen in Mecklenburg-Vorpom-
mern, unveröffentl. BAST-Forschungsprojekt FP-Nr.: 2.9104/9,
Kassel, September 1996

- KÖLBEL, R., Rücksichtslosigkeit und Gewalt im Straßenverkehr, Dissertation an der Friedrich-Schiller-Universität Jena, Frankfurt 1997
- KOSSMANN, I., Generalpräventive Wirkung der Verkehrsüberwachung, in: Symposium '97 Mensch und Sicherheit, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Heft A17, S. 32-36
- KOSSMANN, I., Polizeiliche Verkehrsüberwachung - Literaturübersicht, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 67, Bergisch Gladbach 1996
- KULLIK, W., Geschwindigkeitsüberwachung durch Landkreise und Kommunen, in: PVT, 33. Jg., 1/88, S. 1-3
- KULLIK, W., Geschwindigkeitsverhalten in 30er-Zonen, in: PVT, 40 Jg., 10/95, S. 300-304
- KULLIK, W., Die polizeilichen Befugnisse zur Überwachung und Kontrolle des Straßenverkehrs, in: PVT, 34. Jg., 2/89, S. 33-39
- KUNKEL, E., Zur Bedeutung der Dunkelziffer bei Trunkenheitsdelikten, in: Blutalkohol, Vol. 19, 1982, S. 15-28
- LIPPERT, P., Kommunale Verkehrsüberwachung in Thüringen, in: PVT, 39. Jg., 12/94, S. 363-367
- MEEWES, V., Mobile und ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachung. Auswirkungen auf Verhalten und Verkehrssicherheit, HUK-Verband, Beratungsstelle für Schadenverhütung, Mitteilungen Nr. 34, Köln, Oktober 1993
- MELCHERS, W., Überwachung der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten an stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen, in: PVT, 38. Jg., 5/93, S. 146

- MELCHERS, W., Verkehrsüberwachung durch Gemeinden und Private, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft (Hrsg.), 27. Deutscher Verkehrsgerichtstag, S. 111-115, Hamburg 1989
- MINISTERIO DEL INTERIOR - DIRECCION GENERAL DE TRÁFICO, Seguridad Vial en España 1995, Madrid 1996
- NEHM, K., Polizeiliche Verkehrsüberwachung und Verkehrssicherheit, in: Deutsche Akademie für Verkehrssicherheit (Hrsg.), 31. Deutscher Verkehrsgerichtstag, S. 153-162, Hamburg 1993
- NOORDZIJ, P.C., Progress in the field of urban traffic law enforcement, SWOV, Leidschendam 1995
- OSTVIK, E. + ELVIK, R., The effects of speed enforcement of individual road user behaviour and accidents, in: Koornstra, M.J. + Christensen, J., Enforcement and Rewarding: Strategies and Effects. Proceeding of the International Road Safety Symposium in Copenhagen, 19.-21.9.1990, S. 56-59
- PFENNIGSDORF, H., Erweiterung der Zuständigkeit bei der Feststellung von Geschwindigkeitsüberschreitungen und Rotlichtverstößen mit technischen Überwachungsgeräten, in: PVT, 39. Jg., 10/94, S. 289-291
- POTTHOFF + PARTNER, Kommunale Überwachung von Kfz-Geschwindigkeiten in Tempo-30-Zonen, BAST-Forschungsprojekt FP 2.9314, unveröffentl. Bericht, Dortmund, September 1996
- ROOIJERS, A.J. + DE BRUIN, R.A., Selective enforcement of speeding behavior in built-up areas, in: Koornstra, M.J. + Christensen, J., Enforcement and Rewarding: Strategies and Effects. Proceeding of the International Road Safety Symposium in Copenhagen, 19.-21.9.1990, S. 51-54
- RUSTEBERG, H.W., Verkehrsüberwachung durch Kommunen und Private, in: PVT, Jg. 34, 7/89, S. 222-223

- SCHADE, F.-D., Rückfallrisiko bei Geschwindigkeitsdelikten - trotz Ahndung unverändert?, ZVS 38, Heft 3, 1992, S. 114-120
- SCHNEIDER, W., Mehr Repression - mehr Verkehrssicherheit?, in: PVT, 32. Jg., 11/87, S. 353-357
- SCHUSTER, W., Verkehrsüberwachung durch Gemeinden und Private?, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft (Hrsg.), 27. Deutscher Verkehrsgerichtstag, S. 116-123, Hamburg 1989
- SEIDENSTECHER, K., Verwarnungs- und Bußgeldkatalog, 5. Auflage, München 1996
- SEIDENSTECHER, K., StVO - Straßenverkehrs-Ordnung, 9. Auflage, München, März 1996
- SIGMA-INSTITUT, Befragung zur Verkehrsüberwachung im Lande Brandenburg, BAST-Forschungsprojekt: 2.9104/5, unveröffentl. Bericht, Berlin, Juli 1996
- STANDOP, E.-D., Ist die Verkehrsüberwachung durch kommunale Behörden zulässig?, in: PVT, Jg. 34, 2/89, S. 46-47
- STANDOP, E.-D., Verkehrsüberwachung durch Kommunalbehörden, in: PVT, Jg. 36, 6/91, S. 164-166
- STATISTISCHES BUNDESAMT, Verkehr, Fachserie 8, Reihe 7, Verkehrsunfälle 1995, Wiesbaden 1996
- STEINER, U., Möglichkeiten und Grenzen kommunaler und privater Verkehrsüberwachung, DAR 7/96, S. 272-275
- SUMMALA, H., NÄÄTÄNEN, R., ROINE, M., Exceptional conditions of police enforcement: Driving speeds during police strike, Accident Analysis and Prevention, Vd. 12, 1980, S. 179-184

SWEDISH NATIONAL ROAD AND TRANSPORT RESEARCH INSTITUTE (VTI),
Police surveillance of traffic: Does it influence traffic
safety and is it effective?, Nordic Road & Transport Re-
search No. 3, 1996, S. 24-25

TRÄNKLE, U., Die Beeinflussung des Verhaltens von Verkehrsteil-
nehmern durch Verbote, ZVS 39, 1993, Heft 3, S. 104-110

THIELE, H.U., Erste Erfahrungen bei der Geschwindigkeitsüber-
wachung durch eine Kreisordnungsbehörde in Mecklenburg-Vor-
pommern, in: PVT, 36. Jg., 12/91, S. 397

WICHMANN, E., Gedanken zur Verkehrsüberwachung unter dem Aspekt
einer Auflösung der Verkehrsdienste, in: PVT, 40. Jg.,
12/95, S. 364-366

ANHANG

Liste der von IEAPLAN erstellten UNIROYAL-Verkehrsuntersuchungen

- Nr. 6 Dieter Ellinghaus + Martin Welbers
Vorschrift und Verhalten.
Eine empirische Untersuchung über den Umgang mit Verkehrsregeln
1978
- Nr. 7 Dieter Ellinghaus + Martin Welbers
Suche mit Hindernissen.
Eine Untersuchung über Orientierungsprobleme in der Großstadt
1980
- Nr. 8 Dieter Ellinghaus + Martin Welbers
Das Reserverad.
Element der Sicherheit oder automobiler Anachronismus
1982
- Nr. 9 Dieter Ellinghaus
Ernährungsgewohnheiten von Autofahrern.
1983
- Nr. 10 Dieter Ellinghaus
Wetter und Autofahren.
Eine Untersuchung über den Einfluß des Wetters auf das Unfallgeschehen und die Verkehrssicherheit
1983
- Nr. 11 Dieter Ellinghaus + Bernhard Schlag
Alter und Autofahren.
Eine zukunftsorientierte Studie über ältere Kraftfahrer
1984

- Nr. 12 Dieter Ellinghaus
Rücksichtslosigkeit und Partnerschaft.
Eine sozialpsychologische Untersuchung über den Umgang
unter Kraftfahrern im Straßenverkehr
1986
- Nr. 13 Dieter Ellinghaus
Verloren im Schilderwald.
Eine Untersuchung über das Zustandekommen und die
Auswirkungen der Beschilderung im Straßenverkehr
1987
- Nr. 14 Dieter Ellinghaus
Lärm auf den Straßen.
Eine Untersuchung über Ursachen und Konsequenzen des
Straßenverkehrslärms
1989
- Nr. 15 Dieter Ellinghaus + Jürgen Steinbrecher
Junge Fahrer.
Besser oder schlechter als ihr Ruf?
1990
- Nr. 16 Dieter Ellinghaus + Jürgen Steinbrecher
Fahren bei Nacht.
Eine Untersuchung über die objektive Gefährdung und
das subjektive Erleben
1991
- Nr. 17 Dieter Ellinghaus + Jürgen Steinbrecher
Fußgänger.
Eine besondere Problemgruppe im Straßenverkehr
1992

- Nr. 18 Dieter Ellinghaus + Jürgen Steinbrecher
Radfahrer - Jäger und Gejagte
Eine Untersuchung über die Unfallgefährdung von Radfahrern und der durch sie heraufbeschworenen Gefahren
1993
- Nr. 19 Dieter Ellinghaus + Jürgen Steinbrecher
Die Autobahn - Verkehrsweg oder Kampfstätte?
Eine Untersuchung über Konflikte und Unfallgeschehen auf Autobahnen
1994
- Nr. 20 Dieter Ellinghaus + Jürgen Steinbrecher
Chaos und urbanes Leben
Eine Untersuchung über die Verkehrssituation in Großstadtzentren, dargestellt am Beispiel fünf europäischer Metropolen
1995
- Nr. 21 Dieter Ellinghaus + Jürgen Steinbrecher
Kinder in Gefahr
Eine international vergleichende Untersuchung über die Gefährdung von Kindern im Straßenverkehr
1996

