

Wirkung und Akzeptanz von Überwachung und Bestrafung

*Ergebnisse aus dem Projekt VIVAT
gefördert vom Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds im BMVIT
sowie vom NÖ Verkehrssicherheitsfonds*

Enquete „Verkehrsüberwachung wirkt?“
Wien, 18. Juni 2009

Wolfgang J. Berger Ass.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.
Reinhard Hössinger Ing. Mag. Dr.



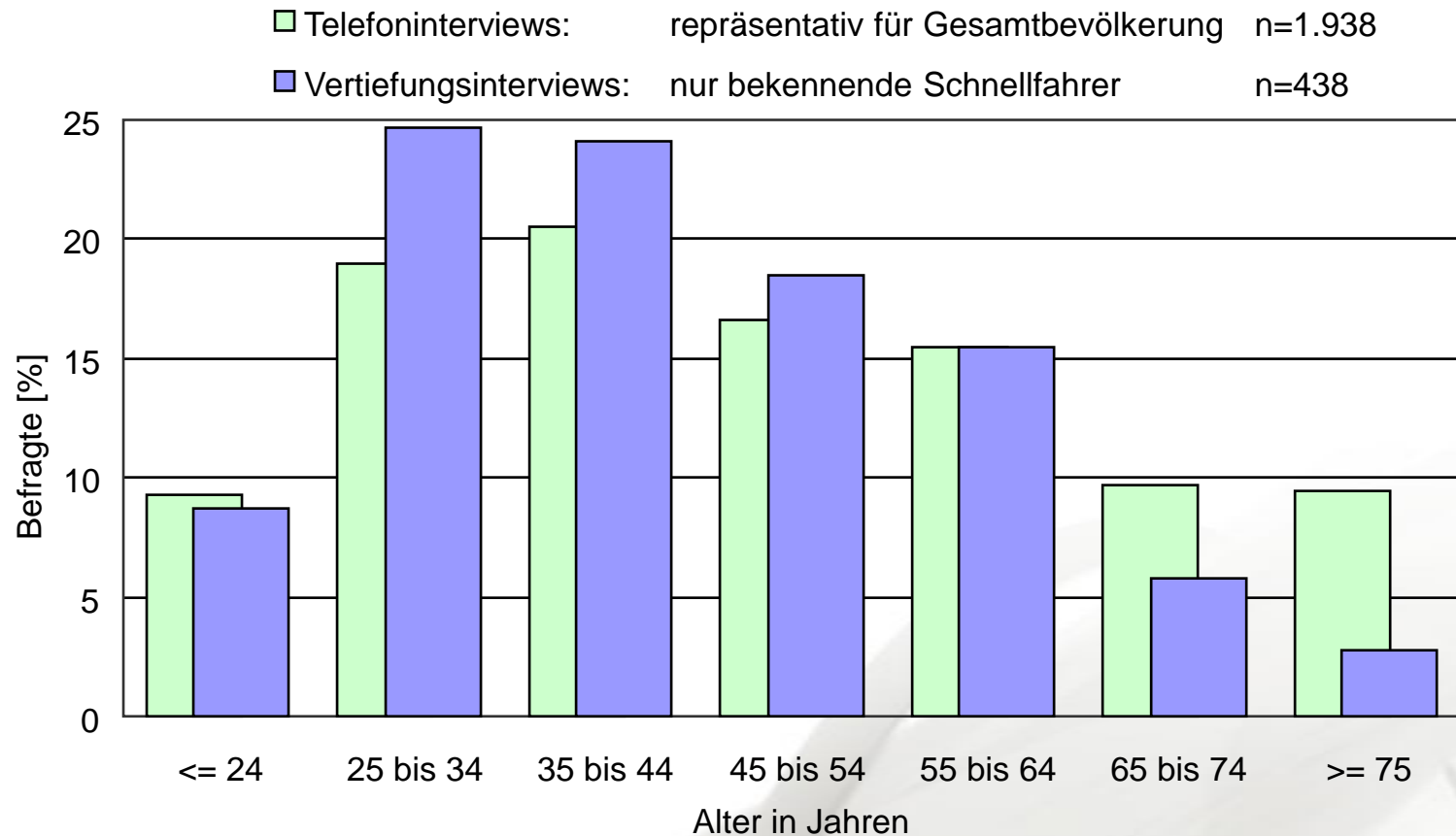
Universität für Bodenkultur Wien
Department für Raum. Landschaft
und Infrastruktur
Institut für Verkehrswesen



Ziele des Projekts VIVAT

- ➔ Messung und Erklärung der Einhaltung von Verkehrsvorschriften in Abhängigkeit von
 - ⇒ Strafhöhe
 - ⇒ Überwachungsintensität
 - ⇒ Informationsstand der Verkehrsteilnehmer
- ➔ Messung der sozialen Akzeptanz der Verkehrsüberwachung und Strafhöhen für Verkehrsdelikte

Verteilung der Befragten nach Altersklassen



Verteilung der Verkehrsdelikte

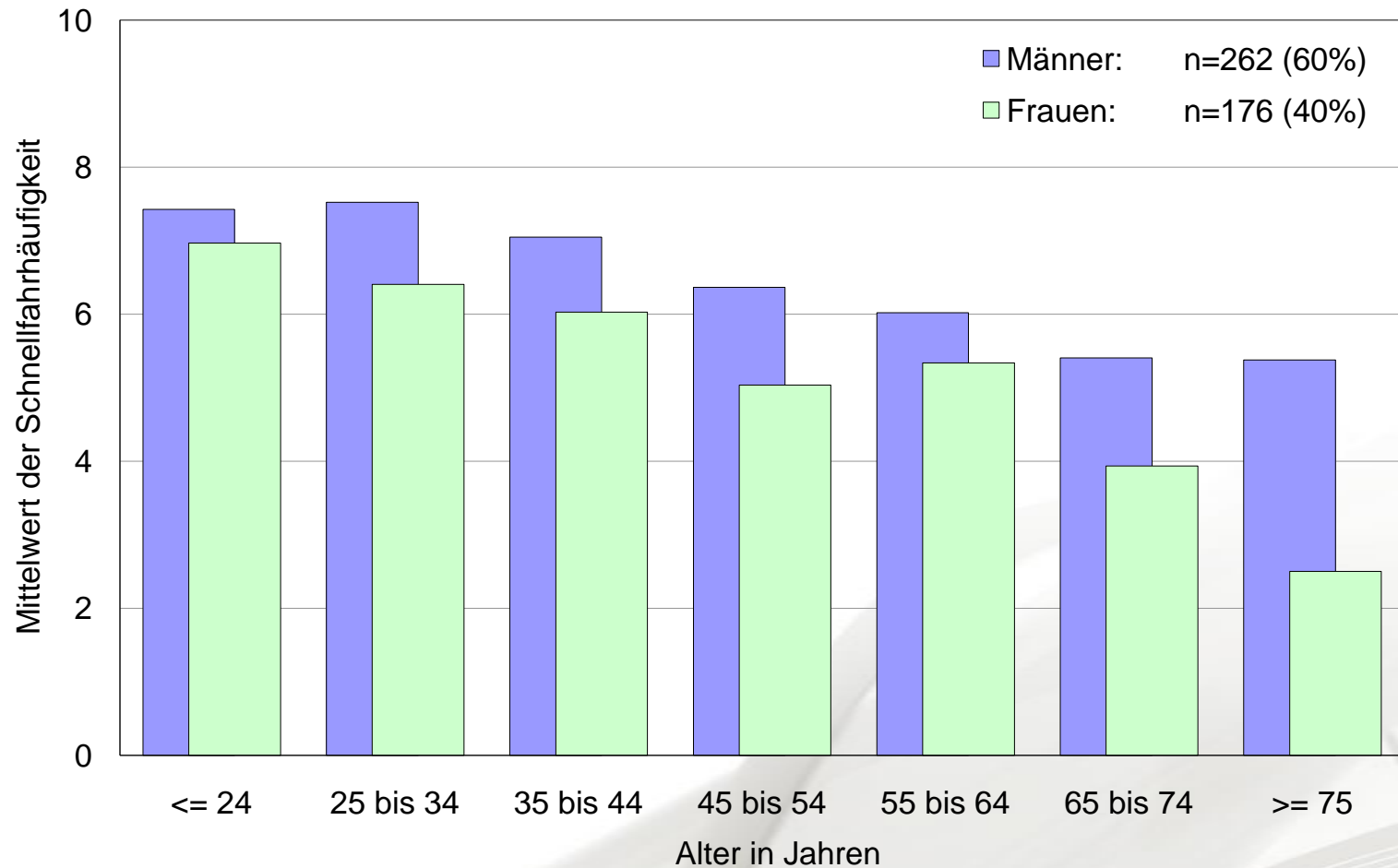
... für die die Befragten der Telefoninterviews zuletzt bestraft wurden
(sofern sie - außer für Parkvergehen - schon einmal bestraft wurden) n=1.190

Delikt	Anzahl	Prozent
Geschwindigkeitsübertretung	961	80,8
Haltesignal (Rotlicht) missachtet	36	3,0
Fahren ohne Sicherheitsgurt	36	3,0
Fahrverbot missachtet (z.B. Einbahn, Abbiegeverbot)	24	2,0
Ohne Licht am Tag	22	1,8
Sperrlinie überfahren	12	1,0
Handytelefonieren	11	0,9
Überfahren einer Stopptafel	11	0,9
Fußgängervorrang bei Schutzweg missachtet	8	0,7
Alkohol	6	0,5
Fahrzeugmängel (z.B. Reifen abgefahren, Ausrüstungsmängel)	5	0,4
Überholverbot missachtet	5	0,4

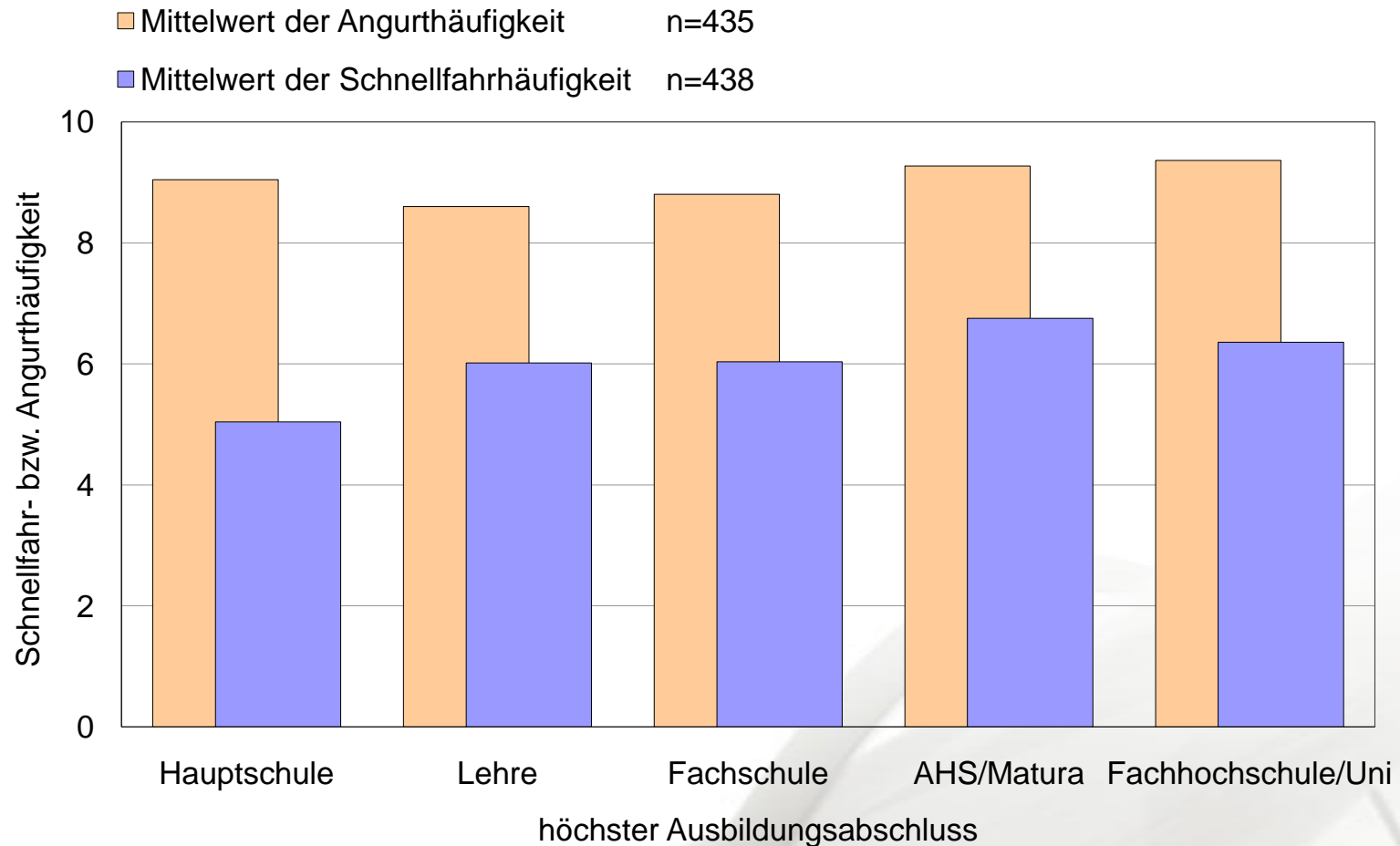


Derzeitiges Schnellfahr- und Angurtverhalten

Schnellfahrhäufigkeit nach Alter und Geschlecht



Schnellfahr- und Angurthäufigkeit nach Ausbildungsgrad



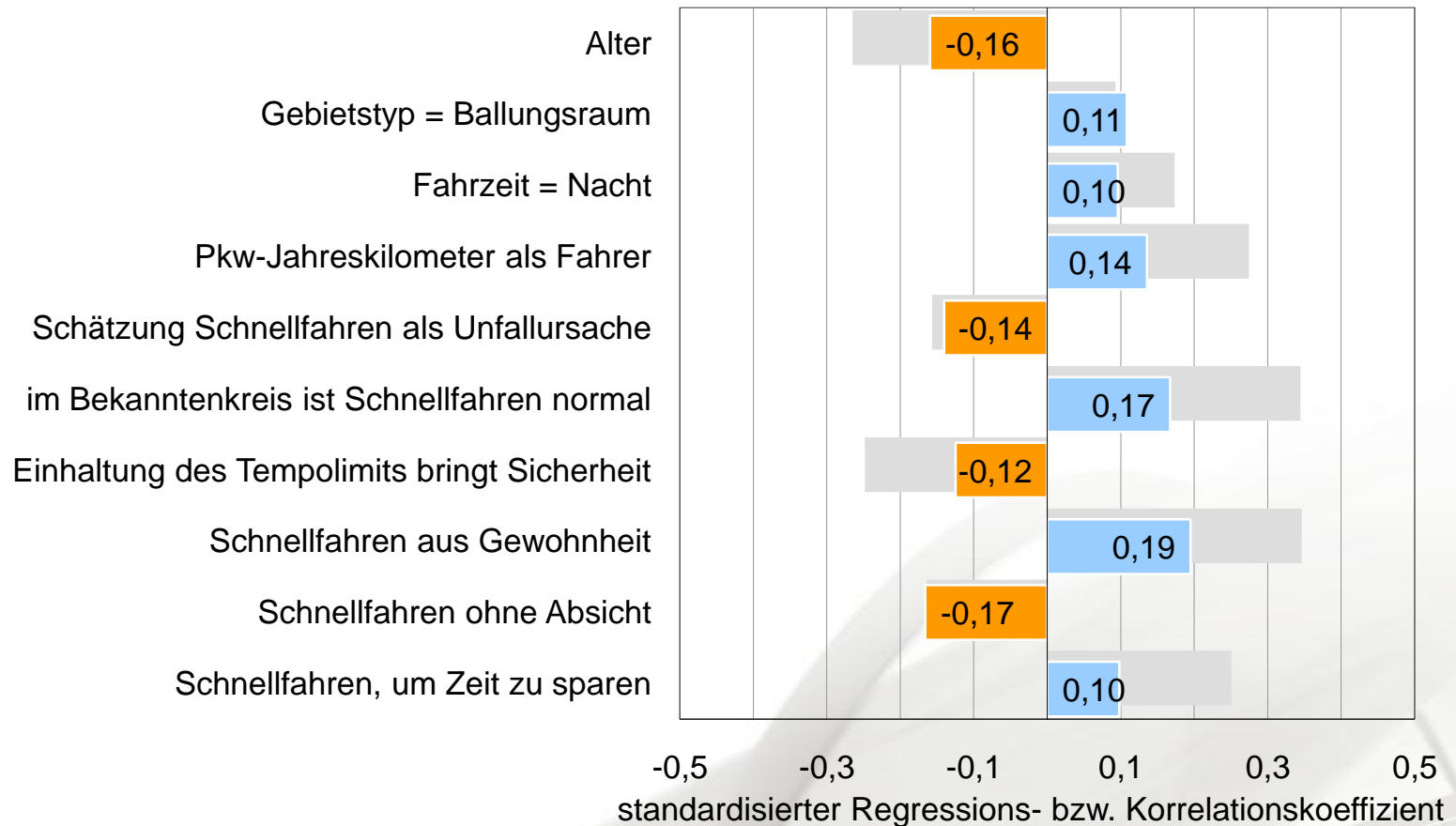
Weitere signifikante Einflussgröße: **Pkw-Nutzung**

häufige Nutzung fördert Schnellfahren und Nicht-Angurten

Einflussgrößen auf das derzeitige Schnellfahrverhalten

abhängige Variable derzeitige Schnellfahrhäufigkeit
erklärte Varianz 33,6%
Fallzahl 436

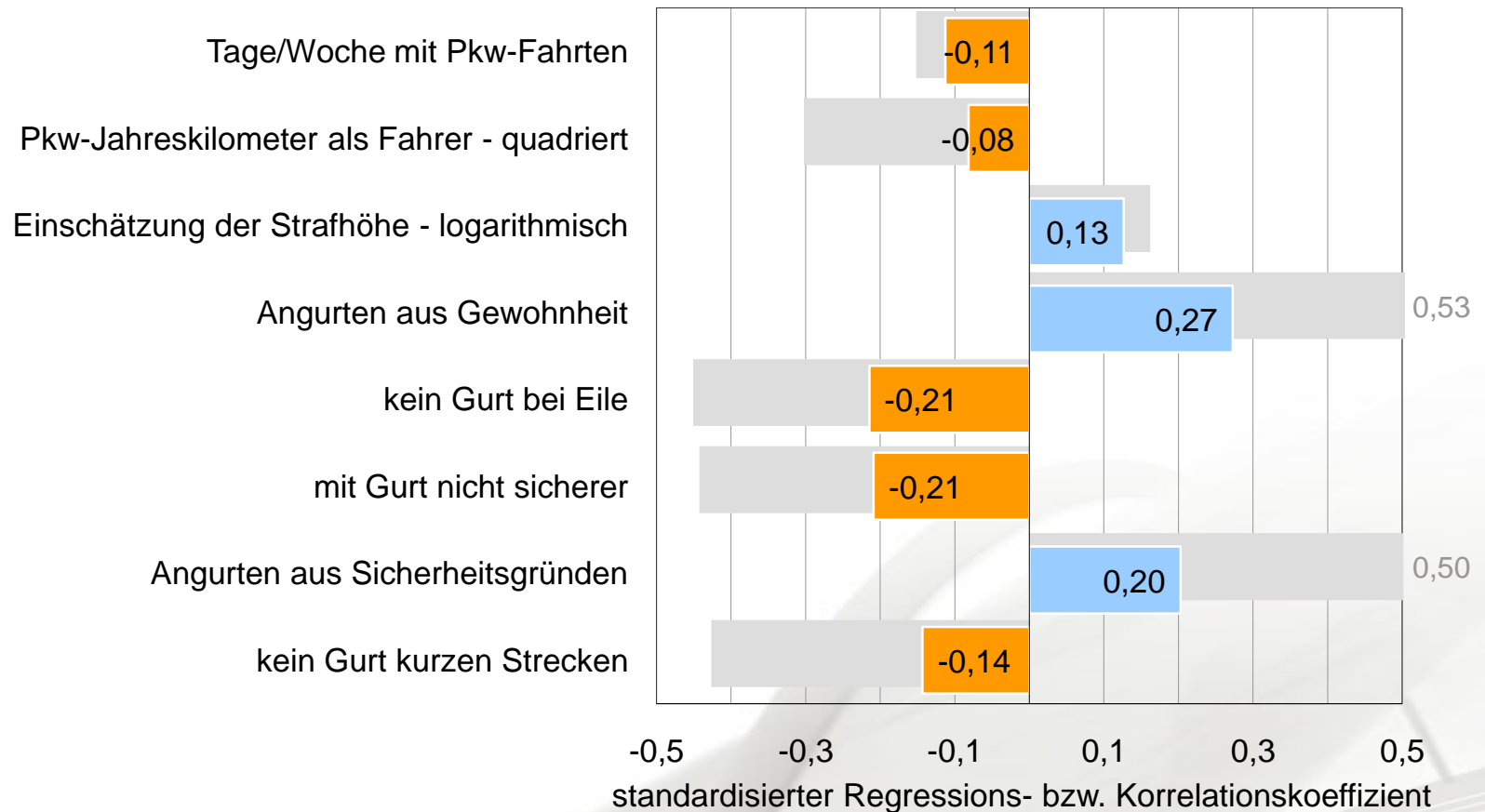
■ bivariate Korrelation
■ negativer Einfluss
■ positiver Einfluss



Einflussgrößen auf das derzeitige Angurterverhalten

abhängige Variable derzeitige Angurthäufigkeit
erklärte Varianz 55,9%
Fallzahl 438

■ bivariate Korrelation
■ negativer Einfluss
■ positiver Einfluss



Hypothetisches Schnellfahr- und Angurtverhalten



Verhaltens- und Akzeptanzmessung in den Szenarien (Beispiel)

Maßnahmenpaket C

Überwachungshäufigkeit	Strafhöhe
Sie werden ein mal pro Monat kontrolliert , ob sie das Tempolimit einhalten.	Eine Überschreitung des Tempolimits kostet 150 Euro , wenn Sie dabei erappt werden.

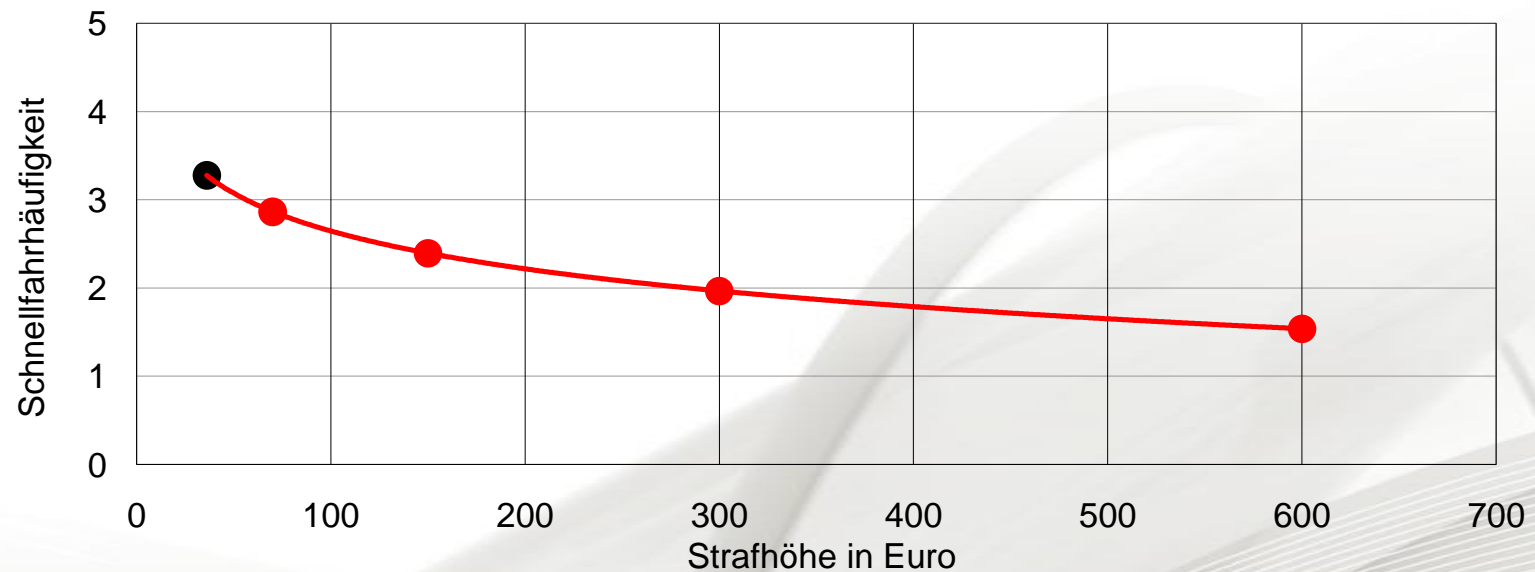
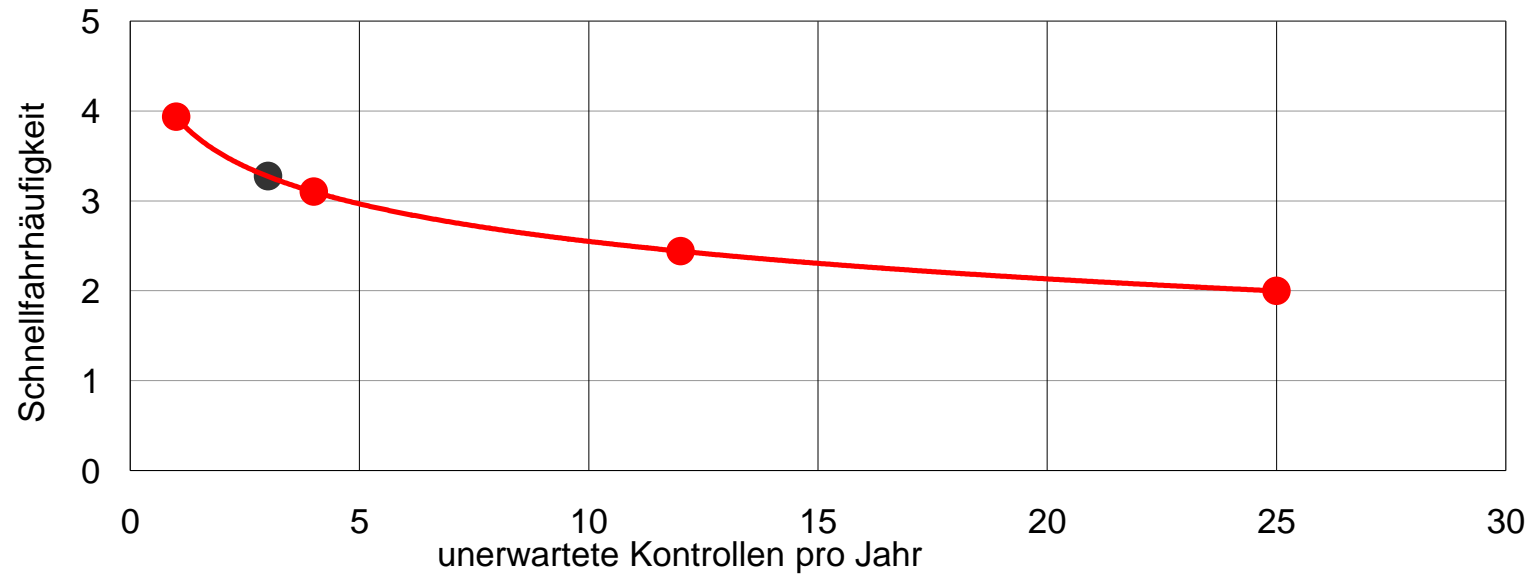
Wie häufig würden Sie in dieser Situation auf dem Streckenabschnitt zu schnell fahren?	nie										immer
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Skala der Delikthäufigkeit (0 bis 10)

Würden Sie die Umsetzung des Maßnahmenpaketes ablehnen oder befürworten?	lehne ab		lehne eher ab		stimme eher zu		stimme zu
	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
	1	1,5	2	2,5	3	3,5	4

Skala der Akzeptanz (1 bis 4)

Einfluss der Überwachung und Strafhöhe auf das Schnellfahrverhalten



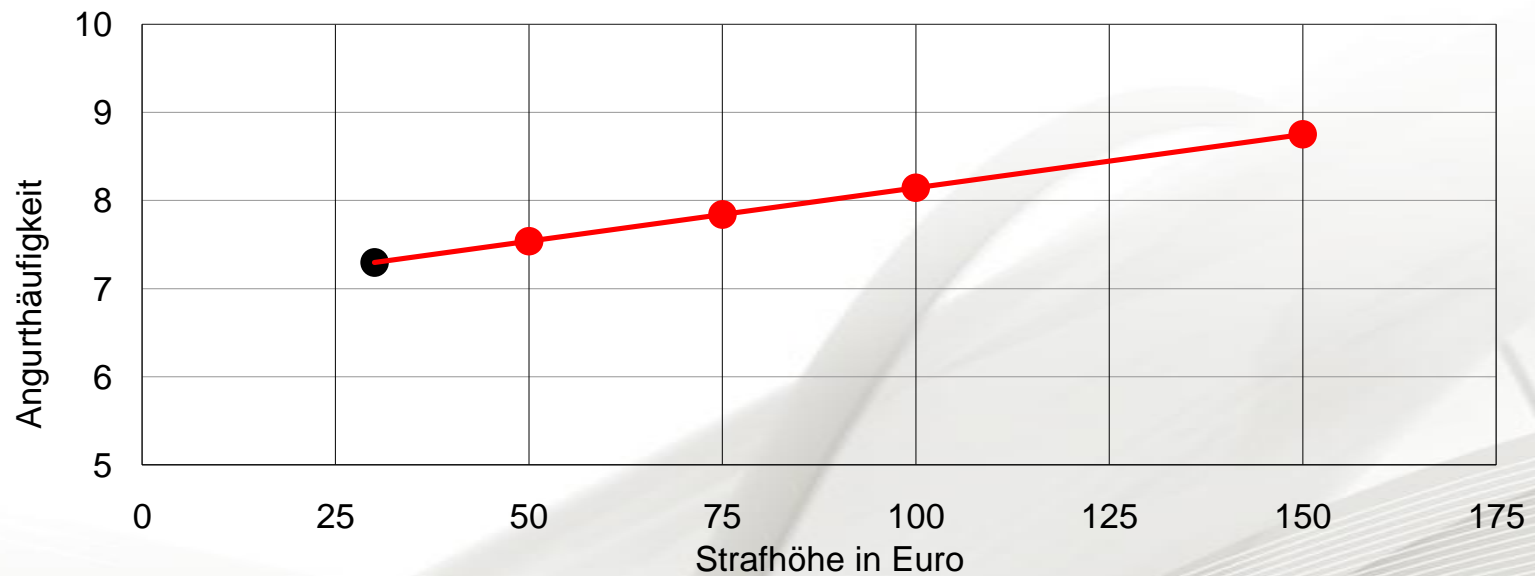
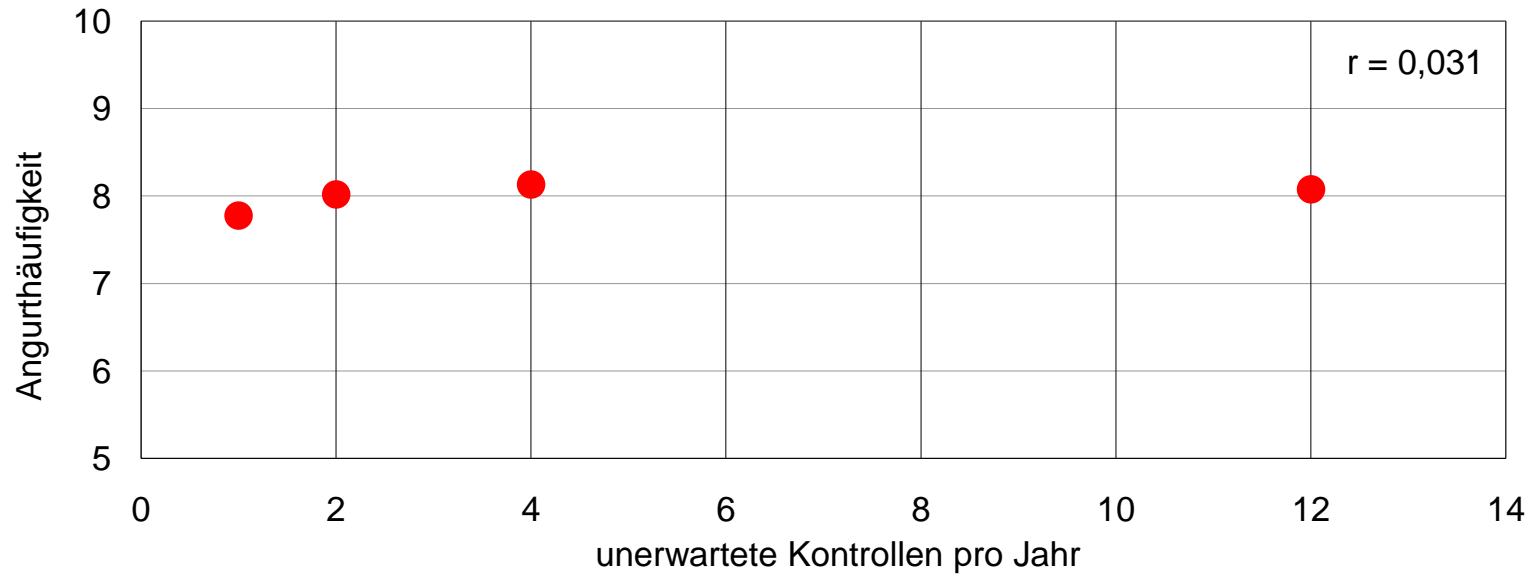
Kombiniertes Modell aus Strafhöhe und Überwachungsintensität

Prognosewerte der Schnellfahrhäufigkeit nach Überwachungsintensität und Strafhöhe
 derzeitige Einschätzung der Überwachungsintensität und Strafhöhe = blau
 derzeitige Schnellfahrhäufigkeit = 100%

Strafhöhe €	unerwartete Geschwindigkeitskontrollen pro Jahr						
	3	6	12	18	24	30	36
36	100	87	75	67	62	58	54
100	81	68	55	48	43	38	35
200	68	55	42	35	30	25	22
300	60	47	35	27	22	18	14
400	55	42	29	22	16	12	9
500	50	38	25	18	12	8	5
600	47	34	22	14	9	5	1

Eine zusätzliche wahrgenommene Kontrolle pro Jahr und Fahrer
 wirkt wie eine Erhöhung der Strafe um 10 Euro

Einfluss der Überwachung und Strafhöhe auf das Angurthverhalten



Vergleich des Schnellfahr- und Angurtverhaltens

Schnellfahren

Nicht-Angurten

Charakterisierung des Verhaltens

- | | | |
|---------------------------------|---------------|---------------------|
| • Verhaltensart | Gewohnheit | bewusstes Verhalten |
| • Situationsbezug | mäßig | hoch |
| • individuelle Einflussfaktoren | eher objektiv | eher subjektiv |

Maßnahmen zur Verhaltensänderung

- | | | |
|------------------------------------|---------------|---------------|
| • Überwachungsintensität | sehr wirksam | wenig wirksam |
| • Strafhöhe | wirksam | wirksam |
| • Info über Kontrolle & Sanktionen | sehr wirksam | wenig wirksam |
| • Begründungen/Sachargumente | wenig wirksam | wirksam |

Behörde

626575

Block Nr.

02

Fortl. Zl.

Organstrafverfügung

gemäß § 50 des Verwaltungsstrafgesetzes (VStG)

Auf Grund der erhaltenen Ermächtigung wurde eine Geldstrafe von

Soziale Akzeptanz der Verkehrsüberwachung und Strafhöhen

vom Lenker des Fahrzeuges

behördenbezogen eingehoben.

Grund (Tat):

begangen in

am

Die Geldstrafe wurde

um (von-bis)

Zutreffendes ist angekreuzt !

Uhr.

in bar mit Scheck mit Kreditkarte

mit

entrichtet.

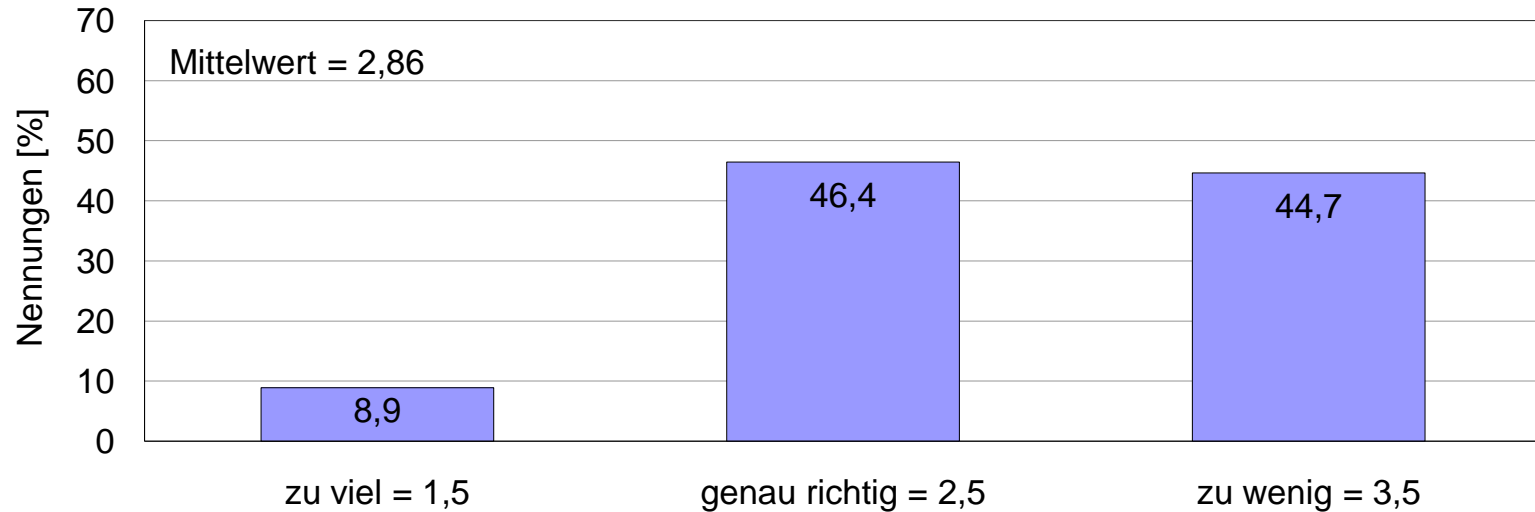
Widmung des Strafbetrages:

Ort, Datum

Unterschrift

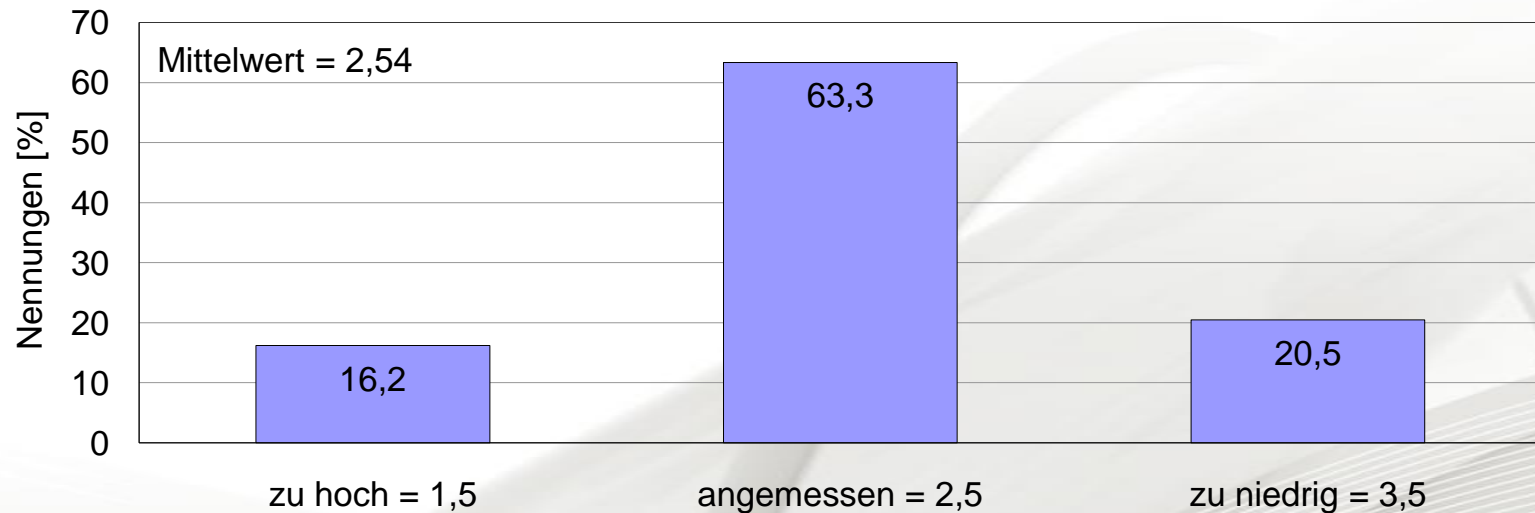
Beurteilung der derzeitigen Situation

Generelle Einstellung zur Verkehrsüberwachung...

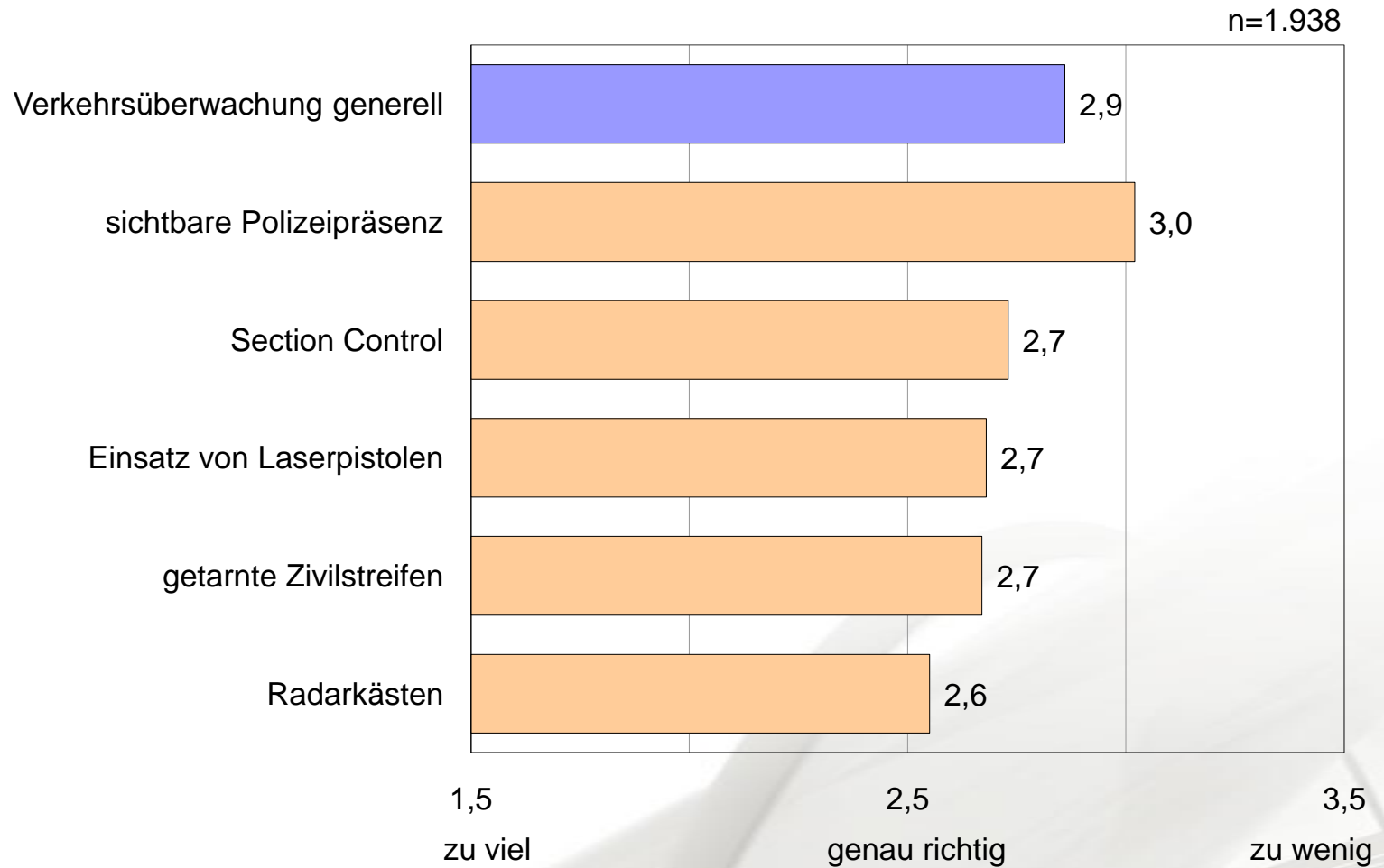


... und zu den derzeitigen Strafhöhen für Verkehrsdelikte in Österreich

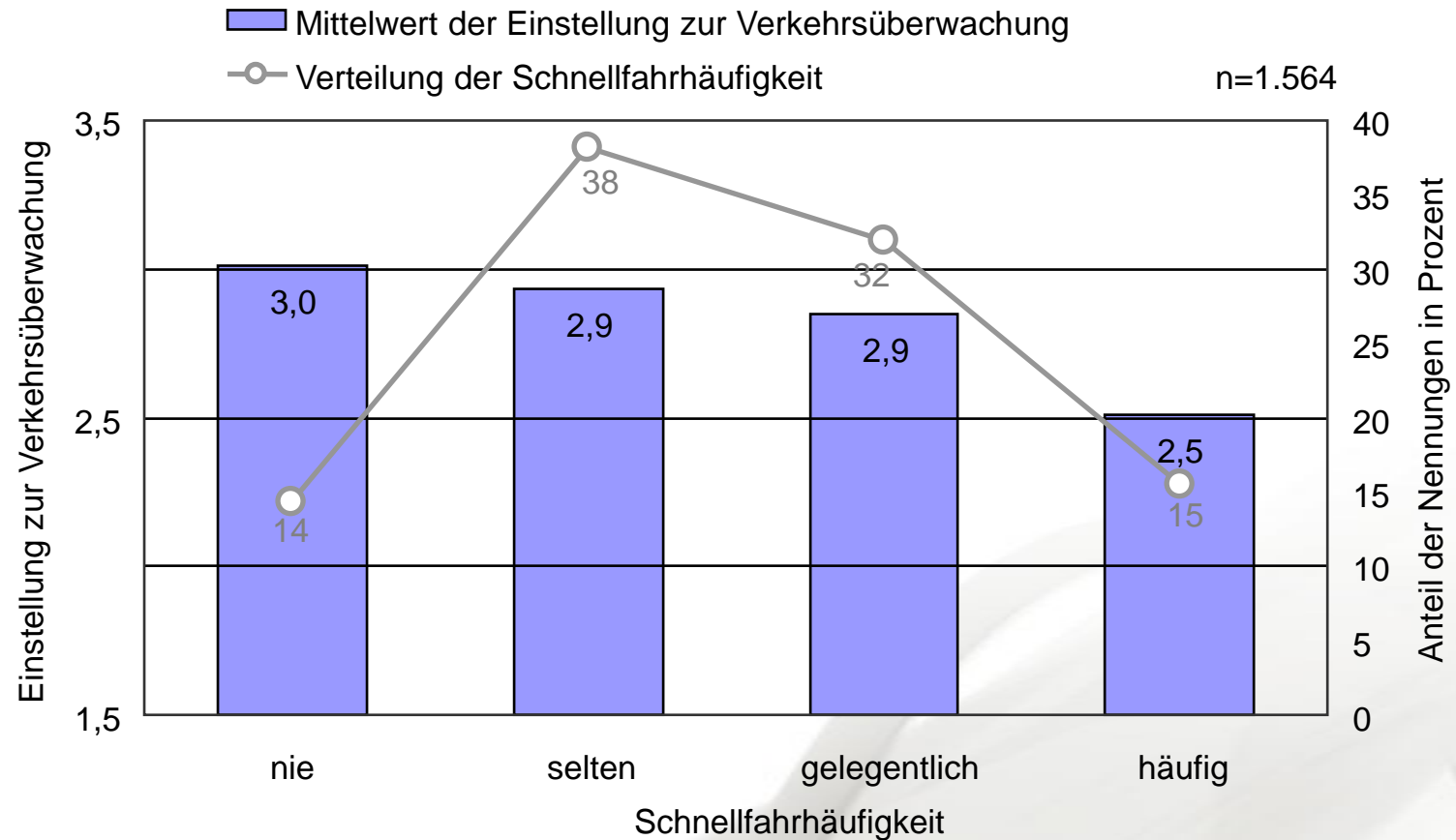
n=1.938



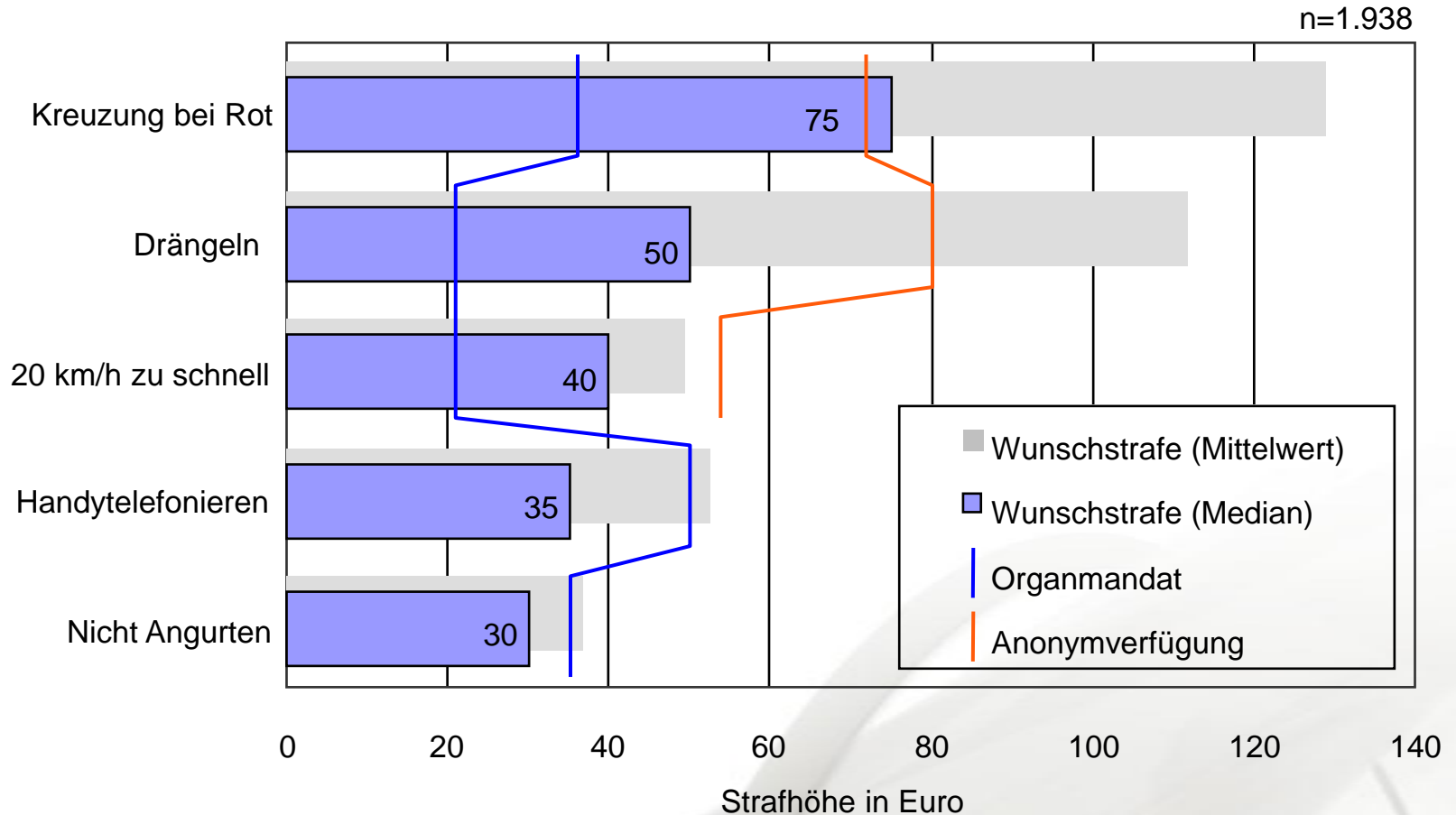
Beurteilung verschiedener Überwachungsarten



Beurteilung der Verkehrsüberwachung nach Schnellfahrhäufigkeit

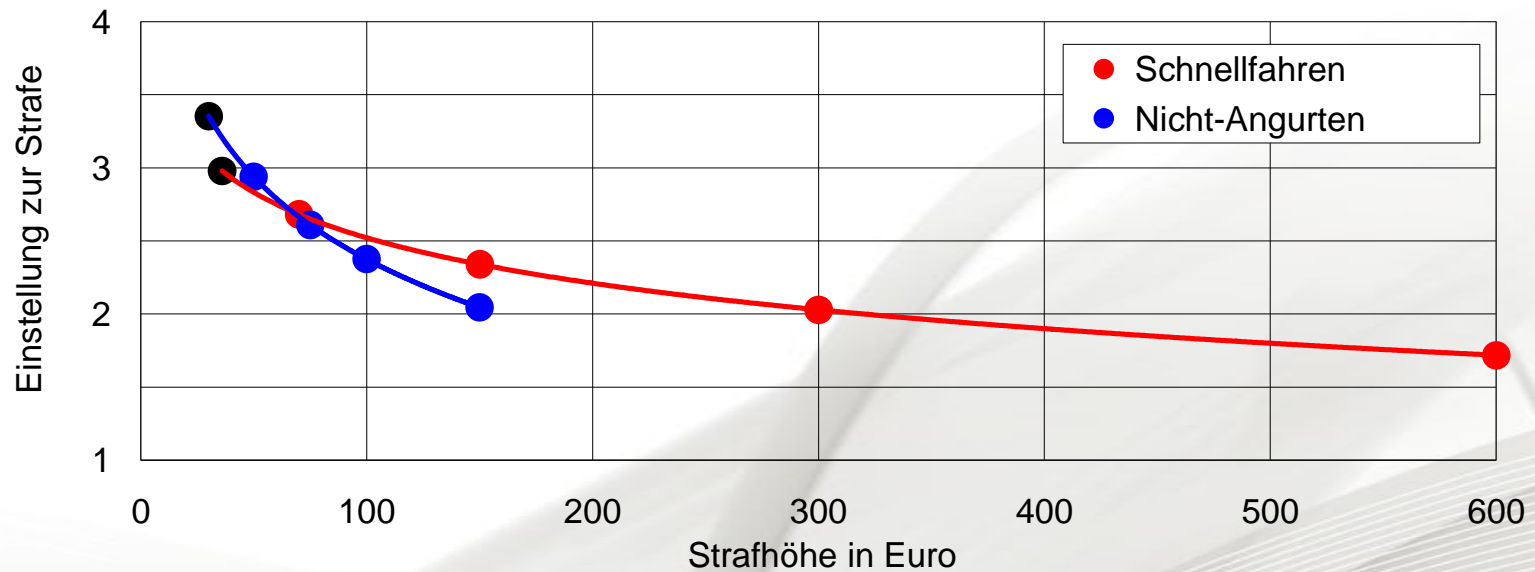
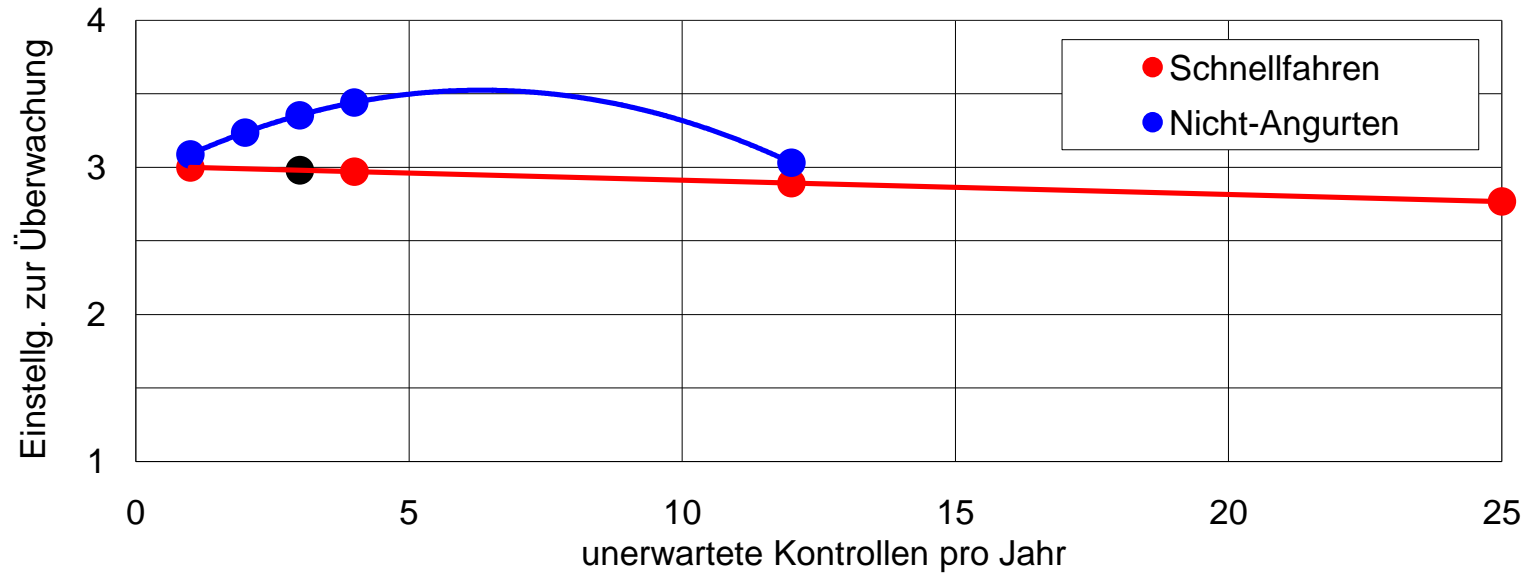


Wunschstrafhöhen und tatsächliches Strafmaß für häufige Delikte



Ein zweiwöchiger Führerscheinentzug wirkt wie eine Geldstrafe zwischen 500 und 1.000 Euro

Akzeptanz der Überwachung und Strafe in Abhängigkeit der Höhe



Schlussfolgerungen

- ➔ Unterschiedliche Delikte haben unterschiedliche Ursachen
- ➔ Sie lassen sich durch jeweils andere Maßnahmen wirksamer bekämpfen
 - ➔ Schnellfahren: konsequente Überwachung und Bestrafung plus Information darüber
 - ➔ Nicht-Angurten: Information und Bewusstseinsbildung ggf. auch höhere Strafen
- ➔ Verkehrsüberwachung wird überwiegend positiv gesehen
 - ➔ Intensivierung lässt kaum Akzeptanzprobleme erwarten
 - ➔ auch lückenlose Überwachung (Section Control) gut akzeptiert
- ➔ Strafhöhen werden kritischer beurteilt
 - ➔ Schnellfahren und Nicht-Angurten: bis 100 € Strafe mehrheitlich akzeptiert
 - ➔ Voraussetzung für Akzeptanz höherer Strafen: Erkennung des Gefährdungspotenzials → Bedeutung der Information!

Wirkung und Akzeptanz von Überwachung und Bestrafung

*Ergebnisse aus dem Projekt VIVAT
gefördert vom Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds im BMVIT
sowie vom NÖ Verkehrssicherheitsfonds*

Enquete „Verkehrsüberwachung wirkt?“
Wien, 18. Juni 2009

Wolfgang J. Berger Ass.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.
Reinhard Hössinger Ing. Mag. Dr.



Universität für Bodenkultur Wien
Department für Raum. Landschaft
und Infrastruktur
Institut für Verkehrswesen

