

Zeitschrift für

VERKEHRS-**ZVR** RECHT

Redaktion Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl

Oktober 2017

10

317 – 352

Beiträge

Luftfahrtrechtliche Entscheidungen aus den Jahren 2016 und 2017

Joachim J. Janezic ➔ 320

Interessenabwägung im LFG

Stefan Huber ➔ 325

AnwohnerInnenparkzonen vor dem Verfassungsgerichtshof

Markus Raab ➔ 329

Hoverboard – Self Balancing Motor Scooter

Bernhard Innerhofer, Maximilian Jörg, Marco Lettenbichler
und Johannes Reheis ➔ 334

Rechtsprechung

**Keine Ordination für Ausgleichsklage gegen US-Fluglinie
wegen Flugverspätung** Peter G. Mayr ➔ 339

Judikaturübersicht Verwaltung

**Ungeeichtes Tachometer, kein Abzug einer „Messtoleranz“
erforderlich** ➔ 342

Kurzparkzonen, größere Zonenbereiche sind zulässig ➔ 342

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Wahrnehmung von Risiken im Straßenverkehr

Gerald Furian und Klaus Robatsch ➔ 345

Wahrnehmung von Risiken im Straßenverkehr



Ausgewählte Ergebnisse aus dem aktuellen Präventionsmonitor – einer österreichweiten Befragung zu Sicherheitsfragen

Mehr als ein Drittel der im Rahmen des aktuellen KFV-Präventionsmonitors befragten Österreicher haben – trotz einer positiven Entwicklung der Unfallstatistik – den Eindruck, die Verkehrsunfälle hätten in den letzten zehn Jahren zugenommen. Die zukünftige Entwicklung wird ebenso pessimistisch eingeschätzt: So befürchtet rund ein Drittel der Österreicher einen Anstieg der Verkehrsunfälle in den nächsten fünf Jahren; nur rund ein Fünftel erwartet einen Rückgang. Personen, die mit einem Anstieg der Verkehrsunfälle rechnen, begründen dies vor allem mit dem zunehmenden Verkehrsaufkommen, aber auch mit dem Anstieg von Rücksichts- bzw Disziplinlosigkeit der Verkehrsteilnehmer sowie zunehmend aggressivem Verhalten im Straßenverkehr.

Von Gerald Furian und Klaus Robatsch

Inhaltsübersicht:

- | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> A. Hintergründe <ul style="list-style-type: none"> 1. Einleitung 2. Ziel und Methode der KFV-Studie B. Ergebnisse der Befragung <ul style="list-style-type: none"> 1. Spontane Problemwahrnehmung im Zeitvergleich | <ul style="list-style-type: none"> 2. Wahrnehmung der Gefährlichkeit von Verkehrsmitteln 3. Stellenwert von Unfallursachen 4. Einschätzung der Verkehrssicherheit in Österreich 5. Umsetzung und Befürwortung von Präventionsmaßnahmen |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
- C. Resümee →

ZVR 2017/195

Risiko-
wahrnehmung im
Straßenverkehr;
subjektive
Sicherheit;
repräsentative
Befragung

A. Hintergründe

1. Einleitung

Die Wirksamkeit von Verkehrssicherheitsmaßnahmen wird durch ein multikausales Gefüge von Einflussfaktoren bestimmt. Neben der reinen Umsetzung der Maßnahmen müssen diese der Bevölkerung auch bekannt sein und sie sollten akzeptiert bzw sogar erwünscht sein, um tatsächlich Wirkung zu zeigen.

Vergleichsstudien, die auf der empirischen Erfassung von Einstellungen, Meinungen und Verhaltensweisen von Verkehrsteilnehmern beruhen, sind daher ein wichtiges Instrument für die Planung und Bewertung von verhaltensbeeinflussenden Verkehrssicherheitsmaßnahmen. Aus diesem Grund erhebt das KfV seit 2011 in Österreich regelmäßig die Einstellungen der österr Bevölkerung zu Sicherheitsthemen und der Umsetzung von Präventionsmaßnahmen mittels des Präventionsmonitors.

2. Ziel und Methode der KfV-Studie

Der Präventionsmonitor ist eine repräsentative Befragung, die mit gleichbleibender Methode im Abstand von zwei bis drei Jahren durchgeführt wird. Ziel des Präventionsmonitors ist es nicht nur, eine zuverlässige Datenbasis für die Beobachtung langfristiger Trends zu etablieren, sondern diese Daten auch zur Entwicklung von Präventionsprojekten zu nutzen.

Der Fragenkatalog für den Präventionsmonitor wurde vom KfV in Zusammenarbeit mit der Universität Zürich erstellt.¹⁾ Er basiert auf bewährten Fragestellungen, die in internationalen Erhebungen verwendet werden (wie zB in SARTRE 4²⁾ oder ESRA³⁾). Dabei wurde eine größtmögliche Vergleichbarkeit im europäischen Kontext angestrebt.

Neben Fragenkomplexen zur allgemeinen Wahrnehmung von Sicherheitsproblemen in Österreich, Verkehrssicherheit und Risiken im Bereich Heim, Freizeit und Sport war ein großer Teil der Befragung dem Thema Kriminalität und Kriminalitätsprävention gewidmet. Der vorliegende Beitrag konzentriert sich auf das Thema Verkehrssicherheit, insb auf Ergebnisse zu den Themen Einschätzung der Gefährlichkeit von Fortbewegungsarten, Stellenwert von Unfallursachen, Einschätzung der Entwicklung der Verkehrssicherheit auf Österreichs Straßen (retrospektiv und prospektiv) sowie Umsetzung und Befürwortung von Präventionsmaßnahmen im Straßenverkehr.

Die Studie wurde als telefonische Befragung konzipiert mit einer Interviewdauer von rund 20 Minuten. Die Zufallsstichprobe umfasste 1.000 Personen und ist repräsentativ für die österr Bevölkerung ab 18 Jahren.

Der Befragung wurde nunmehr schon zum dritten Mal (nach 2011 und 2014) mit identer Methode und – bis auf geringfügige Adaptionen – inhaltlicher Kongruenz durchgeführt.

B. Ergebnisse der Befragung

1. Spontane Problemwahrnehmung im Zeitvergleich

Nach der Skizzierung des Themas der Untersuchung (Sicherheit im weiter gefassten Sinne: Vermeidung von Unfällen im Straßenverkehr, im Haushalt, beim Sport und bei Freizeitbeschäftigungen sowie Schutz vor Kriminalität) wurden die Befragten zunächst gebeten, die drei aus ihrer Sicht größten Sicherheitsprobleme namhaft zu machen.

26% der Befragten nennen den Individual- bzw Straßenverkehr allgemein als einen der drei zentralen Gefährdungsbereiche, wobei zusätzlich auf erhöhte Geschwindigkeit, auf Alkohol am Steuer und auf Ablenkung als konkrete Auslöser von Verkehrsunfällen hingewiesen wird (s Abb 1).

Neben dem Individual- bzw Straßenverkehr stellt die Kriminalität aus der Sicht der Bevölkerung ein großes Gefährdungspotenzial dar, wobei insb der Anstieg an Einbruchsdelikten sowie personelle Defizite bei der Polizei thematisiert werden. In zunehmendem Maß wird auch die Flüchtlingsproblematik mit Sicherheit – und zwar in unmittelbarer kausalem Zusammenhang mit Kriminalitätsgefährdung – assoziiert. Im Langzeitvergleich zeigt sich, dass die Flüchtlingsthematik, die ja erst in den letzten zwei Jahren große Aktualität erlangte, alle anderen sicherheitsgefährdenden Aspekte etwas zurückdrängt. Alle genannten Themen weisen aber in ihrer relativen Bedeutung ein hohes Maß an zeitlicher Stabilität auf.

2. Wahrnehmung der Gefährlichkeit von Verkehrsmitteln

Was Verkehrsmittel anlangt, werden das Moped- und Motorradfahren und das Straßenradfahren im Mischverkehr als am gefährlichsten erlebt. Jeweils rund 30% der Befragten stufen diese Arten der Verkehrsmittelnutzung als sehr gefährlich, jeweils rund 90% als zumindest teilweise gefährlich ein. Im Vergleich dazu werden Autofahren und das Fahren mit dem Mountain- und E-Bike nur von 10 bis 12% als sehr gefährlich bzw von rund drei Viertel als zumindest teilweise gefährlich erachtet. Zufußgehen und das Fahrradfahren auf dem Radweg wird immerhin noch von der Hälfte der Österreicher als zumindest teilweise gefährlich erachtet. Was die Einschätzung einzelner öffentlicher Verkehrs- bzw Massentransportmittel anlangt, sind nur geringe Unterschiede feststellbar. Die Eisenbahn wird hier als sicherstes (gefolgt von U- und Straßenbahn und Bus), das Flugzeug als unsicherstes Verkehrsmittel wahrgenommen (vgl Abb 2).

1) Vgl *Manzoni et al*, Präventionsmonitoring – Periodische Erfassung der Einstellung der Bevölkerung zu Sicherheits- und Präventionsfragen (2011).

2) *Cestac et al*, The SARTRE 4 Survey: European Road Users' Risk Perception and Mobility (2012).

3) *Torfs et al*, ESRA 2015 – The results. Synthesis of the main findings from the ESRA survey in 17 countries. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes) (2016).

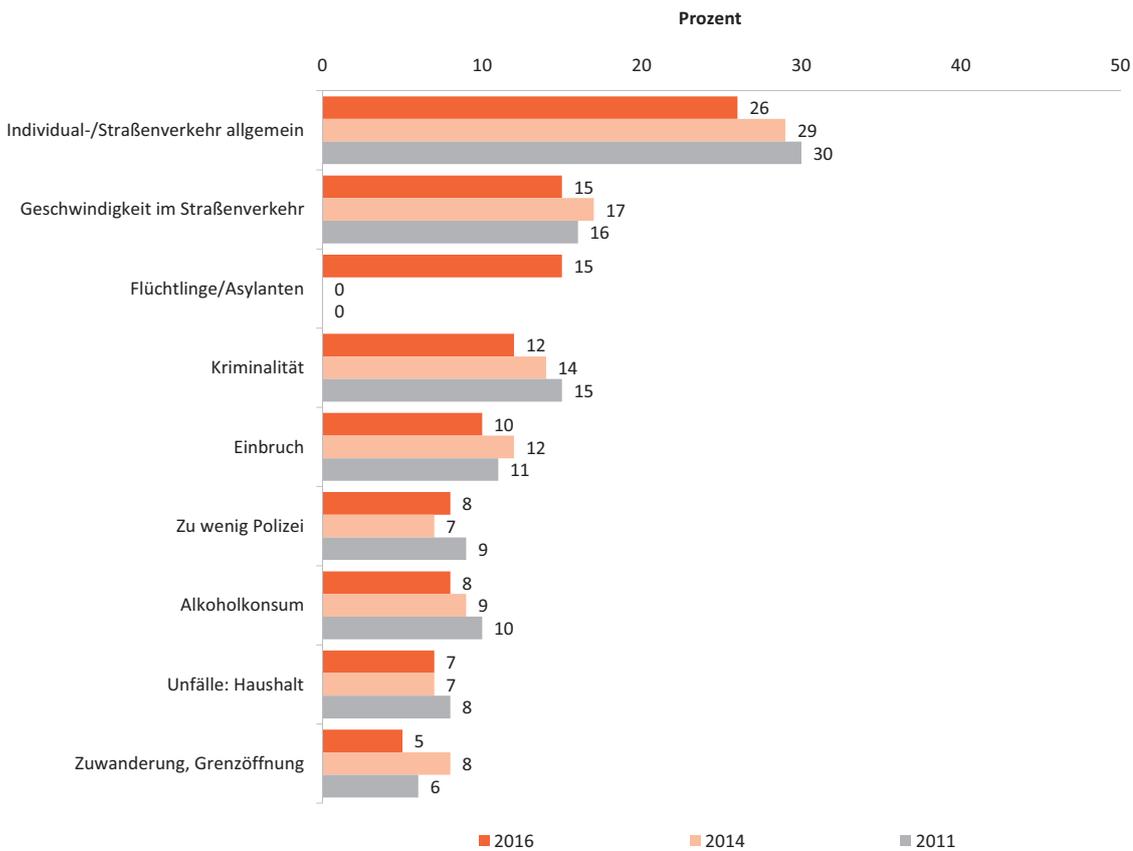


Abb 1: Spontane Problemwahrnehmung im Zeitvergleich: „Könnten Sie mir eingangs bitte sagen, was Ihrer Meinung nach im Zusammenhang mit Sicherheit derzeit die größten Probleme in Österreich sind? Bitte nennen Sie mir die drei wichtigsten Probleme, die die Sicherheit gefährden.“ Erhebungen 2011–2016, n = 1.000, Angaben in %

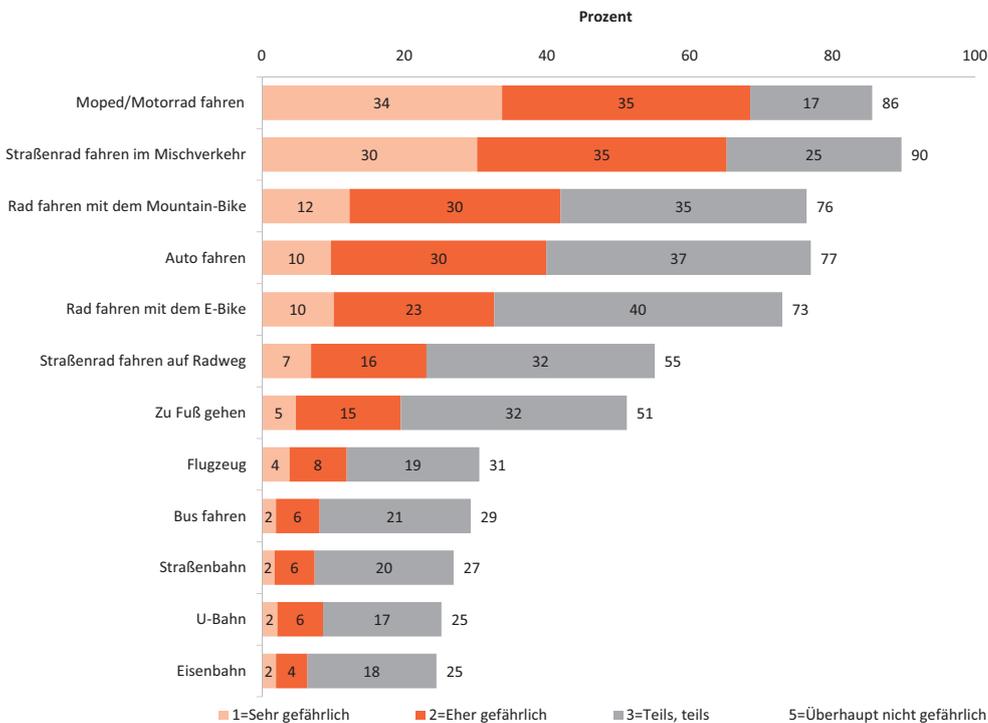


Abb 2: Wahrnehmung von Gefährdungen im Verkehr: „Für wie gefährlich, in Bezug auf Unfälle, halten Sie die folgenden Fortbewegungsarten/-mittel generell?“ Antwortkategorien 1 bis 3 auf fünfstufiger Skala von 1 = „sehr gefährlich“ bis 5 = „überhaupt nicht gefährlich“; Erhebung 2016, n = 1.000, Angaben in % →

Frauen beziffern das Gefährdungspotenzial generell etwas höher als Männer. Des Weiteren zeigt sich auch, dass die Jüngeren (18–34 Jahre) die Unfallgefährdung (va von Autofahrern und Fußgängern) etwas höher einschätzen, lediglich beim Radfahren (im Mischverkehr) nehmen eher die Älteren eine besorgtere Haltung ein. Hinsichtlich der Bildung neigen Maturanten und Akademiker dazu, die Gefahren im Straßenverkehr eher geringer einzuschätzen.

Hinsichtlich der Ortsgröße gibt es kaum Wahrnehmungsunterschiede, wenngleich der Grad der wahrgenommenen Unfallgefährdung mit der Größe des Ortes, in dem man lebt, etwas abnimmt. Die Gefährlichkeit der Fortbewegungsart wird von den Nutzern der jeweiligen Verkehrsmittel nicht wesentlich anders eingeschätzt als von der Gesamtbevölkerung.

3. Stellenwert von Unfallursachen

Jeweils mehr als die Hälfte der Befragten gaben Unachtsamkeit, riskante Überholmanöver und Alkoholisierung der Fahrzeuglenker als Unfallursachen, die eine große Rolle bei Verkehrsunfällen spielen, an (vgl. Abb 3). In weiterer Folge würden viele Unfälle aber auch aufgrund nicht angepasster Fahrgeschwindigkeit passieren („spielt eine sehr große Rolle“: 45%).

Eine gewisse Bedeutung wird in diesem Zusammenhang auch noch der Übermüdung von Fahrzeuglenkern und Vorrangverletzungen zugeschrieben. Was das Fehlverhalten einzelner Verkehrsteilnehmer anlangt, wird jenes von Pkw-Lenkern am höchsten eingeschätzt (31%), gefolgt von Lkw-Lenkern (28%) und Radfahrern (26%), wohingegen jenem von Fußgängern (15%) der geringste Stellenwert bei der Verursachung von Unfällen zugeordnet wird.

Bei Gegenüberstellung der subjektiven Einschätzung der Österreicher mit den von den Polizeiorganen erfassten Unfallursachen für tödliche Unfälle in der aktuellen Verkehrsunfallstatistik⁴⁾ zeigt sich, dass die Österreicher eine realistische Einschätzung bezüglich der Hauptunfallursache Ablenkung an den Tag legen (Rang 1 bei den Unfallursachen sowohl im Präventionsmonitor als auch in der Unfallstatistik). Nicht angepasste Geschwindigkeit (Präventionsmonitor: Rang 4, Unfallstatistik: Rang 2) und Vorrangverletzungen (Präventionsmonitor: Rang 7, Unfallstatistik: Rang 4) werden unterschätzt; Alkoholisierung (Präventionsmonitor: Rang 3, Unfallstatistik: Rang 9) und riskantes Überholen (Präventionsmonitor: Rang 2, Unfallstatistik: Rang 6) als Unfallursache demnach etwas überschätzt.

4. Einschätzung der Verkehrssicherheit in Österreich

Was die Entwicklung der Verkehrssicherheit insgesamt in Österreich anlangt, wird – rückblickend betrachtet – eine geringfügige Verschlechterung wahrgenommen: 37% der Befragten haben den Eindruck, die Verkehrsunfälle hätten in den letzten zehn Jahren zugenommen, jeweils knapp über 30% stellen diesbezüglich keine oder aber eine positive Veränderung fest.

Bei der zukünftigen Einschätzung ist man allgemein etwas pessimistischer, bei leicht zunehmender Ten-

denz im Langzeitvergleich. So befürchtet rund ein Drittel der Österreicher einen Anstieg der Verkehrsunfälle in den nächsten fünf Jahren; hingegen erwartet nur rund ein Fünftel einen Rückgang (vgl. Abb 4).

Vor allem Frauen, Ältere und Personen mit eher geringem formalen Bildungsniveau neigen zu einer pessimistischen Prognose. Andererseits sind Personen mit hohem Bildungsgrad mehrheitlich der Meinung, dass die Anzahl der Verkehrsunfälle abnehmen wird.

Personen mit einer optimistischen Einschätzung der Entwicklung begründen diese vor allem mit dem technologischen Fortschritt (verbesserte Technik bzw. sicherere Fahrzeuge) sowie mit vermehrten Verkehrskontrollen.

Personen, die mit einem Anstieg der Verkehrsunfälle rechnen, begründen dies vor allem mit dem zunehmenden Verkehrsaufkommen, aber auch mit dem Anstieg von Rücksichts- bzw. Disziplinlosigkeit der Verkehrsteilnehmer sowie zunehmend aggressivem Verhalten im Straßenverkehr.⁵⁾

5. Umsetzung und Befürwortung von Präventionsmaßnahmen

Auf die Frage, wie häufig die Österreicher präventive Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehrsunfällen umsetzen, werden vor allem jene Verhaltensweisen genannt, die mit der Sicherheit ihrer Kinder zusammenhängen (Verwendung eines Kindersitzes: 93% „immer“, Tragen eines Helms beim Radfahren: 77% „immer“; vgl. Abb 5).

Wenn es um die eigene Sicherheit geht, ist man vor allem als Fahrzeuglenker bemüht, die Unfälle und deren Folgen positiv zu beeinflussen; die Verwendung von Sicherheitsgurten und die Vermeidung von Alkohol am Steuer gehören zum Standard. Die Nicht-Verwendung des Mobiltelefons beim Lenken eines Fahrzeugs wird nur von zwei Drittel der Fahrer immer beachtet.

Radfahrer und Fußgänger haben noch wesentlich mehr Potenzial in der Umsetzung von Sicherheitsmaßnahmen: Radfahrer tragen nur in rund der Hälfte der Fälle einen Helm oder reflektierende Kleidung und nur ein gutes Viertel der Fußgänger trägt reflektierende Kleidung (28% immer oder häufig).

Beim Vergleich mit den Ergebnissen der letzten Jahre lässt sich ein kontinuierlicher Anstieg des Sicherheitsbewusstseins feststellen. Über alle erhobenen Präventionsmaßnahmen kann seit 2011 ein leichter Anstieg der Zustimmungsraten (im Durchschnitt rund +5%) nachgewiesen werden.

Bei den Subgruppenvergleichen lassen sich vor allem geschlechtsspezifische Einflüsse beim Unfallvermeidungsverhalten nachweisen. Frauen erweisen sich dabei generell als vorsichtiger als Männer, vor allem was den Umgang mit Alkohol beim Lenken eines Fahrzeugs betrifft und bei Aspekten, die die Sicherheit ihrer Kinder anlangt. Bei Männern lässt sich hingegen nur beim Tragen eines Fahrradhelms ein signifikant höheres Sicherheitsbewusstsein als bei Frauen nachweisen.

4) Statistik Austria, Straßenverkehrsunfälle. Jahresergebnisse 2016, Schnellbericht 4.3 (2017), <http://statistik.at> (Stand 17. 8. 2017).

5) Vgl. auch Furian et al, Aggression im Straßenverkehr. KfV – Sicher Leben V (2017), www.kfv.at/uploads/tx_news/KfV_Publikation-05-Aggression_WEB.pdf (Stand 17. 8. 2017).

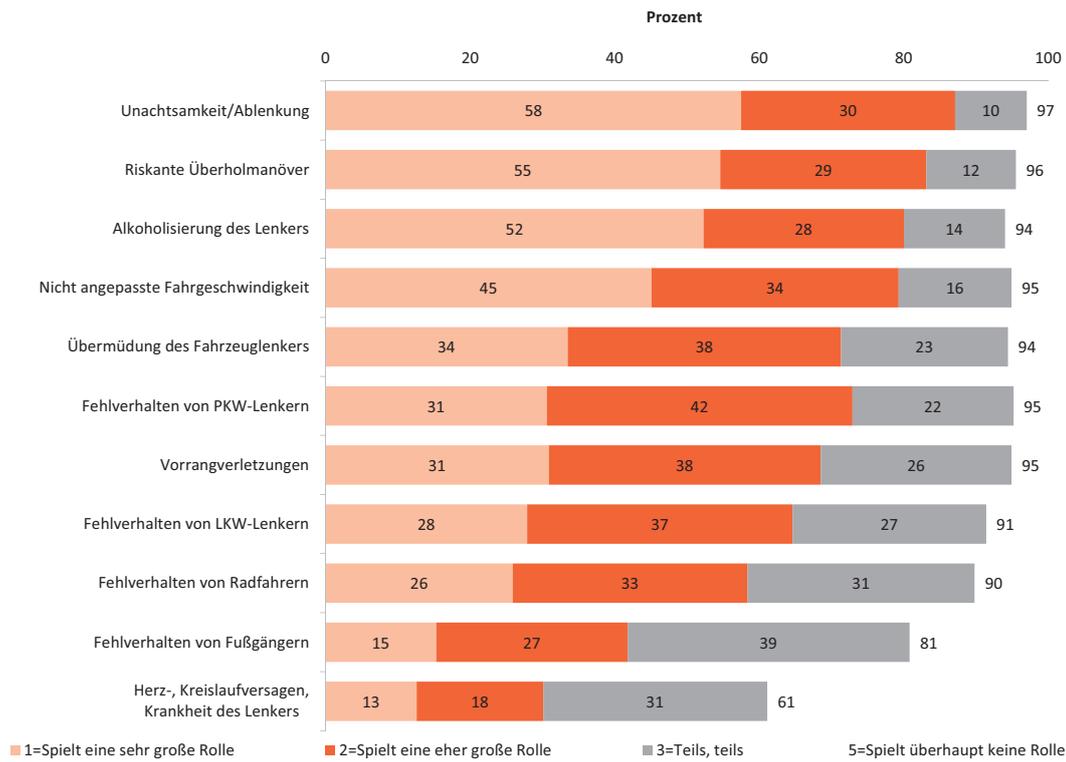


Abb 3: Stellenwert von Unfallursachen: „Welche Rolle spielen aus Ihrer Sicht die folgenden Unfallursachen bei Verkehrsunfällen?“ Antwortkategorien 1 bis 3 auf fünfstufiger Skala von 1 = „spielt eine sehr große Rolle“ bis 5 = „spielt überhaupt keine Rolle“; Erhebung 2016, n = 1.000, Angaben in %

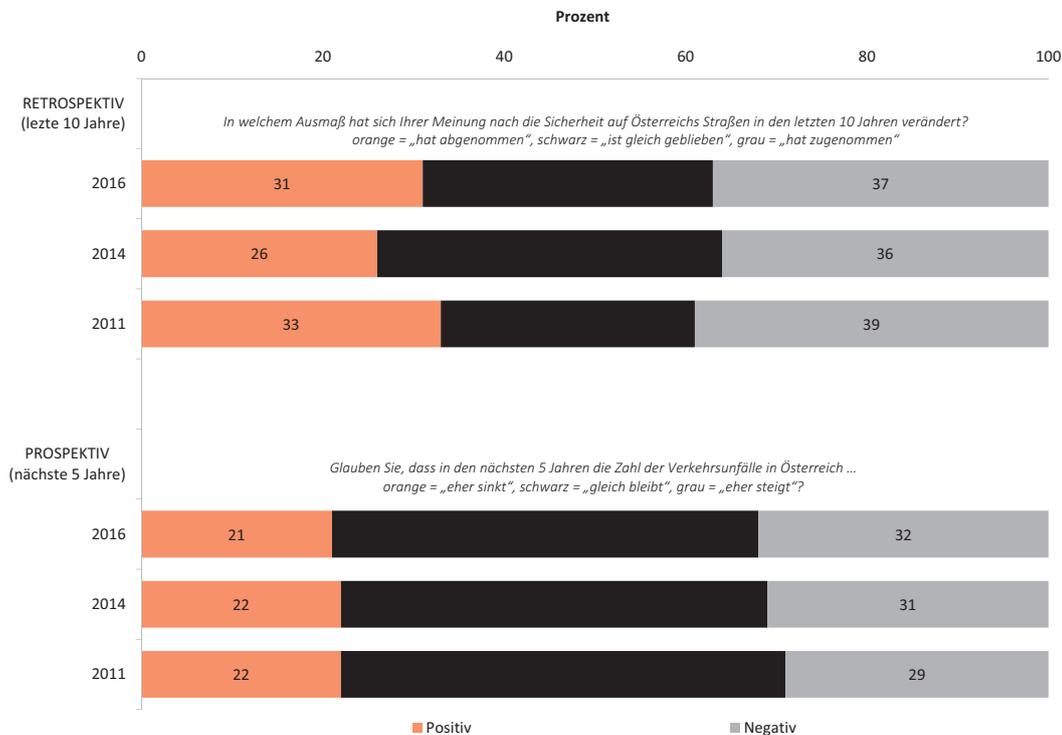


Abb 4: Retrospektive und prospektive Einschätzung der Entwicklung der Verkehrssicherheit auf Österreichs Straßen. Erhebungen 2011–2016, n = 1.000, Angaben in % →

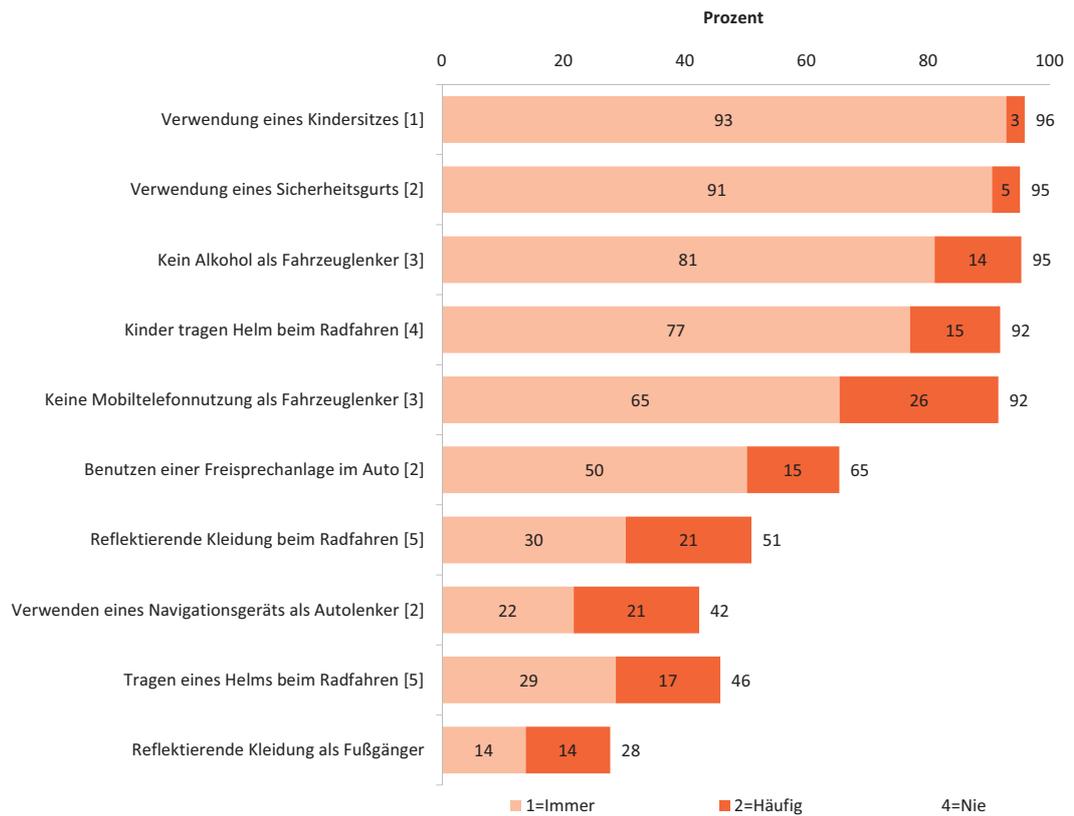


Abb 5: Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Straßenverkehr: „Wie häufig tätigen Sie die folgenden Verhaltensweisen?“ Antwortkategorien „immer“ + „häufig“; Erhebung 2016, n = 1.000, Angaben in % [1] Basis: Eigene Kinder unter 7, [2] Basis: Autofahrer, [3] Basis: Fahrzeuglenker, [4] Basis: Eigene Kinder unter 14, [5] Basis: Radfahrer

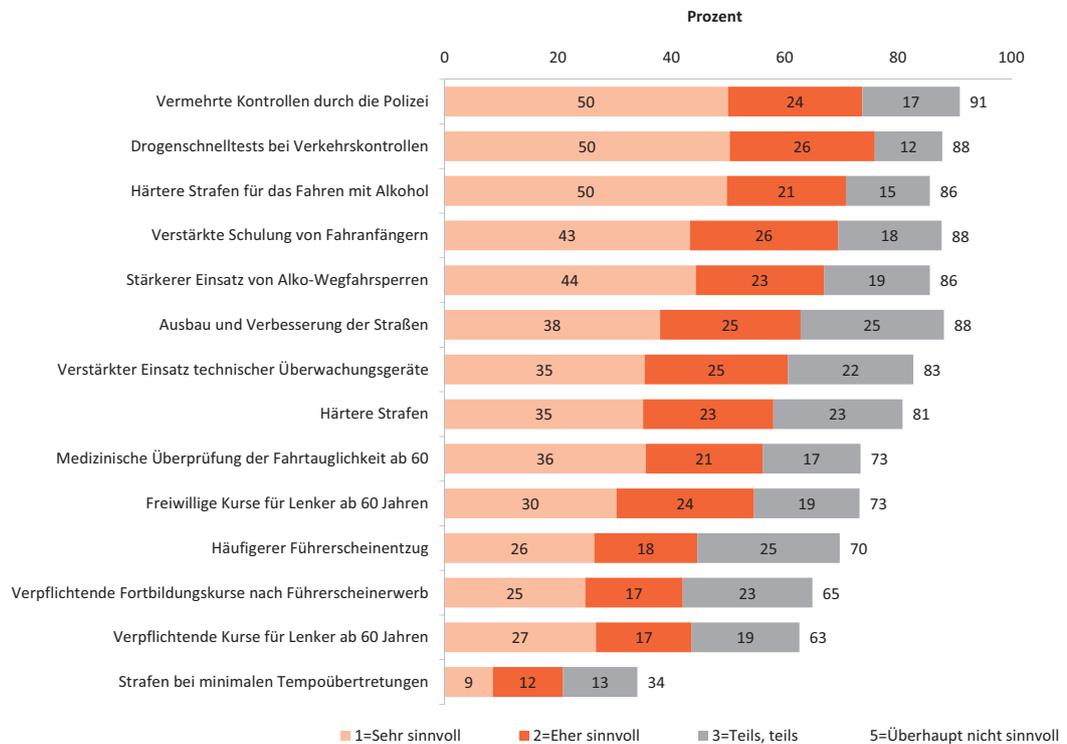


Abb 6: Befürwortung von Präventionsmaßnahmen im Straßenverkehr: „Für wie sinnvoll erachten Sie die folgenden Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit?“ Antwortkategorien 1 bis 3 auf fünfstufiger Skala von 1 = „sehr sinnvoll“ bis 5 = „überhaupt nicht sinnvoll“; Erhebung 2016, n = 1.000, Angaben in %

Was Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit anlangt, erachtet man vor allem vermehrte Kontrollen durch die Polizei, Drogenschnelltests bei Verkehrskontrollen, härtere Strafen für das Fahren mit Alkohol, eine verbesserte Schulung von Fahranfängern, den Einsatz von Alkohol-Wegfahrsperren, aber auch eine Verbesserung der Infrastruktur (mehr, bessere Straßen) für sinnvoll. Hingegen tritt nur ein knappes Drittel für Strafen bei minimalen Tempo-Überschreitungen ein (vgl. Abb 6).

Bei den soziodemografischen Vergleichen treten vor allem zwischen den Altersgruppen markante Unterschiede auf. Ältere Personen (ab 65 Jahren) sprechen sich vor allem für vermehrte Kontrollen (inklusive damit verbundener Drogenschnelltests), verstärkte Schulungen von Fahranfängern, einen verstärkten Einsatz von technischen Überwachungsgeräten sowie härtere Strafen aus. Demgegenüber halten sie erwartungsgemäß nur wenig von Reglementierungen, die sie persönlich betreffen (medizinische Überprüfung der Fahrtauglichkeit ab 60 bzw verpflichtende Kurse für Lenker ab 60).

C. Resümee

Die Ergebnisse des Präventionsmonitors vermitteln einen umfangreichen Einblick in die öffentliche Wahrnehmung der Straßenverkehrssicherheit.

Der Individual- bzw Straßenverkehr wird als ein zentraler Gefährdungsbereich im Alltag wahrgenommen, wobei insb erhöhte Geschwindigkeit, Alkohol am Steuer und Ablenkung als konkrete Auslöser von Verkehrsunfällen gesehen werden.

In der aktuellen Erhebung zeigte sich im Vergleich mit den Ergebnissen der letzten Jahre ein kontinuierlicher Anstieg des Sicherheitsbewusstseins der Österreicher im Straßenverkehr; über alle erhobenen Präventionsmaßnahmen zur Verkehrssicherheit kann demnach seit 2011 ein leichter Anstieg der Zustimmungsraten nachgewiesen werden. Andererseits ist man bei der Einschätzung der Entwicklung der Verkehrssicherheit pessimistischer, bei leicht zunehmender Tendenz im Langzeitvergleich. Rund ein Drittel der Österreicher befürchtet einen Anstieg der Verkehrsunfälle in den nächsten fünf Jahren, nur rund ein Fünftel erwartet einen Rückgang.

Diese pessimistische Grundhaltung schlägt sich auch in einer erhöhten Zustimmung zu Maßnahmen der Überwachung nieder: Man erachtet diesbezüglich vor allem vermehrte Kontrollen durch die Polizei, Drogenschnelltests bei Verkehrskontrollen, härtere Strafen für das Fahren mit Alkohol, eine verbesserte Schulung von Fahranfängern sowie den Einsatz von Alkohol-Wegfahrsperren für sinnvoll.

Da bei den Fragestellungen auf größtmögliche Vergleichbarkeit im europäischen Kontext Wert gelegt wurde, bietet sich die Möglichkeit, Ergebnisse verschiedener Länder miteinander zu vergleichen. Es lassen sich dadurch in Folge beispielsweise Hinweise auf Optimierungspotenziale für bestimmte Felder der nationalen Verkehrssicherheitsarbeit gewinnen. Letztlich dienen die Ergebnisse auch zur Unterstützung politischer Entscheidungsträger mit Argumenten für die Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Die nächste Erhebungswelle des Präventionsmonitors ist für 2018 geplant.

→ In Kürze

Die in Abständen von zwei bis drei Jahren regelmäßig durchgeführte repräsentative KfV-Befragung „Präventionsmonitor“ liefert eine wertvolle Datenbasis für die Beobachtung langfristiger Trends im Bereich von Einstellungen, Meinungen und Verhaltensweisen der Österreicher zum Thema Verkehrssicherheit.

→ Zum Thema

Über die Autoren:

Mag. Gerald Furian, MBA ist Projektleiter im Bereich Forschung & Wissensmanagement im KfV.
E-Mail: gerald.furian@kf.v.at

Dipl.-Ing. Klaus Robatsch ist Leiter des Bereiches Forschung & Wissensmanagement im KfV. E-Mail: klaus.robatsch@kf.v.at

Von denselben Autoren erschienen:

Salamon/Kaltenegger/Furian, Europäische Verkehrssicherheitspolitik bis 2020, ZVR 2016/213; *Furian/Salamon*, Spannungen und Konflikte unter Verkehrsteilnehmern, ZVR 2015/

134; *Furian/Hnatek-Petrak*, Was bringt die Einführung einer gesetzlichen Radhelmpflicht? ZVR 2006/168; *Furian/Gruber*, Der Radhelm – eine wirksame Maßnahme gegen Kopfverletzungen bei Radunfällen, ZVR 1997, 173; *Knowles/Schneider/Robatsch*, Schulwegpläne zur Erhöhung der Schulwegsicherheit 2016/172; *Robatsch*, Umsetzung der 25. StVO-Novelle in der Richtlinie für den Radverkehr, ZVR 2014/243; *Zuser/Robatsch*, Gurt in Österreich, ZVR 2014/105; *Bogner/Strnad/Robatsch*, Lkw-Fahrverbot auf dem äußersten linken Fahrstreifen bei drei oder mehr Fahrstreifen im hochrangigen Netz, ZVR 2013/240; *Bogner/Robatsch*, Gemeinschaftsstraße: ein neues Konzept für alle Verkehrsteilnehmer, RFG 2013/10.

Literatur:

Furian et al, Der Präventionsmonitor. Ergebnisse einer österreichweiten Befragung zu Kriminalitätsfurcht und Opfererfahrungen, *SIAK-Journal – Zeitschrift für Polizeiwissenschaft und polizeiliche Praxis* 4/2012, 48, http://dx.doi.org/10.7396/2012_4_E (Stand 17. 8. 2017).

Link:

www.kfv.at/taetigkeitsfelder/publikationen/

