

Zeitschrift für

VERKEHRSS- RECHT

ZVR

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

Oktober 2020

10

317 – 352

Beitrag

VW-Abgasskandal

Andreas Riedler ➔ 320

Rechtsprechung

Tinnitus durch Fluglärm – wer haftet?

Monika Hinteregger ➔ 335

Zum behinderungsbedingten Pflegemehraufwand eines Kindes in den
ersten drei Lebensjahren Christian Huber ➔ 329

Wrongful birth – Familienbeihilfe und Pflegegeld ➔ 333

Judikaturübersicht Verwaltung

Geschwindigkeitsexzess, Bereitschaft zur Verkehrsanpassung
kann fraglich sein ➔ 343

Parkometerabgabe gilt erst mit SMS-Bestätigung als entrichtet ➔ 345

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit aus Sicht der Österreicher

Gerald Furian, Klaus Robatsch und Aggelos Soteropoulos ➔ 346



Verkehrssicherheit aus Sicht der Österreicher

Ausgewählte Ergebnisse aus dem aktuellen Präventionsmonitor

ZVR 2020/195

Verkehrssicherheit;
Verkehrsklima;
Konflikte;
subjektive Sicherheit;
repräsentative Befragung

Um eine solide Datengrundlage für die Beobachtung langfristiger Trends im Bereich von Einstellungen, Meinungen und Verhaltensweisen der Österreicher zum Thema Verkehrssicherheit zu schaffen, führt das KfV in Abständen von zwei bis vier Jahren regelmäßig eine österreichweite repräsentative Befragung unter dem Titel „Präventionsmonitor“ durch. Der Beitrag gibt einen Überblick über die Ergebnisse der aktuellen Erhebung 2020.

Von Gerald Furian, Klaus Robatsch und Aggelos Soteropoulos

Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Ergebnisse der Befragung
 - 1. Verkehrsklima
 - 2. Verkehrskonflikte
 - 3. Subjektive Einschätzung der Entwicklung der Verkehrssicherheit
 - 4. Akzeptanz von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
- C. Resümee

A. Einleitung

Vergleichsstudien, die auf der empirischen Erfassung von Einstellungen, Meinungen und Verhaltensweisen von Verkehrsteilnehmern beruhen, sind ein wertvolles Instrument bei der Planung und Bewertung von verhaltensbeeinflussenden Verkehrssicherheitsmaßnahmen. Aus diesem Grund erhebt das KfV seit 2011 regelmäßig die Einstellungen der österr Bevölkerung zu verschiedenen Aspekten der Verkehrssicherheit mittels des Präventionsmonitors. Der Präventionsmonitor ist eine repräsentative Befragung, die regelmäßig im Abstand von zwei bis vier Jahren durchgeführt wird (bisher 2011, 2014, 2016 und 2020). Ziel des Präventionsmonitors ist es nicht nur, eine zuverlässige Datenbasis für die Beobachtung langfristiger Trends zu etablieren, sondern diese Daten auch zur Entwicklung und Evaluierung von verhaltensbeeinflussenden Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu nutzen.

Der Fragenkatalog des Präventionsmonitors basiert auf bewährten Fragestellungen, die in internationalen Erhebungen verwendet werden (wie zB in SARTRE¹⁾ oder ESRA²⁾). Dabei wurde eine größtmögliche Ver-

gleichbarkeit im europäischen Kontext angestrebt. Die Zufallsstichprobe der aktuellen Erhebung umfasste 1.000 Personen und ist repräsentativ für die österr Bevölkerung ab 18 Jahren. Die Feldarbeit fand von März bis April 2020 statt und wurde vom Institut für empirische Sozialforschung (IFES) durchgeführt.³⁾

Der vorliegende Beitrag konzentriert sich auf Ergebnisse zu den Themen Verkehrsklima und Verkehrskonflikte, Einschätzung der Entwicklung der Verkehrssicherheit sowie zur Akzeptanz von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Bevölkerung.

B. Ergebnisse der Befragung

1. Verkehrsklima

Das Verkehrsklima wird von Emotionen der Verkehrsteilnehmer geprägt, welche aus der Wahrnehmung und Bewertung von Interaktionen entstehen. Interaktionen können durch Verhalten (zB durch zu dichtes Auffahren oder Drängeln) zum Ausdruck kommen, oder aber auch durch verbale oder nonverbale Kommunikation (zB durch wildes Gestikulieren).

Zunächst wurden die Befragten gebeten, das derzeitige Verkehrsklima in Österreich auf einer Skala von sehr gut (+3) bis sehr schlecht (-3) zu beurteilen. Es

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

2) Meesmann *et al*, ESRA2 methodology. ESRA2 report Nr. 1. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes) (2019).

3) Der Präventionsmonitor wurde ursprünglich als telefonische Befragung konzipiert, die ersten drei Befragungswellen wurden auch mit dieser Methode durchgeführt. Beim aktuellen Erhebungsdesign handelt es sich um einen Mixed-Mode, dh einer Kombination aus telefonischen und Online-Interviews.

zeigte sich, dass die Befragten das aktuelle Verkehrsklima bzw den Umgang der Verkehrsteilnehmer untereinander eher durchschnittlich bewerten. Lediglich 12% beurteilen das Verkehrsklima in Österreich als sehr gut (1%) oder gut (11%). Etwa ein Fünftel (21%) sieht es dezidiert kritisch (15% schlecht, 6% sehr schlecht) (vgl Abb 1).

Speziell nach dem Umgang zwischen den Verkehrsteilnehmern gefragt, beschreiben 60% der Befragten den Umgang der Verkehrsteilnehmer untereinander als aggressiv (25% stimme sehr zu, 35% stimme eher zu) und etwa die Hälfte der Befragten (51%) hält diesen für rau (16% stimme sehr zu, 35% stimme eher zu). Lediglich ein Viertel (25%) beschreibt das Verhalten der Verkehrsteilnehmer untereinander als hilfsbereit (4% stimme sehr zu, 21% stimme eher zu) und nur ein Fünftel (20%) als rücksichtsvoll (5% stimme sehr zu, 15% stimme eher zu) (vgl Abb 2).

Gefragt, inwieweit sich das Verkehrsklima in Österreich insgesamt verändert hat, meinen 55% der Befragten, dass die Spannungen zwischen den Verkehrsteilnehmern in den letzten Jahren zugenommen haben, für 36% sind sie unverändert geblieben und nur 4% beobachten hier einen Rückgang.

Dieser kritische Befund zum Verkehrsklima in Österreich wurde auch in einem Ländervergleich im Rahmen der ESRA2-Studie 2019 bestätigt. Es wurde dabei das wahrgenommene Verkehrsklima in neun europäischen Ländern untersucht, wobei Deutschland am schlechtesten und Finnland am besten abschnitt. Österreich lag im hinteren Bereich des Länderrankings (auf dem sechsten Platz).⁴⁾

4) <http://blog.hardy-holte.de/verkehrsklima-in-neun-europaeischen-laendern-rote-laterne-fuer-deutschland/> (abgefragt am 3. 8. 2020).

WIE BEURTEILEN SIE DAS VERKEHRSKLIMA IN ÖSTERREICH, JETZT AUF EINER SKALA VON + 3 SEHR GUT BIS -3 SEHR SCHLECHT?

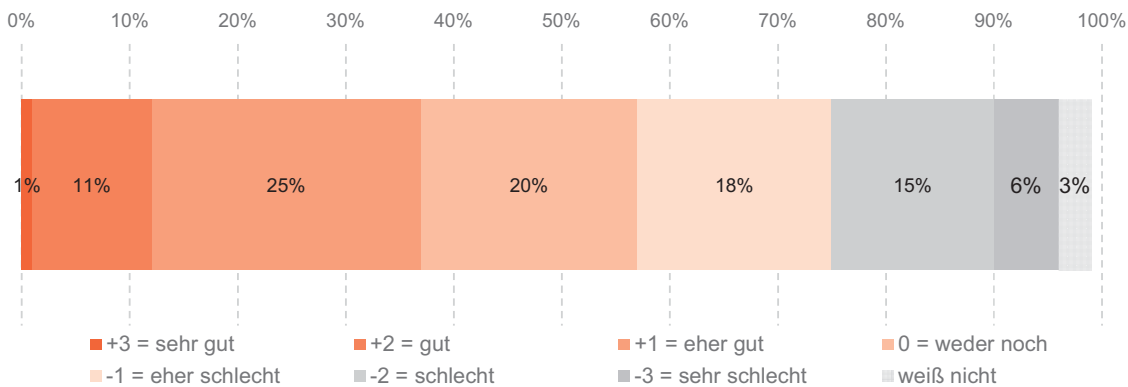


Abb 1: Beurteilung des derzeitigen Verkehrsklimas in Österreich, n=1.000 Österreicher

INWIEWEIT STIMMEN SIE DEN FOLGENDEN AUSSAGEN ZU? DEN UMGANG ZWISCHEN VERKEHRSTEILNEHMERN IM ALLGEMEINEN EMPFINDE ICH ALS...

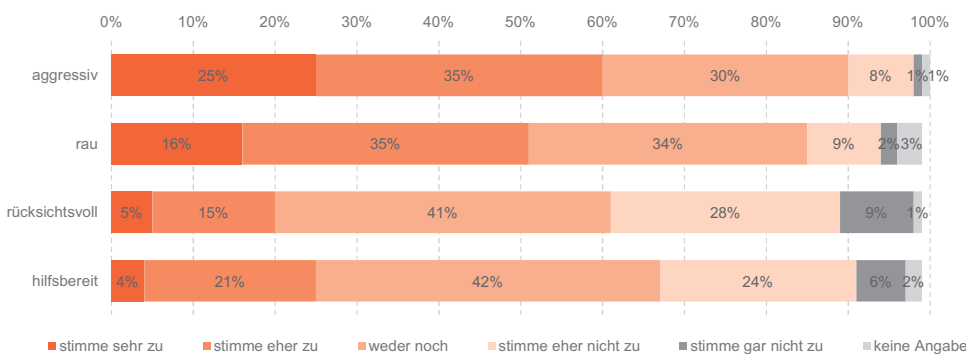


Abb 2: Einschätzung des Umgangs zwischen Verkehrsteilnehmern, n=1.000 Österreicher



WELCHE VERKEHRSTEILNEHMERINNEN SORGEN IHRER MEINUNG NACH AM STÄRKSTEN FÜR SPANNUNGEN UND KONFLIKTE IM STRASSENVERKEHR?

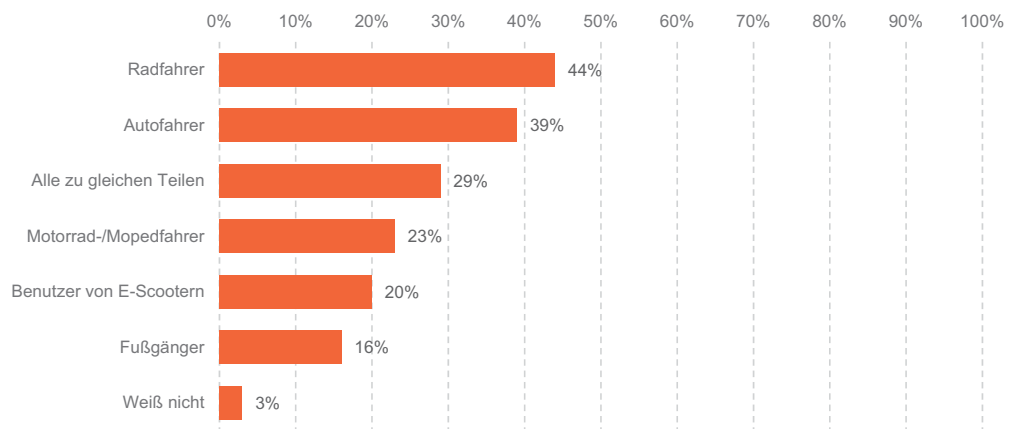


Abb 3: Verkehrsteilnehmer, die am stärksten für Spannungen und Konflikte im Straßenverkehr sorgen, n=1.000 Österreicher (Mehrfachnennungen)

2. Verkehrskonflikte

Erlebt man eine bestimmte Gruppe von Verkehrsteilnehmern wiederholt als besonders rücksichtslos, können generalisierte Annahmen über zukünftiges Verhalten dieser Gruppe entstehen. Mit der Antizipation von Fehlverhalten anderer steigt das Gefühl der Unsicherheit. Mangelndes Vertrauen und Gefühle von Unsicherheit können eine Reduktion der eigenen Mobilität zur Folge haben oder aber auch zu eigenem rücksichtslosen Verhalten führen, um eine vermeintliche Überverteilung durch andere zu verhindern.⁵⁾

Im Präventionsmonitor wurde daher auch die Frage untersucht, wie Konflikte von den Verkehrsteilnehmern wahrgenommen werden. Im Zentrum stand dabei die Sicht auf Konfliktsituationen und Gefahrenpotentiale aus dem Blickwinkel aller Verkehrsteilnehmer in Österreich. Am häufigsten für Spannungen und Konflikte im Straßenverkehr sorgen demnach insb Radfahrer und Autofahrer: 44% der Befragten sind der Meinung, dass Radfahrer zu den Verkehrsteilnehmern gehören, die am stärksten für Konflikte sorgen, und 39% der Befragten glauben dies von den Autofahrern – wobei sich diese beiden Gruppen hier oft gegenseitig als Verursacher sehen. Für immerhin ein Fünftel der Befragten (20%) sorgen Benutzer von E-Scootern am stärksten für Spannungen im Straßenverkehr (vgl Abb 3).

3. Subjektive Einschätzung der Entwicklung der Verkehrssicherheit

Die Teilnehmer der Befragung wurden auch um ihre Einschätzung zur Entwicklung der Verkehrssicherheit, dh zur Entwicklung der Zahl der Verkehrsunfälle in Österreich in den letzten zehn Jahren, gebeten. Hierbei sind 41% der Befragten der Meinung, dass Verkehrsunfälle in den letzten zehn Jahren stark zugenommen (8%) oder eher zugenommen (33%) haben. Für nur etwa ein Viertel der Befragten (26%) war die Entwicklung stark abnehmend (5%) oder eher abnehmend (21%).

Im Gegensatz zur Wahrnehmung der Verkehrsteilnehmer zeigt die langjährige Betrachtung der Entwicklung der getöteten Verkehrsteilnehmer auf Österreichs Straßen eine kontinuierliche Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Menschen im Jahr 2019 (416) war eine der niedrigsten seit Beginn der Aufzeichnungen,⁶⁾ auch die Anzahl von Unfällen mit Personenschäden ist rückläufig (2019: -12% im Vergleich zu 2012).⁷⁾

Gefragt nach der Einschätzung zur zukünftigen Entwicklung der Zahl der Verkehrsunfälle in Österreich in den nächsten fünf Jahren sind 36% der Meinung, dass die Zahl der Verkehrsunfälle in den nächsten fünf Jahren stark steigen (3%) oder eher steigen (33%) wird. Weniger als ein Fünftel der Befragten (18%) gab an, dass die Zahl der Verkehrsunfälle in den nächsten 5 Jahren stark sinken (1%) oder eher sinken (17%) wird.

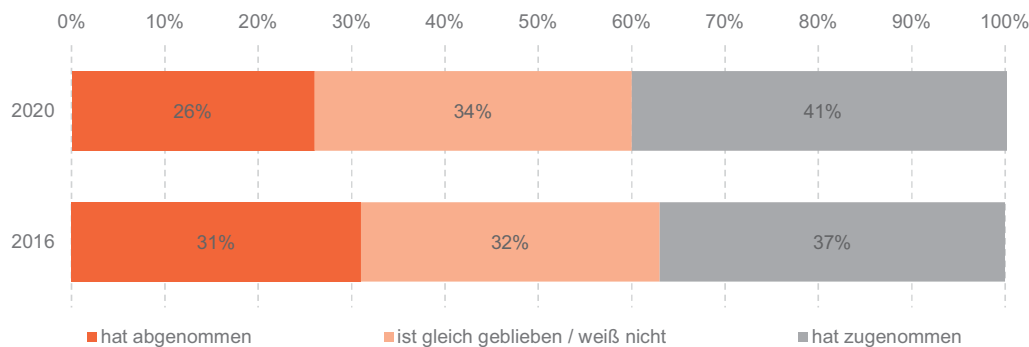
Vergleicht man die Einschätzungen der Befragten zur Entwicklung der Verkehrssicherheit mit den Einschätzungen aus der Erhebung aus dem Jahr 2016, so wird deutlich, dass sowohl die Entwicklung der Zahl der Verkehrsunfälle in den letzten zehn Jahren als auch die zukünftige Entwicklung in den nächsten fünf Jahren etwas schlechter bzw pessimistischer beurteilt wird: Während im Jahr 2016 nur 37% der Befragten angaben, dass die Sicherheit auf Österreichs Straßen in den letzten zehn Jahren (stark bzw eher) zugenommen hat, waren es im Jahr 2020 41%. Hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung gaben im Jahr 2016 nur 32% an, dass sie glauben, dass die Zahl der Verkehrsunfälle in den nächsten fünf Jahren in Österreich (stark bzw eher) steigen wird, während es im Jahr 2020 36% sind (vgl Abb 4).

5) Vgl auch *Furian/Salamon*, Spannungen und Konflikte unter Verkehrsteilnehmern, ZVR 2015/134.

6) *KFV*, Verkehrssicherheitsreport. Sicherheitsniveau und Trends im Straßenverkehr – Österreich 2020, <https://www.kfv.at/download/verkehrssicherheitsreport-2020/?wpdmdl=7420&refresh=5f17c-ce6bc3271595395302>. (Stand 18. 8. 2020).

7) *Statistik Austria*, Verkehrsunfallstatistik, Bearbeitung *KFV* (2020).

DIE ZAHL DER VERKEHRСУNFÄLLE IN DEN LETZTEN 10 JAHREN...



GLAUBEN SIE, DASS IN DEN NÄCHSTEN 5 JAHREN DIE ZAHL DER VERKEHRСУNFÄLLE IN ÖSTERREICH...

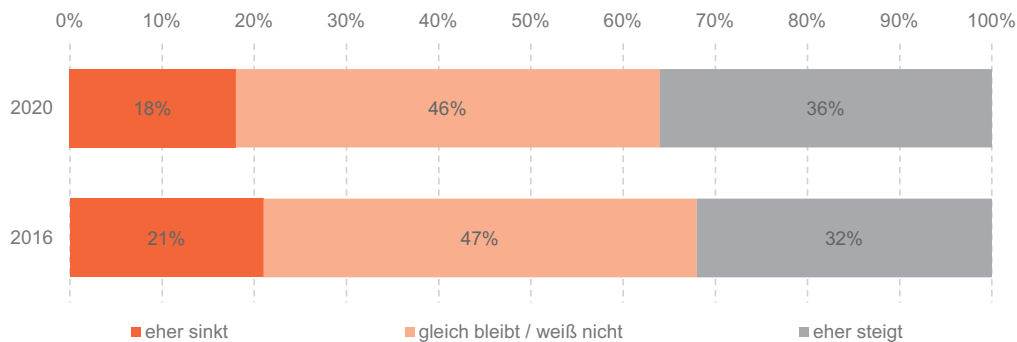


Abb 4 : Einschätzung zur Entwicklung der Verkehrssicherheit in Österreich in den letzten zehn Jahren (oben) und in den nächsten fünf Jahren (unten) im Vergleich der Jahre 2020 und 2016, n=1.000 Österreicher

Als Gründe, warum Verkehrsunfälle in Zukunft zunehmen werden, werden von den Befragten vor allem ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, vermehrte Rücksichtslosigkeit und Aggressivität mancher Verkehrsteilnehmer, zu schnelles Fahren, Ablenkung durch Handynutzung am Steuer sowie Alkohol- und Drogenmissbrauch angeführt.

4. Akzeptanz von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Den Befragten wurde eine Reihe von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vorgeschlagen, deren Sinnhaftigkeit sie beurteilen sollten. Besonderen Anklang findet das verpflichtende Tragen von reflektierendem Material im Dunkeln für Radfahrer, das von 84% als sinnvoll eingestuft wird (64% sehr sinnvoll, 20% eher sinnvoll). Ebenfalls stark positiv bewertet wird eine verstärkte Überwachung und Sanktionierung der Handynutzung am Steuer; dies wurde von 83% als sinnvoll bewertet (60% sehr sinnvoll, 23% eher sinnvoll). 71% sprechen sich für eine verstärkte Schulung von Fahranfängern aus (44% sehr sinnvoll, 27% eher sinnvoll).

Rund sechs von zehn Befragten (61%) halten generell zusätzliche Kontrollen durch die Polizei und eine

verstärkte Überwachung der Gurtpflicht für sehr sinnvoll oder eher sinnvoll, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Für 55% ist der verstärkte Einsatz technischer Überwachungsgeräte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sehr sinnvoll (27%) oder eher sinnvoll (28%).

Die Einführung verpflichtender praktischer Fahrtrainings alle zehn Jahre nach Führerscheinerwerb (19% sehr sinnvoll, 17% eher sinnvoll) und verpflichtende regelmäßige Gesundheitschecks für alle Lenker (14% sehr sinnvoll, 19% eher sinnvoll) stoßen hingegen weniger stark auf Zustimmung bei den Befragten (vgl. Abb 5).

Speziell gefragt nach Maßnahmen zur Helmpflicht sind 78% der Befragten für die Einführung einer generellen Helmpflicht für das Fahren von E-Bikes (63% sehr dafür, 15% eher dafür) und 67% für die Einführung einer generellen Helmpflicht für alle Fahrradfahrer (52% sehr dafür, 15% eher dafür). Auch im Hinblick auf Fahrer von E-Scootern spricht sich die Mehrheit der Befragten (71%) für die Einführung einer generellen Helmpflicht aus (56% sehr dafür, 15% eher dafür) (vgl. Abb 6).

Beim Thema Drogen stimmt eine überwiegende Mehrheit der Befragten (80%) zu, dass Maßnahmen wie Drogenschnelltests helfen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen (60% stimme sehr zu, 20% stimme eher zu). Zudem meinen 80%, dass Menschen unmittelbar

nach der Einnahme von Cannabis in ihrer Fähigkeit, ein Fahrzeug zu lenken, beeinträchtigt sind (64% stimme sehr zu, 16% stimme eher zu); noch mehr (88%) sind der Ansicht, dass dies nach der Einnahme anderer illegaler Drogen der Fall ist (75% stimme sehr zu, 13% stimme eher zu) (vgl Abb 7).

Gefragt nach der Sinnhaftigkeit von Maßnahmen im Bereich Alkohol und Drogen gaben rund sieben von zehn Befragten (71%) an, dass sie einen stärkeren Einsatz von Drogenvorstellungsgaranten für sehr sinnvoll (47%) oder eher sinnvoll (24%) halten. 72% sind für die Einführung

der 0,5-Promille-Grenze auch für Radfahrer (54% sehr sinnvoll, 18% eher sinnvoll) und 60% für den stärkeren Einsatz von technischen Geräten wie der Alkohol-Wegfahrsperre (39% sehr sinnvoll, 21% eher sinnvoll).

Restriktivere Maßnahmen wie ein Führerscheinentzug (30% sehr sinnvoll, 17% eher sinnvoll) oder ein verpflichtender Kurs (34% sehr sinnvoll, 19% eher sinnvoll) ab 0,5 Promille sowie eine strikte Null-Promille-Grenze für alle motorisierten Verkehrsteilnehmer (34% sehr sinnvoll, 15% eher sinnvoll) stoßen bei rund der Hälfte der Befragten auf Zustimmung.

FÜR WIE SINNVOLL ERACHTEN SIE DIE FOLGENDEN MASSNAHMEN ZUR ERHÖHUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT?

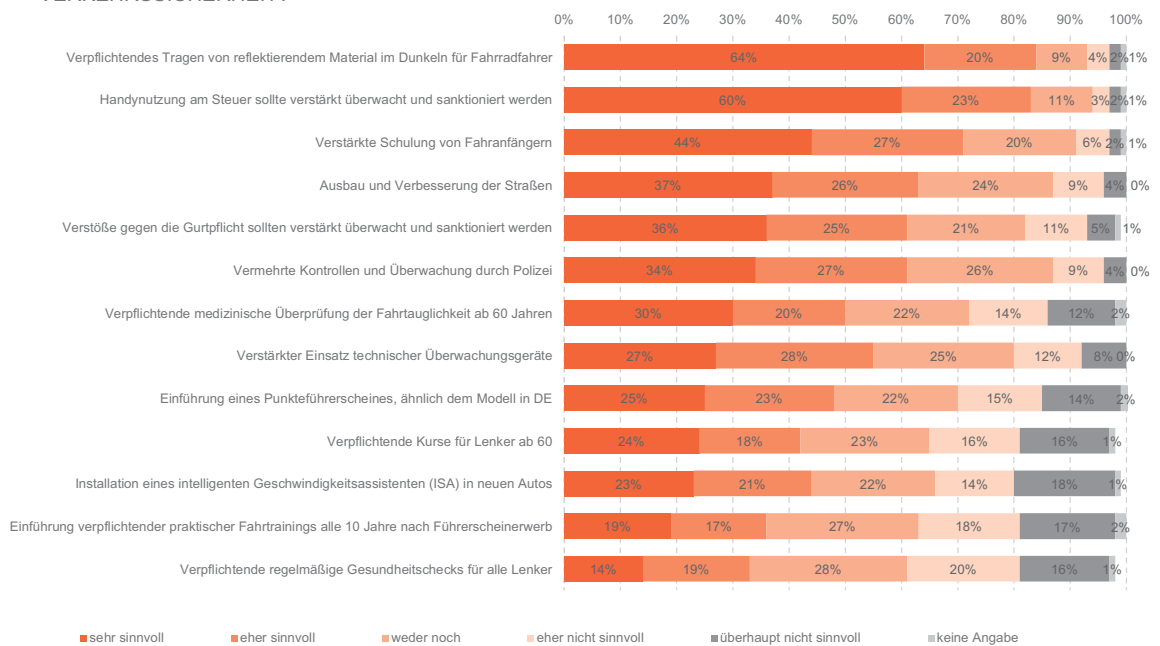


Abb 5: Befürwortung von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, n=1.000 Österreicher

WIE WÜRDEN SIE FOLGENDE MASSNAHMEN ZUR HELMPFLICHT BEWERTEN?

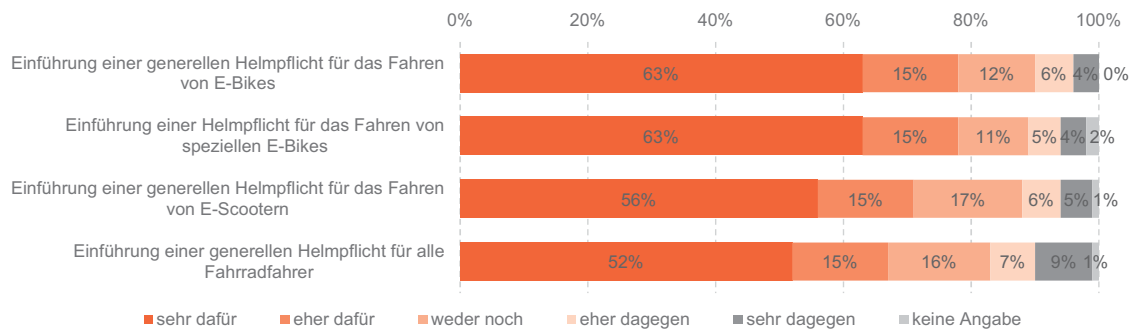


Abb 6: Befürwortung von Maßnahmen zur Helmpflicht, n=1.000 Österreicher

WIE SEHR STIMMEN SIE FOLGENDEN AUSSAGEN ZUM THEMA DROGEN IM VERKEHR ZU?

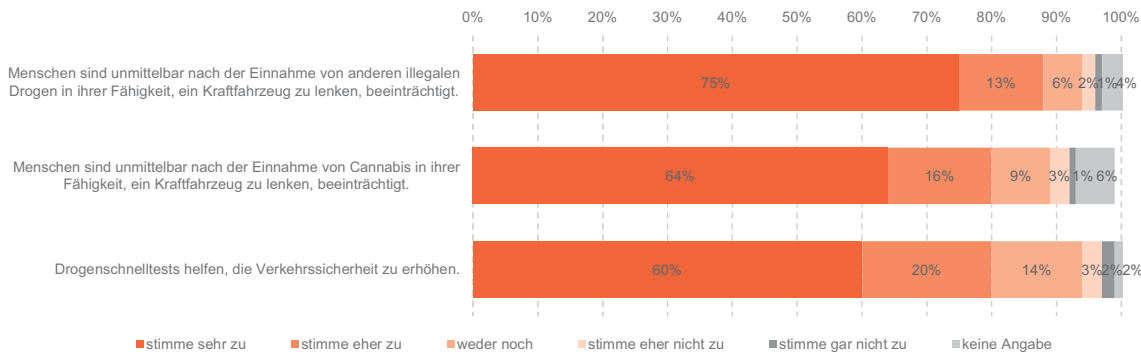


Abb 7: Einstellungen zum Thema Drogen im Verkehr bzw diesbezüglichen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, n=1.000 Österreicher

FÜR WIE SINNVOLL ERACHTEN SIE DIE FOLGENDEN MASSNAHMEN ZUR ERHÖHUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT IM BEREICH ALKOHOL UND DROGEN SOWIE GESCHWINDIGKEIT?

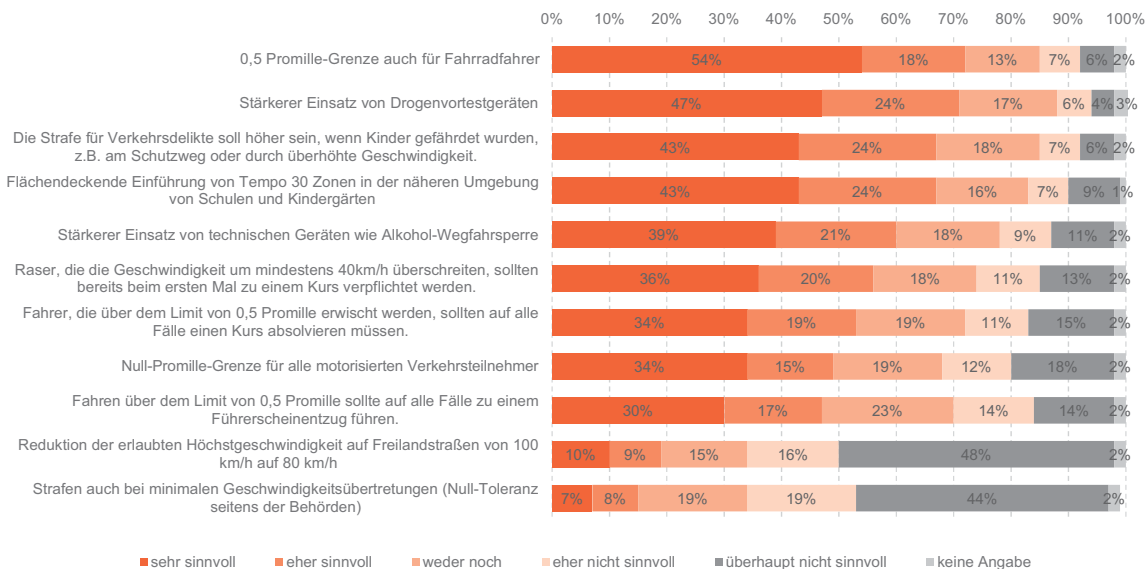


Abb 8: Befürwortung von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bereich Alkohol und Drogen sowie Geschwindigkeit, n=1.000 Österreicher

Wenig populär sind Maßnahmen im Bereich Geschwindigkeit: Zwar befürworten immerhin 56% verpflichtende Kurse für Raser bei Geschwindigkeitsübertretungen von mind 40 km/h (36% sehr sinnvoll, 20% eher sinnvoll). Eine Reduktion der erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf Freilandstraßen von 100 km/h auf 80 km/h (10% sehr sinnvoll, 9% eher sinnvoll) oder eine Null-Toleranz bei Geschwindigkeitsübertretungen seitens der Behörden (7% sehr sinnvoll, 8% eher sinnvoll) finden aber nur eine geringe Zustimmung bei den Befragten.

Begrüßt werden jedoch die vorgeschlagenen Maßnahmen zum Schutz von Kindern: Jeweils zwei Drittel (67%) halten eine flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen in der näheren Umgebung von Schulen und Kindergärten und höhere Strafen für Verkehrsdelikte, bei denen Kinder gefährdet werden, für sehr sinnvoll (43%) oder eher sinnvoll (24%) (vgl Abb 8).

C. Resümee

Die Ergebnisse des Präventionsmonitors 2020 zeigen, dass die befragten Verkehrsteilnehmer das Verkehrsklima auf Österreichs Straßen, also die Art und Weise, wie miteinander umgegangen wird, insgesamt nur durchschnittlich bewerten. Spannungen und Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern werden stärker als in den letzten Jahren wahrgenommen.

Mehr als die Hälfte der Befragten (55%) sind demnach der Meinung, dass die Spannungen zwischen den Verkehrsteilnehmern in den letzten Jahren zugenommen haben, für mehr als ein Drittel (36%) sind sie unverändert geblieben und nur 4% beobachten hier einen Rückgang. Diese Entwicklung wird auf ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, auf vermehrte Rücksichtslosigkeit und Aggressivität mancher Verkehrsteilnehmer sowie vor allem auf Schnellfahren und Ablenkung durch Handynutzung im Straßenverkehr zurückgeführt. →

Am häufigsten für Spannungen und Konflikte im Straßenverkehr sorgen aus Sicht der Österreicher Radfahrer (44%) und Autofahrer (39%) – wobei sich diese beiden Gruppen oft gegenseitig als Verursacher sehen.

Drogenmissbrauch und Alkohol am Steuer werden als ernstzunehmende Risikofaktoren wahrgenommen und entsprechende Kontrollen und Maßnahmen im Sinne der Verkehrssicherheit als sinnvoll beurteilt. Zu schnelles Fahren wird zwar als Problem gesehen, allerdings werden weitreichendere Kontrollen bzw. höhere Strafen im Zusammenhang

mit Geschwindigkeitsüberschreitungen weniger stark befürwortet als andere Verkehrssicherheitsmaßnahmen.

Die Befragung liefert durch ihre Themenvielfalt einen umfangreichen Einblick in die öffentliche Wahrnehmung der Straßenverkehrssicherheit und dient letztlich auch zur Unterstützung politischer Entscheidungsträger mit Argumenten für die Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Die nächste Erhebungswelle des Präventionsmonitors zum Thema Verkehr ist für 2022 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 Verkehrssicherheit im KFV. E-Mail: gerald.furian@kfv.at
Dipl.-Ing. Klaus *Robatsch* ist Leiter des Bereichs Verkehrssicherheit im KFV. E-Mail: klaus.robatsch@kfv.at
Dipl.-Ing. Aggelos *Soteropoulos* ist Projektassistent im Fachbereich für Verkehrssystemplanung der TU Wien. E-Mail: aggelos.soteropoulos@tuwien.ac.at
Kontaktadresse: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Schleiergasse 18, A-1100 Wien. Internet: www.kfv.at

Von denselben Autoren erschienen:

Furian/Kaiser/Machata, Schweiz und Österreich – zwei ungleiche Nachbarn in der Verkehrssicherheit, ZVR 2019/124;
Schneider/Furian/Robatsch/Soteropoulos, Österreicher im Straßenverkehr: Unfallrisiko und Gefährdungspotentiale, ZVR 2018/342; *Furian/Robatsch*, Wahrnehmung von Risiken im Straßenverkehr, ZVR 2017/345; *Salamon/Kaltenegger/Furian*, Europäische Verkehrssicherheitspolitik bis 2020, ZVR 2016/213; *Knowles/Schneider/Robatsch*, Schulwegpläne zur Erhöhung der Schulwegsicherheit, ZVR 2016/172 uvm.

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 18. 8. 2020).

KFV – Sicher Leben, Band 16. Der Präventionsmonitor – Einstellungen der Bevölkerung zu Sicherheits- und Präventionsfragen (2019); <https://www.kfv.at/download/16-praeventionsmonitor-2017/?wpdmdl=4810&refresh=5f23-d9a94aa301596185001> (Stand 18. 8. 2020).

