

REDAKTION:

Hon.-Prof. DDr. Robert Dittrich  
HRdOGH Dr. Karl-Heinz Danzl  
Dr. Georg Kathrein  
GA Dr. Wilfried Seidl

STÄNDIGE MITARBEITER:

Univ.-Prof. Dr. Hans R. Klecatsky  
Univ.-Prof. Dr. Hermann Knoflacher  
Dr. Walter Melnizky  
Dr. Josef Pichler  
Univ.-Prof. Dr.h.c.mult. Dr. Fritz Schwind  
Dr. Othmar Thann

INHALT

■ **Beiträge**

*Klaus Zeleny*

Alternativvarianten im eisenbahnrechtlichen  
Baugenehmigungsverfahren

■ **ZVR-Spruchbeilage Nr. 1–13 (Auszug)**

**Art 139 Abs 1 B-VG** (§ 34 Abs 1 FSG, § 9 Abs 4  
FSG-PV) – Bei fehlender Ausschöpfung des admini-  
strativen Instanzenzugs ist ein Individualantrag an  
den VfGH unzulässig

**§ 1325 ABGB; § 13 Z 2 EKHG** –

Verdienstentgangsanspruch eines Studenten bei  
unfallsbedingter Studienverlängerung

**§ 332 ASVG, § 48 KAG** – Auch unter dem  
Gesichtspunkt der Schadensverlagerung hat  
Krankenanstaltenträger keinen Ersatzanspruch wegen  
ihm erwachsender Pflegegebühren

■ **Kuratorium für Verkehrssicherheit**

*Rainer Christ*

Polizeiliche Verkehrsüberwachung systematisch  
betrachtet

*Jahresregister 2000 beiliegend!*



# Beilage für Verkehrssicherheit

Mag. Dr. Rainer Christ<sup>1)</sup>

## Polizeiliche Verkehrsüberwachung systematisch betrachtet

### Nutzen, Zielrichtung und Wechselwirkung mit anderen Sicherheitsmaßnahmen

#### 1. Einleitung

Der mögliche Beitrag der Verkehrsüberwachung zur Verkehrssicherheit dürfte gemeinhin unterschätzt werden. In nur wenigen Staaten gehört es zur Tradition, Verkehrssicherheitsmaßnahmen entsprechend ihres wirtschaftlichen Nutzens im Vergleich zum wirtschaftlichen Einsatz zu bewerten. Dort, wo dies erfolgt, zeigen die Ergebnisse eine eindrucksvolle Kosten-Nutzen-Relation für Verkehrsüberwachung. Ergebnisse aus Norwegen attestieren jeder in Verkehrsüberwachung investierten Krone eine Unfallkosteneinsparung von 3,3 Kronen, womit Verkehrsüberwachung für Norwegen die kosteneffizienteste Verkehrssicherheitsmaßnahme darstellt (Elvik, 1999). Diese Ergebnisse sind nicht unmittelbar auf andere Länder übertragbar – der Grad der Nutzung anderer Verkehrssicherheitsansätze, die aktuelle Überwachungsichte und die aus Überwachungsaktivitäten resultierenden Sanktionen und Maßnahmen beeinflussen zweifelsohne, ob im jeweiligen Land Verkehrsüberwachung ebenfalls den Spitzenplatz unter den Sicherheitsmaßnahmen einnehmen wird. Dass Verkehrsüberwachung eine Schlüsselfunktion in der Verkehrssicherheitsarbeit darstellt, bleibt jedoch unberührt.

Dass optimierte Verkehrsüberwachung nicht ausschließlich vermehrte Aktivität bedeutet, sondern Optimierung von Vorgangsweisen und Abläufen und Unterstützung durch und Abstimmung mit anderen Verkehrssicherheitsmaßnahmen erfordert, soll Gegenstand der folgenden Ausführungen sein.

Auszugehen ist zunächst von allgemeinen Konzepten zur Erklärung der Wirksamkeit von Sicherheitsmaßnahmen. Anhand eines Konzeptes zur Verhaltensbeeinflussung werden die Stärken und Schwächen polizeilicher Aktivitäten diskutiert. Darauf aufbauend werden Überlegungen zur Beziehung zwischen polizeilichen Aktivitäten und anderen Sicherheitsmaßnahmen und zu polizeilichen Aktivitäten und rechtlichen Rahmenbedingungen angestellt.

#### 2. Ein Konzept zur Bewertung von Sicherheitsmaßnahmen

Im Jahr 1997 gelangte seitens der EU ein Projekt zur Ausschreibung, in dem die Bewertung verschiedenster Verkehrssicherheitsmaßnahmen nach Kosten-Nutzen-Aspekten gefordert war: eine Aufgabe, die nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht zu erfüllen ist, und die auch je nach Staat unterschiedliche Ergebnisse bringen würde. Diese Erwartungen konnte das von der Kommission beauftragte Projekt „GADGET“ also nur zum Teil erfüllen. Im Rahmen dieses Projektes wurde aber versucht, die Frage der Bewertung von verschiedenen Verkehrssicherheitsmaßnahmen auf eine solide theoretische Basis zu stellen.

Worin besteht also der gemeinsame Ansatzpunkt aller Sicherheitsmaßnahmen?

Im Straßenverkehr geht es immer darum, das Verhalten des Fahrers positiv zu beeinflussen. Somit sind Sicherheitsmaßnahmen daran zu messen, ob und wie sie den Fahrer beeinflussen.

Die aus der Psychologie bekannten Mechanismen der Verhaltensbeeinflussung wurden an die Frage der Beeinflussung von Fahrern angepasst und zu einer Bewertungsliste zusammengestellt. Die Liste sollte auf alle Ansätze der Verkehrssicherheit („the three Es“: Engineering, Education and Enforcement) anwendbar sein.

Es können drei **Ebenen der Beeinflussung des Fahrerverhaltens** unterschieden werden:

- Einflüsse auf den Zustand des Fahrers
- Direkte Verhaltenssteuerung
- Anpassungsprozesse auf Grund von Verhaltenskonsequenzen.

Werden diese Ebenen weiter differenziert, so ergeben sich sieben potenzielle **Mechanismen der Beeinflussung von Fahrern**:

1. Einwirken auf die Psychophysiologie des Fahrers
2. Einwirken auf die Stimmung des Fahrers
3. Bieten der richtigen Reize zur Verhaltenssteuerung
4. Vermittlung der richtigen Sicherheitsbewertung von Reizen (Einschätzung)
5. Vermittlung der richtigen Einstellung zum Fahren (soziale Norm)

<sup>1)</sup> Mag. phil. Dr. phil. Rainer Christ ist Mitarbeiter des Verkehrspsychologischen Instituts des KfV.