schen Funktionen von Führerschein und Auto ansetzen. Ein deutliches Anfängerkennzeichen wäre ein erster wichtiger Schritt in diese Richtung, da es den Wert des Statussymbols Auto mindert, ohne dass es einer technischen Manipulation des Fahrzeugs bedarf. Bewusst risikobereiten Jugendlichen wird ein psychologischer Missbrauch des Autos für übermäßige Selbstdarstellung erschwert. Zum demonstrativen Angeben mit dem neuen Erwachsenenstatus sind Autos mit einem Anfängerkennzeichen denkbar ungeeignet.

Um dem Eindruck entgegenzuwirken, dass durch das Anfängerkennzeichen insbesondere Jugendliche diskriminiert werden, sollte die Pflicht zu dieser Kennzeichnung für alle Fahranfänger, unabhängig von ihrem Einstiegsalter, gelten. Ein äußerst wünschenswerter Nebeneffekt ist auch die Warn- und Hinweisfunktion des Anfängerkennzeichens für andere Verkehrsteilnehmer. Sie werden auf das erhöhte Anfängerrisiko dieser Fahrer aufmerksam gemacht und sind aufgefordert, besonders vorsichtig zu sein und durch mehr Gelassenheit im Umgang mit den Fahranfängern diesen den Übergang in die mobile Erwachsenenwelt zu erleichtern.

Literatur

[1] Adelt, P. J., Grimmer, W. & Stephan, E. R. (1999). Autofahrer-Typen auf Deutschlands Straßen. Sicher Direct Studie '97. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.

[2] Asendorpf, J.B. (1999). Psychologie der Persönlichkeit. 2. Auflage. Berlin, Heidelberg, New York: Springer.

[3] Borkenau, P. & Ostendorf, F. (1993). NEO-Fünf-Faktoren Inventar (NEO-FFI) nach Costa und McCrae. Göttingen: Hogrefe.

[4] Caspi, A. & Silva, P.A. (1995). Temperamental qualities at age three predict personality traits in young adulthood: Longitudinal evidence from a birth cohort. Child Development, 66, 486-498.

[5] Crowne, D. P. & Marlowe, D. (1960). A New Scale of Social Desirability Independent of Psychopathology. Journal of Consulting Psychology, 24, 349-354.

[6] Dickmeis, C. (1997). Die Entwicklung von individuellen Werthaltungen im Jugendalter. Eine Längsschnittuntersuchung in Ost- und Westberlin. Münster, New York: Waxmann.

[7] Schulz, U., Kerwien, H. & Gresch, H. (2000). Motivationale und emotionale Aspekte des Autofahrens. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 46 (2), 49-56.

[8] Jessor, R. (1987). Risky driving and adolescent problem behaviour: An extension of problem-behaviour theory. Alcohol, Drugs and Driving, 3 (3-4), 1-11.

[9] Mayerhofer, K., Scherer, C. & Kalbermatten, U. (1990). Psychogramm des jugendlichen Autolenkers. bfu-Report 14. Zürich: Juris.

[10] Mienert, M. (im Druck). Fahr- und Fahrzeugbezogene Werthaltungen. In W. Scholl & H. Sydow (Hrsg.), Mobilität und Individuelle Entwicklung.

[11] Raithel, J. (1999). Unfallursache: Jugendliches Risikoverhalten – Verkehrsgefährdung Jugendlicher, psychosoziale Belastungen und Prävention. Weinheim, München: Juventa.

[12] Risser, R. (1993). Wie passen High-Tech im Straßenverkehr und Psychologie zusammen? In G. Kroy, H. Utzelmann & W. Winkler (Hrsg.), Psychologische Innovationen für die Verkehrssicherheit. Bonn: Deutscher Psychologen Verlag.

[13] Schlag, B., Ellinghaus, D. & Steinbrecher, J. (1986). Risikobereitschaft junger Fahrer. Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 58. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.

[14] Schönhammer, R. (1992). Aufwachsen mit dem Automobil. Report-Psychologie, 17 (10), 17-23.

[15] Schulze, H. (1996). Lebensstil und Verkehrsverhalten junger Fahrerinnen und Fahrer. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 56. Bergisch Gladbach: BAST.

[16] Statistisches Bundesamt (2002). 6962 Verkehrstote 2001: Junge Erwachsene gefährdetste Gruppe. Pressemitteilung vom 10.4. 2002. Wiesbaden.

[17] Tully, C. J. (1998). Rot, cool und was unter der Haube. Jugendliche und ihr Verhältnis zu Auto und Umwelt. München: Aktuell im Verlag Olzog.

[18] Wilde, G. J. S. (1974). Wirkung und Nutzen von Verkehrssicherheitskampagnen. Ergebnisse und Forderungen im Überblick. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 20, 227-238.

Malte Mienert, Dipl.-Psych., Jahrgang 1975. Studium der Psychologie und der Medizin in Berlin. Diplom 1999. Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Lehrstuhl Entwicklungspsychologie der Humboldt-Universität Berlin. Forschungsschwerpunkte: Mobilitäts- und Verkehrspsychologie, Entwicklung im Jugendalter. Seit mehreren Jahren freiberuflich in der Erwachsenenbildung für Eltern, Pädagogen und Polizisten tätig.

Anschrift des Verfassers: Dipl.-Psych. Malte Mienert, Institut für Psychologie der Humboldt-Universität Berlin, Lehrstuhl Entwicklungspsychologie, Oranienburger Str. 18, D-10178 Berlin.

Dieter Müller

Systematische polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit – Versuch einer Bestandsaufnahme

Dokumentation: Müller, D.: Systematische polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit. Z. f. Verkehrssicherheit 48 (2002) Nr. 4, S. 150-158

Schlagwörter: Gesetzesdurchführung (1534), Polizei (1522), Unfallverhütung (1661), Bewertung (9020), Gesetzgebung (1556), Kontrolle (9101)

Zusammenfassung: Der Aufsatz gibt einen Überblick über die staatlicher Verkehrssicherheitsarbeit. Insbesondere berücksichtigt der Autor die Rolle der Polizei und untersucht in diesem Zusammenhang kritisch die Ansätze zur Evaluation der polizeilichen Arbeit im Verkehrsbereich.

Abstract: The author shows the field of traffic safety work by the state and the police. Also he describes the difficult position of the police between the state authorities.

Einleitung

Jahr für Jahr fordert die Teilnahme am Straßenverkehr in Deutschland um die 7.000 Menschenleben bei gleichzeitig ca. 500.000 Verletzten. Diese Zahlen stagnieren seit langen Jahren auf hohem Niveau, ohne dass bislang die zahlreichen staatlicherseits praktizierten Sicherheitsaktivitäten zu einer merklich messbaren Absenkung bei den genannten Unfallfolgen und den Hauptunfallursachen geführt hätten. Im Klartext gesprochen gehen die absoluten Zahlen tatsächlich zwar beständig zurück und bestätigen damit auf den ersten Blick den Erfolg staatlicher Verkehrssicherheitsarbeit, sie sind aber nach wie vor absolut betrachtet für eine wertorientierte Gesellschaft wie die der Bundesrepublik Deutschland viel zu hoch, als dass man mit dem relativen Erfolg staatlicher Aktivitäten zufrieden sein könnte[1]. Überdies gibt es ernst

1 Ebenso Hilse, Hans-Günter, „Auswahl und Ausbildung von Polizeiführern zu einer an Leitlinien orientierten Verkehrssicherheitsarbeit", in: ZVS 45 (1999), S. 112.

zu nehmende Hinweise darauf, dass der absolute Rückgang der Zahlen von durch Verkehrsunfälle getöteten Personen allein auf eine Zunahme der passiven Fahrzeugsicherheit sowie eines deutlich größeren Erfolges der präklinischen Notfallmedizin zurückzuführen ist. Sollten sich diese beiden Aspekte in künftigen Untersuchungen objektiv bestätigen, wären starke Zweifel an der Qualität des derzeitig praktizierten Konzepts der staatlichen Verkehrssicherheitsarbeit anzumelden.

Innerhalb dieses Aufsatzes wird insbesondere die Rolle der Polizei im Rahmen der staatlichen Verkehrssicherheitsarbeit aus konstruktiv kritischer Sicht hinterfragt[2]. Dazu wird die Arbeitshypothese aufgestellt, dass eine tiefer als bisher wissenschaftlich fundierte und dabei konsequent systematisch betriebene Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei neue Vorteile in der Arbeitseffizienz eröffnet, die dieser wichtigen staatlichen Arbeit auch insgesamt dienlich sein können[3]. Eine unabdingbare Voraussetzung für diesen neuen Arbeitsansatz ist eine kritische Bestandsaufnahme bisher verwendeter Arbeitsmodelle und ihrer Rahmenbedingungen, die hier vorgenommen wird. Die Bestandsaufnahme kann angesichts der organisatorischen Aufteilung der Polizeiarbeit auf 16 Länderpolizeien und eine Bundespolizei (BGS) allerdings nur kursorisch sein[4]. Es ist auf Grund des Selbstverständnisses und des wissenschaftlichen Anspruchs eine beständige Aufgabe der neuen Polizeifachhochschulen bzw. der Fachbereiche Polizei, die hier vorgenommene überblickartige Untersuchung für den Bereich ihrer Bundesländer zu vervollständigen. Gerade der Polizeinachwuchs für den gehobenen Dienst wird auf Grund seines anspruchsvollen Aufgabenzuschnitts zukünftig auch stärker an wissenschaftlichen Maßstäben zu messen sein. Diese Prämisse gilt auch für die Polizei-Führungsakademie in Münster-Hiltrup (PFA), die den gesamten höheren Polizeivollzugsdienst der Bundesländer und des BGS aus- und fortbildet. Es bedeutet gerade aus Sicht der staatlichen und insbesondere der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit nach wie vor einen schwer wiegenden organisatorischen Mangel, dass die PFA noch keinen Universitätsstatus besitzt. Tiefgreifende Synergieeffekte und ein fruchtbarerer Austausch mit anderen Hochschulen und Wissenschaftlern gehen somit weiterhin verloren[5].

Konkrete planerische Arbeit in Sachen Verkehrssicherheit beginnt mit einer profunden Vertretung der Verkehrsexperten aus den Reihen der Polizei in den verschiedenen verkehrspolitischen Gremien auf europäischer, nationaler und kommunaler Ebene. Dort werden die politischen Rahmenbedingungen ausgehandelt, unter denen die Verkehrssicherheitsarbeit vor Ort stattfinden muss. Nur wer direkten Einfluss auf die Gestaltung dieser Rahmenbedingungen nimmt, kann diese inhaltlich seinen Gegebenheiten und Wünschen annähern.

Polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit in der EU?

Die Arbeit in Sachen Verkehrssicherheit im EU-Maßstab wird an dieser Stelle aus dem einfachen Grund angesprochen, weil die grenzüberschreitende bilaterale und multilaterale Zusammenarbeit zunehmend an Bedeutung gewinnt. Bereits heute kann es sich keine deutsche staatliche Ebene nebst ihren führenden Institutionen erlauben, sich von europäischen Erkenntnis- und Entscheidungsprozessen abzukoppeln, ohne dadurch Nachteile zu erleiden. Dies gilt auch für die Institution der Polizei[6].
Gerade in den Reihen der EU-Staaten nehmen die Unfallstatistiken der Bundesrepublik Deutschland in Bezug auf ein Zurückdrängen der absoluten Anzahl von Verkehrstoten im Straßenverkehr im Vergleich lediglich einen Mittelplatz ein. Die vorstehende Tabelle stellt die Anzahl der Verkehrstoten in den Jahren 1993 bis 1997 bezogen auf jeweils eine Million Einwohner im EU-Maßstab dar und zeigt, dass Deutschland unter den Staaten der EU lediglich den wenig befriedigenden Rang Nr. 6 einnimmt.

Frappierend sind insbesondere die großen Abstände zu den auf der Rangliste an vorderer Stelle platzierten Staaten Schweden, Großbritannien, Niederlande und Finnland, die gegenüber Deutschland offensichtlich über messbar erfolgreichere Konzepte in ihrer staatlichen Verkehrssicherheitsarbeit verfügen.

Auf Expertenebene wird derzeit in verschiedenen EU-Projekten an dem Aspekt der internationalen bzw. europäischen Verkehrssicherheitsarbeit geplant und gefeilt[7]. Dieser Aspekt wird die verantwortlichen Personen gerade in den Grenzregionen zwischen zwei Schengenstaaten zukünftig vermehrt dazu drängen, sich grenzüberschreitend gemeinsam an einen Tisch zu

Zahl der Verkehrstoten pro Million Einwohner in der EU

	1993	1994	1995	1996	1997
Belgien	165	168	143	134	134
Dänemark	108	105	112	98	93
Deutschland	123	121	116	107	104
Griechenland	209	216	231	197	210
Spanien	163	143	147	140	143
Frankreich	172	156	153	147	144
Irland	121	113	122	125	129
Italien	126	124	122	116	117
Luxemburg	197	162	172	172	143
Niederlande	81	85	86	76	75
Österreich	161	167	151	128	137
Portugal	274	253	273	275	254
Finnland	96	95	86	79	85
Schweden	73	67	65	61	61
Großbritannien	68	65	64	64	64
EU	132	126	124	117	116

(Quelle: CARE, Community Road Accident Database, publiziert als Anhang des Berichts der Europäischen Kommission „Prioritäten für die Sicherheit des Strassenverkehrs in der EU – Fortschrittsbericht und Einstufung der Massnahmen, Brüssel 2000, S. 32)

2 Zur konzeptionellen Arbeit in Sachen Verkehrsssicherheit vgl. grundlegend Hilse, Hans-Günter/Schneider, Walter, „Verkehrssicherheit – Handbuch zur Entwicklung von Konzepten“, Stuttgart 1995; vgl. dazu aber auch den Aufsatz von Schlanstein, Peter, Optimierung der Verkehrsunfallbekämpfung, in: PVT Heft 1/2002, S. 28 ff.

3 Unter „systematischer Verkehrssicherheitsarbeit“ wird im folgenden eine planvolle, stets an allen für die Arbeit relevanten aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen orientierte Arbeit für die Verkehrssicherheit verstanden. Da der Autor überdies aufgrund seines empirisch fundierten Erfahrungshorizonts ausschließlich für die Polizei sprechen kann, bleibt es den kritischen Lesern überlassen, ob aus ihrer Sicht eine Übertragbarkeit der hier gezogenen Feststellungen und Schlüsse auf die anderen Bereiche der staatlichen Arbeit in Sachen Verkehrssicherheit gesehen wird.

4 Eine länderübergreifende Untersuchung der Verkehrssicherheitsarbeit der Polizeien fehlt bislang. Im Übrigen bildet auch der BGS im Rahmen seiner verschiedenen Verkehrsüberwachungsaufgaben eine bislang allerdings kaum wahrgenommene und leider stark unterschätzte Säule der staatlichen Verkehrssicherheitsarbeit.

5 An dieser Stelle sei nur der bis heute praktizierte wissenschaftliche Luxus der PFA zu nennen, zahlreiche wichtige wissenschaftliche Untersuchungen aus dem Verkehrsbereich als Verschlusssachen der Verkehrswissenschaft vorzuenthalten.

6 In jeder Hinsicht zu begrüßen sind daher die von der PFA in loser Folge veranstalteten EURO-Seminare zu Fragen der Verkehrssicherheit, näher dazu Hilse, in: Hilse/Schneider (Fn. 2), S. 43.

7 Vgl. dazu das durchgeführte EU-Projekt ESCAPE, das als Bestandteil des 4. EU-Rahmenprogramms unter Beteiligung der BASt durchgeführt wurde. Näher dazu der aus polizeilicher Sicht bislang zu wenig beachtete Aufsatz von Gelau, Christhard/Pfeiffer, Manfred, „Methoden für die Evaluation von Maßnahmen der polizeilichen Überwachung“, in: ZVS 47 (2001), S. 70 f.

setzen und konkrete gemeinsam geplante Projekte in die Tat umzusetzen.

Grundsätzlich anzumerken ist für den EU-Bereich, dass ein bewertender Vergleich der unterschiedlichen staatlichen Arbeitsansätze in Sachen Verkehrssicherheit – etwa im Vergleich zur PISA-Studie – derzeit nicht in befriedigendem Maße stattfindet. Diese evident sichtbare Lücke gilt es durch die Verkehrspolitik und Ministerialbürokratie, auch unter dem polizeilich wichtigen föderalen Aspekt, alsbald auszufüllen.

Die Polizei ist allerdings im Bereich internationaler Gremien zu Themen der Verkehrssicherheit bislang deutlich unterrepräsentiert bzw. einfach nicht vertreten. Der Grund dafür liegt in der föderalen Polizeiorganisation, die ein Auftreten für Deutschland als Ganzes im Konzert der europäischen Staaten erschwert. Aber eine solche Repräsentation polizeilicher Belange und insbesondere die Vermittlung spezifischen polizeilichen Fach- und Praxiswissens ist auch im internationalen Maßstab unverzichtbar, will man nicht auf Dauer gänzlich von wichtigen Entscheidungsprozessen in Belangen der europäischen Verkehrssicherheit abgekoppelt sein.

Zwar wird die Polizei-Führungsakademie (PFA) in Münster als kompetentes Aus- und Fortbildungsinstitut für den höheren Dienst der Polizeien des Bundes und der Länder von Organisationen anderen europäischer Staaten immer wieder stellvertretend für „die Polizei“ angesprochen[8]. Die PFA als Bund-Länder-Institution besitzt auch auf Grund ihrer weit verzweigten internationalen Kontakte zwar die Fachkompetenz, die Polizei als Ganzes bzw. die verschiedenen Länderpolizeien international zu repräsentieren, jedoch sollte für diese besondere Aufgabe deren hoch qualifiziertes Personal in Absprache mit den Bundesländern entsprechend verstärkt werden.

Weit weniger als die PFA können die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in Bergisch Gladbach als dem Bundesministerium für Verkehr nachgeordnetes Forschungsinstitut oder gar das Bundesministerium selbst die Polizei auf internationalem Parkett repräsentieren, da die BASt und das BMV als Bundesbehörden mit dieser föderalen Aufgabe strukturell wie auch politisch überfordert wären und überdies eine schon organisatorisch kaum mögliche ständige Rückkoppelung mit den Verkehrsexperten der Länderpolizeien unverzichtbar wäre.

Bleibt also nur festzustellen, dass die Polizei in den Bundesländern sich selbst um eine fundierte Vertretung auf internationalem Parkett kümmern muss und eine Entscheidungsfindung in idealer Weise über die PFA angeregt werden sollte.

Nationale Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland

Bleibt weiterhin die Frage offen, wie und in welchem Umfang die Länderpolizeien auf nationaler Ebene in die Planungs- und Entscheidungsprozesse der Verkehrssicherheitsarbeit involviert sind.

Konzeptionelle staatliche Arbeit in Sachen Verkehrssicherheit findet auf nationaler Ebene z. B. statt in Verkehrsministerien, Bund-Länder-Fachausschüssen, im Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) und in der Deutschen Verkehrswacht (DVW). Zahlreiche von diesen Institutionen erarbeitete und stark aus wirtschaftlicher Sicht beeinflusste Verkehrssicherheitsprogramme alternierender Verkehrsminister haben es in der Vergangenheit jedoch nur ansatzweise vermocht, spürbare Fortschritte in der Sicherheit auf deutschen Straßen zu leisten. Polizeiliche Einflüsse sind und waren in den Programmen freilich nicht zu spüren.

Auch in Bund-Länder-Fachausschüssen, die in ihrer personellen Besetzung wie in ihrer praktischen Arbeit generell von der Ministerialbürokratie aus Bund und Ländern dominiert sind, findet derzeit eine von außen nur sehr beschränkt beeinflussbare und dabei kaum transparente Arbeit statt[9]. Wo aber die Türen von wichtigen Gremien verschlossen bleiben, deren Diskussionsverläufe und Entscheidungsprozesse nicht transparent sind und die Ergebnisse nicht offen und breit diskutiert werden können, ist einer konstruktiven Mitarbeit durch Verkehrspraxis und Verkehrswissenschaft ein Riegel vorgeschoben, der eine fruchtbare Diskussion dauerhaft blockiert.

Die deutschen Parlamente sind im Übrigen auch in Sachen Verkehrssicherheit nicht zuletzt auf Grund ihres statischen organisatorischen Gefüges und ihres massiven Informationsnachteils gegenüber der Verwaltung nicht dazu in der Lage, ihren Kontrollpflichten gegenüber der Ministerialbürokratie nachzukommen.

Ähnlich erfolglos kann sich die Verkehrspolizei im DVR und in DVW Gehör verschaffen. Im aus 34 Mitgliedern bestehenden Vorstand des DVR ist die Polizei ebenso wenig vertreten wie in vieren seiner acht Fachausschüsse. Auch im Präsidium und Beirat des DVW ist kein in der Verkehrssicherheitsarbeit aktiver Polizeibeamter vertreten.

Somit kann festgestellt werden, dass die Polizei derzeit von wichtigen Informations- und Entscheidungsprozessen der internationalen und nationalen Verkehrssicherheitsarbeit abgekoppelt ist und damit allenfalls eine indirekte Information bzw. Einflussnahme möglich ist.

Rahmenbedingungen polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit

Eine in jeder Hinsicht sinnvolle wissenschaftlich fundierte strategische Arbeit für die Verkehrssicherheit darf jedoch fraglos nicht allein bei der Institution Polizei Halt machen, sondern muss auch Fachleute aus anderen staatlichen und nichtstaatlichen Institutionen weit enger als bisher in den notwendigen fachlichen Diskurs einbeziehen[10]. Nur auf diesem Weg gelingt für die Mitarbeiter in der staatlichen Verkehrssicherheitsarbeit der unbedingt notwendige „Blick über den Tellerrand“, der in einem fruchtbaren Austausch konträrer Positionen zu vertieften Erkenntnissen führt[11].

Die praktische Hauptverantwortung in der Koordination der staatlichen Verkehrssicherheitsarbeit könnte – soweit politisch erwünscht – von der Polizei getragen werden. Allerdings müssten die politischen Entscheidungsträger in den Parlamenten und Ministerien die Sicherheitsrisiken im Straßenverkehr zukünftig ernster nehmen als bisher geschehen und daher die Verkehrspolizei als den historisch gewachsenen Kernbereich polizeilicher Arbeit sachlich wie personell angemessen verstärken[12].

Noch gibt es in der Polizei zahlreiche bestens ausgebildete Verkehrsexperten wie z. B. Kfz-Sachverständige, Fahrlehrer, Fahrprüfer und Verkehrsingenieure. Doch leider ist bundesweit die Tendenz erkennbar, dieses Spezialistentum in der Polizei an den Rand zu drängen bzw. auslaufen zu lassen. Wer jedoch von ministerieller Seite eine derartige unverständliche Praxis übt, nimmt sich dadurch – bewusst oder unbewusst sei hier dahingestellt – massiv konkrete Einflussmöglichkeiten auf fachliche und politische Entscheidungsabläufe im Verkehrsgeschehen. Ein Kompetenzzuwachs der Polizei wird zukünftig nur über eine Wiederbelebung dieses ohne sachliche Not verschütteten Verkehrsspezialistentums möglich sein.

Wie prekär die Sicherheitslage auf deutschen Straßen tatsächlich seit vielen Jahren ist, zeigt ein Blick auf die nachfolgende Tabelle auf Seite 153, der im Straßenverkehr in den Jahren von 1997 bis 2001 verletzten und getöteten Menschen.

Aus dem hier gewählten ergebnisorientierten Blickwinkel der staatlichen Verkehrssicherheitsarbeit werden prinzipiell neue Anforderungen auch an die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit formuliert und vielerorts in fortschrittlichen Bundesländern auch bereits in neue systema-

8 Der Verfasser dieses Aufsatzes nahm auf Bitten der PFA und des DVR selbst im Oktober 2001 an einem von der INRETS, dem Pendant der BASt in Frankreich, veranstalteten internationalen Symposium zur Effektivität polizeilicher und kommunaler Verkehrsüberwachung teil und erlebte dabei hautnah die Probleme der Vertretung polizeilicher Belange im internationalen Maßstab.

9 Bereits der praktische Zugang und die Zugangsvoraussetzungen für dieses Gremium sind wenig transparent.

10 Hierzu zählen z. B. Verkehrspraktiker aus Ingenieurberufen ebenso wie Verkehrspsychologen, Verkehrsmediziner und Verkehrspädagogen.

11 Gegen eine isoliert betriebene Verkehrssicherheitsarbeit auch Hilse, Hans-Günter, „Perspektiven zur Sicherheit im Straßenverkehr aus Sicht der Polizei“, in: Kubitzki, Jörg (Hrsg.), „Der sichere Fahrer. Ein Mythos?“, Festschrift für Walter Schneider zum 70. Geburtstag, Köln 2002, S. 52.

12 Leider sind jedoch in der Praxis gegenläufige Tendenzen zu beobachten, deren negative Auswirkungen nicht lange auf sich warten lassen werden. Eine planvolle organisatorische Pflege des Verkehrsbereiches innerhalb der Polizei wird jedenfalls derzeit nicht sichtbar praktiziert.

Geschädigte Personen bei Unfällen im Straßenverkehr

	1997	1998	1999	2000	2001
Getötete					
Alle Altersgruppen	8.549	7.792	7.772	7.503	6.977
unter 15 Jahre			317	240	231
15 – 18 Jahre			391	336	286
18 – 25 Jahre	1.942	1.724	1.694	1.736	1.606
25 – 65 Jahre			4.061	3.876	3.571
65 und mehr Jahre	1.381	1.328	1.306	1.311	1.283
Verletzte					
Alle Altersgruppen	501.094	497.319	521.127	504.074	494.775
unter 15 Jahre			48.867	45.141	42.574
15 – 18 Jahre			35.946	33.578	31.383
18 – 25 Jahre	107.512	109.219	114.526	111.210	108.851
25 – 65 Jahre			285.022	277.002	274.211
65 und mehr Jahre	33.127	32.958	35.441	36.327	37.066

(Quelle: Statistisches Bundesamt Deutschland www.destatis.de , Stand 14. Juni 2002)

tische polizeiliche Handlungsstrategien umgesetzt[13].

Wie wichtig die staatliche Verkehrssicherheitsarbeit eigentlich ist, zeigt außer den Zahlen und Fakten auch eine kurze Rückbesinnung auf die Verankerung dieser zentralen staatlichen Aufgabe, deren Kernbereich ohne Zweifel die zielgenaue Bekämpfung der vielfältigen Ursachen von Verkehrsunfällen bildet.

Verkehrssicherheitsarbeit als Verfassungsauftrag

Das juristisch und rechtsethisch hochwertigste Fundament der Unfallbekämpfung bildet die staatliche Schutzpflicht des Art. 2 Abs. 2 unseres Grundgesetzes, wonach der Staat seine Bürger vor Gefahren für Leib und Leben zu schützen verpflichtet ist[14]. Logische Konsequenz dieses Verfassungsauftrags ist es aus Gründen der Effektivität staatlichen Handelns, die vielfältig möglichen staatlichen Maßnahmen organisatorisch an der Stelle zu bündeln, wo der größtmögliche Erfolg zu erwarten ist. Nur auf diesem Wege wird eine effektive Unfallbekämpfung von staatlicher Seite her überhaupt erst ermöglicht. Der Staat ist demnach einerseits gefordert, nur diejenigen besonders qualifizierten Gliederungen seines Apparates mit der Aufgabe der Unfallbekämpfung zu betrauen, deren fachliche Kompetenzen und personelle Ressourcen einen Fortschritt auf diesem Gebiet versprechen und Kontinuität in der Aufgabenerfüllung gewährleisten[15].

Noch eine weitere verfassungsrechtliche Erwägung sei an dieser Stelle gestattet.

Aktiv beteiligt sind an der staatlichen Verkehrssicherheitsarbeit, was aber bereits in manchen Teilbereichen unserer Gesellschaft in Vergessenheit geraten zu sein scheint, zunächst einmal alle drei Staatsgewalten.

In der Theorie funktioniert die unterschiedliche Beteiligung so:

Die Gesetzgebung (Legislative = erste Staatsgewalt) setzt den äußeren Rahmen mittels Gesetzen, in deren Mittelpunkt die Verkehrssicherheit steht.

Die Verwaltung (Exekutive = zweite Staatsgewalt) füllt diesen vorgegebenen Rahmen durch die Vorgabe anwendungsorientierter Rechtsvorschriften in Form von Verordnungen und Verwaltungsvorschriften sinnvoll aus und handelt auch konsequent danach.

Die Rechtsprechung (Judikative = dritte Staatsgewalt) schließlich legt im Rahmen von juristischen Streitverfahren mit Relevanz in Sachen Verkehrssicherheit sämtliche vorhandenen und streitentscheidenden Vorschriften im Sinne der Verkehrssicherheit aus und schafft dadurch Rechtsfrieden zwischen den beteiligten Parteien. Diese Verfassungsaufträge an die drei Staatsgewalten gelten freilich nicht nur für die Staatsgewalten auf der Bundesebene, sondern ebenso deutlich auch für die Länderebene und die kommunale Ebene.

Jeder der Leser dieses Aufsatzes prüfe an Hand seiner unterschiedlichen Praxiserfahrung selbst, wo auf den verschiedenen staatlichen Ebenen tatsächliche Lücken in der praktischen Umsetzung dieser theoretischen Idealvorstellung bestehen[16]. Klar ist jedoch, dass bei defizitärer Arbeit einer der beteiligten drei Staatsgewalten im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit die Sicherheitsbalance insgesamt gestört wird. Dies hat zur Folge, dass andere Bereiche des staatlichen Gemeinwesens die entstehenden Lücken so lange ausfüllen müssen, bis die Defizite abgebaut sind[17].

Staatliche Verantwortlichkeit für die Bekämpfung von Unfallrisiken

Zwei konkrete und wie wir sehen können immer wieder aktuelle Ansatzpunkte für diesen wichtigen Teilbereich staatlicher Arbeit sind die Reduzierung der absoluten Unfallzahlen und die Reduzierung der Unfallschwere[18].

Erreichen es die staatlichen Instanzen nämlich nicht, die Anzahl der im Straßenverkehr Jahr für Jahr getöteten und verletzten Menschen drastisch und dauerhaft zu reduzieren, so müssen sich die Bürger und erst recht die zuständigen Mitarbeiter in den staatlichen Behörden nahezu zwangsläufig eine an die Adresse der Verantwortlichen in der staatlichen Verkehrs- und Sicherheitspolitik gerichtete Frage stellen[19]: Ist das derzeit gültige Konzept der Unfallbekämpfung für die nahe Zukunft noch tragfähig oder bedarf es einer qualitativen Verbesserung?

Eines ist klar. Es genügt nicht, sich von staatlicher Seite aus Anlass alljährlich aktualisierter Statistiken stets aufs Neue auf die Schulter zu klopfen und sich auf den Lorbeeren der an den sinkenden Unfallzahlen messbar erreichten Zwischenziele auszuruhen. Zwischenziele sind eben tatsächlich nur Etappenziele auf dem Weg zum endgültigen Zieleinlauf. Sie bedeuten der Sache nach eher eine Erinnerung an eine fortbestehende Aufgabe, denn einen Erfolg[20].

13 Vgl. dazu nur das wegweisende aktuelle Verkehrskonzept „Motorrad fahren in Rheinland-Pfalz – aber sicher!“, Mainz 2001, erarbeitet von einem innovativ arbeitenden Team der Polizei aus Rheinland-Pfalz.

14 Mit einem ähnlich markanten Hinweis auf diese Verfassungsgrundlage Hilse, Hans-Günter, Schneider-FS (Fn. 11), S. 44. Hilse/Schneider (Fn. 2), S. 5, sehen zu Recht eine staatliche Verpflichtung, Gefahren zu verringern.

15 Näher zum Ganzen mit pointiert den Staat verpflichtendem Ansatz Hilse, in: Hilse/Schneider (Fn. 2), S. 20 ff.;

16 Es ist nicht die Aufgabe dieses Aufsatzes, an dieser Stelle hinter die Kulissen der Rechts- und Verwaltungspraxis zur tatsächlichen Umsetzung der Verfassungsaufgabe der staatlichen Verkehrssicherheitsarbeit zu blicken. Einige Lücken im System findet der interessierte Leser für den Bereich des Verhaltensrechts jedoch aufgelistet z. B. im Loseblatt-Praxiskommentar „StVO aktuell“ von Müller, Dieter, München, Stand April 2002.

17 Vgl. dazu nur die aus heutiger Sicht nur als anachronistisch zu bezeichnende langjährige Diskussion um die Einführung und spätere Erweiterung der Gurtpflicht bzw. deren Bußgeldbewehrung. Das beispiellose Herauszögern dieser Pflichten hat fraglos zahlreiche Menschenleben gekostet und ist dem verfassungsrechtlichen Schutzauftrag zu spät gerecht geworden.

18 So auch beispielhaft für die Länderebene als staatliche Ziele der Unfallbekämpfung benannt in der Publikation „Wege der Vernunft“ Verkehrssicherheitsprogramm des Freistaates Sachsen, hrsg. als Heft 1 der Schriftenreihe des Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit des Freistaates Sachsen, Dresden 1993, S. 40.

19 Gemeint sind Verantwortliche aller staatlichen Ebenen, angefangen bei der Bundesebene über die Länderebene bis zur kommunalen Ebene.

20 Nicht recht verständlich sind aus dieser Sicht die alljährlich wiederholten Presseauftritte von Innenministern, die in Verkennung der prekären Situation einen minimalen Rückgang an Verkehrstoten tatsächlich medienwirksam als Erfolg präsentieren.

Alle beteiligten staatlichen Instanzen arbeiten bereits mehr oder weniger intensiv an dem Konzept, durch sinnvolle Verknüpfungen von Know-how mögliche Synergieeffekte konsequent vorzubereiten und sachlich wie auch personell zu fördern. Dazu bedarf es jeweils in der Spitze der Entscheidungsträger unzweifelhaft einer Ministerialverwaltung, die fachlich bestens qualifiziert ist, ferner dazu bereit ist, vorhandene Verkrustungen im Verwaltungsapparat konsequent aufzubrechen und darüber hinaus unbürokratisch wie auch unkonventionell die nachgeordneten Ebenen nachdrücklich zu fördern[21].

Als kontraproduktiv erweist sich z. B. eine ministerielle Aufteilung der staatlichen Verkehrssicherheitsarbeit auf zwei Ministerien wie sie derzeit etwa im Freistaat Sachsen praktiziert wird, in dem das Sächsische Staatsministerium des Innern und das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr sich die entsprechenden Aufgaben teilen. Durch diese Aufteilung bereits auf ministerieller Ebene werden nicht nur Entscheidungswege verdoppelt und damit wichtige Zeit verschenkt, sondern auch personelle Ressourcen ohne Not parallel und damit doppelt beschäftigt – ein anachronistischer Luxus.

Sinnvoller wäre eine Konzentration dieser Arbeit im jeweiligen Innenministerium eines Bundeslandes, da die Polizei jeweils den stabilsten personellen Kern der staatlichen Verkehrssicherheitsarbeit stellt.

Beteiligte staatliche Behörden

Als verantwortliche behördliche Instanzen beauftragte der Staat im Rahmen der von ihm erlassenen Zuständigkeitsnormen für die Verkehrssicherheitsarbeit in erster Linie die Straßenverkehrsbehörde, die Polizei und die Straßenbaubehörde. Die operative Verkehrssicherheitsarbeit in diesen drei Behörden findet dabei vor Ort in den Kommunen und Landkreisen statt, während die ebenfalls notwendige unterstützende strategische Arbeit in den übergeordneten Behörden stattfindet.

Die praktische Hauptarbeit leisten vor Ort des Geschehens jedenfalls die Beamten des mittleren und gehobenen Dienstes bzw. vergleichbar eingruppierte Angestellte. Diese engagierten Mitarbeiter in ihrer täglichen Arbeit und Motivation aktiv wie auch deren Teams strukturell zu fördern sollte das Ziel übergeordneter Dienststellen und Beamter in Entscheidungspositionen sein[22]. Eine Steigerung in der Effektivität ihrer tagtäglichen Arbeit zugunsten der Verkehrssicherheit vor Ort wäre die sichere Folge dieser notwendigen und leider bisweilen fehlenden Unterstützung durch vorgesetzte Dienststellen und Personen[23].

Strukturen und Mitarbeiter

Bei einer Arbeit, die wie die Verkehrssicherheitsarbeit von persönlichen Kontakten und Begegnungen durch gemeinsam erarbeitete Lösungsansätze lebt, wäre es sinnvoll, aus übergeordneter staatlicher Sicht im Rahmen eines Gesamtkonzepts für kontinuierliche Kontakte und kurze Wege zu sorgen[24].

Gerade die organisatorische und personelle Aufsplitterung der Verkehrssicherheitsarbeit auf drei verschiedene staatliche Instanzen in drei unterschiedlichen Behördenstrukturen ist allerdings dafür verantwortlich, dass eine notwendige flexible Strategie aus einem Guss nur allzu oft erschwert wird. Auf Grund dieser Erkenntnis ist zumindest eine elektronische Vernetzung der wichtigsten Verkehrsexperten notwendig, um einen notwendigen ständigen Austausch zu ermöglichen. Besser noch wäre allerdings die tagtägliche Zusammenarbeit der Fachleute unter einem Dach.

Verkehrssicherheitsarbeit ist qualitativ abhängig von hoch motivierten und bestens aus- und fortgebildeten Mitarbeitern. In jeder Hinsicht kontraproduktiv ist es daher in allen drei genannten Behörden, wenn in der Praxis über Jahre hinweg gereifte Verkehrsexperten – wie leider oft zu beobachten – im Stile überkommenen Obrigkeitshandelns gerade dann aus dem Verkehrsbereich befördert oder weggelobt werden, wenn sie sich auf dem Zenit ihres fachlichen Wissens befinden. Wer in den für die Personalpolitik verantwortlichen Ministerien in diesem Sinne Verkehrsexperten für welchen Zweck auch immer aus ihren über Jahre hinweg mühsam erarbeiteten Tätigkeitsbereichen entfernt, schadet damit, ohne es vielleicht zu wollen, im Ergebnis aktiv der Verkehrssicherheit[25].

Nur konstruktive Teamarbeit ist produktiv. Die Vorteile, mit Kollegen in einem eingespielten Team zusammen zu arbeiten und ein gemeinsames Ziel zu verfolgen, liegen für alle sichtbar auf der Hand. Der Vorteil eines gut eingespielten Teams ist es, dass ein Team in dienstlichen Situationen sofort reagiert, sich daraufhin schnell bewegt und gemeinsam mehr erreichen kann als die Summe der einzelnen Mitglieder aus denen es besteht.

In einem guten Team sind stets bessere und kreativere Ideen vorhanden, die nicht selten zu fantasievolleren Lösungen führen, als dies bei einem für sich allein arbeitenden und seine Entscheidungsfindung nach außen hin abschottenden Sachbearbeiter der Fall ist. Dies gilt im Polizeibereich ebenso für die Dienstschicht im Polizeirevier wie für die Spezialisten in der Verkehrspolizeiinspektion, aber auch für die behördenübergreifende Zusammenarbeit zwischen Polizei, Straßenverkehrsbehörde und Straßenbaubehörde.

Strategieansätze

Wer gegen stagnierende Unfallzahlen ankämpft, benötigt im Zeitalter der Informationsgesellschaft also kurze Wege und – unter den Augen der „vierten Gewalt“, den allseits gegenwärtigen Medien – auch schnelle messbare Erfolge. Diese Arbeitsergebnisse legitimieren den intensiven personellen und sachlichen Einsatz auch vor der interessierten Öffentlichkeit, die an der Unfallbekämpfung von jeher ein großes Interesse besitzt. Eine sinnvolle zeitlich geordnete Strategie setzt sich – gerade auch im Bewusstsein dieses öffentlichen Druckpotenzials – kurzfristige, mittelfristige und langfristige Ziele[26].

Wer Unfallrisiken bekämpfen möchte, benötigt dafür als persönliche Arbeitsgrundlage vertiefte fachliche Kenntnisse auf aktuellstem Stand. Diese sind aus den beteiligten drei Behörden im Wege der behördeninternen Weiterbildung nur begrenzt zu erhalten. Dennoch sollten gerade vorgesetzte Personen darauf achten, dass sich ihre Mitarbeiter stets auf dem aktuellen Stand der Forschung in Sachen Verkehrssicherheit befinden.

Eine wertvolle Basis für die Fortbildung des gehobenen und höheren Polizeivollzugsdienstes bilden beispielsweise die Fachfortbildungen an der Polizei-Führungsakademie in Münster-Hiltrup. Deren Anliegen ist es, ein breites Angebot wissenschaftlichen Fachwissens für die Polizei, aber auch für die mit der Polizei zusammenarbeitenden staatlichen Instanzen und Behörden vorzuhalten, um auf diese Weise Synergieeffekte für die Arbeitspraxis zu erreichen. Neben diesen Fortbildungsveranstaltungen ist jedoch auch die Lektüre der einschlägigen Fachliteratur unverzichtbar. Diese sollte aus einem brauchbaren und förderlichen Mix von fachwissenschaftlichen Einzeluntersuchungen (etwa aus den verschiedenen Fachreihen der Bundesanstalt für Straßenwesen) sowie Fachzeitschriften wie der Ihnen vorliegende Zeitschrift für Verkehrssicherheit bestehen.

Es sollte die fachlich fürsorgliche Aufgabe der übergeordneten behördlichen Instanzen sein, ihren Mitarbeitern diese Fachliteratur zeitnah auf aktuellem Niveau zur Verfügung zu stellen und ihnen auch während der Arbeitszeit die Lektüre dieser wichtigen Sachinformationen zu ermöglichen. De facto werden dadurch überflüssige Fehler durch z. B. lückenhafte oder rückständige Kenntnisse vermieden und mit eini-

21 Selbstverständlich fungiert hier auch der gleichlautende politische Wille, jeweils praktiziert durch Innenminister und deren Staatssekretäre entweder als Schwungrad oder als Hemmschuh.

22 Nicht ganz so pointiert, aber mit ähnlicher Zielrichtung Hilse, Hans-Günter, Schneider-FS (Fn. 11), S. 43.

23 Keineswegs bedeutet diese Ansicht, neue Pfründe zu schaffen, aber sehr wohl, Anreize zu einer qualitativen Steigerung in der örtlichen Verkehrssicherheitsarbeit zu setzen, indem das am besten qualifizierte und fortgebildete Personal gerade an dieser wichtigen Schnittstelle staatlicher Sicherheitsarbeit eingesetzt werden kann.

24 Organisationsuntersuchungen der Strukturen staatlicher Verkehrssicherheitsarbeit sind leider derzeit nicht vorhanden.

25 In dieser Hinsicht bedarf die derzeit geübte, zeitlich überkommene Stellenbewertungs- und Beförderungspraxis im Verkehrsbereich dringend einer Reform.

26 Vgl. dazu ebenfalls das Verkehrskonzept „Motorrad fahren in Rheinland-Pfalz – aber sicher!“, Mainz 2001 und auch den Aufsatz von Hilse, Thomas, „Ziele, Inhalte und Aufbau von Konzepten zur Verkehrssicherheit“, in: Hilse/Schneider (Fn. 2), S. 154 ff.

ger Sicherheit neue Innovationspotenziale eröffnet.

Allerdings bedeutet dieses Fortbildungsangebot auch – und dies soll an dieser Stelle füglich nicht verschwiegen werden – ein gerüttelt Maß an aktiver Fortbildungsbereitschaft bei den betreffenden Mitarbeitern, die nicht selten über motivationsfreudige Chefs erst geweckt werden muss.

Notwendig ist es gerade in der heutigen schnelllebigen Zeit aber auch, wissenschaftliche Beratung durch Praxisprofis von außen zu erhalten. Diese erhält man bei Institutionen, die inhaltlich am gleichen Strang ziehen und darüber hinaus dazu in der Lage sind, staatlichen Mitarbeitern den für eine innovative Arbeit notwendigen Blick über den Tellerrand zu gewähren.

Beispielhaft sind hier die beiden Forschungsinstitute des Gesamtverbandes der Versicherungswirtschaft (GDV) zu benennen. Es sind dies das Institut für Straßenverkehr Köln (ISK) und das Institut für Fahrzeugsicherheit München (IFM)[27].

Nicht zuletzt müssen staatliche Verkehrssicherheitsarbeiter aber auch die Verkehrsteilnehmer tiefgründig kennen, d. h. deren unterschiedliche Motive und Risiken bei der den verschiedenen Formen der Verkehrsteilnahme in ihrem Denken und Handeln berücksichtigen[28]. Diese Kenntnis erlangt man – und dies sei wirklich nur nebenbei bemerkt – nicht nur aus der Lektüre einschlägiger Literatur, sondern in erster Linie durch notwendige Verkehrserhebungen und -befragungen vor Ort.

Die Aufgabenerfüllung in Sachen Verkehrssicherheitsarbeit ist ohne eine aussagekräftige und aktuelle kommunale Verkehrsstatistik allerdings ohnehin nicht zu gewährleisten[29].

Rangfolge der Aufgaben

Üblicherweise ruht die Verkehrssicherheitsarbeit auf drei stabilen Säulen. Es sind dies die Verkehrsprävention, die Verkehrsüberwachung sowie die Beseitigung von Unfallschwerpunkten[30].

Mitarbeiter aller drei Bereiche müssen zwangsläufig in drei Richtungen denken und handeln, und zwar unter Berücksichtigung der potenziellen Risikofaktoren Verkehrsteilnehmer, Verkehrsmittel und Verkehrsraum.

Tatsächlich besitzen die drei genannten Säulen in der behördlichen Praxis, aber auch in der Bewertung unter den Behördenmitarbeitern wie auch in der öffentlichen Meinung einen unterschiedlichen Stellenwert.

Nach einer konsequent am Gesichtspunkt der Gefahrenabwehr ausgerichteten Bewertung steht die Verkehrsprävention im Vordergrund einer Stellenwertbetrachtung, gefolgt von der Verkehrsüberwachung. Die Arbeit der Bekämpfung von Unfallschwerpunkten bildet regelmäßig die ultima ratio[31].

Eine umfassende vergleichende wissenschaftliche Untersuchung des Praxiswertes dieser drei Tätigkeitsbereiche auf aktueller Basis steht ebenso noch aus wie eine umfassende Bestandsaufnahme derzeit praktizierter Sicherheitskonzepte. Oft beruht es derzeit nur auf zufälligen Gesichtspunkten, wenn erfolgreiche Konzepte Kreise ziehen und von anderen Institutionen übernommen werden. Aus dieser Sicht sind Kombinationsstrategien, wenn sie den überhaupt ersonnen und umgesetzt werden, bloßes Stückwerk und beruhen im wesentlichen auf Einzelinitiativen besonders engagierter Fachleute. Von einer auf wissenschaftlicher Basis gegründeten systematischen Kombinationsstrategie aller drei genannten Bereiche in Sachen Verkehrssicherheit kann daher nach bisher vorliegenden Erkenntnissen, insbesondere aus polizeilicher Sicht, weder auf Bundes- noch auf Länderebene gesprochen werden.

Verkehrsprävention

Betrachtet man die vom präventiven Ansatz her wichtigste Säule der Verkehrssicherheitsarbeit, so sind bereits auf diesem Gebiet unterschiedliche Arbeitsansätze gebräuchlich. Sie ranken sich um die beiden Konzepte der persönlichen Beratung bzw. Verkehrserziehung und der Öffentlichkeitsarbeit in Sachen Verkehrssicherheit, die bisweilen auch in Kombination beider Bereiche in Sicherheitsaktivitäten umgesetzt werden. Beiden Konzepten ist gemeinsam, dass sie von einem möglichst engen Miteinander mit den verschiedenen Zielgruppen der Verkehrsteilnehmer geprägt sind.

Da die Straßenverkehrsbehörden und die Polizei ihre Präventionsaufgaben auf Grund ihrer engen Personalressourcen auch beim besten Willen nur höchst unvollkommen wahrnehmen könnten, erweist sich gerade hier die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit den zahlreichen freien Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit als überaus fruchtbar.

Die Verkehrssicherheitsberatung und -erziehung liegt zu einem großen Teil in Händen der Polizei[32]. Sie beginnt bereits im Kindesalter mit den verkehrspädagogisch tätigen Polizeibeamten, die für eine Verkehrserziehung von Kindern im Vorschul- und Grundschulalter verantwortlich zeichnen (z. B. Verkehrspuppenbühne und Radfahrausbildung)[33]. Für den Bereich des Jugendalters, jenseits der mit der Radfahrausbildung nur höchst unvollkommen umgesetzten staatlichen Begleitung in Sachen Verkehrssozialisation, fehlt derzeit ein öffentlich diskutiertes gebräuchliches Konzept. Man gewinnt bei dieser Sachlage den Eindruck, als wenn der Staat seine Jugend erst mit den jeweils genauestens vorgegebenen Modalitäten des Erwerbs von Fahrerlaubnissen für motorisierte Fahrzeuge wieder zur Kenntnis nimmt. Zwangsläufig muss damit an dieser Stelle die kritische Randbemerkung gestattet sein, dass sich bei diesen Rahmenbedingungen staatlicherseits niemand darüber wundern darf, dass die Unfallproblematik der „jungen Fahrer“ nicht in den Griff bekommen werden kann.

Ein genereller Nachholbedarf besteht für die staatliche und auch polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit in Sachen professioneller Öffentlichkeitsarbeit, dem zweiten Standbein der Verkehrsprävention.

Oft genug behindert ein Kompetenzwirrwarr zwischen den verschiedensten Medien- und Pressestellen der beteiligten Behörden jeden noch so kleinen Versuch einer konsequenten Sensibilisierung der Öffentlichkeit für die Belange der Verkehrssicherheit. Auf dieser Grundlage ist es verständlich, dass es dem Staat in Verkennung seiner Informationspflicht nicht gelingt selbst die alljährlich erfolgenden Änderungen des Verhaltensrechts der StVO den Verkehrsteilnehmern, die es täglich angeht, tatsächlich zu vermitteln – von den Gründen für diese vermeintlich unvermeidlichen Änderungen ganz zu schweigen.

Die Anregung, Medienprofis wie Journalisten und Pädagogen auch in den staatlichen und polizeilichen Präventionsdienst einzustellen oder über das moderne Managementinstrument des „outsourcing“ mit spezifiziertem Auftrag für die eigenen Belange zu beschäftigen, darf deshalb aus den Gründen einer weiterhin notwendig wachsenden Professionalität dieses Dienstzweiges nicht einfach von der Hand gewiesen werden.

Noch ein besonderer Schutzgedanke soll erwähnt werden.

Gerade die Gruppen der schwächsten Verkehrsteilnehmer, die von Kindern, Senioren und unseren behinderten Mitmenschen gebildet werden, bedürfen eines besonderen Schutzes, der durch die Sensibilisierung der Öffentlichkeit effektiv gefördert werden kann[34]. Dass gerade der Kontakt zu Schulen, insbesondere aber zu Lehrern, Eltern und Schülern in dieser Hinsicht

27 Eine professionell erarbeitete und umgesetzte Fortbildungsinitiative setzt das ISK derzeit bundesweit mit der Qualifizierung der örtlichen Unfallkommissionen mit beispielhaftem Engagement um.

28 Zum weithin sträflich unterschätzten Problem des Risikoeinsatzes im Straßenverkehr näher Schneider, in Hilse/Schneider (Fn. 2), S. 84 ff., sowie ders., a.a.O., zu den ebenfalls wichtigen Aspekten Aggressivität, S. 131 ff., Alkohol, S. 133 ff.

29 Dies wird auch betont von Nicodemus, Sigrid, „Statistische Daten als Basis für die Erstellung von Verkehrssicherheitskonzepten“, in: Hilse/Schneider (Fn. 2), S. 138 ff.

30 Vgl. dazu auch die Darstellung bei Hilse (Fn. 1), S. 113 ff.

31 Zur tatsächlichen Fehlgewichtung der in den Kommunen praktizierten Verkehrssicherheitsarbeit mit deutlichen Nachteilen für die Verkehrsprävention vgl. näher Schneider, in: Hilse/Schneider (Fn. 2), S. 124 ff.

32 Grundlegend zur Rolle der Verkehrserziehung Böcher, Wolfgang, „Verkehrsaufklärung und Verkehrserziehung“, in: Hilse/Schneider (Fn. 2), S. 248 ff.

33 Über eine wissenschaftliche Evaluation dieser wichtigen Arbeit auf Bundes- oder Länderebene ist derzeit ebenfalls nichts bekannt.

34 In diesem Sinne auch engagiert vertreten durch von Prondzinski, Peter, „Spielplatz Straße“, in: Deutsches Polizeiblatt (DPolBl) 1/2002, S. 3 f.

noch ungeahnte Verbesserungspotenziale in der örtlichen Verkehrssicherheitsarbeit bietet, soll hier nur am Rande besonders erwähnt werden[35].

Auch das Einbeziehen der neuen Medien bietet für die Verkehrssicherheitsberater der Polizei völlig neue Möglichkeiten, jenseits der in der vierten Klassenstufe abzulegenden Fahrradprüfung den oft bereits verschütteten Zugang zur Generation der Kinder und Jugendlichen erneut zu erlangen[36].

Verkehrsüberwachung

Diese von ihrem Stellenwert her zweite Säule der Verkehrssicherheitsarbeit ruht auf den Schultern der Mitarbeiter der polizeilichen und kommunalen Verkehrsüberwachung[37].

Das Manko dieses wichtigen Arbeitsfeldes liegt auf der einen Seite in seinem schlechten Ansehen in der Öffentlichkeit, die diesen Part staatlicher Verkehrssicherheitsarbeit nicht selten mit dem Abkassieren ansonsten braver Bürger gleichsetzt (Stichworte: „Radarfalle“, „Abzocke“ etc.). Dieser für die Vielzahl aller Fälle falsche Eindruck entsteht einerseits durch eine oft wenig zwischen Polizei und Kommunalbehörden koordinierte Strategie zur Verkehrsüberwachung[38]. Andererseits fällt den Bürgern im Rahmen dieser tatsächlich weithin sichtbaren staatlichen Überwachungsaufgabe auf, dass nur die Polizei ihre Verkehrsüberwachung in vielen Fällen mit einer Anhaltekontrolle und einem persönlichen Gespräch verknüpft, während sie von Kontrollen der Geschwindigkeit durch Kommunen oft erst durch den unpersönlichen Anhörungsbogen Kenntnis erhalten.

Dabei bedarf auch die Aufgabe der Verkehrsüberwachung einer grundsätzlich pädagogischen Ausrichtung will sie einen erwünschten nachhaltigen Effekt beim Verkehrsteilnehmer erreichen. Diesen pädagogischen Ansatz fordert seit dem 1.1. 2002 für das Erziehungsmittel der Verwarnung im übrigen nunmehr auch verbindlich die Norm des § 2 Abs. 1 BKatV von den Mitarbeitern beider Behörden.

In keinem Fall dürfen aber die kommunalen Träger der Bußgeldbehörden ihren fraglos vorhandenen Einfluss auf diese wichtige Sicherheitsarbeit dazu benutzen, das Instrument der Verkehrsüberwachung an fiskalischen Gesichtspunkten zu orientieren. In dieser Hinsicht ist es absolut kontraproduktiv, Haushaltsansätze für Verkehrsbußgelder etwa wie die kommunalen Einnahmen aus der Gewerbesteuer zu behandeln und Haushaltsansätze von vornherein wie es vielfach geschieht bereits in künftige Haushalte als zu erfüllende Festposten einzuplanen. Damit wäre diese Säule der Verkehrssicherheitsarbeit ihrem Sinn nach insgesamt ad absurdum geführt; denn je erfolgreicher die Verkehrssicherheitsarbeit insgesamt umgesetzt wird, desto geringer dürften nach aller Logik die Einnahmen aus Bußgeldern werden.

Vorbildlich ist da eher ein Konzept, das einen festgelegten Anteil der Einnahmen aus Bußgeldern zweckgebunden und durchaus öffentlichkeitswirksam in die Verkehrsprävention fließen lässt wie es etwa in der Stadt Nordhorn praktiziert wird.

Auch in der Ausübung der polizeilichen Verkehrsüberwachung gibt es Licht und Schatten.

Dadurch, dass die tatsächliche Praxis der Verkehrsüberwachung in Behördenhierarchien wie Polizei und Bußgeldbehörde der Weisungsgewalt vorgesetzter Beamter unterworfen ist, hängen auch Ausübung und Fehlerquellen zu einem großen Maß von persönlichen Faktoren ab. Je nach qualitativer Aus- und Fortbildung der entscheidenden Beamten ist daher die Überwachungspraxis, die von übergeordneten Behörden bundesweit durchweg so gut wie nie evaluiert wird[39], persönlich vorgeprägt.

Als ein weiterer Faktor wirkt sich gerade im Bereich der Verkehrsüberwachung die teilweise extrem dünne Personaldecke der Verkehrspolizei in höchstem Maße schädlich auf diese so wichtige Verkehrssicherheitsarbeit aus. Sind schon nur sehr wenige Verhaltensnormen des Straßenverkehrsrechts einer systematischen polizeilichen Verkehrsüberwachung überhaupt zugänglich[40], so relativiert sich die Effektivität der Überwachung nochmals um ein Vielfaches durch die zahlenmäßige und qualitative Beschränktheit der zur Verfügung stehenden technischen Überwachungsmittel.

Auf diese Weise zeigen sich sowohl die kommunale als auch die polizeiliche Verkehrsüberwachung im Sinne einer systematischen Verkehrssicherheitsarbeit auf wissenschaftlicher Basis derzeit mehr oder weniger als ein Flickenteppich nur bedingt genutzter Anwendungsmöglichkeiten. Alle Entschuldigungen unter Hinweis auf die allerorten gleich prekäre Haushaltslage in den öffentlichen Kassen erklären zu wollen wäre allerdings nur die halbe Wahrheit. Würde man zusätzlich die Gretchenfrage nach effektiver und rückhaltloser politischer Unterstützung von Mitarbeitern der Verkehrspolizei und kommunaler Verkehrsüberwachung durch übergeordnete Behörden und Beamte stellen, käme man den erhofften Antworten deutlich näher.

Die Unfallkommission

Die drei wichtigsten staatlichen Institutionen auf dem Gebiet der Unfallbekämpfung sind die bereits genannten Straßenverkehrsbehörden, Straßenbaubehörden und die Polizei. Die zentrale organisatorische Schnittstelle an der diese drei beteiligten Behörden konkret und arbeitsteilig zusammen arbeiten müssen ist seit vielen Jahren die örtliche Unfallkommission (UK)[41].

Gerade die örtliche Unfallkommission bildet das derzeit beste Beispiel für eine behördliche Kombistrategie im Sinne des Idealbildes einer Verkehrssicherheitsarbeit aus einem Guss[42].

Alle in die Unfallkommission entsandten Mitarbeiter der beteiligten Behörden verfolgen bei ihrer Arbeit nur ein Ziel, nämlich die Unfalllage in ihrem Zuständigkeitsbereich gerade an den festgestellten Brennpunkten zu entschärfen und damit ganz konkret die Gesundheit der Verkehrsteilnehmer für ihren örtlichen Bereich besonders zu schützen.

Von grundlegender Wichtigkeit ist bei dieser Arbeit eine effektive polizeiliche Unfallaufnahme sowie, falls notwendig, eine professionelle Unfallrekonstruktion, die als Tatsachen- und Beweisgrundlagen für die ermittelten Unfallursachen in allen

35 Näher zu diesem Aspekt das vorbildlich gestaltete Heft „Schulwegsicherung“ der Beratungsstelle für Schadenverhütung des Verbandes der Schadenversicherer aus Köln.

36 Ein beispielhaftes Projekt ist etwa das vielfach ausgezeichnete Multimedia Lern- und Quiz-Spiel „Kids & Bikes“, das als CD-ROM erfolgreich von den Verkehrserziehern der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrserzieher (ADV) eingesetzt wird. Eine kostenlose Demoversion dieses Spiels kann heruntergeladen werden von der Homepage der ADV unter deren Adresse www.advev.de.

37 Einige wissenschaftliche Teiluntersuchungen über diesen Bereich mit allerdings hier nicht zu bewertender sehr unterschiedlicher Aussagekraft liegen vor. Vgl. dazu etwa die Untersuchungen von Machemer, Ernst/Runde, Bernd et al., „Delegierte Belohnung und intensivierte Verkehrsüberwachung im Vergleich“, Heft M 48 in der Reihe „Mensch und Sicherheit“ der BASt, Bergisch Gladbach 1995; Koßmann, Ingo, „Polizeiliche Verkehrsüberwachung“, Heft M 67 in der Reihe „Mensch und Sicherheit“ der BASt, Bergisch Gladbach 1996; Luthmann, Richard/Potthoff, Ulrich, „Kommunale Überwachung von Kfz-Geschwindigkeiten in Tempo-30-Zonen“, Heft M 79 in der Reihe „Mensch und Sicherheit“ der BASt, Bergisch Gladbach 1997; Pfeiffer, Manfred/Hautzinger, Heinz, „Auswirkungen der Verkehrsüberwachung auf die Befolgung von Verkehrsvorschriften“, Heft M 126 in der Reihe „Mensch und Sicherheit“ der BASt, Bergisch Gladbach 2001.

38 Gerade für diese kommunalen Bereiche macht sich das Fehlen entsprechend profilierter wissenschaftlicher Kleinuntersuchungen sehr negativ bemerkbar.

39 Bezeichnenderweise sind die in Fn. 33 genannten Untersuchungen allesamt Untersuchungen „von außen“, während Untersuchungen durch die Polizei selbst trotz fraglos vorhandener fachlicher Kapazitäten so gut wie nicht zu verzeichnen sind.

40 Vgl. dazu im einzelnen die Kommentierung der Verhaltensvorschriften der StVO hinsichtlich der polizeilichen und kommunalen Verkehrsüberwachungspraxis in Müller, Dieter, StVO aktuell (Fn. 16).

41 Vgl. dazu die äußerst erfolgreich praktizierte Initiative zur bundesweiten Fortbildung der Unfallkommissionen des Instituts für Straßenverkehr Köln (ISK), ausführlich beschrieben und effektiv gestützt durch die Schriften von Lipphard, Detlev, „Informationen aus und Empfehlungen für Unfallkommissionen“, Heft Nr. 37 aus der Reihe „Mitteilungen des ISK“, Köln 1998 und dem Kompendium „Maßnahmen gegen Unfallhäufungen“, Heft Nr. 13 aus der Reihe „Empfehlungen des ISK“, Köln 2001, jetzt auch vorliegend auf CD-ROM, rezensiert in ZVS 48 (2002), S. 144.

42 Zu diesem Thema vgl. ferner den kritischen Aufsatz von Müller, Dieter, „Ein neuer Stellenwert für die Unfallkommission“, in: ZVS 47 (2001), S. 63 ff.

nachfolgenden Verfahren unverzichtbar sind[43].

Auf der Grundlage sachlich differenzierter Einzeluntersuchungen zum Unfallgeschehen, die auf Grund des jeweils spezifischen Fachwissens in allen drei genannten behördlichen Bereichen stattfinden müssen, entwickelt die Unfallkommission in einem zweiten Schritt die Rangfolge in der Dringlichkeit der Umsetzung für erforderliche verkehrsregelnde, straßenbauliche oder verkehrsüberwachende Maßnahmen. Aus der gewonnenen Datengrundlage werden daraufhin unter Berücksichtigung der Dringlichkeit besonderer Problemlagen in einem dritten Schritt potenziell wirksame Lösungsstrategien abgeleitet[44].

Bei aller positiven Grundeinstellung gegenüber dieser so wichtigen Instanz staatlicher Verkehrssicherheitsarbeit muss aber auch für diesen Bereich eine klaffende Forschungslücke hinsichtlich der wissenschaftlich fundierten Evaluierung vor Ort gebräuchlicher Arbeitskonzepte konstatiert werden, die dringendst geschlossen werden sollte.

Verkehrsrechtliche Ermittlungs- und Gerichtsverfahren

Verkehrssicherheitsarbeit benötigt nicht nur zahlreiche aktive Mitarbeiter in Behörden und Vereinen, sondern auch eine nachhaltige Unterstützung durch die Justiz [45].

Gerade durch deren rechtsstaatliche Prägung als unabhängiger dritter Gewalt kann über eine gerechte, am Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit ausgerichtete Auslegung der vorhandenen Rechtsvorschriften eine Steigerung der Effizienz in der Verkehrssicherheit auf deutschen Straßen gelingen.

Erforderlich ist dafür eine ausreichende Personalausstattung von Gerichten und Staatsanwaltschaften, damit deren Ermittlungs- und Rechtsprechungsaufgaben bei Verkehrsdelikten nicht durchgängig unter erheblichem Zeitdruck am Rande der Verjährungsfristen stattfinden müssen.

Freilich bedürfen auch Staatsanwälte und Straf- wie Bußgeldrichter einer soliden Grundausbildung in Sachen von Schutzgedanken und Gesetzeszwecken derjenigen Gesetze, die von der Justiz täglich angewendet werden müssen. Betrachtet man die heutige theoretische und praktische Juristenausbildung, so findet man diese Ausbildungsaufgabe allerdings nicht in den Justizausbildungsordnungen wieder, so dass es der Eigeninitiative engagierter Juristen bedarf, diese wichtigen Arbeitsgrundlagen einer gerechten Urteilsfindung jenseits eines nicht angebrachten Standesdünkels selbst herauszufinden.

Auf dieser Basis gelingt es auch in der Justiz nur rudimentär engagierte und bestens ausgebildete Verkehrsstaatsanwälte und Verkehrsrichter hervorzubringen.

Besonders negativ anzumerken ist für den Bereich der Justiz, dass gerade bei den Verkehrsdelikten der Ersttäter, die einer richterlichen bzw. staatsanwaltschaftlichen Belehrung noch vergleichsweise eher zugänglich wären, eine Anklagevertretung in den allermeisten Fällen lediglich durch Rechtsreferendare erfolgt, die sich also noch im Anfangsstadium ihrer rechtspraktischen Ausbildung befinden. Gerade diesen praktisch noch höchst unerfahrenen jungen Anfängerjuristen die Anklagevertretung gegenüber der Gruppe der jungen Fahrer anzuvertrauen ist aus Sicht der Verkehrssicherheit nicht nur bedenklich, sondern nicht anders als ignorant zu bezeichnen.

Auch für den Justizbereich gilt im Übrigen die bereits mehrfach geäußerte Feststellung, dass eine Evaluation verkehrsrichterlicher und -staatsanwaltlicher Tätigkeit, die gerade in erster Instanz unter dem enormen Druck steigender Arbeitspensen geleistet werden muss, bislang nicht praktiziert wurde. Die Justiz arbeitet nicht nur sprichwörtlich nach wie vor „hinter verschlossenen Türen“ und so bleiben weiterhin so eminent wichtige Fragen wie z. B. die nach notwendiger fachlicher Qualifikation von Verkehrsrichtern und Verkehrsstaatsanwälten oder der nach der Effizienz von ausgeurteilten Rechtsfolgen bei Verkehrsdelikten weitestgehend unbeantwortet.

Verkehrspolitik

Zu guter Letzt sei auch die Verkehrspolitik in ihrer wegbereitenden wie auch unterstützenden Funktion für die Verkehrssicherheitsarbeit genannt.

Gerade weit blickende Verkehrspolitiker auf allen staatlichen Ebenen der Politik sind es, die, nicht nur auf den nächsten Wahltermin schauend, für Kontinuität und Rückhalt bei staatlicher und insbesondere polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit sorgen können. Ihre Aufmerksamkeit und ihr Wohlwollen, gepaart mit ungefilterten fachlichen Grundkenntnissen, vermag es, für entscheidende Rahmenbedingungen zu sorgen, die eine weiterhin erforderliche Effektivitätssteigerung in der Verkehrssicherheitsarbeit gelingen lassen könnte.

Fazit

Staatliche und polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit leben von einem partnerschaftlichen Miteinander der beteiligten Personen und Instanzen. Dass diese praktische Arbeit grundsätzlich funktioniert, beweisen mit den genannten Einschränkungen und Bedenken augenscheinlich die tendenziell fallenden Unfallzahlen.

Hinsichtlich des Ansatzes dieses Aufsatzes, eine Bestandsaufnahme und einen Ausblick für die staatliche und insbesondere die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit zu bieten, kann an dieser Stelle nur das beklemmende Fazit gezogen werden, dass die Verhinderung eines Anstiegs der Unfallzahlen derzeit nur dem intensiven personellen Einsatz der engagierten Mitarbeiter von Polizei, Straßenverkehrsbehörden und Straßenbaubehörden sowie Fahrzeugtechnikern und Notfallmedizinern zu verdanken ist. Diese Arbeitsweise birgt die potenzielle Gefahr von Verschleißerscheinungen an der Gesundheit des eingesetzten Personals und wird auf Dauer nicht beizubehalten sein dürfen. Der Staat steht in der Pflicht sein Verkehrssicherheitspersonal der jeweiligen Sicherheitslage angepasst zu entlasten und zu verstärken. Untersuchungen mit der Thematik „Outburning“ sind für den Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit nicht ersichtlich, aber erforderlich.

Eine wissenschaftlich fundierte systematische staatliche Verkehrssicherheitsarbeit findet derzeit nur punktuell statt und beruht im wesentlichen auf Einzelaktionen besonders engagierten Personals.

Alle drei beteiligten Behörden der staatlichen Verkehrssicherheitsarbeit haben einen z. T. erheblichen Nachholbedarf an wissenschaftlich fundierter Evaluation ihrer Arbeitsweise und -ergebnisse. Dabei darf, wenn diese Lücken überhaupt gesehen werden und gefüllt werden sollen, die Analyse nicht nur außenstehenden Instituten überlassen werden, sondern es bedarf eines Schrittes in Richtung einer „lernenden Organisation“, die eigene Defizite selbstkritisch erkennt und zielbewusst ausgleicht. Insbesondere die wissenschaftlichen Potenzen interner Fachhochschulen von Bund und Ländern dürfen nicht länger faktisch ungenutzt bleiben.

Nach diesen Feststellungen bestünde jeder nur denkbare Anlass zur Resignati-

43 Näher dazu Hilse, in: Hilse/Schneider (Fn. 2), S. 76 ff.

44 Näher zum Ganzen Meewes, Volker/Maier, Reinhold, „Verkehrssicherheit und Straßengestaltung“, in: Hilse/Schneider (Fn. 2), S. 180 ff.

45 Die kontraproduktive Praxis, drohende Fahrverbote durch erhöhte Geldbuße „abkaufen“ zu können wird zu Recht angeprangert von Schneider u. a., in: Hilse/Schneider (Fn. 2), S. 94, und jüngst auch in einer Entscheidungsanmerkung von Müller, Dieter, in: Neue Justiz, Heft 8/2002, S. 437 f.

Prof. Dr. jur. Dieter Müller, geb. 1.4.1959 in Ilten/Landkreis Hannover, Professor für Straßenverkehrsrecht am Fachbereich Verkehrswissenschaften der Fachhochschule für Polizei Sachsen in Rothenburg/Neiße. Ehemaliger Polizeibeamter in Niedersachsen (1978 – 1981), zuletzt tätig im Streifendienst in der Polizeidirektion Hannover

Anschrift des Verfassers: Prof. Dr. jur. Dieter Müller, OT Oberkaina, Am Strehlaer Wasser 53, 02625 Bautzen

on. Dennoch würde ein Nachlassen in den Bemühungen um die Effektivitätssteigerung gerade angesichts des Verfassungsauftrags, Gefahren des Straßenverkehrs von den Bürgern abzuwehren, einen Rückschritt in unser aller Sicherheit bedeuten. Jährlich eine halbe Million Unfallopfer mahnen alle beteiligten staatlichen Ebenen und ihre Mitarbeiter dazu, noch enger als bisher zusammen zu arbeiten und nachhaltig nach neuen Wegen zur Verständigung auf die Ziele der Verkehrssicherheit zu suchen.

Es ist eine Frage der Prioritäten unserer Gemeinschaft, der staatlichen Verkehrssicherheitsarbeit wieder zu dem ihr gebührenden hohen Rang zu verhelfen. Nur auf einer neuen im gesellschaftspolitischen Konsens gefundenen Basis wird es wirklich möglich sein, einen bedeutenden Einschnitt in Richtung auf die Senkung der Unfall- und Unfallopferzahlen zu erreichen.

Wolfgang Lehmann/Martin Gall

Telefonieren am Steuer bindet Aufmerksamkeit – Ergebnisse einer verkehrspsychologischen Studie

Dokumentation: Lehmann, W., Gall, M.: Telefonieren am Steuer bindet Aufmerksamkeit – Ergebnisse einer verkehrspsychologischen Studie. Z. f. Verkehrssicherheit 48 (2002) Nr. 4, 8 Lit.-Ang., S. 158-161

Schlagwörter: Reaktionsverhalten (1785), Fahrer (1772), Aufmerksamkeit (2238), Telefon (0390)

Zusammenfassung: Die Thematik *Handy und Straßenverkehr* beschäftigt seit einigen Jahren sowohl Verkehrsexperten als auch die Öffentlichkeit. Die Diskussionen über das Telefonieren am Steuer werfen Fragen zu möglichen Unfallrisiken auf. Die vorliegende Studie geht von der theoretischen Annahme aus, dass die Aufmerksamkeit des Menschen in ihrer Kapazität begrenzt ist. Es sollte die Frage geklärt werden, in welchem Maße ein Telefongespräch die Aufmerksamkeit bindet. Dazu wurde die visuelle Wahrnehmungsleistung in zwei Probandengruppen mit dem Tachistoskopischen Verkehrsauffassungstest gemessen. Während die eine Gruppe während der Testung telefonierte, bearbeitete die andere den Test ohne Störung. Die Nicht-Telefonierer erfassten fast alle verkehrsrelevanten Informationen. Die visuelle Wahrnehmungsleistung der Telefonierer hingegen war mit einem Drittel übersehener Elemente deutlich schlechter. Zudem gaben sie fast fünf Mal mehr falsche Antworten als die Nicht-Telefonierer, die kaum Elemente „hinzudichteten". Außerdem brauchten sie wesentlich mehr Zeit für die Bearbeitung des Tests. Diese Ergebnisse zeigen, dass durch das Telefonieren ein großer Teil der Aufmerksamkeit vom Verkehrsgeschehen abgezogen wird. Fehleinschätzungen von Verkehrssituationen und falsche Reaktionen in kritischen Situationen können die Folge sein.

Abstract: Traffic experts as well as the general public have dealt for several years with the matter *Mobile phone and road traffic*. Discussions about telephoning at the wheel raise questions about possible risks of accidents. The present study proceeds from the assumption that the attention of a person is limited in its capacity. The aim was to answer the question to which extent telephone conversation takes up the attention of a person. Therefore the visual perception of two subgroups was measured by means of a tachistoscopical apprehension test. One group was called during the test while the other one was working on the test without any interruption. The persons who were not on the phone during the test took nearly all traffic relevant information. Those persons who got a call missed one third of visual elements of the test. So their visual perception was considerably worse. This group had about five times more wrong answers. The first group (without phone call) hardly made up an element. Besides that the phoning persons needed more time to work on the test. These results show that a great part of attention required for the telephone conversation is not available for perceiving traffic situations. Misjudgements of traffic situations and false reactions in critical situations may be consequences.

1 Einleitung

In Deutschland ist das Telefonieren am Steuer während der Fahrt seit einiger Zeit verboten, zumindest mit dem Handy direkt am Ohr. Mit einer Freisprechanlage ist es jedoch weiterhin erlaubt. Dies soll dafür sorgen, dass immer beide Hände zur Steuerung des Fahrzeugs frei sind. Deshalb dürfen beim Fahren auch weder Kurznachrichten versendet noch Daten im Internet abgerufen werden. Abgesehen vom Handy-Boom der letzten Jahre hat auch die Verbreitung weiterer Informationstechnologien in Kraftfahrzeugen (z. B. Navigationssysteme) stark zugenommen mit verstärkter Beanspruchung des visuellen und des akustischen Sinnesbereichs. Dennoch mangelt es an überzeugenden wissenschaftlichen Untersuchungen zu Problemen und Schwierigkeiten, die mit der Nutzung dieser Systeme auftreten können (Miura & Shinohara, 2000).

Zum Thema *Telefonieren am Steuer* wurden bereits einige Studien durchgeführt. Einer Untersuchung der Universität Zürich zufolge erhöht sich das Unfallrisiko beim Telefonieren am Steuer in Abhängigkeit von der Komplexität des Gesprächsthemas um bis zu 75%, und das selbst beim Einsatz einer Freisprechanlage. Gespräche mit dem Beifahrer seien hingegen weniger risikoreich, weil der Fahrer sie leichter unterbrechen kann, wenn er sich auf den Verkehr konzentrieren muss (Skywire.de, 2002).

Eine Studie des britischen Transport Research Laboratory bescheinigt sogar leicht angetrunkenen Autofahrern bessere Reaktionszeiten am Steuer als Handynutzern (GSMBOX.de, 2002). Nach diesen Ergebnissen stellt auch die Nutzung einer Freisprechanlage keinen wirklichen Sicherheitsgewinn dar: Bei einer Geschwindigkeit von rund 110 Stundenkilometern betrug der Reaktionsweg von nicht telefonierenden Autofahrern rund 31 Meter, bei Nutzung einer Freisprechanlage vergrößerte er sich auf 39 Meter, beim Telefonieren mit dem Handy in der Hand sogar auf 45 Meter. Die alkoholisierten Fahrer hingegen brachten es auf „nur" 35 Meter. Davon abgesehen gab es beim Telefonieren vor allem Probleme bei der Einhaltung einer gleichmäßigen Geschwindigkeit und eines sicheren Abstandes zum vorausfahrenden Fahrzeug. Und auch hier akzeptieren die Forscher das Argument nicht, dass Gespräche mit dem Beifahrer ähnlich gefährlich seien wie das Telefonieren am Steuer: Ein Gesprächspartner am anderen Ende der Leitung merke nicht, wann der Verkehr eine Sprechpause erfordere.

Forscher aus den USA kommen nach Auswertung von Unfallstatistiken zu dem Schluss, dass es überhaupt keinen Unterschied macht, ob man beim Telefonieren eine Freisprechanlage benutzt oder nicht, beides sei ähnlich risikoreich. Die Wissenschaftler von der Universität Utah haben außerdem festgestellt, dass nur noch Essen am Steuer gefährlicher sei als Telefonieren (Skywire.de, 2002).

Wir gehen bei unserer Untersuchung von der theoretischen Basis aus, dass die Aufmerksamkeit des Menschen in ihrer Kapazität begrenzt ist (Neumann, 1992). Wenn mehrere geistige Prozesse gleichzei-