

Auswirkungen der Verkehrsüberwachung auf die Befolgung von Verkehrsvorschriften

von

Manfred Pfeiffer
Heinz Hautzinger

Institut für angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung e.V.
Heilbronn

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 126

bast

erlebten Kontrollen eventuell nur eine genauere Einschätzung der Befugnisse der überwachenden Instanzen resultiert. Ob diese Einschätzung von Personen mit Kontrollerfahrung jedoch höher oder niedriger ist als bei denjenigen ohne solche Erfahrungen, hängt davon ab, ob letztere diese Befugnisse über- oder unterschätzen. Da sich im vorliegenden Fall eine signifikant negative Korrelation zwischen diesen beiden Variablen findet ($r = -0,08$; $\text{sig} = 0,0044$), deutet dies darauf hin, daß Autofahrer ohne Kontrollerfahrungen die Möglichkeiten und Befugnisse hinsichtlich der Durchführung von Kontrollen eher überschätzen. Dabei muß allerdings vorausgesetzt werden, daß Personen mit entsprechenden Erfahrungen tatsächlich besser informiert sind.

6.5 Zusammenfassung

Setzt man die in den letzten Abschnitten gefundenen Mosaiksteine zum Bereich Alkohol und Fahren zu einem Gesamtbild zusammen, so sieht dies aus, wie in Bild 15 dargestellt.

Im Kern ergeben sich im Bereich Alkohol und Fahren ganz ähnliche Kausalstrukturen wie im Untersuchungsteil Geschwindigkeit, was für die Gültigkeit des theoretischen Ansatzes spricht. Ein nicht ganz unbedeutender Unterschied besteht allerdings dahingehend, daß hier die Entdeckungswahrscheinlichkeit keinen direkten Einfluß auf den Befolgungsgrad besitzt, während dies aber bei der Sanktionshärte der Fall ist. Die Skala „allgemeine Normbindung“ hat sich in keinem der beiden untersuchten Delikte als erklärungskräftig für den Befolgungsgrad oder die normative Abweichung erwiesen.

7 Schlußfolgerungen: Generalpräventive Wirkung polizeilicher und kommunaler Verkehrsüberwachung

Ziel der vorliegenden Untersuchung war es, den generalpräventiven Effekt polizeilicher und kommunaler Verkehrsüberwachung in den Bereichen Geschwindigkeit und Alkohol im Kontext anderer, die Befolgung bzw. Übertretung von Verkehrsvorschriften determinierender Faktoren zu ermitteln. Dabei wurde vermutet, daß der generalpräventive Effekt um so stärker ausfällt, je inten-

siver die Überwachungstätigkeit betrieben wird, da - so die Hypothese - mit der Intensität der Überwachung die von den Verkehrsteilnehmern wahrgenommene Kontrollintensität bzw. Entdeckungswahrscheinlichkeit zunimmt, was wiederum einen höheren Grad an Regelbefolgung nach sich zieht.

Bei den im Rahmen der Datenanalyse zunächst durchgeführten bivariaten Analysen der Modellvariablen in Form von Mittelwertvergleichen - bedeutsam sind dabei insbesondere die Betrachtungen hinsichtlich des Erhebungsortes, da sich in den vier ausgewählten Städten unterschiedliche Niveaus der objektiven Überwachungsintensität widerspiegeln - wurde festgestellt, daß sowohl beim Thema Geschwindigkeit als auch im Bereich Alkohol und Fahren die von den Befragten wahrgenommene Kontrollhäufigkeit und - mit Einschränkungen - auch die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit mit dem Grad der Überwachungsintensität korrespondieren. Das heißt, die unterschiedlichen objektiven Überwachungsintensitäten in den ausgewählten Untersuchungsorten München, Hamburg, Hannover und Bremen stimmen durchaus mit den Wahrnehmungen der Autofahrer zur Häufigkeit von Kontrollen in ihrer Stadt überein, was insofern etwas erstaunlich ist, da z. B. ein Autofahrer aus München ja in der Regel wenig Erfahrungen mit der Intensität der Überwachung in den anderen Städten haben dürfte. Der von den Befragten berichtete Grad der Regelbefolgung ist jedoch - entgegen den Erwartungen - in den als hoch überwacht eingeschätzten Städten München und Hamburg im Mittel tendenziell geringer als in den beiden anderen Erhebungsorten, die eine eher niedrige Intensität der Geschwindigkeits- und Alkoholüberwachung repräsentieren. Erklärt werden kann dies durch die Tatsache, daß es einen positiven Zusammenhang zwischen wahrgenommener Kontrollhäufigkeit und der Bekanntheit von Kontrollstellen gibt. Dies führt dazu, daß in den Städten, in denen im Mittel eine höhere Kontrolldichte wahrgenommen wird, auch die Stellen, an denen die Kontrollen stattfinden, zu einem höheren Grad bekannt sind. Dies wiederum erweist sich als negativ für den Grad der Befolgung.

Was nun die Ergebnisse der Pfadmodelle angeht, so haben die folgenden Faktoren einen direkten, signifikanten Einfluß auf den Grad der Befolgung von Geschwindigkeits- und Alkoholnormen:

- subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit (nur Geschwindigkeit),
- wahrgenommene Härte von Strafen (nur Alkohol),
- informelle Sanktionierung,
- positive Konsequenzen bei Befolgung,
- Informiertheit über Gesetze,
- normrelevante Situation,
- normative Abweichung,
- negative Konsequenzen bei Befolgung,
- positive Konsequenzen bei Übertretung (nur Alkohol),
- Gewohnheit (nur Geschwindigkeit; Alkohol: nicht erhoben) und
- Bekanntheit von Kontrollstellen.

Die Modellanalysen haben gezeigt, daß die Entdeckungswahrscheinlichkeit und die Sanktionshärte, über die sich ja ein generalpräventiver Effekt der Verkehrsüberwachung ausdrückt, nur einen vergleichsweise geringen Einfluß auf den Grad der Regelbefolgung besitzen, was durchaus im Einklang mit anderen Studien z. B. zum Bereich „Alkohol und Fahren“ steht (vgl. KRETSCHMER-BÄUMEL/KARSTEDT-HENKE 1986, S. 421). Zwar nimmt der Befolgungsgrad mit der Entdeckungswahrscheinlichkeit und der formellen Sanktionshärte zu, jedoch kommt dem Entdeckungsrisiko nur in bezug auf die Einhaltung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und der empfundenen Strafhärte nur hinsichtlich der Befolgung von Promillegrenzen ein signifikanter Einfluß zu.

Die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit hängt dabei ihrerseits wiederum von der wahrgenommenen Kontrollhäufigkeit am Wohnort und vor allem davon ab, wie hoch die Befragten den Anteil der entdeckten Geschwindigkeitsverstöße einschätzen („Aufklärungsquote“). Das Entdeckungsrisiko in bezug auf Trunkenheitsfahrten wird darüber hinaus noch von der Zahl der bereits erfolgten Bestrafungen wegen dieses Deliktes beeinflusst, worin sich ein spezialpräventiver Effekt manifestiert.

Wesentlich stärkere Effekte auf den Grad der Befolgung gehen von den Variablen Gewohnheit und informelle Sanktionierung (vor allem im Modell für die Geschwindigkeit) sowie normrelevante Situation (vor allem im Modell für Alkohol und Fahren)

aus. Die Wahrnehmung positiver Konsequenzen der Befolgung der entsprechenden Vorschriften und vor allem die normative Abweichung erweisen sich in beiden Modellen als erklärungskräftig. Dabei hängt die normative Abweichung ihrerseits wieder von folgenden Einflußgrößen ab:

- Kompetenz der gesetzgebenden Instanzen,
- Zielrelevanz,
- Stigmatisierung (nur Geschwindigkeit),
- Gruppennormen und
- Legitimität von Kontrollen.

Letztlich geht, wie gesehen, auch von der Tatsache, ob den Befragten Kontrollstellen bekannt sind, ein relativ starker Effekt auf den Befolgungsgrad sowohl von Geschwindigkeits- als auch Alkoholnormen aus.

Hier ist man aus Sicht der vorliegenden Ergebnisse am Kernpunkt der generalpräventiven Wirkung angelangt: Das entscheidende Merkmal für eine generalpräventive Wirkung, einen „Nachhall-Effekt“ (MACHEMER u. a. 1995) der Überwachungstätigkeit, kann aus Sicht der in dieser Studie vorgelegten Ergebnisse in der Ungewißheit, kontrolliert zu werden, gesehen werden. Ein generalpräventiver Effekt läßt sich definieren als „Mahnung an eine mögliche Bestrafung bei Übertretung einer Vorschrift“. Zentrales Kriterium für das Zustandekommen einer solchen Mahnung ist nach den vorliegenden Resultaten die zeitliche und vor allem räumliche Ungewißheit von Kontrollen. Zugespitzt könnte man sagen, daß die Gewißheit, kontrolliert zu werden, genauso wenig einen generalpräventiven Effekt besitzt wie die Gewißheit, nicht kontrolliert zu werden.

So werden, was den Bereich der Geschwindigkeit angeht, z. B. an stationären Geschwindigkeitsmeßanlagen, wo die Wahrscheinlichkeit der Entdeckung aus Sicht des Autofahrers ja bei annähernd 100 % liegen dürfte, zwar hohe Quoten der Regelbefolgung festgestellt, aber ein Nachhall-Effekt läßt sich mit dieser Art von Geschwindigkeitskontrollen kaum erzielen (vgl. hierzu z. B. MEEWES 1993). Dieser Mechanismus einer punktuellen Regelbefolgung an bekannten Kontrollstellen scheint generell, also auch bei mobilen Überwachungsstrategien zu gelten, da es nur in Hamburg als einziger der hier betrachteten Städte stationäre Anlagen gibt. Darüber hinaus ist bei der Untersuchung des Delikts Alkohol und Fahren die

selbe Struktur zutage getreten, also eine geringere Regelbefolgung, wenn Kontrollstellen bekannt sind. Hier kann die Bewältigungsstrategie der Autofahrer natürlich nicht in einer kurzfristigen Regelanpassung an der vermeintlichen Kontrollstelle liegen, dies ist beim Fahren unter Alkoholeinfluß ja gar nicht möglich, sondern dürfte wohl eher im Umfahren der Kontrollstelle („Schleichwege“) bestehen.

Man erhält somit das etwas paradox erscheinende Ergebnis, daß die Regelbefolgung niedriger ist, wo intensiver überwacht wird. Möglicherweise sollte man dieses Ergebnis nicht überbewerten, da dies auch mit der konkreten Vorgehensweise der Kontrolltätigkeit in den einzelnen Städten zu tun haben kann. Dennoch würde, wenn man im Hinblick auf die vorgelegten Ergebnisse eine Empfehlung für eine möglichst effektive polizeiliche und kommunale Verkehrsüberwachung geben will, diese Empfehlung so lauten, die Kontrollstellen und wohl auch die -zeiten so oft wie möglich zu ändern. Dabei ist es möglicherweise gar nicht vonnöten, eine besonders hohe Intensität der Überwachung zu erreichen, die starke Ungewißheit einer Kontrolle aufgrund des ständigen Wechsels der Kontrollstellen ist nach diesen Ergebnissen das wichtigere Kriterium.

Nun legen die Ergebnisse dieser Studie auch andere Maßnahmenkonzept nahe, da z. B. der Grad der Befolgung bei beiden untersuchten Delikten unter anderem davon abhängt, inwieweit aus der Sicht der Autofahrer regelgerechtes Verhalten mit positiven Konsequenzen verbunden ist. Gelänge es, weiteren Teilen der Fahrer diese positiven Folgen stärker bewußt zu machen, müßte sich dies nach den hier gefundenen Zusammenhängen begünstigend auf die Regelbefolgung auswirken. Auch eine vermehrte Berichterstattung in den Medien über die Erfolge der Überwachung könnte hilfreich sein, da das subjektive Entdeckungsrisiko stark von der Einschätzung abhängt, wieviel Prozent aller Geschwindigkeitsübertretungen bzw. Trunkenheitsfahrten aufgeklärt werden. Allerdings sollte hierbei vermieden werden, die Kontrollstellen zu benennen. Darüber hinaus hängt nach den vorgelegten Ergebnissen der Grad der normativen Abweichung, der seinerseits einen bedeutenden Einfluß auf die Gesetzesbefolgung ausübt, von der Legitimität von Kontrollen und - zumindest im Bereich Geschwindigkeit - davon ab, in welchem Maße die Übertretung von Tempolimits als stigmatisierend erlebt wird. Hier könnte man sich eine Öffentlichkeitsarbeit vorstellen, die darauf abzielt, das Ver-

ständnis für und die Akzeptanz von Kontrollen zu erhöhen sowie dem Delikt Geschwindigkeitsübertretung seinen Status als Kavaliersdelikt zu nehmen.

Möglicherweise kann bei einem Teil der Fahrer die Akzeptanz von Straßenverkehrsvorschriften und deren Befolgung durch solche „weiche“ Konzepte gesteigert werden, es ist jedoch kaum zu erwarten, daß sich ganz uneinsichtige Fahrer, bei denen besonders häufige und intensive Regelübertretungen vorliegen, durch solche Maßnahmen beeinflussen lassen. Hier können sicherlich nur eine intensive und vom Verkehrsteilnehmer nicht kalkulierbare Überwachung sowie möglicherweise eine Verschärfung der Sanktionen zum Erfolg führen. Eine positive Wirkung einer Strafverschärfung läßt sich daraus ableiten, daß die Variable „Sanktionshärte“ nur im Bereich Alkohol und Fahren, wo wesentlich höhere Strafen zur Einschätzung der subjektiven Betroffenheit vorgelegt wurden als im Untersuchungsteil Geschwindigkeit, einen direkten, positiven Einfluß auf den Grad der Befolgung besitzt. Hier soll wohl gemerkt keinesfalls einer Kriminalisierung weiter Teile der Autofahrerschaft das Wort geredet werden, es geht vielmehr darum, das mit extremen Regelüberschreitungen verbundene besondere Gefährdungspotential durch entsprechende Sanktionen sichtbar zu machen. Was Geschwindigkeitsüberschreitungen anbelangt, so wurden hier vor kurzem (1. Mai 2000) die Sanktionen für entsprechend hohe Überschreitungen verschärft (vgl. BMVBW 2000, S. 3).

Eine wichtige Voraussetzung für die Wirksamkeit von Sanktionen kann darin gesehen werden, daß diese den Fahrern auch bekannt sind. Der in der vorliegenden Studie zutage getretene hohe Anteil von „weiß nicht“-Antworten bei den entsprechenden Fragen nach den Sanktionshöhen läßt darauf schließen, daß ein nicht unbeträchtlicher Teil der Personen in der Stichprobe noch nicht einmal eine ungefähre Vorstellung von den derzeit gültigen Strafhöhen besitzt. Auch die Tatsache, daß nach Angaben des Erhebungsinstitutes viele Interviewte nach Beantwortung der diesbezüglichen Fragen um die „richtige Lösung“ gebeten haben, kann als Indiz für die mangelnde Informiertheit der Autofahrer über die Sanktionshöhen gewertet werden (vgl. hierzu auch ELLINGHAUS/STEINBRECHER 1997, S. 200 ff.). Möglicherweise kann also auch in der Vermittlung von diesbezüglichen Informationen ein Mosaikstein zur Erhöhung der Regelbefolgung und damit der Verkehrssicherheit gesehen werden.

Insgesamt haben die in dieser Untersuchung vorgelegten Ergebnisse gezeigt, daß sich das Ausmaß der Befolgung bzw. Übertretung von Alkohol- und Geschwindigkeitsnormen im Straßenverkehr durch die hier herangezogenen Einflußvariablen gut abbilden läßt. Die Erklärungskraft beider Modelle (Geschwindigkeit und Alkohol) - ausgedrückt durch den Anteil erklärter Varianz - ist für Individualdaten ausgesprochen hoch, das Modell von OPP bzw. DIEKMANN hat sich als geeignete theoretische Basis für diese Untersuchung gezeigt. So weisen mit Ausnahme der Sanktionshärte und der Variable „positive Sanktionen bei Übertretung“ im Modell für die Geschwindigkeit sowie der Entdeckungswahrscheinlichkeit im Modell für Alkohol und Fahren alle theoretisch postulierten Einflußvariablen einen signifikanten Zusammenhang mit dem Befolgungsgrad auf. Nicht bestätigt werden konnte allerdings die Hypothese eines Interaktionseffektes aus Entdeckungswahrscheinlichkeit, formeller Sanktionshärte und informeller Sanktionierung auf den Grad der Befolgung.

Die Gültigkeit des theoretischen Ansatzes zeigt sich auch darin, daß - mit unterschiedlichen Einflußgewichten der einzelnen erklärenden Variablen - die Resultate bei beiden untersuchten Delikten sehr ähnlich sind und die Vorzeichen der Pfadkoeffizienten den theoretischen Erwartungen entsprechen. Lediglich beim Faktor Informiertheit zeigt sich im einen Fall (Alkohol und Fahren) ein positiver und im anderen Fall ein negativer Zusammenhang mit dem Grad der Befolgung. Hier weist die Theorie zumindest dann eine kleine Schwäche auf, wenn der Befolgungsgrad als selbstberichtetes Verhalten erhoben wird, da bereits die Klassifikation eines Verhaltens als erlaubt oder verboten von der Informiertheit des Befragten abhängt, so daß in diesem Fall die Hypothese eines positiven Einflusses der Informiertheit über gesetzliche Vorschriften auf die Befolgung von Gesetzen nicht vernünftig geprüft werden kann.

Weiterer Forschungsbedarf wird somit weniger in theoretischer als vielmehr in empirischer Hinsicht gesehen. In der vorliegenden Untersuchung wurden die kausalen Strukturen zur Befolgung von Verkehrsvorschriften auf der Basis einer Querschnittserhebung abgeleitet. Dies ist insofern nicht ganz befriedigend, da hier die Kausalrichtungen nicht mit letzter Eindeutigkeit identifiziert werden können. So ist es z. B. denkbar, daß wiederholte Erfahrungen mit folgenlosen, also nicht entdeckten Verkehrsverstößen zu einer Verringerung des Ent-

deckungsrisikos führen, die Entdeckungswahrscheinlichkeit somit also eher vom Befolgungsgrad abhängt als umgekehrt. Entscheidend ist hierbei, ob die subjektiven Risikoperzeptionen über die Zeit hinweg stabil sind oder eben einer Variabilität unterliegen. Dies ist jedoch nur über die Anwendung entsprechender Längsschnittuntersuchungsdesigns feststellbar. Für weitere Forschungen in diesem Bereich kann somit die Empfehlung ausgesprochen werden, diese möglichst als Paneluntersuchungen, eventuell mit mehreren Erhebungswellen, anzulegen.

Weiterhin wird Forschungsbedarf bezüglich der Frage eines Einflusses der Unmittelbarkeit der Sanktionierung auf die Normbefolgung gesehen. Dieser Effekt kann sinnvollerweise nur in einer speziellen Stichprobe von Verkehrsteilnehmern, die wegen des in Rede stehenden Deliktes belangt worden sind, geprüft werden.

8 Literatur

- BJØRNSKAU, T.; ELVIK, R.: Can Road Traffic Law Enforcement Permanently Reduce the Number of Accidents? In: Accident Analysis and Prevention 24, 1992, S. 507 - 520.
- BROWN, I. D.: The Traffic Offence as a Rational Decision: Exposure of a Problem and Suggested Countermeasures. In: LLOYD-BOSTOCK, S. M. A. (Ed.): Psychology in Legal Contexts. Applications and Limitations. London 1981, S. 203 - 222.
- Bundesanstalt für Straßenwesen: Gurte, Kindersitze, Helme und Schutzkleidung: Tragequoten 1995. BAST-Info 8, 1996.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW): Verkehrsnachrichten, Heft 1/2, 2000.
- CONNOLLY, T.; ÅBERG, L.: Some Contagion Models of Speeding. In: Accident Analysis and Prevention 25, 1993, S. 57 - 66.
- Deutscher Bundestag: Entschließungsantrag der Fraktionen CDU/CSU und F.D.P. zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes“. Drucksache 13/8985 vom 12.11.1997.