

Befragungen von Schweizer Automobilisten und Polizisten zum Thema Verkehrsdelinquenz

Autoren: Jacqueline Bächli-Biétry, Dr. phil.
Verkehrspsychologische Forschungsprojekte & Diagnostik, CH – Adliswil
Stefan Siegrist, Dr. phil. bfu Bern
Steve Vaucher, lic. phil. BFS Neuchatel

Es ist evident und auch wissenschaftlich nachgewiesen, dass die Missachtung von sicherheitsrelevanten Regeln (v.a. Alkohol und übersetzte Geschwindigkeit) im Strassenverkehr zu einer Erhöhung des Unfallrisikos führt (EUROPEAN TRAFFIC SAFETY COUNCIL, 1999). Mit polizeilichen Kontrollen ist es möglich, das Ausmass der Delinquenz und damit auch des Unfallrisikos zu reduzieren. Die verhaltensbeeinflussende Wirkung von Polizeikontrollen ist dann am grössten, wenn die Fahrzeuglenkenden damit rechnen müssen, kontrolliert zu werden. Es hat sich jedoch gezeigt, dass Polizeikontrollen nur dann optimal wirkungsvoll sind, wenn sie unter Berücksichtigung gewisser Bedingungen durchgeführt werden. Dieses Verbesserungspotenzial ist einerseits abhängig von den Einstellungen und den Ressourcen der Polizei und andererseits von der Wahrnehmung und Einstellung gegenüber den Kontrollen durch die Fahrzeuglenkenden.

Zur Erfassung von Meinungen und Einstellungen von Schweizer Autofahrerinnen und Autofahrern führte das Bundesamt für Statistik und die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung 1999 und 2001 telefonische Meinungsumfragen durch (SIEGRIST, BAECHLI-BIÉTRY, VAUCHER, 2001; BAECHLI-BIÉTRY & VAUCHER, 2002). Ziel der Studie ist die Erarbeitung von konkreten Optimierungsmöglichkeiten der polizeilichen Kontrolltätigkeit aufgrund der Befragungsergebnisse.

In der ersten Befragung der bfu 1999 wurden 773 Fahrzeuglenker und 405 Verkehrspolizisten befragt. In der zweiten Befragung der bfu und des BFS wurden 2866 Automobilistinnen und Automobilisten mit der gleichen Methode befragt. Der Fragebogen der in der zweiten Befragung eingesetzt wurde, war aufgrund der ersten Befragung modifiziert und ergänzt worden.

Im vorliegenden Papier werden einzelne interessante Ergebnisse der Studien herausgegriffen und ausführlicher dargestellt. Die Ergebnisse werden unter den folgenden Gesichtspunkten dargestellt.

- Welche Kenntnisse und Einstellungen (Risikoverhalten und Kontrollerwartungen) weist die Gesamtgruppe der CH-Autolenkenden auf?
- Zeigen sich Unterschiede zwischen „der Normalbevölkerung“ und „den Polizisten“ bzw. zeigen sich Unterschiede zwischen den verschiedenen Befragungen?
- Lassen sich aufgrund der Kenntnisse, Einstellungsäusserungen und des Risikoverhaltens Untergruppen von Verkehrsteilnehmenden identifizieren, welche eine unterschiedliche Unfallgefährdung aufweisen?

Kenntnisse

Der Abbildung 1 ist zu entnehmen, dass sich mit einem Anteil von 60% nur gut die Hälfte der Schweizer Autolenkenden darüber im Klaren ist, dass die Promillegrenze in der Schweiz zum Befragungszeitpunkt bei 0.8 Promille gelegen hat. Zu dieser grossen Verunsicherung hat sicher auch die Diskussion um eine Senkung der Promillegrenze in der Schweiz und die Senkungen der Promillegrenzen im nahen Ausland beigetragen. Ein Grossteil derjenigen, welche die Frage falsch beantwortete, nahm nämlich an, dass die Promillegrenze unter 0.8 Promille liegt (32%). Nur 1.4% gaben an, dass sie über 0.9 Promille liegt.

Bei Frage 2 lautet die richtige Antwort 4 Stangen Bier, also 1.2 Liter, bei einer Trinkzeit von einer Stunde, berechnet nach der WIDMARK-Formel (WIDMARK, 1932). Sowohl bei der Normalbevölkerung wie auch bei den Polizisten scheint es nicht klar zu sein, wieviel Bier getrunken werden kann, um eine BAK von 0.8 Promille zu erreichen. Die meisten, die eine falsche Antwort gegeben haben, waren der Meinung, dass deutlich weniger getrunken werden darf. Dieses Resultat bestätigt eine empirische Untersuchung von VAUCHER, GMEL & MUELLER (1998).

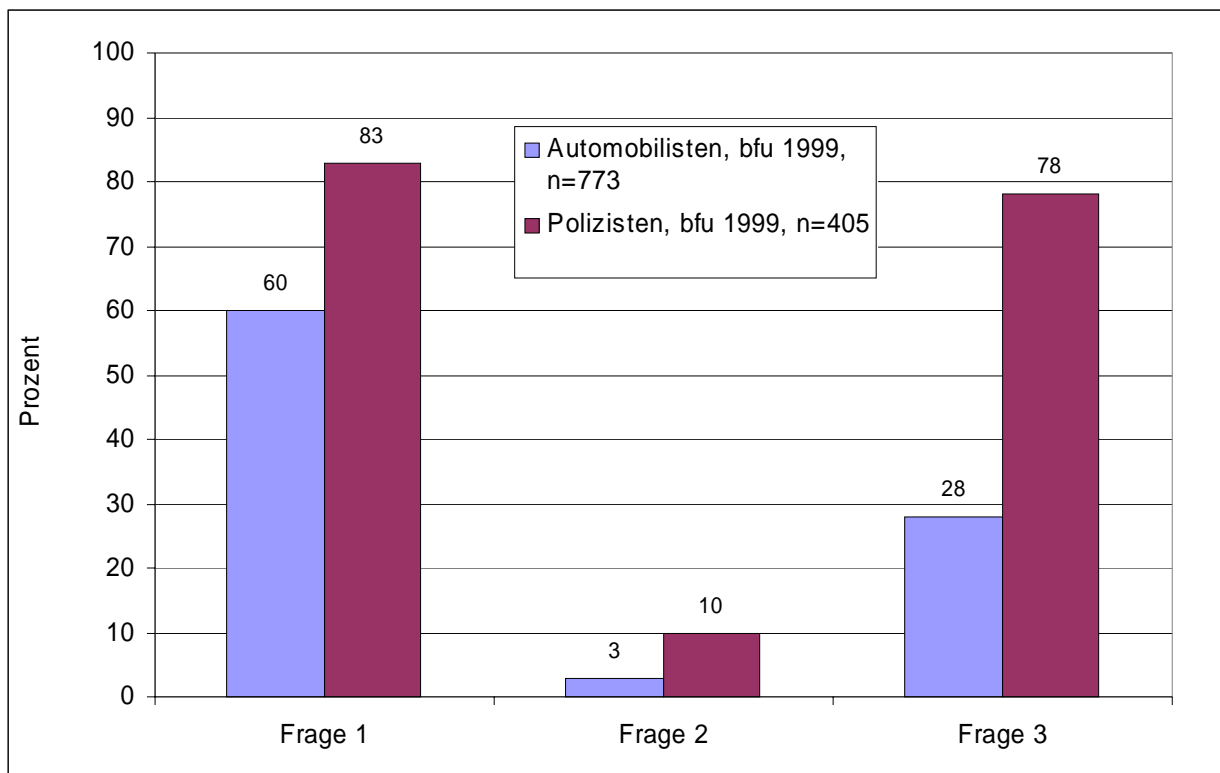
Die dritte Frage befasst sich mit den anlassfreien Kontrollen, welche in der CH zum Befragungszeitpunkt nicht erlaubt waren (die entsprechende Gesetzesänderung tritt per 1.1.2004 in Kraft). Hier zeigen sich grosse Wissenslücken bei der Normalbevölkerung: Nur 28.3% der Befragten wussten, dass es der Polizei nicht erlaubt ist, Fahrerinnen und Fahrer ohne spezifischen Anlass auf Alkohol zu kontrollieren. Die Polizisten wussten über diesen Bereich deutlich besser Bescheid, 78% beantworteten die Frage richtig.

Abb. 1. Anzahl richtige Antwortwahlen bei den drei Wissensfragen* (Vergleich Normalbevölkerung und Polizei)

*Legende: Frage 1: Wieviele Promille sind beim Autofahren maximal erlaubt?

Frage 2: Wieviele Stangen Bier à 3 dl darf ein durchschnittlicher Mann mit 70 kg Körpergewicht maximal trinken, um die 0.8 Promille nicht zu überschreiten?

Frage 3: Darf die Polizei allen Fahrzeuglenkern ohne bestimmten Verdacht die Atemalkoholkonzentration messen?



Risikoverhalten

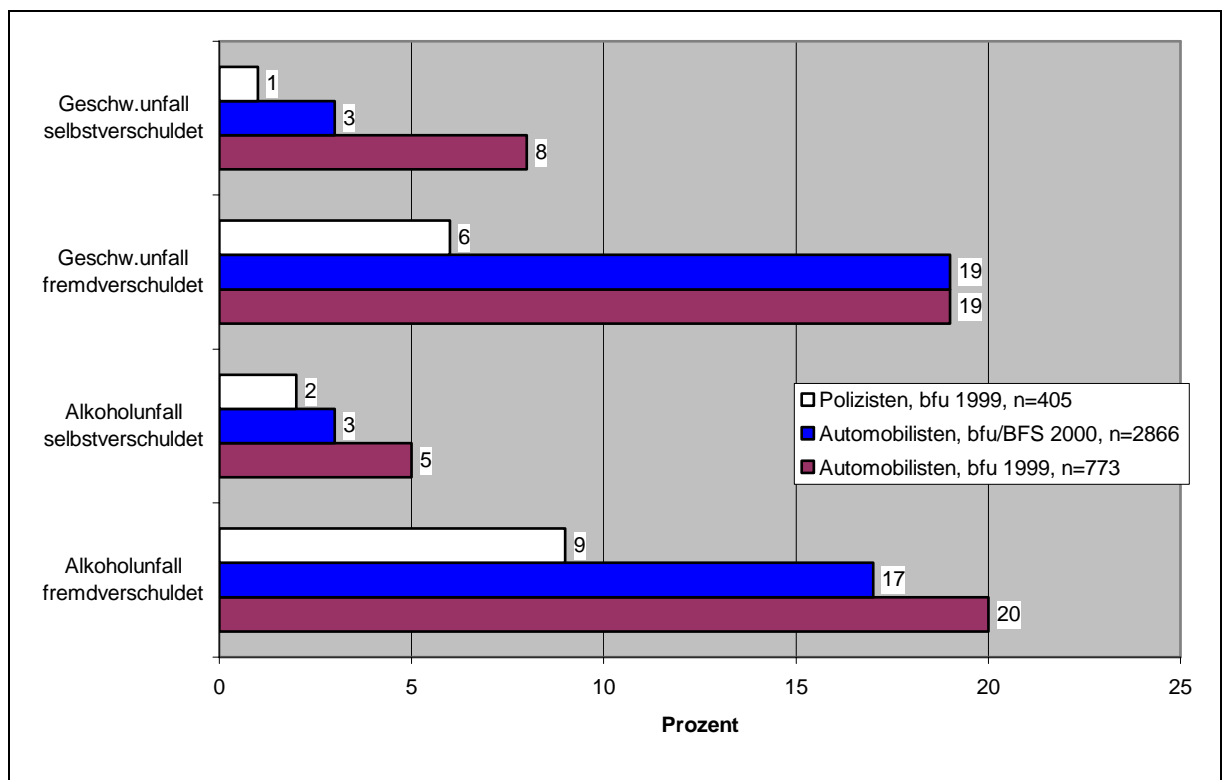
Das Risikoverhalten der Befragten wurde über das Ausmass der Befürchtung erfasst, einen selbst- bzw. fremdverschuldeten Unfall zu erleiden, denn bei Personen, die angeben, dass

sie sehr befürchten einen selbstverschuldeten Geschwindigkeits- oder Alkoholunfall zu erleiden, kann davon ausgegangen werden, dass sie öfter alkoholisiert, bzw. zu schnell unterwegs sind.

Die Abbildung 2 zeigt einerseits den Anteil derjenigen welche sehr befürchten, einen selbstverschuldeten Alkohol- oder Geschwindigkeitsunfall zu erleiden und andererseits den Anteil derjenigen, welche befürchten einen fremdverschuldeten Alkohol- oder Geschwindigkeitsunfall zu erleiden. Mit einem Anteil von 5% räumt ein nennenswerter Anteil der Normalbevölkerung implizit ein, zumindest gelegentlich so alkoholisiert zu fahren, dass sie einen Unfall befürchten und ein mit 8 % noch grösserer Anteil räumt implizit eine Unfallgefährdung wegen zu hoher Geschwindigkeit ein. Bei den Polizisten lag dieser Anteil mit 2 bzw. 1%. deutlich tiefer als bei der Normalbevölkerung. Die zweite Befragung, welche eine repräsentative Stichprobe der autofahrenden Normalbevölkerung erfasst, relativiert die erschreckenden Befunde der ersten Studie etwas.

Fremdverschuldete Unfälle werden von der Normalbevölkerung deutlich mehr befürchtet als von der Polizistengruppe. Daraus ist ableitbar, dass die Polizisten die reale Unfallsituation deutlich besser abschätzen können.

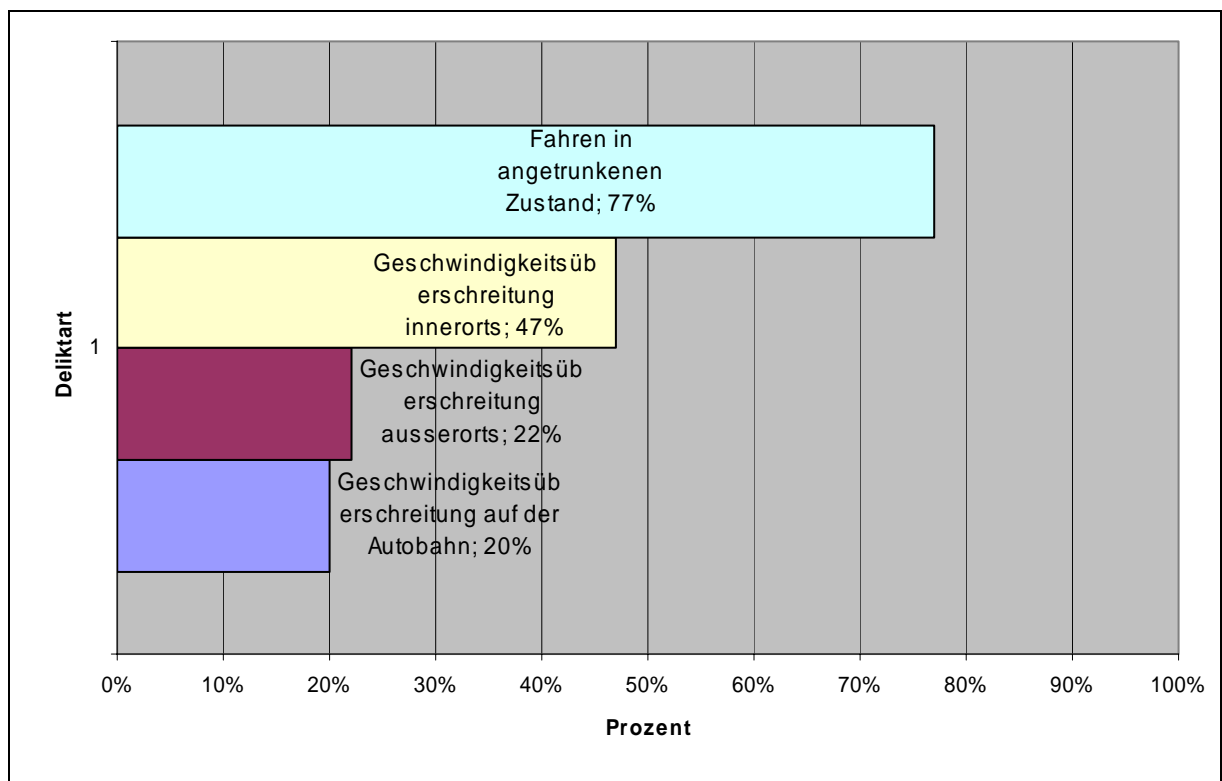
Abb. 2: Anteil der Befragten, welche sehr befürchten (Ratingsstufe 6) einen selbst- bzw. fremdverschuldeten Alkohol- oder Geschwindigkeitsunfall zu erleiden



In der zweiten Befragung wurde das Risiko-, bzw. Deliktverhalten direkt erfasst, indem die konkrete Frage gestellt wurde: Wie häufig sind sie im Jahre 2000 auf Autobahnen, ausserorts, bzw. innerorts schneller gefahren als erlaubt? Und Wie häufig haben sie im Jahr 2000 ein Motorfahrzeug gelenkt unter dem Eindruck, einen Alkoholspiegel von 0.8 Promille und mehr gehabt zu haben? Als Antwortkategorien stand eine 6stufige Ratingskala mit den Polen „nie“ und „immer“ zur Verfügung. Die Abbildung 3 zeigt der Anteil derjenigen Befragten, die zumindest gelegentlich delinquentes Verhalten einräumen. Ueberschreitungen der signalisier-

ten Höchstgeschwindigkeit scheinen insbesondere auf der Autobahn und ausserorts die Regel zu sein: nur 20 bzw. 22 Prozent der Befragten geben an, dass sie die Limiten im Jahr 2000 nie überschritten hätten. Innerorts scheint die Einhaltung der Limiten deutlich akzeptierter zu sein. 47% geben an, dass sie im Jahr 2000 innerorts nie zu schnell gefahren wären. Fahren unter dem Eindruck einen Alkoholspiegel in der Höhe von 0.8 Promille oder mehr gehabt zu haben, räumen für das Jahr 2000 erschreckende 22% der Gesamtpopulation ein. Bezüglich aller Risikofaktoren unterscheiden sich Männer und Frauen erheblich. Frauen geben deutlich häufiger (zwischen 5 und 7%) an, die Geschwindigkeitslimiten im Jahr 2000 nie überschritten zu haben. Noch deutlicher fällt der Unterschied bezüglich der Trunkenheitsfahrten aus.

Abb. 3. Häufigkeit von Geschwindigkeits- und Alkoholdelikten im Jahr 2000 (zusammengefasster Anteil der Ratingstufen „immer, sehr oft, oft, manchmal, selten“ (Befragung 2001, n=2866)



Der Anteil der Frauen, die angeben im Jahr 2000 nie mit 0.8 Promille oder mehr gefahren zu sein ist 14% höher als der Anteil der Männer. Werden die Altersgruppen der 18 bis 29-Jährigen, der 30 bis 39-Jährigen und der über 40-Jährigen bezüglich des Risikoverhaltens miteinander verglichen, so zeigt sich, dass die über 40-jährigen deutlich weniger häufig angeben im Jahr 2000 die Limiten auf Autobahnen, ausserorts und innerorts überschritten zu haben (Anteil „nie“-Antworten zwischen 10 und 13% häufiger). Was das Fahren mit 0.8 Promille oder mehr betrifft, so fallen die über 40-Jährigen nicht mehr so positiv auf. Der Anteil derjenigen, die aussagen, dass sie „nie“ mit 0.8 Promille oder mehr gefahren sind ist nur 7% höher als bei den 30 bis 39-Jährigen und 4% höher als bei den 18 bis 29-Jährigen.

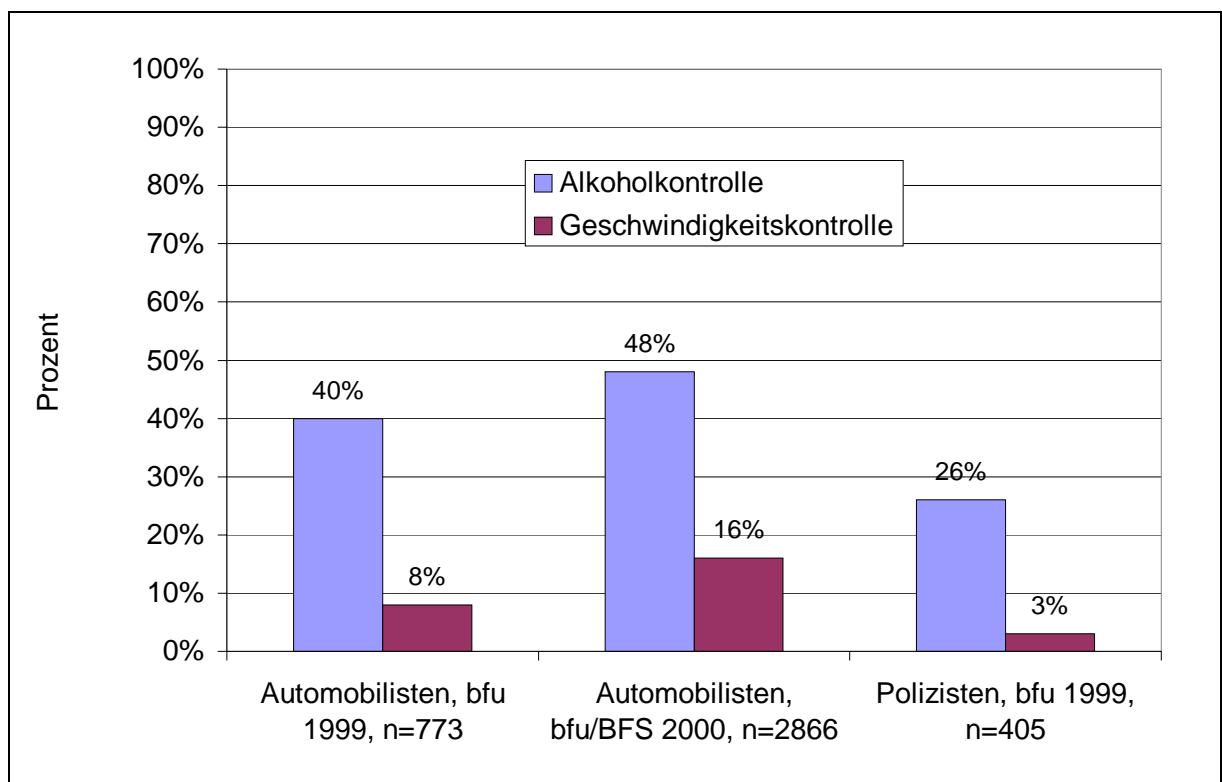
Subjektive Kontrollwahrscheinlichkeit

Zur Erfassung der subjektiven Kontrollwahrscheinlichkeit wurden die Befragten um die Einschätzung der Wahrscheinlichkeit (6stufige Ratingskala mit den Polen „immer“ und „nie“) ge-

beten, mit welcher sie – auf einer ganz normalen Fahrt – damit rechnen, in eine Alkohol- oder Geschwindigkeitskontrolle zu geraten. Die Frage wurde in der genau analogen Form sowohl in der Befragung 1999 wie auch 2000 gestellt

Der Abbildung 4 ist zu entnehmen, dass es sich in beiden Befragungen zeigt, dass die subjektive Kontrollwahrscheinlichkeit bei der CH-Bevölkerung eher tief ist. Geschwindigkeitskontrollen werden häufiger befürchtet als Alkoholkontrollen. Auffallend ist, dass fast die Hälfte der Normalbevölkerung nie befürchtet in eine Alkoholkontrolle zu geraten. Frauen weisen insbesondere bezüglich Alkoholkontrollen eine deutlich tiefere subjektive Kontrollwahrscheinlichkeit auf als Männer. Personen, welche häufiger mit dem Auto unterwegs sind, weisen sowohl bezüglich Geschwindigkeits- als auch Alkoholkontrollen eine deutlich höhere Kontroll-erwartung auf. Die Altersgruppen unterscheiden sich nicht bezüglich der subjektiven Kontrollwahrscheinlichkeit.

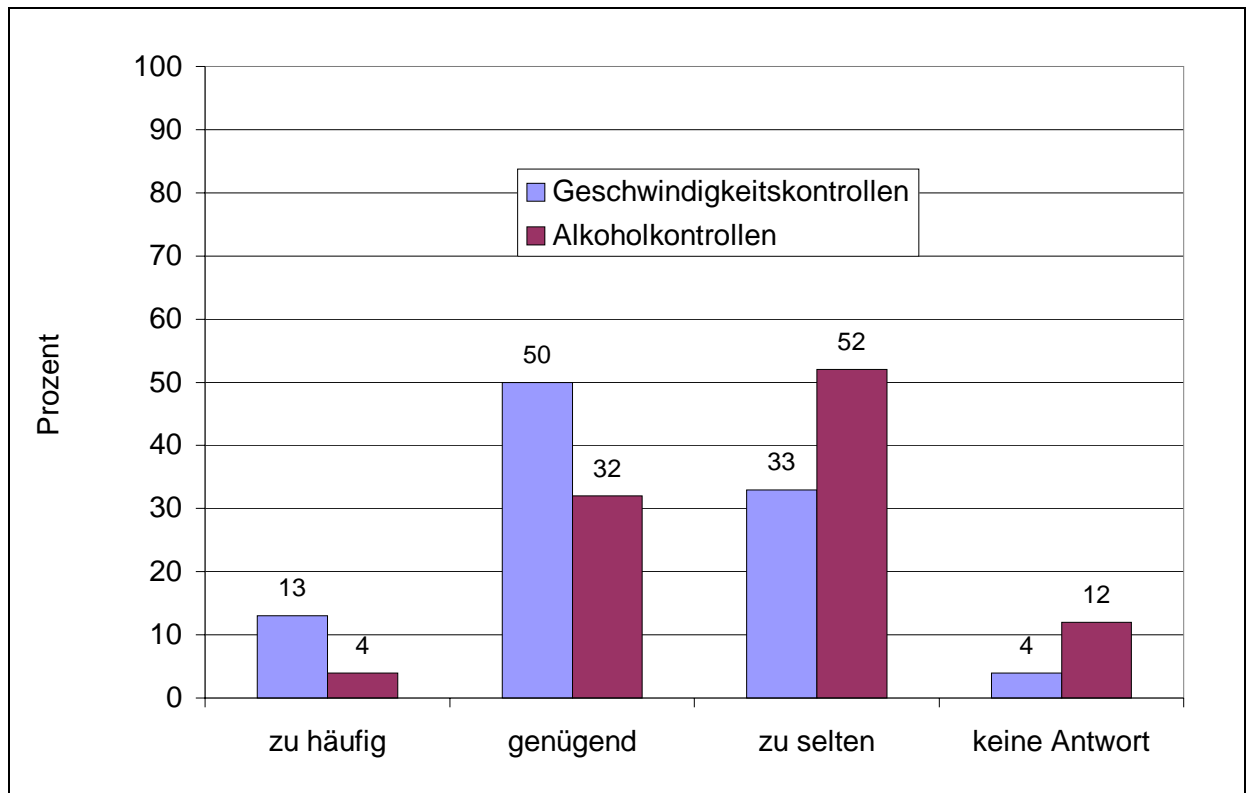
Abb. 4: Subjektive Kontrollwahrscheinlichkeit (%-Anteil der „nie“-Antworten)



Die Frage nach der Beurteilung der Kontrollintensität wurde nur im Rahmen der Befragung 2001 gestellt. Abbildung 5 erläutert, dass die Hälfte der befragten Fahrzeuglenkenden der Meinung sind, dass es genügend Geschwindigkeitskontrollen gibt, ein Drittel findet es sollten mehr Kontrollen durchgeführt werden. Die Anzahl Alkoholkontrollen wird dagegen nur von einem Drittel der Befragten als genügend eingestuft, während gut die Hälfte findet, dass zu wenige Alkoholkontrollen durchgeführt würden. Frauen befürworten bezüglich beider Kontrollarten eine höhere Kontrollintensität als Männer (37% der Frauen beurteilen Geschwindigkeitskontrollen als zu selten, gegenüber 30% bei den Männern und 56% der Frauen wünschen mehr Alkoholkontrollen gegenüber 48% der Männer). Personen mit einer hohen jährlichen Kilometerleistung (über 15'000 km/ Jahr) stehen insbesondere den Geschwindigkeitskontrollen kritischer gegenüber als diejenigen, die weniger als 5'000 km/ Jahr zurücklegen (27% vs 40% „zu selten“). Bezüglich der Beurteilung der Geschwindigkeits- und Alkoholkontrollen zeigt sich ein interessanter Alterseffekt: Geschwindigkeitskontrollen werden von 36% Personen im Alter über 40 Jahre als zu selten eingestuft, gegenüber 26% der 18- bis 29-

Jährigen. Alkoholkontrollen hingegen werden von der Gruppe der über 40-Jährigen nur zu 48% als zu selten taxiert, während die 18 bis 28-Jährigen hier zu 62% der Meinung sind, dass diese Kontrollen zu selten stattfinden würden. Insgesamt findet je knapp ein Viertel der Befragten, dass Geschwindigkeits- und Alkoholkontrollen zu selten, bzw. Geschwindigkeitskontrollen genügend und Alkoholkontrollen zu selten stattfinden würden. Weitere gut 20% der Meinung, dass es sowohl genügend Alkohol- als auch Geschwindigkeitskontrollen gäbe.

Abb. 5: Beurteilung der Häufigkeit von Geschwindigkeits- und Alkoholkontrollen (Befragung 2001, n= 2866)



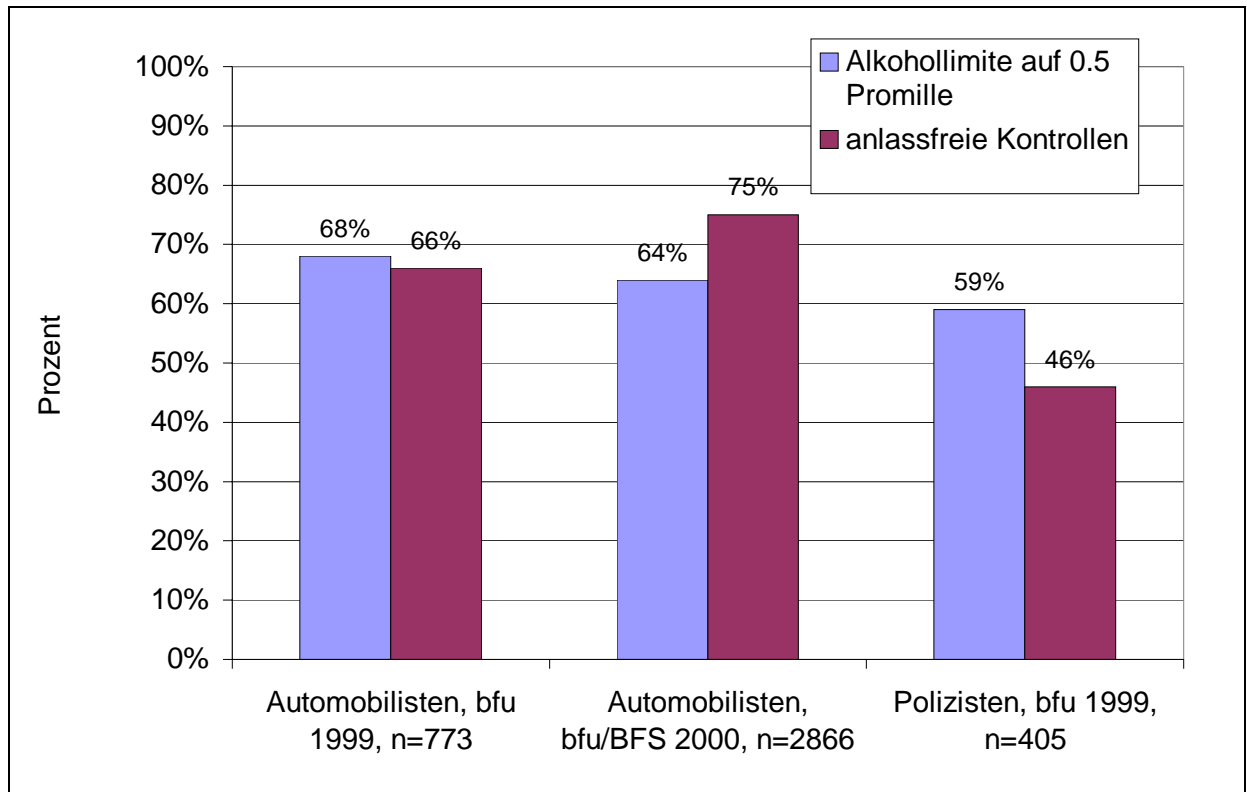
Akzeptanz von Verkehrsvorschriften

In beiden Befragungen wurde die Frage nach der Akzeptanz von neuen Strassenverkehrsgesetzen erfasst. Dies betrifft einerseits die Senkung der maximalen Promillegrenze von 0.8 auf 0.5 Promille und andererseits die Einführung von Alkoholkontrollen ohne Anzeichen von Trunkenheit. Der Abbildung 5 ist zu entnehmen, dass 64% der befragten Autolenkerinnen und Autolenker voll bzw. eher dafür sind, dass die Promillegrenze von 0.8 Promille auf 0.5 Promille gesenkt werden soll. 17% der Befragten sind voll gegen eine derartige Gesetzesänderung. Anlassfreie Kontrollen, bzw. Kontrollen ohne Anzeichen von Trunkenheit befürworten insgesamt 75% der Befragten „voll“ bzw. „eher“. 14% äussern sich voll dagegen. Männer und Frauen unterscheiden sich insofern, als die Frauen sowohl die Promillesenkung als auch die anlassfreien Kontrollen mit einem Anteil von 71, bzw. 70% deutlicher befürworten als die Männer mit einem Anteil von 60 bzw. 61%. Die verschiedenen Altersgruppen unterscheiden sich nicht was die Befürwortung dieser neuen Alkoholgesetzesvorschläge betrifft.

Am markantesten unterscheiden sich diesbezüglich die verschiedenen regionalen Sprachgruppen der Schweiz. Eine Senkung der Promillegrenze wird von den Romands

(=französische Schweiz) mit einem Anteil von 60% (Kategorien „voll“ und „eher“ dafür zusammengefasst) deutlich weniger befürwortet als von den Deutschschweizern mit 67% und den Tessinern mit 62%. Bei der Befürwortung anlassfreier Kontrollen ergibt sich ein weiterer interessanter Unterschied. 62% der Romands befürworten eine derartige Gesetzesänderung, „voll“ oder „eher“. Bei den Deutschschweizern sind es 66% und bei den Tessinern sogar 70%, die voll für die Einführung einer derartigen neuen Regelung wären.

Abb. 5: *Befürwortung (Kategorien „voll“ und „eher dafür“ zusammengefasst) von neuen Strassenverkehrsgesetzen (Senkung der Promillegrenze und anlassfreie Kontrollen)*



Clusteranalyse

Die Zugehörigkeit der Befragten der Erhebung 2000 (n=2866) zu in sich möglichst homogenen Gruppen, welche sich von den anderen Gruppen möglichst stark abgrenzen, wurde auf Grund von fünf psychologischen Variablen errechnet. Es handelte sich dabei um die Variablen

- „subjektive Kontrollwahrscheinlichkeit“,
- „Einschätzung der Häufigkeit von Kontrollen“,
- „Angst vor selbstverschuldeten Unfällen“,
- „Häufigkeit delinquenten Verhaltens“ und
- „Akzeptanz von zusätzlichen Alkoholvorschriften“.

Das statistische Verfahren legte eine Lösung mit drei Gruppen nahe, welche inhaltlich folgendermassen beschrieben werden können: Gruppe 1 sind *Personen mit hoher Neigung zu Delinquenz im Strassenverkehr*. Diese Gruppe hat in durchschnittlichem Ausmass das Gefühl, auf normalen Fahrten kontrolliert zu werden, dennoch finden die Betroffenen, dass Kon-

trollen eher zu häufig stattfinden würden. Daraus, dass sie überdurchschnittlich stark befürchten, Opfer eines selbstverschuldeten Unfalls zu werden, und daraus, dass sie überdurchschnittlich häufig delinquentes Verhalten angeben, kann geschlossen werden, dass es diese Gruppe mit der Einhaltung der Strassenverkehrsgesetze nicht allzu genau nimmt. Dies wird dadurch bestätigt, dass zusätzliche Alkoholvorschriften von dieser Gruppe überdurchschnittlich abgelehnt werden. Gruppe 2 sind *angepasste Fahrzeuglenker mit tiefer Kontrollüberzeugung*. Diese Personen haben das Gefühl, dass sie wenig kontrolliert werden und befürworten häufigere Kontrollen. Daraus, dass sie angeben, unterdurchschnittlich Angst vor selbstverschuldeten Unfällen zu haben und wenig gegen Gesetze verstossen, lässt sich ableiten, dass sie sich bewusst an die Gesetze halten, die sie auch klar befürworten. Die dritte Gruppe besteht aus *angepassten Fahrzeuglenkern mit hoher Kontrollenerwartung*. Diese Gruppe unterscheidet sich vor allem bezüglich der subjektiven Kontrollwahrscheinlichkeit von der Zweiten. Personen dieser Gruppe haben weit überdurchschnittlich das Gefühl, dass sie häufig kontrolliert werden. Dies scheint sie aber nicht zu stören, sie wünschen sich sogar noch mehr Kontrollen und befürworten zusätzlich Vorschriften ganz klar. Die Gruppen 2 und 3 unterscheiden sich markant von der Gruppe 1 bezüglich verschiedener soziodemografischer Variablen und verschiedener Sanktionsvariablen. In der ersten Gruppe ist der Anteil der Männer deutlich höher als in den beiden anderen Gruppen (59% vs. 45% und 47%), und diese Gruppe enthält deutlich mehr Personen, welche angeben, im Jahr 2000 über 15'000 km gefahren zu sein. Sowohl bei der Gruppe 1 wie auch bei der Gruppe 3 geben ein höherer Prozentsatz von Personen an, dass sie in ihrer gesamten Fahrpraxis schon mindestens einmal kontrolliert worden sind. Weiter verzeichnet die Gruppe 1 deutlich mehr Bussen, Freiheitsstrafen und auch Unfälle als die anderen beiden Gruppen. In der Gruppe der angepassten Fahrzeuglenker mit hoher Kontrollüberzeugung (Gruppe 3) ist der Anteil Deutschschweizer überproportional erhöht, während die Romands deutlich untervertreten sind.

Zusammenfassung und Schlussfolgerungen für die polizeiliche Kontrolltätigkeit

Die umfassende Befragung zu Strassenverkehrsdelinquenz, Kontrollen, Bussen und Unfälle ergibt ein klares Bild der sozialen Normen, welche in der Schweiz bezüglich Einhaltung der Strassenverkehrsgesetze herrschen. Ein Grossteil der Befragten Autofahrerinnen und Autofahrer räumt zumindest gelegentliches Verstossen gegen Strassenverkehrsgesetze offen ein. Delinquentes Verhalten im Bereich Geschwindigkeit wird sowohl implizit als auch explizit zugegeben. Daraus kann geschlossen werden, dass diesbezüglich keine sozialen Sanktionen befürchtet werden. Obwohl der Bereich der Alkoholdelikte weitaus sensibler zu sein scheint, ist die Anzahl der Personen, die angeben zumindest selten alkoholisiert zu fahren, erstaunlich hoch. Romands geben noch deutlich häufiger als Deutschschweizer an, gelegentlich alkoholisiert gefahren zu sein. Es muss offen bleiben, ob dies einen tatsächlichen Unterschied widerspiegelt, oder ob in der Romandie die Frage nach Trunkenheitsfahrten aufgrund der regional unterschiedlichen Trinkgewohnheiten als weniger sensibel empfunden und damit offener beantwortet wird.

Die Gesamtgruppe der Befragten ist der Meinung, dass in der Schweiz Verkehrskontrollen insgesamt nicht stark befürchtet werden müssen. Dies gilt für Alkoholkontrollen noch deutlicher als für Geschwindigkeitskontrollen. Ueber die Hälfte der Befragten wünschen sich mehr Kontrollen. Die Deutschschweizer und die Romands unterscheiden sich diesbezüglich nicht, obwohl in der Romandie die Häufigkeit der Alkoholkontrollen deutlich tiefer eingeschätzt wird als in der Deutschschweiz. Dies könnte wiederum als Hinweis darauf gewertet werden, dass in der Romandie Fahren in alkoholisiertem Zustand deutlich sozial akzeptierter ist als in der Deutschschweiz.

Die Gesamtgruppe der Schweizer Autofahrerinnen und Autofahrer lässt sich in drei Gruppen aufteilen. Die erste Gruppe zeichnet sich aus durch häufiges delinquentes Verhalten und durch Ablehnung von Kontrollen und Vorschriften. In dieser Gruppe ist der Anteil Männer und

Vielfahrer deutlich erhöht. Im Mittel ist diese Gruppe etwas jünger als die anderen beiden. Die beiden anderen Gruppen verhalten sich deutlich angepasster im Strassenverkehr und befürworten Kontrollen und Vorschriften deutlich. Sie unterscheiden sich lediglich dahingehend markant, dass die eine Gruppe weit unterdurchschnittlich befürchtet im Strassenverkehr kontrolliert zu werden und die andere Gruppe diesbezüglich weit überdurchschnittliche Befürchtungen äussert. Der Anteil Deutschschweizer ist in dieser Gruppe überproportional hoch, während die Romands deutlich untervertreten sind. Dies ist wiederum als Hinweis zu werten, dass Kontrollen in der Romandie deutlich seltener stattfinden. Uebersichtlich ist die Exposition in der Gruppe mit hoher subjektiver Kontrollwahrscheinlichkeit höher.

In der Gruppe der Delinquenten sind nicht nur Bussen und Freiheitsstrafen wegen Verkehrsdeliktendebatlich häufiger als in den anderen beiden Gruppen, sondern auch Unfälle. Der Zusammenhang mit den Einstellungsvariablen macht deutlich, dass sowohl die häufigere Sanktionierung als auch die häufigere Unfallbeteiligung nicht ausschliesslich mit der höheren Exposition erklärt werden können. Die Bereitschaft sich an die Gesetze zu halten und zu akzeptieren, dass die Gesetze vollzogen werden, steht in einem klaren Zusammenhang mit der Unfallgefährdung. Es kann also davon ausgegangen werden, dass von Personen, die sich offen gegen die Einhaltung von Verkehrsregeln aussprechen und dies als „normal“ ansehen ein erhöhtes Risikopotential ausgeht, das sich umso mehr vergrössert, wenn sie noch häufig am Strassenverkehr teilnehmen.

Aus den oben beschriebenen Befunden sind folgende Schlussfolgerungen zu ziehen:

- Die bedenklich tiefe Erwartung der Auto fahrenden Bevölkerung, in eine Polizeikontrolle zu geraten, verlangt mehr, besser sichtbare und durch Medien und andere Feedbackmöglichkeiten intensiv kommunizierte polizeiliche Verkehrskontrollen.
- Die festgestellten Defizite in verschiedenen, für Handlungsänderungen wichtigen Bereichen, verdeutlicht die Notwendigkeit, PVK vermehrt durch Informations- und Sensibilisierungskampagnen zu ergänzen.
- Begleitende Kampagnen sollen nicht primär dazu dienen, Wissensdefizite zu beheben. Vielmehr müssen folgende Inhalte abgedeckt werden: Prozentsatz konformer Lenker, Ausmass und Nutzen der PVK, Risikoverhalten, individuelle Unfallrisiken, Gründe der Vorschriften.
- Neben den erwähnten Inhalten sollten begleitende Kampagnen zielgruppenspezifische Schwerpunkte setzen: Bei der bekannten Risikogruppe der jugendlichen männlichen Neulenker (zu einem guten Teil in Cluster 2 zu finden) gilt es, den sozialen Druck in Richtung Einhaltung von Verkehrsregeln aufzubauen. Bei den Männern zwischen 35 und 55 Jahren mit guter Ausbildung und anderen sozial erwünschten Attributen (grösstenteils in Cluster 1 zu finden) geht es weniger um das Hervorheben eines konkreten Inhaltes. Wichtig ist hier, dass diese Personen als mögliche Verursacher von Verkehrsunfällen direkt angesprochen werden und dass dadurch, dass sie sich in einer Kampagne wiedererkennen, ihrer Bagatellisierungstendenz entgegen gewirkt wird.
- Im Rahmen der Weiterbildung sollen Polizisten über die Einschätzung ihrer Arbeit durch die Bevölkerung informiert werden, was dazu beitragen dürfte, falsche Annahmen zu korrigieren und die Motivation zu heben.

Literatur:

- Baechli-Biétry, J. & Vaucher, S. (2002). Straffälliges Verhalten im Strassenverkehr und Polizeikontrollen. Befragung der Motorfahrzeuglenkenden 2001. Neuchâtel: Bundesamt für Statistik.
- European Transport Safety Council ETSC (1999). Police enforcement strategies to reduce traffic casualties in Europe. European Transport Safety Council, Brussels.
- Siegrist, S., Baechli-Biétry, J. & Vaucher, S. (2001). Polizeikontrollen und Verkehrssicherheit. Bern: Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung, bfu-Report 47.
- Vaucher, S., Gmel, G. & Mueller, R. (1998). Auto-estimation et mesure d taux d'alcoolémie. SFA/ ISPA. Lausanne.
- Widmark, E.M.P. (1932). Die theoretischen Grundlagen und die praktische Verwendbarkeit der gerichtsmedizinischen Alkoholbestimmung. Urban & Schwarzenberg, Berlin-Wien.