

Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW
Abteilung Duisburg

Verkehrsunfallprävention der Polizei

Erwachsene als Kraftfahrzeugführer

Seminararbeit im Rahmen des Seminars
Verkehrsunfallprävention der Polizei
Seminarleiter: Horst Wolf

vorgelegt von
Oona von der Heydt, KA´in, P 06/04

Duisburg, im März 2008

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
2	Allgemeines	4
2.1	Definitionen und Erläuterungen	4
2.2	Ermächtisgrundlagen	5
2.3	Erlass des Innenministers	6
3	Verkehrsunfallentwicklung und -statistik	8
3.1	Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen	8
3.2	Hauptunfallursachen	8
4	Verkehrsunfallprävention Allgemein	11
5	Verkehrsunfallprävention für Erwachsene	13
5.1	Verkehrsaufklärung	13
5.2	Projekte und Kampagnen	15
5.2.1	Eltern	15
5.2.2	Allgemeine Verkehrskontrollen/ Anhalten nach Verkehrsverstößen	16
5.2.3	NRW mit Gurt	17
5.2.4	Schock-Videos	18
5.2.5	Öffentlichkeitsarbeit	18
5.2.6	ADAC	20
6	Fazit	21
7	Literaturverzeichnis	22
8	Selbstständigkeitserklärung	23
9	Anlagen	24

1 Einleitung

Der erste Grundsatz der Straßenverkehrsordnung besagt, dass sich jeder Verkehrsteilnehmer so zu verhalten hat, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird. Dies steht im ersten Paragraphen der Verordnung.

Leider verhalten sich viele Fahrzeugführer immer noch häufig nicht nach diesem Grundsatz, was die Zahlen aus den Verkehrsunfallstatistiken deutlich machen. Die Verkehrsunfallprävention in den Kreispolizeibehörden soll helfen eben diese Zahlen in den Statistiken zu verringern. Die Polizei in Nordrhein-Westfalen will die Zahl der Verkehrstoten bis 2015 um die Hälfte verringern. Dies setzt eine umfassende Aufklärung der Verkehrsteilnehmer über die Gefahren und die Folgen von unangepassten Verhalten im Straßenverkehr voraus.

Erwachsene tragen in der Verkehrsunfallstatistik eine tragende Rolle. Nicht nur, weil sie mit den 25 bis 64jährigen die größte Gruppe der Verkehrsteilnehmer darstellt, sondern weil durch sie auch die anderen Gruppen der Verkehrsteilnehmer, die Kinder, junge Fahrer und Senioren, welche oft gefährdeter sind, erreicht und gefördert, bzw. sogar geschützt werden können.

In meiner Seminararbeit gehe ich auf die Möglichkeiten der Verkehrsunfallprävention, insbesondere in Bezug auf die Erwachsenen im Alter von 25 bis 64 Jahren ein.

2 Allgemeines

2.1 Definitionen und Erläuterungen

Prävention

„Als Prävention bezeichnet man vorbeugende Maßnahmen, um ein unerwünschtes Ereignis oder eine unerwünschte Entwicklung zu vermeiden.“¹

Prävention umfasst die Gesamtheit aller staatlichen und privaten Bemühungen, Programme und Maßnahmen und dient dem Ziel, Verkehrsunfälle zu verhüten, bzw. zu reduzieren und die Unfallfolgen zu mindern.²

Der Begriff der Prävention lässt sich in zwei Richtungen abgrenzen:

- in Zuvorkommen, Vorbeugen und
- in Abschrecken durch Androhung von Strafe bzw. Maßnahmen der Sicherung und der Besserung.³

Weiterhin lässt sich die Prävention in drei Arten abgrenzen:

- **primäre Prävention** (strukturelle Mängellagen des Menschen sollen vermindert werden durch die Schaffung akzeptabler gesellschaftlicher Bedingungen, welche zur Errichtung regelgerechten Verhaltens führen sollen)
- **sekundäre Prävention** (Verhinderung von Normverletzungen und Minimierung von krimineller Energie bei potenziellen Tätern durch z.B. erhöhtes Entdeckungsrisiko, Polizeipräsenz etc.)
- **tertiäre Prävention** (durch General- und Spezialprävention soll Gesetzestreue erzielt werden)

¹ Wikipedia

² Stiebing, Gerhard, Verkehrsmanagement der Polizei, S. 87

³ Stiebing, Gerhard, Verkehrsmanagement der Polizei, S. 87

Kraftfahrzeug

Kfz ist ein Landfahrzeug, das durch Maschinenkraft angetrieben wird ohne an Schienen gebunden zu sein. (§ 1 Abs. 2 StVG)

Fahrzeugführer

Wer selbst unter bestimmungsgemäßer Anwendung der Antriebskraft, unter Ausnutzung der Schwerkraft auf einer Gefällstrecke oder unter Ausnutzung des vorhandenen Schwunges ein Fahrzeug in Bewegung setzt oder hält, um es unter Handhabung seiner technischen Vorrichtungen während der Fortbewegung ganz oder wenigstens zum Teil leitet; dabei muss Wille zum Führen vorhanden sein (wichtig zur Beurteilung des Soziefahrers).

2.2 Ermächtisgrundlagen

§ 1 Polizeigesetz (Aufgaben der Polizei)

„Die Polizei hat die Aufgabe, Gefahren für die öffentliche Sicherheit abzuwehren (Gefahrenabwehr). Sie hat im Rahmen dieser Aufgabe Straftaten zu verhüten sowie für die Verfolgung künftiger Straftaten vorzusorgen (vorbeugende Bekämpfung von Straftaten) und die erforderlichen Vorbereitungen für die Hilfeleistung und das Handeln in Gefahrenfällen zu treffen...“⁴

§ 36 V StVO (Zeichen und Weisungen der Polizeibeamten)

„Polizeibeamte dürfen Verkehrsteilnehmer zur Verkehrskontrolle einschließlich der Kontrolle der Verkehrstüchtigkeit und zu Verkehrserhebungen anhalten...“⁵

⁴ Polizeifachhandbuch, Verlag Deutsche Polizeiliteratur GmbH

⁵ Polizeifachhandbuch, Verlag Deutsche Polizeiliteratur GmbH

2.3 Erlass des Innenministers

„Ziele

Im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei Nordrhein-Westfalen sind in der Verkehrsunfallprävention vorrangig folgende Ziele zu verfolgen:

- Sensibilisierung für die Gefahren im Straßenverkehr
- Förderung normgerechten und sozialadäquaten Verhaltens von Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern
- Reduzierung der Verkehrsunfälle und ihrer Folgen
- Stärkung des Sicherheitsgefühls der Bevölkerung
- Mitwirkung an der Beseitigung von Gefahrenstellen

Die Realisierung dieser Ziele erfordert zielgerichtetes Führungshandeln. Dabei sind die Grundsätze der Polizeiarbeit und die Fachstrategie Verkehrsunfallbekämpfung zu berücksichtigen. Verkehrsunfallprävention ist mit der Verkehrsüberwachung und der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit zu verzahnen.

Inhalte

Allgemeines

Problemorientierte Verkehrsunfallprävention unter Berücksichtigung des örtlichen Unfalllagebildes hat Priorität; sie soll zeitnah auf behörden-spezifische Unfallauffälligkeiten reagieren. Dazu gehört auch die Information der zuständigen Behörden über Gefahrenstellen und Mängel im Verkehrsraum.

Ebenso wendet sich Verkehrsunfallprävention nach dem Prinzip des lebenslangen Lernens an alle Alters- und Zielgruppen, vorrangig an besonders gefährdete Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Sie soll das Bewusstsein für Verantwortung im Straßenverkehr schärfen, positive Verhaltensmuster vorgeben und partner-

schaftliches Verhalten fördern. Verkehrserziehung ist vorrangig Aufgabe von Erziehungsberechtigten, Kindergärten und Schulen; dabei werden sie von der Polizei aktiv unterstützt.

Entscheidend für die Nachhaltigkeit präventiver Projekte ist darüber hinaus auch eine enge Kooperation mit anderen Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit (Netzwerkarbeit), wie beispielsweise Kommunen, Verkehrswachen und Verbände. Projekte und Konzepte der Verkehrsunfallprävention sind behördenintern abzustimmen.

Zielgruppen

In der Verkehrsunfallprävention sind die im "Handbuch Verkehrsunfallprävention" (Intranet der Polizei NRW) beschriebenen Inhalte nachfolgenden Zielgruppen zu vermitteln:

Altersgruppe 25 bis 64 Jahre

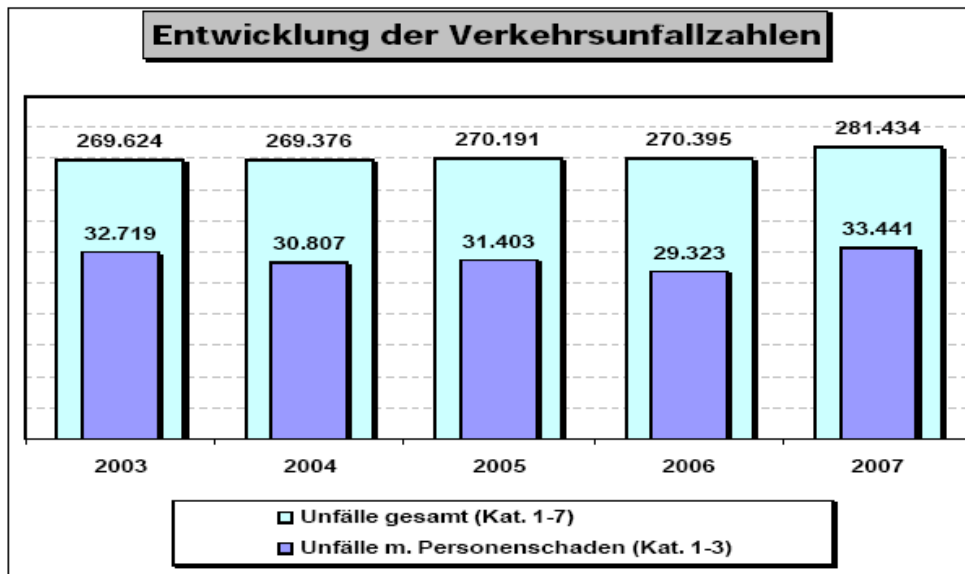
Themenschwerpunkt

Information über erkannte Verkehrsunfallauffälligkeiten dieser Altersgruppe.⁶

⁶ Verkehrsunfallprävention der Polizei Nordrhein-Westfalen. RdErl. D. Innenministeriums v.2007 – 41..... Entwurf einer Neufassung Stand 27.06.2007 IM

3 Verkehrsunfallentwicklung und -statistik

3.1 Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen



Die Verkehrsunfallzahlen haben sich von 2003 bis 2006 zwar leicht erhöht, aber der Anstieg an sich ist noch relativ gering. Im ersten Halbjahr 2007 stieg die Unfallrate jedoch im Vergleich zum Vorhalbjahr um 4,1% an und erreichte somit einen Höchststand seit 2001. Der Mittelwert aus den letzten fünf Jahren lag bei 272.000 Unfällen, im ersten Halbjahr 2007 registrierte die Polizei 281.434 Unfälle.

3.2 Hauptunfallursachen

Die meisten schweren Verkehrsunfälle beruhen auf einer oder mehreren der acht Hauptunfallursachen. Dies sind im Einzelnen:

- Geschwindigkeit (z.B. Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit),

- Vorfahrt/Vorrang (z.B. Nichtbeachten der Regel „rechts vor links“, Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen),
- Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren (z.B. Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr),
- Abstand (z.B. Ungenügender Sicherheitsabstand, starkes Bremsen des Vorausfahrenden ohne zwingenden Grund),
- Überholen (z.B. Überholen trotz Gegenverkehrs, Überholen trotz unklarer Verkehrslage),
- Alkohol (z.B. eingeschränktes Wahrnehmungsvermögen und eingeschränktes Reaktionsvermögen),
- Falsches Verhalten von Fußgängern (z.B. beim Überschreiten der Fahrbahn in der Nähe von Kreuzungen oder Einmündungen bei dichten Verkehr) und
- Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern (z.B. an Fußgängerüberwegen, an Haltestellen).

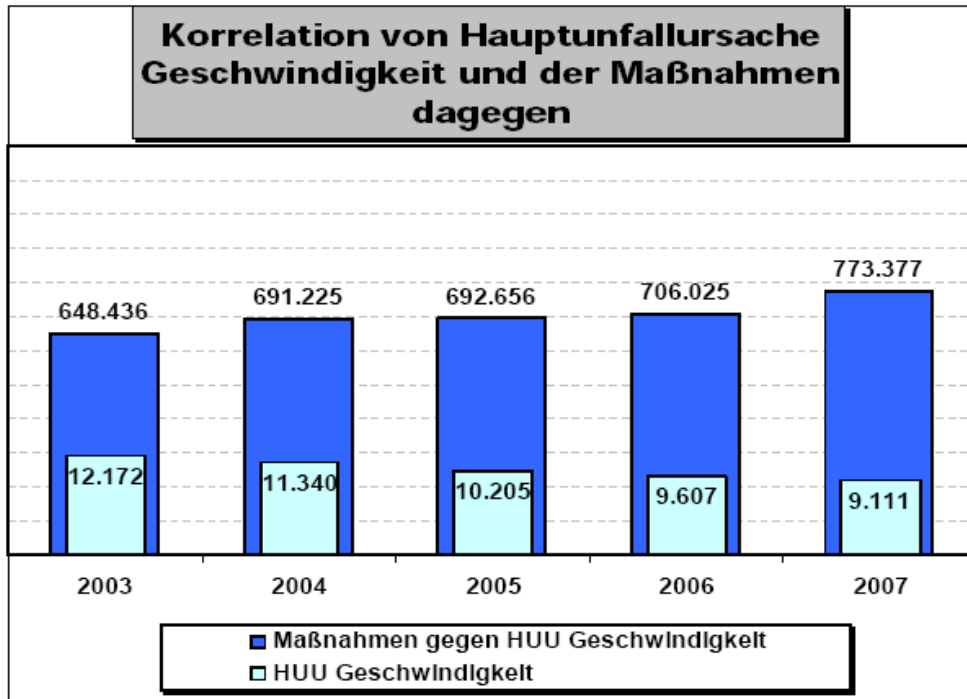
Die nachfolgende Graphik zeigt, in welchem Ausmaß die Relation zwischen den Verkehrsunfällen und den Hauptunfallursachen im Einzelnen liegt:

Verkehrsunfallprävention der Polizei
- Erwachsene als Kraftfahrzeugführer -

**Verkehrsunfälle mit Hauptunfallursachen
2002 - 2006**

	2002	2003	2004	2005	2006	Veränderung 2005/2006 in %	5-Jahres- Durchschnitt
Verkehrsunfälle gesamt							
Verkehrsunfälle gesamt	556.778	555.965	557.064	556.823	555.244	-0,28	556.375
Verkehrsunfälle ohne Kat. 5	183.351	184.157	182.450	184.700	186.292	0,86	184.190
Verkehrsunfälle mit HUU gesamt	104.834	103.815	99.380	98.415	97.391	-1,04	100.767
HUU Fehlverhalten von Fußgängern	5.340	5.030	4.305	3.973	3.944	-0,73	4.518
HUU Fehlverhalten gegenüber Fußgängern	4.276	4.270	4.474	4.754	4.769	0,32	4.509
HUU Überholen	5.994	5.604	5.481	5.724	6.087	6,34	5.778
HUU Alkohol	10.831	10.707	9.920	9.486	9.224	-2,76	10.034
HUU Abstand	13.515	13.180	12.799	12.524	12.565	0,33	12.917
HUU Geschwindigkeit	25.885	24.774	22.877	20.945	19.296	-7,87	22.755
HUU Vorfahrt, Vorrang	21.846	21.612	21.527	21.064	20.673	-1,86	21.344
HUU Abbiegen, Wenden	35.646	36.478	33.576	33.817	34.416	1,77	34.787
Drogen / andere berauschende Mittel	467	541	701	578	603	4,33	578

Gerade die Hauptunfallursachen bilden eine Möglichkeit, an gerade diesen anzusetzen und durch verstärkte Kontrollen und Überwachungen die Zahl der Unfälle, welche Folge der jeweiligen Hauptunfallursache sind, zu senken. Ein Beispiel dafür ist in der nächsten Graphik sichtbar. Die Maßnahmen gegen Geschwindigkeitsverstöße sind in den letzten 5 Jahren stetig erhöht worden. Deutlich sichtbar ist der dementsprechende Rückgang der Unfälle die aus der Hauptunfallursache Geschwindigkeit resultieren.



Ebenfalls konnte die Zahl der bei Verkehrsunfällen getöteten, nicht angeschnallten Personen im Jahre 2006 durch die Aktion „NRW mit Gurt“, auf die ich später noch mal genauer eingehen werde, um 26,4% reduziert werden. Spezielle Maßnahmen bewirken also einen Rückgang der jeweiligen Unfallursachen.

4 Verkehrsunfallprävention Allgemein

Prävention steht oft auch im direkten Zusammenhang mit der Repression, der Strafverfolgung. Der Verkehrsteilnehmer, welcher aufgrund eines Verstoßes angehalten und strafrechtlich geahndet wird, nimmt oft eine präventive Wirkung aus dem Vorfall mit. Die strafrechtlichen Folgen wirken sich Vorbeugend auf sein späteres Verhalten im Straßenverkehr aus. Ebenso tritt diese Präventivwirkung auch bei anderen Verkehrsteilnehmern ein, die Augenzeugen polizeilichen Einschreitens geworden sind, oder dies aus Erzählungen von Freunden, Familie, Bekannten oder aus den Medien kennen lernen.

Zudem ist Verkehrsunfallprävention nicht allein Aufgabe der Polizei, sondern auch die aller verantwortlichen Kräfte in unserem Staat. Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit kann nur dann erzielt werden, wenn das Verkehrsbewusstsein des einzelnen Verkehrsteilnehmers, wenn seine innere Einstellung zum gesamten Verkehrsablauf, zu anderen Verkehrsteilnehmern und zu den Verkehrsregeln positiv verändert wird.

Verkehrsunfallprävention erfolgt vorrangig durch Verkehrssicherheitsberatung (**E**ducation), Verkehrsüberwachung (**E**nforcement) und Verkehrsraumgestaltung (**E**ngineering).

Durch die Verkehrssicherheitsberatung soll eine frühzeitige und langfristig angelegte Arbeit nach dem Prinzip des lebenslangen Lernens erfolgen. Diese Maßnahme ist aufeinander abgestimmt und zielgruppenorientiert. Die Verkehrsteilnehmer sollen partnerschaftliches Verhalten als positiv entdecken und die Eigen- und Mitverantwortung wird entwickelt sowie verstärkt. Durch Verkehrssicherheitsberatung sollen Verkehrsteilnehmer und Multiplikatoren, z.B. Eltern, Erzieher, Verbände und sonstige Stellen für ihre Verkehrssicherheitsarbeit, über verkehrssicherheitsrelevante Entwicklungen und Erkenntnisse sowie verkehrsgerechtes Verhalten informiert werden.⁷

Die Verkehrsüberwachung stellt das polizeispezifischste Betätigungsfeld im Rahmen der Unfallbekämpfung dar. Die Verkehrsüberwachung bietet die erforderliche Präsenz im Verkehrsraum und fördert daher die Kontrolle der Kraftfahrer auf Einhaltung der Verkehrsvorschriften, die Überprüfung des Zustandes der Verkehrsmittel und die Beobachtung des Verkehrsraums. Dadurch kann im öffentlichen Straßenverkehrsraum dem Verkehrsunfallgeschehen wirksam entgegengetreten werden. Die Verkehrsüberwachung bezieht sich auf die Verkehrsunfallauswertung, welche eine notwendige Vorarbeit in Form von Sammeln von Unfallstatistiken, Erstellen von Lagebildern, Erfahrungs- und Erkenntnisaustausch, Beurteilung der Verkehrslage und –entwicklung etc. voraussetzt.

Die polizeiliche Mitwirkung bei der Verkehrsraumgestaltung bezieht sich darauf, Sicherheitsdefizite im Voraus zu erkennen und Ergebnisse der Verkehrssicherheitsforschung in die Planung mit einfließen

⁷ PDV 100, Polizei-Fach-Handbuch, Verlag Deutsche Polizeiliteratur GmbH

zu lassen. Die Polizei ist verpflichtet, an der sicheren und umweltfreundlichen Gestaltung des Straßenraumes mitzuwirken und die originär zuständigen Stellen (z.B. Straßenbauämter, Landesbetriebe für Straßenbau NRW etc.) fachkompetent zu unterstützen.

5 Verkehrsunfallprävention für Erwachsene

5.1 Verkehrsaufklärung

Erwachsene, im Alter von 24 bis 64 Jahren, sind charakterlich geprägt und weisen durch gesellschaftliche Erfahrungen verfestigte Verhaltensmuster auf. Sie können allein durch Argumentation und Diskussion nur schwer zu Verhaltensänderungen veranlasst werden. Hier wäre es eher eine Möglichkeit, diese Altersgruppe zu erreichen, indem sie durch eigene Erfahrungen positive Ergebnisse erzielt.

Erwachsene werden meist durch anlassbezogene, allgemeine Maßnahmen der Verkehrsunfallprävention erreicht. Darunter fällt vor allen Dingen das regelmäßige Anhalten nach begangenen Verkehrsverstößen, sowie durch allgemeine Verkehrskontrollen. Darüber hinaus wird diese Altersgruppe an Verkehrssicherheitstagen, an angebotenen Verkehrssicherheitstrainings und durch eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit erreicht. Ferner besteht die Möglichkeit Erwachsene mit Kindern durch ihre Funktion als Eltern über die Kindergärten und die Schulen aufzuklären.

Die meisten Verkehrsunfälle sind nach wie vor auf die weiter oben genannten Hauptunfallursachen zurückzuführen. Diese resultieren auf Verhaltensfehler der Verkehrsteilnehmerinnen/-nehmern und Fahrzeugführerinnen/-führer. Erwachsenen Kraftfahrzeugführern müssen durch Informationen über die Folgen falschen Verkehrsverhaltens, wie z.B. der Einfluss von Alkohol und Drogen, zu schnelles und risikoreiches Fahren, oder zu geringer Sicherheitsabstand, die Risiken eben diesen falschen Verhaltens immer wieder bewusst gemacht und vor Augen geführt werden.

Aus der Straßenverkehrs-Ordnung ergeben sich mehrere Verpflichtungen, an die sich erwachsene Kraftfahrzeugführerinnen/-führer zu halten haben, z.B.:

„Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.“⁸

„Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.“⁹

„Die Fahrzeugführer müssen sich gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.“¹⁰

Vor allem der letzte Grundsatz in Bezug auf die Kinder scheint vielen Verkehrsteilnehmern noch immer nicht bewusst zu sein. Viele Erwachsene sehen Kinder auch als kleine Erwachsene an. Das jedoch sind sie nicht. Viele Erwachsene reduzieren ihre Geschwindigkeit nicht, wenn sie Kinder am Fahrbahnrand sehen. Sie parken auf Geh- und Radwegen, vor Fußgängerüberwegen, vor Signalanlagen oder verstellen mit ihren Fahrzeugen die Kreuzungsbereiche. Vor allem vor Schulen und Kindergärten halten Eltern im Halteverbot, um ihre Kinder abzusetzen, bedenken dabei aber in keiner Weise, dass sie damit die anderen Kinder, welche als Fußgänger oder Fahrradfahrer unterwegs sind, gefährden. Kinder handeln nicht verkehrsgerecht, das können sie auch gar nicht, aber Erwachsene könnten ihre rücksichts- und gedankenlose Fahrweise überdenken und vor allem ändern.

Erwachsene sollten immer bedenken, dass sie sich in einer Vorbildfunktion befinden, unabhängig davon, ob sie eigene Kinder haben oder nicht. Kinder lernen von dem Verhalten der Älteren. Jedes Verhalten von Erwachsenen könnte von Kindern nachgeahmt und somit erlernt werden. Kinder unterscheiden in diesem Falle nicht ob es sich

⁸ § 1 Abs. 1 StVO, Polizei-Fach-Handbuch, Verlag Deutsche Polizeiliteratur GmbH

⁹ § 1 Abs. 2 StVO, Polizei-Fach-Handbuch, Verlag Deutsche Polizeiliteratur GmbH

¹⁰ § 3 Abs. 2a StVO, Polizei-Fach-Handbuch, Verlag Deutsche Polizeiliteratur GmbH

um positives oder negatives Verhalten handelt. Dies muss Erwachsenen immer wieder verdeutlicht werden.

Die Masse aller Verkehrsunfälle wird von erwachsenen Verkehrsteilnehmern verursacht (siehe Tabelle in der Anlage). Es bedarf von daher einer ständigen Beeinflussung dieser Altersgruppe durch permanente Maßnahmen und gezielte Aktionen. Durch die Verkehrsaufklärung werden die Risiken und persönliche Verantwortung im Straßenverkehr bewusst gemacht. Es werden positive Verhaltensmuster vermittelt und partnerschaftliches Verhalten als vorbildlich herausgestellt.

Erwachsene Verkehrsteilnehmer achten durch Präsenz der Polizei mehr auf ihr eigenes Verhalten und nehmen somit ihre eigenen Fehler eher wahr. Nur wer seine eigenen Fehler wahrnimmt kann diese auch verhindern. Allein wenn ein Polizeibeamter in das Sichtfeld eines Autofahrers kommt, überprüft dieser sofort sein eigenes Verhalten und Verkehrsregeln werden sofort eingehalten. Ist die Polizei nur selten zu sehen, ist dieser Effekt ziemlich schnell wieder hinfällig und die eigenen Fehler werden wieder übersehen. Um diesem Negativeffekt entgegenzuwirken, müssen Aufklärung und Information mit polizeilicher Kontrolle und Repression zusammenwirken.

Auch muss das Verständnis der Verkehrsteilnehmer für die polizeilichen Kontroll- und Sanktionsmaßnahmen verstärkt werden, weil dies wiederum die Wahrscheinlichkeit erhöht, dass Aufklärung und Appelle, sich vernünftig und verantwortungsbewusst zu verhalten, wirksam werden.

5.2 Projekte und Kampagnen

5.2.1 Eltern

Eine Möglichkeit Erwachsene zu erreichen, ist in ihrer Eigenschaft als Eltern, durch Einbindung in einzelne Ausbildungsprogramme bis hin zum Ende der Schulzeit ihrer Kinder. In Grundschulen werden durch Verkehrssicherheitsberater und die Bezirksdienste Beratungseinheiten durchgeführt, in welchen den Eltern verdeutlicht wird, dass

Kinder erhebliche Entwicklungsmängel aufweisen. Durch richtiges Verhalten und durch die Eltern als Vorbild können diese jedoch kompensiert werden. Bezirksdienstbeamte stellen sich den Eltern als Ansprechpartner vor und bieten zudem zusätzliche Elternabende an. Bezirksdienstbeamte machen zudem Schulwegbegehungen mit den Eltern, aber ohne die Kinder, um diesen die Gefahren und Folgen von Unfällen drastisch vor Augen zu führen.

5.2.2 Allgemeine Verkehrskontrollen/ Anhalten nach Verkehrsverstößen

Wie schon oben erwähnt, werden Erwachsene Fahrzeugführerinnen/-führer hauptsächlich durch anlassbezogene, allgemeine Maßnahmen der Verkehrsunfallprävention erreicht, worunter vor allen Dingen das regelmäßige Anhalten nach begangenen Verkehrsverstößen, sowie die allgemeine Verkehrskontrolle fällt.

Je höher die Dichte der Verkehrskontrollen an einem bestimmten Ort ist, desto mehr bemüht sich der Verkehrsteilnehmer um ein normgerechtes Verhalten, da die Furcht vor einer Kontrolle oder Sanktion zu groß ist. Viele Verkehrsteilnehmer erwarten Unannehmlichkeiten, wenn sie von der Polizei angehalten werden.

Eine entscheidende Rolle bei der Verkehrsunfallprävention spielt das didaktische Gespräch. Mit jedem angehaltenen Verkehrsteilnehmer sollte ein didaktisches Gespräch geführt werden, um somit die mit dem Verstoß verbundene Gefahr zu erläutern und dementsprechend Verständnis für das Beachten und Einhalten von Verkehrsvorschriften zu erwecken. Dem Verkehrsteilnehmer muss verdeutlicht werden, dass sein Verhalten über Leben und Tod entscheiden kann. Das didaktische Gespräch ist trotz Zeit- und Personalaufwand unumgänglich um beim Verkehrsteilnehmer die Chance auf Einsicht zu geben. Zudem wird die Zeit während des Gespräches und des Anhaltevorganges generell auch dazu genutzt, um die Verkehrstüchtigkeit des Fahrzeuges und des Fahrzeugführers zu überprüfen. Denn auch dies ist ein wichtiger Aspekt, um Verkehrsunfällen frühzeitig vorzubeugen.

Das didaktische Gespräch hinterlässt meist einen bleibenden Eindruck, da der durchgängige Erziehungsprozess fehlt. Nicht nur die Einstellung zur künftigen Beachtung der Verkehrsvorschriften, sondern auch die Einstellung des Verkehrsteilnehmers gegenüber der Polizei kann dadurch bestimmt werden. Deswegen muss das Gespräch trotz eventueller Konfliktsituationen immer unter dem Aspekt geführt werden, einen möglichst positiven Eindruck zu hinterlassen und das Gespräch günstig zu beeinflussen.

Unter dem Aspekt sollten mehrere Punkte berücksichtigt werden: beherrschtes und höfliches Ansprechen sowie Auftreten, gepflegtes Äußeres, kein Bloßstellen vor Nichtbeteiligten, Berücksichtigen von Alter, Bildung und ähnlichen Faktoren, Möglichkeit zur Gegenäußerung geben, etc.

5.2.3 NRW mit Gurt

Die landesweite Kampagne „NRW mit Gurt“ soll mit dazu beitragen, die Zahl der Verkehrstoten bis 2015 um die Hälfte zu reduzieren. Europaweit sterben jährlich ca. 10 000 Menschen, da sie den Gurt während des Autofahrens nicht anlegen. Im Jahre 2006 konnten durch die Aktion „NRW mit Gurt“, die Verkehrstoten, welche aufgrund des Nichtanlegens des Sicherheitsgurtes getötet wurden, um 26,4% reduziert werden. Die Polizei appelliert weiterhin mit dem Spruch „Ist der Weg auch noch so kurz: Immer mit Gurt“ an alle Autofahrerinnen/-fahrer, sich auf allen Fahrten anzuschnallen.

Oft registrieren Polizeibeamte, dass viele Kinder, die im Auto mitfahren nicht angeschnallt sind. Den Eltern, bzw. den Fahrzeugführern wird klargemacht, dass ein ungesichertes Kind ein siebenfach höheres Risiko haben, verletzt oder sogar getötet zu werden, als richtig gesicherte Kinder.

Im Rahmen der Kampagne wurde ein Informations-Faltblatt erstellt, welches den Autofahrerinnen/-fahrern bei Verkehrskontrollen mitgegeben wird. Zudem ist es angesetzt, dass sich in Nordrhein-Westfalen mehrmals jährlich intensiv mit der Thematik „Gurt“ auseinandergesetzt werden soll.

5.2.4 Schock-Videos

Eine weitere Kampagne stellen die so genannten „Schockvideos“ dar. Die Videos werden im Sinne der landesweiten Verkehrsaufklärungsaktion „Gib Acht im Verkehr“ von dem AXA-Konzern Deutschland zur Verfügung gestellt. Die Spots können von Polizeidienststellen und Aktionspartnern für Maßnahmen der Verkehrsprävention eingesetzt werden.

Diese Videos dienen nicht nur der reinen Informationsweitergabe, sondern vor allem sollen sie den Verkehrsteilnehmer wachrütteln und das gefährliche Verhalten und dessen Folgen drastisch vor Augen führen. Ersten Erfahrungen zugrunde machen diese Schockvideos tatsächlich auch die rücksichtslosen Autofahrer betroffen und führen damit zu einer vorsichtigeren Fahrweise.

Diese Videos werden schwerpunktmäßig an Unfallschwerpunkten eingesetzt und werden Autofahrern bei Verkehrskontrollen gezeigt. Es wird ein Video gewählt, was im Bezug zu dem jeweiligen begangenen Verstoß des Autofahrers steht und somit das verkehrsdidaktische Gespräch unterstützt, da das Gespräch alleine nur begrenzt die Einstellungen der Autofahrer ändert.

5.2.5 Öffentlichkeitsarbeit

Zu der Verkehrsunfallprävention gehört neben den polizeilichen Aktivitäten eine intensive Öffentlichkeitsarbeit. Diese erfolgt nicht nur durch Medienarbeit, sondern auch über das direkte Gespräch mit dem Bürger um die Akzeptanz von Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu steigern und das subjektiver Sicherheitsgefühl zu steigern.

Öffentlichkeitsarbeit kann inhaltlich in drei wesentliche Bereiche unterteilt werden:

- **„Presse/Rundfunk/Fernsehen**

Pressemitteilungen und –konferenzen sowie Interviews über ortsbezogene Probleme der Verkehrssicherheit, Auswertung des Unfallgeschehens, Veranstaltungen, präventive und repressive Kampagnen u.a.

- **Sichtwerbung**

Plakataktionen zu konkretem Verhalten (Überholen, Geschwindigkeit u.a.) und zu aktuellen Anlässen (z.B. Schulanfang, Reisezeit), Broschüren, Faltblätter, Filme, Videos u.a.

- **Örtliche Verkehrssicherheitsaktionen**

Verkehrssicherheitstage, Informationsstände, Ausstellungen, Podiumsdiskussionen, Preisausschreiben, Vorträge, repressive Aktionen im Rahmen der Ordnungspartnerschaften u.a.¹¹

Die Öffentlichkeitsarbeit soll den Adressaten ansprechen. Die Information soll für ihn inhaltlich und sprachlich so gestaltet werden, dass sie die Interessen des Adressaten vertreten. Zudem erfolgt die Umsetzung mit modernen und neuesten werbepsychologischen Mitteln.

Das deutlich machen über die Konsequenzen von Fehlverhalten über die Medien hat eine größere Wirkung, als Maßnahmen ohne Außenwirkung. Durch Medien werden die zu übermittelnden Informationen stärker im Bewusstsein des Adressaten verankert und somit ist die Chance auf eine positive Verhaltensänderung größer.

„Es ist wissenschaftlich erwiesen, dass durch eine sinnvolle Verknüpfung von Sanktionen im Rahmen der Verkehrsüberwachung, gekoppelt mit Aufklärungsmaßnahmen und von einer gezielten Medienarbeit in Wort und Ton begleitet, ein regelgerechteres bzw. gefahrenbewussteres Verhalten der Verkehrsteilnehmer erreicht wird.“¹²

¹¹ Stiebing, Gerhard: Verkehrsmanagement der Polizei, S. 97

¹² Stiebing, Gerhard: Verkehrsmanagement der Polizei, S. 97

5.2.6 ADAC

Als Beispiel für einen Aktionspartner in Sachen Verkehr möchte ich den ADAC nennen. Der ADAC bietet verschiedene Verkehrssicherheitstrainings an. In diesen Fahrsicherheitstrainings sollen das Verhalten und die Grenzen des Fahrzeugs erlernt werden. Es werden Techniken erlernt, wie man im Ernstfall richtig, schnell und sicher reagiert. Es werden Trainings speziell für Erst-Teilnehmer, für Mehrfach-Teilnehmer, für Frauen, oder Trainings für spezielle Zielgruppen angeboten. Diese sind z.B. Nutzfahrzeug-Training (Kleintransporter, LKW, Busse), Firmen-Training, Motorrad-Training, Wohnwagen-Training oder auch Winter-, Offroad- und Rennstreckentraining. Es wird unter anderem die Möglichkeit angeboten, diese Fahrsicherheitstrainings als Geschenkidee in Form eines Gutscheins zu nutzen.

Ferner werden durch den ADAC kostenlose Medien als Ratgeber für Eltern, Lehrkräfte und Verkehrserzieher und die kostenlose Teilnahme an Veranstaltungen angeboten. Der ADAC bietet zudem Informationen über die richtige Einstellung des Sitzes im PKW, Sicherung von Ladung, Tipps für sicheres Fahren bei Nebel, Aquaplaning, Fahrtauglichkeit nach der Einnahme von Medikamenten und Alkohol, an.

Ebenfalls wirkt der ADAC in mehreren Verkehrssicherheitsprogrammen im Sinne der Verkehrserziehung mit.

6 Fazit

Als Fazit lässt sich sagen, dass die Hauptverantwortlichkeit bei den Erwachsenen selber liegt. Die Polizei oder auch andere Organisationen können nur einen Teil zur Verhaltensänderung und demzufolge zur Verringerung der Verkehrsunfallzahlen in dieser Altersgruppe leisten.

Es gibt eine Vielzahl von Maßnahmen, die getroffen werden können um Erwachsene auf die Gefahren und Konsequenzen falschen Verhaltens im Straßenverkehr hinzuweisen. Die Maßnahmen wirken alle präventiv auf die Erwachsenen ein. Erfahrungen zu Grunde nimmt sich ein Teil der angesprochenen Personen das ihnen Vermittelte zu Herzen, was bei diesen dann auch zu einer Verhaltensänderung führt. Es gibt aber leider den anderen Teil, der denkt, dass ihnen das vor Augen geführte niemals passieren könnte und dementsprechend auch nichts an ihrem Verhalten ändern wird. Diese Gruppe wird eher durch Repression sensibilisiert. Wobei es auch hier Unterschiede gibt, da die Bußgelder sich nicht bei jedem gleich „schmerzlich“ auswirken.

Um die Verkehrsunfallzahlen weiter zu senken bedarf es einer konsequenten Ahndung von Verkehrsverstößen und auch allgemeine Verkehrskontrollen und Aktionen sowie Kampagnen müssen regelmäßig durchgeführt werden um den in meiner Arbeit genannten Lerneffekt beizubehalten. Letztendlich muss sich aber jeder Mensch selbst seines Handelns bewusst sein.

7 Literaturverzeichnis

Bücher

- Verkehrsunfallprävention der Polizei Nordrhein-Westfalen. RdErl. d. Innenministeriums v. 2007 - 41- Entwurf einer Neufassung. Stand 27.06.2007 IM
- IM NRW/ IAF NRW/BZ Neuss 2006 Verkehrsunfallprävention für Erwachsene-
- Stiebing, Gerhard: Verkehrsmanagement der Polizei, Skript für Studium und Praxis. 3. Auflage 2006.
- Polizei-Fach-Handbuch, Verlag Deutsche Polizeiliteratur GmbH
- Schipper, Ketzner, Koslowski: Verkehrslehre, Leitfaden für Verkehrssicherheitsarbeit in Studium und Praxis, Verlag Deutsche Polizeiliteratur GmbH, 10. Auflage 2004
- Stastny: Polizeiliche Verkehrsüberwachung, Methodik und Technik, Strategie und Taktik, Richard Boorberg Verlag

Internet

- <http://www.im.nrw.de>
(Innenministerium des Landes Nordrhein-Westfalen)
- <http://www.dvw-ev.de>
(Deutsche Verkehrswacht)
- <http://www.polizei-nrw.de>
(Polizei des Landes Nordrhein-Westfalen)
- <http://www.adac.de>

8 Selbstständigkeitserklärung

„Hiermit versichere ich, dass ich die vorliegende Seminararbeit in allen Teilen ohne fremde Hilfe angefertigt habe und dabei ausschließlich die im Literaturverzeichnis angeführten Quellen und Hilfsmittel benutzt habe.“

Duisburg, im März 2008

Oona von der Heydt

9 Anlagen

ADAC Statistiken



Verunglückte nach Altersgruppen und Geschlecht

	insgesamt	im Alter von ... bis unter ... Jahren										
		unter 6	6-10	10-15	15-18	18-21	21-25	25-35	35-45	45-55	55-65	65 und mehr
männlich												
1997	296.350	5.672	9.854	13.702	22.455	34.288	31.474	70.009	44.119	26.816	22.233	15.309
1998	289.446	5.154	8.786	13.058	22.083	34.356	30.685	65.331	44.741	27.021	22.404	15.430
1999	303.167	5.375	8.693	14.469	22.907	36.039	32.063	65.277	48.774	29.008	23.671	16.436
2000	290.761	4.833	7.714	13.247	21.132	34.638	30.799	59.539	49.318	29.111	22.763	17.676
2001	284.287	4.737	6.949	12.809	19.566	33.068	30.600	55.966	49.647	30.660	22.018	17.967
2002	273.227	4.661	6.614	12.231	19.123	30.036	29.195	51.656	49.161	30.581	21.309	18.413
2003	266.734	4.407	6.577	12.154	19.237	28.591	27.404	48.088	48.430	31.297	20.863	19.480
2004	252.804	3.992	6.159	11.243	18.749	26.306	26.136	43.898	46.093	30.722	19.732	19.524
2005	248.093	3.911	6.176	10.946	17.698	24.452	24.545	41.591	45.850	32.159	19.753	20.756
2006	241.813	3.622	5.841	10.048	16.332	24.501	23.137	40.557	43.888	32.543	19.648	21.383
weiblich												
1997	212.245	4.254	6.422	9.845	12.895	22.388	21.164	44.949	30.554	21.613	18.818	19.156
1998	214.912	4.085	5.703	9.679	12.780	23.719	22.084	44.514	31.894	22.310	19.179	18.829
1999	225.136	4.121	5.909	10.592	13.414	25.451	23.020	44.370	34.344	23.508	19.914	20.593
2000	220.218	3.806	5.400	10.361	11.767	24.740	22.712	41.676	35.021	25.450	17.813	20.299
2001	217.003	3.722	4.687	9.873	12.097	23.829	22.925	40.255	35.583	24.684	18.871	20.371
2002	209.554	3.713	4.574	9.441	12.100	22.284	22.336	37.830	34.996	24.245	17.698	20.269
2003	201.509	3.362	4.537	9.191	11.500	21.014	20.906	34.432	34.390	24.347	17.109	20.627
2004	192.353	3.163	4.105	8.556	11.272	19.971	19.737	31.841	32.648	23.781	16.428	20.733
2005	190.061	3.202	4.111	8.543	11.039	19.429	19.111	30.922	32.087	24.407	15.932	21.140
2006	185.079	2.973	4.023	7.967	10.540	18.553	18.053	29.793	30.682	24.765	16.135	21.470
insgesamt												
1980	555.966	13.247	20.417	30.789	74.170	90.626	66.705	82.427	66.799	44.216	28.356	37.102
1997	509.643	9.932	16.292	23.586	35.395	56.748	52.706	115.110	74.795	48.501	41.107	34.508
1998	505.111	9.244	14.504	22.760	34.900	58.122	52.821	109.938	76.710	49.387	41.618	34.286
1999	528.899	9.496	14.602	25.061	36.321	61.490	55.083	109.647	83.118	52.516	43.585	37.029
2000	510.979	8.639	13.114	23.608	32.899	59.378	53.511	101.215	84.339	54.561	40.576	37.975
2001	501.290	8.459	11.636	22.682	31.663	56.897	53.525	96.221	85.230	55.344	40.889	38.338
2002	482.781	8.374	11.188	21.672	31.223	52.320	51.531	89.486	84.157	54.826	39.007	38.682
2003	468.243	7.769	11.114	21.345	30.737	49.605	48.310	82.520	82.820	55.644	37.972	40.107
2004	445.157	7.155	10.264	19.799	30.021	46.277	45.873	75.739	78.741	54.503	36.160	40.257
2005	438.154	7.113	10.287	19.489	28.737	43.881	43.656	72.513	77.937	56.566	35.685	41.896
2006	426.892	6.595	9.864	18.015	26.872	43.054	41.190	70.350	74.570	57.308	35.783	42.853

Quelle: Statistisches Bundesamt