

Verkehrssoziologische Forschung in Deutschland

Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen

Mensch und Sicherheit Heft M 23

bast

Verkehrssoziologische Forschung in Deutschland

Kenntnisstand und Perspektiven

von

Christian Seipel

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 23

bast

Die Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlicht Ergebnisse aus ihrer Arbeit, vor allem Forschungsvorhaben, in der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen**. Die Reihe besteht aus folgenden Unterreihen:

- A – Allgemeines
- B – Brücken- und Ingenieurbau
- F – Fahrzeugtechnik
- M – Mensch und Sicherheit
- S – Straßenbau
- V – Verkehrstechnik

Es wird darauf hingewiesen, daß die unter dem Namen der Verfasser veröffentlichten Berichte nicht in jedem Fall die Ansicht des Herausgebers wiedergeben.

Nachdruck und photomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Referat Öffentlichkeitsarbeit.

Die Hefte der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen** können direkt beim Wirtschaftsverlag NW, Verlag für neue Wissenschaft GmbH, Am Alten Hafen 113–115, D-27568 Bremerhaven, Telefon (04 71) 4 60 93–95, bezogen werden.

Über die Forschungsergebnisse und ihre Veröffentlichungen wird in Kurzform im Informationsdienst **BASSt-Info** berichtet. Dieser Dienst wird kostenlos abgegeben; Interessenten wenden sich bitte an die Bundesanstalt für Straßenwesen, Referat Öffentlichkeitsarbeit.

Impressum

Bericht zum Forschungsprojekt 91412:
Verkehrssoziologische Forschung
in Deutschland – Kenntnisstand und
Perspektiven

Herausgeber:
Bundesanstalt für Straßenwesen
Brüderstraße 53, D-51427 Bergisch Gladbach
Telefon (0 22 04) 43–0
Telefax (0 22 04) 43–8 32

Redaktion:
Referat Öffentlichkeitsarbeit

Druck und Verlag:
Wirtschaftsverlag NW
Verlag für neue Wissenschaft GmbH
Postfach 10 11 10, D-27511 Bremerhaven
Telefon (04 71) 4 60 93–95
Telefax (04 71) 4 27 65

ISSN 0943-9315
ISBN 3-89429-404-3

Bergisch Gladbach, März 1994

Kurzfassung · Abstract · Résumé

Verkehrssoziologische Forschung in Deutschland

Die vorliegende Arbeit gibt einen Überblick über die Beiträge der Soziologie zur Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr in Deutschland.

Zunächst wird ein kurzer Blick auf methodologische und methodische Ansätze der Sozialwissenschaften geworfen.

Danach erfolgt eine Beschreibung der unterschiedlichen Entwicklungsphasen einer soziologisch orientierten Unfall- und Sicherheitsforschung. Es lassen sich drei Phasen unterscheiden:

- Sammlung von Basisinformationen
- strukturell-funktionalistisch orientierte Ansätze und
- soziologische Beiträge als themenzentrierte Teilaspekte einer interdisziplinär orientierten Forschung.

Sociological Traffic Research in Germany

This study provides an overview of the contributions made by sociology to road accident and safety research in Germany.

At first, the methodology and the approach methods used by social sciences are summarized.

This is followed by a description of various development phases of sociology-oriented accident and safety research. In this context, three phases can be distinguished:

- Collection of basic information
- Structurally and functionally oriented approaches, and
- Sociological contributions focusing on themes representing particular aspects of interdisciplinary research.

La recherche en matière de la sociologie de la circulation en Allemagne

La présente étude donne un aperçu sur les contributions apportées par la sociologie à la recherche sur les accidents et la sécurité dans le domaine de la circulation routière.

Dans un premier temps, un tour d'horizon est fait des approches méthodologiques et méthodiques relevant des sciences sociales.

Ensuite, sont décrites les différentes phases de développement d'une recherche sur les accidents et la sécurité, cette recherche étant axée sur les aspects sociologiques. Trois phases sont à distinguer:

- le recueil des informations de base,
- des approches structurales et fonctionnelles et
- des contributions sociologiques en tant qu'aspects partiels centrés sur des sujets particuliers, dans le cadre global d'une recherche interdisciplinaire.

Inhalt

1	Einleitung	7
2	Methodologische und methodische Ansätze in den Sozialwissenschaften	7
3	Anfänge der Verkehrssoziologie . .	9
4	Verkehrssoziologie heute	12
4.1	Verkehrsdelinquenz und Theorie abweichenden Verhaltens	12
4.1.1	Das Verhältnis von Norm und Strafe .	12
4.1.2	Empirische Ergebnisse.	15
4.2	Segmentierung von Verkehrs- teilnehmern	17
4.3	Einstellungsforschung	20
4.4	Verkehrssoziologie und zukünftige Entwicklungen des Verkehrssystems .	21
5	Zusammenfassung	25
6	Literatur	27
6.1	Methodologische und methodische Ansätze in den Sozialwissenschaften	27
6.2	Anfänge der Verkehrssoziologie . . .	27
6.3	Verkehrssoziologie heute	29
6.4	Verkehrssoziologie und zukünftige Entwicklungen des Verkehrssystems .	32

1 Einleitung

Ein qualitativ hochwertiges Transportsystem ist einer der Hauptgründe für die Gestaltung unseres Gemeinwesens. Dieses effiziente und kostengünstige Transportsystem hat es möglich gemacht, unsere natürlichen Ressourcen an einem Ort abzubauen und, über den Transport, an einem anderen Ort zu verbrauchen. Es ist diese gut ausgebaute Infrastruktur, die es möglich gemacht hat, an einem Platz zu leben, an einem anderen zu arbeiten und zu produzieren und wiederum an einem anderen Platz die Waren zu kaufen und zu verkaufen. Die Nutzung unterschiedlicher Ressourcen in verschiedenen Regionen hat es erst ermöglicht, Wohlstand zu erzielen – ein Tatbestand, der ohne ein effizientes Transportsystems nicht denkbar wäre. Der Transport ist weiterhin für dieses Ziel unentbehrlich, denn ein gut ausgebautes Transportsystem ist immer noch der wichtigste Motor hinter der wirtschaftlichen Entwicklung. Außerdem kann eine Gesellschaft, wie wir sie aufgebaut haben, ohne einen effizienten Transport nicht funktionieren. Der größte Teil der Transportleistungen wird durch die Straßeninfrastruktur geleistet. Das ist ein offensichtlicher Fakt für den Personentransport, aber er ist es genauso für den Güterverkehr. In den ersten Jahrzehnten der Bundesrepublik Deutschland waren wir sehr zufrieden mit dem Gütertransport auf den Straßen und konzentrierten konsequenterweise unsere Kraft auf den weiteren Ausbau bzw. Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur und unserer Fahrzeuge. In den späten sechziger Jahren sind allerdings die enormen Kosten und die gesundheitlichen Spätfolgen der zunehmenden Straßenverkehrsunfälle zu einem brisanten gesellschaftlichen Problem geworden. Seit dieser Zeit versucht die Sicherheits- und Unfallforschung geeignete Programme und Maßnahmen zu entwickeln; diese Programme haben einen sehr wichtigen Beitrag bei der Reduzierung der Schwerverletzten und der Getöteten geleistet.

In dieser Arbeit wird der Beitrag der Soziologie zur Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr in Deutschland herausgearbeitet. Grundlage dieser Studie ist eine durch das Informationszentrum Sozialwissenschaften (Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Sozialwissenschaftlicher Institute e.V.) durchgeführte Literaturrecherche. Dabei wurden in der Literaturdatenbank „SOLIS“ (Social Sciences Literature Information System) und in der Forschungsdatenbank „FORIS“ (Social Sciences Research Information System) zum Thema Verkehrs-

soziologie, ergänzt durch Arbeiten zum Autoverkehr, zum Straßenverkehr allgemein und zur Verkehrssicherheit, insgesamt 300 Literaturstellen nachgewiesen. Ergänzt wurde diese Recherche durch die Durchsicht der Zeitschrift für Verkehrssicherheit. Der Literaturbestand bis zum 31.12.1992 wurde zugrundegelegt. Dabei beschränkte sich die Recherche ausschließlich auf den deutschsprachigen Raum. Diese Nachweise wurden systematisiert, strukturiert und Themenkomplexen zugeordnet.

Zunächst erfolgt im Kapitel 2 eine kurze Einführung in die Diskussion um methodologische und methodische Ansätze in den Sozialwissenschaften. Dieser Teil geht bewußt auf die grundsätzliche Kontroverse in den Sozialwissenschaften ein und vermittelt einen Überblick über den aktuellen Stand der Auseinandersetzung. Im Anschluß daran erfolgt im Kapitel 3 eine Darstellung der Anfänge der Verkehrssoziologie. Dabei lassen sich drei Entwicklungsphasen unterscheiden: 1. die Bereitstellung von Basisinformationen, 2. strukturell-funktionalistische Ansätze und 3. Beiträge innerhalb einer interdisziplinär orientierten Forschung. Die Ergebnisse der dritten Phase werden im Kapitel 4 „Verkehrssoziologie heute“ referiert. Dabei werden vier Themenkomplexe behandelt: 1. Verkehrsdelinquenz und Theorie abweichenden Verhaltens, 2. Segmentierung von Verkehrsteilnehmern, 3. Einstellungsforschung und 4. Verkehrssoziologie und zukünftige Entwicklungen des Verkehrssystems. Die hauptsächliche Ausrichtung dieser Arbeit liegt dabei auf der Darstellung der Unfall- und Sicherheitsforschung. Angesichts der offensichtlichen Probleme des Verkehrswesens wird im Kapitel 4.4 „Verkehrssoziologie und zukünftige Entwicklungen des Verkehrssystems“ in knapper Form auf weitere soziologische Beiträge und Forschungsfelder verwiesen (1. die Mobilitätswünsche und Bedürfnisse der Bevölkerung, 2. das Verkehrsmittelwahlverhalten, 3. der öffentliche Personennahverkehr, 4. die Vernetzung von Verkehrsmitteln, 5. zukünftige Szenarien und alternative Verkehrskonzepte).

2 Methodologische und methodische Ansätze in den Sozialwissenschaften

Die oft gestellte Frage nach der Definition des Faches Soziologie ruft unter den zu gesellschaftlichen Problemen und Fragestellungen streitenden Soziologen unvermutete Übereinstimmung hervor: einig

sind sich die Vertreter der Profession in der Schwierigkeit, die Soziologie zu definieren (vgl. Esser 1992). Eine Definition, die wohl von einer ganzen Reihe von Soziologen akzeptiert werden könnte, formulierte Max Weber:

„Soziologie (im hier verstandenen Sinn dieses sehr vieldeutig gebrauchten Wortes) soll heißen: eine Wissenschaft, welche soziales Handeln deutend verstehen und dadurch in seinem Ablauf und seinen Wirkungen ursächlich erklären will“¹.

Soziologie ist nach dieser Definition eine „Wissenschaft“, die ausschließlich an der objektiven Wahrheit und am Informationsgehalt (Popper) ihrer Aussagen orientiert ist und nicht an einem pragmatischen Wahrheitskriterium. Danach lassen sich alle gesellschaftlichen Phänomene, wie Kulturen, Institutionen, Strukturen etc. auf soziales Handeln zurückführen. Bei der Analyse sozialen Handelns beginnt man in einem ersten Schritt mit dem „deutenden“ Verstehen dieses Handelns, also mit der Rekonstruktion des „Sinns“ der Handlungen. Im zweiten Schritt wird der „Ablauf“ des Handelns und der daraus teilweise unintendierten Wirkungen „ursächlich“ erklärt. Dennoch wird diese Definition nicht uneingeschränkt akzeptiert. Angedeutet seien zwei voneinander verschiedene methodologische Positionen (vgl. Schnell et al. 1989, Wilson 1982, Esser et al. 1977). Vertreter der hermeneutisch-dialektischen Position verneinen die Möglichkeit einer deduktiv-nomologischen Erklärung in den Sozialwissenschaften, da soziales Handeln ausschließlich aus der Perspektive der Akteure verstehend zu rekonstruieren sei: soziales Handeln wird demnach als sinnhaft strukturiert, prozeßhaft und variabel charakterisiert. Die Vertreter der analytisch-nomologischen Position stehen der „verstehenden Methode“ höchst skeptisch gegenüber. Die Begründung der verstehenden Soziologie, ihre Wissenschaft beschäftigt sich mit denkenden Individuen, deren Handeln nicht nach Gesetzen, sondern reflektiert und intentional verlaufe und sich dadurch grundsätzlich von den Objekten der Naturwissenschaft unterscheidet und der daraus abgeleiteten Forderung nach einer spezifisch anderen Methodologie in den Sozialwissenschaften (Methodendualismus), widersprechen die Vertreter der analytisch-nomologischen Position und verweisen diesen hermeneutischen Ansatz in das Reich einer subjektivistischen Spekulation. Sie behaupten, die Annahmen der verstehenden Soziologie lassen sich durch eine deduktiv-nomologische Erklärung rekonstruieren. Kein Forscher tritt unvoreingenommen einem Forschungsobjekt gegenüber; d. h. die

Rekonstruktionsleistung der hermeneutisch-dialektischen Position wendet selbst allgemeine Theorien an, die allerdings nur implizit und unausgesprochen in den Hintergrundannahmen des Forschers enthalten sind. Damit ändert der Verweis auf die Subjektivität der Akteure nichts an dem grundsätzlichen deduktiven H-O-Erklärungsmodell², dessen Logik für alle Wissenschaften Gültigkeit besitzt (Methodenmonismus).

Eine weitere Differenz in der Betrachtung und Bestimmung des genuin soziologischen Gegenstandsbereichs, der die beiden wissenschaftstheoretischen Grundpositionen fortführt, läßt sich mit der Gegenüberstellung des kollektivistisch-orientierten Ansatzes von Durkheim und des individualistisch-orientierten Ansatzes von Giddens aufzeigen (vgl. Esser 1989). Durkheim interessierte sich für die soziologischen Tatbestände (wie z. B. Sitten, Bräuche, Normen, Recht, Moral in einer Gesellschaft etc.), die losgelöst vom Empfinden des einzelnen Individuums ein Eigenleben bilden und Strukturen ausbilden, die auf die Individuen eine „zwingende Macht“ ausüben und somit zu „Gußformen“ für das Handeln werden. Für ihn ist Gesellschaft ein eigenständiges Wesen „sui generis“, das mehr ist als die Summe seiner Teile (vgl. Durkheim 1976).

Hingegen erklären Vertreter einer individualistisch-orientierten Soziologie kollektive Phänomene, als Gegenstand der Soziologie, aus dem Handeln einzelner Individuen. Giddens kehrt sich von der Durkheimschen Gegenstandsbestimmung ab und vollzieht eine „hermeneutische“ Wendung der soziologischen Methode (Esser 1989, S. 58). Er wendet sich den subjektiven Befindlichkeiten der Akteure, ihren Wissensstrukturen und Symbolen zu, wonach diese letztlich die Institutionen der Gesellschaft aktiv reproduzieren und gestalten (vgl. Giddens 1976).

Dieser Streit ist bis heute noch nicht beigelegt, wobei die jeweilige methodologische Position insofern Konsequenzen für die Forschungspraxis hat, da sie bestimmte Vorlieben für konkrete Forschungsmethoden generiert (vgl. Schnell et al. 1989). Dennoch gibt es Anzeichen für eine fruchtbare Verknüpfung beider Ansätze. Letztendlich wurden diese beiden extremen Standpunkte von Max Weber schon

¹ Weber 1972, S. 1.

² Damit ist das von Hempel und Oppenheim (1948) entwickelte Konzept der „analytisch-nomologischen“ Erklärung gemeint. Weitere ausführliche Informationen zu dem Problem der Erklärung finden sich bei Stegmüller (1974).

überwunden. In neuerer Zeit versucht Wilson die strikte Trennung von qualitativen und quantitativen Verfahren in den Sozialwissenschaften pragmatisch zu überwinden (vgl. Wilson 1982). Der nun vorgeschlagene Ansatz einer integrativen Methodologie, der sowohl die Beschränkungen einer ausschließlich strukturtheoretischen Soziologie und die Mängel einer rekonstruierenden interaktionistischen Soziologie überwinden könnte, nach ihrem „Erfinder“ als „Coleman’s Badewanne“ (vgl. Abb. 1) bezeichnet wird und als Minimalmodell jeder soziologischen Erklärung zugrunde gelegt werden sollte, wird im folgenden kurz skizziert (vgl. Esser 1992, Coleman 1990, Wippler/Lindenberg 1987, Coleman 1986, Boudon 1980, Lindenberg/Wippler 1978). Ausgangspunkt dieses Modells bleibt der Anspruch der Soziologie, soziale Phänomene zu erklären; nur eine theoriegeleitete Erklärung, die intersubjektiv rekonstruierbar ist, kann zum Ausgangspunkt für Problemlösungen und Prognosen werden. Allerdings sind in den Sozialwissenschaften (bisher) keine allgemeingültigen deterministischen Gesetze bekannt; damit wird es notwendig, ein schwächeres Erklärungsmodell einzuführen, da offensichtlich wichtige Randbedingungen nicht bekannt und die Theorien unvollständig sind: die probabilistische Erklärung.

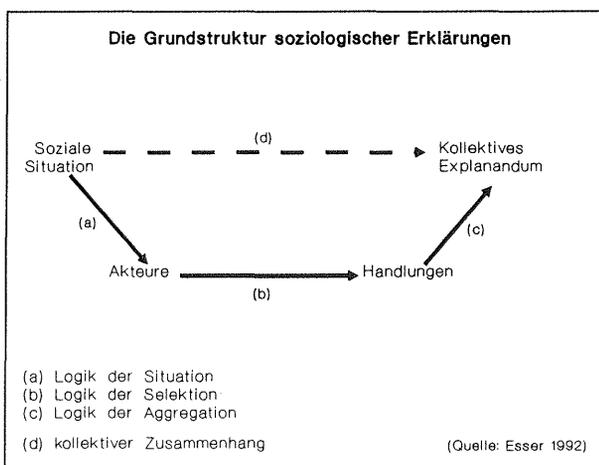


Abb. 1: Die Grundstruktur soziologischer Erklärungen

Für die Erklärung und Modellierung sozialer Prozesse sind nach dem Coleman-Modell drei Schritte erforderlich. In einem ersten Schritt muß die Beziehung zwischen dem Akteur und der jeweils vorgefundenen Situation rekonstruiert werden. Hier setzen die Methoden einer interpretativen Soziologie an – wenn die Situation deutend verstanden werden muß, um die Rekonstruktion zu leisten: dies wird als Logik der Situation beschrieben. Im zweiten Schritt muß das individuelle Handeln erklärt werden. Diese

Problematik wird mit der Logik der Selektion beschrieben. Dieser Schritt bildet den eigentlichen allgemeinen nomologischen Kern jeder soziologischen Erklärung. Bei diesem Erklärungsschritt sind Theorien und Gesetze notwendig, die den Ablauf der Handlungen erklären (z. B.: Handlungstheorie). Mit diesen beiden Schritten ist allerdings das kollektive Explanandum noch nicht erreicht. Dazu bedarf es eines weiteren Analyseschritts, der als Logik der Aggregation bezeichnet wird. Hier geht es um die Verknüpfung der individuellen Handlungen und der (teilweise unintendierten) kollektiven Folgen.

Mit diesem Modell liegt ein Ansatz vor, der die Verbindung zwischen Mikro- und Makroebene leisten kann und die Forscher weiterhin dazu auffordert, theoriegeleitet zu arbeiten. Dieses Modell ist nicht absolut, im Sinne einer grand theory zu verstehen, sondern dient einer besseren theoretischen wie methodischen Verankerung soziologischer Analysen. Damit läßt sich mit Esser zusammenfassen:

„Soziologie ist aber bei weitem nicht lediglich Meinungs- und Umfrageforschung bzw. ‚empirische Sozialforschung‘. Sie besteht aber auch keineswegs alleine aus ‚Theorie‘, Klassikerexegesen, locker geschriebener Essays oder einer Ansammlung großer Worte. Soziologie bearbeitet – im Idealfall – ein gestelltes Problem (d. h.: ein bislang ungelöstes ‚Rätsel‘) über den Weg einer von empirischen Daten ausgehenden theoretischen Modellierung zur Aufklärung des Rätsels und einer anschließenden systematischen empirischen Überprüfung der dabei aufgestellten theoretischen Vermutungen. In dieser Hinsicht unterscheidet sich die Soziologie in keiner Weise von anderen Wissenschaften – erst recht nicht von den Naturwissenschaften“ (Esser 1992, S. 14).

Auf eine ausführliche Darstellung der Methoden der empirischen Sozialforschung wird hier verzichtet. Verkehrssoziologische Fragestellungen können mit den zur Verfügung stehenden Verfahren beantwortet werden. Es genügt hier der Hinweis auf die ausführlichen Darstellungen in der Fachliteratur (vgl. Backhaus et al. 1989, Schnell et al. 1989, Krause/Metzler 1988, Kromrey 1986, Bortz 1984, Friedrichs 1984, Bortz 1977, Benninghaus 1974).

3 Anfänge der Verkehrssoziologie

Der Beginn soziologischer Forschungstätigkeit auf dem Gebiet des Verkehrswesens läßt sich Mitte der sechziger Jahren verorten (vgl. Brög 1973, Höttler

1975, Oetterli 1978). Autoren dieser Beiträge, die meist in der Form von Vorträgen und Aufsätzen vorliegen, sind sowohl Ingenieure oder Mitarbeiter technischer Hochschulen als auch kommerziell arbeitende Marktforschungsinstitute, Ökonomen, Geographen sowie Soziologen, Sozialpsychologen und Politologen (vgl. Gunzert 1960, 1964, 1966, 1969, Predöhl 1961, Spiegel/Gunzert 1963, Claesens 1965 und 1966, Mackensen 1964, Leugger 1966, Kob 1966, Schmidt-Relenberg 1968 und 1969, Andreae 1969, Kratsch 1969, Schmidt 1969, Reichardt 1969, Kaufmann 1970, Böhme 1970 und 1971). Dabei handelt es sich vorwiegend um theoretische Beiträge zu einzelnen interessierenden soziologischen oder sozialpsychologischen Fragen der Unfall- und Sicherheitsforschung sowie Beiträge der Verkehrssoziologie zur Verkehrsplanung, die meist in der Form von Berichten einzelner empirischer Studien, insbesondere der Auftragsforschung aus dem Bereich des städtischen und regionalen Verkehrs, vorliegen.

Oetterli unterteilt in seiner 1978 verfaßten Arbeit die bis dato geleistete verkehrssoziologische Arbeit in zwei Hauptphasen (vgl. Oetterli 1978, S. 98 f.). In der ersten Phase, die den Zeitraum von 1960 – 1970 umfaßt, sind es vor allem Ingenieure und kommerzielle Marktforschungsinstitute, die gesellschaftliche Fragen des Straßenverkehrs aufgreifen. Die Trennung verschiedener Lebensbereiche wie Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Erholen, die die städtebauliche Arbeit dieser Tage vorantrieb, ließ neue Formen von Mobilität entstehen. Zunächst versuchte man, über die herkömmlichen zur Verfügung stehenden Methoden der Sozialstatistik, der demographischen Entwicklung und der Geographie Veränderungsprozesse und Entwicklungstendenzen zu beschreiben, ohne die zugrundeliegenden gesellschaftlichen Verursachungsfaktoren zu berücksichtigen. Nach kurzer Zeit wurde jedoch evident, daß eine bloße Beschreibung mit den herkömmlichen statistischen Methoden nicht ausreichen konnte, um eine adäquate Erklärung oder Prognose der sich verändernden Mobilitätswünsche der Bevölkerung zu erzielen. Hier erhoffte man sich von dem Einsatz der Methoden der empirischen Sozialforschung eine bessere Eingrenzung und Verständnis für die Problematik. In dieser Phase findet kaum eine Orientierung an theoretischen Konzepten der Soziologie statt, vielmehr war man der Auffassung, daß Variablen wie Alter, Geschlecht, Beruf, Einkommen etc. originäre soziologische Variablen seien, mit deren Hilfe eine direkte Erklärung gesellschaftlicher Makrophänome möglich sei. Anregun-

gen in methodischer Hinsicht für die verkehrssoziologische Forschung gingen insbesondere von ökonomischen und ingenieurwissenschaftlichen Modellen aus. Die praxisorientierte Informationsgewinnung war das Hauptziel soziologischer Arbeit in dieser ersten Phase. Dies drückte sich nicht zuletzt durch die Verwendung einfacher deskriptiver Analysen und die Vernachlässigung anspruchsvoller multivariater Analyseverfahren aus.

Die zweite Phase verkehrssoziologischer Forschung begann Anfang der 70er Jahre, in der eine Verknüpfung allgemeiner soziologischer Theoriebildung und Methodik mit den spezifischen Problemen und Fragestellungen des modernen Massenverkehrs versucht wurde (vgl. Krämer-Badoni et al. 1971, Zelinka 1972, 1973, 1974 a und b, 1975, Brög 1973, Höttler 1975, Irk 1975, Oetterli 1978, Merten/Meyer-Stolte 1978, Knapper 1978). Neben der Verwendung besser geeigneter deskriptiver sozio- und verkehrsdemographischer Variablen wurden insbesondere auch Einstellungen und Erwartungen der Bevölkerung erfaßt sowie die gesellschaftlichen Folgen der durch die veränderte soziale und geographische Mobilität generierten Entwicklungen berücksichtigt. In diesen Arbeiten wurde ein höheres Abstraktionsniveau der Analyse angestrebt und bei der Abgrenzung der Forschungsprobleme klarer zwischen Mikro- und Makroebene unterschieden. Allgemeine soziologische Theorien, wie die Status- und Rollentheorie, Theorien der Konformität und der sozialen Kontrolle auf der Mikroebene menschlichen Verhaltens oder Theorien des sozialen Wandels auf der Makroebene wurden in die verkehrssoziologische Forschung integriert. Die deutsche Soziologie der 70er Jahre beschäftigte sich sehr stark mit der strukturell-funktionalen Theorie, die über die Rezeption Parsons' Eingang in die Diskussion zur Klärung gesellschaftlicher Prozesse fand. Es ist daher nicht verwunderlich, daß die meisten der hier genannten verkehrssoziologischen Arbeiten einen funktionalistischen oder systemanalytischen Ansatz vertreten. Oetterli faßt den zum damaligen Zeitpunkt vorhandenen Forschungsstand folgendermaßen zusammen:

„Trotz dieser neueren Tendenzen kann man allerdings auch heute noch nicht vom Vorhandensein einer eigentlichen Spezialdisziplin ‚Verkehrssoziologie‘ sprechen. So stehen weder das soziologische Erkenntnisobjekt ‚Verkehr‘ oder die wissenschaftliche Begriffsbildung noch theoretische Konzepte oder ein spezifische verkehrssoziologische Methodik im Augenblick in gefestigter Form zur Verfügung. Damit sei jedoch nicht gesagt, daß der

heutige verkehrssoziologische Erkenntnisstand unbrauchbar ist. Diese Feststellungen sollen vielmehr auf die notwendige Vorsicht bei der Interpretation und Verwendung der vorliegenden verkehrssoziologischen Ergebnisse hinweisen; sie soll aber auch Verständnis dafür wecken, vermehrt Forschungsmittel zur allmählichen Verbesserung dieser Ansätze aufzuwenden“ (Oetterli 1978, S. 100).

In der Schweiz hat in den Jahren 1972–1977 eine eidgenössische Expertenkommission im Auftrag des Bundesrates eine nationale Gesamtverkehrskonzeption (GVK-CH) erarbeitet. In dieser Konzeption wird erstmals auch breit angelegten verkehrssoziologischen Studien Platz eingeräumt, um der komplexen Aufgabe der Steuerung des Verkehrssystems, in Verbindung mit Disziplinen wie Ökonomie, Biologie, Sozial- und Präventivmedizin, Ökologie und Raumplanung, Rechnung zu tragen. Die Darstellung im Anhang vermittelt einen Überblick über die in den Jahren 1973–1977 durchgeführten Projekte. Eine solchermaßen breitgefächerte konzeptionelle Analyse mit sozialwissenschaftlicher Beteiligung gab es in der Bundesrepublik Deutschland nicht. Die vom Bundesminister für Verkehr in Auftrag gegebene „Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten“ (KONTIV 1976 und 1982) lieferte ausführliche und tiefgestaffelte Informationen über die Art und den Umfang der Verkehrsteilnahme unterschiedlichster Bevölkerungsgruppen in der Bundesrepublik Deutschland. Diese Untersuchung liefert damit Basisinformationen für die Infrastrukturplanung, an der Sozialwissenschaftler allerdings kaum beteiligt waren. Die Innovation dieses Ansatzes liegt in seinem ausgefeilten methodischen Design und der erstmaligen Berücksichtigung der nichtmotorisierten Formen der Verkehrsbeteiligung. Die Autoren weisen selbst darauf hin, daß soziodemographische Variablen, wie sie hier zugrundegelegt wurden, nur einen Teil der verschiedenen Verhaltensweisen erklären können. Sie führen weiter wörtlich aus:

„Eine sehr wesentliche Rolle in der Ausprägung realisierter Verhaltensmuster spielen zusätzlich

- die Randbedingungen und Sachzwänge (constraints), die durch die für den einzelnen relativ konstanten Bedingungen der Sachumwelt gesetzt sind. Darunter sind u. a. der Wohnstandort sowie die räumliche Verteilung des übrigen Standortgefüges in einem Aktivitätsraum zu subsumieren sowie die Erschließung dieses Raums durch Verkehrs-Infrastruktur;
- Die Einstellungen, Meinungen und persönlichen

Werthaltungen von Individuen, die – zwar in ihrem Einfluß den durch objektive Bedingungen, Sachzwänge im materiellen und sozialen/gesellschaftlichen Bereich sowie Wahrnehmungsphänomene gegebenen Beschränkungen deutlich nachgeordnet – ebenfalls merkbare Verhaltensdifferenzen erzeugen;

- Informations- und Perzeptionsmechanismen, durch die objektive Gegebenheiten individuell gefiltert und damit verzerrt werden. Infolge dieser Erscheinungen werden individuell bestimmte Realitätssegmente aus dem Entscheidungsspektrum ausgeblendet, andere nur in verzerrter Form zur Grundlage von Handlungsentscheidungen;
- habitualisierte, eingeschliffene Verhaltensformen, die jenseits aktueller, einfallsbezogener Nutzen-Erwägungen große Teile alltäglichen Verhaltens steuern.

All diese Aspekte sind in Massenbefragungen wie der KONTIV, die zu ganz anderen Zwecken konzipiert sind, naturgemäß nicht zu erfassen“ (Schwerdtfeger/Küffner 1981, S. 47).

Damit bildet die Erhebung der KONTIV nur einen Ausschnitt der Schweizer Studien ab, die neben dem Verkehrsverhalten und den Verkehrsbedürfnissen ebenso die verkehrsrelevanten Zielvorstellungen und Erwartungen der Bevölkerung, die gesellschaftlichen Auswirkungen des Verkehrssystems sowie die Realisierbarkeit alternativer Verkehrskonzepte berücksichtigt. Es gibt allerdings in jüngster Zeit Entwicklungen, die eine ganzheitliche Betrachtungsweise des Gesamtverkehrssystems, dessen Steuerung und zukünftige Entwicklung anstrebt. Diese Überlegungen werden uns im Kapitel 5 „Verkehrssoziologie und zukünftige Entwicklungen des Verkehrssystems“ begegnen.

Zu der Etablierung einer eigenständigen Disziplin „Verkehrssoziologie“ in der Bundesrepublik Deutschland ist es trotz der vielfältigen Aktivitäten in den sechziger und siebziger Jahren, im Gegensatz etwa zur Verkehrspsychologie, nie gekommen. Bemühten sich die ersten verkehrssoziologischen Arbeiten um eine explizite soziologische Betrachtungsweise des Phänomens Verkehr, worauf die Titel der Beiträge bereits hinweisen, greifen in der Literatur der achtziger und neunziger Jahre einzelne Arbeiten nur noch in Teilbereichen ihrer Analysen auf die Theorieentwicklung der Soziologie zurück. Hierin zeigt sich der zunehmend interdisziplinäre Charakter der Unfall- und Sicherheitsforschung.

Die Komplexität der zu erklärenden Phänomene erfordert eine wechselseitige Einbeziehung verschiedener Fachdisziplinen. In den achtziger und neunziger Jahren beschäftigt sich die Verkehrssoziologie insbesondere mit themenzentrierten Aspekten im Bereich der Unfall- und Sicherheitsforschung, so mit Forschungen zur Verkehrsdelinquenz (Geschwindigkeit, Alkohol etc.), der polizeilichen Überwachung im Straßenverkehr, der Segmentierung von Verkehrsteilnehmergruppen sowie der Erfassung von Einstellungen und Erwartungen der Bevölkerung zu verschiedenen Aspekten des Verkehrs. Im nächsten Kapitel liegt deshalb der Fokus der Betrachtung bei einer themenzentrierten Darstellungsweise.

4 Verkehrssoziologie heute

Unfall- und Verkehrssicherheitsforschung stellt sich zur Aufgabe, die Unfallursachen post hoc zu erforschen und Erklärungsmodelle zu generieren. Liegen adäquate oder zumindest akzeptable Modelle zur Erklärung des Unfallgeschehens vor, können diese Modelle zur Prognose des Verkehrsverhaltens in der Zukunft führen. Können die Determinanten des Verkehrsverhaltens extrahiert werden, kommt die Unfall- und Verkehrssicherheitsforschung zu ihrer zweiten wichtigen Aufgabe: der Ableitung von Präventionsstrategien zur Verhinderung von Unfällen. In diesem Zusammenhang wurden eine Reihe unterschiedlichster Maßnahmenansätze entwickelt und erprobt. Dazu gehören die Verbesserung der aktiven Sicherheit, die Einführung wissenschaftlich fundierter Grundlagen für die Verkehrserziehung und die Verkehrsaufklärung, eine Verbesserung der Aus- und Weiterbildung der Verkehrsteilnehmer, Verbesserung der Innerorts- und Außerortssicherheit sowie die Verbesserung des Rettungswesens (vgl. Kroj 1992).

Verkehrssoziologische Beiträge zur Verkehrssicherheit können durch die Applikation mikrosoziologischer Theorien (Theorien abweichenden Verhaltens, Interaktionstheorien, Sozialisations- theorie, Soziale Rollen und Verhaltenstheorien) und makrosoziologischer Theorien (Soziale Ordnung, Soziale Systeme und Sozialer Wandel) sowie im Bereich der Einstellungsforschung erwartet werden. In diesem Kontext geht es darum, zu klären, welche Einstellungen, Werte, Normen und Orientierungen bei dem einzelnen Individuum vorliegen und wie sich diese psychischen Konstellationen in bezug auf sein Verkehrsverhalten auswirken. Für die verkehrssoziologische Betrachtungsweise ist da-

bei von entscheidender Bedeutung, daß der Fokus, der Untersuchungsgegenstand, nicht nur das Individuum in der Gruppe, sondern vielmehr die Gruppe im Individuum sein kann. Verschiedene Fähigkeiten, psychische Konstellationen, Handlungsorientierungen und Handlungsmotivationen sind in ihrem Entstehungszusammenhang in eine soziale Konstruktion der Wirklichkeit eingebettet; d. h. Menschen agieren nicht isoliert, sondern stehen in Wechselbeziehung zu Einflüssen des sozialen Kontextes, etwa als Mitglied bestimmter Gruppen, einer bestimmten Schicht bzw. Lebensstils, in der Ausübung verschiedener sozialer Rollen oder in peer groups etc. (vgl. Pkt. 4.2). Diese Konstruktion der Wirklichkeit kann als Interaktionsprozeß von Menschen unterschiedlicher Entwicklungsstufen aufgefaßt werden. Verkehrssicherheit wird als sozialer Prozeß gesehen, der durch die Aktivitäten der Menschen entsteht, geformt wird und sich durch sie verändert.

Der Beitrag verkehrssoziologischer Ansätze zur Unfall- und Sicherheitsforschung in Deutschland in den achtziger und neunziger Jahren läßt sich thematisch grob in vier Teilbereiche gliedern:

1. Verkehrsdelinquenz und Theorie abweichenden Verhaltens
2. Segmentierung von Verkehrsteilnehmern
3. Einstellungsforschung
4. Zukünftige Entwicklungen des Verkehrssystems

4.1 Verkehrsdelinquenz und Theorie abweichenden Verhaltens

4.1.1 Das Verhältnis von Norm und Strafe

Verkehr kann als Teilsystem der Gesellschaft gesehen werden. Die Funktionalität eines Systems orientiert sich an ihren Zielvorstellungen. Für das Verkehrssystem bedeutet dies, die Erreichbarkeit zwischen den geographisch getrennten gesellschaftlichen Aktivitätsbereichen zu gewährleisten, und zwar hinsichtlich der Flüssigkeit, Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs. Um die Zielerreichung zu ermöglichen, wurde ein umfangreiches Regelwerk etabliert. Diese Regeln setzen die Rahmenbedingungen für die Handlungsalternativen der beteiligten Verkehrsteilnehmer und bilden dabei die Erwartungen über das Verhalten anderer ab; gleichzeitig legen sie präzise definierte Sanktionen für Abweichungen und Regelverstöße fest. Solche Ordnungen oder Regeln, die gesellschaftliche Erwar-

tungen darstellen, wirken einerseits komplexitätsreduzierend, andererseits handlungsorientierend – sie generieren Sicherheit und Verlässlichkeit.

Jedes Sozialsystem, und damit auch das Verkehrssystem, ist wegen der notwendigen Aufrechterhaltung des Gleichgewichts (in diesem Fall der Vermeidung von Verkehrsunfällen) daran interessiert, daß sich die beteiligten Personen an bestimmten Normen, Werten bzw. Regeln orientieren. Um abweichendes Verhalten zu unterbinden, ist soziale Kontrolle notwendig, die durch zwei Ebenen repräsentiert werden kann (vgl. Wiswede 1991, S. 203 ff.):

1. interne Kontrolle: damit ist die Fähigkeit und Bereitschaft des einzelnen gemeint, sich selbst aufgrund internalisierter Werte und Normen zu kontrollieren und zu sanktionieren.
2. externe Kontrolle: wegen fehlender Internalisierung bzw. geringerer Bewertung bestimmter Normen oder eines hohen Belohnungswertes abweichenden Verhaltens durch das Individuum wird ein zusätzlicher Kontrollbedarf, der von außen durch Dritte geleistet wird, notwendig.

Wenn sich in einem sozialen System alle Menschen so verhalten würden, wie es die vorhandenen Gesetze, Vorschriften, Normen und Werte vorschreiben, wäre ein Kontrollbedarf nicht notwendig. Nach Wiswede stellt sich dieser Bedarf dann ein (vgl. Wiswede 1991), wenn

- internalisierte Kontrollen fehlen oder nur schwach ausgeprägt sind,
- der Anreizwert abweichenden Verhaltens hoch ist und
- die Regelungen der externen Kontrolle nicht auf Akzeptanz stoßen.

In diesem Kontext beschäftigt sich die verkehrssociologische Forschung mit der Frage, wie Verhaltensvorschriften auf das Verkehrsverhalten wirken. Sie knüpft dabei an Forschungstraditionen der Mikrosoziologie ebenso an wie an Grundsatzfragen der Makrosoziologie. Im Fokus solcher Anknüpfungspunkte stehen einerseits Theorien abweichenden Verhaltens und andererseits die Beziehung von Norm und Institution im makrosozialen Zusammenhang. In diesem Kontext steht dann die Frage nach den Wirkungen von Gesetzen, Normen und Regelungen im Vordergrund, die, über die Androhung von Sanktionen, normgerechtes Verhalten erzeugen wollen.

Bevor wir zu einzelnen Untersuchungsergebnissen aus dem uns hier interessierenden Forschungsbereich kommen, wird kurz in Erinnerung gerufen, welcher Zweck-Mittel-Rationalität die Strafe folgt. Das Strafrecht dient als Instrument zur Verwirklichung bestimmter gesellschaftlich definierter Zielvorstellungen: oberstes Ziel ist, „die Gesellschaft vor sozialschädlichem Verhalten zu bewahren und die elementaren Werte des Gemeinschaftslebens zu schützen“ (BVerfGE 45, 187, 253 f.). Zerlegt man die möglichen präventiven Wirkungen von Strafe, so ergibt sich aufgrund der Unterscheidung von Generalprävention und Spezialprävention das folgende Bild (vgl. Giehring 1987). Rechtsgüterschutz könnte demnach dadurch erfolgen, daß Strafe

1. generalpräventiv wirkt, und zwar dadurch,
 - daß durch die bloße Androhung der Sanktionierung abweichendes Verhalten verhindert wird (allgemeine Generalprävention) oder daß durch die Sanktionierung des Täters
 - andere Personen, die geneigt sind ähnliche Straftaten zu begehen, davon abgeschreckt werden (negative oder Abschreckungsgeneralprävention) und/oder
 - bei anderen Personen gesetzeskonforme normative Orientierungen aufgebaut oder aufrechterhalten werden (positive oder Integrationsgeneralprävention);
2. spezialpräventiv wirkt, und zwar dadurch, daß der Täter selbst durch die Bestrafung
 - von der Begehung künftiger Straftaten abgeschreckt wird,
 - resozialisiert wird (gebessert, erzogen wird: positive Spezialprävention) oder
 - an der Begehung weiterer Taten durch Sicherheitsverwahrung, etwa durch Freiheitsentzug, gehindert wird.

Zu welchen Einsichten die soziologische Forschung dazu im Verkehrsbereich gekommen ist, wird im folgenden kurz skizziert. Wie Verhaltensvorschriften wirken, wie sie die Verhaltensintention der Verkehrsteilnehmer beeinflussen, dazu liegen eine Reihe von Untersuchungen vor, die allerdings noch kein endgültiges und schlüssiges Bild ergeben.

Popitz war der erste Wissenschaftler im deutschen Sprachraum, der sich mit der Verhaltensgeltung und der Sanktionsgeltung einer Norm auseinandersetzte (vgl. Popitz 1968). In der Arbeit „Über die Präventivwirkung des Nichtwissens“ entwickelt er

einen theoretischen Ansatz, in dem er klar aufzeigt, daß es sich keine Gesellschaft leisten kann, jedwede Normübertretung zu entdecken und zu sanktionieren. Werden nur wenige entdeckt, so wird diese Minderheit sanktioniert; werden alle verurteilt, wird die Norm diskreditiert. Popitz führt aus:

„Wenn auch der Nachbar zur Rechten und zur Linken bestraft wird, verliert die Strafe ihr moralisches Gewicht. Etwas, das beinahe reihum passiert, gilt nicht mehr als diskriminierend. Auch die Strafe kann sich verbrauchen. Wenn die Norm nicht mehr oder zu selten sanktioniert wird, verliert sie ihre Zähne, muß sie dauernd zubeißen, werden die Zähne stumpf. Selbst der praktische Nachteil, den die Strafe bringt, schwächt sich in dem Grade ab, in dem er allgemein wird. Aber nicht nur die Sanktion verliert ihr Gewicht, wenn der Nachbar zur Rechten und zur Linken bestraft wird. Es wird damit auch offenbar – und zwar in denkbar eindeutiger Weise –, daß auch der Nachbar die Normen nicht einhält. Diese Demonstration des Ausmaßes der Nichtgeltung der Norm wird sich aber ebenso wie der Gewichtsverlust der Sanktion auf die Konformitätsbereitschaft auswirken. Werden allzuviele an den Pranger gestellt, verliert nicht nur der Pranger seinen Schrecken, sondern auch der Normbruch seinen Ausnahmecharakter und damit den Charakter einer Tat, in der etwas ‚gebrochen‘, zerbrochen wird“ (Popitz, 1968, S. 17).

Kaiser stellt die grundsätzlich zu beantwortende Frage in seiner Untersuchung „Verkehrsdelinquenz und Generalprävention“ folgendermaßen:

„Der Anstieg von Verkehrsdelikten und Verkehrsunfällen hat überdies zunehmend die Frage aufkommen lassen, ob das Verkehrsrecht wirklich fähig ist, die Verkehrssicherheit auf unseren Straßen zu steigern. Danach zu fragen, ist nach dem Anspruch des Verkehrsrechts auch legitim. Denn dessen Aufgabe ist es, das Verhalten im öffentlichen Straßenverkehr so zu ordnen, daß Verkehrssicherheit und Verkehrsflüssigkeit unter größtmöglicher Wahrung der freiheitlichen und rechtsstaatlichen Belange gewährleistet werden“ (Kaiser 1970, S. 343).

In seiner ausführlichen Auseinandersetzung mit der bisherigen Praxis, den Wirkungsmöglichkeiten und der Präventionskraft der Verkehrsstrafrechtspflege werden vom Autor keine eindeutigen Belege für das Versagen bzw. für den Erfolg dieser Maßnahmen in der von ihm durchgeführten Sekundäranalyse gefunden (vgl. Kaiser 1970, S. 417 ff.). Kaiser untersucht die Frage, wer als Verkehrstäter erfaßt wird. Aufgrund seiner Analysen erscheint ihm „die Prä-

vention in der Verkehrskontrolle oberstes Gebot“, da „alle verkehrsrechtliche und verkehrspolitische Strategie . . . berücksichtigen“ muß, daß

- „1. die Verkehrsdelinquenten sich in weitem Umfang aus Normalbürgern rekrutieren, obwohl um der Wirksamkeit des Verkehrsrechts willen eigentlich nur eine kleine Minderheit verkehrstraffällig werde dürfte, deshalb*
- 2. der Bereich des Verkehrskriminalunrechts zum Zwecke der Effektivität noch weiter eingeschränkt werden muß und dennoch der Großteil der Verkehrswidrigkeiten nicht sanktionslos gelassen werden kann“ (Kaiser 1970, S. 348).*

Kaiser widersetzt sich einer zu engen Definition der Generalprävention an den straftheoretischen Vorgaben Feuerbachs, nach der allein durch die Schärfung von Strafdrohung, Strafzumessung und Strafvollzug die Kriminalität zurückgedrängt werden könnte. Für ihn stellt sich die Frage nach der Generalprävention nur so, daß man untersucht,

„welchen Einfluß . . . die jeweilige Gestaltung der Strafrechtspflege auf die Entwicklung der Straffälligkeit hat . . . Auf den Bereich der Verkehrsdelinquenz übertragen bedeutet dies, danach zu forschen, ob und wie sich die Verkehrsrechtspflege in Struktur und Tendenz der Verkehrskriminalität äußert, ob und wie sich generell die Wirksamkeit des Verkehrsrechts steigern läßt und welche Faktoren dabei zu berücksichtigen sind, um die Zahl der Unfalldelikte und der unfallträchtigen Verkehrswidrigkeiten zu vermindern, also die Verkehrssicherheit zu erhöhen“ (Kaiser 1970, S. 363 f.).

Kaiser sieht in der Erhöhung des Strafrisikos eine Möglichkeit der Problemlösung, die Forderung nach verstärkter Strafverfolgung wird aber mit der Forderung einer gleichzeitigen Beschränkung des Verkehrskriminalrechts zugunsten des Ordnungswidrigkeitenrechts verknüpft (vgl. Kaiser 1970, S. 148 f., 414, 429). Damit integriert Kaiser in seinen Schlußfolgerungen die Gedanken von Popitz.

Kaiser erweitert allerdings die durch Gesetzesverschärfung, Anwendung strengerer Maßstäbe durch die Justiz und Erhöhung der Verfolgungsintensität möglicherweise zu erzielenden Erfolge um die Komponente gezielter Verkehrssicherheitsaktionen, die zur allgemeinen Steigerung der Verkehrssicherheit und zur Mobilisierung des Sicherheitsdenkens wichtig sind.

Grewe (1978) legt eine Untersuchung zur institutio-

nellen Regelung von Verhalten vor. Er arbeitet heraus, daß Normen nur innerhalb eines sozialen Subsystems wirken können, indem die einzelnen Individuen in unmittelbarer Kommunikation zueinander stehen (vgl. Grewe 1978). Durch die gesellschaftlich geprägten Rollenerwartungen werden Handlungsalternativen vorgegeben und begrenzt. Etwaiges abweichendes Verhalten kann unmittelbar über informelle und formelle Sanktionen kontrolliert werden. Diese Möglichkeit setzt nach Grewe aber die Notwendigkeit voraus, daß Menschen miteinander interagieren. Für den Automobilverkehr arbeitet Grewe in Anlehnung an die Studien von Milgram und Zimbardo einen Zustand der Deindividuation heraus. Durch die spezifische Kommunikationsstruktur des Autoverkehrs, in der der Verkehrsteilnehmer den anderen nicht als Menschen, sondern als Sache, als Quasi-Objekt, perzipiert, entsteht eine Situation, in der eine soziale Verhaltenskontrolle, wie Grewe sie für die anderen Bereiche sozialen Lebens als gegeben sieht, nicht vorhanden ist. Aus dieser Perspektive kritisiert er sowohl die soziologisch-empirische wie die psychologische Erforschung des Verkehrsverhaltens, die nicht zu einem Verständnis des Verkehrsverhaltens führen kann, da beide Disziplinen voraussetzen, daß der Verkehrsteilnehmer ein Rollenverhalten zeigt, das dem seines sonstigen Lebens entspricht. Grewe zeigt, daß durch die Prämissen der Verkehrsregelung ein personales, mitmenschliches Verhalten der Verkehrsteilnehmer erreicht werden soll; geforderte Qualitäten wie Rücksicht, Anstand, Verantwortung für andere greifen in dieser Konstellation jedoch nicht, denn aus der Sicht des einzelnen handelt es sich nicht um Person-Person-Beziehungen, sondern um eine Person-Objekt-Beziehung. Um nun diese Person-Objekt-Beziehung zu steuern, schlägt Grewe die Einführung von Leitsystemen vor. Als Beispiele für Leitsysteme nennt Grewe Verkehrsampeln, Straßenmarkierungen, die 130-km/Std.-Richtgeschwindigkeit, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Autobahnen und die 0,8-Prozents-Grenze. Mit diesen Leitsystemen will Grewe ein „anonymes, möglichst stereotypes und weitgehend versachlichtes Rollenverhalten durch Unterstützung der Habitualisierung von technisch-funktionalen Handlungsabläufen“ realisieren, „um damit dem Charakter an möglichen Interaktionsbeziehungen als Person-Objekt-Interaktion gerecht zu werden“ (Grewe 1978, S. 110).

Dieser Gedankengang wurde jedoch kaum in den folgenden Studien berücksichtigt. Kargl greift die Ideen Grewes, im Rahmen einer umfänglichen Kri-

tik des strafrechtlichen Schuldprinzips, wieder auf (vgl. Kargl 1982). Auch er meint, im Straßenverkehr finde keine personale Interaktion statt, der andere wird in seiner Hülle des Automobils kaum mehr als Mensch und Individuum wahrgenommen. Man weiß zwar, daß es sich hier um einen anderen Menschen handelt, aber in der Perzeption geht er in dem Gegenstand Automobil auf. Deshalb sollte man bei der Analyse des Verkehrsverhaltens nicht von einer Person-Person-Interaktion ausgehen, sondern von einer Person-Objekt-Interaktion. Kargl faßt das Ergebnis seiner Überlegungen mit den Worten zusammen:

„Die verpflichtungslose Kurzzeitigkeit der Verkehrsbegegnungen und die anonyme Verborgenheit der Verkehrsteilnehmer in den Blechgehäusen verunmöglichen es, daß sie sich als Menschen erfahren. Der Straßenverkehr kann daher als eine Situation der Deindividuation beschrieben werden, sehr ähnlich jenen Situationen, die Milgram in eindrucksvollen Experimenten seinen Versuchspersonen zugemutet hatte“ (Kargl 1982, S. 385 f.).

4.1.2 Empirische Ergebnisse

Ellinghaus/Welbers (o. J.) legen eine empirische Untersuchung über den Umgang mit Verkehrsregeln vor. Ziel ihrer Studie ist es, anhand einiger ausgewählter Regelverstöße die Hintergründe für regelkonformes und regelabweichendes Verhalten aufzuzeigen. Die Autoren kommen zu dem Ergebnis, daß Verhaltensvorschriften und deren Kontrolle eine verhaltenssteuernde Funktion im Alltagsbereich haben, auch wenn die Regeln individuell ausgelegt und die Verstöße relativ häufig sind. Wird durch die Mißachtung der Regeln ein unmittelbares Risiko für den Verkehrsteilnehmer sichtbar, wird die Regelung auch ohne Kontrolle eher eingehalten. Die Autoren führen damit eine wichtige graduelle Differenzierung der Bewertung von Verkehrsverstößen ein. Die Einhaltung der Verkehrsregeln orientiert sich demnach an der subjektiven Bewertung der Gefährlichkeit der Verstöße. Trotz der Häufigkeit der Regelverstöße verhalten sich die Verkehrsteilnehmer nicht völlig regellos, es pendeln sich vielmehr informelle Regelungen ein – ein Gedanke, der später von Schulte wieder aufgegriffen wird. Andererseits beziehen die Autoren auch die sozialen Rahmenbedingungen für die Regelbeachtung in ihre Analyse ein. Sie zeigen, daß neben den Verkehrsregeln die Fahrweise der anderen Verkehrsteilnehmer eine wichtige Rolle spielt. Außerdem können die durch den Erlass von Verordnungen und Regelungen intendierten Absichten zur Errei-

chung eines reibungslosen und sicheren Verkehrsflusses durch Elemente wie Zeitdruck oder Wettbewerbsdenken beeinträchtigt werden. Abschließend kommentieren sie,

„daß Vorschriften und Verkehrsregeln ein Gerüst der Verhaltenssteuerung beinhalten, das durch soziale Rahmenbedingungen und konkrete Erfahrungen im Verkehr ergänzt und modifiziert wird“ (Elinghaus/Welbers o. J., S. 109).

Schulte untersucht in seinen Studien ebenfalls, wie rechtliche Vorschriften und Sanktionen soziale Handlungsweisen bestimmen (vgl. Schulte 1984 und 1986). Dabei geht er von der These aus, daß bei der Vermittlung von staatlicher Normsetzung und Handeln der Verkehrsteilnehmer Faktoren wirksam sind, die den Grad der Konformität mit den Normforderungen verstärken oder vermindern können (als Beispiel wählt er die Geschwindigkeitswahl). Als sozialpsychologische Variablen zur Handlungserklärung wurden die Aspekte Regel-/Normorientierung, Sicherheits-, Situationsorientierung, Leistungs-/Risikoorientierung und Auslebenstendenz erhoben. Weiterhin wird nach dem Ausmaß und der Stärke der perzipierten Wirkungen von Normen und Sanktionsandrohungen sowie der Kontrolltätigkeiten der Polizei gefragt. Es zeigt sich, daß eine ausgeprägte Orientierung an Normen und Regeln sowie an Sicherheitsaspekten mit langsamerer Fahrweise und geringerer Überschreitung der Geschwindigkeitsnorm korrespondiert. Weiterhin zeigt sich in seiner Untersuchung, daß die perzipierte Strafandrohung und -höhe ohne Wirkung auf das Verkehrsverhalten ist. Schulte zieht daraus die Folgerung, daß jeder Versuch, über Strafverschärfungen für Verkehrsdelikte auf das Fahrverhalten einzuwirken, in die falsche Richtung geht. Es werden nach seiner Ansicht dadurch eher „Verkehrskriminelle“ geschaffen, die anstehenden Probleme jedoch nicht gelöst. Vielmehr orientieren sich die Autofahrer eher an den Toleranzgrenzen der Polizei als an der tatsächlichen Geschwindigkeitsnorm. Damit erzeugt die Norm also keine konformitäts-, aber handlungssteuernde Wirkung. Der Begriff der Normkonformität bezieht sich hier allerdings nur auf beobachtbares Verhalten. Es kann damit keine Entscheidung darüber getroffen werden, ob die Norm aus intrinsischer Motivation und aus der Überzeugungskraft ihrer Sinnhaftigkeit oder durch äußeren Zwang (Polizei, bauliche Maßnahmen) befolgt wird. Aufgrund dieser Ergebnisse zieht der Autor den eher resignativen Schluß, daß Normkonformität (in diesem Verständnis) wohl nur mit baulichen Maßnahmen bei der Straßenbaugestaltung erreicht werden kann.

In Zusammenhang mit der Frage nach der angemessenen strafrechtlichen Sanktionierung untersuchte Albrecht die Legalbewährung von zu Geldstrafe und Freiheitsstrafe Verurteilten (vgl. Albrecht 1980). Er untersuchte solche strafbaren Handlungen, in denen zwischen Freiheits- und Geldstrafe gewählt werden konnte und die als Massenkriminalität bezeichnet werden können (Straßenverkehrs-, Eigentums- und Vermögensdelikte). Zunächst wird die Strafzumessungspraxis vor Einführung eines Tagessatzsystems herausgearbeitet. Es wird gezeigt, daß die Einführung eines Tagessatzsystems zu einer gerechteren Bemessung der Geldstrafe führte. Die Untersuchung zur Legalbewährung von zu Geldstrafe und Freiheitsstrafe Verurteilten macht deutlich, daß Geldstrafen zwar keine schlechtere Wirkung zeigen als Freiheitsstrafen, daß ihnen jedoch auch keine bessere spezialpräventive Effizienz folgt.

Zu einer ähnlichen Schlußfolgerung gelangt auch Schöch, der im Zusammenhang mit der Alkoholproblematik feststellte, daß der strafmildernde Ersatz kurzer Freiheitsstrafen durch Geldstrafen für „einfache Trunkenheitsfahrten“ in der Bundesrepublik Deutschland keine Erhöhung der Zahl der Verstöße zur Folge hatte (vgl. Schöch 1973, S. 206, 209).

Schade untersucht das Rückfallverhalten von Personen mit Geschwindigkeitsübertretungen, die im Verkehrszentralregister (VZR) eingetragen sind. Ziel dieser Untersuchung ist es, den Einfluß verschiedener Variablen auf das Rückfallrisiko zu überprüfen (vgl. Schade 1991, 1992). Schade zeigt, daß es eine relative Konstanz des Rückfallrisikos gibt. Die Hypothese eines kumulativen Effekts der Spezialprävention konnte ebensowenig bestätigt werden, wie die Vermutung eines deutlichen Einflusses der unterschiedlichen Schwere von Strafen (Geldstrafen) auf das Rückfallrisiko.³ Schade unterscheidet zwischen a) symbolischer Strafe, b) einem geringen Bußgeld bis 100,- DM ohne begleitende Fahrerlaubnismaßnahme, c) einer empfindlichen Strafe, d. h. Geldstrafen über 100,- DM, die nicht mit Freiheitsstrafen oder Fahrerlaubnismaßnahmen verbunden sind, und d) Delikten, die mit Freiheitsstra-

³ Vgl. dazu auch Dölling 1990, S. 8, der nach einer kritischen Durchsicht der bisherigen empirischen Forschungsergebnisse zu dem Urteil kommt, daß unter den Strafvariablen der Strafwahrscheinlichkeit eine erheblich größere Bedeutung zukommt als der Strafschwere und bisher keine ausreichenden empirischen Belege für eine abschreckende Wirkung von Strafverschärfungen gefunden wurden.

fen und Fahrerlaubnismaßnahmen geahndet werden. Seine Analysen zeigen, daß verschärfte Geldstrafen zu keiner Verkürzung des Rückfallrisikos führen. Auch Fahrverbote, Führerscheinentzug oder Freiheitsstrafe verändern das Rückfallrisiko nicht merklich. Einen deutlichen Einfluß auf das Rückfallrisiko hat lediglich die Tatsache einer Unfallbeteiligung, mit einem Rückgang des Rückfallrisikos um 20 bis 40 %, im Vergleich zu Delikten ohne Unfallzusammenhang.

Aufgabe dieser Arbeit kann es nicht sein, alle Ergebnisse der sozialwissenschaftlichen Forschung zur Generalprävention ausführlich zu diskutieren (vgl. dazu Hassemer 1979 und 1983, Vanberg 1982, Dölling 1983, 1984 und 1990, Albrecht 1985, Müller-Dietz 1985, Schöch 1985, Berlitz et al. 1987, Schumann et al. 1987, Schumann 1989). Interessanterweise decken sich die Ergebnisse von Albrecht und insbesondere von Schade zur Strafzumessung mit Ergebnissen von Berlitz et al., die in ihrer Panelstudie über Jugendkriminalität zu dem Schluß kommen: „Insgesamt gesehen ergibt sich kein Anhaltspunkt dafür, daß die Schwere drohender Maßnahmen für die Motivierung Jugendlicher zu konformem Verhalten von Belang ist“ (Berlitz et al. 1987, S. 26, vgl. auch Lachmann 1988). Eine Durchsicht der Literatur veranlaßt Berlitz et al., den Forschungsstand folgendermaßen zusammenzufassen:

- „1. *Es gibt in der BRD noch keine Forschungsströmung zur Generalprävention, sondern allenfalls Seitenblicke auf das Thema.*
2. *Keine der Studien, die reales Verhalten in Zusammenhang mit Aspekten der Strafverfolgung gebracht haben und nicht bei bloßer Attitüdenforschung blieben, ergab Anhaltspunkte für beachtlich abschreckende Wirkung von Strafen, weder bezogen auf Schwere noch auf Wahrscheinlichkeit.*
3. *Durchgängig waren die Zusammenhänge zwischen moralischer Billigung der Strafnormen und Verzicht auf Delinquenz enger als diejenigen zwischen Aspekten der Strafverfolgung und Delinquenz“ (Berlitz et al. 1987, S. 14).*

Der Forschungsbedarf liegt aus dieser Perspektive bei der Unfall- und Sicherheitsforschung eher bei der Sanktionswahrscheinlichkeit, als einem der drei Aspekte von Strafe: Schwere, Schnelligkeit und Gewißheit. Für den Verkehrsbereich bedeutet dies eine Konzentration auf die Frage, welchen Einfluß polizeiliche Überwachungsmaßnahmen auf das ak-

tuelle und zukünftige Verhalten der Verkehrsteilnehmer ausübt. Bevor wir zu einer groben Skizzierung einer Forschungsrichtung kommen, werden kurz die bisherigen Untersuchungen betrachtet.

Um die Wirksamkeit polizeilicher Überwachungsmaßnahmen im Straßenverkehr zu überprüfen, wurde eine interdisziplinär zusammengesetzte Projektgruppe bei der Bundesanstalt für Straßenwesen eingerichtet, deren Arbeitsergebnis, die Vorlage einer umfassenden und detaillierten Forschungskonzeption, die Grundlage für die Ausschreibung von vier Projekten zur polizeilichen Überwachung im Straßenverkehr im Forschungsprogramm 1977 der BAST bildete (vgl. Kretschmer 1977, S. 422 ff., und Projektgruppe „Polizeiliche Überwachung...“, 1980). Die Forschungsthematik wurde im Forschungsprogramm 1987/88 der BAST aktualisiert. Ziel dieser Untersuchung sollte es sein, die Wirkungsweise polizeilicher Überwachung nicht ausschließlich an der Unfallentwicklung und den Regelübertretungen, also am beobachtbaren Verhalten der Verkehrsteilnehmer zu überprüfen, sondern insbesondere die Einstellungen und Erfahrungen der Verkehrsteilnehmer zu erfassen, um mögliche generalpräventive Einflüsse polizeilicher Verkehrsüberwachung herauszuarbeiten. Der Abschlußbericht der mit der Untersuchung beauftragten Forschungsgruppe verläßt diese Zielvorstellung und schlägt statt dessen eine Evaluation selektiver Einsatzstrategien der Polizei vor. Der Bericht liefert damit keine weitergehende theoretische Auseinandersetzung mit dem Problemkontext und formuliert konsequenterweise auch keine Empfehlungen für eine Fortsetzung der intendierten Forschungsfrage. Damit bleibt die Frage nach der generalpräventiven Wirkung polizeilicher Verkehrsüberwachung weiterhin offen. Eine Planungsstudie der BAST greift diese Black box erneut auf und versucht aus sozialwissenschaftlicher Sicht eine theoretische Einordnung und Fundierung der Forschungsfrage in bestehende Konzeptionen, die sich um die Theorien abweichenden Verhaltens sowie der Unterscheidung zwischen Normorientierung und Abschreckung durch gesetzliche Regularien drehen (vgl. Seipel 1992).

4.2 Segmentierung von Verkehrsteilnehmern

Eine adäquate Unfall- und Sicherheitsforschung erfordert genaue Kenntnis des Risikopotentials unterschiedlicher Verkehrsteilnehmergruppen bei der

Verkehrsteilnahme. Aus der Analyse der Unfallzahlen ergibt sich ein besonders hohes Risiko für Kinder, Jugendliche und ältere Verkehrsteilnehmer. Die Unfallforschung beschäftigt sich mit der Frage, dieses Risikopotential für die Verkehrsteilnehmergruppen zu reduzieren.

Um die Verkehrssicherheit für die Verkehrsteilnehmergruppe „Kinder“ zu erhöhen, wurden neben der Verbesserung der Verkehrserziehung in der Primarstufe (Heinrich/Hohenadel 1981, Kueting 1986) u. a. die Programme „Kinder-Verkehrs-Club“ (Deutsche Verkehrswacht, 1976) und „Kind und Verkehr“ (DVR, 1979) initiiert, um Eltern Informationen und Hilfestellung zu geben. Kann die Verbesserung der schulischen Verkehrserziehung die intendierte Gruppe gezielt ansprechen und die jeweiligen entwicklungspsychologischen Stufen und Phasen der Sozialisation der Kinder in den verschiedenen Altersstufen berücksichtigen, stellt sich bei den beiden Programmen die Frage, ob die richtige Zielgruppe angesprochen werden konnte. Die Idee eines Kinder-Verkehrs-Clubs wurde aus dem angelsächsischen Kulturraum auf die Bundesrepublik übertragen. Während eine Analyse der beteiligten Eltern bei diesem Programm einen starken Mittelstandsbias aufweist, was inhaltlich bedeutet, daß die Eltern der eigentlich gefährdeten Kinder an dieser Aktion nicht teilnahmen, kann für das Programm „Kind und Verkehr“ von einer Beteiligung breiterer Bevölkerungsschichten ausgegangen werden. Dies findet seinen Niederschlag auch in der Ausbildung ausländischer Moderatoren, die das erhöhte Unfallrisiko ausländischer Kinder berücksichtigt (vgl. Hohenadel et al. 1982, Korporal 1986). Werden bei diesen Untersuchungen unterschiedliche sozialwissenschaftliche Erkenntnisse (Sozialisation, Lernmodelle, Soziale Kultur) eingesetzt, um die Unfallgefährdung von Kindern wirkungsvoll zu bekämpfen, versucht Flade in ihren Beiträgen die Thematik der Verkehrssicherheit von Kindern in ein Bedingungsgeflecht von Sozialisation, entwicklungspsychologischer Phase und Bedingungen des Wohnumfeldes zu integrieren. Daraus ergeben sich Forderungen nach „Kinderfreundlichen Straßen“, einer „Kinderfreundlichen Wohnumwelt“ sowie der „Schaffung einer familienfreundlichen Infrastruktur“ (vgl. Flade 1984, Flade/Müller Flade 1987, Flade 1989 a, b und c, auch Herlyn et al. 1981 und Elsner 1983 sowie Ernst 1984).

Die Gruppe der jungen Fahrer unterliegt nach wie vor einem höheren Unfallrisiko. Die Beteiligung an Unfällen ist wesentlich höher als ihr Anteil an den Führerscheininhabern. Besonders betroffen ist die

Altersgruppe der 18- bis 24jährigen. Die hohe Risikobereitschaft und die Unerfahrenheit der jungen Kraftfahrer wird oft als entscheidend für die hohe Unfallbelastung angesehen (vgl. Schlag et al. 1986, Moe 1987, Marthiens/Schulze 1989). In der Untersuchung von Marthiens und Schulze wird das Problem der Disco-Unfälle jugendlicher Fahrer bearbeitet. Unter Einbeziehung soziologischer Aspekte wird das Verkehrsverhalten junger Fahrer analysiert. Die Autoren stellen fest, daß es in keiner anderen Altersphase eine derartige Konzentration auf außerhäusliches Freizeitverhalten gibt. Damit einher geht die hohe Nachtmobilität am Wochenende. Analysen des Unfallgeschehens junger Fahrer zeigten, daß „in nur 12 Wochenendnachtstunden des Jahres 1985“ ... ein Fünftel aller bei Verkehrsunfällen getöteten Fahrer der o.g. Altersgruppe und ein Viertel aller getöteten Mitfahrer“ verunglückten (Marthiens/Schulze 1989, S. 17). Ursachen für diese Unfälle sind Alkoholkonsum und überhöhte Geschwindigkeit. Die Autoren führen erstmals Freizeitstil und Verkehrsverhalten in der Unfall- und Sicherheitsforschung zusammen. Dabei greifen sie Erkenntnisse der Jugend- und Freizeitsoziologie auf. Demnach handelt es sich bei den jungen Fahrern nicht um eine in sich geschlossene homogene Gruppe, sondern um unterschiedliche Gruppen mit eigenen Einstellungen, Werten und Verhaltensweisen. Die Autoren schließen daraus, daß „die Ursachen des Unfallrisikos junger Fahrer ...

„weniger von ihrer Stellung im Lebenszyklus als von ihrer Zugehörigkeit zu einer bestimmten Lebens- und Freizeitstilgruppe herrühren. Einige der Faktoren, die Lebens- und Freizeitstile konstituieren, können einen negativen Einfluß auf den Fahrstil und damit auf das Unfallrisiko der Vertreter dieser jugendlichen Lebens- und Freizeitstilgruppe haben (vgl. Moe 1984)“ (Marthiens/Schulze 1989, S. 13).

Diese Untersuchung und weiterführende Untersuchungen zum Zusammenhang von Freizeitstil/Lebensstil und Verkehrsverhalten führte zu einem differenzierten Verständnis des jungen Fahrers und zu zielgruppenspezifischen Maßnahmen (vgl. Schulze 1990, 1992, 1993, auch Kaiser 1987).

Um das Gefährdungspotential und die Determinanten riskanten Verkehrsverhaltens besser verstehen zu können, wird z. Z. das Forschungsprojekt „FP 8913: Soziales Umfeld und Fahrverhalten junger Fahrer“ der BAST durchgeführt. Ziel dieser soziologischen Untersuchung ist es, die Einflüsse gruppendynamischer Prozesse auf das Fahrverhalten

herauszuarbeiten. Die Gruppensituation im Fahrzeug schafft Rollenerwartungen und übt Druck auf den Fahrer aus, diesen Erwartungen gerecht zu werden. Welche Faktoren bzw. Konstellationen das Unfallrisiko erhöhen und wie sich diese Faktoren zugunsten von Sicherheits- und Risikomeidungstendenzen beeinflussen lassen, sind Fragen, die diese Studie klären soll.

Neben den gruppendynamischen Prozessen, die für die Identitätsentwicklung der Jugendlichen eine entscheidende Rolle spielen, werden grundlegende Einstellungen und Verhaltensweisen in den primären und sekundären Sozialisationsagenturen geprägt. Im Forschungsprojekt „FP 8911: Verkehrsbiographie junger Fahrer“ der BAST soll die Genese sicherheitsrelevanter Einstellungs- und Verhaltensmuster aus der Lebensgeschichte heraus erforscht werden.

Neben den Möglichkeiten, das überproportionale Unfallrisiko junger Fahrer über gezielte Aufklärungsaktionen und Beeinflussungsmaßnahmen zu verändern, könnten Fahrbeschränkungen, die bestimmte Möglichkeiten der Verkehrsteilnahme einschränken oder verbieten, ein zusätzliches Sicherheitspotential für diese Verkehrsteilnehmergruppe enthalten. In Deutschland liegen bisher noch keine Erfahrungen mit Fahrbeschränkungen vor. In der künftigen Forschung sollten deshalb Modelle aus dem Ausland hinsichtlich ihrer Ergebnisse und ihrer potentiellen Übertragbarkeit auf deutsche Verhältnisse überprüft werden.

Eine weitere Zielgruppe der Unfall- und Sicherheitsforschung sind die älteren Kraftfahrer (vgl. Wittenberg 1978, 1987, Hieber-Seydelmann 1979, Brühning/Harms 1983, Ellinghaus/Schlag 1984, 1990, Kockelke/Steinbrecher 1983, Schäffer 1985, Kroj 1985, Steinbauer/Risser 1987, Hartenstein et al. 1990). Im Jahr 2000 wird ca. jeder vierte Bundesbürger über 60 Jahre alt sein. Die Forschung konzentriert sich zunehmend auf diese Altersgruppe. Auch hier gilt, daß es den „alten“ Menschen nicht gibt. Jedes Altern verläuft medizinisch, psychologisch und sozial anders.

Küffner untersucht das Mobilitätsverhalten alter Menschen und analysiert die Disengagement-Theorie, den lebensgeschichtlichen Ansatz und den Mobilitätszyklus hinsichtlich ihrer Konsequenzen der daraus ableitbaren Maßnahmen für ältere Verkehrsteilnehmer. Die Disengagement-Theorie geht von einem unvermeidbaren Rückzugsprozeß und einem steigenden Unfallrisiko aus, das es durch Training zu mildern gilt. Der lebensgeschicht-

liche Ansatz empfiehlt ebenfalls Verhaltenstraining. Aus der Perspektive des Mobilitätszyklus werden generelle Mobilitätsbarrieren ausgemacht (vgl. Küffner 1983).

Ellinghaus/Schlag (1984) legen eine Untersuchung vor, die sich, ausgehend von der oben kurz skizzierten demographischen Entwicklung, mit dem Einfluß des Alters auf das Fahrverhalten auseinandersetzt. Weiterhin werden die Beziehungen des älteren Kraftfahrers zu seinem Fahrzeug thematisiert, wobei die Themen Mobilitätsgewinn und die sozial sehr relevante Frage des Fahrzeugverzichts aufgegriffen werden. Daneben widmet sich ein Kapitel einem soziokulturellen Ländervergleich, der unterschiedliche Regelungen im Umgang mit älteren Kraftfahrern beschreibt.

In ihrer 1990 vorgelegten Studie untersuchen Ellinghaus/Schlag die Leistungsfähigkeit und das Fahrverhalten älterer Kraftfahrer. Sie verglichen ältere Fahrer über 60 Jahre mit erfahrenen Fahrern im Alter zwischen 40 und 50 Jahren hinsichtlich der Veränderung psychophysischer Leistungsparameter, ihres Fahrverhaltens und suchten nach Kompensationsmechanismen, die ältere Kraftfahrer anwenden, um die vermutete nachlassende Leistungsfähigkeit im Alter zu umgehen. Fahraufgaben mit durchschnittlichen Anforderungen wurden von beiden Gruppen gleichermaßen gut bewältigt. Ältere Kraftfahrer haben Probleme mit besonders schwierigen Situationen, in denen schnell gehandelt werden muß. Folglich, so die Autoren, entwickeln ältere Kraftfahrer eine Strategie der Vermeidung risikoreicher Verkehrsteilnahme (vgl. Ellinghaus/Schlag 1990).

Hartenstein et al. legen 1990 eine Untersuchung über die Lebenssituation, die Einstellungen und das Verhalten älterer Kraftfahrer vor. Die wichtigsten Ergebnisse ihrer Studie lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- *„Die Verkehrsleistung nimmt nur leicht im Verlauf des Älterwerdens ab.*
- *Ältere Autofahrer und Autofahrerinnen fühlen sich auf den Pkw angewiesen und schätzen ihre körperliche und geistige Verfassung höher ein als nicht motorisierte ältere Menschen.*
- *Ausgeübte Aktivitäten bleiben bei den Fahrern und Fahrerinnen gegenüber jenem Personenkreis, der keinen Zugang zum Auto hat, bis ins hohe Alter nahezu unverändert.*

- Auf das Selbstfahren verzichten erst 50 % der über 80jährigen.
- Das Selbstbild besonders der männlichen älteren Fahrer widerspricht der Einschätzung der übrigen autofahrenden Bevölkerung, was zu Konflikten führen kann.

Aufgrund der Untersuchung scheinen keine Maßnahmen speziell für ältere Autofahrer und Autofahrerinnen erforderlich, zumal dies bei den Betroffenen auf wenig Resonanz stößt. Vielmehr sollten Informationen über die strukturellen Veränderungen an alle Fahrer gerichtet sein. Verbesserungen im Bereich der Kraftfahrzeugtechnik und der Gestaltung der Verkehrssysteme könnten – aber nicht nur – älteren Fahrern und Fahrerinnen zugute kommen“ (Hartenstein et al. 1990, S. 3).

4.3 Einstellungsforschung

Ein weiterer Teilbereich verkehrssoziologischer Forschung beschäftigt sich mit der Frage, welche Einstellungen, Werthaltungen, Meinungen und Verhaltensweisen in der Bevölkerung vorhanden sind. Dabei werden unterschiedliche Bereiche untersucht. Neben retrospektiven Fragen zur Verkehrsbeteiligung (Häufigkeit und Art der Verkehrsbeteiligung, Besitz und Verteilung von Fahrerlaubnisklassen, Verfügbarkeit von Kraftfahrzeugen, Jahresfahrleistung, Benutzung von Motorrädern und Fahrrädern sowie des ÖPNV), zur Sicherheitsgurtbenutzung und zur Unfallbeteiligung stehen insbesondere Einstellungsfragen zu den Themenkomplexen Auto und Autofahren, Regelverstöße, polizeiliche Verkehrsüberwachung, Verkehrsklima, Geschwindigkeitsregelungen und Alkohol-Grenzwert im Vordergrund. Um die Interpretation der verkehrsbezogenen Einstellungen im Kontext anderer relevanter gesellschaftlicher Fragestellungen zu ermöglichen, werden Fragen zu den wahrgenommenen gesellschaftlichen Problemen und des persönlichen Verhaltens in anderen Lebensbereichen hinzugenommen (Battmann 1984, Kretschmer-Bäumel/Pfafferott 1986, 1989, Hass/Pfafferott/Schulze 1991).

Ein weiterer Forschungsstrang beschäftigt sich mit der Problematik „Trinken und Fahren“. Zu dieser Thematik wurden verschiedene Untersuchungen durchgeführt (Karstadt-Henke 1979, 1980, Kretschmer-Bäumel/Karstadt-Henke 1986, Uhl/Maritsch 1986, Eisenbach/Stangl 1986, Kretschmer-Bäumel 1989). Ziel dieser Untersuchungen war es, Zusammenhänge zwischen relevanten Einstellungs- und Verhaltensmustern bezüglich des Normenkonflikts

„Fahren unter Alkoholeinfluß“ aufzuzeigen. Die Untersuchung von Kretschmer-Bäumel/Karstadt-Henke 1986 wird etwas ausführlicher beschrieben, da in dieser Studie versucht wurde, ein sozialwissenschaftliches Strukturmodell zu entwickeln, um die Determinanten zu bestimmen, die den Konflikt „Trinken und Fahren“ steuern. Auf der Grundlage einer Literaturanalyse zum Problemfeld wurde ein handlungs- und entscheidungstheoretisches Modell entwickelt. Es wurden drei analytische Ebenen identifiziert, die im Befragungsinstrument operationalisiert wurden: 1. Kontextmerkmale von Trink- bzw. „Trink-Fahr-Situationen“, 2. Orientierungs- und Handlungsmuster und 3. Merkmale des Lebensvollzugs. Als entscheidende Variablen, die den Konflikt „Trinken und Fahren“ beeinflussen, wurden die Einstellung zur Rechtsnorm (0,8-Promille-Regelung), die Bewertung der Gefährdung, die von Alkoholfahrten ausgeht, die Bewertung exzessiven Alkoholkonsums und die Geschlechtszugehörigkeit bestimmt. Die Untersuchung zeigt, daß generelle Verhaltensweisen einen entscheidenden Einfluß auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer ausüben, die Merkmale der Trinksituation dagegen weniger bedeutsam sind und das Alter der Verkehrsteilnehmer keine Rolle spielt. „Es zeigten sich auch keine Unterschiede bei bestimmten Arten der Lebensführung (Freizeitverhalten, soziale Situation u. a. m.); ebensowenig bei bestimmten Merkmalen des Fahrverhaltens (z. B. Fahrerfahrung, Fahrzeugnutzung, „Fahrstil“), d. h., die ermittelten normativen Orientierungen sind derart bestimmend, daß demgegenüber z. B. auch solche Merkmale nicht zum Tragen kommen, die einen eher risikoreichen Fahrertypus kennzeichnen“ (Kretschmer-Bäumel/Karstadt-Henke 1986, S. XXV).

Die Entstehung des gemeinsamen Europäischen Binnenmarktes 1993 wirft seine Schatten voraus. Seit dem 1. Januar 1993 ist für diesen Wirtschaftsraum der freie Warenverkehr, der freie Dienstleistungsverkehr, der freie Kapitalverkehr und der freie Personenverkehr verwirklicht. Damit werden neben den vielfältigen Harmonisierungsbestrebungen in den gesellschaftlichen Teilsystemen Wirtschaft und Justiz auch im Verkehrswesen notwendige Anpassungen angestrebt. Die EG versucht sich auch im Straßenverkehrsrecht eine europäische gesetzliche Grundlage zu geben. Ausgangspunkt dieser Bestrebungen ist neben dem Vergleich nationaler juristischer und verwaltungstechnischer Vorschriften ebenso die Analyse der Ansichten, Befürchtungen und Einstellungen der Verkehrsteilnehmer in Europa. Bisher liegen jedoch

keine vergleichenden europäischen sozialwissenschaftlichen Studien zur Verkehrsproblematik vor.

Auf Initiative von IDBRA, INRETS und TRRL wurde deshalb eine internationale Vergleichsstudie über sicherheitsbezogene Meinungen und Einstellungen von Pkw-Fahrern in Europa (SARTRE) durchgeführt. Die Untersuchung wurde mit 16 europäischen Ländern abgestimmt und die Datenerhebung im September 1991 in allen beteiligten Ländern durchgeführt. Ziel dieser Untersuchung ist es, Basisdaten für eine interkulturell-vergleichende Analyse bereitzustellen. Es wird ein Vergleich der Einstellungen und der damit verbundenen Handlungsoptionen zwischen den einzelnen beteiligten Ländern zu den Aspekten Fahrstil, Sicherheitsverhalten und europäische Harmonisierungsbestrebungen vorgenommen. Zur Erklärung vermuteter Unterschiede in Europa sollen Lebensstilanalysen, kulturelle Bedingungen und demographische Trends berücksichtigt werden.

Damit bietet diese Studie einen ersten Zugang zu dem Status quo in den einzelnen europäischen Ländern und schafft gleichzeitig die Grundlage für zukünftige vergleichende Querschnittsuntersuchungen, die Aussagen über die Stabilität bzw. den Wandel von Einstellungen und (berichteten) Verhaltensweisen ermöglichen. Zur Zeit werden die international-vergleichenden Analysen von INRETS durchgeführt. Spezifische Fragestellungen einzelner Länder sollen jeweils national ausgewertet werden.

4.4 Verkehrssoziologie und zukünftige Entwicklungen des Verkehrssystems

Dilemma

Verkehrsplaner (forsch): Wir werden den Stau technisch beheben, indem wir eine neue Straße bauen.

Soziologe (ärgerlich): Wie wir es schon immer gemacht haben! Begreifen Sie doch endlich – das Verkehrsproblem ist nur kulturell zu lösen. Der Bürger muß lernen, daß das Privatauto ausgedient hat, so oder so.

Stadtplaner (ungeduldig): Soviel Zeit haben wir nicht mehr. Es ist aus mit unserer urbanen Lebensqualität, wenn wir nicht umgehend den Stadtkern für Personenwagen sperren.

Politiker (verstört): Ausgeschlossen, das kann ich dem Wähler nicht zumuten.

Verkehrsplaner (zufrieden): Also bauen wir eine neue Straße!

aus: GEO-Wissen: Verkehr/Mobilität 1991, S. 31.

Eine wichtige Fragestellung einer soziologischen Betrachtungsweise unseres Verkehrssystems liegt in der Beschreibung der Entwicklungslinien der Mobilitätskultur in Deutschland als einer Sozialgeschichte des Verkehrs. In diesem makrosoziologischen Forschungsansatz geht es insbesondere um Fragen des gesellschaftlichen und kulturellen Wandels innerhalb unserer Gesellschaft (vgl. Dollinger 1972, Armanski 1986 a und b, Bode et al. 1986, Wolf 1986, Eichberg 1987, Bahrtdt 1989, Radkau 1989, Bastian/Theml 1990, Sachs 1990). Im Mittelpunkt dieser Betrachtung steht dabei im allgemeinen die Veränderung der Bedeutung des Automobils. War zu Beginn des 20. Jahrhunderts mit dem Automobil die Hoffnung verbunden, den Zwängen von Schiene, Fahrplan und auch Menschenmassen zu entrinnen, wird diese anfänglich realisierte Hoffnung durch die eingetretene Massenmotorisierung und die damit verbundene Entzauberung des Automobils heute enttäuscht. Autofahren wird heute nicht mehr als Luxus empfunden, sondern gehört zur unvermeidbaren Ausrüstung unserer Alltagsgeschäfte. Viele Menschen sehen heute, daß der Erfolg der individuellen Mobilität, die durch das Auto gespeist wird, immanent den Keim seiner Überwindung in sich trägt. Mobilität bleibt in der modernen Industriegesellschaft unverzichtbar. Mobilität kann heutzutage jedoch nicht mehr nur Automobilität bedeuten. Hatten wir 1970 ca. 14 Mio. zugelassene Pkw, so waren es 20 Jahre später, 1990, schon knapp 31 Mio. zugelassene Pkw. Für das Jahr 2010 wird der abzusehende Anstieg im Personenverkehr in Deutschland auf ca. 30 % geschätzt. Im Straßengüter-Fernverkehr werden gar 110 % Zuwachs vorhergesagt (vgl. Bundesverkehrsminister Krause, Leipzig 1993). Die Auseinandersetzung mit der Mobilitätskultur und ihren Veränderungen muß auch den komplexen Bereich der Verkehrsplanung umfassen: hierbei sollte man zwischen unterschiedlichen Planungsstrategien, städtischen bzw. ländlichen Bereichen ausgehen. Die prognostizierten Zuwächse des motorisierten Individualverkehrs führen unweigerlich zu einer Situation in unseren Städten, in der die Lebensbedingungen sich verschlechtern und die Lebensqualität rapide absinkt. Dabei kann man feststellen, daß Instrumente zur Stadtverkehrsplanung sich bisher an hochentwickelten Planungstechniken orientierten, die letztlich keinem sozial-orientierten Planungsverständnis entsprangen, sondern vielmehr organisatorische

Techniker forderten. Daraus muß sich nicht zwangsläufig eine grundlegende Verschlechterung der städtischen Lebensbedingungen ergeben, es zeigt sich jedoch in der Konsequenz eine Begünstigung der städtischen Entwicklung für den Verkehrsträger Pkw. Während die Verkehrsprobleme in der Stadt eine Facette des gesamten Komplexes darstellen, ist das Mobilitätsverhalten, das insbesondere in unserer mobilen Freizeitgesellschaft entsteht und gefördert wird, eine weitere Komponente. Auch für den Freizeitverkehr wird eine Zunahme prognostiziert. Standen im Mittelpunkt des Interesses der bisherigen Tourismuspolitik die wirtschaftlichen Interessen, sollte in Zukunft die Tourismuspolitik an den Bedürfnissen der beteiligten Menschen orientiert sein, also der Touristen und der ansässigen Bevölkerung. Dabei sollte auch bedacht werden, daß insgesamt die Ökonomie den Anforderungen der Ökologie angepaßt werden sollte.

Als weiterer wesentlicher Unterpunkt der veränderten Mobilitätskultur gehört im Rahmen einer Beschäftigung mit verkehrssoziologischen Perspektiven der Hinweis auf zukünftige Szenarien und alternative Verkehrskonzepte. Dabei gibt es bisher verschiedene Ideen und Gedankengebäude, die etwa mit den Stichworten autofreie bzw. autoarme Innenstädte, ÖPNV-Ausbau, ohne Pkw mobil, Reduktionsstrategien, Road pricing, Car sharing etc. verbunden sind.

In einer Zeit, in der die ökologischen und sozialen Kosten des motorisierten Individualverkehrs (miV) immer massiver und deutlicher zutage treten, werden an die Verkehrsplanung andere und neue Fragen herangetragen. Konnte sich die Verkehrsplanung der 50er, 60er und 70er Jahre auf die Verbesserung und Erweiterung der vorhandenen Bundesfernstraßen konzentrieren, wird heute die Forderung nach Umleitung, Zurückdrängung und Abbau des miV laut. Verkehrsplanung beschränkt sich heute nicht ausschließlich auf Modelle der Ressourcenallokation, sondern ebenso auf Möglichkeiten, alternative Verkehrsträger im Modal-Split zu fördern. Der Beitrag, der von der Verkehrssoziologie erwartet werden kann, soll im folgenden kurz skizziert werden. Es lassen sich insgesamt fünf zu trennende Forschungsbereiche aufzeigen, die sich allerdings inhaltlich ergänzen und sich überschneiden:

1. die Mobilitätswünsche und Bedürfnisse der Bevölkerung
2. das Verkehrsmittelwahlverhalten

3. der öffentliche Personennahverkehr
4. die Vernetzung von Verkehrsmitteln
5. zukünftige Szenarien und alternative Verkehrskonzepte

Fragen, die in einem solchermaßen psychologischen und soziologischen Kontext zu stellen wären, sind: Wie werden individuelle Präferenzen von Verkehrsteilnehmern durch gesellschaftliche Randbedingungen determiniert? Wie läßt sich die Diskrepanz zwischen der seit Jahren wachsenden Sensibilität vieler Bürger bezüglich der ökologischen und gesellschaftlichen Kosten des motorisierten Individualverkehrs und ihrem eigenen Verkehrsverhalten erklären? Läßt sich der Prozeß der permanenten und explosiven Steigerung des Verkehrsaufkommens steuern? Wie können Autofahrer zum Umsteigen gebracht werden? Welche neuen Konzepte für den fließenden und ruhenden Verkehr in Ballungsgebieten gibt es? Damit kreisen alle Fragen um die Aufrechterhaltung unserer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit bei gleichzeitiger Eindämmung des Verkehrsaufkommens, die zu einer zentralen ökologischen und städteplanerischen Aufgabe unserer Tage geworden ist.

Mobilitätswünsche und Bedürfnisse der Bevölkerung

Dieser Bereich beschäftigt sich mit der Erfassung der jeweiligen individuellen Präferenzen bestimmter gesellschaftlicher Gruppen bezüglich ihres Verkehrsmittelwahlverhaltens. In diesen Untersuchungen kann damit eine an den Bedürfnissen der Bevölkerung orientierte Verkehrspolitik abgeleitet werden (vgl. Sozialforschung Brög 1973, Hartenstein 1977, Oetterli 1978, Rothenbühler 1978, Morning 1978, Wahl-Terlinden 1978, Mikl-Horke/Leucker 1979, Schwerdtfeger/Küffner 1981, Maier 1982, Zeugin et al. 1983, Fünfschilling/Huber 1985, Fanger 1986, Holzapfel 1987, Hautzinger/Tassaux 1989, Polster 1991, Haas/Pfafferott 1991).

Verkehrsmittelwahlverhalten

Um das Verkehrsmittelwahlverhalten entscheidend zu verändern, ist es notwendig, die richtigen und entscheidenden Elemente zur Beeinflussung der Zielpopulationen anzusprechen. Dazu gehören: Wünsche, Einstellungen, Motive, Präferenzen und Gewohnheiten (vgl. Franz 1984, Flade/Behr 1986 a und b, Fiedler 1989, Flade 1990, Bamberg/Schmidt 1993). Allerdings sollte man dabei beachten, daß neben diesen mikro-soziologischen Aspekten auch makro-soziologische Phänomene eine entschei-

dende Rolle bei der Ausrichtung des individuellen Handelns spielen. Dieses Problem kann umschrieben werden mit der Überschrift „Soziale Paradoxien“; individuelle gegen kollektive Transportrationalität (vgl. Vlek/Michon 1992). Ein spezielles Problem der Verhaltensänderung kollektiver Akteure liegt begründet in der Beziehung, die zwischen individueller und kollektiver Rationalität besteht. Dieser Konflikt läßt sich am besten zeigen mit Hilfe von spieltheoretischen Annahmen, experimentellen Situationen also, in denen unterschiedliche Spiele mit einer oder mehreren Optionen ausgestattet sind, wovon jeweils die bestmögliche individuelle Wahl zuungunsten des Gesamtkollektivs bewertet wird. Damit können die aggregierten externen Kosten aller individuell besten Entscheidungen zu einem kollektiven Chaos führen. Dabei besteht dann natürlich das Problem der sozialen Verantwortung der einzelnen Individuen. Sollte also ein Spieler nur sein eigenes Interesse zu diesem Zeitpunkt im Blickfeld haben und damit kein Interesse am Allgemeingut zeigen, oder sollte er vielleicht auf individuellen Nutzen verzichten, um seinen Beitrag zur Verhinderung unerwünschter kumulierter Effekte auf der Aggregatenebene für die Allgemeinheit zu leisten? Leider zeigt sich gerade das spezifische Problem der sozialen Paradoxien darin, daß die individuellen Akteure häufig ihre individuell bestmögliche Wahl treffen und dabei die Belange und die Nebeneffekte für die Allgemeinheit vernachlässigen. Um das Phänomen der sozialen Paradoxien aufzulösen, gibt es verschiedene Interventionsstrategien. Zum einen kann man über finanzielle und ökonomische Ansätze die physische Umwelt bzw. Struktur und den sog. payoff verändern. Dies würde zu einer vollkommen anderen Bewertungssituation führen. Durch Information und Kommunikation können des weiteren über soziale Modellierungs- und Unterstützungsprozesse die Bewußtseinsinhalte der kollektiven Konsequenzen egoistischer, individueller Verhaltensweisen den Zielgruppen vor Augen geführt werden und dazu beitragen, ihr Verhalten zu ändern. Die Veränderungen von institutionellen oder organisatorischen Prozessen kann ebenso die Struktur der sozialen Paradoxien auflösen und die Menschen dazu veranlassen, weniger egoistische Wahlen zu treffen. Die effektivste Art und Weise der Verhaltensänderung ist allerdings eine verstärkte Regulation und Überwachung durch den Staat. Dies scheint notwendig, solange die Versuchung besteht, die jeweils kostengünstigste individuelle Alternative zu wählen und dabei unintendierte kollektive Nebeneffekte zu vernachlässigen. Wie auch immer, wenn viel zu regulieren ist, dann müßte auch ein immenser

Überwachungs- und Beeinflussungsapparat aufgebaut werden. Für den motorisierten Individualverkehr kann man allerdings aus den sozialen Paradoxien einige entscheidende und wichtige Konsequenzen für die weitere verkehrspolitische Arbeit ziehen. Die individuellen Pkw-Benutzer sind kaum in der Lage, die kollektiven Konsequenzen ihres Verhaltens entsprechend aufzunehmen bzw. zu realisieren. Nach ihrer Auffassung ist der kollektive Schaden, der durch sie selbst verursacht wird, nur relativ gering, und eine Veränderung ihres Verhaltens wird kaum zu einer spürbaren Verbesserung oder gar zu einer Lösung des allgemeinen Problems beitragen können. Weiterhin besteht bei vielen Pkw-Benutzern die Angst, daß eine Verhaltensänderung zugunsten anderer Verkehrsmittel eine doppelte Gefahr oder Beeinträchtigung birgt:

Zum einen können sie nicht länger den Nutzen bzw. an dem Nutzen des privaten Autoverkehrs teilnehmen, während andere Verkehrsteilnehmer nach wie vor alle Vorteile für sich nutzen und durch die Entscheidung des Umstiegs auf alternative Verkehrsmittel sogar zusätzlicher Parkraum, zusätzlicher Platz auf den Straßen für die anderen autofahrenden Verkehrsteilnehmer zur Verfügung gestellt wird. Zusammenfassend läßt sich also sagen, die Unfähigkeit der Verkehrsteilnehmer, zukünftige kollektive Schäden zu erkennen, die Abwesenheit attraktiver alternativer Transportmittel und eine wenig motivierte Verkehrspolitik, die versucht, die anstehenden Probleme zu lösen, läßt die Menschen weiterhin ihr eigenes Auto fahren und jederzeit Argumente finden, die ihr eigenes Handeln rechtfertigen sowie die Entwicklung alternativer Verkehrssysteme zu behindern. Verantwortliche Verkehrspolitik müßte die Problematik sozialer Paradoxien bei der zukünftigen Arbeit berücksichtigen und durch diese Kenntnis bessere politische Strategien auswählen, die dann die relevanten soziologischen und psychologischen Variablen in einer erfolgreichen Weise beeinflussen könnten. Für die politisch Verantwortlichen stehen eine Reihe unterschiedlicher Strategien zur Verfügung, die jeweils verschiedene Interventionsmaßnahmen umfassen. Hier sollen nur die Überbegriffe kurz aufgeführt werden.

- Als erstes könnte man die Effektivität der Benutzung von Pkw und der zur Verfügung stehenden Straßenverkehrsinfrastruktur besser nutzen (im Durchschnitt ist jeder Pkw nur mit 1,3 Fahrern besetzt).
- Als zweite Maßnahme kann das Fahren und das Benutzen von Pkw verteuert werden.

- Als dritte Maßnahme, die sich sozusagen mit der zweiten verbindet, kann versucht werden, die Attraktivität der Pkw-Benutzung zu reduzieren.
- Viertens sollte die Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln stimuliert und gefördert werden.
- Fünftens sollte gleichzeitig die Benutzung von Fahrrädern stimuliert werden.
- Als sechste Maßnahme sollte man versuchen, die Verkehrsplanung an den Bedürfnissen der Nutzer auszurichten. Das umfaßt ebenso die Planung von neuen Institutionen, die unbedingt einen Anschluß an das öffentliche Personennahverkehrssystem haben sollten.
- Siebtens sollte man versuchen, über einen längeren Zeitraum einen weniger mobilen Lebens- und Freizeitstil zu propagieren und zu entwickeln.

Für die Verantwortlichen in der Verkehrspolitik stellen sich damit natürlich unangenehme Folgen ein. Sie müssen den Verkehrsteilnehmern vermitteln, daß die gewohnten Pfade der Bereitstellung von Verkehrsinfrastruktur und der Primat der Mobilität durch Pkw-Besitz nun langsam umgekehrt werden muß, da in den bisherigen Nutzen-Kosten-Rechnungen die externen sozialen Kosten des motorisierten Individualverkehrs nicht berücksichtigt wurden. Damit ergibt sich die Notwendigkeit, in die bisher gewohnte persönliche Freiheit des einzelnen und damit auch des Verkehrsteilnehmers einzugreifen. Das wird ein schwieriger Prozeß auf beiden Seiten. Auf Seiten der Politiker, weil sie unbequeme und unpopuläre Entscheidungen fällen müssen, die natürlicherweise nur ungern durchgeführt werden, und auf der Seite der Verkehrsteilnehmer, durch ihre mangelnde Einsicht auf Gewohnheitsrechte zu verzichten. Es ist also ein großer Auftrag für die begleitende Forschung, entsprechende, wie oben kurz angedeutet, Strategien und Eingriffsmöglichkeiten zu schaffen, um die Widerstände auf beiden Seiten, bei Politikern und bei Verkehrsteilnehmern, zu brechen. Notwendigerweise wird bei einer derartigen Umkehr des derzeitigen Verkehrssystems die völlig neuartige und dazugewonnene Lebensqualität im Mittelpunkt der Arbeit stehen müssen, denn es wird eine Überzeugungsarbeit notwendig sein, die den Verkehrsteilnehmern klar aufzeigt, daß kurzfristige individuelle Einbußen an Bewegungsfreiheit und Erhöhung individueller Kosten für den Pkw-Benutzer in der Aggregationsebene für das gesamte Kollektiv positive Effekte zeitigt. Dies ist

allerdings ein Prozeß, der nicht von heute auf morgen abgeschlossen sein kann.

ÖPNV

Für den prognostizierten und teilweise schon realisierten Verkehrsinfarkt der deutschen Großstädte wird als eine Lösungsmöglichkeit der weitere Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur und der Umlenkung der Verkehrsteilnehmer auf öffentliche Verkehrsmittel gesehen. Aktivitätssteigerung des ÖPNV ist hier das entsprechende Schlagwort. Welche Bedeutung hat der Kostenfaktor für die Verkehrsmittelwahl? Wie wird die Valenz der Reisezeiten eingeschätzt? Welche Behinderungen und Ängste gibt es bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln?

Vernetzung von Verkehrsmitteln

Bei diesem Punkt wird es um eine Auseinandersetzung mit Möglichkeiten einer Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger gehen. Diese Entwicklung ist ebenfalls im Kontext einer Auseinandersetzung mit der Straßenbaueuphorie der 50er und 60er Jahre und ihrer übertriebenen Förderung des Individualverkehrs zu sehen, deren Konsequenzen heute voll zutage treten. In diesem Forschungsbereich geht es um eine Erhöhung des Anteils ökologisch vertretbarer Verkehrsmittelwahl am Modal-Split. In der Konsequenz müßte dies zu dem zukünftigen Konzept einer integrierten Verkehrspolitik führen, die einen Vorrang für den öffentlichen Personennahverkehr und eine Eingrenzung des Individualverkehrs vorsieht.

Die Vernetzung von Verkehrsmitteln erfordert nicht nur infrastrukturelle Bedingungen, die teilweise geändert bzw. neu geschaffen werden müssen, sondern ebenso flankierende Maßnahmen, die sich z. B. auf Preispolitik, Attraktivität, Erreichbarkeit etc. der neuen bzw. alternativen Möglichkeiten beziehen. An den Planungsprozessen müssen die Betroffenen mit ihren Bedürfnissen und Wünschen aktiv beteiligt werden. Die Akzeptanz und die Bereitschaft bei den Betroffenen, unkonventionelle Verkehrsplanungskonzepte umzusetzen, wird mit zunehmender Beteiligung am Planungsvorgang erhöht. Zusätzlich muß eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit über Inhalte und Ziele verkehrsplanerischer Konzeptionen durchgeführt werden. Wichtig scheint in diesem Zusammenhang die Stärkung regionenbezogener, dezentraler Planung, die auf die spezifischen Problemlagen zielorientiert eingehen kann.

In diesem Zusammenhang müssen ebenso Systemverknüpfungen, z. B. Straße–Schiene, gesehen

werden, weiterhin die Implementation von Leit- und Informationssystemen, also Möglichkeiten der individuellen wie kollektiven Verkehrsbeeinflussung und darüber hinaus neuere Entwicklungen der Verteilung von Gütern durch die Güterumschlagszentralen.

Zukünftige Szenarien und alternative Verkehrskonzepte

Die Verschärfung insbesondere der innerstädtischen Verkehrsprobleme verlangt neue Konzeptionen, die den Anforderungen einer umwelt- und lebensweltgerechten Gestaltung unserer Lebenswelt entspricht (vgl. Görl 1974, Monheim 1983, Bahrdt 1986, Kraus et al. 1987, Holzapfel et al. 1988, Deutsche Bank AG 1990, IG Metall 1990, Hesse/Lucas 1990, Monheim/Monheim-Danndorfer 1990, Vester 1992).

5 Zusammenfassung

Die vorliegende Literaturstudie gibt einen Überblick über die Beiträge der Soziologie zur Unfall- und Sicherheitsforschung in Deutschland. Berücksichtigt wurde die deutschsprachige Literatur bis zum 31. 12. 1992.

Zunächst erfolgt im Kapitel 2 eine kurze Einführung in die Diskussion um methodologische und methodische Ansätze in den Sozialwissenschaften. Dieser Teil geht bewußt auf die grundsätzliche Kontroverse in den Sozialwissenschaften ein und vermittelt einen Überblick über den aktuellen Stand der Auseinandersetzung. Die etablierten sogenannten Bindestrich-Soziologien unterscheiden sich hinsichtlich ihrer theoretischen Ausrichtung, die grundsätzlichen wissenschaftstheoretischen Aussagen bilden jedoch für die meisten „Soziologien“ eine gemeinsame Basis.

Im Kapitel 3 wird ein kurzer Überblick über die Anfänge der verkehrssoziologischen Forschung gegeben. Dabei zeichnen sich drei zu unterscheidende Entwicklungsphasen ab.

Der Beginn verkehrssoziologischer Unfall- und Sicherheitsforschung läßt sich Mitte der sechziger Jahre verorten, in der vorwiegend Basisinformationen gesammelt und dargestellt wurden.

In der zweiten Phase, mit Beginn der siebziger Jahre, werden verstärkt mikrosoziologische und makrosoziologische Theorien in die Verkehrssicherheitsforschung integriert; vorwiegend handelt es sich bei diesen Arbeiten um strukturell-funktionali-

stisch orientierte Arbeiten, die das System „Verkehr“ in seinen sozialen Bezügen analysieren wollen.

In der dritten Phase, Mitte der achtziger Jahre bis heute, konnte die soziologische Verkehrsforschung auf dem Sektor der Unfall- und Sicherheitsforschung keine eigenständige Disziplin ausbilden. Soziologische Beiträge sind meist als themenzentrierte Teilaspekte einer interdisziplinär orientierten Forschung integriert. Die Ergebnisse dieser Ansätze werden im Kapitel 4 „Verkehrssoziologie heute“ referiert. Dabei werden vier Themenkomplexe behandelt.

1. Das Thema „Verkehrsdelinquenz und Theorie abweichenden Verhaltens“ referiert Untersuchungen, die sich mit der Frage auseinandersetzen, wie Regeln, Normen und Gesetze und die durch sie angedrohten Bußgelder und Strafen auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer wirken. Dabei scheint die Strafschwere einen geringeren Einfluß auf die Konformität der Verkehrsteilnehmer auszuüben, als die (subjektive) Sanktionswahrscheinlichkeit.
2. Eine adäquate Unfall- und Sicherheitsforschung erfordert die genaue Kenntnis des Risikopotentials unterschiedlicher Verkehrsteilnehmergruppen bei der Verkehrsteilnahme. Aus der Analyse der Unfallzahlen ergibt sich ein besonders hohes Risiko für Kinder, Jugendliche und ältere Verkehrsteilnehmer. Der Abschnitt „Segmentierung von Verkehrsteilnehmern“ beschäftigt sich mit dieser Problematik.
3. Ein weiterer Teilbereich verkehrssoziologischer Forschung beschäftigt sich mit der Frage, welche Einstellungen, Werthaltungen, Meinungen und Verhaltensweisen in der Bevölkerung vorhanden sind. Dabei werden unterschiedliche Bereiche untersucht. Neben retrospektiven Fragen zur Verkehrsbeteiligung (Häufigkeit und Art der Verkehrsbeteiligung, Besitz und Verteilung von Fahrerlaubnisklassen, Verfügbarkeit von Kraftfahrzeugen, Jahresfahrleistung, Benutzung von Motorrädern und Fahrrädern sowie des ÖPNV), zur Sicherheitsgurtbenutzung und zur Unfallbeteiligung stehen insbesondere Einstellungsfragen zu den Themenkomplexen Auto und Autofahren, Regelverstöße, polizeiliche Verkehrsüberwachung, Verkehrsklima, Geschwindigkeitsregelungen und Alkohol-Grenzwert im Vordergrund. Untersuchungen, die sich dieser Thematik annehmen, werden im Abschnitt „Einstellungsforschung“ vorgestellt.

4. Im Abschnitt „Verkehrssoziologie und zukünftige Entwicklungen des Verkehrssystems“ wird angesichts der offensichtlichen Probleme des Verkehrswesens in knapper Form auf weitere soziologische Beiträge und Forschungsfelder verwiesen.

Dabei muß zunächst eine Analyse der Situation im eigenen Land erfolgen. Es darf allerdings nicht der Blick für die allgemeine Entwicklung in der Welt verlorengehen. In diesem Zusammenhang kann individuelle Mobilität nicht nur unter Gesichtspunkten des Transportes von Gütern, Waren und Personen von Punkt A nach Punkt B betrachtet werden, sondern es müssen genauso die externen Kosten und die teilweise unintendierten Folgen dieser Automobilität auf die Umwelt und unsere Lebensumgebung berücksichtigt werden. Auf der Welt gibt es z. Z. über 600 Mio. Pkw, in 2010 werden ca. über 1 Milliarde Pkw unsere Straßen weltweit befahren. Berücksichtigen wir dabei die speziellen Bedürfnisse des Pkw wie den Energie- und den Materialverbrauch, die Luftverschmutzung, den Treibhauseffekt, den Verkehrslärm, die Stauungen sowie den Raumverbrauch und die Unfälle, wird sehr wohl deutlich, daß der ausschließlich und immer wieder geförderte Gebrauch von Pkw zu einer wirklichen Bedrohung unserer natürlichen Lebensbedingungen geworden ist, die natürlich auch einen Einfluß auf die Qualität unseres sozialen und ökonomischen Lebens hat (vgl. den Beschluß der 37 deutschen Minister für Umwelt, Verkehr und Raumordnung auf Schloß Krickenbeck in Nettetal am 5. und 6. Februar 1992, Kroj 1992, S. 38 ff. und 124 f.).

6 Literatur

6.1 Methodologische und methodische Ansätze in den Sozialwissenschaften

- BACKHAUS, K./ERICHSON, B./PLINKE, W./SCHUCHARD-FICHER, C./WEIBER, R.: Multivariate Analysemethoden, Berlin und Heidelberg 1989
- BENNINGHAUS, H.: Deskriptive Statistik, Stuttgart 1974
- BORTZ, J.: Lehrbuch der Statistik, Berlin 1977
- BORTZ, J.: Lehrbuch der empirischen Forschung für Sozialwissenschaftler, Berlin 1984
- BOUDON, R.: Die Logik des gesellschaftlichen Handelns. Eine Einführung in die soziologische Denk- und Arbeitsweise, Darmstadt und Neuwied 1980
- COLEMAN, J. S.: Social theory, Social Research and a Theory of Action, in: American Journal of Sociology, 91, 1986, S. 1309–1335
- DURKHEIM, E.: Die Regeln der soziologischen Methode, Neuwied und Berlin 1976
- ESSER, H.: Verfällt die „soziologische Methode“?, in: Soziale Welt, 40, 1989, S. 57–75
- ESSER, H.: Warum die Routine nicht weiterhilft – Überlegungen zur Kritik an der „Variablen-Soziologie“, in: Müller, N. (Hrsg.): Problemlösungsoperator Sozialwissenschaften, Stuttgart 1987
- ESSER, H.: Grundzüge der Soziologie, Skript Universität Mannheim, Mannheim 1992
- ESSER, H./KLENOVITS, K./ZEHNPFENNIG, H.: Wissenschaftstheorie, Band 2: Funktionalanalyse und hermeneutisch-dialektische Ansätze, Stuttgart 1977
- ESSER, H./KLENOVITS, K./ZEHNPFENNIG, H.: Wissenschaftstheorie, Band 1: Grundlagen und Analytische Wissenschaftstheorie, Stuttgart 1977
- FRIEDRICH, J.: Methoden empirischer Sozialforschung, Opladen 1985
- GIDDENS, A.: New Rules of Sociological Methodology. A Positive Critique of interpretative Sociology, London 1976
- HEMPEL C. G./OPPENHEIM, P.: Studies in the Logic of Explanation, in: Philosophy of Science, 15, 1948, S. 135–175
- KRAUSE, B./METZLER, P.: Angewandte Statistik, Berlin 1988
- KROMREY, H.: Empirische Sozialforschung, Opladen 1986
- LINDENBERG, S./WIPPLER, R.: Theorienvergleich: Elemente der Rekonstruktion, in: Hondrich, K. O./Matthes, J. (Hrsg.): Theorienvergleich in den Sozialwissenschaften, Darmstadt und Neuwied 1978, S. 219–231
- SCHNELL, R./HILL, P. B./ESSER, E.: Methoden der empirischen Sozialforschung, München 1989
- STEGMÜLLER, W.: Probleme und Resultate der Wissenschaftstheorie und Analytischen Philosophie, Band 1: Wissenschaftliche Erklärung und Begründung, Berlin/Heidelberg/New York 1974
- WEBER, M.: Wirtschaft und Gesellschaft, Tübingen 1972
- WEISE, P.: Homo oeconomicus und homo sociologicus – Die Schreckensmänner der Sozialwissenschaften, in: Zeitschrift für Soziologie, Jg. 18, Heft 2, 1989, S. 148–161
- WIPPLER, R./LINDENBERG, S.: Collective Phenomena and Rational Choice, in: Alexander, J. C./Giesen, B./Münch, R./Smelser, N.J. (Hrsg.): The Micro-Macro Link, Berkeley, Los Angeles, London 1987, S. 135–152

6.2 Anfänge der Verkehrssoziologie

- ANDREAE, C.-A.: Gruppenwettbewerb im Verkehr durch Kooperation, in: Schmidt, H. (Hrsg.): Kooperation im Verkehr. Strukturpolitische Aufgaben und Perspektiven, Bonn 1969, S. 89–95
- BÖHME, U.: Verkehrssoziologische Forschungsergebnisse, in: Die Straße, H. 1, 1971, S. 7–11
- BÖHME, U.: Verkehrsaufkommen und Soziologie, in: Die Straße, H. 2, 1970, S. 71–75

- CLAESSENS, D.: Angst, Furcht und gesellschaftlicher Druck und andere Aufsätze, Dortmund 1966
- CLAESSENS, D.: Soziologische und sozialpsychologische Aspekte des Fahrens im Verkehrsfluß, in: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Jg. 11, 1965
- GUNZERT, R.: Soziologische Probleme bei der Beurteilung von Verkehrsdelikten, in: Deutsches Autorecht, 29. Jg. 1960
- GUNZERT, R.: Verkehrssoziologie, in: Verkehrswissenschaftliche Arbeit in der Bundesrepublik Deutschland. Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e. V. DVWG – Sonderdruck S 1, Köln 1969
- GUNZERT, R.: Soziologische Problematik der Verkehrsunfälle und ihre Bekämpfung, in: Augenarzt und Straßenverkehr, Bücherei des Augenarztes – Beihefte der Klinischen Monatsblätter für Augenheilkunde, Heft 43, Stuttgart 1964
- GUNZERT, R.: Verkehrssicherheit – Eine wichtige Aufgabe der modernen Gesellschaft, in: Deutsches Autorecht, 35 Jg., 1966
- HÖTTLER, R.: Soziologische Verkehrstypologie. Probleme und Aspekte bei der Entwicklung einer empirisch gestützten soziologischen Verkehrstypologie als mittelfristiges Prognoseinstrument für den Individualverkehr, Dissertation an der TU Berlin, Berlin 1975
- IRK, F.: Kriminalsoziologie des Verkehrsverhaltens, in: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, H. 1, 1975, S. 19–26
- KAUFMANN, F.-X.: Sicherheit als soziologisches und sozialpolitisches Problem, Stuttgart 1970
- KNAPPER, C. K./CROPLEY, A. J.: Ansätze zu einer Sozialwissenschaft des Fahrverhaltens, in: Gruppendynamik, H. 1, Jg. 9, 1978, S. 249–262
- KOB, J.: Werkzeug, Konsumgut, Machtsymbol – Zur Soziologie des Automobils, in: Hamburger Jahrbuch für Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik, 11. Jg., 1966, S. 184–192
- KRÄMER-BADONI, T./GRYMER, H./RODENSTEIN, M.: Zur sozioökonomischen Bedeutung des Automobils, Frankfurt a. M. 1971
- KRATSCH, J.: Verkehrsunfälle unter soziologischen Aspekten (Inaugural-Dissertation), Frankfurt a. M. 1969
- LEUGGER, J.: Verkehrs- und Fremdenverkehrssoziologie, in: Atteslander, P./Girod, R.: Soziologische Arbeiten, Stuttgart 1966
- MACKENSEN, R.: Soziologische Gründe des Personenverkehrs, in: ZfS, 10, 1964, S. 79–94
- MERTEN, K./MEYER-STOLTE, J.: Kommunikative Abläufe, Entstehung von Konflikten und Verhalten im Straßenverkehr, Bielefeld 1978
- OETTERLI, J.: Soziologische Beiträge zur Schweizerischen Gesamtverkehrskonzeption, in: Schweizer Zeitschrift für Soziologie, Nr. 3, 1978, S. 97–122
- PREDÖHL, A.: Verkehr, in: Handwörterbuch der Sozialwissenschaften, Bd. 11, Stuttgart 1961
- REICHARDT, R.: Möglichkeiten einer Soziologie des Kraftverkehrs, in: Rosenmayr, L./Höllinger, S. (Hrsg.): Soziologie-Forschung in Österreich, Wien 1969, S. 185–198
- SCHMIDT, H.: Kooperation im Verkehr. Strukturpolitische Aufgaben und Perspektiven, Bonn 1969
- SCHMIDT-RELENBERG, N.: Zur Soziologie des Individualverkehrs in Städten, in: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Nr. 1, 1969, S. 210–221
- SCHMIDT-RELENBERG, N.: Soziologie und Städtebau, Stuttgart 1968
- SCHWERDTFEGGER, W./KÜFFNER, B.: Analyse der Verkehrsteilnahme. Art und Häufigkeit motorisierter und nichtmotorisierter Verkehrsteilnahme. Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 33. Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Köln 1981
- Sozialforschung Brög, Verkehrsmittelwahl, Materialband I, München 1973
- SPIEGEL, E.: Zur gegenwärtigen Situation der Verkehrssoziologie in der BRD, in: Stadt, Region,

- Land, Schriftenreihe des Instituts für Stadtbauwesen der Rheinwestfälischen Technischen Hochschule, H. 36, Aachen 1976, S. 1–22
- SPIEGEL, E./GUNZERT, R.: Soziologische Bedingungen von Straßenverkehrsunfällen – Ein Beitrag zur Soziologie des Pkw-Fahrers und des Pkw-Verkehrs, Frankfurt a. M. 1963
- ZELINKA, F. F.: Zum Selbstverständnis der Soziologie in der Verkehrssicherheitsforschung, in: KZfSS 1975, S. 742–760
- ZELINKA, F. F.: Zu Begriff und Realität „Straßenverkehrssicherheit“, in: Straßenverkehrstechnik, H. 5, Bonn/Bad Godesberg 1974 a
- ZELINKA, F. F.: Führerscheinbesitz, Lebensalter und Unfallgeschehen: Ein soziales Phänomen in der modernen Verkehrsgesellschaft, Buchreihe der AFO Köln, Bd. 28, 1974 b
- ZELINKA, F. F.: Wettbewerb oder soziale Kooperation im Individualverkehr? Soziologische Bemerkungen zum herrschenden Verkehrssystem, in: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Jg. 19, H. 1, 1973
- ZELINKA, F. F.: Formelle soziale Kontrolle zum Verhalten im Verkehr, Köln/Bielefeld 1972
- 6.3 Verkehrssoziologie heute**
- ALBRECHT, H. J.: Die Geldstrafe im System strafrechtlicher Sanktionierung: Prozesse der Strafzumessung und Beitreibung von Geldstrafen sowie die Legalbewährung von zu Geldstrafe und Freiheitsstrafe Verurteilten, in: Kriminologische Forschungsberichte aus dem Max-Planck-Institut für Ausländisches und Internationales Strafrecht, Bd. 1, Freiburg i. Br. 1980, S. 242–263
- ALBRECHT, H. J.: Generalprävention, in: Kaiser, G./Kerner, H.-J./Sack, F./Schellhoss, S. (Hrsg.): Kleines kriminologisches Wörterbuch, Heidelberg 1985, S. 132–139
- BATTMANN, W.: Der jugendliche Motorradfahrer zwischen Hedonismus und Ökologiebewußtsein: wenn das Gute nicht nützlich ist, in: Stiks-rud, A. (Hrsg.): Jugend und Werte: Aspekte einer Politischen Psychologie des Jugendalters, Weinheim 1984, S. 289–299
- BERLITZ, C./GUTH, H.-W./KAULITZKI, R./SCHUMANN, K. F.: Grenzen der Generalprävention. Das Beispiel Jugendkriminalität, in: Kriminologisches Journal, 19. Jahrgang, 1987, S. 13–31
- BRÜHNING, E./HARMS, H.: Unfallbeteiligung und Sehfähigkeitsminderung älterer Pkw-Fahrer, in: ZVS, Jg. 29, 1983, S. 19–28
- DÖLLING, D.: Kriminalprävention durch Generalprävention?, in: DVJJ (Hrsg.): Jugendgerichtsverfahren und Kriminalprävention, München 1984, S. 259–272
- DÖLLING, D.: Strafeinschätzung und Delinquenz bei Jugendlichen und Heranwachsenden, in: Kerner, H.-J./Kury, H./Sessar, K. (Hrsg.): Interdisziplinäre Beiträge zur kriminologischen Forschung, Bd. 6/1, Köln 1983, S. 51–85
- DÖLLING, D.: Generalprävention durch Strafrecht: Realität oder Illusion?, in: ZStW 102, Heft 1, 1990, S. 1–20
- EISENBACH-STANGL, I.: Trunkenheit, Trunksucht und Vernunft: die Modernisierung staatlicher Kontrollen individuellen Alkoholkonsums in Österreich, in: Kriminalsoziologische Bibliographie 1986, H. 50/51, Jg. 13, 1986, S. 60–94
- ELLINGHAUS, D./SCHLAG, B./STEINBRECHER, J.: Leistungsfähigkeit und Fahrverhalten älterer Kraftfahrer, Bundesanstalt für Straßenwesen, Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, H. 80, 1990
- ELLINGHAUS, D./WELBERS, M.: Vorschrift und Verhalten: Eine empirische Untersuchung über den Umgang mit Verkehrsregeln, Uniroyal Verkehrsuntersuchung 6, Köln o. J.
- ELLINGHAUS, D./SCHLAG, B.: Alter und Autofahren: eine zukunftsorientierte Studie über ältere Kraftfahrer, Uniroyal Verkehrsuntersuchung 11, Köln 1984
- ELSNER, E.: Sind unsere Großstädte kinderfeindlich? Eine statistische Betrachtung am Beispiel Berlins, in: Soziale Arbeit H. 1, Jg. 32, 1983, S. 1–32
- ERNST, R.: Verkehrssicherheit von Kindern – ein neuer OECD-Bericht, in: ZVS, Jg. 30, 1984, S. 146–147

- FLADE, A.: Schaffung einer familienfreundlichen Infrastruktur. Podiumsbeitrag zum 1. Hessenforum am 23. November 1989 in Wiesbaden „Kinder in der Stadt“, Tagungsband, Hessische Staatskanzlei, Wiesbaden 1989 b, S. 71–92
- FLADE, A.: Kinderfreundliche Wohnumwelt, Kurzfassung zum BMBau-Forschungsprojekt 80.13 „Verbesserung der Spielmöglichkeiten im Wohnumfeld“, in: Gesunder Wohnort, Gesundes Wohnen, 13. Kongreß der internationalen Gesellschaft zur Erforschung von Zivilisationskrankheiten und Umwelt, 14. bis 17. Oktober 1987, 1989 a, S. 69–106
- FLADE, A.: Kind und Straßenverkehr – die Folgen der Motorisierung, Dokumentation der Fachtagung am 20.9. 1989 im Diakonischen Werk Westfalen, in: Ev. Arbeitskreis für Jugendschutz Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Wir helfen unserer Jugend, 1989 c, S. 25–48
- FLADE, A./MÜLLER, P.: Kinderfreundliche Straßen – Kurzbericht, Institut Wohnen und Umwelt, Darmstadt 1987
- FLADE, A.: Die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kinder – ein Vollzugsdefizit, in: ZVS, Jg. 30, 1984, S. 103–106
- GIEHRING, H.: Sozialwissenschaftliche Forschung zur Generalprävention und normative Begründung des Strafrechts, in: Kriminologisches Journal, 19. Jahrgang 1987, S. 2–12
- HAAS, I./Pffafferoth, I./Schulze, H.: Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen im vereinten Deutschland – Befragungsergebnisse im Ost-/Westvergleich 1990/91, Bundesanstalt für Straßenwesen, Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, H. 85, 1991
- HARTENSTEIN, W./SCHULZ-HEISING, J./BERGMANN-GRIES, J./KRAUSS, F./RUDAT, R./SMID, M.: Lebenssituation, Einstellung und Verhalten älterer Autofahrer und Autofahrerinnen, Bundesanstalt für Straßenwesen, Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, H. 79, 1990
- HASSEMER, W.: Generalprävention und Strafzumessung, in: Hassemer, W./Lüderssen, K./Naucke, W.: Hauptprobleme der Generalprävention, Frankfurt a. M. 1979, S. 29–53
- HEINRICH, H. Ch./HOHENADEL, D.: Lehrziele in der schulischen Verkehrserziehung – Bestandsaufnahme und Klassifikation, Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Nr. 52 und 52 a, Köln 1981
- HASSEMER, W.: Strafziel im sozialwissenschaftlich orientierten Strafrecht, in: Hassemer, W./Lüderssen, K./Naucke, W.: Fortschritte im Strafrecht durch die Sozialwissenschaften, Heidelberg 1983, S. 39–66
- HERLYN, I./SCHÄFERS, B./BLEICHROTH, W.: Kindsein und materielle Umwelt heute, in: Neumann, K. (Hrsg.): Kindsein: zur Lebenssituation von Kindern in modernen Gesellschaften, Göttingen 1981
- HIEBER-SEYDELMANN, L.: Der alte Mensch im Straßenverkehr: Leistungsverhalten, gesundheitliche Verfassung, soziale Lage, Verkehrsanpassung und Unfalldisposition des älteren Kraftfahrers, Dissertation, Göttingen 1979
- HOHENADEL, D./PORSCHEN, K./SELIGER, A./HEINRICH, H. Ch.: Unfälle ausländischer Kinder. Eine Analyse der Daten aus 12 Städten als Grundlage für ein Beratungsmodell auf kommunaler Ebene (Manuskript), BASt, Köln 1982
- KAISER, G.: Verkehrsdelinquenz und Generalprävention – Untersuchungen zur Kriminologie der Verkehrsdelikte und zum Verkehrsstrafrecht, Tübingen 1970
- KAISER, G.: Kriminologie, 1988
- KAISER, G.: Jugendkriminalität, in: Reimann, H./Reimann, H. (Hrsg.): Die Jugend: Einführung in die interdisziplinäre Juventologie, Opladen 1987, S. 192–218
- KARGL, W.: Kritik des Schuldprinzips. Eine rechtssoziologische Studie zum Strafrecht, Frankfurt/New York 1982
- KARSTEDT-HENKE, S.: Alkoholkonsum und Fahren: zur Analyse eines alltäglichen Normenkonflikts, in: Berger, H./Reuband, K. H.: Alkoholkonsum und Alkoholabhängigkeit, 1980, S. 83–98
- KARSTEDT-HENKE, S.: Untersuchungen zu „Alkohol und Fahren“: Bd. 1: Forschungsstand, Erklärungsansätze und Modellentwicklung, For-

- schungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, H. 24, Köln 1979
- KOCKELKE, W./STEINBRECHER, J.: Sicherheit von Kindern und älteren Menschen im Verkehr, In: ZVS, Jg. 29, 1983, S. 10–14
- KORPORAL, J.: Ansätze und Ergebnisse der Erforschung der gesundheitlichen Folgen der Arbeitsmigration, Akademietagung „Krank in der Fremde – Gesundheitsrisiken und medizinische Versorgung türkischer Familien in der Bundesrepublik, 1985, Bad Segeberg 1986, S. 35–60
- KRETSCHMER, E.: Untersuchungsansatz zur Erhöhung der Wirksamkeit polizeilicher Überwachung im Straßenverkehr, in: PVT 11/1977, S. 422–426.
- KRETSCHMER-BÄUMEL, E./PFAFFEROTT, I.: Selbstbild und Fahrstil von Pkw-Fahrern – Ergebnisse einer Befragung, in: ZVS, Jg. 32, 1986, S. 57–59
- KRETSCHMER-BÄUMEL, E./KARSTEDT-HENKE, S.: Untersuchungen zu „Alkohol und Fahren“: Bd. 13: Orientierungs- und Verhaltensmuster der Kraftfahrer: Ergebnisse einer Befragung, Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, H. 128, Bergisch Gladbach 1986
- KRETSCHMER-BÄUMEL, E./PFAFFEROTT, I.: Einstellungen und Meinungen von Pkw-Fahrern – Vergleich gegenüber 1985, in: ZVS, Jg. 35, 1989, S. 29–30
- KRETSCHMER-BÄUMEL, E.: Kraftfahrer im Konflikt „Trinken und Fahren“: Verhaltensmuster und Einflußfaktoren, in: Blutalkohol, Vol. 26, 1989, S. 106–113
- KROJ, G.: Perspektiven der Unfallforschung und Sicherheitsarbeit – Straßenverkehr –, München 1992
- KROJ, G.: Sicherheit älterer Menschen im Straßenverkehr. Zusammenfassung der Ergebnisse einer OECD/WHO-Forschungsgruppe, in: ZVS, Jg. 31, 1985, S. 36–41
- KUETING, H.-J.: Verkehrserziehung in der Primarstufe: sozial-kognitive Anforderungen und Konzeption, Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Nr. 146, Bergisch Gladbach 1986
- KÜFFNER, B.: Mobilitätsverhalten und Verkehrsumwelt alter Menschen: Beschreibung des Mobilitätszyklus, Erklärungsansätze und Konsequenzen für eine Altenpolitik, in: Voges, W. (Hrsg.): Soziologie der Lebensalter: Alter und Lebenslauf, München 1983, S. 164–176
- LACHMANN, J.: Empirische Forschung und generalpräventive Wirkung unbedingter Freiheitsstrafen nach Alkoholunfällen, in: ZVR, 33. Jg., H. 12, 1988
- MARTHIENS, W./SCHULZE, H.: Disco-Unfälle – Fakten und Lösungsstrategien. Teil 1: Analyse nächtlicher Freizeitunfälle junger Fahrer (Disco-Unfälle), Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Nr. 198, Bergisch Gladbach 1989
- MOE, D.: Das Image des guten Fahrers. Weibliche und männliche Selbsteinschätzung und das Risikoverhalten junger Fahrer, in: ZVS, Jg. 33, 1987, S. 5–10
- MÖLLERS-OBERÜCK, G.: Urteile über Verkehrsdelikte: Unterschiede zwischen Maßstäben von Gesetzgeber und Bevölkerung, in: Soziale Welt, H. 2, Jg. 26, 1975, S. 188–211
- MÜLLER-DIETZ, H.: Integrationsprävention und Strafrecht. Zum positiven Aspekt der Generalprävention, in: Vogler, Th. (Hrsg.): Festschrift für Hans-Heinrich Jescheck zum 70. Geburtstag, 2. Halbbd., Berlin 1985, S. 813–827
- POPITZ, H.: Über die Präventivwirkung des Nichtwissens. Dunkelziffer, Norm und Strafe, Tübingen 1968
- Projektgruppe „Polizeiliche Überwachung als Mittel der Unfallverhütung“ der BAST unter Mitarbeit von Buchtala u. a.: Polizeiliche Überwachung im Straßenverkehr: Arbeitsmaterialien zur Vorbereitung einer Untersuchung der Wirksamkeit, Köln 1980
- SCHADE, F.-D.: Rückfallrisiko bei Geschwindigkeitsdelikten – trotz Ahndung unverändert?, in: ZVS 38, 1992, 3, S. 114–120

- SCHADE, F.-D.: Untersuchung zum Rückfallrisiko bei Geschwindigkeitsdelikten im Straßenverkehr, Kraftfahrt-Bundesamt, Auswertung des Verkehrszentralregisters für die Verkehrssicherheitsforschung und für verkehrspolitische Entscheidungen, Heft 2, Flensburg 1991
- SCHÄFFER, D.: Alte Menschen im Straßenverkehr – Überlegungen zu einem pädagogischen Konzept, in: Soziale Arbeit, Nr. 9, Jg. 34, 1985, S. 415–424
- SCHLAG, B./ELLINGHAUS, D./STEINBRECHER, J.: Risikobereitschaft junger Fahrer, Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Nr. 58, Bergisch Gladbach 1986
- SCHÖCH, H.: Empirische Grundlagen der Generalprävention, in: Vogler, Th. (Hrsg.): Festschrift für Hans-Heinrich Jescheck zum 70. Geburtstag, 2. Halbband, Berlin 1985, S. 1081–1105
- SCHÖCH, H.: Strafzumessungspraxis und Verkehrsdelinquenz, 1973
- SCHULTE, W.: Norm – Sanktion – Umweltgestaltung: Untersuchung zur Verhaltenswirksamkeit normativer und nichtnormativer Maßnahmen im Verkehrssystem, in: Haferkamp, H. (Hrsg.): Wohlfahrtsstaat und soziale Probleme, Opladen 1984, S. 192–219
- SCHULTE, W.: Handlungssteuernde Wirkungen gesetzlicher Normen und Sanktionen bei Bagatelldelikten: am Beispiel der Verkehrsdelinquenz, in: Bruste, M./Häussling, J. M./Malinowski, P. (Hrsg.): Kriminologie im Spannungsfeld von Kriminalpolitik und Kriminalpraxis, Stuttgart 1986, S. 135–148
- SCHULZE, H.: Lebensstilanalysen – ein Beitrag zur Sicherheit junger Kraftfahrer/innen in Ost und West. BAST-Symposium 92 „Faktor Mensch im Straßenverkehr, Bergisch Gladbach 1993
- SCHULZE, H.: Zur Ökologie jugendlichen Freizeit- und Verkehrsverhaltens, in: Häcker, H. (Hrsg.): Mensch – Fahrzeug – Umwelt, Band 27 „Fortschritte der Verkehrspsychologie 90“. 30. bdp-Kongreß für Verkehrspsychologie und Fortbildungsveranstaltung, Rorschach, 3. – 5. Oktober 1990. TÜV Rheinland GmbH, Köln 1992, S. 246–252.
- SCHULZE, H.: Lifestyle, Leisurestyle and Traffic Behaviour of Young Drivers, in: VTI rapport 364 A: Proceedings of Road Safety and Traffic Environment in Europe in Gothenburg, VTI Linköping (Sweden), September 1990, S. 26–28
- SCHUMANN, K. F./BERLITZ, C./GUTH, H.-W./KAULITZKI, R.: Jugendkriminalität und die Grenzen der Generalprävention, Neuwied 1987
- SCHUMANN, K. F.: Positive Generalprävention, 1989
- SEIPEL, C.: Polizeiliche Überwachung aus sozialwissenschaftlicher Sicht, Planungsstudie, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach 1992
- STEINBAUER, J./RISSER, R.: Probleme älterer Personen bei der Teilnahme am Straßenverkehr, in: ZVS, Jg. 33, 1987, S. 160–167
- UHL, A./MARITSCH, F.: Der Zusammenhang zwischen Alkoholisierungsgrad und Verkehrsunfallrisiko, in: Kriminalsoziologische Bibliographie 1986, H. 50/51, Jg. 13, 1986, S. 132–151
- VANBERG, V.: Verbrechen, Strafe und Abschreckung. Die Theorie der Generalprävention im Lichte der neueren sozialwissenschaftlichen Diskussion, Tübingen 1982
- WISWEDE, G.: Soziologie, Landsberg/Lech 1991.
- WITTENBERG, R.: Unfallbeteiligung, Führerscheinbesitz und Kraftfahrzeugbesitz älterer Menschen von 1975 bis 1984. Teilergebnisse einer Trendanalyse, in: ZVS, Jg. 33, 1987, S. 10–17
- WITTENBERG, R.: Zur Ausgliederung älterer Menschen aus dem Straßenverkehrssystem, in: Hohmeier, J./Pohl, H. J.: Alter als Stigma oder Wie man alt gemacht wird, Frankfurt a.M. 1978, S. 124–137

6.4 Verkehrssoziologie und zukünftige Entwicklungen des Verkehrssystems

ARMANSKI, G.: Wir Geisterfahrer e. V. – Lust und Last am Automobil, Bielefeld 1986 a

- ARMANSKI, G.: Freie Fahrt für freie Bürger? Zur Kritik der Kfz-Kultur, in: *Psychologie und Gesellschaftskritik*, H. 1, Jg. 10, 1986 b, S. 7–20
- BAHRDT, H. P.: Die Stadtstraßen als Kommunikationsfeld, in: *Alte Stadt*, H. 2/3, Jg. 16, 1989, S. 196–207
- BAHRDT, H. P.: Über die Notwendigkeit der Zähmung des Automobils, in: *Archiv für Kommunalwissenschaften*, Jg. 25, 1986, S. 185–199
- BAMBERG, S./SCHMIDT, P.: Verkehrsmittelwahl – Eine Anwendung der Theorie geplanten Verhaltens, in: *Zeitschrift für Sozialpsychologie*, Band 24, H. 1, 1993, S. 25–37
- BASTIAN, T./THEML, H.: *Unsere wahnsinnige Liebe zum Auto*, Weinheim/Basel 1990
- BECK, U.: *Risikogesellschaft*, 1984
- BODE, P. M./HAMBERGER, S./ZÄNGL, W.: *Alptraum Auto. Eine hundertjährige Erfindung und ihre Folgen*, München 1986
- Deutsche Bank AG, Volkswirtschaftliche Abteilung (Hrsg.): *Verkehr 2000 – Europa vor dem Verkehrsinfarkt?*, Frankfurt a. M. 1990
- DOLLINGER, H.: *Die totale Autogesellschaft*, München 1972
- EICHBERG, H.: *Die historische Relativität der Sachen oder Gespenster im Zeughaus*, Münster 1987
- FANGER, B.: *Verkehrsverhalten in der Schweiz 1984: Bericht über den Mikrozensus 1984 zum Thema „Verkehr und Umwelt“*, Bern 1986
- FIEDLER, J./BERNINGHAUS, P./CSERNAK, U./HOPPE, R.: *Disco-Unfälle – Fakten und Lösungsstrategien. Teil 2: Nächtliche Freizeitmobilität unter besonderer Berücksichtigung von Discothekenbesuchern – sozialwissenschaftliche Analysen und verkehrstechnische Lösungen*, Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Nr. 198, Bergisch Gladbach 1989
- FLADE, A.: *Einstellungen zum öffentlichen Verkehr und zur Verkehrsmittelnutzung von Frauen und Männern*, in: *Zeitschrift für experimentelle und angewandte Psychologie*, 37. Jg., 1990, S. 218–229
- FLADE, A./BEHR, I.: *Veränderungen des Verkehrsverhaltens und der Einstellungen zum Straßenverkehr im Rahmen von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, Teil I: Theorie*, Gladbeck: Stadtverwaltung, 1986 a
- FLADE, A./BEHR, I.: *Veränderungen des Verkehrsverhaltens und der Einstellungen zum Straßenverkehr im Rahmen von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, Teil II: Erfahrungen mit unterschiedlichen Ansätzen und Maßnahmenvorschläge*, Gladbeck: Stadtverwaltung, 1986 b
- FRANZ, P.: *Soziologie der räumlichen Mobilität – eine Einführung*, Frankfurt a. M./New York 1984
- FÜNFSCHILLING, L./HUBER, H.: *Risse im Lack – Auf den Spuren der Autokultur*, Zürich 1985
- GÖRL, O. P.: *Die Unmöglichkeit der autogerechten Stadt*, in: Glaser, H. (Hrsg.): *Urbanistik: neue Aspekte der Stadtentwicklung*, 1974, S. 142–155
- HAAS, I./PFAFFEROTT, I.: *Verkehrssicherheit in Deutschland – Repräsentativbefragung in Ost und West*, in: *ZVS*, Jg. 37, 1991, S. 44
- HARTENSTEIN, W.: *Konkurrenzsituation im Großstadtverkehr*, in: Boehret, C. et al.: *Stadtforschung und Stadtplanung*, Opladen 1977, S. 118–133
- HAUTZINGER, H./TASSAUX, B.: *Verkehrsmobilität und Unfallrisiko in der Bundesrepublik Deutschland*, Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Nr. 195, Bergisch Gladbach 1989
- HESSE, M./LUCAS, R.: *Verkehrswende. Ökologische und soziale Orientierung für die Verkehrswirtschaft*, Schriftenreihe des Instituts für ökologische Wirtschaftsforschung 39/90, Berlin 1990
- HOLZAPFEL, H.: *Verkehr und Verkabelung: Vorstellungen über die zukünftige Mobilität von Personen und Informationen*, in: Burckhardt, L. (Hrsg.): *Design der Zukunft: Architektur, Design, Technik, Ökologie*, Köln 1987

- HOLZAPFEL, H./TRAUBE, K./ULLRICH, O.: Autoverkehr 2000 – Wege zu einem ökologisch und sozial verträglichen Straßenverkehr, Band 51 der Reihe „Alternative Konzepte, Karlsruhe 1988
- IG Metall (Hrsg.): Auto, Umwelt und Verkehr – Umsteuern bevor es zu spät ist, Schriftenreihe der IG Metall, H. 122, Frankfurt a. M. 1990
- KRAUS, J./SACKSTETTER, H./WENTSCH, W.: Auto, Auto über alles – Nachdenkliche Grüße zum Geburtstag, Freiburg i. Br. 1987
- MAIER, O.: Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage in Gau-Weinheim und Vendersheim: Ergebnis einer Befragung der Bevölkerung über Zielorte und deren Erreichbarkeit, Neustadt/Weinstraße 1982
- MIKL-HORKE, G./LEUKER, H.: Das Auto als Verhaltensdeterminante, Wien 1979
- MONHEIM, H.: Schwierigkeiten und Möglichkeiten einer alternativen Stadtverkehrspolitik, in: Kostede, N. (Hrsg.): Die Zukunft der Stadt: soziale Bewegungen vor Ort, 1983, S. 162–182
- MONHEIM, H./MONHEIM-DANNDORFER, R.: Straßen für alle – Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft, Hamburg 1990
- MONING, H. R.: Bevölkerungsumfragen zur Ermittlung von Präferenzen im Verkehrsbereich, in: Schweizer Zeitschrift für Soziologie, Nr. 3, 1978, S. 179–203
- OETTERLI, J.: Soziologische Beiträge zur Schweizerischen Gesamtverkehrskonzeption, in: Schweizer Zeitschrift für Soziologie, Nr. 3, 1978, S. 97–122
- POLSTER, W.: Eigenheim und Automobil: materielle Fundamente der Lebensweise, in: Voy, K./Polster, W./Thomasberger, C. (Hrsg.): Gesellschaftliche Transformationsprozesse und materielle Lebensweise, 1991, S. 263–320
- RADKAU, J.: Technik in Deutschland. Vom 18. Jahrhundert bis zur Gegenwart, Frankfurt a. M. 1989
- ROTHENBÜHLER, M.: Eine Zeit-Budget-Studie als Grundlage der Verkehrsplanung, in: Schweizer Zeitschrift für Soziologie, Nr. 3, 1978, S. 123–138
- SACHS, W.: Die Liebe zum Automobil – Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche, Reinbek bei Hamburg 1990
- SCHWERDTFEGGER, W./KÜFFNER, B.: Analyse der Verkehrsteilnahme. Art und Häufigkeit motorisierter und nichtmotorisierter Verkehrsteilnahme. Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 33. Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Köln 1981
- Sozialforschung Brög, Verkehrsmittelwahl, Materialband I, München 1973
- VESTER, F.: Ausfahrt Zukunft, 1993
- VLEK, C./MICHON, J. A.: Why we should and how we could decrease the use of motor vehicles in the near future, in: IATSS Research, Nr. 2, 1992, S. 82–93
- WAHL-TERLINDEN, U.: Verkehrssoziologische Aspekte zu Verkehrsbedingungen von benachteiligten Bevölkerungsgruppen, in: Analysen und Prognosen über die Welt von morgen, H. 57, Jg. 10, 1978, S. 15–18
- WOLF, W.: Eisenbahn und Autowahn – Personen- und Gütertransport auf Schiene und Straße – Geschichte, Bilanz, Perspektiven, Zürich 1986
- ZEUGIN, P./SCHEIDEGGER, J./KUHN, F.: Verkehrsverhalten in der Schweiz: Bericht 2 der GVF-Haushaltsbefragung 1979/80, Bern 1983

Schriftenreihe

Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen

Unterreihe „Mensch und Sicherheit“

- M 1: **Verkehrssicherheitsaktivitäten auf lokaler Ebene**
von D. Wagner, P. G. Jansen
124 Seiten, 1993 DM 29,00
- M 2: **Identifikation und Ursachenuntersuchung von innerörtlichen Unfallstellen**
von L. Neumann, B. Schaaf, H. Sperber
136 Seiten, 1993 DM 30,50
- M 3: **Sicherheit von Fußgängern außerorts bei eingeschränkten Sichtverhältnissen**
von G. Ruwenstroth, E. C. Kuller, F. Radder
92 Seiten, 1993 DM 26,00
- M 4: **Sichtabstand bei Fahrten in der Dunkelheit**
von A. Bartmann, D. Reiffenrath, A. M. Jacobs, H. Leder, M. Walkowiak, A. Szymkowiak
96 Seiten, 1993 DM 26,00
- M 5: **Straßenverkehrsunfälle von Gefahrgut-tankfahrzeugen 1989 bis 1991**
von M. Pöppel, M. Kühnen
64 Seiten, 1993 kostenlos
- M 6: **Möglichkeit/Realisierbarkeit eines Sicherheitsinformationssystems**
von E. Hörnstein
64 Seiten, 1993 DM 25,50
- M 7: **Sicherheitsanalyse im Straßengüterverkehr**
von J. Grandel, F. Berg, W. Niewöhner
300 Seiten, 1993 DM 52,50
- M 8: **Effektivität des Rettungsdienstes bei der Versorgung von Traumapatienten**
von B. Bouillion
40 Seiten, 1993 DM 23,00
- M 9: **Faktor Mensch im Straßenverkehr**
Referate des Symposions '92 der BAST und Verleihung des Verkehrssicherheitspreises 1992 des Bundesministers für Verkehr am 3. Dezember 1992 in Bergisch Gladbach
80 Seiten, 1993 DM 24,50
- M 10: **Verkehrssicherheit im vereinten Deutschland**
von E. Brühning, M. A. Kühnen und S. Berns
68 Seiten, 1993 DM 23,50
- M 11: **Marketing für Verkehrssicherheit in der Praxis**
von einer Expertengruppe der OECD, Paris
76 Seiten, 1993 DM 25,00
- M 12: **Ausbildungssystem für Fahrlehrer**
von der Arbeitsgruppe „Fahrschulen, Fahrlehrer“, Bonn
24 Seiten, 1993 DM 18,00
- M 13: **Dunkelziffer bei Unfällen mit Personenschaden**
von H. Hautzinger, H. Dürholt, E. Hörnstein und B. Tassaux-Becker
72 Seiten, 1993 DM 25,50
- M 14: **Kommunikation im Rettungsdienst**
von R. Schmiedel, M. Unterkoffer
176 Seiten, 1993 DM 37,50
- M 15: **Öffentlichkeitsarbeit für die Erste Hilfe**
von V. Garms-Homolová, D. Schaeffer, M. Goll
20 Seiten, 1993 DM 18,50
- M 16: **Auswirkungen des Stufenführerscheins**
von B. v. Hebenstreit, Chr. Ostermaier, H. D. Utzelmann, G. Kajan, D. M. DeVol, W. Schweflinghaus, D. Wobben, H. J. Voss
156 Seiten, 1 Aufschlagseite, 1993 DM 35,50
- M 17: **Zur Sicherheit von Reiseomnibussen**
von A. Schepers
52 Seiten, 1993 DM 22,50
- M 18: **Methadonsubstitution und Verkehrssicherheit**
von G. Berghaus, M. Staak, R. Glazinski, K. Höher
36 Seiten, 1993 DM 20,50
- M 19: **Lernklima und Lernerfolg in Fahrschulen**
von H. Ch. Heinrich
68 Seiten, 1993 DM 24,00
- M 20: **Fahrleistungserhebung 1990**
von H. Hautzinger, D. Heidemann und B. Krämer
32 Seiten, 1993 DM 19,50

**M21: Fahrerverhaltensbeobachtung im Raum
Berlin**

von K. Reker, E. Buss und F. Zwieli
204 Seiten, 1993 DM 39,50

**M22: Lehrpläne zur schulischen Verkehrserzie-
hung**

von H. Ch. Heinrich und A. Seliger
416 Seiten, 1993 DM 65,00

**M23: Verkehrssoziologische Forschung in
Deutschland**

von Ch. Seipel
36 Seiten, 1994 DM 20,50