



Regelakzeptanz und Regelbefolgung bei der Geschwindigkeitswahl

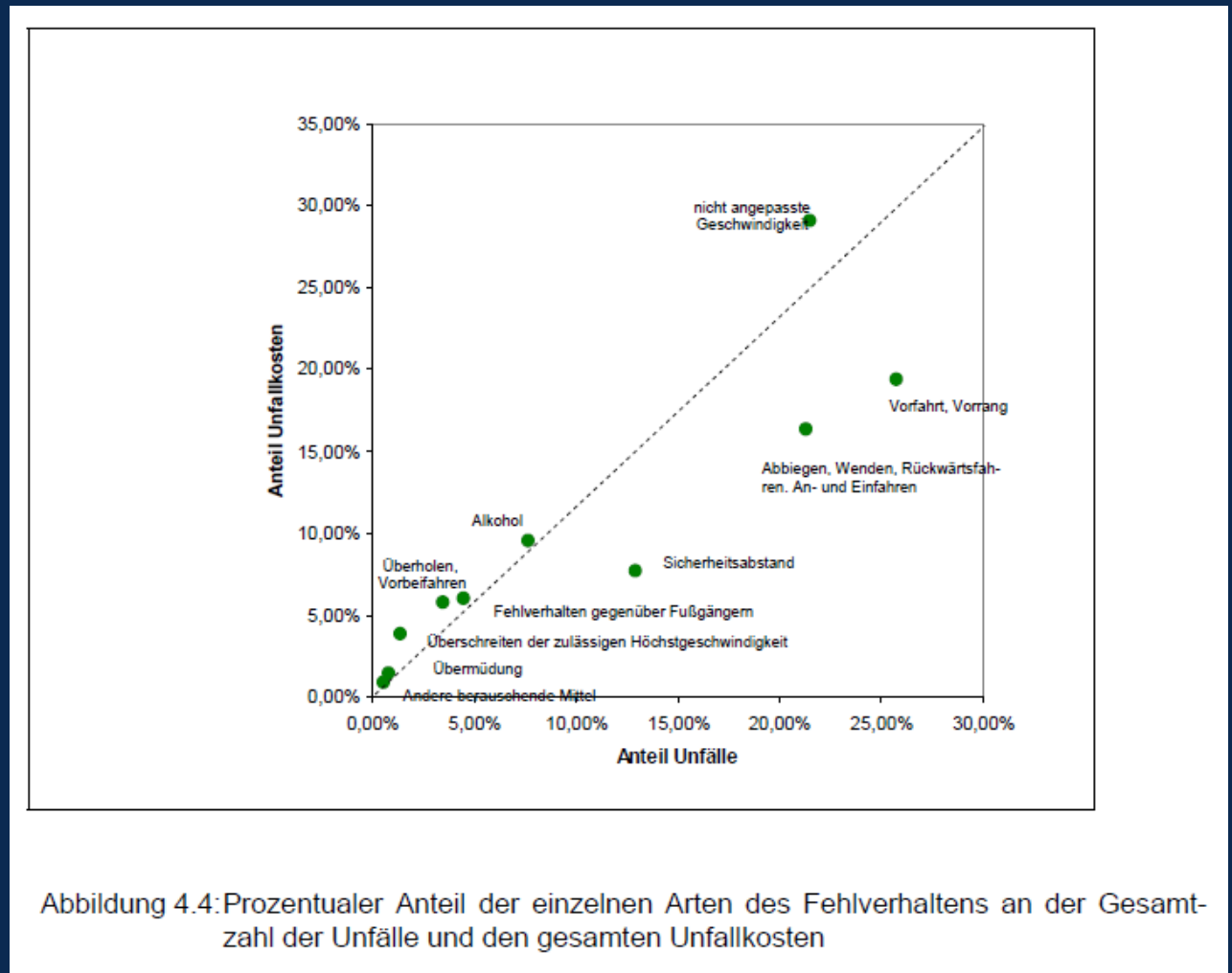
5. Österreichischer Verkehrspsychologiekongress, 05.12.2014, Wien

Dr. Jens Schade, TU Dresden

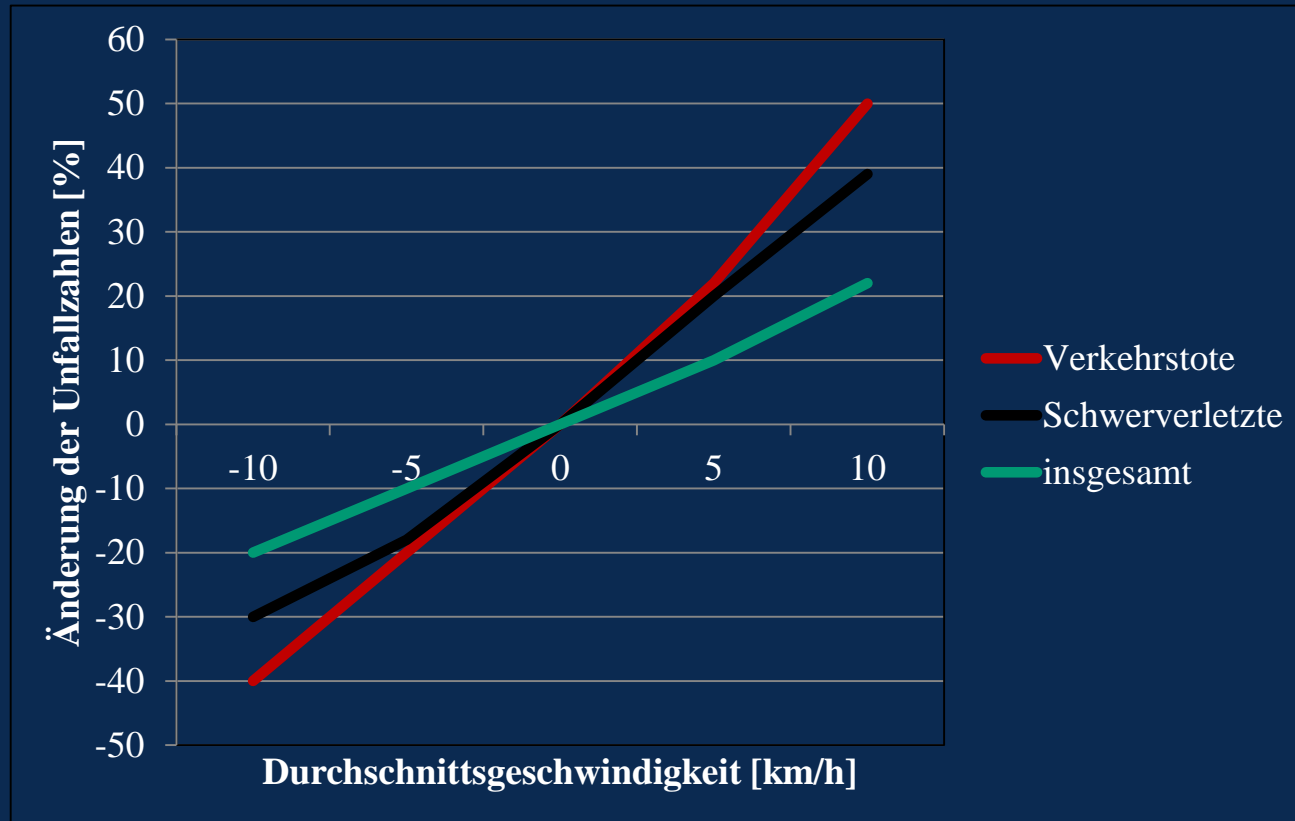
Problemlage

- Ca. 90 % der Straßenverkehrsunfälle werden ganz oder teilweise durch menschliches Fehlverhalten verursacht
- Als unterschiedliche Typen von Fehlverhalten können Versehen, Fehler und Verstöße differenziert werden (Reason, 1994)
- Unterscheidung in unbeabsichtigte vs. beabsichtigte Handlungen.

- Regelverstöße sind über sicherheitskonträre Motive der Person vermittelt und stellen bewusstes, beabsichtigtes (Fehl-) Verhalten dar.
- Dabei spielen individuelle Einstellungen, Wert- und Normvorstellungen eine bedeutsame Rolle.
- Bezüglich der Sicherheitsrelevanz zeigt sich, dass vor allem **Verstöße** für die Vorhersage von Unfällen bedeutsam sind (Parker et al. 1995a, 1995b, Meadows et al., 1998, Iversen & Rundmo, 2001, Sullman et al. 2002).



GESCHWINDIGKEITSVERÄNDERUNGEN: AUSWIRKUNGEN AUF UNFÄLLE: „Power Model“



Eine Abnahme der durchschnittlichen Geschwindigkeit um 5% bewirkt ungefähr eine Verringerung der Unfälle mit Verletzten um 10% und eine Verringerung der Unfälle mit Getöteten um 20% (u.a.: Nilsson, 2004; OECD, 2006, s. auch Elvik, 2009; 2012)

Allgemeine Determinanten der Regelbefolgung

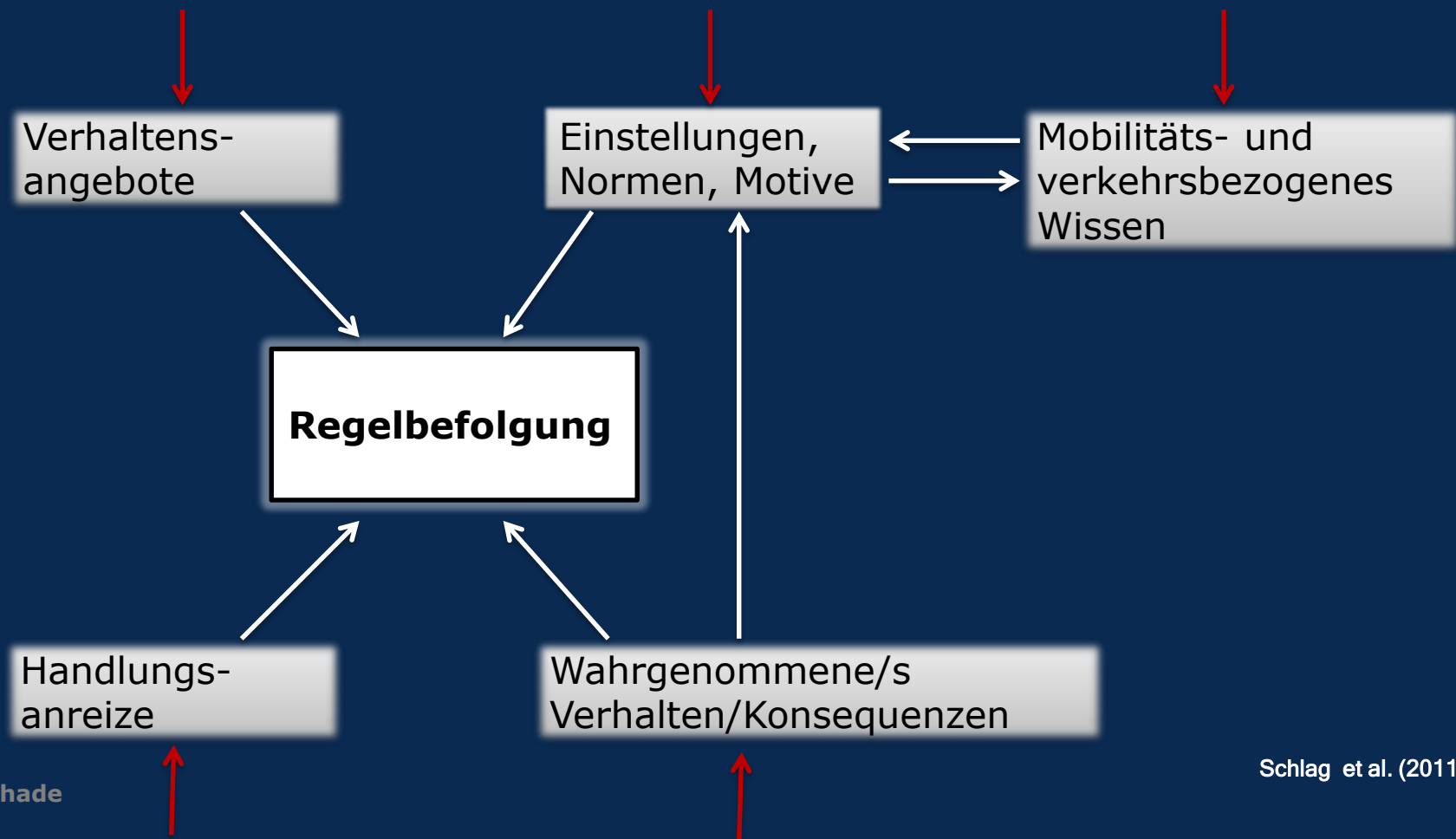


Table 8-1. Example of factors that affect drivers' choice of speed (from WHO, 2004, with permission from the World Health Organization).

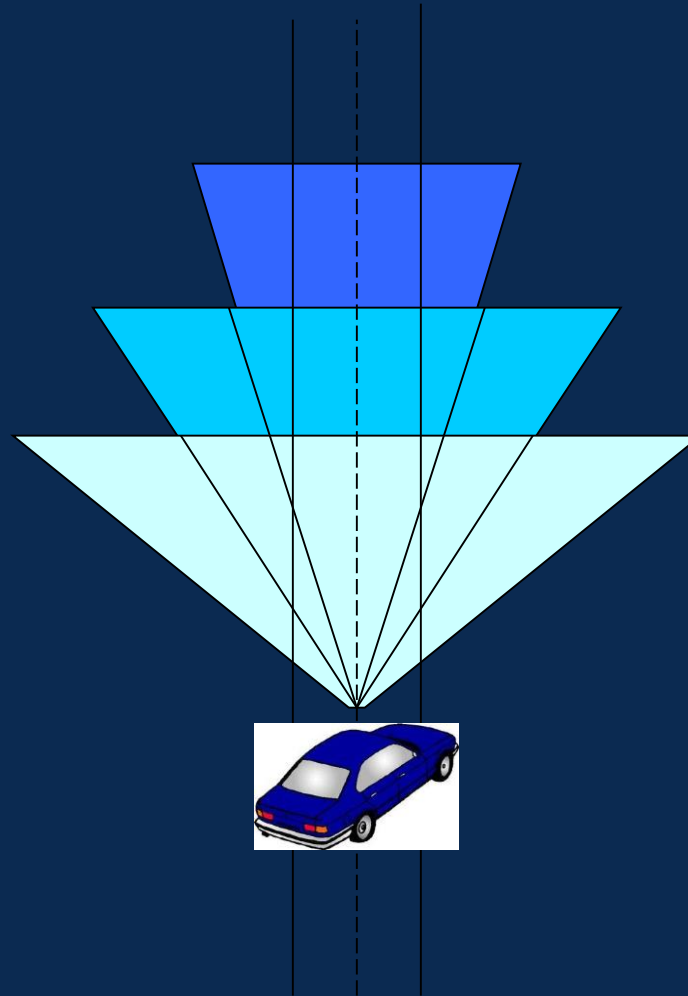
| Road and Vehicle Factors | Traffic and Environment Factors | Driver related |
|---------------------------------|----------------------------------------|--------------------------|
| Road | Traffic | Age |
| Width | Density | Sex |
| Gradient | Composition | Reaction time |
| Alignment | Prevailing speed | Attitudes |
| Surroundings | Environment | Thrill-seeking |
| Layout | Weather | Risk acceptance |
| Markings | Surface condition | Hazard perception |
| Surface quality | Natural light | Alcohol level |
| Vehicle | Road lighting | Ownership of vehicle |
| Type | Signs | Circumstances of journey |
| Power/weight ratio | Speed limit | Occupancy of vehicle |
| Maximum speed | Enforcement | |
| Comfort | | |

Psychologische Ursachen für schnelles Fahren

- Wahrnehmung
- Kognitive und motivationale Aspekte
- Einstellungen, Überzeugungen und subjektive Normen von Fahrern

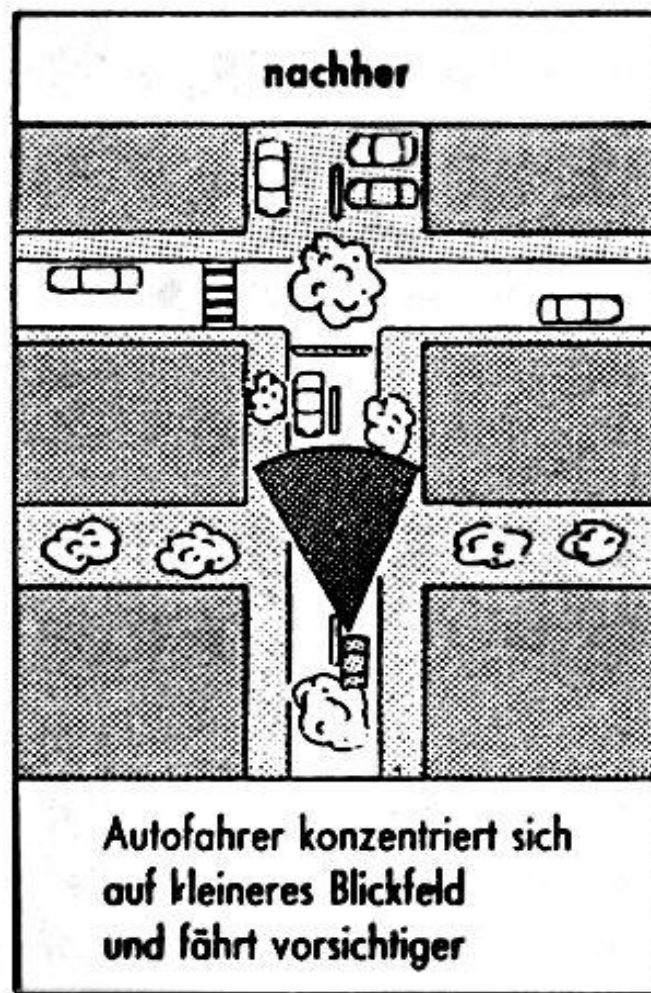
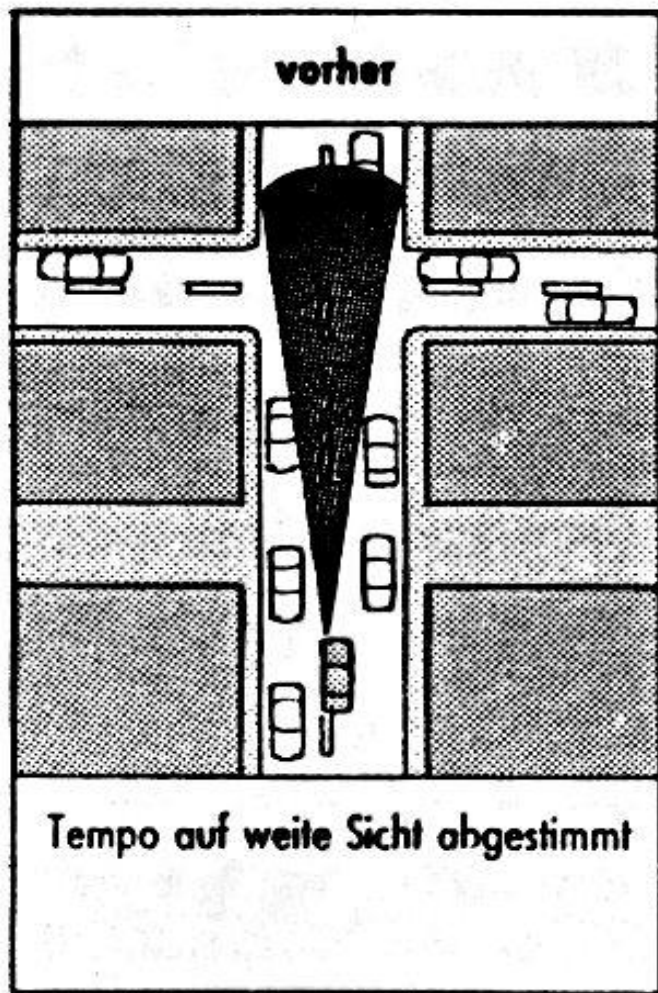
Sichtweite und Geschwindigkeit

Je höher die
Geschwindigkeit,
desto ferner die
visuelle Orientierung.



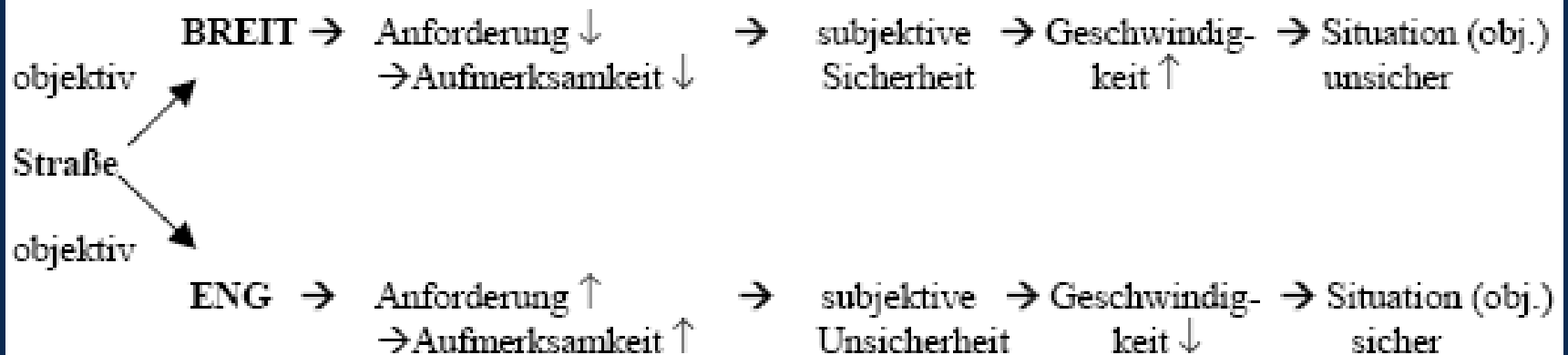
... und umgekehrt:
Je weiter voraus der
Blick, umso höher
tendenziell die
Geschwindigkeit!

Erzwungene vorsichtige Fahrt

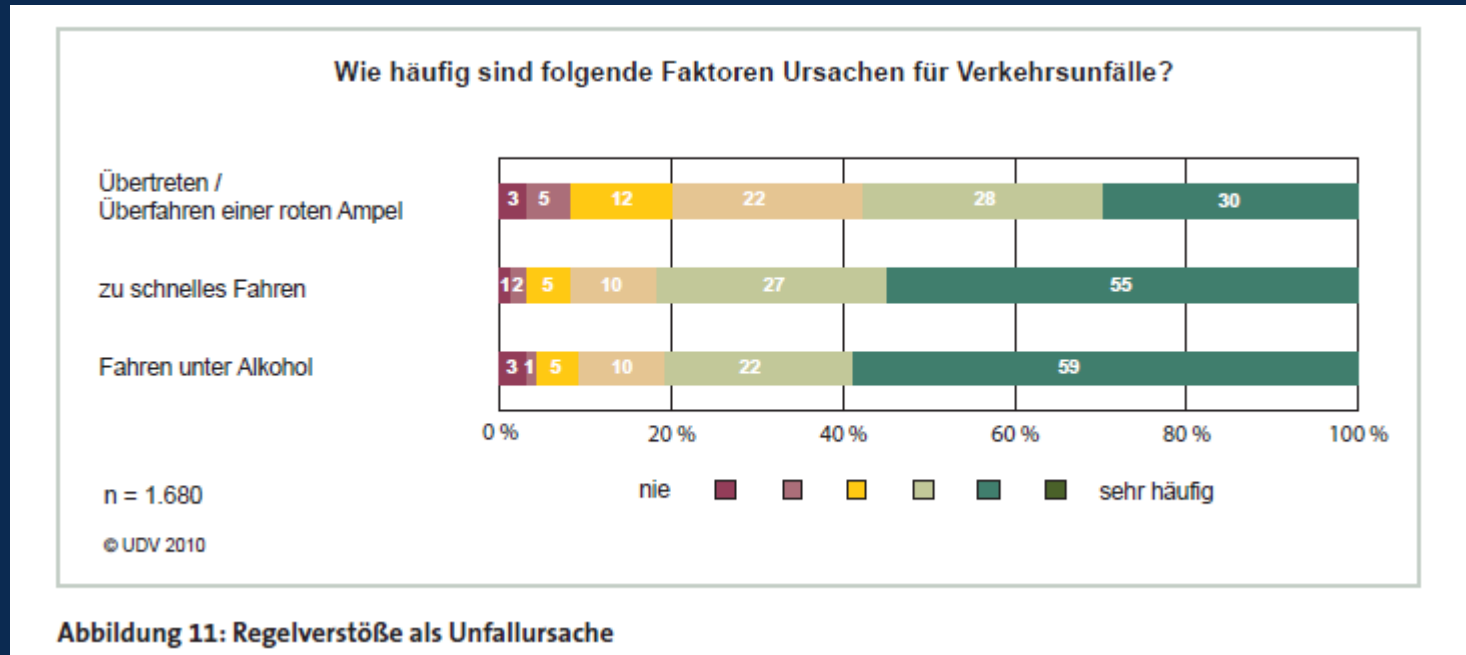


5. Paradoxe Sicherheitswirkung

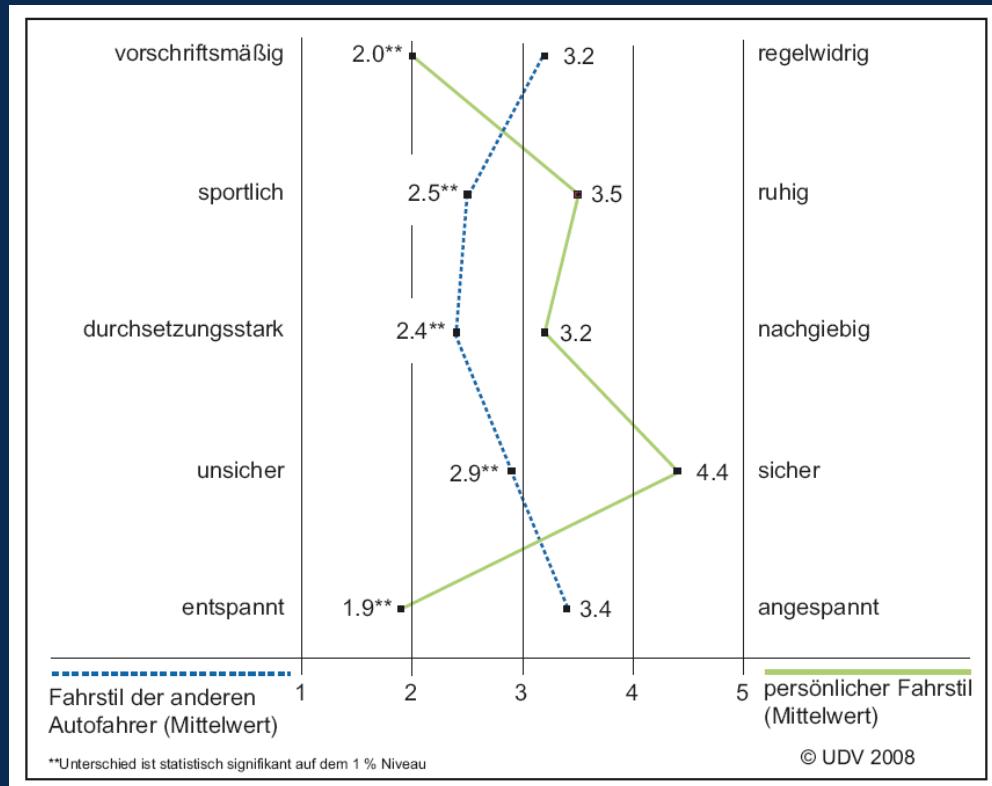
a) Bei der Gestaltung der Fahrbahnbreite



Einstellungen, Normen und instrumentelle Erwartungen (Regelakzeptanz) als zentrale Faktoren der internalen Steuerung bei der Einhaltung von Verkehrsregeln

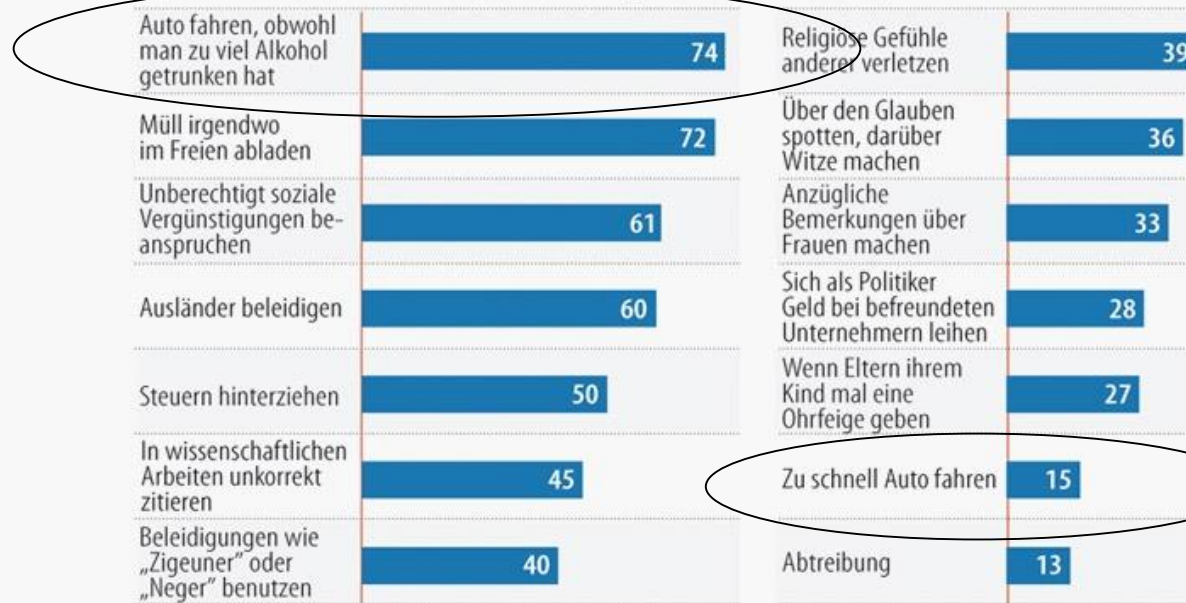


Einschätzung des persönlichen Fahrstils und des Fahrstils anderer Autofahrer im Vergleich



Die Toleranz gegenüber bestimmten Normverstößen

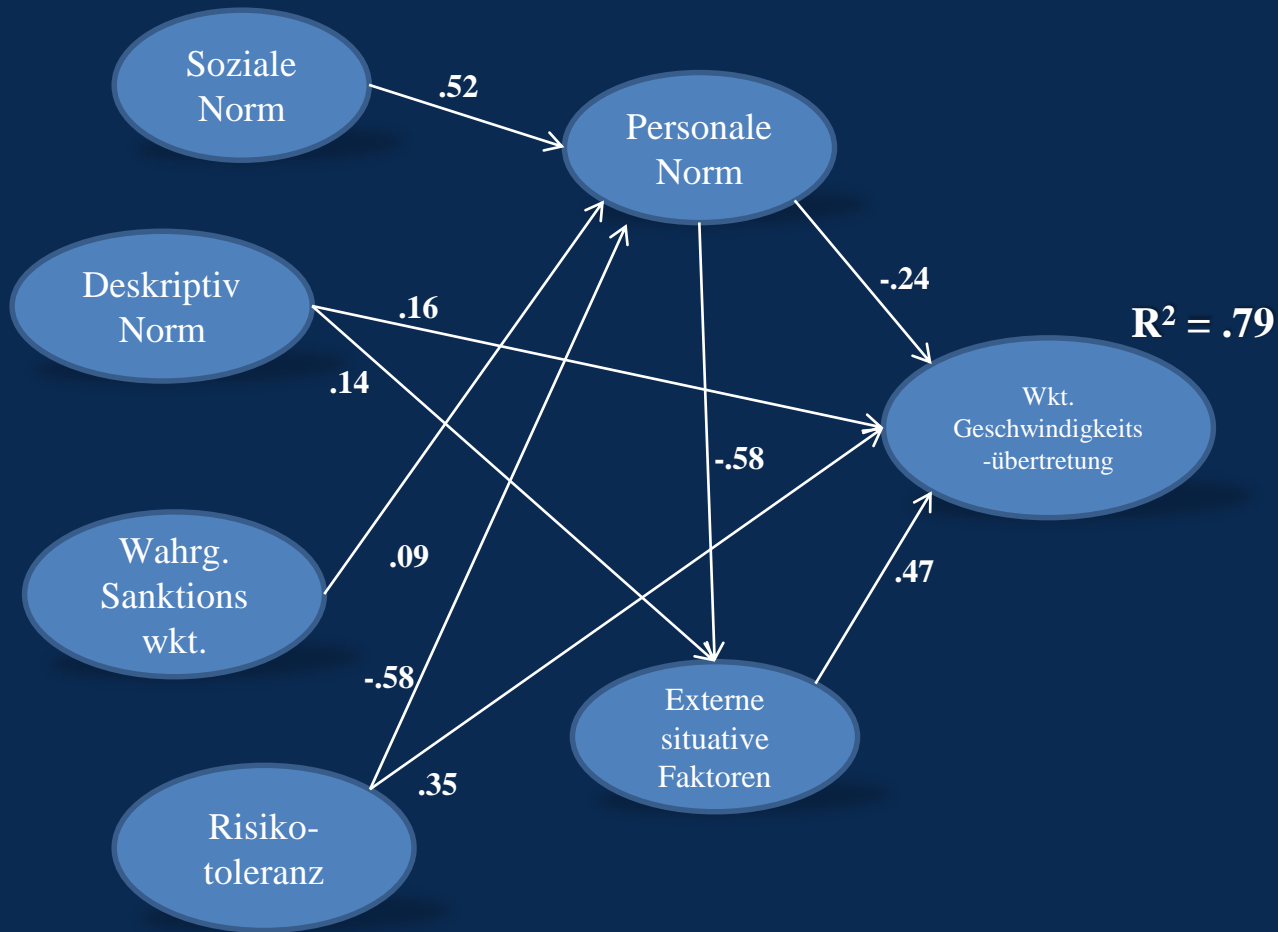
Das darf man unter keinen Umständen tun: (Antworten in Prozent)



Quelle: Institut für Demoskopie Allensbach

F.A.Z. -Grafik Niebel

Speed Violation Model



Chi-Square = 545.716, df = 125, $p \leq 0.01$, GFI = 0.941, AGFI = 0.920, RMSEA = 0.058

Zusammenfassende Schlussfolgerungen und Gegenmaßnahmen

Geschwindigkeitsübertretungen

| | 1. Situative Begünstigung: Hemmende und leitende Umfeldbedingungen | 2. Soziale Normen | | 3. Personale Determinanten | | 4. Dominantes Problem und Ansatzpunkte zur Veränderung |
|-------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | a.) Konsequenz-erwartungen: Wahrgenommene Eintrittswahrscheinlichkeit E und Strafhärte/Wert W. | b.) Wahrgenommene Gefährdung, informelle Normen, gesellschaftliche Akzeptanz, Illegitimitätssignale. | a.) Motivation für Übertretungen | b) Fehleranfälligkeit und erlebte Kontrollierbarkeit | |
| Geschwindigkeitsübertretungen | <p>Fehlerhaftes Situationsverständnis, falsche Hinweisreize/cues</p> <p>Situativer Aufforderungsgehalt/Affordanzen (Kfz, Straße) (in Interaktion mit Motivation)</p> | E niedrig, W meist niedrig. Aber: Vermeintlicher Gewinn erscheint sicherer (E) und wichtiger (W). | Wahrgen. Gefährdung niedrig, informelle Normen schwach, gesellschaftliche Akzeptanz von Übertretungen hoch, Illegitimitätssignale gering. | Diverse trait- (Alter, Geschlecht, sensation seeking u.a.) und state-Faktoren (Eile u.a.); fehlende negative Konsequenzen und wahrgen. Vorteile: Verstärkungszirkel bewirkt Habituation. | Mentales Modell incl. Konsequenz-erwartung ungünstig; Übertretungen als kontrollierbar erlebt. | Übertretungsproblem: Motivation für und soziale Akzeptanz von Geschwindigkeitsübertretungen bei schwacher sozialer Kontrolle (enforcement und informell) und falscher Verstärkung. |

Welche Maßnahmen sind zu empfehlen?

| | | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Technische Maßnahmen (Engineering)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Planung, Bau und Betrieb der Infrastruktur 2. Fahrzeuge 3. Kommunikationstechnik; Schnittstellen | <p>Information, Ausbildung, Erziehung (Education)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aus- und Weiterbildung 2. Aufklärung und Erziehung 3. Marketing und Öffentlichkeitsarbeit | <p>Gesetze, Überwachung, Ahndung (Enforcement)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gesetzgebung 2. Überwachung 3. Ahndung | <p>Wirtschaftliche Anreize (Economy)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Steuerliche Maßnahmen 2. Preispolitische Maßnahmen 3. Incentives, Subventionen |
| <p>Prinzip Selbst-erklärende Straße FIS/FAS (ISA)</p> | <p>Normenbildung</p> | <p>Tempolimits Überwachungsdruck Halterhaftung?</p> | <p>Anreize für technische u. verhaltensorientierte Sicherheitsmaßnahmen</p> |

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit

