

# Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort</b> .....	9
<b>A. Grundlagen</b> .....	11
F.Hürlimann	
<b>1. Vorbedingungen der Verkehrssicherheitsarbeit</b> .....	12
1.1 Mehr Professionalismus und Selbstkritik tut not .....	12
1.2 Gut gemeint – oder gut? .....	13
1.3 Die Position und die Situation des Unfallverhüters .....	15
1.4 Eine kritische Selbstbesinnung .....	16
1.5 Selbstanalyse des Unfallverhüters als Vorbedingungen seines Tuns .....	16
1.6 Checkliste zur Selbstüberprüfung des Unfallverhüters als Durchführungsinstanz .....	17
1.7 Bedingungsgefüge und Einflußfelder, unter denen der Unfallverhüter zu arbeiten hat .....	18
1.8 «Fernüberprüfung» der Entscheidungsinstanzen .....	19
<b>2. Grundwerte und Positionen der Verkehrssicherheit</b> .....	20
2.1 Sicherheit oder Risiko .....	20
– Risikoakzeptanz und Risikokriterien .....	21
– Zur Theorie der Risikokompensation .....	23
2.2 Mehr Eigenverantwortung oder mehr Vorschriften? .....	26
– Zwang oder Freiheit am Beispiel der Sicherheitsgurten .....	27
– Stau: Elementares Naturereignis (oder geheime Bedürfnisse) .....	28
2.3 Die Fahrgeschwindigkeit: Faszinosum und Sündenbock .....	31
2.4 Fahrer-Ideale .....	41
2.5 Das Fahrzeug als Kompensationsvehikel .....	43
– Das Auto als Ersatzobjekt .....	50
– Das Fahrzeug als illusionärer Schonraum .....	51
– Die Rolle der Automobilwerbung .....	52
– Jugendliche im Straßenverkehr und Verkehrserziehung .....	56
2.6 Ausbildung und Prüfung der Fahrzeuglenker .....	57
– Zusammenarbeit! – Zusammenarbeit? .....	57
– Aufgaben und Probleme des selbständigen Fahrlehrers .....	57
– Aufgaben und Probleme des Prüfungsexperten .....	61
– Ausbildung und Berufsmotive .....	62
– Gegenseitige Wahrnehmung von Ausbildner und Prüfer .....	63
– Vorschläge zur Verbesserung der Kommunikation und Kooperation .....	66
2.7 Totenkopfpädagogik .....	67
2.8 Simplifizierungen und Allheilmittel – oder doch Weiterbildung? .....	68
– Psychologische Grundfragen zur Aus- und Weiterbildung des Autofahrers .....	69
2.9 Starke und Schwache – Partnerschaft auf der Straße? .....	72
– Zum Verhältnis von Fahrzeuglenkern, Fußgängern und Zweiradfahrern .....	73
– Das Überqueren der Fahrbahn: Hat der Fußgänger eine Chance? .....	73
– Mofa- und Motorradfahrer .....	77
– Radfahrer .....	77

2.10 Das soziale Feld Verkehr als Eigenwelt . . . . .	81
– Lenker-Fußgänger-Metamorphose . . . . .	81
– Zensurverlust . . . . .	82
– Fehleinschätzungen . . . . .	82
– Erleben und Risiken beim nächtlichen Fahren . . . . .	83
– Die Verkehrsteilnehmer auf Quartierstraßen . . . . .	88
– Verkehrs-Eigenwelt als Chance . . . . .	92
2.11 Problematik der Signalisation . . . . .	92
2.12 Individualverkehr kontra Öffentlicher Verkehr . . . . .	96

## **B. Die Begegnung von Fußgängern und Fahrzeuglenkern im Verkehrsraum**

Ein exemplarisches Beispiel für die Erhebung und Auswertung von Daten im Vorfeld von Verkehrssicherheitsaktionen . . . . . 100

B. V. HEBENSTREIT

**Einleitung** . . . . . 101

1. Unfallstatistische Daten . . . . . 101
2. Formen der Konfrontation zwischen Fußgängern und Motorfahrzeuglenkern . . . . 102

**1. Kapitel: Ablauf der Konfrontationen** . . . . . 103

**1. Fußgängerstreifen ohne Lichtsignalanlage** . . . . . 103

- 1.1 Die Untersuchungsbasis «Stadt Zürich» . . . . . 103
- 1.2 Die Untersuchungsbasis «Gesamt-Schweiz» . . . . . 104
- 1.3 Verteilungen . . . . . 104
  - Einzelmengen in den drei Konfrontationsgruppen . . . . . 104
  - Geschlechts- und altersspezifische Unterschiede . . . . . 108
  - Beteiligte Fahrzeugarten . . . . . 111

**2. Fußgängerstreifen mit Lichtsignalanlage** . . . . . 111

- 2.1 Untersuchungsbasis . . . . . 111
- 2.2 Verteilungen . . . . . 112
  - Lichtsignal und Verkehrsablauf . . . . . 112
  - Einzelmengen in den drei Konfrontationsgruppen . . . . . 112
  - Geschlechts- und altersspezifische Unterschiede . . . . . 113
  - Beteiligte Fahrzeugarten . . . . . 114

**3. Ungeschützte Übergänge** . . . . . 115

- 3.1 Untersuchungsbasis . . . . . 115
- 3.2 Verteilungen . . . . . 116
  - Einzelmengen in den drei Konfrontationsgruppen . . . . . 116
  - Geschlechts- und altersspezifische Unterschiede . . . . . 116
  - Beteiligte Fahrzeugarten . . . . . 119

<b>2. Kapitel: Verhalten der Verkehrsteilnehmer im Verlauf der Konfrontationen</b>	120
<b>1. Fußgänger</b>	120
1.1 Konfliktträchtiges Verhalten allgemein	120
– Typische Bewegungs-, Orientierungs- und Kommunikationsformen bei konflikthafter Konfrontation	120
– Verhalten der Fußgänger bei Eintritt der konflikthafter Konfrontation	125
– Konfliktvermeidung bei aktiv gesteuerter Konfrontation	127
1.2 Spezielles zum Problem des betagten Fußgängers	128
– Besondere Eigenarten betagter Fußgänger	128
– Selbsteinschätzung und Realität	132
– Der Fußgängerstreifen aus der Sicht des Betagten	134
– Fußgängerverhalten und Sehschärfe	135
1.3 Spezielles zum Problem der Kinder und Jugendlichen am Fußgängerstreifen	136
1.4 Handzeichen der Fußgänger	136
<b>2. Motorfahrzeuglenker</b>	139
2.1 Reaktionen der Motorfahrzeuglenker auf verschiedene Formen des Fußgängerverhaltens und auf verschiedene Fußgängertypen	139
– Darstellung des spezifischen Untersuchungs-Designs	139
– Ergebnisse	140
2.2 Weiteres zur Anhaltebereitschaft der Motorfahrzeuglenker	142
2.3 Verhalten der Motorfahrzeuglenker vor Eintritt einer konflikthafter Konfrontation	144
<b>3. Velofahrer</b>	147
– Fußgängerstreifen ohne Lichtsignalanlage und ungeschützte Stellen	147
– Fußgängerstreifen mit Lichtsignalanlage	149
<b>3. Kapitel: Synoptische Zusammenfassung – Konsequenzen</b>	151
<b>1. Schwachstellenanalyse</b>	151
1.1 Fußgängerstreifen ohne Lichtsignalanlagen	152
1.2 Fußgängerstreifen mit Lichtsignalanlagen	153
1.3 Ungeschützte Übergänge	154
1.4 Spezielles zu den einzelnen Personengruppen	155
<b>2. Umsetzungsbeispiele</b>	160
2.1 Das Büro «Unfallverhütung» der Stadtpolizei Zürich als Beispiel für die «Institutionalisierung»	160
2.2 «Plakative» Aktionen in Zürich als Beispiel für eine Verkehrssicherheitskampagne	161
2.3 «Älter werden – mobil bleiben» – drei Beispiele für die Verkehrssicherheitsarbeit mit Betagten	162
– Lektion A: Wie lange soll man autofahren?	163
– Lektion B: Als Fußgänger mobil bleiben?	173
– Lektion C: Als älterer Mensch mit dem Fahrrad unterwegs?	176
<b>3. Erfolgskontrollen</b>	178

**C. Spezielles zur Umsetzung in die Praxis** ..... 181

F. HÜRLIMANN

<b>1. Problematik der Umsetzung von Forschungsergebnissen in Verkehrssicherheitsaktionen (Praxistransfer)</b> .....	182
1.1 Über-Intellektualisierung .....	182
1.2 Über-Visualisierung .....	182
1.3 Psychologisierung .....	183
1.4 Banalisierung .....	183
1.5 Hyperverbalisierung .....	183
1.6 Kreativisierung .....	184
1.7 Pönalisierung .....	184
<b>2. Weiteres zum Vorgehen in der Praxis</b> .....	185

**Die Autoren** ..... 188

**Literaturverzeichnis** ..... 189

**Bildteil** ..... 160/161

**Vorlagen für Folien** (liegen in einer Tasche am rückwärtigen Einbanddeckel)