

Aggressivität im Straßenverkehr

Unerhörtes vom 58. Deutschen Verkehrsgerichtstag

Foto: geralt - pixabay.com

Jedes Jahr im Januar tagt der Deutsche Verkehrsgerichtstag (VGT) in Goslar. Juristinnen und Juristen diskutieren dabei in verschiedenen Arbeitskreisen mit Fachleuten aus Verwaltung, Polizei, Medizin und Psychologie sowie Fahrlehrerinnen und -lehrern aktuelle Problemstellungen aus dem Verkehrsbereich, um Empfehlungen für den Gesetz- oder Verordnungsgeber abzuleiten.

Schlechtes Klima auf deutschen Straßen

Ein Arbeitskreis widmete sich in diesem Jahr dem Thema »Aggressivität im Straßenverkehr«. Hintergrund war eine Umfrage des Instituts für Demoskopie Allensbach (IfD) vom September 2019, der zufolge 90 % der Befragten zwischen 30 und 59 Jahren der Meinung waren, dass die Aggressivität im Straßenverkehr zunehme. Inwieweit diese subjektive Wahrnehmung den Tatsachen entspricht, ist objektiv schwer überprüfbar. Laut Hardy Holte, dem Referenten der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), erschweren folgende Faktoren eine objektive Bestimmung der Zunahme an Aggressivität im Straßenverkehr:

- Veränderungen in der Verkehrslage: Zunahme von Kraftfahrzeugen auf deutschen Straßen (Lkw: plus 24,5 %, Pkw: plus 9,8 %, insgesamt: plus 10,8 % zwischen 2012 und 2019);
- Schwankungen bei der Erhebung von Verkehrsdelikten (Polizeikontrolldichte/Sensibilisierung für Verkehrsdelikte mit hohem Aggressionsanteil);
- Generalisierungseffekt aus einer allgemeinen Zunahme der Aggressivität in der Gesellschaft;
- übermäßige Medienpräsenz für Aggressionsdelikte im Straßenverkehr (z. B. Straßenrennen).

Dennoch sieht auch die BASt Handlungsbedarf im Verkehrsbereich. So liegt Deutschland laut einer BASt-Studie zur Erhebung des »Verkehrsklimas« von neun betrachteten EU-Staaten auf dem letzten und damit schlechtesten Platz. Ob nun »Aggressivität im Straßenverkehr« oder »Verkehrsklima«, die Situation auf Deutschlands Straßen ist ein brandaktuelles Thema, was sich beim VGT darin widerspiegelte, dass sich mit über 400 Teilnehmenden die meisten Fachleute für diesen Arbeitskreis entschieden.

Fehlende progressive Ideen

Die leitende Oberstaatsanwältin der Staatsanwaltschaft Kiel, Birgit Heß, moderierte den Arbeitskreis zu einer friedlichen Brainstorming-Runde, ohne Raum für eine intensive Auseinandersetzung mit einzelnen Vorschlägen zu geben. Das Ziel eines breiten, alle Seiten umfassenden Konsens spiegelte sich auch in den verabschiedeten Empfehlungen wider, die mehrheitlich und ohne viel Widerspruch vom Arbeitskreis angenommen wurden (siehe: www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de). Leider nicht schriftlich dokumentiert wurden die vielen progressiven Ideen, die von den Teilnehmenden eingebracht wurden. Im Folgenden sollen einige Vorschläge genannt und kommentiert werden, die nicht in die Empfehlungen aufgenommen wurden.

Gestufter Führerschein Klasse B

Vor allem bei verabredeten Straßenrennen, aber auch bei anderen Verkehrsdelikten mit hohem Aggressionsgrad spielt die Leistung des Pkw eine bedeutende Rolle. Aus psychologischer Sicht ist wenig verständlich, warum junge Menschen Autos mit 300, 400 oder 500 PS fahren sollten. Das oft geäußerte Argument, ein gestufter Pkw-



Enrico Möglich ist niedergelassener Verkehrs- und Notfallpsychologe in Potsdam und Vorstandsmitglied der Sektion Verkehrspsychologie im BDP.

E enrico@moeglich.net
www.psyconsulting.de

Führerschein führe dazu, dass die junge Generation den im Haushalt der Eltern verfügbaren Pkw nicht fahren dürfe, ist schwer nachvollziehbar. Ökologische Argumente gegen die Einführung eines gestuften Führerscheins erscheinen in Anbetracht von 500 PS absurd. Zudem finden sich in den meisten deutschen Haushalten Autos mit einer Leistung von unter 150 PS bzw. verfügt etwa ein Drittel der Haushalte über zwei oder mehr Autos. Junge Fahrerinnen und Fahrer mit hochpotenten Autos nutzen ferner nicht das Familienauto, sondern investieren einen Großteil ihrer Finanzen in Miet- oder Leasingverträge von »PS-Boliden«.

→ Die Einführung eines gestuften Pkw-Führerscheins äquivalent zum gestuften Motorradführerschein für Fahrerlaubnisinhaberinnen und -inhaber auf Probe oder unter 21 bzw. 24 Jahren ist sinnvoll.

Eignungsüberprüfung bei Verlängerung des Führerscheins

Als die CSU-Landrätin Gabriele Pauli eine Befristung der Ehe auf sieben Jahre einführen wollte, brachte ihr das viel Häme und Widerstand ein. Dabei ist dem Gedanken, dass sich beide Partner in Anbetracht einer bevorstehenden Verlängerung der ehelichen Liaison mehr Mühe geben würden, einiges abzugewinnen. Leider führt bedingungsloser »Besitz« oft zu einer geringeren Wertschätzung und Fürsorge im Umgang. Nach 2013 ausgestellte Führerscheine sind zwar nur noch 15 Jahre lang gültig (alle unbefristeten Führerscheine müssen bis 2033 umgetauscht werden), aber für eine Verlängerung sind lediglich ein neues Passbild und eine Verwaltungsgebühr notwendig. Dadurch wurde die Umsetzung der zugrunde liegenden EU-Richtlinie zu einem rein bürokratischen Akt. Eine Überprüfung der Fahreignung (Sehfähigkeit im Alter) bzw. von Zweifeln an der Fahreignung (Aggressionsstraftaten im Führungszeugnis) erfolgt nicht. Ebenso wird – anders als in vielen Berufen – auf eine Auffrischung der Kenntnisse der sich ständig verändernden Erste-Hilfe-Maßnahmen verzichtet, obwohl dies Leben retten könnte.

→ Eine Eignungsüberprüfung bei der Führerscheinverlängerung – äquivalent zur Ersterteilung (Sehbescheinigung, Erste-Hilfe-Kurs, Führungszeugnis) – ist mit Blick auf das Verhältnis von Aufwand für den Einzelnen und Sicherheitsgewinn für die Gemeinschaft sinnvoll und würde indirekt das »Bemühen« (wie in der Probezeit) erhöhen.

Belohnung für positives Verkehrsverhalten

Bis zur Reform des Punktesystems im Jahr 2014 gab es das Belohnungsprinzip für vorschriftsmäßiges Fahren: Personen, die zwei Jahre lang punktefrei blieben, wurden alle bisherigen Punkte im Fahreignungsregister (FER) in Flensburg gelöscht – ein starker Anreiz für viele Fahrerinnen und Fahrer, regelkonform zu fahren. Nicht selten stellte sich nach diesem Zeitraum eine Gewöhnung an das positive Verkehrsverhalten ein, und das Punktekonto blieb dauerhaft auf null. Seit der Punktereform und dem Wegfall der Tilgungshemmung sieht das deutsche Verwaltungsrecht für den Straßenverkehr kei-

nerlei Belohnung für positives Verkehrsverhalten mehr vor. Dabei wissen wir spätestens seit den Studien von David Rand und Anna Dreber von der Harvard University¹ vom Vorteil des Belohnungsprinzips gegenüber der Bestrafung unangemessenen Sozialverhaltens.

→ Ein positiver Anreiz für punktefreies Fahren kann vielen »Effizienzrasern« oder »Statusposern« eine Neufokussierung ermöglichen. Dem Ehrgeiz und der Eitelkeit ist es letzten Endes egal, welches Ziel erreicht werden muss.

Sicherstellung des Führerscheins bei aggressiven Verkehrsdelikten

Im Gegensatz zu Alkoholstraftaten wird bei Delikten mit einem hohen Aggressivitätsgrad der Führerschein bei einer Polizeikontrolle nicht sofort sichergestellt. Allerdings hilft eine unverzügliche negative Sanktion für unangemessenes Verkehrsverhalten, einen klaren Kausalitätsbezug herzustellen. Solange ein nachfolgendes Fahrverbot passend in den Zeitraum des nächsten Urlaubs oder Auslandsaufenthalts geschoben werden kann, tendiert die Wirkung dieser »Strafe« auf die Verhaltensänderung gegen null.

→ Die Sicherstellung des Führerscheins am »Tatort« mit direktem Fahrverbot ist eine zeitnahe Konsequenz mit hohem Potenzial zur Verhaltenssteuerung bzw. -änderung.

»Raserparagraf«: Führerscheinverlust/Beschlagnahmung des Fahrzeugs/Freiheitsentzug

Im Jahr 2013 wurde in der Schweiz im Straßenverkehrsgesetz der Artikel 90 als sogenannter »Raserparagraf« (Raserinnen und Rasern drohen Führerscheinverlust und Freiheitsstrafe) sowie der Artikel 90a zur »Einziehung und Verwertung von Motorfahrzeugen« nach skrupellosen und groben Verkehrsregelverletzungen eingeführt. Auch in Deutschland sind Verkehrsteilnehmende mit hohem Aggressionspotenzial oft nur mit dem Einzug der Fahrerlaubnis, des Autos oder der Freiheit zu beeindrucken.

→ Lächerliche Bußgelder oder Fahrverbote, auf die man sich gut vorbereiten kann, sind zur Verhaltensänderung bei grob verkehrswidrigem Verhalten schlichtweg nicht wirksam, im schlechtesten Fall sogar als »Trophäe« kontraindiziert.

Vollkaskoschutz bei grob fahrlässigem Verkehrsverhalten aufheben

Bisher hat die Vollkaskoversicherung die Möglichkeit, bei vorsätzlichen Verkehrsunfällen den Versicherungsschutz aufzuheben. Bei einem Straßenrennen – ob spontan oder verabredet – besteht allerdings nur hinsichtlich des Rennens ein Vorsatz. Ein Folgeunfall mit erheblichen Schäden am eigenen Fahrzeug wird billigend in Kauf ge-

¹ Rad, D. G., Dreber, A., Ellingsen, T., Fudenberg, D. & Nowak, M. A. (2009). Positive interactions promote public cooperation. *Science*, 325 (5945), 1272–1275.

nommen, und obwohl der Unfall aufgrund von grob fahrlässigem Handeln entsteht, zahlt die Versicherung.

→ Dass die Kosten grob fahrlässiger Unfälle innerhalb der Versicherungsnehmenden vergesellschaftet werden, ist wenig sinnvoll. Grob fahrlässige Aggressionsdelikte im Straßenverkehr werden dadurch nicht verhindert, sondern gegebenenfalls sogar begünstigt.

FES: Punkterabatt auch bei sechs und sieben Punkten oder Verpflichtung

Durch die freiwillige Teilnahme am Fahreignungsseminar (FES) erfolgt ein Punkterabatt von einem Punkt, solange maximal fünf Punkte im FER in Flensburg eingetragen sind. Diese Regel hält Personen mit sechs oder sieben Punkten effektiv davon ab, am FES teilzunehmen. Dieses Phänomen ist bekannt unter dem Begriff der »Reaktanz«: Niemand zahlt denselben Preis, wenn er (ab sechs Punkten) weniger für sein Geld bekommt. Für eine Veränderung der Regelung spricht sich auch eine Mehrheit der deutschen Bevölkerung aus: Laut einer Forsa-Umfrage stimmten 67 % der Befragten der Aussage zu, dass von Verkehrsteilnehmenden mit sechs oder mehr Punkten eine Gefahr für den Straßenverkehr ausgehe; 80 % befürworteten eine verpflichtende Teilnahme am FES für diese Personengruppe.

→ Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit braucht es gerade für die Gruppe der Hochrisikofahrerinnen und -fahrer Anreize für die Teilnahme am FES durch Punkterabatt oder sogar eine Verpflichtung zur Teilnahme.

Generelles Tempolimit auf deutschen Autobahnen

Eine Mehrheit der Deutschen befürwortet die Einführung eines Tempolimits auf deutschen Autobahnen (Deutschland-Trend im Oktober 2019: 53 % dafür, 45 % dagegen), wie es in sehr vielen EU-Ländern bereits der Fall ist. Auch im Arbeitskreis sprach sich die Hälfte der Teilnehmenden dafür aus, dennoch blieb eine Dis-

kussion, geschweige denn eine Empfehlung dazu aus. Erfreulicherweise hat sich in bedeutenden Verkehrsorganisationen wie ADAC oder VGT die dogmatische Ablehnung in eine konstruktive Gesprächsbereitschaft verwandelt. Grundlagen sollen wissenschaftliche Analysen zu sicherheitsrelevanten und ökologischen Aspekten liefern. Dabei ist die Einführung eines Tempolimits in Deutschland (leider) keine Frage der Vernunft. Natürlich wird ein Tempolimit auf Autobahnen aggressive Fahrweisen nicht komplett verhindern können. Es geht jedoch darum, dass unsere Gesellschaft im Sinne eines Null-Toleranz-Ansatzes Position bezieht: »Rasen« und Straßenverkehr gehören nicht zusammen.

→ Es müssen im Straßenverkehr »Freiräume« mit Grenzen definiert werden, statt uferlose »Freiheiten« zuzulassen. Oder mit den Worten von Walter Fürst ausgedrückt: »Von Flüssen können wir lernen, wozu Freiräume gut sind und Freiheiten schlecht.« Das viel zitierte »Recht auf Grenzerfahrung« oder »Recht auf Rauscherfahrung« Einzelner im Straßenverkehr ist nicht legitim und sollte somit auch nicht legal sein.

Das letzte Wort

Obwohl die aufgeführten Ideen nicht ausdiskutiert sind, können sie wichtige Impulse liefern. Es wäre wünschenswert, dass sich im kommenden Jahr in den Empfehlungen des VGT auch progressivere Ideen widerspiegeln.

Für den 59. VGT Anfang 2021 können derzeit aktuelle Probleme aus den Verkehrsbereichen zu Land, zu Wasser und in der Luft eingereicht werden (www.deutscher-verkehrsgeschichtstag.de). Der BDP und alle Psychologinnen und Psychologen können auf diesem Wege auf die gesellschaftlichen Entwicklungen im Verkehrsbereich positiven Einfluss nehmen.

Enrico Möglich

Save the Date: Deutscher Diversity-Tag



Am 26. Mai 2020 findet zum achten Mal der bundesweite Deutsche Diversity-Tag statt. An diesem Aktionstag machen Unternehmen und Institutionen ihr Engagement zum Thema »Diversity« in internen oder externen Aktionen öffentlich.

Vorurteilsfreies und offenes Arbeiten

Seit mehreren Jahren sind der BDP und die Psychologische Hochschule Berlin (PHB) Unterzeichnende der »Charta der Vielfalt« und stehen damit für ein vorurteilsfreies und offenes Arbeitsumfeld. Um dieses Engagement in die Öffentlichkeit zu tragen, dient der jährliche Aktionstag der »Charta der Vielfalt«, der »Deutsche Diversity-Tag«.

Auch in diesem Jahr möchten Verband und Hochschule den Diversity-Tag nutzen, um ein breites Pu-

blikum zum Thema »Diversität« zu informieren und dafür zu begeistern. Hierzu laden BDP und PHB am 26. Mai 2020 in das Haus der Psychologie nach Berlin (Am Köllnischen Park 2, 10179 Berlin) ein. Der Fokus der diesjährigen Fachbeiträge liegt u. a. auf dem diversitätssensiblen Umgang mit Klientinnen und Klienten im therapeutischen Kontext (Änderungen am Programm vorbehalten).

Weitere Informationen

Weitere Informationen folgen zeitnah über die Kanäle des BDP und der PHB. Näheres zur »Charta der Vielfalt« finden Sie unter: www.charta-der-vielfalt.de. Fragen zum »Deutschen Diversity-Tag« im Haus der Psychologie richten Sie gern an: fachpolitik@bdp-verband.de.