

## Aggressionspotenzial und Krafftahreignung

### **INFOS - POSITIONEN - EMPFEHLUNGEN**

**NR. 09  
OKT 2020**

#### **Problemlage**

Rasen, Drängeln, Beschimpfungen und mitunter sogar körperliche Auseinandersetzungen: Es scheint ruppiger und aggressiver zuzugehen auf Deutschlands Straßen, folgt man Klagen von Verkehrsteilnehmern oder dem Tenor der öffentlichen Medienberichterstattung. Auch wenn die gern angeführte allgemeine moralische Verrohung der Gesellschaft dies nahelegen mag, gibt es keine seriösen wissenschaftlichen Belege für diese Entwicklung, zumal sich eine generell erhöhte Aggressivität innerhalb der Bevölkerung objektiv sehr schwer messen und quantifizieren lässt. Zum anderen spielt hier die subjektive Einschätzung eine zentrale Rolle und die ist unzuverlässig und systematisch verzerrt, denn was der eine Autofahrer als aggressiv empfindet, registriert ein anderer gar nicht: ob z.B. gedrängelt wird, empfinden Fahrer vollkommen unterschiedlich, je nachdem, welche Sicherheitsabstände sie selbst wählen.

Dennoch lösen Fahrerlaubnisinhaber oder -bewerber soziale Konflikte innerhalb und/oder außerhalb des Straßenverkehrs mitunter durch aggressive Handlungen und begründen dadurch Bedenken gegen ihre Fahreignung. Solche aggressiven Verhaltensmuster werden in der verwaltungsrechtlichen Regelungsarchitektur als Aggressionspotenzial bezeichnet (vgl. § 11 Abs. 3 Fahrerlaubnis-Verordnung, FeV) und bilden bereits seit vielen Jahren einen Anlass für fahrerlaubnisrechtliche Maßnahmen wie die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Begutachtung infolge behördlicherseits angezweifelter Krafftahreignung. Bei der Anwendung der gesetzlichen Regelungen wurde im Ergebnis des Arbeitskreises III beim 58. Verkehrsgerichtstag in Goslar (29.01.20 – 31.01.20) Optimierungspotenzial gesehen und Empfehlungen formuliert, z.B. in Hinblick auf polizeiliche Mitteilungspflichten an die Fahrerlaubnisbehörden oder auf das Verwaltungshandeln zur Überprüfung der Fahreignung.

Dieses Positionspapier unterstützt diese Initiative und versucht einerseits einen Beitrag zum besseren Verständnis des Zusammenhangs zwischen bereits gezeigtem aggressivem Verhalten, Aggressionspotenzial und Verkehrssicherheit zu leisten und andererseits auch Empfehlungen für Verfahrensverbesserungen zu unterbreiten.

## **Aggressionen und Aggressionspotenzial: Merkmale**

Typische Merkmale von aggressiven Handlungen aus juristischer und psychologischer Perspektive sind: Vollzug einer energiegeladenen Handlung, gekennzeichnet durch eine Gefährdung bzw. eine angedrohte oder vollzogene Schädigung von Personen oder Objekten. Man könnte noch die Attribute „rücksichtslos“ und „grob verkehrsgefährdend“ bzw. „rechtswidrig“ ergänzen. Es gibt jedoch auch Unterschiede. Vor allem beziehen psychologische Begriffsdefinitionen die Motivation und damit die Handlungsabsicht, d.h. die willentliche Schädigung einer anderen Person in den Bedeutungskern des Konstrukts mit ein.

Im Fahrerlaubnisrecht hat sich der Begriff „Aggressionspotenzial“ etabliert. Er umfasst sowohl das aggressive Verhalten selbst als auch die individuell erhöhte Bereitschaft, sich aggressiv zu verhalten, also die Disposition, wiederholt und situationsübergreifend dieses Verhalten zu zeigen. Daher kann sich ein hohes Aggressionspotenzial auch durch Straftaten außerhalb des Straßenverkehrs offenbaren. In den Begutachtungsleitlinien zur Kraffahreignung wird ein hohes Aggressionspotenzial mit einer Neigung zu planvoller, bedenkenloser Durchsetzung eigener Anliegen ohne Rücksicht auf berechnete Interessen anderer (intensionale Aggressivität) oder einer Bereitschaft zu ausgeprägt emotional gesteuertem, unkontrolliertem Verhalten (impulsive Aggressivität) beschrieben. Weitere Merkmale sind eine erniedrigte Schwelle zur Gewaltanwendung, der tatsächliche Handlungsvollzug und eine damit verknüpfte mögliche Gefährdung der Verkehrssicherheit.

## **Beispiele aus der Rechtsprechung**

Eignungszweifel, die aus Sicht der Verwaltungsbehörde gegen einen Kraffahrer vorgebracht werden und denen ein erhöhtes Aggressionspotenzial zugrunde liegt, sind zunächst an Tatumstände geknüpft, die im Zuge der Amtsermittlung unter Auswertung und Auslegung einschlägiger Informationen festgestellt werden. Ausgangspunkt sind dabei stets objektiv ermittelte, aktenkundige Tatsachen, in der Regel beschrieben in Straftaten. Eine ganz wesentliche Informationsquelle für die Fahrerlaubnisbehörden stellen Pflichtmitteilungen der Polizei gemäß § 2, Abs. 12 StVG, Mitteilungen der Staatsanwaltschaft (§ 474 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 StPO) oder Eintragungen im Fahreignungsregister (FAER) sowie im Bundeszentralregister (BZR) dar.

Als Straftaten, die unmittelbar auf ein hohes Aggressionspotential gemäß den Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung (§ 11 Abs. 3 S. 1 Nr. 6 und 7) hindeuten, kommen insbesondere Delikte wie schwere und gefährliche Körperverletzung, Raub, Widerstand gegen Vollstreckungsbeamte, Beleidigung, Nötigung, Bedrohung oder Sachbeschädigung in Betracht. Eine rein verbale Auseinandersetzung zwischen dem Inhaber einer Fahrerlaubnis und einer anderen Person erfüllt, auch wenn diese Auseinandersetzung mit großer Lautstärke und Emotionalität geführt wird, in aller Regel allein noch nicht die Annahme eines erhöhten Aggressionspotenzials. Dies gilt vor allem dann, wenn der Streitende keinen körperlichen Angriff auf seinen Kontrahenten vollzieht, die Auseinandersetzung also ausschließlich auf der verbalen Ebene ausgetragen wird und daraus der Schluss gezogen werden kann, dass er noch imstande ist, seine Impulse zumindest so zu steuern, dass es nicht zu tätlichen Angriffen oder strafrechtlich relevanten Beleidigungen kommt.

Die verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung an den Obergerichten entwickelte sich hinsichtlich der Problematik von Aggressionsstraftaten in den letzten Jahren sprunghaft. Das OVG Münster entschied 2010, dass der Gesamteindruck einer beim Kläger bestehenden Bereitschaft zum sofortigen und ungewöhnlich heftigen Einsatz körperlicher Gewalt auch und gerade im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr schwerwiegende Zuwiderhandlungen befürchten lässt, die unter anderem auch die körperliche Integrität anderer Verkehrsteilnehmer gefährden<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Beschl. v. 09.06.2010 – 16 E 614/10, Rn. 1, juris

Laut dem Hessischen VGH ist es sozial inadäquat, wenn ein Verkehrsteilnehmer nur deshalb, weil ein anderer Verkehrsteilnehmer ihn auf die unberechtigte Nutzung einer Sonderspur hinweist, diesem gegenüber zu Mitteln der Gewalt greift<sup>2</sup>. Der Bayerische VGH entschied wiederum, dass bei einem Fahrerlaubnisinhaber, bei dem sich im Straßenverkehr unter Nutzung eines Pkw ein hohes Aggressionspotenzial durch einen Faustschlag, Schläge ins Gesicht, verbale Bedrohungen sowie durch einen Faustschlag gegen die Heckscheibe eines PKW offenbarte, eine Überprüfung seiner Fahreignung durch eine medizinisch-psychologische Untersuchung angezeigt ist<sup>3</sup>. Der VGH Mannheim urteilte, dass eine Bindung an die Entscheidung eines Strafgerichts nach § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG nicht gegeben ist, wenn ein Betroffener auch solche Straftaten begangen hat, die von § 69 Abs. 1 Satz 1 StGB nicht erfasst werden, die aber wegen des darin zutage tretenden hohen Aggressionspotenzials im Zusammenhang mit der Kraffahreignung stehen und deshalb eine Gutachtenanordnung nach § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 6 oder 7 FeV rechtfertigen, und die Behörde ihrer Eignungsbeurteilung nicht denselben, sondern einen umfassenderen Sachverhalt als das Strafgericht zugrunde legt<sup>4</sup>. Zuletzt entschied das OVG Lüneburg, dass für Eignungsüberprüfungen nach § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 6 FeV, die einen Zusammenhang mit der Kraffahreignung verlangen, typischerweise solche Straftaten in Betracht kommen, die sich durch Aggression gegen Personen oder Sachen ausdrücken (z.B. gefährliche Körperverletzung, Raub oder Sachbeschädigung)<sup>5</sup>. Damit liegen zu diesem Problemkreis bereits mehrere Entscheidungen von Obergerichten vor, die allesamt übereinstimmend die Eignungsrelevanz von Aggressionsstraftaten auch unabhängig vom eigentlichen Fahrverhalten bestätigen.

### **Formen von Aggressionen und begünstigende Kontextfaktoren**

Häufig entstehen Aggressionen im Straßenverkehr reaktiv, etwa wenn der Fahrer bei der Erreichung eines für ihn wichtigen Zieles behindert wird. Durch die Behinderung entsteht Frustration, die sich als Aggression gegen die Blockade, zum Beispiel ein langsam fahrendes Fahrzeug, richten kann (sog. „Frustrations-Aggressions-Hypothese“). Verstärkt wird die Frustration, wenn der Fahrer die Handlung des Anderen als vermeidbar und daher als bewusste Behinderung oder gar Provokation wahrnimmt (zum Beispiel langsames Fahren auf der linken Spur der Autobahn) im Vergleich zu unvermeidlichen Behinderungen (zum Beispiel ein langsam fahrendes landwirtschaftliches Fahrzeug).

Man unterscheidet zwei Formen von Aggression: Die instrumentelle Aggression dient als Mittel zum Zweck, der Einsatz aggressiver Verhaltensweisen soll schneller ans Ziel bringen. Die Schädigung anderer Verkehrsteilnehmer ist dabei nicht intendiert, wird aber billigend in Kauf genommen. Diese Form der Aggression tritt vor allem dann auf, wenn der Fahrer in seinem subjektiven Kosten-Nutzen-Kalkül keine Sanktion für sein Verhalten erwartet und sich aggressives Fahren aus seiner Sicht „lohnt“, obwohl der objektive (Zeit-) Gewinn oft nur minimal ist. Die instrumentelle Aggression ist durch fehlende Empathie und emotionale Kälte gekennzeichnet und mit antisozialen Persönlichkeitsstörungen assoziiert.

Die feindselige (auch emotionale oder impulsive) Aggression wird oft durch starke Emotionen wie Wut oder Kränkung ausgelöst. Der Fahrer möchte sich für die subjektiv als ungerecht empfundene Behandlung durch andere Verkehrsteilnehmer revanchieren. Die Schädigung Anderer ist das primäre Ziel feindseliger Aggression. Dabei kann es durchaus sein, dass nach Abklingen der emotionalen Erregtheit die Folgen des eigenen Handelns für die Opfer mit (verspätetem) Bedauern wahrgenommen werden.

Da diese Form der Aggressivität aus psychologischer Sicht einen Auslöser braucht, kann gesagt werden, dass aggressive Verhaltensweisen im Straßenverkehr häufig durch das

<sup>2</sup> Hessischer Verwaltungsgerichtshof, Beschl. v. 15.09.2010 – 2 A 1197/10.Z, juris

<sup>3</sup> Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschl. v. 08.01.2015 – 11 CS 14.2389, Rn. 13, juris

<sup>4</sup> Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Urt. v. 27.07.2016 – 10 S 77/15, juris

<sup>5</sup> OVG Lüneburg, Beschl. v. 02.12.2016 – 12 ME 142/16, Rn. 32, juris

Zusammenwirken von situativen Gegebenheiten und Persönlichkeitsmerkmalen entstehen.

Hohe Verkehrsdichten, Überlastung von Verkehrswegen und Staus infolge stets zunehmender Mobilität begünstigen kompensatorische Verhaltensweisen mit situationsunangepasster Geschwindigkeitswahl, Drängeln und riskantem Überholen. Sie tun dies jedoch nicht generell oder automatisch, sondern eben nur bei Personen mit einem entsprechend hohen „Aggressionspotenzial“. Es wird dann dem Ärger Luft gemacht. Die Empfindung des Ärgers ist vor allem dann besonders ausgeprägt, wenn

- a. eine große Differenz zwischen eigener Wunschgeschwindigkeit und tatsächlich situationsbedingt möglicher Geschwindigkeit besteht,
- b. vorausfahrende Fahrzeuge, trotz ausreichender Lücke auf der rechten Spur, nicht ausweichen und
- c. sich von hinten Fahrzeuge mit hoher Geschwindigkeit nähern, dicht auffahren und „drängeln“.

Durch solche Umstände werden Eskalationsprozesse begünstigt, welche die Wahrscheinlichkeit von Regelverstößen und riskanten Fahrmanövern erhöhen. Zwischen den Verkehrsteilnehmern entstehen Missverständnisse bezüglich des zu erwartenden Verhaltens und der unterstellten Intentionen (Kommunikationsdilemma), wobei die Rollen zwischen Agierenden und Reagierenden durchaus wechseln können. Nur selten findet im Straßenverkehr direkte Kommunikation statt, es entsteht ein Gefühl der Anonymität, wodurch eine stereotype Wahrnehmung anderer Verkehrsteilnehmer, z.B. „der Raser“ oder „der Schleicher“, begünstigt wird. So kann bereits der Fahrzeugtyp (zum Beispiel ein schneller Sportwagen) genügen, um entsprechende Stereotype im Gedächtnis zu aktivieren, was dazu führt, dass dem anderen Fahrer eine absichtliche Provokation durch Drängeln unterstellt wird. Dies wird auch als fundamentaler Attributionsfehler bezeichnet und meint die Neigung, ein negatives Erlebnis als persönliches Merkmal einer absichtsvoll handelnden Person wahrzunehmen und situative Einflüsse als mögliche Ursachen eher auszuklammern. Konkret: Wenn jemand behindernd langsam fährt, dann beziehen wir kaum mit ein, dass die Person sich nicht auskennen könnte oder vielleicht abgelenkt ist. Stattdessen halten wir das Verhalten eher für absichtlich herbeigeführt.

Als personelle Vorbedingungen von Aggressivität sind unter anderem Komponenten der Selbstkontrolle, der Emotionsregulation und der sozialen Anpassung zu nennen. Blickt man auf die einschlägige Literatur, so zeigt sich, dass sich Aggressivität als erklärungsstarker Vorhersagefaktor für Regelverletzungen innerhalb und außerhalb des Straßenverkehrs und auch für Unfälle erwiesen hat. Kraftfahrer, die generell eher wütend oder verärgert sind, neigen dazu, beim Fahren vermehrt Ärger zu empfinden und diesen durch aggressives Fahren auszudrücken. Aggressives Fahrverhalten kann neben der eigentlichen Aggressivität auch durch gesteigerte Impulsivität, eine grundsätzlich feindselige Einstellung der Gesellschaft gegenüber, durch sog. „Thrill Seeking“, durch Narzissmus oder Egozentrismus als Persönlichkeitsmerkmal, oder durch eine geringe Ausprägung des Merkmals der sozialen Verträglichkeit bedingt sein. Allgemein sind aggressive Handlungen häufiger bei jungen Menschen, bei Männern, bei Personen mit hoher Technikaffinität und bei Personen mit hoher Kilometerleistung zu beobachten.

Eine Sonderform der Ursachen aggressiver Handlungsmuster, der Extremismus, rückt erst langsam in den Fokus des Eignungskonstrukts. Unabhängig von der Ausrichtung ihrer Gesinnung – religiös, politisch oder anderweitig staatsfeindlich – fördert die negative Einstellung zur bestehenden gesellschaftlichen Werteordnung aggressive Handlungen bis hin zur Planung, Vorbereitung und Durchführung schwerster Gewalttaten. Dabei reicht bei der derzeitigen Rechtslage die Mentalität dieser Täter allein nicht aus, um Zweifel an der Krafftahreignung zu begründen, sondern es müssen Hinweise auf Aggressionspotenzial hinzutreten. Hierzu bedarf es der Klarstellung durch die Rechtswissenschaft.

## Empfehlungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Die wichtigste Stellgröße zur Vermeidung von Verkehrskonflikten im komplexen Verkehrsgeschehen ist partnerschaftliches Verhalten. Deshalb stellt § 1 der Straßenverkehrsordnung auch fest, dass bei der Verkehrsteilnahme ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht erforderlich sind, damit niemand anderes behindert oder gefährdet wird. Von einem verantwortungsbewussten Kraftfahrzeugführer wird damit auch Empathie und Selbstkontrolle erwartet, um eine konfliktfreie Teilnahme am öffentlichen Verkehr zu gewährleisten. Fehlt es daran, kommt es vor allem in schwierigen oder emotional belasteten Verkehrssituationen schnell zu Fehlreaktionen, die zu Gefährdungen und auch zu Unfällen führen.

Da ein erhöhtes Aggressionspotenzial einen wesentlichen Risikofaktor im Straßenverkehr darstellt, sollte dieses bereits im Zuge einer Erst- oder Neuerteilung der Fahrerlaubnis regelmäßig geprüft und bei Zweifeln die Eignung überprüft werden. In § 22 Abs. 2 FeV sollte deshalb neben der Einholung eines Auszugs aus dem Fahreignungsregister auch die Vorlage eines Auszugs aus dem Bundeszentralregister („Führungszeugnis“) verpflichtend geregelt werden. Die derzeitige Ermessensvorschrift („kann“-Bestimmung) führt zu einer sehr unterschiedlichen Verwaltungspraxis.

Wird eine medizinisch-psychologische Begutachtung angeordnet, sollten die Fragestellungen einfach gestaltet und auf eine Prognose des künftigen Verkehrsverhaltens gerichtet sein. Die konsequente Umsetzung der in §11 Abs. 6 FeV geforderten Bereinigung der Akte um nicht mehr verwertbare Unterlagen stellt zudem sicher, dass der Anlassbezug der Begutachtung gewahrt bleibt.

Eine ganz wesentliche Erkenntnisquelle bezüglich möglicher Eignungsmängel bilden Mitteilungen der Polizei gemäß § 2 Absatz 12 StVG. Der Umgang mit diesen Meldepflichten seitens der Polizei ist sehr uneinheitlich. Polizei und Ermittlungsbehörden sind sich über den Zusammenhang zwischen Aggressionstaten außerhalb des Straßenverkehrs und der Fahreignung nur unzureichend bewusst. Dies führt dazu, dass in vielen Fällen auf eine Übermittlung von „Informationen, die auf Mängel hinsichtlich der Eignung ... schließen lassen“ verzichtet wird oder sie nur unzureichend übermittelt werden.

Auf der anderen Seite muss auch der Sachbearbeiter in einer Fahrerlaubnisbehörde die mitgeteilten Tatsachen bezüglich des abzuleitenden Aggressionspotenzials und der anlassbezogenen Rechtsgrundlage auswerten. Hier könnten Schulungen zu Fallkonstellationen mit Auslegungshilfen des §11 Abs. 3 Nr. 4-7 FeV sowie klare Verwaltungsvorschriften auf Länderebene sicherstellen, dass es zu einer einheitlicheren Bewertung von mitgeteilten Auffälligkeiten im Hinblick auf das darin deutlich gewordene Aggressionspotential kommt.

Die Regelungssystematik des § 11 Abs. 3 Nr. 4 - 7 sollte um Raserdelikte gemäß § 315d StGB ausdrücklich erweitert werden. Außerdem wäre durch den Verordnungsgeber zu prüfen, ob die Kann-Bestimmungen unter § 11 Abs. 3 Nr. 4 - 7 nicht für die Ziffern 6 und 7 (Straftaten mit Aggressionspotential) durch ermessensfreie Anordnungsgrundlagen ersetzt werden sollten. Dies trifft auch auf Ziffer 9 zu, wo ein Ermessenspielraum zumindest nach wiederholtem Entzug der Fahrerlaubnis oder Entzug wegen Aggressionstaten kaum zu begründen ist.

### Fazit:

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Umsetzung staatlicher Schutzpflichten gegenüber allen Verkehrsteilnehmern schlagen die Autoren in Einklang mit den Empfehlungen des Arbeitskreises III beim 58. Verkehrsgerichtstag in Goslar folgende Maßnahmen vor:

1. Der § 11 FeV sollte in den einschlägigen Ziffern des Absatzes 3 präziser und einfacher formuliert werden (z.B. bezüglich unbestimmter Rechtsbegriffe wie „erhebliche Straftat“ oder die fachlich nicht klar operationalisierbaren „Anhaltspunkte für ein hohes Aggressionspotenzial“) mit dem Ziel, relevante Straftaten außerhalb des Straßenverkehrs bei der Begründung von Eignungszweifeln eindeutiger identifizieren und einbeziehen zu können.

**Autoren**

Dr. Thomas Wagner  
Dr. Don DeVol  
Jürgen Brenner-Hartmann

**Impressum**

**Deutsche Gesellschaft für  
Verkehrspsychologie e.V.  
(DGVP)**

Geschäftsstelle:  
Ferdinand-Schultze-Str. 65  
13055 Berlin  
Tel. +49 30 9860 983-801  
Fax +49 30 9860 983-888

dgvp@dgvp-verkehrspsychologie.de  
www.dgvp-verkehrspsychologie.de

Präsident:  
Prof. Dr. Wolfgang Fastenmeier  
(Berlin / München)  
Vizepräsidenten  
Dr. Don DeVol (Erfurt)  
Dr. Thomas Wagner  
(Dresden)  
Schatzmeister:  
Dr. Martin Keller  
(Valens, CH)  
Schriftführer:  
Dipl.-Psych. Jürgen  
Brenner-Hartmann (Ulm)

Dr. Bettina Schützhofer  
(Wien, A)  
Dr. Peter Stroheck-Kühner  
(Heidelberg)

Nachdruck ohne Veränderungen  
gestattet – Beleg erbeten

2. Im § 11 FeV Abs. 3 sollten die Kann-Bestimmungen für die Anordnung einer Medizinisch-Psychologischen Untersuchung in den Ziffern 6, 7 und 9 in Vorgaben ohne Ermessensspielraum geändert werden.

3. Eine einheitliche Auslegung von entscheidungsrelevanten, aber interpretationsbedürftigen Sachverhalten durch die Rechtsanwender muss erreicht werden. Hierbei sollten die Mitarbeiter der Fahrerlaubnisbehörden geeignete Unterstützung erhalten.

4. Die Einholung und Berücksichtigung der Auszüge aus dem KBA und BZR sollten regelmäßiger Bestandteil der Eignungsüberprüfung vor jeder Erteilung einer Fahrerlaubnis sein.

5. Die Polizeibeamten sollten bei der Entscheidung über und Durchführung der Meldung fahreignungsrelevanter Informationen über Straftaten und aggressiven Verhaltens auch außerhalb des Straßenverkehrs besser informiert und unterstützt werden.

**Literaturempfehlungen zum Themenkreis (Auswahl)**

Banse, R. (2012). Aggressivität, Straftaten und Fahreignung: Empirische Zusammenhänge und Implikationen für die Fahreignungsbegutachtung. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 58 (3), 119–123.

Brenner-Hartmann, J. (2002). Verkehrspsychologische Überlegungen zur Aggression, *Verkehrsdienst*, 10, 313-318.

Cauzard, J.-P. (Hrsg.) (2004). European drivers and road risk. Part 1: Report on principle analyses. SATRE (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe) III. Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS), Paris.

Herzberg, P. Y. (2004). Zur Validität des Fragebogens zur Erfassung aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr. *Zeitschrift für Differentielle und Diagnostische Psychologie*, 25, 153-164.

Maag, C., Benimoun, A. & Neunzig, D. (2004). Aggressionen im Straßenverkehr. Modellierung von Individual- und Systemverhalten. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 50 (3), 132-140.

Schade, J., Rößger, L., Eggs, J., Follmer, R. & Schlag, B. (2019). Entwicklung und Überprüfung eines Instruments zur kontinuierlichen Erfassung des Verkehrsklimas. *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit*, Heft M 289. Bremen: Schünemann.

Wagner, T., Müller, D., Koehl, F., Rebler, A. (2020). Kraftfahreignungszweifel bei Verkehrsdelinquenz, Aggressionspotenzial und Straftaten. Bonn: Kirschbaum Verlag.