

Dr. Thomas Wagner
DEKRA Technology Center Klettwitz/
DEKRA e.V. Dresden
thomas.wagner@dekra.com
Telefon 035754 7344 230



Zentrales Behördenseminar
2020 als online-Veranstaltung

Aggressionen im
Straßenverkehr oder

„warum werden Menschen im
Straßenverkehr so schnell
aggressiv“?



1. Definitionen
2. Das empirische Lagebild
3. Das subjektive Lagebild
4. „Triggerfaktoren“ & begünstigende Kontextbedingungen
5. Methodische Probleme
6. Raserdelikte
7. Fazit: Was kann man tun?

1. Definitionen: Aggressionsbegriff

Objektivistische / juristische Sichtweise (objektives Gefährdungspotenzial einer Handlung):

Aggressives Fahrverhalten = Verhaltensmuster mit beobachtbaren normabweichenden und gefährdenden Fahrmanövern, z.B. dichtes Auffahren, Schneiden, Lückenspringen, drängeln und rasen.

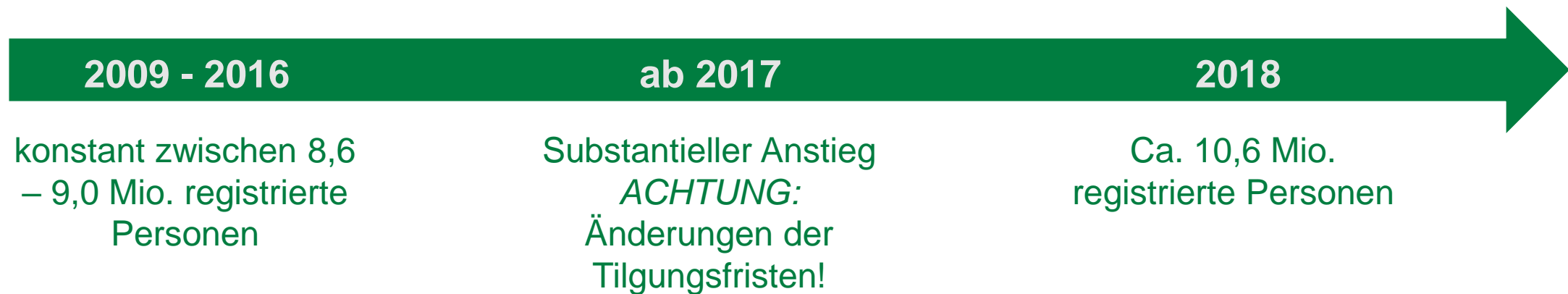
Subjektivistische / psychologische Sichtweise:

Eine Aggression liegt bei Erfüllung folgender Merkmale vor:

- Energiegeladene Handlung
- Normabweichung
- Gefährdung bzw. angedrohte oder vollzogene Schädigung von Personen / Objekten
- Handlungswille / Intention (Inkaufnahme oder Beabsichtigung negativer Folgen)

Eintragungen im Fahreignungsregister (FAER)

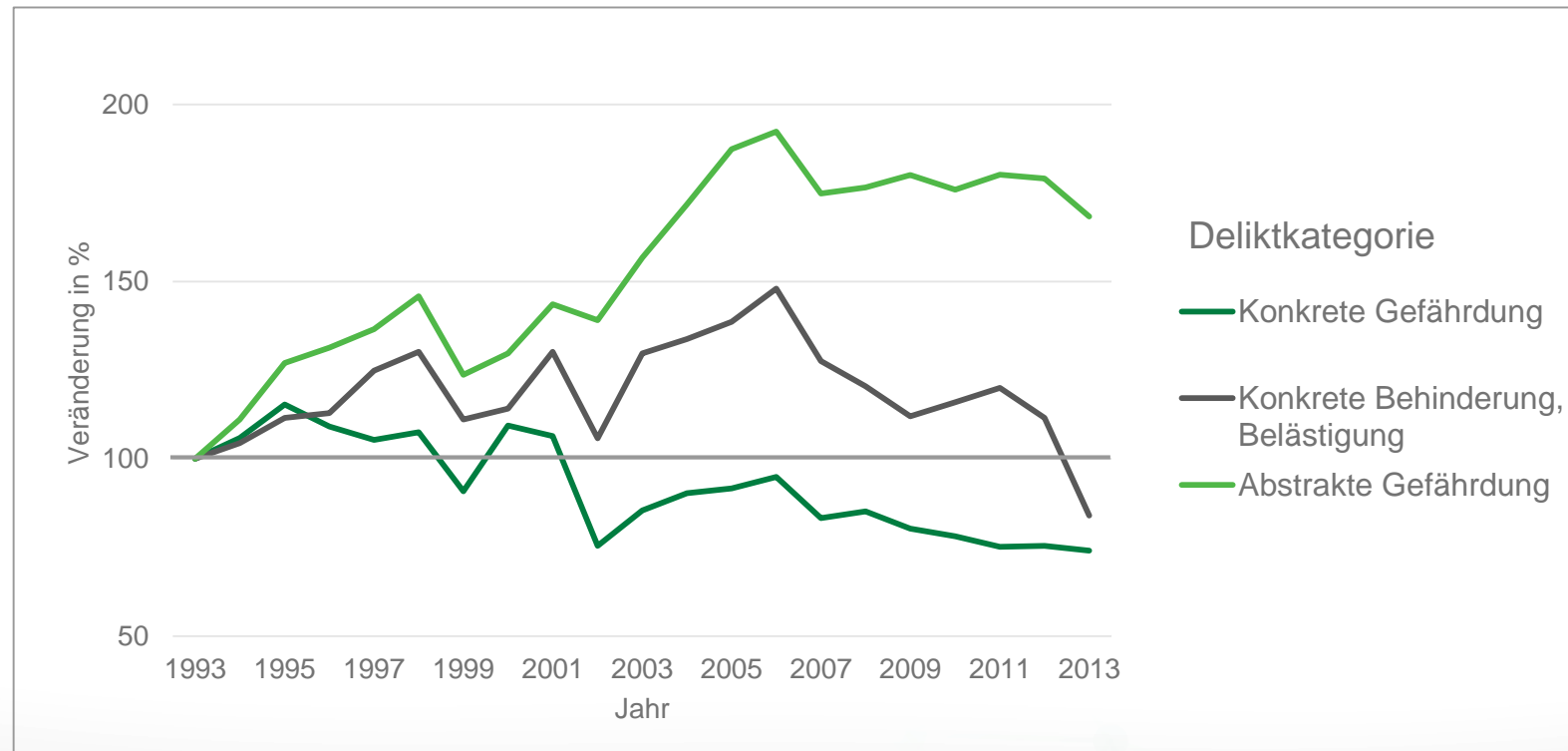
→ quantitative Informationen zur Zahl eingetragener Personen („Delinquentenprävalenz“) sowie zur Zahl neu eingegangener Mitteilungen („Deliktinzidenz“)



→ tatsächlich stieg die Zahl *neu eingegangener Eintragungen* nur moderat von 4,7 Mio. (2009) auf 4,8 Mio. (2018)

2. Das empirische Lagebild

Veränderungen der Zahl jährlicher Neueintragungen spezifischer Delikte im FAER zum Bezugsjahr 1993 (basierend auf Hillebrandt, 2013):

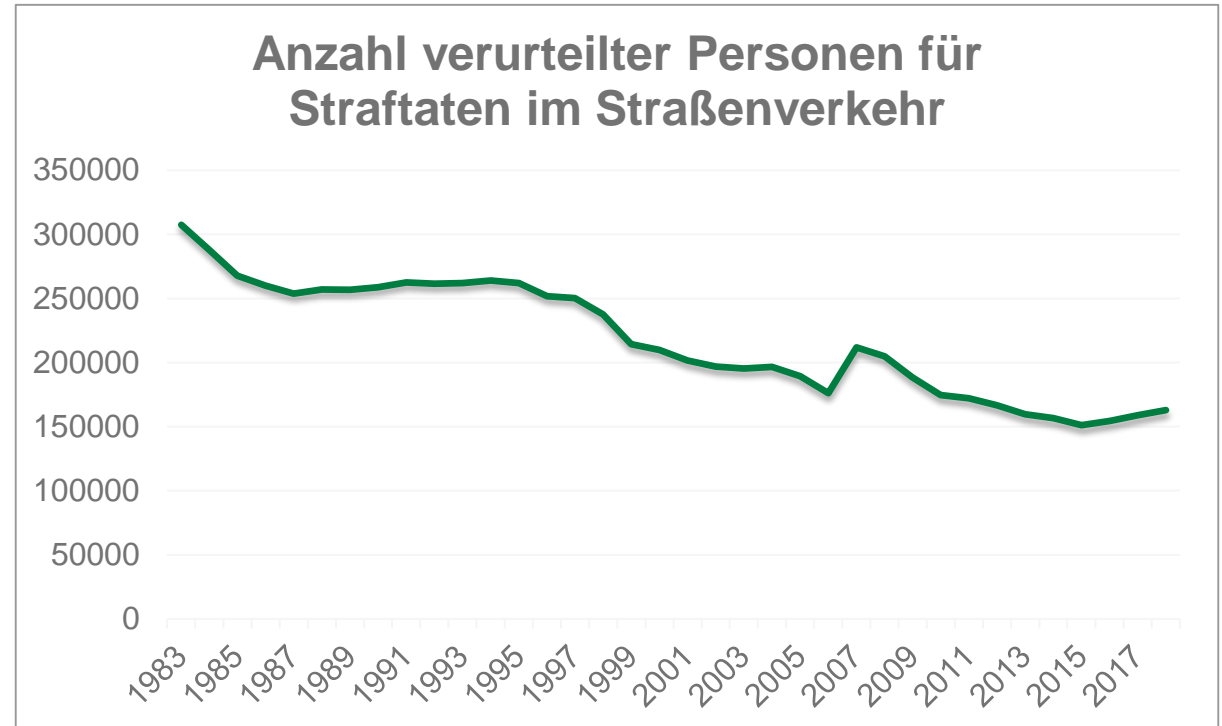


→ Zwischen 1993 - 2013 Abnahme insbesondere von Delikten mit aggressivem Hintergrund

2. Das empirische Lagebild

Strafverfolgungsstatistiken

- Anzahl verurteilter Personen zwischen Ende 1980er bis Mitte 1990er auf konstant hohem Niveau
- Danach deutliches Absinken
- Seit 2016 leichter Anstieg erkennbar



Datenquelle: Destatis Strafverfolgungsstatistik

Sowohl die FAER-Daten als auch die Zahl der Verurteilungen sprechen insbesondere bei den aggressiven Verkehrsvergehen eher für einen Rückgang als für einen Anstieg in den letzten Jahren

3. Das subjektive Lagebild

Wahrgenommenes Verkehrsklima in Deutschland (BASt, 2019):

- Etwas negativere Einschätzung des Verkehrsklimas durch mittlere Altersgruppen (46- bis 64-Jährige) und Frauen
- Autofahrer beurteilen Verkehrsklima im Vergleich zu anderen Nutzergruppen negativer
- Mit steigender Nutzungshäufigkeit des Autos wird Verkehrsklima negativer wahrgenommen

Wahrgenommene Entwicklung des Verkehrsklimas in Deutschland (BASt, 2019):

- 56% der Befragten berichten eine Verschlechterung, 7% eine Verbesserung, 36% sehen keine Veränderungen
- In der Gruppe der Autofahrer nehmen sogar 62% eine Verschlechterung wahr
- Personen mit mehr Fahrerfahrung oder höherer Jahresfahrleistung beurteilen Entwicklung schlechter (verglichen zu Personen mit geringer Fahrerfahrung bzw. niedrigerer Jahresfahrleistung)

4. Triggerfaktoren & begünstigende Kontextfaktoren

Vorbedingungen in der Person:

- Überdurchschnittliche Impulsivität (entspricht geringer Selbstkontrolle)
- Schlechte Stressverarbeitung und geringe soziale Anpassung
- Instabiler Selbstwert, Narzissmus

Vorbedingungen in der Situation (Straßenverkehr):

- Hohes Verkehrsaufkommen
- große Differenz zwischen Wunschgeschwindigkeit und situationsbedingt möglicher Geschwindigkeit
- Fahrzeuge weichen trotz freier rechter Spur nicht aus oder nähern sich von hinten mit hoher Geschwindigkeit, drängeln und fahren dicht auf



5. Methodische Probleme

Subjektive Einschätzungen

- Mangelhafte introspektive Zugänglichkeit, Gedächtnisverzerrungen
- *Soziale Erwünschtheit* (aggressives Verhalten nicht wahrheitsgemäß berichtet → Unterschätzung des wahren Ausmaßes)
- *Hostile attribution bias* → gleiches / ähnliches Verhalten für einen selber als angemessen, bei anderen jedoch als aggressiv empfunden
- Unterschiedliche Ursachenzuschreibung → situative / externale Bedingungen als Rechtfertigung vs. internale Ursachen bei anderer Person

Objektive Messverfahren

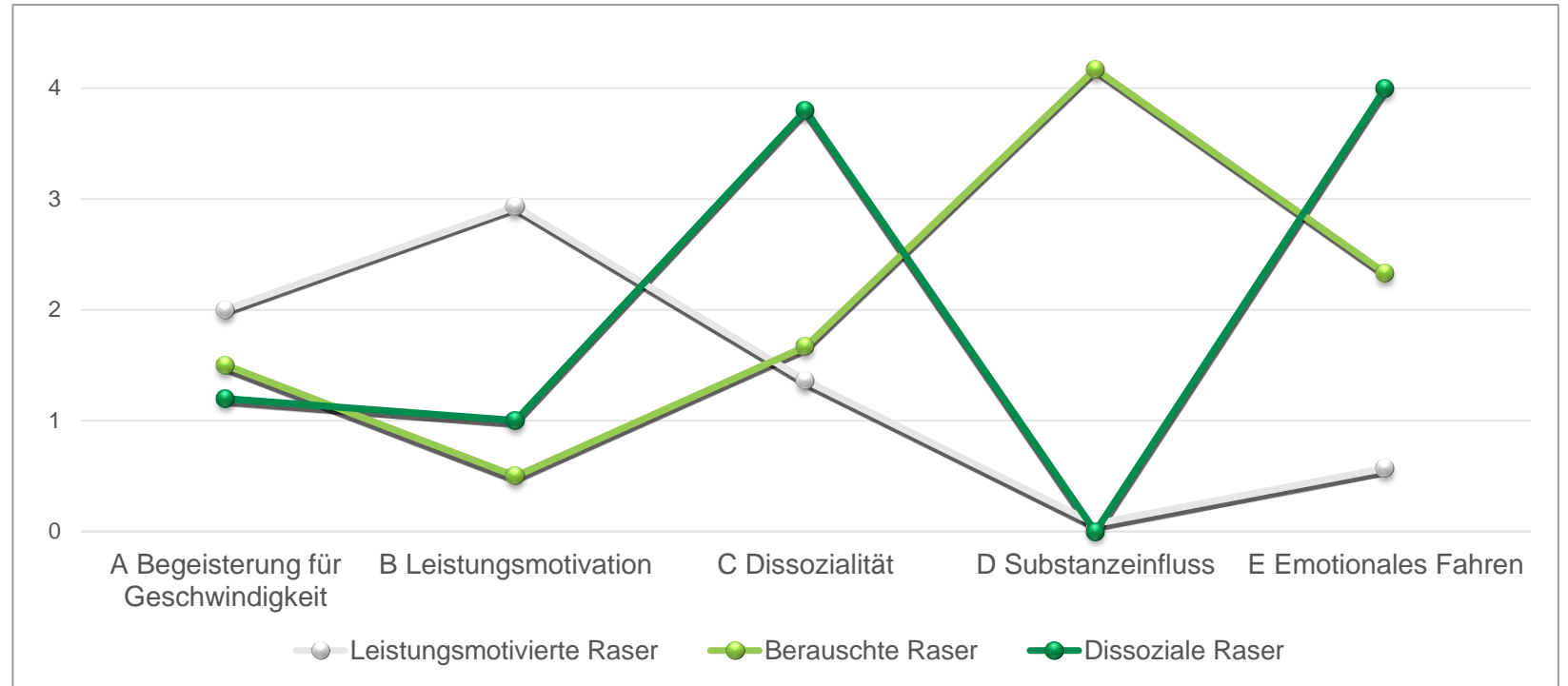
- Rückschluss von äußeren Merkmalen eines Regelverstoßes auf aggressive Motivation
- Dunkelfeld: Vielzahl von (aggressiven) Regelverstößen im Straßenverkehr bleibt unentdeckt
- Verzerrung des Lagebildes durch Verfahrenseinstellungen, Fehler bei der Meldung an KBA, Fristablauf oder Änderungen von stat. Erfasskategorien
- Keine Aussage von absoluten Häufigkeiten über tatsächliche Auftretensquote, d.h. Relations bzw. Hell- und Dunkelfeld

6. Unter der Lupe: Raserdelikte nach § 315d StGB



Leistungsmotivierte Raser

- genießen hohe Geschwindigkeiten, das Erlebnis, gefährliche Fahrmanöver zu meistern und sich mit anderen zu messen
- Definition Selbstwert / Identität über leistungsstarke Fahrzeuge
- Suche nach dem „Kick“ könnte durch generell erniedrigtes Aktivierungsniveau begünstigt werden



Reaktive Raser (berauschte Raser)

- Unzureichende Hemmung infolge des Substanzeinflusses u./o. der Emotionalität
- Höchstes Durchschnittsalter und längste Fahrerfahrung

Dissoziale Raser

- Maladaptives Verhaltensmuster → erhebliche Anpassungsschwierigkeiten in mehreren Lebensbereichen
- Jüngstes Durchschnittsalter und kürzeste Fahrerfahrung

7. Fazit – Was kann man tun?

- Verstetigung des Verkehrsflusses, z.B. durch adaptive Geschwindkeitsregelungen und ggf. Freigabe einer zusätzlichen Fahrspur, Überholdruck auf Landstraßen durch Sonderspuren vermindern
- Verkehrsüberwachung und Deliktverfolgung konsequent umsetzen („Section Control“)
- Verkehrserziehung beginnt bereits in der Schule: Selbstmanagement und Emotionsregulation als Lehrplanthema?
- Präzisere & einfachere Formulierung des § 11 FeV Abs. 3 („erhebliche Straftat“ / „Anhaltspunkte für hohes Aggressionspotential“)
- Klare Meldepraxis der Polizei gemäß § 2, 12 StVG und sachgerechte Auswertung der Tatsachen durch die Fahrerlaubnisbehörde
- Einholung & Berücksichtigung der KBA- und BZR-Auszüge als regelmäßiger Bestandteil der Eignungsüberprüfung vor jeder Fahrerlaubniserteilung

7. Fazit – Was kann man tun?

Eindämmung von Raserdelikten:

- Präventive Ansätze → situative Bedingungen für Raserkriminalität reduzieren
 - z. B. gesetzlich geregelte Mindestgrenzen (Alter & Dauer FS-Besitz) zum Mieten leistungsstarker Fahrzeuge
- Bessere Integration junger Menschen mit Migrationshintergrund
- Mehrstufige Ausbildungskonzepte
 - Einbindung Fahrsicherheitstraining; Auswertung kritischer Verkehrssituationen unter fachkundiger Supervision & sukzessiver Abbau der Einschränkungen → verbesserte Kompetenz- & Gefahreinschätzung
- Verhinderung Tatwiederholung: Anordnung MPU nach rechtskräftiger Verurteilung gemäß § 315d StGB

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit



DGVP

Aggressionspotenzial und Kraftfahreignung

DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR
VERKEHRSPSYCHOLOGIE E. V.
(DGVP)

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 gem. 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 fahreignungsrechtliche Maßnahmen wie die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Begutachtung infolge behördlicherseits angezeigter Kraftfahreignung. 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.