

H. Schulze, K. Hafen
 Bundesanstalt für Straßenwesen
 Bergisch Gladbach

Aggression im Straßenverkehr – Ursachen und Lösungsansätze

Einleitung

Das Thema Aggression im Straßenverkehr ist in den letzten Jahren verstärkt in den Blickwinkel der Medienberichterstattung gerückt: Drängeln, Bedienen der Lichthupe, rechts Überholen und Ausscheren ohne Rücksicht auf andere werden als Phänomene beschrieben, die immer stärker den Alltag auf Deutschlands Straßen bestimmen und nicht selten Ursache schwerer Verkehrsunfälle sind.

Eine empirische Studie von MAAG et al. (2003), die im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen durchgeführt wurde, belegt anhand einer Fahrerbefragung, dass aggressives Fahren als ein häufig auftretendes Verhalten wahrgenommen wird. Über 50 % der befragten Fahrer gaben an, Aggression oft oder sehr oft zu erleben. Auch nach den Erfahrungen der Polizei werden aggressive Verhaltensweisen auf Autobahnen, die ein großes Gefahrenpotenzial in sich bergen, in den letzten Jahren immer häufiger beobachtet. Vor allem Männer und Fahrer höherklassiger Fahrzeuge fallen in diesem Zusammenhang negativ im Straßenverkehr auf. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein drängelnder Fahrer von der Polizei entdeckt wird, wird dagegen von der Mehrheit der Befragten (80 %) als gering oder sehr gering eingeschätzt.

Zu dem Ergebnis, dass aggressives Verhalten im Straßenverkehr in Deutschland ein häufiges Problem darstellt, kommt auch die Studie „European Drivers and Road Risk“ (SARTRE 3, 2004). In einer europaweiten Befragung von Autofahrern gaben 64 % der deutschen Fahrer an, in den letzten 12 Monaten aggressives Fahrverhalten, das durch andere Verkehrsteilnehmer verübt wurde, erlebt zu haben. Mit diesem Ergebnis steht Deutschland im Vergleich mit 23 europäischen Ländern hinter Estland (66 %) an zweiter Stelle. Am seltensten gaben Fahrer in Schweden (19 %) und Kroatien (26 %) an, aggressives Verhalten anderer Autofahrer erlebt zu haben. Befragt nach dem eigenen Verhalten, gaben 20 % der deutschen Autofahrer an, sich in den letzten 12 Monaten aggressiv gegenüber anderen Ver-

kehrsteilnehmern verhalten zu haben. Hier belegt Deutschland nach der Schweiz (29 %), Italien (26 %) und der Slowakei (22 %) den vierten Platz. Als am wenigsten aggressiv nehmen Autofahrer aus Kroatien (7 %) und Slowenien (9 %) ihr Verhalten wahr.

Die angeführten Studienergebnisse machen deutlich, dass sich ein beachtlicher Teil der Verkehrsteilnehmer aggressiven Verhaltensweisen anderer Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr ausgesetzt sieht. Ob derartige Verhaltensweisen, die von vielen Verkehrsteilnehmern als negativ empfunden werden, auch die Verkehrssicherheit beeinträchtigen, bedarf jedoch einer differenzierteren Betrachtung.

Ursachen von Aggression im Straßenverkehr

In den letzten 10 Jahren hat der Fahrzeugbestand in Deutschland kontinuierlich zugenommen (+ 17 %). Seit 1994 wurden jährlich etwa 3,5 Millionen Fahrzeuge neu zugelassen, wobei der durchschnittliche jährliche Zuwachs etwa 600.000 Fahrzeuge beträgt. Für 2003 wurde ein Bestand von 54,7 Millionen Fahrzeugen ermittelt, wovon 82 % Personenkraftwagen waren (KLOAS et al., 2004).

Bei der Verkehrsleistung sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr hat ebenfalls ein kontinuierlicher Anstieg stattgefunden. Nach Angaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2003) betrug die Verkehrsleistung im Personenverkehr 1965 (ehemaliges Bundesgebiet) noch 289 Millionen Personenkilometer, im Jahr 2002 waren es dagegen bereits 719 Millionen Personenkilometer. Im Straßen-Güterverkehr hat die Verkehrsleistung (tkm) in den letzten 10 Jahren um über 5 % zugenommen, wohingegen in allen anderen Bereichen des Güterverkehrs (Eisenbahn, Binnenschifffahrt, Rohrfernleitungen) eine Abnahme zu verzeichnen war. Besonders deutlich zeigen sich diese Anstiege in der durchschnittlichen täglichen Verkehrsleistung (DTV) auf Bundesautobahnen. Hier hat sich die Verkehrsleistung im Vergleich zu 1965 nahezu verdreifacht.

Weiterhin hat die Autoindustrie immer schnellere und leistungsfähigere Fahrzeuge auf den Markt gebracht. So hat der Fahrzeugbestand nach Pkw-Höchstgeschwindigkeitsklassen während der letzten Jahre in den oberen Geschwindigkeitsklassen (über 160 km/h) kontinuierlich zugenom-

men, wohingegen in den unteren Klassen (unter 160 km/h) eine stete Abnahme zu verzeichnen war. Aktuell sind über 70 % der Personenkraftwagen auf unseren Straßen der Geschwindigkeitsklasse über 160 km/h zuzuordnen (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, 2003). In diesem Zusammenhang ist auch auf die Auswirkungen hoher Differenzgeschwindigkeiten hinzuweisen, insbesondere zwischen den schnellen Personenkraftfahrzeugen und den langsamen Güterkraftfahrzeugen. Probleme entstehen hier beispielsweise auf Autobahnen, wenn Überholvorgänge mit zu geringer Differenzgeschwindigkeit durchgeführt werden oder das Rechtsfahrgebot nicht beachtet wird und der nachfolgende Verkehr hierdurch behindert wird.

Den aufgezeigten Entwicklungen steht seit 1991 eine Stagnation des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur gegenüber. Bild 1 veranschaulicht die Entwicklung des Kfz-Bestandes in Bezug zur Gesamtlänge des Straßennetzes in der Zeit von 1965 bis 2001 in Deutschland.

Die Folgen dieser gegenläufigen Entwicklung sind:

- höhere Verkehrsdichte,
- Überlastung bestimmter Verkehrswege sowie
- Staugefahr.

Hinzu kommt, dass durch die hohe Auslastung insbesondere durch den Schwerlastverkehr auch die Qualität der Straßen in Mitleidenschaft gezogen wird, was bereits an sich zu Verkehrsbehinderungen führen kann oder aufgrund notwendiger Reparaturarbeiten (Baustellen) den Verkehrsfluss behindert.

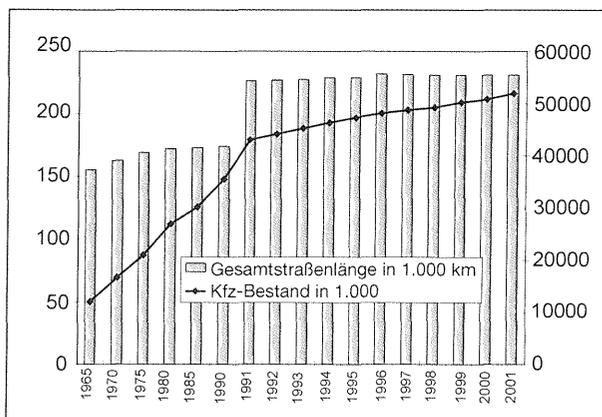


Bild 1: Kfz-Bestand in Bezug zur Gesamtstraßenlänge von 1965-2001

Das aufgezeigte Missverhältnis zwischen Verkehrsmenge und zur Verfügung stehender Infrastruktur bleibt nicht ohne Einfluss auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer. Typische unerwünschte Verhaltensweisen bei hohem Verkehrsaufkommen sind beispielsweise das Nichteinhalten des Sicherheitsabstandes, das Drängeln, riskante Überholmanöver oder das Fahren mit nicht angepasster Geschwindigkeit. Daraus resultieren vielfach Verhaltensweisen, die aus verkehrspsychologischer Sicht wesentliche Übereinstimmungen mit Merkmalen des aggressiven Verhaltens aufweisen, was die Studie von MAAG et al. (2003) eindrücklich bestätigt. Die Autoren haben ein Modell des aggressiven Fahrens entwickelt, das zwischen drei Entstehungsbedingungen für Ärger beim Fahren differenziert:

- (1) Differenz zwischen der Geschwindigkeit, die der Verkehrsteilnehmer fahren möchte, und jener, die er aufgrund der verkehrlichen Umstände fahren kann,
- (2) vorausfahrende Fahrzeuge, die trotz einer ausreichenden Lücke auf der rechten Spur nicht ausweichen, und
- (3) aggressiv herannahende drängelnde Fahrer.

Aus psychologischer Sicht scheint insbesondere das Zusammenwirken dieser Faktoren von Interesse, da sich daraus ein Aufschaukelungsprozess aggressiven Fahrverhaltens ergeben kann: Ein zunächst emotional ausgeglichener Fahrer fährt beispielsweise auf der linken Spur und wird durch einen Drängler genötigt, auf die rechte Fahrspur auszuweichen, auf der er jedoch aufgrund der verkehrlichen Situation dazu gezwungen ist, langsamer zu fahren, als er eigentlich möchte. Diese Interaktion aversiver Effekte wiederum kann bei dem zunächst emotional ausgeglichenen Fahrer zu Ärger und langfristig zu einer Änderung des Fahrverhaltens in Richtung eines aggressiveren Fahrstils führen. Das aggressive Verhalten Einzelner kann sehr leicht zu einem aggressiveren Fahrstil weiterer Verkehrsteilnehmer führen, was den Anteil aggressiver Fahrer leicht potenzieren kann. Diese Multiplikationseffekte bewirken dann unter entsprechenden Umständen eine Beeinträchtigung des gesamten Verkehrsklimas, die nach den Ergebnissen einschlägiger Studien mehrheitlich von den befragten Verkehrsteilnehmern wahrgenommen wird.

Wurde eben die globale Übereinstimmung typischer Verhaltensweisen bei hohem Verkehrsaufkommen mit aggressivem Fahrverhalten beschrieben, so ist zu berücksichtigen, dass sich einige dieser Phänomene (z. B. Nichteinhalten des Sicherheitsabstandes, nicht angepasste Geschwindigkeit) auch in ganz anderen Fahrkontexten, wie z. B. bei Fahrten im Nebel, beobachten lassen. In einer Studie zur Risikoanalyse von Massenanfällen bei Nebel kommen DEBUS und Mitarbeiter (2004) zu dem Ergebnis, dass zu schnelles Fahren bei Nebel Folge genereller Fehlanpassungen des Fahrverhaltens an situative Bedingungen, wie Verkehr und Witterung, sind. Die Autoren gehen davon aus, dass die menschliche Wahrnehmung nur beschränkt geeignet ist, Anpassungen des Verhaltens an die jeweiligen Erfordernisse situationsangemessen zu unterstützen. Sowohl die Wahl der Fahrgeschwindigkeit als auch die des Sicherheitsabstands zu vorausfahrenden Fahrzeugen erfolgen eher situationsinadäquat, was bei Nebel zu verstärktem Oszillieren von Geschwindigkeit und Abstand bei Fahrten in der Kolonne führt. Daraus folgt, dass Nebelunfälle nicht primär von einzelnen „Risiko-Fahrern“ verursacht werden, sondern durch das Zusammenwirken der Fehlanpassungen prinzipiell aller Fahrer. Es ist demnach schwierig und nur nach genauer Exploration der situativen und personalen Bedingungen möglich, bestimmte Verhaltensweisen, die die Verkehrssicherheit gefährden, im Sinne von Aggression zu deuten.

Den beschriebenen Entwicklungen im Sinne zunehmender Mobilität bei gleichzeitiger Stagnation des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur und daraus resultierender wachsender Verkehrsdichten sowie problematischer Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer steht seit den 70er Jahren eine kontinuierliche Abnahme der Verkehrsunfälle mit Getöteten und Schwerverletzten gegenüber. Allein in den Jahren zwischen 1993 und 2003 ist die Anzahl der bei einem Verkehrsunfall Getöteten um etwa 34 % und die der Schwerverletzten um 32 % gesunken. Dies bedeutet, dass auf der einen Seite zwar eine Zunahme von Aggression im Straßenverkehr zu beobachten ist, was sich jedoch auf der anderen Seite nicht unmittelbar in einem Anstieg schwerer Unfälle mit Personenschaden widerspiegelt. Bezieht man bei der Unfallanalyse jedoch die Unfallursachen mit ein, so zeigt sich, dass mangelnder Sicherheitsabstand sowie unangemessene Geschwindigkeit in der Mehrzahl der Unfälle die Hauptunfallursache darstellen. Es ist demnach also

durchaus wahrscheinlich, dass bislang noch nicht hinreichend ausgeschöpfte Sicherheitspotenziale in der Vermeidung aggressiven Fahrverhaltens liegen.

Verkehrspolitische Konsequenzen

Aus verhaltenswissenschaftlicher Sicht stellt die Lösung der beschriebenen Problematik eine Herausforderung dar, die sehr wahrscheinlich nur langfristig durch intensive Informations- und Aufklärungsarbeit erreicht werden kann. Derartige Maßnahmen sollten bereits bei der Verkehrserziehung der Kinder in Kindergarten und Schule sowie bei der Fahrausbildung durch die Fahrschulen beginnen und die Verkehrsteilnehmer über den gesamten Lebenszyklus begleiten. Eine intensivierete Aufklärung könnte auch durch entsprechende Kampagnen erreicht werden, die breite Teile der Bevölkerung ansprechen. Selbstverständlich sind in diesem Zusammenhang auch eine gezielte Verschärfung der polizeilichen Überwachung und daraus resultierende Sanktionen für Fahrer, die durch aggressives Fahrverhalten auffallen, zu diskutieren.

Schließlich sind alle baulichen und verkehrstechnischen Maßnahmen sowie Verbesserungen der aktiven und passiven Fahrzeugsicherheit zu fördern, von denen eine Reduktion des Unfallgeschehens erwartet werden kann.

Literatur

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) (2003): Verkehr in Zahlen 2003/2004. Hamburg: Deutscher Verkehrs-Verlag GmbH
- DEBUS, G., HELLER, D., WILLE, M., DÜTSCHKE, E., NORMANN, M. & PLACKE, L. (2004): Risikoanalyse von Massenanfällen bei Nebel. Aachen: Institut für Psychologie
- KLOAS, J., KUHFIELD, H. & KUNERT, U. (2004): Straßenverkehr: Eher Ausweichreaktion auf hohe Kraftstoffpreise als Verringerung der Fahrleistungen. Wochenbericht des DIV Berlin, 41, 602-612
- MAAG, C., KRÜGER, H.-P., BREUER, K., BENMIMOUN, A., NEUNZIG, D. & EHMANN, D. (2003): Aggression im Straßenverkehr. Berichte

der Bundesanstalt für Straßenwesen, M 151.
Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW

SARTRE consortium (2004). European drivers and
road risk. Arcueil Cedex: INRETS

Kontakt

Dr. Horst Schulze
Bundesanstalt für Straßenwesen
Brüderstraße 53
51427 Bergisch Gladbach

Dr. Kerstin Hafen
Bundesanstalt für Straßenwesen
Brüderstraße 53
51427 Bergisch Gladbach