

# Mutlose Entscheidungsträger?

DVR-Presseseminar: Lebhaftige Diskussionen über „Emotionen im Straßenverkehr“



Wie wirken sich Stress und unterschiedliche Emotionen auf das Autofahren aus? Wird das Verkehrsklima in Deutschland wirklich rauer? Was kann der Gesetzgeber tun, um Rücksichtslosigkeit und Aggression im Verkehr zu reduzieren? Warum tun wir uns in Deutschland so schwer mit dem generellen Tempolimit auf Autobahnen? Um diese und weitere Fragen ging es auf dem DVR-Presseseminar am 7. und 8. November 2013 in Bad Breisig. Teilweise provokative Thesen der Referenten sowie anschauliche Darstellungen von Unfällen und Unfallfolgen aus der Perspektive von Betroffenen lösten auch bei den etwa 80 Teilnehmern starke Emotionen aus.

## Einfluss von Stress und Emotionen

**Prof. Mark Vollrath** von der Technischen Universität Braunschweig erläuterte, wie Stress und Emotionen das Autofahren beeinflussen können. Bei einer Analyse von über 4.000 Unfällen in Braunschweig hatten sich Hinweise auf Stress als mögliche Ursache gezeigt: Verkehrsteilnehmer fuhren zu schnell und drängelten, sie ließen sich ablenken oder passten zu wenig auf. Bei Stress in engerem Sinne gehe es laut Vollrath darum, dass Anforderungen auf den Autofahrer einströmen, die zu Überforderung und fehlerhaftem oder chaotischem Verhalten führen können. Dies sei

aber zumindest bei Pkw-Unfällen eher selten. „Überforderung kann jedoch auch durch zu geringe Belastung entstehen, etwa bei monotonen Fahrten. Viele Verkehrsteilnehmer bekämpfen die Langeweile durch Nebentätigkeiten und überfordern sich hierdurch“, sagte der Psychologe. Im Hinblick auf Emotionen führte Vollrath aus, dass negative Emotionen zu aggressivem Verhalten führen können, positive Emotionen hingegen zu nachlassender Aufmerksamkeit: „Negative Emotionen entstehen zum Beispiel, wenn das Ziel, schnell von A nach B zu kommen, durch unvorhergesehene Ereignisse beeinträchtigt wird. Dies kann Ärger und Frustration auslösen, wobei unbewusst Energien freigesetzt werden. Man kann die Emotionen aber bewusst beeinflussen, indem man über die Ursachen

der Ereignisse nachdenkt und sich in andere Verkehrsteilnehmer und deren Beweggründe hineinversetzt.“ Es gebe auch Hinweise darauf, dass positive Emotionen, wie zum Beispiel Sympathie für den Beifahrer, zu einer Beeinträchtigung der Aufmerksamkeit führen können. Dies sei vor allem in komplexen Fahrsituationen mit einer Risikohöherung verbunden.

## Verkehrsklima in Deutschland

„Wird das Verkehrsklima in Deutschland rauer?“ fragte **Dr. Dirk Hillebrandt** vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) in Flensburg. Schlagzeilen in der Presse hätten häufig diesen Tenor. Die Analyse der amtlichen Statistik des KBA ergebe demgegenüber ein differenzierteres Bild. Insgesamt habe sich die Gesamtzahl der jährlich im Verkehrszentralregister registrierten Verstöße seit 1990 nahezu verdoppelt. 2012 seien insgesamt 4,7 Millionen Verstöße verzeichnet worden. Dies könne jedoch nicht unmittelbar als Beleg für eine Klimaveränderung herangezogen werden: „Die 0,5 Promille-Regelung und das Handyverbot haben die absolute Zahl der Eintragungen stark erhöht, ohne dass dies unmittelbar auf ein raueres Klima schließen ließe.“ Auch sei die Zahl der Eintragungen stark von der Kontrolldichte abhängig. Bei den registrierten Verstößen müsse unterschieden werden zwischen unauffälliger Herabsetzung



Prof. Mark Vollrath



Dr. Dirk Hillebrandt

der Verkehrssicherheit, abstrakter Gefährdung, konkreter Behinderung und Belästigung sowie konkreter Gefährdung. Die beiden letztgenannten Kategorien könnten zur Kennzeichnung des Verkehrsklimas herangezogen werden. In Flensburg registrierte Straftaten und Ordnungswidrigkeiten zeigten über einen langen Zeitraum häufig einen wellenförmigen Verlauf. „Hier gibt es derzeit steigende Zahlen zum Beispiel beim Sicherheitsabstand und bei Rotlichtverstößen, aber auch sinkende Verläufe, zum Beispiel bei Vorfahrdelikten, unerlaubter Entfernung vom Unfallort und Unfallflucht“, erklärte Dr. Hillebrandt. Bei konkreten Gefährdungen gehe der langfristige Trend derzeit eher zurück. Die Frage nach dem rauerem Verkehrsklima lasse sich demnach nicht mit einem eindeutigen „Ja“ beantworten. Es sei dennoch angebracht, im Rahmen präventiver Programme noch stärker auf die Vermittlung von Rücksichtnahme, Fairness und Gelassenheit im Straßenverkehr zu fokussieren.

## Aggression im Straßenverkehr

**Prof. Gerrit Manssen** von der Universität Regensburg beschäftigte sich mit der Aggression im Straßenverkehr und der staatlichen Schutzpflicht gegen Rücksichtslosigkeit im Verkehr. Aggressives Verhalten sei eine wesentliche Unfallursache, Schätzungen zufolge seien 1.000 Verkehrstote im Jahr als Opfer

aggressiven Verhaltens anzusehen. „Der Schutzauftrag der Verfassung für Leben und körperliche Unversehrtheit erfordert staatliche Maßnahmen gegen rücksichtsloses Verhalten, wird jedoch nicht konsequent umgesetzt“, meinte der Jurist. Dabei gebe es durchaus Maßnahmen, die gegen rücksichtsloses Verhalten in Erwägung gezogen werden könnten. Dazu gehöre unter anderem eine höhere Kontrolldichte, die Einführung der Halterhaftung, ein Tempolimit sowie ein grundsätzliches Überholverbot für Lkw auf Autobahnen. „Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen wäre geeignet, aggressives Fahren zu mindern, da sie zu einem gleichmäßigeren Geschwindigkeitsverhalten beitragen würde“, zeigte sich Prof. Manssen überzeugt. Weitere Möglichkeiten lägen in der Überarbeitung rechtlicher Vorschriften, zum Beispiel in der Straßenverkehrsordnung (StVO) oder im Strafgesetzbuch. Übermäßig schnelles Fahren sowie Drängeln könnten als Straftatbestand aufgenommen, die Strafandrohung bei vorsätzlicher oder fahrlässiger Begehung besser abgestuft werden. Auch könne ein abstraktes Gefährdungsdelikt durch diese Verhaltensweisen wie beim Fahren unter Alkohol oder Drogenwirkung geschaffen werden. Die kontrovers diskutierte Halterhaftung sei keineswegs verfassungswidrig. Die Einführung der „Section Control“, Geschwindigkeitskontrollen über ganze Streckenabschnitte, böte weitere Möglichkeiten zur Unterbindung

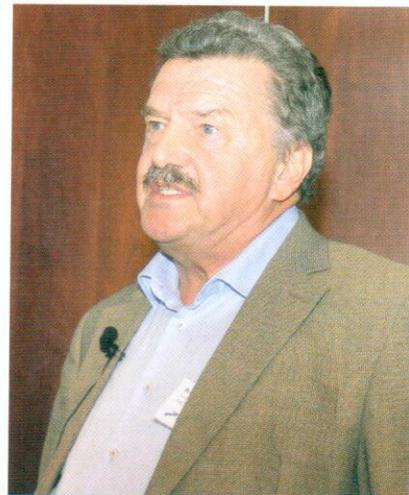


Prof. Gerrit Manssen

aggressiver Fahrweisen, werde aber seitens der Politik viel zu zögerlich angegangen: „Die Verkehrspolitik der derzeitigen Bundesregierung wertet Renditeinteressen der deutschen Automobilindustrie offensichtlich als vorrangig gegenüber Sicherheitsbelangen“, sagte Manssen.

## Tempolimit auf Autobahnen

**Prof. Ralf Risser** aus Wien widmete sich in seinem Vortrag der Frage, warum man sich in Deutschland – anders



Prof. Ralf Risser

als in europäischen Nachbarländern – so schwer tue mit Veränderungen wie dem generellen Tempolimit auf Autobahnen. Es gebe zahlreiche Untersuchungen, die darauf hinweisen, dass man mit Geschwindigkeitslimits eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit erreichen könne. Grob vereinfacht gebe es bei der Frage nach dem Tempolimit drei Interessengruppen: die Autofahrer, die Autoindustrie und die öffentliche Hand. Autofahrer ließen sich häufig von Gefühlslagen zum schnellen Fahren verleiten. „Die Industrie ist wahrscheinlich der Auffassung, dass die mit dem Auto verbundenen Geschwindigkeitspotenziale Motive zum Autokauf darstellen“, sagte der Psychologe. Die öffentliche Hand fürchte möglicherweise einen Schaden für die Wirtschaft. Diese Annahmen seien jedoch nicht unbedingt berechtigt, die Hoffnungen und Befürchtungen nicht zwangsläufig real. Befragungen wie die

SARTRE 3-Studie zeigten, dass die Meinungen in der Bevölkerung zum schnellen Fahren durchaus differenziert seien. Möglicherweise wären niedrigere Geschwindigkeiten und mehr Kontrollen ein Anlass, das Auto sozial verträglich und umweltfreundlich zu gestalten und dadurch neue Kunden zu gewinnen. Die öffentliche Hand könne eventuell durch schlüssiges Handeln beim Tempolimit nicht weniger, sondern mehr Zustimmung in der Bevölkerung erfahren. Zusammenfassend sagte Risser: „Geschwindigkeitsbegrenzungen stellen für die Deutschen keineswegs ein ‚rotes Tuch‘ dar. Das Problem ist eher, dass die Entscheidungsträger mutlos sind.“

## Wirksamkeit von Kampagnen

**Prof. Christoph Klimmt** von der Hochschule für Musik, Theater und Medien in Hannover widmete sich der Fragestellung, wie wirksam Strategien von Verkehrssicherheitskampagnen sind. Der erste Teil seines Referates fiel eher skeptisch aus. Slogans wie „Runter vom Gas“ gelinge es zwar, sich im Gedächtnis der Bevölkerung zu verankern. Evaluationsstudien zeigten aber, dass die angestrebte Beeinflussung von Einstellungen, Normen oder Verhaltenskontrollen bezüglich riskanten Fahrverhaltens nicht so recht „vom Fleck“ kämen. Die Gründe hierfür seien sehr vielschichtig. Der Fahrstil eines Verkehrsteilnehmers beispielsweise sei eine Gewohnheitstätigkeit mit langfristig

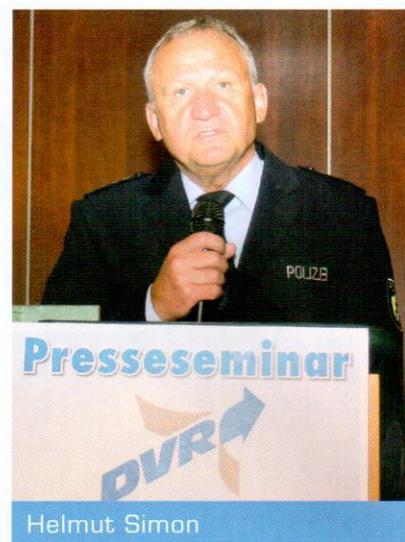


Prof. Christoph Klimmt

gebildeten kognitiven Strukturen, die durch einige wenige Mahnungen zu mehr Vorsicht nicht grundlegend verändert werden könnten. Und für deutlich intensivere Bearbeitungen – wie sie mit großen Werbebudgets in der Konsumgüterindustrie üblich sind – fehle in der Verkehrssicherheitswerbung das Geld. „Gerade besonders risikobereite Fahrer wie etwa junge Männer wollen sich gar nicht zur Vernunft mahnen lassen. Für ‚Problemfahrer‘ bedeutet das Auto- oder Motorradfahren pure Emotion, die sie sich nicht vermiesen lassen wollen. Deshalb schirmen sie sich gegen gut gemeinte Beeinflussungsversuche ab“, erläuterte der Medienwissenschaftler. Wenn zudem der enge Freundeskreis dieser Fahrer risikofreundlichen sozialen Normen aufgeschlossen sei, sei es sehr schwierig, sie „von außen“ mit Sicherheitsbotschaften zu erreichen. Dennoch: „Verkehrssicherheitskampagnen sind wichtig und ihr Nutzen sollte nicht in Frage gestellt werden, weil sie indirekte Effekte erzielen können.“ Kampagnen würden öffentlich sagen, was gesellschaftlich wünschenswertes Fahren ausmache. Das bestärke Menschen, die sich um gefährdete Personen sorgen, etwa den eigenen Sohn, ihren positiven Einfluss geltend zu machen. Diese Betonung von gesellschaftlichen Normen sei auch für Risikogruppen ein wichtiges Signal. Sie müssten so zur Kenntnis nehmen, dass ihr bevorzugtes Verhalten im Straßenverkehr im Widerspruch stehe zu Vorstellungen und Erwartungen ihrer gesellschaftlichen Umwelt. Ohne solche Kampagnen hätten Risikofahrer noch weniger Anlass, sich Gedanken zu machen. „Außerdem sind Kampagnen Anlässe für Massenmedien, das Thema Verkehrssicherheit anzusprechen und ein Problembewusstsein zu schaffen“, sagte Prof. Klimmt.

## Crash Kurs NRW

Die ungeschminkte und harte Realität demonstrierte der Crash Kurs NRW, der vom Leitenden Polizeidirektor **Helmut Simon** und einem der Kölner Teams durchgeführt wurde: Unfallerlebnisse von Betroffenen, die unter die Haut gehen. Die Kampagne



Helmut Simon

der Polizei in NRW richtet sich an Jugendliche der 10. und 11. Klasse und an Berufsschüler. In diesem Falle waren aber die „Schüler“ die anwesenden Journalisten. „Denken Sie an einen Menschen, der Ihnen ganz besonders wichtig ist“, wurden sie von der Moderatorin **Silke von Beesten** gebeten. „Halten Sie dieses Gefühl einen Moment lang fest. Und jetzt stellen Sie sich vor, dieser geliebte Mensch ist weg. Das Handy bleibt still. Dieser Mensch kommt nicht mehr, nie mehr.“ Eine **Notfallseelsorgerin** berichtete, wie sie einer Mutter die Nachricht vom Unfalltod ihres Sohnes überbringen musste. „Was soll man einer solchen Mutter sagen? Und anschließend der schwangeren Freundin, deren Kind niemals in die Augen seines Vaters schauen kann, niemals von ihm in den Arm genommen wird?“ Ein **Polizeibeamter** schilderte, wie er als erster am Unfallort eintrifft und einen jungen Motorradfahrer querschnittsgelähmt vorfindet. Den jungen Menschen beim Kurs rät er inbrünstig: „Haltet euer Leben fest. Werft es nicht weg. Ich möchte niemals zu einem Unfall gerufen werden, an dem einer von euch beteiligt ist.“ Ein **Rettungssanitäter** berichtete von einem jungen Mann, der sein Leben nach einem Unfall wegen einer Darminkontinenz nicht mehr leben wollte. Nach einem missglückten Suizid und nun auch noch an den Rollstuhl gefesselt, musste er den Selbstmordkandidaten zu einem Heim bringen, in dem er mit Medikamenten bis an sein Lebensende ruhig gestellt wird. Eine quälende Stunde



Der Crash Kurs NRW beeindruckte die Teilnehmer.

Autofahrt. Schweigen. Und immer die Gedanken: „Ist das alles gerecht? Was würde ich an seiner Stelle machen?“ Und seine ehrliche Antwort: „Ich weiß es nicht.“ Eine **Mutter** erzählte mit stockender Stimme, wie sie vor 20 Jahren vom Tod ihrer damals 14-jährigen Tochter erfuhr, die mit ihrem Fahrrad unter die Räder eines Lkw gekommen war, der mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit ihre Schule passiert hatte. Wie sich ihr Leben von einer Sekunde auf die andere komplett änderte, wie sie Jahre wie in Trance verbrachte, wie die Freunde nach und nach einen weiten Bogen um die trauernde Familie machten. „Wir fühlten uns wie Aussätzige. Wir stellten alles in die Garage, ihr Fahrrad, ihre Turnschuhe, die Schulsachen. Ich habe die Garage seitdem nicht mehr betreten.“ Zum Abschluss fragte die Moderatorin: „Es verunglücken doch immer die anderen. Aber wer sind denn die anderen? Die anderen, das seid ihr selbst!“ Und mit einem lauten Knall zerplatzte ein riesiger Ballon, an dem Zettel mit den Wünschen, Hoffnungen und Lebensträumen der Seminarteilnehmer klebten.

## Unterrichtskonzept „Lebensträume“

**Andrea Leirich**, Geschäftsführerin der Landesverkehrswacht Mecklenburg-Vorpommern, berichtete, dass ihr Land den Kurs aus NRW übernehmen durfte und zu einem eigenen Crash Kurs MV weiterentwickelt hat. Entstanden ist unter anderem das Unterrichtskonzept „Lebensträume“ zur Vorbereitung und Nachbereitung des Kurses: Die Schüler machen sich in Partnerarbeit Gedanken über die Lebensentwürfe, Hobbys, Freundeskreise und Mobilitätsformen eines fiktiven jungen Paares. Als letztes



Andrea Leirich

notiert jeder für sich seinen eigenen Lebenstraum. „Erfahrungsgemäß reichen diese von ganz großen Träumen bis hin zu naheliegenden Wünschen des erfolgreichen Abschlusses der Berufsausbildung“, berichtete Leirich über die Erfahrungen mit dem erfolgreichen Konzept. Einige Tage nach der Großveranstaltung, dem eigentlichen Crash Kurs, machen sich dieselben Schüler erneut Gedanken über das Paar. Anhand eines ebenfalls fiktiven Zeitungsartikels wird die Geschichte der beiden weiter erzählt: Der junge Mann übersteht einen selbst verursachten Unfall ohne körperliche Schäden, seine Freundin aber ist seitdem an den Rollstuhl gefesselt. Anhand derselben Fragen wie im ersten Teil des Unterrichtskonzeptes setzen sich die Schüler damit auseinander, wie sich der Alltag und die Lebensplanungen der beiden nach dem Unfall wahrscheinlich verändert haben. „Der Gesprächsbedarf und die Betroffenheit bei dieser Art von Unterricht sind groß. Genau dann, wenn die Erkenntnis der eigenen Verletzlichkeit durch eine eigene Unachtsamkeit oder durch eigenes absichtliches Fehlverhalten oder das eines anderen Fahrers die Herzen und Köpfe der jungen Menschen erreicht, hat der Crash Kurs ein wichtiges Ziel geschafft“, sagte Leirich.