

KFV - Sicher Leben

#5

Aggression im Straßenverkehr

KFV - Sicher Leben

#5

Aggression im Straßenverkehr

KFV - Sicher Leben. Band #5. Aggression im Straßenverkehr. Wien, 2017

Medieninhaber und Herausgeber
KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

Autoren
Christian Brandstätter, Mag. Gerald Furian, MBA, Mag. Susanne Kaiser, Dr. Dieter Krainz,
Dr. Claudia Riccabona-Zecha, Dr. Christopher Schlembach

Alle personenbezogenen Bezeichnungen gelten gleichermaßen für Personen weiblichen und männlichen Geschlechts.

© KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)



INHALTSVERZEICHNIS

ZUSAMMENFASSUNG	9
Kurzzusammenfassung	9
Abstract	10
TEIL A	
EMPIRISCHE BEFUNDE UND RECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN ZUM THEMA AGGRESSION IM STRASSENVERKEHR	11
1 EINLEITUNG	16
2 BEGRIFFSERKLÄRUNG UND PRÄVALENZ	22
2.1 Aggression im Straßenverkehr – Definitionen und Genese	22
2.2 Prävalenz und Gruppenunterschiede	25
3 METHODEN ZUR MESSUNG VON AGGRESSION IM STRASSENVERKEHR	30
3.1 Einleitung	30
3.2 Psychometrische Skalen	30
3.3 Einstellungsmessung	30
3.4 Simulationsstudien und experimentelle Designs	31
3.5 Qualitative Ansätze	31
3.6 Zusammenfassung und Folgerungen für das methodische Vorgehen	32
4 FRAGESTELLUNG, HYPOTHESEN, UNTERSUCHUNGSDESIGN	36
4.1 Fragestellung	36
4.2 Hypothesen zum Thema „Aggressives Verhalten im Straßenverkehr“	36
4.3 Untersuchungsdesign	36
4.3.1 Fokusgruppen	36
4.3.2 Telefonische Befragung	37
5 SUBJEKTIVE WAHRNEHMUNGEN, EINSCHÄTZUNGEN UND URSACHENZUSCHREIBUNG VON AGGRESSION: ERGEBNISSE DER FOKUSGRUPPEN	42
5.1 Annäherungen an das Thema Aggression	42
5.2 Interpretationsmuster und Erfahrungen mit aggressivem Verhalten	43
5.3 Persönlicher Umgang mit Aggression im Straßenverkehr	45
5.4 Subjektive Perspektiven auf die Ursachen von Aggression	46
5.5 Lösungsvorschläge aus Sicht der Verkehrsteilnehmer	47
5.6 Zusammenfassung	48

6	ERGEBNISSE DER QUANTITATIVEN BEFRAGUNG VON PKW-LENKERN	54
6.1	Stichprobencharakteristik	54
6.2	Skalenbildung	56
6.3	Spontane Assoziationen zu aggressivem Verhalten im Straßenverkehr	57
6.4	Selbstberichtetes und beobachtetes Verhalten	57
6.5	Emotionale Reaktionen auf Verhalten Anderer	58
6.6	Gruppenunterschiede hinsichtlich des Aggressions-Scores	59
6.7	Zusammenfassung und Diskussion	61
7	WAS TUN? PRÄVENTION UND INTERVENTION	66
7.1	Gesetzliche Maßnahmen	66
7.2	Behandlung auffälliger Verkehrsteilnehmer	67
7.2.1	Einstellungsänderung und Verhalten	67
7.2.2	Programme gegen aggressives Fahren	68
7.3	Technische Möglichkeiten	69
7.4	Kampagnen und Bewusstseinsbildung	69
7.5	Fahrschulausbildung	70
8	ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK	74

TEIL B	
AGGRESSION ALS THEMA DER RECHTSORDNUNG UND RECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN ZUR SANKTIONIERUNG VON AGGRESSIVEM VERHALTEN	78
1 EINLEITUNG	82
2 AGGRESSIVITÄT IM STRASSENVERKEHRSRECHT IN DER STRASSENVERKEHRSORDNUNG (STVO) UND IM FÜHRERSCHEINGESETZ (FSG)	86
2.1 § 3 StVO: Vertrauensgrundsatz; Rücksichtnahme auf schwächere Verkehrsteilnehmer	86
2.2 § 7 FSG: Verkehrszuverlässigkeit – Entziehung der Lenkberechtigung	86
2.3 Bestrafung für Verwaltungsübertretungen, die mit aggressivem Fahrverhalten in Zusammenhang stehen können	87
2.3.1 Nichteinhalten des Sicherheitsabstandes	87
2.3.2 Vorfahrt erzwingen/Vorrangverletzung, Rotlichtverstoß	88
2.3.3 Behinderung bzw. Gefährdung von Fußgängern am Schutzweg	88
2.3.4 Nichteinhalten von Überholverböten	88
2.3.5 „Rasen“ (Geschwindigkeitsübertretung)	88
2.3.6 Alkohol/Suchtgift	89
2.3.7 Sonstige Beeinträchtigungen	89
2.3.8 Verschärfungen aufgrund besonderer Rücksichtslosigkeit gegenüber anderen Straßenbenützern oder wegen besonders gefährlicher Verhältnisse	89
2.4 Sogenannte begleitende Maßnahmen zur Entziehung der Lenkberechtigung	89
2.4.1 Verkehrspsychologische Untersuchung (VPU)	89
2.4.2 Nachschulung	90
2.4.3 Berücksichtigung von Inhalten in der Fahrausbildung	91
2.5 Zusammenfassung Aggressivität im Straßenverkehrsrecht: StVO und FSG	92
2.6 Exkurs: Aggressionsmindernde Gestaltung von Verkehrsräumen: Begegnungszonen	93
3 ÜBERBLICK ÜBER IN FRAGE KOMMENDE STGB-DELIKTE BEI AGGRESSIVITÄT IM STRASSENVERKEHR	98
3.1 Mord (§ 75 StGB)	98
3.2 Totschlag (§ 76 StGB)	98
3.3 Fahrlässige Tötung (§ 80 StGB)	98
3.4 Fahrlässige Tötung unter besonders gefährlichen Verhältnissen (§ 81 StGB)	98
3.5 Körperverletzung (§ 83 StGB)	98
3.6 Schwere Körperverletzung (§ 84 StGB)	99
3.7 Körperverletzung mit schweren Dauerfolgen (§ 85 StGB)	99
3.8 Körperverletzung mit tödlichem Ausgang (§ 86 StGB)	99
3.9 Absichtliche schwere Körperverletzung (§ 87 StGB)	99
3.10 Fahrlässige Körperverletzung (§ 88 StGB)	100
3.11 Gefährdung der körperlichen Sicherheit (§ 89 StGB)	100
3.12 Nötigung (§ 105 StGB)	100
3.13 Gefährliche Drohung (§ 107 StGB)	100
3.13.1 Auslegung von Nötigung und gefährlicher Drohung im Straßenverkehr	101
3.13.2 Abruptes Abbremsen	101
3.14 Beleidigung (§ 115 StGB)	102
3.15 Sachbeschädigung (§ 125 StGB)	102
3.16 Vorsätzliche Gemeingefährdung (§ 176 StGB)	102

3.17 Fahrlässige Gemeingefährdung (177 StGB)	102
3.18 Widerstand gegen die Staatsgewalt (§ 269 StGB)	102
3.19 Tätlicher Angriff auf einen Beamten (§ 270 StGB)	102
4 KONSEQUENZEN FÜR AGGRESSIVES VERHALTEN ABSEITS DES STRASSENVERKEHRS	106
4.1 Waffengesetz 1996	106
4.1.1 Verlässlichkeitsprüfung	106
4.1.2 Auszug Waffengesetz 1996	107
4.2 Gewerbeordnung 1994	108
4.2.1 Zuverlässigkeitsprüfung bei Berufskonzessionen	108
4.2.2 Auszug Gewerbeordnung (§ 87)	109
4.2.3 Auszug Gewerbeordnung (§ 95)	109
4.3 Exekutionsordnung (EO)	109
4.3.1 Wegweisung und Betretungsverbot bei Gewalt in Wohnungen	109
4.3.2 Auszug Sicherheitspolizeigesetz und Exekutionsordnung	110
4.4 Sicherheitspolizeigesetz (SPG)	111
4.4.1 Strafbares aggressives Verhalten gegenüber Organen der öffentlichen Aufsicht	111
4.4.2 Auszug Sicherheitspolizeigesetz (§ 82 Abs. 1)	111
4.5 Strafprozessordnung 1975 (StPO)	111
4.5.1 Maßnahmen des Gerichts bei aggressivem oder sonst grob ungebührlichem Verhalten	111
4.5.2 Auszug Strafprozessordnung (§ 94 – Ordnungsstrafen)	111
4.6 Suchtgiftverordnung	111
4.6.1 Keine Abgabe suchtgifthaltiger Substitutionsmittel durch den Apotheker bei z.B. aggressivem Verhalten des Patienten	111
4.6.2 Auszug Suchtgiftverordnung (§ 23h)	111
4.7 Bundesgesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (UWG)	112
4.7.1 Aggressive Geschäftspraktiken	112
4.7.2 Auszug Bundesgesetz gegen den unlauteren Wettbewerb	112
4.8 Zusammenfassung	113
LITERATUR	115
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	119
TABELLENVERZEICHNIS	121
ANHANG: ERHEBUNGSINSTRUMENT DER TELEFONBEFRAGUNG	123
IMPRESSUM	127

ZUSAMMENFASSUNG

Kurzzusammenfassung

Die vorliegende Studie beleuchtet das Phänomen Aggression im Straßenverkehr aus psychologisch-sozialwissenschaftlicher und rechtswissenschaftlicher Perspektive.

Ziel der psychologisch-sozialwissenschaftlichen Untersuchung ist die Ermittlung der Prävalenz, Genese und Unfallrelevanz von aggressiven Verhaltensweisen im österreichischen Straßenverkehr. Der Zusammenhang zwischen aggressivem Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer und emotionaler Belastung, die oftmals mit Frustration und aggressiver Reaktion einhergeht, wurde bereits 1939 in der Frustrations-Aggressions-Hypothese begründet. Als Basis für die empirischen Erhebungen der vorliegenden Arbeit dient die Definition von Aggression im Straßenverkehr von Herzberg und Schlag (2006), die sowohl offen feindseliges Verhalten wie Beschimpfen, Anhupen, Bedrohen etc. als auch instrumentell eingesetztes Verhalten (z.B. Drängeln, um Fahrtziele schneller zu erreichen) umfasst.

Auf Basis dieser theoretischen Überlegungen wurden zunächst Fokusgruppen in Wien und in einer größeren Bezirkshauptstadt (Amstetten, Niederösterreich) durchgeführt, um theoretische Überlegungen zu explorieren und den quantitativen Untersuchungsansatz zu schärfen. Es stellte sich heraus, dass Stresserfahrungen ein wesentlicher Faktor im Zusammenhang von Frustration und Aggression sind.

Im zweiten, quantitativen Teil der Studie wurden mit n=1.500 Pkw-Lenkern aller Altersgruppen aus dem gesamten österreichischen Bundesgebiet Telefoninterviews durchgeführt.

Erhoben wurde dabei neben der Fremdwahrnehmung auch die Selbsteinschätzung aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr und ob es diesbezüglich Unterschiede gibt. Darüber hinaus wurde festgestellt, in welchem Ausmaß aggressive Verhaltensweisen anderer Verkehrsteilnehmer die befragten Personen emotional belasten. Alle abgefragten Verhaltensweisen beziehen sich auf Aggression und/oder Fehlleistungen im Straßenverkehr. Die entsprechenden Items wurden unterschiedlichen etablierten Fragebögen entnommen.

Auf Basis dieser quantitativen Daten wurden schließlich ein personenbezogener Aggressions-Score ermittelt und verschiedene verkehrssicherheitsrelevante Hypothesen überprüft.

Zentrales Ergebnis der Studie ist, dass aggressives Fahren mit größerer Unaufmerksamkeit im Straßenverkehr, häufigeren Fahrfehlern und vermehrter Unfallbeteiligung in Zusammenhang steht – unabhängig von der jährlichen Kilometerleistung. Zudem weisen Männer, Personen aus großen Wohnorten (>50.000 Einwohner) und mit höherem Bildungsabschluss höhere Aggressionswerte auf. „Dichtes Auffahren bzw. Drängeln“ ist mit Abstand das häufigste frei assoziierte aggressive Verhalten. Dies ist auch jene Verhaltensweise, für die die größte Diskrepanz zwischen selbst- und fremdbeobachtetem Verhalten ermittelt werden konnte und die am meisten Ärger auslöst.

Der rechtswissenschaftliche Teil (2) untersucht, auf welche Weise aggressives Verhalten in der österreichischen Rechtsordnung überhaupt thematisiert wird. Es wird erläutert, (1) inwieweit das Thema „Aggressivität“ im Straßenverkehrsrecht verankert ist und (2) wie (verwaltungsstrafrechtlich) aggressive Verhaltensweisen geahndet werden.

Es wird ein Überblick über in Frage kommende StGB-Delikte betreffend Aggressivität im Straßenverkehr gegeben, darüber hinaus werden Sanktionen und Strafalternativen im Hinblick auf aggressive Handlungen im Straßenverkehr dargestellt.

Abstract

This study looks at the phenomenon of aggression on the roads from the psychological, social sciences and legal perspectives.

The goal of the psychological and social sciences part of the study (1) is to identify the prevalence and genesis of aggressive behaviour on Austria's roads as well as its relevance from a road accident perspective. The link between the aggressive behaviour of other road users and emotional stress, which often causes frustration and an aggressive reaction, was already identified in the 1939 Frustration-Aggression Hypothesis. The definition of aggression on the roads proposed by Herzberg and Schlag (2006), which includes both openly hostile behaviour like swearing, tooting the horn, making threats, etc. as well as instrumental behaviour (e.g. tailgating to get to a destination more quickly), serves as the basis for the present study.

Based on the afore-mentioned theoretical considerations, a series of focus group discussions were held in Vienna and one other regional capital (Amstetten, Lower Austria) to explore the theory and finetune the subsequent quantitative study. It thereby emerged that stress is a key factor when it comes to frustration and aggression.

In the quantitative part of the study, telephone interviews were carried out with n=1,500 car drivers of all ages across the whole of Austria.

During these interviews, the drivers were asked about the aggressive behaviour of other road users and their own aggressive behaviour on the roads and whether there were any differences. They were also asked to what extent the aggressive behaviour of other road users affected them emotionally. All the forms of behaviour discussed related to aggression and/or driver errors on the roads. The corresponding items were derived from various established questionnaires.

This quantitative data was then used to calculate a personal aggression score and to test various road safety hypotheses.

The core finding of this study is that there is a link between aggressive behaviour and more careless driving, more frequent driver errors and increased involvement in road accidents – regardless of a driver's annual road mileage. Furthermore, men, people from larger residential areas (>50,000 inhabitants) and people with higher educational qualifications exhibit higher aggression scores. "Driving too close to the vehicle in front or tailgating" is the form of behaviour that is by far the most frequently associated with aggression. It is also the form of behaviour for which there was the biggest discrepancy between people's perceptions of their own driving behaviour and that of others and which annoyed people the most.

The legal part of the study (2) looked at how (if at all) aggressive behaviour on the roads is addressed in the Austrian legal system. It examined (1) to what extent the topic of "aggression" is covered in road traffic law, and (2) how aggressive behaviour is prosecuted (in administrative criminal proceedings).

The report provides an overview of potential criminal offences with regard to aggression on the roads as well as potential sanctions and alternative punishments for aggressive behaviour by road users.

TEILA

EMPIRISCHE BEFUNDE UND RECHT- LICHE RAHMENBEDINGUNGEN ZUM THEMA AGGRESSION IM STRASSEN- VERKEHR

1

1 EINLEITUNG

16

1

EINLEITUNG

Aggression im Straßenverkehr ist in der Verkehrssicherheitsforschung, aber mitunter auch in den täglichen Nachrichten, ein brisantes Thema. Der Ausdruck von Aggression, ihr Ausagieren im Verkehrsgeschehen, kann vielfältige Formen annehmen, und es handelt sich dabei um ein alltägliches Phänomen.

„Wiener Autolenker attackierte Gegner mit Axt – gewalttätiger Streit kein Einzelfall (...) Seit Jänner 2011 gab es – laut Meldungen der APA – rechnerisch jeden Monat einen Fall, bei dem Verkehrsteilnehmer einander mit Waffen bedrohten oder verletzten, aufeinander einprügelten oder Fahrzeuge beschädigten (...)“ (Der Standard, Mai 2012).

Aggression muss jedoch nicht immer in physische Gewaltanwendung münden, wie in der zitierten Pressemeldung. Dennoch ist Aggression relevant für die Verkehrssicherheit, da sie Aufmerksamkeit reduzieren und durch rücksichtsloses Fahrverhalten ausgedrückt werden kann. Eine Studie der AAA Foundation for Traffic Safety (2000) ergab etwa, dass in den USA im Zeitraum von 1990 bis 1996 bei rund 10.000 untersuchten Unfällen, die auf aggressives Fahren zurückzuführen sind, 218 Menschen getötet und 12.610 Personen verletzt wurden. Diese Untersuchung basiert auf einer Auswertung von Polizeiberichten und Pressemitteilungen und stellt somit nur einen eingeschränkten Ausschnitt des Unfallgeschehens dar. Aggressivität im Straßenverkehr ist in vielen, vor allem hochmotorisierten Ländern im Steigen begriffen (Vilieux & Delhomme, 2007). Das Phänomen Aggression sollte daher in der verhaltensorientierten Verkehrssicherheitsforschung eine wichtige Rolle einnehmen.

Wie groß der Risikofaktor *Aggression* im Straßenverkehr tatsächlich ist, ist schwer zu quantifizieren. Zum einen, da Verkehrsunfälle überwiegend multikausal entstehen und eine rückwirkende Ursachenzuschreibung oft schwierig ist. Zum anderen ist Aggression im Straßenverkehr kein eindeutig identifizierbares Fehlverhalten wie etwa die Überschreitung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit. Es ist vielmehr ein Konstrukt, repräsentiert durch unterschiedliche Verhaltensweisen. Auch innerhalb des Forschungszweiges, der sich mit diesem Phänomen beschäftigt, herrscht Uneinigkeit darüber, welche Verhaltensweisen als aggressiv einzustufen sind und welche nicht. Oft wird in Untersuchungen nach selbstberichteter Aggression während der Verkehrsteilnahme gefragt. Dies ist problematisch, da Befragte unterschiedliche Vorstellungen von *Aggression* haben und mit ihrem Antwortverhalten Unterschiedliches zum Ausdruck bringen können.

In Österreich gab es bislang keine Untersuchung, die über simple Meinungsumfragen hinausreichte und sich ausführlich mit der Prävalenz von Aggressionen im Straßenverkehr beschäftigte. Die vorliegende Studie, die vom KFV im Jahr 2014 durchgeführt wurde, schließt nun diese Lücke und untersucht die Entstehung und die Effekte von Aggression auf österreichischen Straßen in Form einer Grundlagenstudie und unter Einbeziehung internationaler Erkenntnisse. Dabei wurde sowohl auf eine Kombination aus bewährten Messinstrumenten zur Quantifizierung als auch auf den Einsatz qualitativer Forschungsmethoden zurückgegriffen.

Der vorliegende Bericht eröffnet den Zugang zum Problem der Aggression im Straßenverkehr über die theoretische Fundierung und Konzeptualisierung. Unterschiedliche theoretische Ansätze und De-

definitionen sowie einige Forschungsergebnisse zu Prävalenz und Unterschieden zwischen Personengruppen werden in Kapitel 3 vorgestellt. Eine sehr frühe Theorie zur Entstehung von Aggressionen ist etwa die Frustrations-Aggressions-Hypothese, die aggressives Verhalten als Reaktionsbildung auf Frustration (Enttäuschung von Erwartungen und Wünschen, was innerpsychisch oder durch die Umwelt bedingt sein kann) ansieht. In Kapitel 4 werden Forschungsinstrumente beschrieben, die im Zusammenhang mit der Erforschung von Aggression im Straßenverkehr eingesetzt werden können. Kapitel 5 stellt die für die vorliegende Untersuchung ausgewählten Forschungsinstrumente und die Fragestellung vor. In den Kapiteln 6 und 7 werden die Ergebnisse der empirischen Untersuchung dargestellt. Diese bestand aus zwei Teilen: (1) einer qualitativen Analyse, die auf Fokusgruppen mit unterschiedlichen Verkehrsteilnehmergruppen basiert, und (2) einer österreichweiten repräsentativen Umfrage unter Pkw-Lenkern (n=1.500). Die Fokusgruppen waren der Umfrage vorgelagert und dienten vor allem der Überprüfung der theoretischen Annahmen und der Schärfung des quantitativen Untersuchungsansatzes. Abschließend werden in Kapitel 8 potenzielle Präventionsmaßnahmen diskutiert. Eine kurze Zusammenfassung enthält die wichtigsten Ergebnisse der Studie und einen Ausblick auf künftigen Forschungsbedarf.

Im zweiten, separaten rechtswissenschaftlichen Teil des Berichts wird untersucht, auf welche Weise aggressives Verhalten in der österreichischen Rechtsordnung überhaupt thematisiert wird. Sanktionen und Strafalternativen im Hinblick auf aggressive Handlungen im Straßenverkehr werden umfassend dargestellt.

2

2	BEGRIFFSERKLÄRUNG UND PRÄVALENZ	22
2.1	Aggression im Straßenverkehr – Definitionen und Genese	22
2.2	Prävalenz und Gruppenunterschiede	25

2

BEGRIFFSERKLÄRUNG UND PRÄVALENZ

Aggression ganz allgemein, ob im Straßenverkehr oder in anderem Kontext, kann als Motivation, Objekte oder andere Individuen psychisch oder physisch zu schädigen, definiert werden. Ihr Auftreten bzw. der Grad der Ausprägung hängt von aggressionsspezifischen Erfahrungen, dem aktuellen emotionalen Zustand und aktuell vorhandenen Aggressionsauslösern ab – also von einem Zusammenspiel aus dispositionellen und situativen Faktoren (Maderthaner, 2008).

Eine frühe und oft modifizierte Hypothese zur Entstehung von Aggression ist die „Frustrations-Aggressions-Hypothese“ (Dollard et al., 1939). Wie der Name vermuten lässt, wird Aggression als Reaktion auf ein Frustrationserlebnis angesehen. Miller (1948) ergänzte diese Hypothese und argumentierte, dass nicht jede Frustration eine aggressive Reaktion zur Folge haben muss.

Das *General Aggression Model* nach Anderson & Bushmann (2002) integriert mehrere Theorien zur Entstehung von Aggression und beschreibt den Ablauf einer aggressiven Episode folgendermaßen (vereinfacht dargestellt): Eine Person mit spezifischem Einstellungs- und Persönlichkeitsprofil (dispositionelle Faktoren) nimmt bestimmte Aggressionsauslöser (situative Faktoren der Umwelt) wahr. Dieser Input trifft auf den vorhandenen psychischen und physischen Zustand (situative Faktoren der Person), und es findet in weiterer Folge eine Gesamteinschätzung und die Planung aggressiver Aktionen statt. Ob ein aggressiver Akt auch in die Tat umgesetzt wird, hängt u.a. von der situativen Möglichkeit, anderen anwesenden Personen sowie deren wahrgenommenem Status, den antizipierten Folgen und übergeordneten moralischen Prinzipien ab. Letztere können jedoch außer Kraft gesetzt werden, wenn der Aggressor überzeugt ist, dass der Akt der Aggression moralisch gerechtfertigt ist bzw. wenn dem Angegriffenen „menschliche Qualitäten“ abgesprochen werden.

Aggressionsfördernde situative Faktoren sind u.a. das Erleben von Provokation und Frustration, wie etwa erfahrene Ungerechtigkeit, enttäuschte Erwartungen oder Respektlosigkeit, aber auch akute psychische Belastungen wie Stress, Emotionszustand, Schmerzen, Lärm oder Hitze. Dispositionelle aggressionsfördernde Faktoren sind z.B. eine positive Einstellung gegenüber Gewalt und negative Emotionen allgemein (Angst, Neid, Depression). Eine positive Bewertung von Aggression kann sozial erlernt sein, wenn damit in der Vergangenheit die Durchsetzung oder Erreichung von Zielen verbunden war. In diesem Fall erhält die Aggression einen instrumentellen Charakter (Maderthaner, 2008), und die psychische oder physische Schädigung einer anderen Person ist nicht mehr die primäre Intention, wird jedoch zum Zwecke der Zielerreichung in Kauf genommen.

2.1 Aggression im Straßenverkehr – Definitionen und Genese

Grundsätzlich lassen sich die Theorien und Hypothesen der Aggressionsforschung auch auf den Straßenverkehr anwenden. Forschungsarbeiten aus diesem Bereich gehen jedoch von unterschiedlichen Definitionen von *Aggression im Straßenverkehr* oder *aggressivem Fahren* aus. Auch gibt es keinen Konsens darüber, welche einzelnen Verhaltensweisen konkret darunter zu verstehen sind - vor allem, ob ausschließlich offen feindseliges Verhalten (Beschimpfen, Fluchen, Anhupen, Bedrohen etc.) mit der

Absicht der Schädigung als aggressiv einzustufen ist oder auch instrumentelle Aggression (z.B. Rasen oder Drängeln, um ein Fahrtziel schneller zu erreichen), bei der die Gefährdung anderer in Kauf genommen wird.

Die US-amerikanische *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA) definiert aggressives Fahren als

„The operation of a motor vehicle in a manner which endangers or is likely to endanger other people or property“ (Martinez, 1997).

Die Bandbreite an Handlungen, die in diese beiden Kategorien fällt, kann vielfältig sein:

„Aggressive driving encompasses a continuum of behaviors that range from extreme acts (e.g. shootings or malicious assaults) to less severe manifestations (e.g. roadside arguments, confrontations and gestures)“ (Beirness et al., 2001, in Vanlaar et al., 2008, S. 375).

Diese Verhaltensweisen repräsentieren direkte, affektive Aggression, die zum Ziel hat, andere Personen psychisch oder physisch zu schädigen. Shinar (2007) berücksichtigt darüber hinaus auch die indirekte, instrumentelle Form der Aggression, die einer Zielerreichung dient und definiert aggressives Fahren wie folgt:

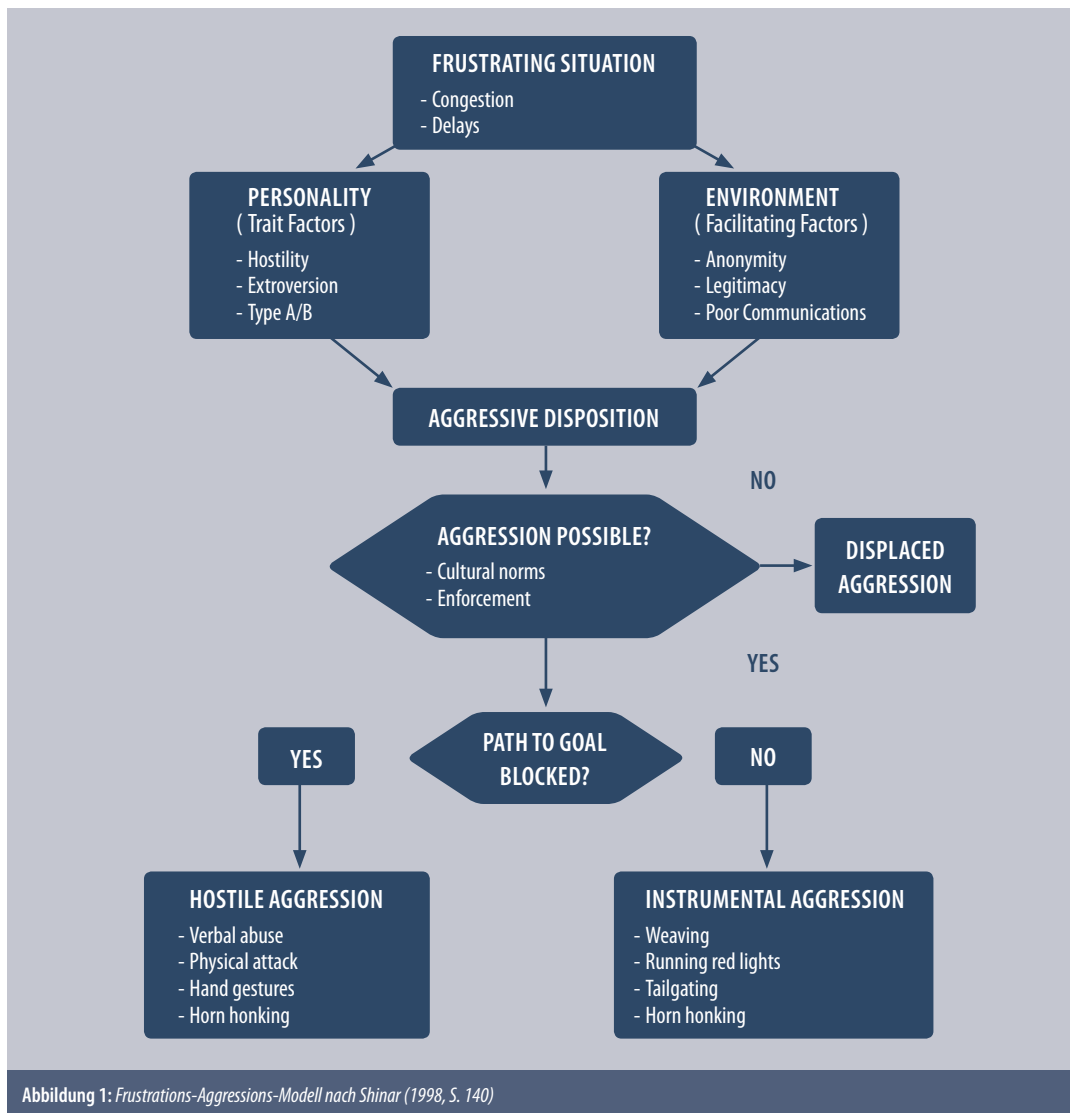
„Aggressive driving is defined as a syndrome of frustration-driven instrumental behaviors which are manifested in (a) inconsiderateness towards or annoyance of other drivers (tailgating, flashing lights, and honking at other drivers), and (b) deliberate dangerous driving to save time at the expense of others (purposefully running red lights and stop signs, obstructing path of others, weaving)“ (S. 328).

Herzberg und Schlag (2006) definieren:

„Ein Verhalten im Straßenverkehr ist aggressiv, wenn es andere Verkehrsteilnehmer zu schädigen beabsichtigt (affektive Aggression) oder wenn es die Durchsetzung eigener Ziele intendiert, zu deren Erreichung die Schädigung anderer Verkehrsteilnehmer in Kauf genommen wird (instrumentelle Aggression)“ (S. 75).

Shinar (1998) wendet die eingangs beschriebene Frustrations-Aggressions-Hypothese auf den Straßenverkehr an (Frustrations-Aggressions-Modell). Ausgangssituation ist dabei immer eine frustrierende Situation, die im Straßenverkehr häufig vorkommende Ereignisse darstellen, etwa Staus oder Verzögerungen, lange Rotphasen, ein Fahrzeug, das bei Grün nicht losfährt usw. Auch in Shinars Modell spielen immer Persönlichkeitsmerkmale (*trait factors*) und Umweltfaktoren (*facilitating factors*) zusammen. Diese erzeugen eine *aggressive Disposition*. Wenn es möglich ist, die Aggression auszuagieren, wird sie zu aggressivem Handeln führen. Dabei unterscheidet Shinar wiederum eine instrumentelle Ausrichtung (eigene Ziele verfolgen) und eine feindselige Ausrichtung (direkte Verletzung anderer). Letztere entspricht Herzbergs und Schlags affektiver Aggression. Wenn Aggression nicht ausagiert werden kann, dann muss sie aufgeschoben werden (*displacement*). Shinars Modell ist in Abbildung 1 skizziert. Anders als Shinar geht Berkowitz (1993) davon aus, dass Aggression nicht immer in Frustration gründen muss. Er sieht vor allem das Erleben von Ärger zwischengeschaltet.

Unter den Umweltfaktoren spielt Anonymität, die z.B. der Pkw einem Aggressor gewährt, eine wesentliche Rolle und begünstigt das Ausführen einer aggressiven Handlung (Tasca, 2000).



Lennon und Watson (2011) haben in qualitativen Interviews zwei Hauptfaktoren für feindseliges (affektives) aggressives Handeln im Straßenverkehr identifiziert. Zum einen wird es eingesetzt, um Kritik am Fahrstil oder Verhalten des anderen auszudrücken („eine Lektion erteilen“); und zum anderen als Vergeltung für einen wahrgenommenen aggressiven Akt des Gegenübers. Neben den fachlichen Definitionen ist deshalb ebenso relevant, was Verkehrsteilnehmer als Aggression im Straßenverkehr wahrnehmen, da auch nur interpretierte Aggression anderer Auslöser für eigene Aggression sein kann, unabhängig davon, ob der (vermeintliche) Aggressor die Schädigung eines anderen im Sinn hatte oder nicht (Vanlaar et al., 2008). Die empfundene Rechtfertigung aggressiven Handelns kann des Weiteren das Gewicht moralischer Prinzipien und damit Hemmschwellen reduzieren (Anderson & Bushmann, 2002).

Wie auch in anderen sozialen Situationen ist bei der subjektiven Bewertung eigener und fremder Handlungen im Straßenverkehr von systematischen Wahrnehmungsfehlern wie dem *Fundamentalen Attributionsfehler* auszugehen. Dieser beschreibt die Tendenz, den Einfluss dispositioneller (personenbezogener) Faktoren auf das Verhalten anderer zu überschätzen und den Einfluss situativer Faktoren zu unterschätzen. Situative Faktoren sind für den Beobachter oft nicht erkennbar. Bremst ein vorausfahrendes Fahrzeug plötzlich ab, könnte interpretiert werden, dass an dessen Steuer ein schlechter

Autofahrer sitzt (dispositioneller Faktor), obwohl womöglich die konkrete Situation trotz der hohen Aufmerksamkeit des Lenkers sein abruptes Bremsen erfordert hat (situativer Faktor).

2.2 Prävalenz und Gruppenunterschiede

Die vorhandene Uneinigkeit über eine Definition von Aggression und darüber, welche Arten von Handlungen als aggressiv zu werten sind, erschwert es, Aggression im Straßenverkehr zu messen. Vergleiche der Prävalenzraten unterschiedlicher Forschungsarbeiten sind aufgrund dieser Inkonsistenz und unterschiedlicher Erhebungsmethoden kaum zulässig. Es ist daher von großer Bedeutung, das einer Forschungsarbeit jeweils zugrundeliegende Konzept von Aggression bei deren Interpretation zu berücksichtigen. Aus diesem Grund werden auch an dieser Stelle Forschungsergebnisse nicht verglichen, sondern einzeln beschrieben.

In frühen Arbeiten der Aggressionsforschung wurde vorwiegend die Persönlichkeit verkehrsauffälliger Personen untersucht. Tillman und Hobbs (1949) verglichen z.B. den nicht-straßenverkehrsspezifischen Hintergrund von Taxilenkern, die eine hohe Unfallrate aufwiesen, mit einer Vergleichsgruppe unfallfreier Taxifahrer. Sie fanden heraus, dass unfallanfällige Taxilenker ein hohes Maß an sozialer Pathologie aufwiesen, das sich in jenem Ausmaß zeigte, in dem diese Fahrer mit anderen sozialen Mitwirkenden wie Gerichten, Polizei, Gefängnissen, Exekutionsbüros usw. in Berührung kamen. Im Fokus dieser Untersuchung standen die Fragen: Wer sind die aggressiven Lenker? Warum verhalten sie sich auf eine bestimmte Art und Weise? Wie sollen diese Fahrer behandelt werden? Shinar (1998) plädiert dafür, *aggressives Fahren* von *aggressiven Fahrern* zu unterscheiden:

„While aggressive drivers have been identified for a long time, mass aggressive driving may in fact be a new phenomenon.“ (S. 138).

Was den Unterschied zwischen Männern und Frauen in Sachen Aggression am Steuer anbelangt, kommen Studien zu keinem einheitlichen Ergebnis. Während in manchen Arbeiten kein verhaltensbezogener Geschlechterunterschied festgestellt wurde, berichten andere von höheren Prävalenzraten unter Männern (Vanlaar et al., 2008) bzw. von Unterschieden hinsichtlich der aggressionsauslösenden Faktoren (Lee & Bonfiglio, 2013). Nach Gonzalez-Iglesias et al. (2012) ist z.B. Polizeipräsenz ein größerer Trigger für Männer, Verkehrsbehinderungen sind dies hingegen für Frauen. Mit zunehmendem Alter scheint aggressives Verhalten im Straßenverkehr abzunehmen (Wickens et al., 2011). Shinar und Compton (2004) haben in einer Beobachtungsstudie festgestellt, dass die Anwesenheit weiterer Personen in einem Pkw die Aggression des Lenkers reduziert, wenn auch nur in geringem Ausmaß.

In der großangelegten europaweiten Befragung *European Survey of Road users' Safety Attitudes* (ESRA), die sich v.a. mit Einstellungen zu verkehrssicherheitsrelevanten Themen befasst, wurde u.a. erhoben, wie oft sich Pkw-Lenker mit aggressiven Verhaltensweisen anderer konfrontiert sehen - auf einer Skala von 0=nie bis 10=sehr oft. Österreichische Befragte gaben dabei im Durchschnitt 6,5 an und liegen damit über dem EU-Schnitt von 6,1. (Furian et al., 2016). 51,3% berichten, innerhalb der letzten zwölf Monate zumindest einmal selbst aggressiv gefahren zu sein. Des Weiteren sind 54% (EU-Schnitt 49%) davon überzeugt, dass der Anteil „aggressiver Lenker“ in den letzten zwei Jahren gestiegen ist (Torfs et al., 2016). Aufgrund der bereits eingangs beschriebenen methodischen Schwierigkeit ist dies jedoch objektiv schwer zu überprüfen. Es ist des Weiteren zu beachten, dass *aggressives Fahren* nicht definiert wurde und davon auszugehen ist, dass Befragte unterschiedliche Assoziationen dazu haben.

3

3	METHODEN ZUR MESSUNG VON AGGRESSION IM STRASSENVERKEHR	30
3.1	Einleitung	30
3.2	Psychometrische Skalen	30
3.3	Einstellungsmessung	30
3.4	Simulationsstudien und experimentelle Designs	31
3.5	Qualitative Ansätze	31
3.6	Zusammenfassung und Folgerungen für das methodische Vorgehen	32

3

METHODEN ZUR MESSUNG VON AGGRESSION IM STRASSENVERKEHR

3.1 Einleitung

In diesem Abschnitt werden drei methodische Zugänge grob skizziert: (1) Einstellungsmessungen mittels Fragebögen und psychometrischer Skalen, (2) experimentelle Designs und Simulationen, (3) qualitative Zugänge, insbesondere qualitative Interviews. Befragungen nehmen dabei den größten Raum ein.

Im Rahmen dieser Studie wurde eine Kombination verschiedener quantitativer Skalen und Perspektiven (Fremdeinschätzung, Selbsteinschätzung, freie Assoziation) verwendet. Zusätzlich wurden Fokusgruppen durchgeführt. Die eingesetzten Methoden werden im letzten Abschnitt des Methodenteils (Untersuchungsdesign) ausführlich beschrieben.

3.2 Psychometrische Skalen

In der Forschung zur Aggression im Straßenverkehr findet sich eine Reihe valider und reliabler Skalen. Die meisten dieser Messinstrumente basieren auf Likert-Skalen. Bei diesem Instrument werden Szenarios entworfen und Antwortkategorien vorgegeben. Grundsätzlich sind diese Instrumente nützlich, um z.B. internationale Vergleiche durchzuführen und um dadurch verschiedene Verkehrssysteme in ihren Charakteristika bezüglich Aggression grob einzuordnen. Sie lassen sich leicht an die Situation in Österreich anpassen und beruhen auf gut ausgearbeiteten psychologischen Annahmen. Zu diesen Skalen gehören Manchester Driver Behaviour Questionnaire (DBQ) (Lajunen et al., 2004), Deffenbacher Driving Anger Scale (DAS) (Deffenbacher et al., 1994), Driving Anger Expression Inventory (DAX) (Deffenbacher et al., 2002), Aggressive Driver Behavior Questionnaire (ADBQ) (Mouloua et al., 2007), Dula Dangerous Driving Index (DDDI) (Dula & Ballard, 2003), Propensity for Angry Driving Scale (PADS) (DePasquale et al., 2001) und das State-Trait Anger Expression Inventory (STAXI) (Spielberger, 1988).

3.3 Einstellungsmessung

Es gibt einige Untersuchungen zu Einstellungen und Meinungen gegenüber Aggression im Straßenverkehr. Diese spielen als eigenständiges wissenschaftliches Instrument allerdings keine große Rolle. Zunächst lassen sich zwei Hauptperspektiven ausmachen. Die eine Perspektive bewegt sich auf der Ebene der soziologischen Einstellungsforschung und begreift die Einstellungen als jene mentalen Strukturen, die soziale Systeme ausmachen (sie werden intersubjektiv geteilt). Es soll dabei ermittelt werden, was die Öffentlichkeit eigentlich unter aggressivem Fahren versteht, und anschließend wird versucht, über das Abfragen von Verhalten Prävalenzraten herauszufinden (z.B. Vanlaar et al., 2008). Bei derartigen Untersuchungen ist vor allem interessant, ob die Öffentlichkeit das Moment der Intentionalität (Absicht) für die Klassifizierung aggressiven Verhaltens voraussetzt oder ob es allein um das Verhalten an sich, also unabhängig von jeglicher Absicht, geht. Werden solche Maßstäbe angesetzt, wird es schwierig, zwischen aggressivem, lustvollem (emotionalem) und riskantem Fahren zu unterscheiden, was aber von Dula et al. (2003) aus Gründen begrifflicher Präzisierung eingefordert wird. Die andere Strategie versucht, Einstellungen als Prädiktoren für interpersonal aggressives Verhalten

zu beschreiben. Parker et al. (1998) bringen in ihrer Untersuchung affektive Einstellungen, subjektive Normen und die Wahrnehmung sozialer Kontrolle miteinander in Beziehung. Auf diese Weise werden die individuell-psychologischen Phänomene, die in den verschiedenen psychometrischen Skalen ermittelt werden, für Kollektive generalisiert. Die Schlussfolgerungen derartiger Untersuchungen bleiben aber aufgrund der komplizierten Prozesse, die in die statistischen Zusammenhänge eingehen, sehr vage.

3.4 Simulationsstudien und experimentelle Designs

Simulationsstudien bieten eine wichtige Ergänzung zu den fragebogengestützten Verfahren. Oft werden beide Strategien zugleich eingesetzt. Der Vorteil experimenteller Verfahren ist, dass die zu untersuchenden Phänomene nicht retrospektiv rekonstruiert werden müssen, sondern dass sie aktuell stattfinden und kontrolliert werden können.

Simulationsstudien wurden für die theoretische Konzeption von Aggression wichtig, da es darum ging, den Einfluss von Situationen genauer zu bestimmen. Denn während Persönlichkeitsstrukturen besser in einer von der Fahrsituation unabhängigen Befragung erfasst werden können, sind situative Elemente flüchtig und zudem schlecht kontrollierbar. Eine explorative Studie zum Einsatz von Simulatoren in der Erforschung von Aggression bieten Abou-Zeid et al. (2011).

Abdu et al. (2012) induzierten in ihrer Analyse der situativen Anteile von Aggression im Straßenverkehr bestimmte Stimmungen, indem sie die an der Studie teilnehmenden Personen aufforderten, sich an neutrale oder negative Ereignisse zu erinnern. Danach absolvierten die teilnehmenden Personen ein festgelegtes Fahrsimulationsprogramm. In dieser Studie konnte für gewisse Verkehrssituationen ein Einfluss situativ induzierten Ärgers nachgewiesen werden. Der Effekt ist keineswegs vernachlässigbar.

3.5 Qualitative Ansätze

Qualitative Ansätze sind bei der Messung von Aggression im Straßenverkehr oft unterrepräsentiert. An den wenigen Studien, die im Rahmen dieser Arbeit herangezogen wurden, lässt sich allerdings deren Bedeutung für das sinnhafte Verständnis und damit für das Nachzeichnen von Kausalstrukturen ermessen.

Lennon und Barry (2011) führten 30 Interviews mit Personen im Alter von 18 bis 49 Jahren durch, um deren Erfahrungen mit aggressivem Fahren zu erheben. Dabei zeigten sich interessante Einsichten in die Motivstruktur von aggressivem Fahren. Die Autoren fanden heraus, dass sich eine wichtige Kategorie von Begründungen für aggressives Fahren um das Modifizieren des Verhaltens anderer Fahrer drehte. So wollten die Befragten anderen Lenkern entweder eine Lehre erteilen oder Aggression anderer Fahrer in gerechtfertigter Weise (angemessen) zurückzahlen.

Aus diesem Befund kann gefolgert werden, dass sich damit wichtige Strukturen eines Handlungssystems zeigen lassen, in dem nicht ohne Weiteres die Abklärung von Konflikten über rechtsstaatliche Institutionen erfolgt. Aggression wird im Straßenverkehr in einem erheblichen Ausmaß toleriert. Aufgrund der Niederschwelligkeit, selbst aggressiv zu handeln (Anonymität, Folgenlosigkeit für künftiges Handeln), kann Aggression noch verstärkt werden.

Lupton (2002) untersuchte Verständnis und Erfahrungen betreffend aggressives Fahren im Rahmen einer Soziologie der Emotionen. Sie weist darauf hin, dass aggressives Fahren einen Ausdruck von Stressbewältigung darstellt, insbesondere in urbanen Lebenszusammenhängen. Fahren im Stau und

im dichten Verkehr löst an sich Stress aus. Genauso werden durch aggressives Fahren Spannungen in der hoch kompetitiven Arbeitswelt und der Druck, der aus Zeitmangel entsteht, bewältigt. Gemessen an den zivilisatorischen Idealen der Interaktion im öffentlichen Raum wird Aggression im Straßenverkehr eher negativ erlebt.

Interviews (einzeln oder im Rahmen von Fokusgruppen) sind der Königsweg in der qualitativen Forschung und bieten Einblicke in die narrativen und diskursiven Rahmen, in denen Fahrer ihre eigenen Empfindungen, Gefühle und Affekte deuten. Sie sind daher in hohem Maße dazu geeignet, den subjektiven Sinn des (sozialen) Handelns zu erfassen. Es gibt aber noch andere qualitative Verfahren, wie etwa das Führen von Fahrtagebüchern zu Ereignissen, die Ärger provozieren (Wickens et al., 2011). Werden diese anhand einer Inhaltsanalyse ausgewertet, lassen sich grobe Kategorien derartiger Ereignisse bilden und Häufigkeiten berechnen.

Grundsätzlich sind qualitative Ansätze neben der Erforschung von Einstellungen für die theoretischen Bezugspunkte von großer Bedeutung, da damit Prozesse dargestellt und Sinnstrukturen sowohl auf der Individualebene als auch auf der Ebene der Handlungssysteme besser erfasst werden. Es kann von der Hypothese ausgegangen werden, dass es sinnhafte Deutungen sind, die etwa Frustration auslösen, wenn ein Ereignis als ungerecht oder illegitim erlebt wird. Umgekehrt können solche Deutungsschemata aggressive Tendenzen mildern.

3.6 Zusammenfassung und Folgerungen für das methodische Vorgehen

In diesem Abschnitt werden die drei wesentlichen Zugänge in der Erforschung von Aggression herausgestellt: psychometrische Skalen und Einstellungsmessung, experimentelle Studien und qualitative Designs. Die Angemessenheit der theoretischen Überlegungen wird in einer qualitativen Vorstudie im Rahmen von Fokusgruppen mit Verkehrsteilnehmern überprüft und darüber hinaus inhaltlich spezifiziert. Für den quantitativen Teil der Analyse werden verschiedene etablierte Fragebögen zu einem Erhebungsinstrument zusammengefasst und anhand einer repräsentativen Stichprobe von Verkehrsteilnehmern operationalisiert. Damit lässt sich das Ausmaß von Aggression im Straßenverkehr und deren Auswirkung auf das Unfallgeschehen erfassen.

4

4 FRAGESTELLUNG, HYPOTHESEN, UNTERSUCHUNGSDESIGN	36
4.1 Fragestellung	36
4.2 Hypothesen zum Thema „Aggressives Verhalten im Straßenverkehr“	36
4.3 Untersuchungsdesign	36
4.3.1 Fokusgruppen	36
4.3.2 Telefonische Befragung	37

4

FRAGESTELLUNG, HYPOTHESEN, UNTERSUCHUNGSDESIGN

4.1 Fragestellung

Ziel dieser Untersuchung ist die Ermittlung aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr. Erhoben wurde neben der Fremdwahrnehmung auch die Selbsteinschätzung aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr und ob es diesbezüglich Unterschiede gibt. Darüber hinaus wurde festgestellt, in welchem Ausmaß aggressive Verhaltensweisen anderer Verkehrsteilnehmer die befragten Personen emotional belasten. Der Zusammenhang zwischen aggressivem Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer und emotionaler Belastung, die oftmals mit Frustration und aggressiver Reaktion einhergeht, wird in der Frustrations-Aggressions-Hypothese aus dem Jahr 1939 begründet. Basis für die empirischen Erhebungen der vorliegenden Arbeit ist die Definition von Aggression im Straßenverkehr von Herzberg und Schlag (2006), die sowohl offen feindseliges Verhalten wie Beschimpfen, Anhupen, Bedrohen etc. als auch instrumentell eingesetztes Verhalten (z.B. Drängeln, um ein Ziel schneller zu erreichen) umfasst.

4.2 Hypothesen zum Thema „Aggressives Verhalten im Straßenverkehr“

Aggression selbst stellt kein Problem dar, wenn sie adäquat ausagiert und verarbeitet werden kann. Die Kanäle, die sich aggressive Impulse bahnen, sind jedoch nicht ohne Weiteres kontrollierbar. Im Straßenverkehr kann Aggression daher sehr schnell in problematisches oder gefährliches Verhalten umschlagen. Ungeachtet der Richtung, die das Ausagieren von Aggression nimmt, lassen sich Hypothesen über einen positiven Zusammenhang von Aggression und Unfallgeschehen formulieren.

In der qualitativen Studie werden mit Hilfe von Fokusgruppen folgende Themen beschreibend erfasst:

- Wie wird Aggression im Straßenverkehr erlebt?
- Wie wird aus subjektiver Sicht Aggression im Straßenverkehr erklärt?

Darüber hinaus sollen Belege für die Frustrations-Aggressions-Hypothese (siehe auch) gefunden werden:

- Aggression ist die Folge von Frustration und allgemein von Stress, der sowohl aus dem Straßenverkehr als auch aus Situationen außerhalb des Verkehrs herrühren kann.

Im quantitativen Teil werden vier Hypothesen überprüft:

- Hypothese 1: „Aggressivere Lenker begehen häufiger nicht-intendierte Fahrfehler.“
- Hypothese 2: „Aggressivere Lenker sind unaufmerksamer.“
- Hypothese 3: „Aggressivere Lenker sind häufiger in Verkehrsunfälle involviert.“
- Hypothese 4: „Aggressivere Lenker sind in schwerere Unfälle involviert als weniger aggressive Lenker.“

4.3 Untersuchungsdesign

4.3.1 Fokusgruppen

In vier Fokusgruppen wurden Wahrnehmungen, Einschätzungen und Ursachen sowie Lösungsvorschläge für den Umgang mit aggressivem Verhalten im Straßenverkehr behandelt. Zielgruppe waren Personen im Alter von 18 bis 75 Jahren aus allen relevanten Verkehrsteilnehmergruppen (Fußgän-

ger/Öffi-Benutzer, Pkw-Lenker, Radfahrer). Insgesamt wurden vier Fokusgruppendifkussionen, davon drei in Wien und eine in Amstetten (Niederösterreich), mit insgesamt 33 Personen durchgeführt. Dadurch war es möglich, die Unterschiede zwischen Großstadtbedingungen und ländlich geprägten Situationen sichtbar zu machen. In Wien wurden zudem eine Männergruppe und eine Frauengruppe gebildet, um geschlechtsspezifische Unterschiede in der Wahrnehmung von Aggression zu erfassen. Die Untersuchung der Fokusgruppen fand im Oktober 2013 statt. Folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die Zusammensetzung der Gruppen nach Geschlecht, Alter und Verkehrsmittelwahl:

	Gruppe 1	Gruppe 2	Gruppe 3	Gruppe 4
Geschlecht				
Männer	0	7	4	6
Frauen	9	0	4	3
Alter				
18–29 Jahre	3	3	1	4
30–44 Jahre	2	2	2	3
45–59 Jahre	2	1	2	1
60–75 Jahre	2	1	3	1
Verkehrsmittel				
Pkw	3	3	3	5
Fahrrad	3	2	1	1
zu Fuß/ÖV	3	2	4	3
Gesamt	9	7	8	9

Tabelle 1: Teilnehmerstruktur der Fokusgruppen

4.3.2 Telefonische Befragung

Für den quantitativen Teil der Studie „Aggressives Verhalten im Straßenverkehr“ wurden Telefoninterviews mit Pkw-Lenkern aller Altersgruppen aus dem gesamten österreichischen Bundesgebiet durchgeführt. Der Zeitraum der telefonischen Befragung erstreckte sich vom 2. bis zum 30. April 2014.

Die am Interview teilnehmenden Personen wurden zunächst gefragt, was sie unter aggressivem Verhalten im Straßenverkehr verstehen. Danach wurden 25 Items vorgegeben, um zu erfassen, welche Verhaltensweisen die befragten Personen an sich selbst und bei anderen Verkehrsteilnehmern wahrnehmen und in welchem Ausmaß eine emotionale Reaktion aufgrund dieser Verhaltensweisen anderer hervorgerufen wird. Die abgefragten Verhaltensweisen beziehen sich auf Aggression und/oder Fehlleistungen im Straßenverkehr. Die entsprechenden Items wurden unterschiedlichen etablierten Fragebögen entnommen (Manchester Driver Behaviour Questionnaire, Deffenbacher Driving Anger Scale, Aggressives Verhalten im Straßenverkehr). Erfasst wurden des Weiteren persönliche Pkw-Unfälle der letzten drei Jahre mit Sach- oder Personenschaden, geahndete Verkehrsdelikte, Beruf, Bildungsniveau, Familienstand, Anzahl der Kinder, Bundesland, Größe des Wohnorts, Staatsbürgerschaft, Fahrzeugtyp und Motorleistung, Jahreskilometerleistung und Motive der Pkw-Nutzung. Der vollständige Interviewbogen ist im Anhang zu finden.

5

5	SUBJEKTIVE WAHRNEHMUNGEN, EINSCHÄTZUNGEN UND URSACHENZUSCHREIBUNG VON AGGRESSION: ERGEBNISSE DER FOKUSGRUPPEN	42
5.1	Annäherungen an das Thema Aggression	42
5.2	Interpretationsmuster und Erfahrungen mit aggressivem Verhalten	43
5.3	Persönlicher Umgang mit Aggression im Straßenverkehr	45
5.4	Subjektive Perspektiven auf die Ursachen von Aggression	46
5.5	Lösungsvorschläge aus Sicht der Verkehrsteilnehmer	47
5.6	Zusammenfassung	48

5

SUBJEKTIVE WAHRNEHMUNGEN, EINSCHÄTZUNGEN UND URSACHEN- ZUSCHREIBUNG VON AGGRESSION: ERGEBNISSE DER FOKUSGRUPPEN

5.1 Annäherungen an das Thema Aggression

Im Rahmen der Diskussion assoziieren die teilnehmenden Personen mit „aggressivem Verhalten im Straßenverkehr“ zunächst Hupen, knappes Auffahren, Schneiden, „Ausbremsen“, das Betätigen der Lichthupe, „wilde Gesten“, das Vernachlässigen des Blinkens, zu spätes Einfahren in den Kreuzungsbereich (bei Gelb) und generell Rücksichtslosigkeit, riskantes Verhalten bzw. Intoleranz.

Des Weiteren verbinden sie mit diesem Begriff sowohl zu schnelles als auch zu langsames Autofahren. Schnelles Fahren ist für die Diskutierenden aus Amstetten insbesondere auf der Autobahn ein Problem, in Wien wiederum wird dieses Verhalten unter anderem als „die fahren in den engen Gassen wie Irre“ beschrieben.

Ebenso wird zu langsames Wegfahren an der Ampel (wenn diese auf Grün schaltet) als bewusst aggressives Verhalten empfunden („passive Aggressivität“). Demgegenüber löst ein zu zaghafter, über vorsichtiger Fahrstil (vor allem älterer Menschen am Steuer) eher aufseiten anderer Verkehrsteilnehmer Aggressionen aus. Dies wird in erster Linie bei den Teilnehmenden aus Amstetten evident, die auf Überlandfahrten oft längere Zeit auf eine Überholgelegenheit warten müssen.

Unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel empfinden die Diskussionsteilnehmer es als besonders störend, wenn andere stur auf ihren Rechten beharren und dabei nicht mehr individuell die Situation beurteilen („er sieht, dass es nicht weitergeht, fährt aber trotzdem knapp auf“, „man sieht, dass man auf der Rolltreppe nicht durchkommt, schimpft aber trotzdem“ etc.).

Weiters wird einigen Autofahrern unterstellt, dass sie auf die Stärke ihres Fahrzeugs vertrauen und sich dementsprechend rücksichtslos verhalten. Vice versa wird es als anmaßend erlebt, wenn sich andere Verkehrsteilnehmergruppen darauf verlassen, dass die Autofahrer ohnehin immer rechtzeitig bremsen. Dieser Vorwurf wird in erster Linie Radfahrern gemacht („sie fahren auf die Straße, ohne zu schauen, ob ein Auto kommt und vertrauen darauf, dass der Fahrer aufpasst - die Schuld hat dann immer der Autofahrer“).

In einer ersten Diskussionsrunde wurden Beispiele für aggressives Verhalten im Straßenverkehr abgefragt. Es zeigt sich, dass das alltagsprachliche Verständnis von Aggression sehr weit gefasst ist. Es umfasst symbolisches Verhalten und (mitunter gefährliches) Verhalten während des Fahrens. Gefährdendes Fahrverhalten kann direkte Aggression bei anderen Verkehrsteilnehmern hervorrufen (dann ist es konfliktorientiert oder feindselig) oder es kann instrumentell gemeint sein, in Form von Überordnung eigener Interessen über jene anderer Verkehrsteilnehmer, auch wenn sich diese im Recht

befinden sollten. Zuletzt wird auch der Bereich der nicht-intendierten, als störend empfundenen Handlungen (z.B. unkonzentriertes Fahren) inhaltlich miteinbezogen.

Im Folgenden werden die Begrifflichkeiten, die in den Fokusgruppen als Beispiele für aggressives Verhalten genannt wurden, gruppiert:

Symbolisch aggressives Verhalten:

- Hupen
- Betätigen der Lichthupe
- Nicht blinken
- Gesten/Handzeichen

Direkt konfliktorientiertes Fahrverhalten:

- Nicht abblenden/Fernlicht
 - Knapp auffahren/drängeln
 - Schneiden
 - Ausbremsen
- Instrumentell aggressives Fahrverhalten:
- Noch bei Gelb in die Kreuzung einfahren
 - Schnell fahren (auch wenn die Fahrbahn rutschig ist)
 - Riskante Fahrweise
 - Fußgängervorrang am Zebrastreifen missachten
 - Kurven schneiden
 - Keine Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmer
 - Missachten von Verkehrsregeln (v.a. vonseiten der Radfahrer)
 - Stures Beharren auf den eigenen Rechten
 - Drängeln bei öffentlichen Verkehrsmitteln
- Nicht-intentional aggressives, doch aggressiv gedeutetes Fahrverhalten:
- Langsam fahren
 - Unkonzentriert fahren

5.2 Interpretationsmuster und Erfahrungen mit aggressivem Verhalten

Die an der Diskussion teilnehmenden Personen vermuten, dass oft Intoleranz vonseiten der anderen Verkehrsteilnehmer zu aggressivem Verhalten führt. Dies entsteht auch durch Vorurteile, die bewusst durch Politik und Medien geschürt werden. Obwohl es nicht den prototypischen Radfahrer, Fußgänger oder Autofahrer gibt, werden diese einzelnen Gruppen von Verkehrsteilnehmern gegeneinander ausgespielt. Basierend auf diesen Vorurteilen werden oft Vorbehalte gegenüber bestimmten Verkehrsteilnehmern gehegt, auch wenn diese gar kein Fehlverhalten an den Tag legen. Dies ist vor allem bei Vorwürfen gegenüber „den Radfahrern“ zu beobachten („sie fahren immer am Gehweg“, „sie fahren immer bei Rot über die Kreuzung“, „sie vertrauen immer darauf, dass die Autofahrer bremsen“, „sie fahren Slalom, kommen von links und rechts und halten sich nicht an die Regeln“, „sie rasen in der Nacht ohne Licht dahin, und das wird nicht geahndet“, „es sollte endlich für Radfahrer auch Nummerntafeln geben“, „sie fahren mitten am Zebrastreifen und nutzen so das Grün für Fußgänger für sich“ etc.).

Gegenüber der Verkehrsplanung wurde der Vorwurf geäußert, dass die Grünphasen bei Ampeln (v.a. für Fußgänger) oft zu kurz und die Schaltungen nicht aufeinander abgestimmt seien. Da bei korrekter Fahrweise bei jeder Ampel eine Wartezeit entsteht, werden vor allem Kraftfahrzeuglenker dazu verleitet, zu schnell zu fahren. Somit dient ein Regelbruch, der von anderen als aggressive Fahrweise

interpretiert werden kann, dem flüssigeren Verkehr. Die Personen aus Amstetten sind sogar der Meinung, dass in Wien rücksichtslos gefahren werden müsse („man muss sich anpassen“), andernfalls bestünde die Gefahr, dass die Ausführung des geplanten Fahrmanövers verzögert wird („sonst kann man nie die Spur wechseln, es wird keine Rücksicht genommen, da kann man 15 Minuten lang den Blinker drin haben, die Autos fahren einfach vorbei“). In Wien ist das Verkehrsaufkommen sehr hoch und die Stimmung auf der Straße zumeist aggressionsgeladen, daher versuchen einige Personen aus dem niederösterreichischen Teilnehmerkreis, generell Autofahrten in der Bundeshauptstadt zu vermeiden („in Wien fahre ich nicht einmal als Beifahrer gerne mit“). Fehler der Verkehrsplanung werden auch bei der Trassenführung von Radwegen gesehen, die knapp an Straßenbahn- bzw. Busstationen vorbeiführen, Gehwege kreuzen, nicht leicht erkennbar sind etc. und so für Aggressionspotenzial unter allen Beteiligten sorgen.

Auf die Frage, ob das Miteinander im Straßenverkehr derzeit gut funktioniere, reagieren die Wiener Diskussionsteilnehmer spontan meist negativ. Es besteht der Eindruck, dass es in letzter Zeit schlimmer geworden sei, wofür vor allem die stetig steigenden Zahlen der am Verkehr teilnehmenden Personen (v.a. Radfahrer), die alle möglichst schnell von A nach B gelangen möchten, verantwortlich gemacht werden. Insbesondere ältere Frauen beklagen sich über die Undiszipliniertheit und Rücksichtslosigkeit von Verkehrsteilnehmern, die sowohl in den öffentlichen Verkehrsmitteln als auch auf den Gehwegen und Straßen die Rechte anderer beschneiden.

Auch die Autofahrer bemerken untereinander ein gestiegenes Aggressionspotenzial. Das zeigt sich unter anderem darin, dass das Bilden der Rettungsgasse hierzulande noch immer problematisch ist. Die an der Diskussion teilnehmenden Personen können sogar aus eigener Erfahrung von Extremsituationen berichten, in denen körperliche Handgreiflichkeiten angedroht wurden. Im selben Atemzug merken sie jedoch auch an, dass diese Konflikte ein Produkt der heutigen, schnelllebigen Zeit seien; die Menschen seien gehetzt, und das äußere sich auch in ihrem Fahrstil (auch wenn angemerkt wird, dass zum Schimpfen offenbar noch immer genug Zeit sei). Obwohl Verständnis dafür geäußert wird, dass Personen unter Druck stehen, wird als großes Gefahrenpotenzial die Nutzung von Handy, iPad etc. während der Autofahrt gesehen. Dabei komme es zu Unachtsamkeit und Rücksichtslosigkeit, und dieses Verhalten wirke aggressiv bzw. bewirke bei anderen Aggressionen. Vor allem von den Teilnehmern in Amstetten wird das Rasen auf der Autobahn kritisiert („ohne Rücksicht auf Verluste“), insbesondere in Baustellenbereichen, wo die Gefahr des Verunglückens nicht nur für den aggressiven Fahrer selbst bestehe, sondern auch für andere, unschuldige Beteiligte.

Selbst Fußgänger verhalten sich aggressiv, indem sie die Straße queren, ohne zu schauen, ob Auto- oder Radfahrer kommen, oder die Straße seelenruhig bei roter Ampelschaltung kreuzen. Ältere Fußgänger fühlen sich mitunter auch veranlasst, ihre (vermeintlichen) Rechte zu verteidigen, was zu Konflikten führen kann („ein älterer Herr hat mir einmal den Stock in die Fahrradspeichen gesteckt“). Aggressives Verhalten von Fußgängern äußere sich etwa auch darin, dass nur widerwillig, wenn überhaupt, Personen im Rollstuhl am Gehweg Platz gemacht werde.

Analog zu beobachteten Verhaltensweisen anderer wird auch bei sich selbst Widerstand gegen das Beschneiden von Rechten wahrgenommen („wenn ich beim Zebrastreifen stehe, und ein Auto fährt vor mir drüber, obwohl ich Vorrang habe und er mich gesehen hat – manchmal gehe ich dann demonstrativ auf die Straße und hoffe, dass er stehen bleibt“). Vice versa löst auch das Beharren anderer auf ihren Rechten („das Recht wird auffällig eingefordert“) Aggressionen aus – insbesondere, wenn dieses sehr weit ausgelegt wird („Fußgänger, die auf die Straße hüpfen, ohne zu schauen“, „beim Aussteigen aus dem Bus erst lange zuwarten und dann auf den Vortritt pochen“ etc.). Hier zeichnen sich

zwei Grundhaltungen in Bezug auf Reglementierung bzw. Eigenverantwortung ab: Einige Personen bevorzugen grobe Richtlinien und Kulanz (z.B. bei der Vorgabe, dass maximal zwei Kinderwagen pro Bus transportiert werden dürfen), andere wiederum wollen, dass die Regeln strikt eingehalten und auch entsprechend kontrolliert werden. Wenn das Verhalten anderer der eigenen Haltung zuwiderläuft, kommt es zu Abwehrreaktionen.

Somit werden verantwortungsloses Verhalten anderer, Undiszipliniertheit und mangelnde gegenseitige Rücksichtnahme bzw. Toleranz als vorrangige Auslöser aggressiver Reaktionen geortet.

5.3 Persönlicher Umgang mit Aggression im Straßenverkehr

Entsprechend ihrer Einschätzung, selbst im Straßenverkehr ohnehin nicht so leicht aggressiv zu werden, erwähnen die Befragten vorwiegend sehr friedfertige und umsichtige Strategien, um eventuelle negative Emotionen während der Fahrt bzw. nach der Fahrt daheim bewusst abklingen zu lassen. Die genannten persönlichen Methoden umfassen tiefes Durchatmen bzw. spezielle Atemtechniken, Zählen (bis drei oder bis zehn oder rückwärts), Singen (hier wird auch die positive Wirkung der speziellen Atmung vermutet), Musikhören („da drehe ich die Musik lauter, wippe mit dem Fuß mit, und schon geht es mir besser“) und Stricken. Einige der Befragten geben zu verstehen, dass es ohnehin nichts bringe, sich in die Angelegenheit hineinzusteigern („Ärgern hilft nichts, ich kann es nicht ändern“). Folglich wurden individuelle Beruhigungsstrategien entwickelt („das ist ein Lernprozess, aber warum soll ich mich selbst fertig machen?“). Überdies herrscht Unsicherheit, wie das jeweilige Gegenüber heutzutage reagieren könnte, also wird die Ansicht vertreten, dass Ruhe und/oder Humor besser seien als offene Konfrontation („in Italien schreit jeder, aber das nimmt man nicht so ernst - in Österreich hat man Angst, dass man einen Bauchstich bekommt“).

Im Rahmen der Diskussion wird der Stellenwert der eigenen Grundhaltung hervorgehoben: Wenn man selbst achtsam sei, könnten einige kritische Situationen erst gar nicht entstehen. Nach Möglichkeit wird auf bestimmte Verkehrsmittel verzichtet („seit ich Fahrrad fahre, bin ich viel ruhiger“) oder man setzt andere Präventionsmaßnahmen (früher aufstehen, rechtzeitig weggehen, Zeit besser einteilen, neuralgische Gefahrenstellen im Straßennetz meiden), damit bestimmte Situationen nicht eintreten, kein Stress entstehen kann und Aggressionen vermieden werden („wenn ich mir eine halbe Stunde Pufferzeit schaffe, genieße ich die Ruhe und schaue anderen zu, wie sie explodieren“). Laut eigenen Angaben einiger Teilnehmer können Gedanken an die heiße Badewanne am Abend, an Schokolade und ähnliche Stimmungsaufheller oder der emotionale Ausgleich durch Sport zur Beruhigung beitragen.

Allerdings wird nach weiterem Nachfragen zugegeben, dass die Aggressionen hin und wieder ausgelebt werden müssen. Dies geschehe vor allem verbal (durch Schimpfen und Fluchen) im Auto (bei geschlossenen Fenstern). Dadurch werde Dampf abgelassen, und die Angelegenheit sei in wenigen Sekunden abgehakt. Das Auto vermittele ein Gefühl von Sicherheit, es könne darin laut oder auch nur in Gedanken geschimpft werden, wodurch die negativen Emotionen wieder abgebaut würden („im Auto schimpfe ich wie ein Rohrspatz, aber wenn die Enkel hinten im Auto sitzen, geht das nicht“). Ein weiteres Ventil ist das Jammern oder Schimpfen gegenüber Mitfahrern im Auto. Es besteht die Meinung, dass die Präsenz mitfahrender Personen dazu verleite, beim Autofahren vermehrt zu schimpfen. Kommt es allerdings zu einer verbalen Konfrontation mit anderen Straßenbenutzern, werde versucht, höflich und sachlich zu bleiben. So würden mitunter andere Verkehrsteilnehmer auf ihre Fehler aufmerksam gemacht, wobei der Effekt dieser Belehrung recht unterschiedlich eingeschätzt wird („das bringt nichts, das wird meist als Beleidigung aufgefasst und kommt nicht wirklich an“, „sagen sollte man es trotzdem“, „es ist schon ein Lerneffekt zu erkennen“).

Weitere Formen, mit der Aggression umzugehen, sind Hupen („wenn jemand zu langsam fährt, hupe ich und bin verärgert“) und das Betätigen der Lichthupe (v.a., wenn der Entgegenkommende das Fernlicht eingeschaltet hat). Einige Befragte zünden sich laut Eigenaussage zur Aggressionsbewältigung ganz einfach eine Zigarette an.

Andere gehen so weit, dass sie sich selbst aggressiv gegenüber den vermeintlichen Auslösern der Aggression verhalten („dann fahre ich selbst ein bisschen aggressiver oder sekkiere je nach Situation den anderen ein bisschen“, „wenn er mir zu knapp auffährt, dann bremsen ich eben ein bisschen“, „wenn jemand durch die Rettungsgasse fährt, stelle ich mich ihm in den Weg, dann muss er sich wohl oder übel wieder einordnen“, „wenn jemand zu knapp auffährt, kann man kurz mal das Nebellicht hinten einschalten“).

5.4 Subjektive Perspektiven auf die Ursachen von Aggression

Stress im Alltag ist aus Sicht der befragten Personen der Hauptgrund für Aggression im Straßenverkehr. Dafür wird vor allem die heutige, schnelllebige Zeit verantwortlich gemacht, in der ständige Erreichbarkeit als etwas Selbstverständliches angenommen wird. „Man hetzt von einem Termin zum anderen, man kommt schon zu spät weg und mit den neuen Kommunikationstechnologien ist man ständig verfügbar.“ Setzt sich ein Mensch gestresst ans Steuer, so hat er es meist sehr eilig, fährt mitunter schneller als erlaubt und ist risikobereiter. So können leichter Unfälle passieren.

Es wird auch zugegeben, dass Stress ab und zu selbst erzeugt wird („die Arbeit macht Stress, und wir glauben, uns dem beugen zu müssen“). Es muss auch gelernt werden, das Handy hin und wieder zu ignorieren, da sich viele Telefonate als unnötig herausstellen („das ständige Telefonieren nervt“). Überdies sollte rechtzeitig zu Terminen aufgebrochen bzw. das Haus früh genug verlassen werden, um sich nicht durch das Hetzen in riskante Situationen zu bringen.

Was von Außenstehenden als Aggression wahrgenommen wird, ist ab und zu auch nur Gedankenlosigkeit oder Faulheit („die denken, dass es nicht nötig ist, diverse Regeln zu befolgen“). Das Nachlassen der Konzentration sowie unbedachtes Handeln führen folglich dazu, dass beispielsweise das Fernlicht nicht bzw. zu spät ausgeschaltet wird. Verkehrsteilnehmer tragen oft Kopfhörer oder telefonieren im Straßenverkehr. Auf diese Weise schenken sie dem Verkehrsgeschehen nur eingeschränkte Aufmerksamkeit.

Neben Stress und Gedankenlosigkeit können auch Alltagskonflikte (z.B. Streit mit dem Partner) dazu führen, dass die Rücksichtslosigkeit steigt und das Tempolimit überschritten wird. Dennoch erzeugt Aggression nicht immer zwangsläufig weitere Aggression, es kommt stets auf die jeweilige Person und deren Tagesverfassung an.

Alle Lebensbereiche sind potenzielle Quellen für Ärger: Dinge, die in der Welt vor sich gehen, die Arbeit, die Beziehung, die Familie etc. Mitunter setzt sich diese Aggression fort bzw. überträgt sich und wird zuweilen mehr oder weniger friedfertig abgebaut. Dabei ist weitgehend unbestritten, dass eine positive Grundhaltung Aggressionen entgegenwirkt, jedoch gelingt das nicht immer und in allen Bereichen.

Vor allem in Ballungszentren, so die vorherrschende Meinung, hängt aggressives Verhalten mit überlasteten Kapazitäten zusammen. In Wien bewegen sich zu viele Menschen auf engem Raum. Folglich entsteht Stress, und das nicht nur beim Fahren, sondern auch im Stau und bei der Parkplatzsuche. Für Personen aus ländlicheren Regionen bedeuten die für sie ungewohnten Mitbenützer des öffent-

lichen Raums (z.B. in Straßenbahnen) zusätzlichen Stress. Die Stress verursachende Überlastung ist also auch (insbesondere zu den Stoßzeiten) in den öffentlichen Verkehrsmitteln zu beobachten (Drängeln, blockierte Türen etc.).

Darüber hinaus sind auch Elemente der Verkehrsplanung immer wieder Auslöser von Aggressionen. Die befragten Personen geben an, am Steuer eines Fahrzeugs über die jeweilige Spurführung der Straße genau Bescheid wissen zu müssen, um abschätzen zu können, ob und wann ein Spurwechsel vorgenommen werden muss. Dadurch kann ein rechtzeitiges Abbiegen vorgenommen werden oder man behält eben seine Fahrtrichtung bei. Anderenfalls sind die Autofahrer dazu gezwungen, abrupt die Spur zu wechseln, was wiederum andere Verkehrsteilnehmer aggressiv macht, oder es wird einem selbst Rücksichtslosigkeit und Aggressivität zugeschrieben.

Personen am Steuer großer, leistungsstarker Autos und Lkw-Lenker vertrauen offenbar darauf, dass sie „es schaffen“ und dass die anderen eher in die Defensive gehen („sie sollten bedenken, dass ein Auto wie eine Waffe wirkt“). Das Vertrauen des jeweils „Stärkeren“ ist auch in Konfliktsituationen Radfahrer vs. Fußgänger zu beobachten, aber ebenso Gedankenlosigkeit, wenn Fußgänger am Radweg stehen oder gehen bzw. diesen kreuzen, ohne zu schauen. Bei der Frage, wer gegebenenfalls warten muss, klaffen die Meinungen allerdings auseinander (meist soll die jeweilige „andere Person“ warten).

Nicht zu unterschätzen sind jene Handlungen, die zwar von Außenstehenden als aggressiv interpretiert werden, dies aber per se nicht sind. Als Beispiel kann das uneinheitliche Fahrtempo mancher Autofahrer genannt werden, die selbst bei konstant gefahrener Geschwindigkeit anderer Fahrer mehrmals von diesen überholt werden müssen und die dann womöglich die anderen, öfters überholenden Autofahrer als aggressiv einschätzen.

5.5 Lösungsvorschläge aus Sicht der Verkehrsteilnehmer

In den Gesprächsgruppen wurden Lösungsansätze genannt, die von sehr allgemeinen Formulierungen wie „mehr Verständnis und gegenseitige Rücksichtnahme“ bis zu konkreten Details wie „der Stufenführerschein hat viel gebracht“ reichen.

Unter den Gesprächsteilnehmern herrscht Skepsis darüber, ob in Österreich ein friedliches Nebeneinander von Verkehrsteilnehmern in Form von Begegnungszonen funktionieren könnte. Folglich wird eher dafür plädiert, getrennte Bereiche und Verkehrsflächen für die einzelnen Verkehrsteilnehmergruppen zu schaffen, damit die verschiedenen Straßenbenützer jeweils ausreichend Platz vorfinden. Ein positiver Lerneffekt könnte allerdings auch durch Perspektivenwechsel erzielt werden. Wenn diverse Situationen aus dem Blickwinkel von Lkw-Fahrern, (Motor-)Radfahrern, Rollstuhlfahrern etc. betrachtet werden und dabei erkannt wird, über welches spezifische Reaktionspotenzial die anderen Verkehrsteilnehmer verfügen, so wird in Zukunft mehr Verständnis für deren Verhalten aufgebracht werden. Diese Einblicke sollten idealerweise auf freiwilliger Basis erfolgen, könnten aber auch in die Fahrausbildung eingebunden werden (wie derzeit bereits in Frankreich praktiziert). Durch das gesteigerte Verständnis für andere Gruppen von Verkehrsteilnehmern könnten Vorurteile, Fehleinschätzungen wie auch Aggressionen konsequent abgebaut werden.

Optimierte Verkehrsplanung soll ihrerseits eine deutliche Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur schaffen. Es sollten neuralgische Stellen entschärft, Ampelschaltungen (z.B. aufeinander abgestimmt, längere Grünphasen für Fußgänger) und Radwege (z.B. weniger Kreuzungsstellen mit Fußwegen und Busstationen, bessere Spurführung in Hinblick auf den Autoverkehr) optimiert sowie der Stra-

ßenverkehr prinzipiell fahrradfreundlicher gestaltet werden. In diesem Zusammenhang wird auch eine Bereinigung des Schilderwaldes gefordert („die tausenden Schilder verwirren und lenken die Aufmerksamkeit von der Straße ab, wo sie eigentlich sein sollte“) und eine Reduktion der Werbeflächen im Straßenraum (v.a. in Kreuzungsbereichen), da diese ebenfalls ablenken.

Abermals prallen entgegengesetzte Meinungen in Bezug auf Vorschriften und Deregulierung aufeinander. Die einen plädieren für stärkere Kontrollen und Ahndung von Regelverstößen, andere wiederum meinen, dass die Bürger derzeit zu stark bevormundet werden und dass vermehrt auf Eigenverantwortung gesetzt werden sollte.

Egal, welche Sichtweise bevorzugt wird, letztendlich wird von allen Seiten erhofft, dass die am Verkehr teilnehmenden Personen mehr aufeinander Rücksicht nehmen, sodass beispielsweise auch am Zebrastreifen die Vorrangregeln eingehalten werden, Radfahrer bei Annäherung eines Autos hintereinander fahren, Fußgänger achtsam sind, wenn sie auf den Zebrastreifen steigen und die Aufmerksamkeit auch mit Kopfhörern und/oder Handy gegeben ist. Bei entsprechender Rücksichtnahme wären auch die öffentlichen Verkehrsmittel sauberer, und niemand würde die Füße in der U-Bahn auf die Sitze legen („ist die Umgebung netter, passt man auch das Verhalten an“).

Gewünscht wird auch eine Entideologisierung, denn keine Verkehrsteilnehmergruppe sei „besser“ als die anderen. Die einzelnen Verkehrsteilnehmer sollten nicht mehr öffentlich gegeneinander ausgespielt werden. So wären auch Sichtweisen wie „die Polizisten schreiben derzeit nur die Autofahrer auf, Radfahrer werden nie abgestraft“ oder „die Politik richtet sich nur gegen die Autofahrer, da fängt die Aggression an“ nicht mehr haltbar.

5.6 Zusammenfassung

In den Fokusgruppen wurde aggressives Verhalten sowohl in der feindseligen als auch in der instrumentellen Variante thematisiert, aber auch nicht-intentionales (riskantes) Verhalten wurde aggressiv gedeutet. Die Alltagsdefinition von aggressivem Verhalten ist daher breiter als die wissenschaftliche Definition.

Aggressiv sind nicht nur die Autofahrer, alle Verkehrsteilnehmergruppen können aggressives Verhalten zeigen. Dabei werden insbesondere in Wien Radfahrende als rücksichtslos und damit aggressiv beschrieben. Instrumentelle Aggression (stur auf seinem Recht beharren) wird bei allen Verkehrsteilnehmern zugleich Quelle von Frustration und damit neuer Aggression. Frustrierend können aber auch Situationen sein, etwa Ampelschaltungen, die nicht gut aufeinander abgestimmt sind.

Ursache für Vorwürfe gegenüber anderen Verkehrsteilnehmergruppen ist oft *Intoleranz*. Man unterstellt anderen ein gewisses Aggressionspotenzial, was wiederum ein Zeichen mangelnder Solidarität darstellt. Eine Teilschuld an bestimmten Verkehrskonflikten wird auch einer Verkehrsplanung zugeschrieben, die frustrierende Verkehrssituationen gewissermaßen baut. Im ländlichen Raum ist man zumeist der Ansicht, dass in Wien aggressiv gefahren werden müsse, um überhaupt weiterzukommen – eine Art Anpassung an eine allgemein erlebte Aggression.

Instrumentelle Aggression in Form des Beharens auf eigenen Rechten wird als besonders aggressiv gedeutet. Ähnlich verhält es sich mit dem Verlagern der Verantwortung auf andere (die anderen müssen ohnehin auf mich schauen). Dieses Verhalten wird durch Sicherheitstechnologien (der Sensor warnt mich ohnehin) verstärkt. In Wien bieten die öffentlichen Verkehrsmittel vielfältige Anlässe für aggressives Verhalten. Rücksichtslosigkeit drückt sich zum Beispiel im Drängeln und im langsamen

Flanieren oder im Verschmutzen von U-Bahnen aus. Die Autofahrer sind für die Befragten allerdings die bedeutendste Problemgruppe. Insbesondere zu langsames Fahren macht aggressiv.

Im *Umgang mit Aggressionen* zeigen einige Befragte friedliche Verarbeitungsstrategien (zum Beispiel tiefes Durchatmen). Frustration kann also auch auf nicht-aggressivem Weg bewältigt werden. Aggressive Reaktionen tauchen allerdings ebenso auf. Der tatsächliche Umgang mit Aggression hängt auch von der jeweiligen „Tagesverfassung“ ab.

Subjektiv wird *Aggression* vor allem mit Stress in Zusammenhang gebracht, der sowohl durch das Verhalten anderer im Verkehrsgeschehen entsteht, aber auch selbst gemacht sein kann. Insbesondere in Ballungszentren kann sich Stress in Folge von Überlastung des Verkehrssystems schnell entwickeln. Stress muss aber nicht unbedingt aus Verkehrssituationen entstehen, auch Konflikte mit Partnern oder in der Arbeit spielen eine Rolle.

Als Lösungsvorschläge werden vor allem Praktiken genannt, die zu gegenseitiger Rücksichtnahme führen (sich in die Rolle des anderen versetzen), aber auch Lernen (Stufenführerschein). Hinsichtlich der technischen Kontrollen (Erzwingen von Verhalten) sind die Befragten in ihrer Meinung gespalten, da diese Kontrollen mit Bevormundung und dem Verlust von Verantwortung einhergehen. Stereotype und ideologische Vorurteile gegenüber anderen Verkehrsteilnehmergruppen gehören abgebaut; keine der Gruppen ist besser als die anderen.

Die Fokusgruppen lieferten eindrucksvolle Belege für die theoretischen Annahmen. Der wichtigste Ansatzpunkt für das Entstehen von Aggression infolge von Frustrationen ist Stress. Die Menschen, die an der Diskussion teilgenommen haben, sind im Alltag wie im Straßenverkehr Stresserfahrungen ausgesetzt, was Frustrationsgefühle leichter entstehen lässt und zu entsprechend aggressiven Reaktionen führt.

6

6	ERGEBNISSE DER QUANTITATIVEN BEFRAGUNG VON PKW-LENKERN	54
6.1	Stichprobencharakteristik	54
6.2	Skalenbildung	56
6.3	Spontane Assoziationen zu aggressivem Verhalten im Straßenverkehr	57
6.4	Selbstberichtetes und beobachtetes Verhalten	57
6.5	Emotionale Reaktionen auf Verhalten anderer	58
6.6	Gruppenunterschiede hinsichtlich des Aggressions-Scores	59
6.7	Zusammenfassung und Diskussion	61

6

ERGEBNISSE DER QUANTITATIVEN BEFRAGUNG VON PKW-LENKERN

6.1 Stichprobencharakteristik

Es wurden insgesamt n=1.500 Pkw-Lenker telefonisch befragt. Abbildung 2 zeigt die Verteilung der Befragten nach Geschlecht und vier Altersgruppen. Auf Repräsentativität für Österreich wurde geachtet. Die Stichprobenbeschreibung nach Bildungsniveau und Region des Hauptwohnsitzes ist in Abbildung 3 dargestellt. Rund die Hälfte der Befragten hat eine Lehre oder Fachausbildung absolviert, je etwa ein Viertel Matura oder Hochschule bzw. die Pflichtschule. Die Lage der Hauptwohnsitze ist annähernd gleich auf fünf definierte Regionen verteilt. Ebenso wurde berücksichtigt, Personen mit unterschiedlicher jährlicher Kilometerleistung zu repräsentieren (siehe Abbildung 4). 11,3% der Befragten haben Migrationshintergrund¹.

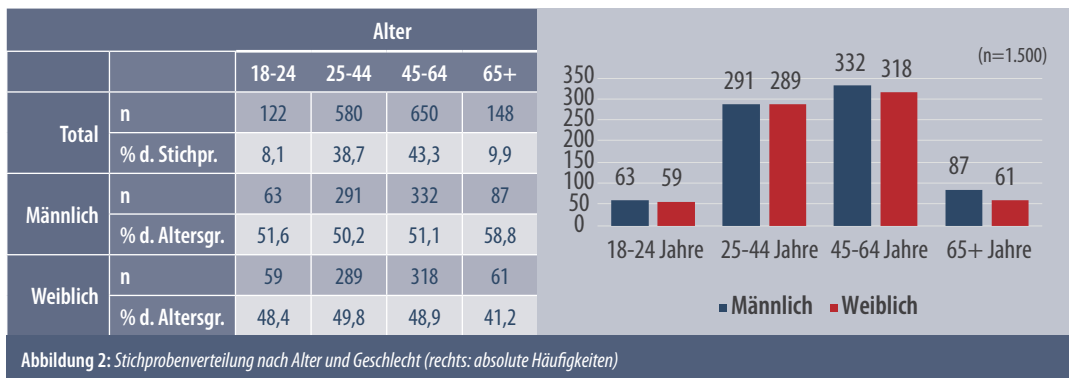


Abbildung 2: Stichprobenverteilung nach Alter und Geschlecht (rechts: absolute Häufigkeiten)

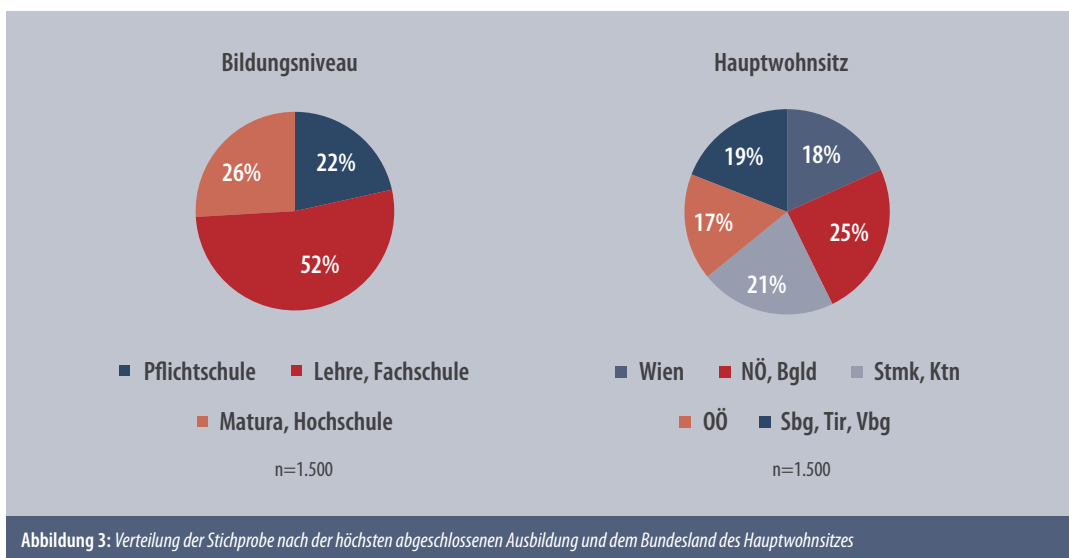
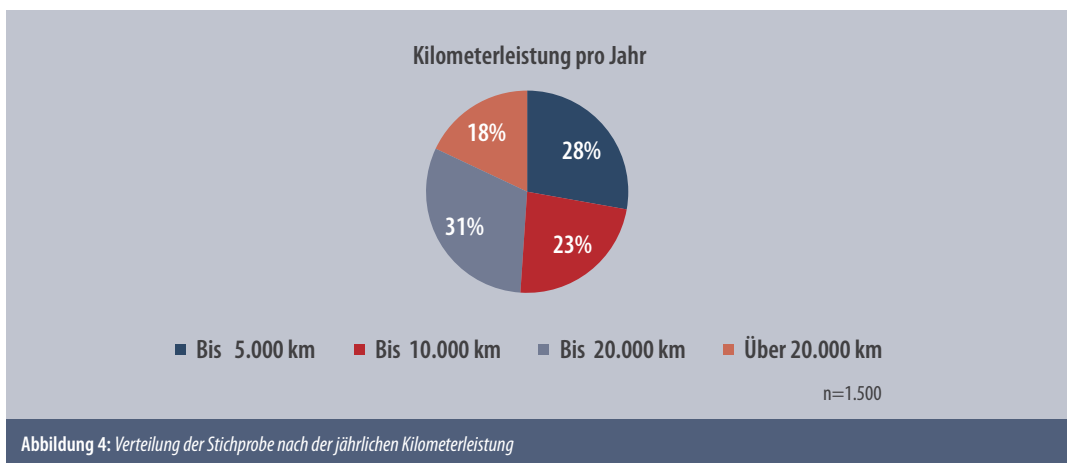
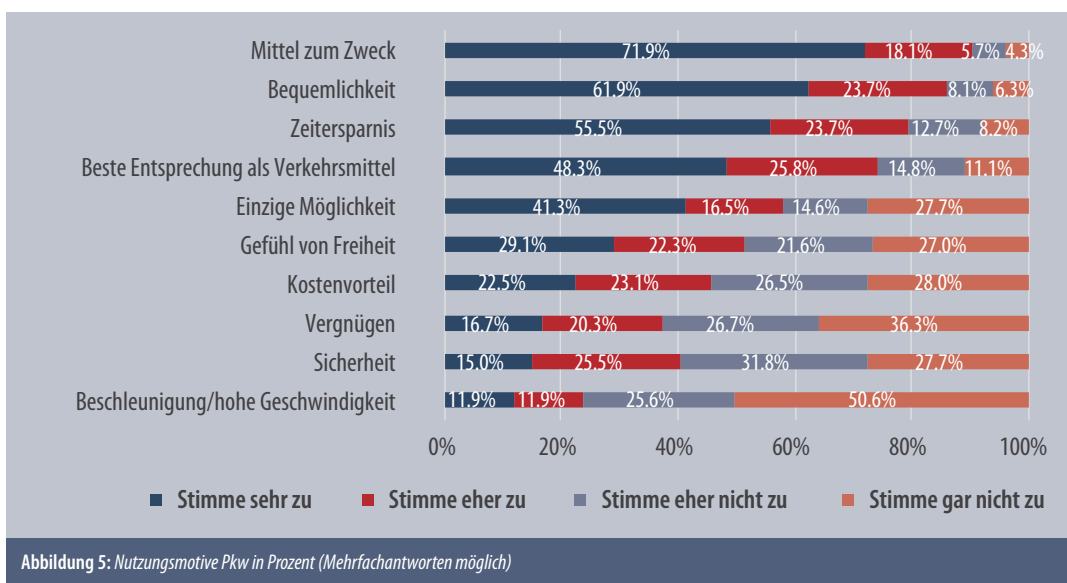


Abbildung 3: Verteilung der Stichprobe nach der höchsten abgeschlossenen Ausbildung und dem Bundesland des Hauptwohnsitzes

¹ Migrationshintergrund wurde hier all jenen Personen zugeschrieben, die nicht bzw. nicht seit ihrer Geburt die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen.



Die zentralen Motive der Pkw-Nutzung unter den Befragten sind Zweckmäßigkeit, Bequemlichkeit und Zeitersparnis. Mehr als 40% finden sich in der Situation von „captive riders“, die das Auto als einzige Möglichkeit sehen, um ihre Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen. Die emotionalen Elemente des Autofahrens wie Freiheitsgefühl, Vergnügen, Sicherheit oder das Erlebnis von Beschleunigung und Geschwindigkeit finden sich am unteren Ende des Spektrums. Die Detaillerggebnisse der Nutzungsmotive sind in Abbildung 5 dargestellt.



Registriertes Fehlverhalten wurde anhand der Anzahl von Verkehrsstrafen erhoben, die eine Person für Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit, Überschreitung des Alkohollimits, Falschparken oder das Übertreten anderer Straßenverkehrsnormen erhalten hat. Fast ein Viertel der Befragten wurde in der Vergangenheit zumindest schon einmal aufgrund einer Geschwindigkeitsübertretung bestraft, weit mehr Personen als jene, die wegen Falschparkens oder Verstößen gegen Halteverbote sanktioniert wurden. 1% der Befragten gab an, zumindest einmal bereits im Straßenverkehr wegen Überschreitung des gesetzlichen Alkohollimits geahndet worden zu sein (siehe Tabelle 2).

	1 Mal	2 Mal	≥ 3 Mal	Min. 1 Mal	Nie
Geschwindigkeitsübertretung	16%	4%	3%	23%	77%
Falschparken/Halteverbot	9%	3%	2%	14%	86%
Zu hoher Blutalkoholgehalt	1%	0%	0%	1%	99%

Tabelle 2: Registriertes Fehlverhalten (Verkehrsstrafen) in Prozent

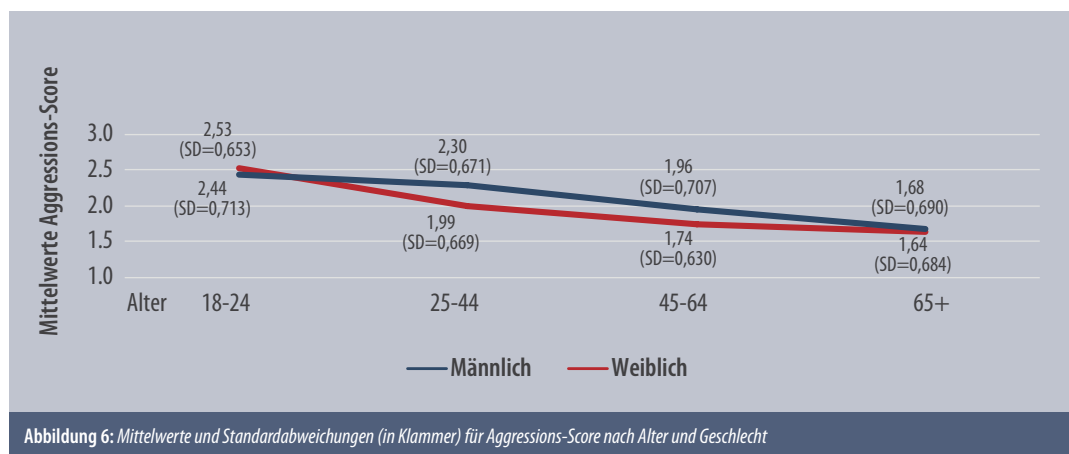
20% aller befragten Lenker merkten an, in den letzten drei Jahren in zumindest einen Verkehrsunfall verwickelt gewesen zu sein. Annähernd ein Viertel (24%) dieser Personen hatten einen Unfall mit Personenschaden. Alle anderen Verkehrsunfälle zogen Sachschäden nach sich. Die Art der Verursachung dieser Unfälle wurde im Rahmen der Umfrage nicht thematisiert.

Neben Personen mit Migrationshintergrund sind in Sachen Unfallanfänger auch jene Personen häufiger vertreten, die pro Jahr mehr als 20.000 Kilometer per Pkw zurücklegen (wobei Befragte mit Migrationshintergrund im Durchschnitt nur unwesentlich mehr Kilometer pro Jahr fahren). Bereits Unfälle miterlebt hatten auch eher junge Personen und Männer, Lenker mit höherer formaler Bildung und jene aus Wohnorten mit mehr als 50.000 Einwohnern. Wenig überraschend wurden Unfallfahrer im letzten Jahr auch häufiger wegen eines Verkehrsdelikts bestraft.

6.2 Skalenbildung

Aggressions-Score

Von den 25 erhobenen Verhaltensweisen im Straßenverkehr wurden 16 aggregiert (ungewichtet), um einen „Aggressions-Score“ pro Person zu bilden. Auf dieser Basis wurde allen Befragungsteilnehmern ein geringer, mittlerer oder hoher Aggressionswert zugeordnet (untere 25%, n=387; mittlere 50%, n=730; obere 25%, n=383). Items, die im Aggressions-Score Berücksichtigung finden, sind in Tabelle 3 gelistet. Abbildung 6 zeigt die Mittelwerte dieses Scores getrennt nach vier Altersgruppen und Geschlecht.



Folgende Items wurden zu Skalen zusammengefasst, um „Nicht-intendierte Fahrfehler“ bzw. „Unaufmerksamkeit“ zu messen.

Nicht-intendierte Fahrfehler

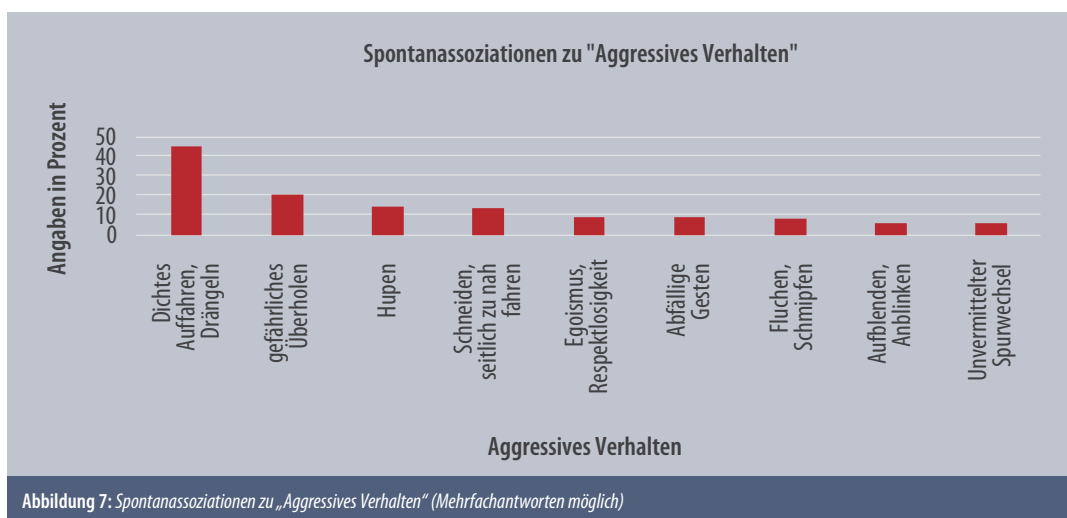
- Zu langsames Fahren auf der linken Spur
- Langsames Fahren auf einer kurvigen Straße, ohne andere Lenker überholen zu lassen
- Beim Überholen die Geschwindigkeit entgegenkommender Fahrzeuge unterschätzen

Unaufmerksamkeit

- Überholen von Linksabbiegern
- Übersehen von Fußgängern beim Linksabbiegen
- In der Nacht auch bei Gegenverkehr das Licht nicht abblenden
- Beim Umschalten der Ampel auf Grün nicht sofort losfahren
- Spurwechsel oder Aussteigen ohne Blick in den Rück- bzw. Seitenspiegel

6.3 Spontane Assoziationen zu aggressivem Verhalten im Straßenverkehr

Auf die Frage nach spontanen Assoziationen zum Begriff „aggressives Verhalten im Straßenverkehr“ (ohne Antwortvorgaben) wurde von den Studienteilnehmern mit Abstand am häufigsten „Dichtes Auffahren/Drängeln“ genannt (45,6%). Diese Verhaltensweise ist gleichzeitig jene, die in der Situation selbst als größte emotionale Belastung empfunden wird. An zweiter Stelle folgt „Gefährliches Überholen“ (20,4%), das nicht einmal halb so oft genannt wurde, und an dritter Stelle „Hupen“ (14,0%). Abbildung 7 zeigt eine Übersicht der am häufigsten genannten Assoziationen. Daraus geht hervor, dass Verhaltensweisen unabhängig von der Intention, andere zu schädigen als aggressiv wahrgenommen werden. Die vier am häufigsten genannten Verhaltensweisen, wenn bei anderen beobachtet, lassen jeweils Interpretationsspielraum. So kann etwa dichtes Auffahren das Resultat von Unachtsamkeit sein und wird erst durch die Interpretation des Beobachters als aggressiv eingestuft. Gestikulieren einer anderen Person gegenüber kann dagegen als eindeutig affektive Aggression gewertet werden, da diesem Verhalten eine offensichtliche Intention der Schädigung des anderen zugrunde liegt.



6.4 Selbstberichtetes und beobachtetes Verhalten

34,7% aller Befragten geben an, zumindest gelegentlich das Tempolimit zu überschreiten, wenn wenig Verkehr herrscht bzw. auf Autobahnfahrten (32,4%). Beinahe ein Drittel der Befragten überfährt zumindest gelegentlich eine gelbe Ampel (30,7%).

Nach dem Fehlverhalten anderer befragt, wird ebenfalls am häufigsten das Nichtbeachten von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen (77%) und bei geringem Verkehrsaufkommen

(73,3%) genannt sowie zu dichtes Auffahren (70,6%). Letzteres wird darüber hinaus als emotional am meisten belastend empfunden.

Selbsteinschätzung und Beobachtung unterscheiden sich deutlich voneinander. Insgesamt und über alle Befragten hinweg werden alle abgefragten Verhaltensweisen öfter bei anderen beobachtet als bei sich selbst. Der größte Unterschied zeigt sich im Hinblick auf zu dichtes Auffahren (62,9 Prozentpunkte Differenz), gefolgt von zu langsamem Fahren auf der linken Spur (55,7 Prozentpunkte) und Vorbeifahren an einer Autokolonne, um sich weiter vorne einzureihen (54,2 Prozentpunkte). In Tabelle 3 ist das Verhalten, das die befragten Personen bei sich selbst und bei anderen Pkw-Lenkern wahrnehmen, aufgelistet und in Bezug auf die Differenz zwischen Selbstbeobachtung und Beobachtung bei anderen absteigend sortiert.

Eine Erklärungsmöglichkeit für diese starke Differenz in Sachen Fremd- und Selbstbeobachtung ist, dass zum einen eigene Verhaltensweisen nicht immer bewusst wahrgenommen bzw. offen zugegeben werden. Zum anderen wird eigenes Fehlverhalten meist situativen Gegebenheiten zugeschrieben, Fehlverhalten anderer hingegen deren Persönlichkeit und damit also als stabiler, überdauernder Faktor gesehen.

Item	Selbst- berichtet (%)	Bei anderen beobachtet (%)	Differenz
* Zu dichtes Auffahren	7,7	70,6	62,9
Zu langsames Fahren auf der linken Spur	5,8	61,5	55,7
* Vorbeifahren an einer Autokolonne, um sich möglichst weit vorne einzuordnen	10,2	64,4	54,2
* Zu dichtes Einscheren vor anderen Autofahrern	4,9	53,4	48,5
* Nicht-Anhalten für Fußgänger, die den Zebrastreifen überqueren wollen	5,5	53,5	48,0
* Übertretung der Tempolimits auf Autobahnen	32,4	77,0	44,6
* Auf der Autobahn rechts überholen	10,5	54,6	44,1
* Keine Rücksicht beim Überholen von Radfahrern	6,8	48,9	42,1
Beim Überholen Tempo Entgegenkommender unterschätzen	8,2	49,3	41,1
* Dichtes Auffahren, um auf Fehler aufmerksam zu machen	8,3	49,2	40,9
In der Nacht das Fernlicht nicht abblenden	7,4	47,4	40,0
* Benützen der (Licht-)Hupe bei Eile	17,8	56,6	38,8
* Nicht-Einhalten von Tempolimits bei wenig Verkehr	34,7	73,3	38,6
* Wider besseres Wissen bei Gelb fahren	30,7	69,2	38,5
* Beschleunigen, während ein anderer Lenker versucht, zu überholen	7,0	45,3	38,3
* Absichtliches Verletzen einer Verkehrsregel	13,9	51,3	37,4
Übersehen von Fußgängern beim Linksabbiegen	6,8	42,6	35,8
Beim Umschalten der Ampel auf Grün nicht sofort losfahren	11,7	47,3	35,6
Langsames Fahren auf einer kurvigen Straße, ohne andere überholen zu lassen	11,1	43,9	32,8
* Schneiden eines entgegenkommenden Fahrzeugs beim Linksabbiegen	4,3	35,2	30,9
Abfällige Gestik über den Fahrstil anderer	21,1	49,2	28,1
Spurwechsel/Aussteigen ohne Blick in den Rückspiegel	13,1	40,4	27,3
* Überholen von Linksabbiegern	4,8	29,3	24,5
* Vor Dränglern abbremser	15,3	39,7	24,4

*Tabelle 3: Differenzen zwischen selbstberichteten und beobachteten Verhaltensweisen (zumindest "gelegentlich"), absteigend sortiert nach der größten Differenz. Mit, * markierte Items wurden für die Berechnung des Aggressions-Scores herangezogen. Alle Ausformulierungen der Items befinden sich im Fragebogen im Anhang.*

6.5 Emotionale Reaktionen auf Verhalten anderer

Als emotional hoch belastend bzw. äußerst ärgerlich wird von den Befragten jenes Verhalten anderer Lenker empfunden, das ihren eigenen Angaben zufolge selbst nur selten gezeigt wird. Das betrifft insbesondere zu dichtes Auffahren (50,7%), zu dichtes Einscheren (46,0%), Nicht-Anhalten für Fußgänger am Zebrastreifen (45,9%) sowie Vorbeifahren an einer Kolonne, um sich weiter vorne wieder einordnen zu können (45,5%). Dies sind außerdem Verhaltensweisen, die ausnahmslos unmittelbare Auswirkung auf andere Personen haben.

Geringer ist die emotionale Belastung der Befragten bei all jenen Verhaltensweisen anderer Personen, die sie selbst nach Eigenaussage zumindest gelegentlich auch zeigen. Dies betrifft Geschwindigkeits-

übertretungen bei wenig Verkehr (19,5%) und auf der Autobahn (20,7%), Losfahren bei gelber Ampel (19,2%) oder abfällige Gestik betreffend den Fahrstil anderer Pkw-Lenker (22,7%).

6.6 Gruppenunterschiede hinsichtlich des Aggressions-Scores

Zwischen dem Aggressions-Score und dem Ausmaß der emotionalen Reaktion auf das Verhalten anderer Pkw-Lenker zeigt sich ein signifikanter Zusammenhang: Jene Personen, die über mehr Aggression im Straßenverkehr berichten, ärgern sich auch in höherem Ausmaß über das Verhalten anderer Personen und empfinden es als emotional belastend ($p < .01$).

Ein t-Test für unabhängige Stichproben zeigt, dass sich Männer im Straßenverkehr insgesamt aggressiver verhalten als Frauen, dieser Unterschied ist statistisch signifikant ($t=5,54$, $p < .01$). Der Unterschied zeigt sich in erster Linie bei zu dichtem Auffahren, auch um auf Fehler anderer Lenker aufmerksam zu machen (28,7% vs. 18,4%), beim Überschreiten von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen (67,9% vs. 58,3%), bei zu dichtem Einscheren vor anderen Kfz (27,7% vs. 21,3%) und bei bewusstem Verletzen von Verkehrsregeln (44,5% vs. 31,4%). Keinen geschlechtsspezifischen Unterschied gibt es aber bezüglich des Ärgers über das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer.

Eine Varianzanalyse zeigt einen signifikanten Unterschied zwischen jungen und älteren Lenkern bezüglich aggressiven Verhaltens im Straßenverkehr: Jüngere Lenker verhalten sich im Gegensatz zu älteren insgesamt aggressiver. ($F=51,02$, $df=3$, $p < .01$).

Besonders junge Menschen im Alter zwischen 18 und 24 Jahren neigen – ihren eigenen Angaben zufolge – häufiger zu aggressivem Verhalten im Straßenverkehr. Im Gegensatz zu Menschen über 64 Jahren drängeln sie häufiger (39,3% vs. 13,5%), fahren öfter an Kolonnen vorbei (54,1% vs. 18,9%) und bremsen vermehrt, wenn sich ein „Drängler“ hinter ihnen befindet (55,7% vs. 21,6%). Zudem nehmen junge Menschen weniger Rücksicht auf Radfahrer (47,5% vs. 12,8%) und blenden nachts bei Gegenverkehr seltener ab (45,9% vs. 26,4%). Es kommt auch vermehrt zu absichtlichen Regelverletzungen (49,2% vs. 23,0%).

Personen mit höherer Bildung (zumindest Matura) neigen in verstärktem Maß dazu, Tempolimits auf Autobahnen oder Tempolimits bei wenig Verkehr zu ignorieren, Verkehrsregeln absichtlich zu verletzen und sich durch Schimpfen, Fluchen und Betätigen der (Licht-)Hupe Luft zu verschaffen. Die geringste Aggressionsbereitschaft zeigt sich bei Personen mit Lehre bzw. Fachschulausbildung ($F=10,37$, $df=2$, $p < .01$).

Personen aus Wohnorten mit mehr als 50.000 Einwohnern erweisen sich als aggressiver im Straßenverkehr als Personen aus Orten mit geringerer Einwohnerzahl ($F=19,89$, $df=2$, $p < .01$). Dies lässt sich in den meisten Fällen mit einem geringeren Verkehrsaufkommen und unterschiedlicher Infrastruktur erklären.

Personen mit Migrationshintergrund zeigen insgesamt höhere Aggressions-Scores ($t=3,75$, $p < .01$). 20% der Befragten geben an, in den letzten drei Jahren in zumindest einen Unfall verwickelt gewesen zu sein. Unfalllenker wurden im letzten Jahr auch häufiger aufgrund eines Verkehrsdeliktes bestraft. Wenig überraschend sind in dieser Kategorie jene Personen häufiger vertreten, die pro Jahr mehr als 20.000 Kilometer mit dem Pkw zurücklegen. Unfälle hatten auch eher junge und männliche Personen, jene mit höherer formaler Bildung und jene aus Wohnorten mit mehr als 50.000 Einwohnern. Personen, die sich im Straßenverkehr aggressiver verhalten, waren in den letzten drei Jahren häufiger in einen oder mehrere Unfälle verwickelt als Personen mit geringeren Aggressionswerten. Von

den Personen mit höheren Scores waren in den letzten drei Jahren 26,6% in einen Unfall verwickelt, von den Personen mit niedrigen Scores nur 15,0%. Abbildung 8 zeigt die mittleren Aggressions-Scores getrennt nach der jährlichen Kilometerleistung und der Unfallbeteiligung innerhalb der letzten drei Jahre. Daraus ist ersichtlich, dass sich dieses Bild selbst unter Berücksichtigung der jährlichen Kilometerleistung zeigt – mit Ausnahme jener Personen, die 20.000 Kilometer und mehr pro Jahr fahren. In dieser Gruppe kommen Unfallfänger und unfallfreie Lenker auf einen annähernd gleichen Aggressionswert.

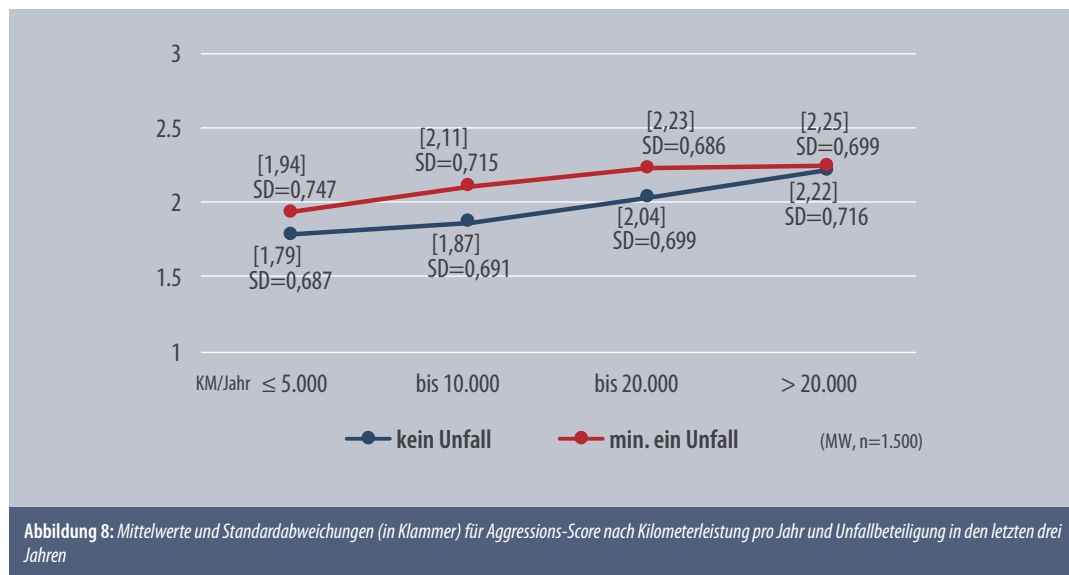


Abbildung 8: Mittelwerte und Standardabweichungen (in Klammer) für Aggressions-Score nach Kilometerleistung pro Jahr und Unfallbeteiligung in den letzten drei Jahren

Folgendes Verhalten tritt bei Personen mit Unfällen im Gegensatz zu unfallfreien Personen besonders häufig auf:

- Übertretung der Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen,
- absichtliches Verletzen einer Verkehrsregel,
- wider besseres Wissen bei Gelb fahren und
- vor Dränglern abbremesen.

Aber auch nicht-verkehrssicherheitsrelevantes Verhalten wie

- Benützen der Lichthupe, wenn andere nicht sofort losfahren,
 - abfällige Gestik gegenüber dem Fahrstil anderer und
 - Fluchen beim Autofahren
- wird häufiger gezeigt.

Folgendes Verhalten differenziert am stärksten zwischen Personen mit Unfällen und unfallfreien Personen:

- Fluchen beim Autofahren
- Wider besseres Wissen bei Gelb fahren
- Abfällige Gestik über den Fahrstil anderer
- Vor Dränglern abbremesen
- Übertretung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen
- Absichtliches Verletzen einer Verkehrsregel
- Beim Umschalten der Ampel auf Grün nicht sofort losfahren
- Nichteinhalten von Geschwindigkeitsbegrenzungen bei wenig Verkehr

Die Hypothesen, dass aggressivere Lenker unaufmerksamer sind, mehr nicht-intendierte Fahrfehler begehen und häufiger in Unfälle verwickelt sind, konnten bestätigt werden.

6.7 Zusammenfassung und Diskussion

Zentrales Ergebnis dieser Studie ist, dass Personen mit höherem Aggressions-Score im Straßenverkehr unaufmerksamer sind, mehr nicht-intendierte Fahrfehler begehen und häufiger in Unfälle verwickelt sind. Dies zeigt sich auch unter Berücksichtigung der jährlichen Kilometerleistung – Personen, die 20.000 Kilometer und mehr pro Jahr zurücklegen, ausgenommen.

Nach Personengruppen unterschieden, zeigen sich Personen mit höherer Schulbildung aggressiver im Straßenverkehr, ebenso wie jene aus Wohnorten mit mehr als 50.000 Einwohnern. Männer verhalten sich aggressiver als Frauen. Diese Erkenntnisse sind mit den bisherigen Forschungsergebnissen und den Resultaten aus den Gruppendiskussionen konsistent.

Der Ausdruck von Aggression ist bei den höher Gebildeten eher durch symbolische Mittel (Lichtthupe, Unmutsäußerungen) und weniger durch Fahrverhalten charakterisierbar. Größere Städte bieten vermutlich aufgrund des stärkeren Verkehrsaufkommens mehr Anlässe für situativ induzierte Aggression.

Die Ergebnisse des quantitativen und auch des qualitativen Teils der Studie zeigen, dass sowohl Verhaltensweisen mit eindeutiger Intention zu schädigen als aggressiv empfunden werden, als auch jene Verhaltensweisen, die einer Interpretation des Beobachters bedürfen. Unter den fünf Items, die am besten zwischen Unfallkern und unfallfreien Lenkern unterscheiden, befinden sich drei, die jenes Verhalten erfassen, das direkt gegen andere Verkehrsteilnehmer gerichtet ist (Fluchen/Schimpfen, beleidigende Gesten und Abbremsen vor Dränglern).

Die größte Differenz zwischen selbst berichtetem und beobachtetem aggressiven Verhalten zeigt sich im Hinblick auf zu dichtes Auffahren, zu langsames Fahren auf dem linken Fahrstreifen und Überholen einer Kolonne, um sich weiter vorne einzuordnen. Eine Erklärung für diese Diskrepanz könnte mangelnde Selbstreflexion sein und/oder Unwilligkeit, manche Verhaltensweisen in einer Umfrage einzugestehen (immerhin sind einige davon Straftaten). Andererseits ist es üblich, beobachtetes Fehlverhalten dispositionellen, also überdauernden, stabilen Faktoren zuzuschreiben – eigenes Fehlverhalten demgegenüber wird tendenziell eher auf situative Umstände zurückgeführt. In der Sozialpsychologie ist dieses Phänomen unter dem Begriff „Fundamentaler Interpretationsfehler“ bekannt. Dieses Konzept kann bei der Planung von Maßnahmen, die auf mehr Rücksichtnahme abzielen, Anwendung finden.

Die geringste Differenz zwischen selbstberichtetem und beobachtetem Verhalten wurde hingegen hinsichtlich des Abbremsens vor Dränglern, des Überholens von Linksabbiegern und des Spurwechsels ohne vorangehenden Spiegelblick festgestellt. Der geringe Unterschied kann auf sozial akzeptiertes Verhalten hinweisen.

Da in dieser Studie nicht nur Items abgefragt wurden, die zu einem Aggressionswert verrechnet wurden, liegen somit darüber hinaus Prävalenzdaten unterschiedlicher verkehrsrelevanter Verhaltensweisen für Österreich vor, die als Benchmark für längerfristige Entwicklungsbeobachtungen aufgefasst werden können.

Einschränkungen

Auch wenn beim Konzipieren des Untersuchungsdesigns auf Repräsentativität geachtet wurde, ist aufgrund der Methode ‚Telefonbefragung‘ nicht von einer Zufallsstichprobe zu sprechen.

Die Ergebnisse der Signifikanzprüfungen fallen deutlich aus. Jedoch ist zu bedenken, dass sich aufgrund der großen Stichprobengröße hohe Signifikanzen auch bei möglicherweise kleinen Effekten zeigen. Des Weiteren ist der signifikante Zusammenhang zwischen z.B. Aggressions-Score und Unfallbeteiligung nicht mit einem Kausalzusammenhang zu verwechseln.

Des Weiteren bleibt der exakte Einfluss von Aggressionen auf das Unfallgeschehen im Straßenverkehr ungeklärt. Zum einen ist in der internationalen Forschungsgemeinschaft nicht geklärt, welche Verhaltensweisen als aggressiv bewertet werden sollen. Bei einigen der in den Aggressions-Scores miteinbezogenen Items ist durch die Art der Abfrage nicht auszumachen, ob die Intention, andere zu schädigen eine Rolle spielte oder nicht. Zum anderen ist davon auszugehen, dass der Einfluss auf Unfälle mittelbar ist und riskantes Verhalten begünstigt (z.B. dichtes Auffahren) bzw. davon begünstigt wird (z.B. Alkoholeinfluss). Bei der Interpretation der Ergebnisse ist weiters zu bedenken, dass das eingesetzte Messinstrument (und die Verrechnung zum Aggressionswert) nicht validiert wurde und somit keine Informationen zu Testgütekriterien vorliegen.

7

7	WAS TUN? PRÄVENTION UND INTERVENTION	66
7.1	Gesetzliche Maßnahmen	66
7.2	Behandlung auffälliger Verkehrsteilnehmer	67
7.2.1	Einstellungsänderung und Verhalten	67
7.2.2	Programme gegen aggressives Fahren	68
7.3	Technische Möglichkeiten	69
7.4	Kampagnen und Bewusstseinsbildung	69
7.5	Fahrschulausbildung	70

7

WAS TUN? PRÄVENTION UND INTERVENTION

Viele Maßnahmen gegen Aggression im Straßenverkehr sind bereits getroffen worden. Prävention soll vermeiden, dass Aggression im Straßenverkehr entsteht. Über Bewusstseinsbildung mittels gezielter PR-Kampagnen wird versucht, Aggression im Straßenverkehr zu verringern und Alternativen als Konfliktlösung anzubieten. Verkehrstechnische Verbesserungen der Wegeinfrastruktur sollen durch Entschärfung neuralgischer Straßenbereiche Aggressionspotenziale minimieren. Unser aller Mobilitätsverhalten sollte sich – zumindest auf Kurzstrecken und vor allem innerhalb von Ortsgebieten – in Richtung vermehrten Radfahrens und Zu-Fuß-Gehens verändern. Währungsmaßnahmen sollen den Menschen deutlich machen, dass Aggression im Straßenverkehr nicht akzeptiert wird und dass eine Strafe (Geldbuße, Gefängnis) logische Folge ist.

In der Studie von Smith-Jackson et al. (2002) wurde nach Möglichkeiten gefragt, wie aggressives Verhalten im Straßenverkehr verhindert werden kann. Die wichtigsten Antwortkategorien waren Erzwingen (enforce), die Gestaltung (design) von Verkehrssituationen und pädagogische Maßnahmen (driver's education).

Asbridge et al. (2006) diskutieren in ihrem kurzen Artikel fünf Bereiche, in denen Prävention im Hinblick auf aggressives Verhalten im Straßenverkehr erfolgreich sein könnte:

- Gesetzliche Maßnahmen
- Behandlung auffälliger Verkehrsteilnehmer
- Technische Einrichtungen im Fahrzeug (und im Straßenraum)
- Kampagnen
- Veränderungen in der Gesellschaft

7.1 Gesetzliche Maßnahmen

Auffallend rücksichtslose Personen und notorische Wiederholungstäter aus der Vielzahl der Straftäter herauszufiltern und mit härteren verwaltungsstrafrechtlichen Sanktionen zu belegen als Durchschnittsdelinquenten, könnte eine geeignete Maßnahme sein, um aggressivem Verhalten im Straßenverkehr wirksam zu begegnen. Wichtige Voraussetzungen, um aggressives Fahren im Straßenverkehr zu bestrafen sind:

- die Definition der entsprechenden Fahrweise und
- die Identifikation des aggressiven Fahrzeuglenkers.

Nach Asbridge et al. (2006) haben einige Staaten der USA (Arizona, Maryland, Connecticut, Delaware, Hawaii, New York, Nevada, Rhode Island und Virginia) Gesetze gegen aggressives Fahren eingeführt. Die Verstöße werden mit Gefängnisstrafen von 30 Tagen bis zu sechs Monaten und Geldstrafen zwischen 300 und 2.500 Dollar sanktioniert. Diese Staaten definieren aggressives Fahren nach verschiedenen Fahrverhaltenskriterien wie zu knappem Auffahren, Überfahren von Rotlicht oder Geschwindigkeitsübertretungen. Die meisten dieser Aspekte sind auch nach anderen Paragraphen der Straßenverkehrsordnung Übertretungen. Das zeigt auch ein Problem dieses Zugangs auf: Unter

welchen Umständen sind Verkehrsverstöße als aggressiver Akt zu bewerten? Einige Kriterien sind sicher: zu dichtes Auffahren bei höherer Geschwindigkeit, blinkende Scheinwerfer, Hupkonzerte, obszöne Gesten, unbegründetes Beschleunigen und Abbremsen und absichtliches Behindern anderer Fahrzeuge. Treten Verkehrsverstöße gleichzeitig mit einer Gefährdung von Personen, erhöhten Blutalkoholwerten, Wutausbrüchen, Tötlichkeiten oder Sachbeschädigungen auf, dann ist die Zuordnung offensichtlicher.

Jedenfalls können gesetzliche Maßnahmen nur dann ergriffen werden, wenn der entsprechende Lenker auch tatsächlich als konkrete Person identifiziert werden kann. Das ist zumindest in Österreich oftmals nicht der Fall. In der erstinstanzlichen Verwaltungspraxis wird nämlich bei den genannten Delikten (Geschwindigkeitsüberschreitungen, das Missachten des Rotlichts einer Verkehrsampel, Vorrangverletzungen oder das Missachten eines Überholverbots etc.) zunächst eine Anonymverfügung bzw. Strafverfügung ausgestellt. Im Fall der Anonymverfügung kommt es erst gar nicht zur Vormerkung eines bestimmten Täters. Der Ausstellung von Strafverfügungen wiederum geht in der Regel keine Vormerkungsanfrage voran. Es wird daher bei der Strafbemessung lediglich auf die Tatumstände, z.B. auf das Ausmaß der Geschwindigkeitsüberschreitung, nicht jedoch auf den Täter abgestellt. In der Strafverfügung wird daher bei gleichwertigem Tatverhalten für unbescholtene Ersttäter in der Regel dieselbe Strafe ausgemessen wie für notorische Wiederholungstäter (Schmied, 2009).

In einer Umfrage der BAST (Bundesanstalt für Straßenwesen, Maag et al., 2003) unter 500 Beamten von Autobahn-Polizeiinspektionen wurden Vorschläge effizienter Maßnahmen gegen Aggression im Straßenverkehr erhoben. Die dabei meistgenannten waren: höhere Kontrolldichte, Einführung einer Halterhaftung (wie sie in Österreich gilt), generelle Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen (ebenfalls in Österreich realisiert, wenn auch ein hohes Tempolimit von 130 km/h) sowie härtere Sanktionen und ein Lkw-Überholverbot. Weiters wurde vorgeschlagen, die Möglichkeit zu schaffen, aggressives Verhalten über Mobiltelefone unmittelbar der Polizei zu melden.

Bei sogenannten „Roadwatch“-Programmen, wie es sie in Neuseeland oder Kanada gibt, besteht die Grundidee darin, dass Verkehrsteilnehmer, die ein aggressives oder sonstiges grob verkehrswidriges Verhalten beobachten, dies unter Wahrung ihrer Anonymität melden können. Bleibt es bei einer einmaligen Meldung, ignorieren dies die Behörden weitgehend. Beschwerden sich aber mehrere Verkehrsteilnehmer über dasselbe Fahrzeug, handeln sie: Sie befragen dessen Halter, ermitteln den jeweiligen Fahrer zu den genannten Zeitpunkten und fordern gegebenenfalls eine Fahreignungsprüfung.²

7.2 Behandlung auffälliger Verkehrsteilnehmer

7.2.1 Einstellungsänderung und Verhalten

Mittels eines Screening-Tools für Fahranfänger und auffällige Lenker könnten Personen mit relevanten aggressiven Tendenzen identifiziert werden.

Vor allem in der Sozialpsychologie gelten individuelle Einstellungen, soziale Normen und subjektive Verhaltenskontrolle als maßgebliche Einflussfaktoren für das Verhalten. Gemeint sind dauerhafte Bereitschaftszustände gegenüber bestimmten Situationen und Personen aufgrund von Erfahrungen, eine bestimmte Bewertung vorzunehmen und auf dieser Grundlage auf die eine oder andere Art und Weise zu reagieren (Bornewasser et al., 2013). Auch die Bereitschaft zu aggressivem Verhalten ist letztlich nichts anderes als eine habituelle Neigung, auf frustrationsauslösende Hindernisse im Verkehr feindlich und ungestüm zu reagieren. Eine Bearbeitung dieser Bereitschaft soll schließlich zu einer nachhaltigen Verhaltensänderung führen. Nach Bornewasser et al. (2013) weisen derartige

² <http://www.police.govt.nz/advice/driving-and-road-safety/report-bad-driver>, Abruf am 24.07.2014 um 14:00

psychologische Interventionen drei zentrale Mängel auf:

- Was über viele Jahre (im Bereich der Einstellungen) aufgebaut wurde, lässt sich nicht innerhalb weniger Stunden ändern. Dies gilt umso mehr, je tiefer die Aggressionsbereitschaft des Fahrers kognitiv und affektiv verankert ist.
- Die Motivation der Teilnehmer ist die Voraussetzung dafür, dass über die Intervention auch tatsächlich eine Verhaltensänderung bewirkt werden kann.
- Nur selten werden externe Kontrollen für den Erfolg der Intervention zum Einsatz gebracht, die tatsächliche Wirksamkeit ist damit fraglich.

Eine andere Vorgangsweise stellt unmittelbar das Fahrverhalten in den Fokus und nicht die Einstellungsänderung. Allerdings belegen Befunde eine unterstützende Wirkung von Verhaltensschulungen nur dann, wenn auch ein funktionierendes Kontroll- bzw. Rückmeldesystem dahintersteht. Das Verhalten beeinflusst auch die Einstellungen.

Bornewasser et al. (2013) beschreiben einen konkreten Vorschlag: Es könnte sich z.B. anbieten, nach zwei gravierenden Regelverstößen nicht nur eine Beratung anzusetzen, sondern auch eine praktische Begleitung und Analyse des Fahrverhaltens anzubieten. Auch könnten in diesem Sinne auffällige Fahrer verpflichtet werden, sich wiederholt für einen Tag von einem geschulten Fahrlehrer auf Autofahrten begleiten zu lassen. Dabei könnten Videoaufzeichnungen angefertigt werden, kritische Situationen mit dem Fahrer und einem Verkehrspsychologen per Videoanalyse durchgespielt werden und die Sinnhaftigkeit von Regelungen z.B. in Gedankenexperimenten erörtert werden. Auf diese Weise könnte es gelingen, die Automatismen, die sich als Folge der Kombination von feindseliger Einstellung und mangelnder Selbstkontrolle als Aggressivität im Straßenverkehr abbilden, in Frage zu stellen und zu durchbrechen (Bornewasser et al. 2013).

Schmidt (2012) beschreibt verschiedene Ansätze zur Verbesserung der selbstregulativen Kompetenzen aus der kognitiven Verhaltenstherapie. Den Grundstock bilden dabei häufig angewandte klassische Ansätze wie das Problemlösetraining (D’Zurilla & Goldfried, 1971), das Stressimpfungstraining (Meichenbaum & Deffenbacher, 1988) sowie das Stressbewältigungstraining (Kaluza, 2004). Diese Verfahren werden zumeist kombiniert mit Entspannungstechniken wie z.B. der Progressiven Muskelrelaxation (Jacobson, 1938) und Interventionen, die aus der emotionsfokussierten Therapie (Greenberg, 2002) entlehnt wurden.

7.2.2 Programme gegen aggressives Fahren

Auch das Training emotionaler Kompetenzen, ein Ärger-Management-Training und Anti-Aggressionsprogramme können sich positiv auf die emotionale Stabilität beim Lenken eines Fahrzeugs auswirken.

Galovski und Blanchard (2004) konnten in ihrem Überblick insgesamt drei Programme identifizieren, die sich mit den in der deutschen Literatur dargestellten Ansätzen überlappen (Herzberg & Schlag, 2006). Die eingesetzten Interventionen basieren auf psycho-educativen Inhalten, Entspannungstechniken, kognitiven Umstrukturierungsmaßnahmen sowie Bausteinen zur systematischen Desensibilisierung und Emotionsregulation. Bezüglich der empirischen Wirksamkeitsbelege kommen Galovski und Blanchard (2004) zu der Feststellung, dass die beiden methodisch besser evaluierten Programme (Deffenbacher et al., 2003; Galovski & Blanchard, 2004) spezifische Verbesserungen im fahrbezogenen Ärger erleben und hinsichtlich der Fahrverhaltenstagebücher zeigen (Galovski & Blanchard, 2004).

7.3 Technische Möglichkeiten

Wo aggressive Fahrer nicht in der Lage oder nicht willens sind, vorschnelle aggressive Impulse zu unterdrücken, könnte diese Aufgabe zumindest teilweise von verkehrssteuernden Maßnahmen übernommen werden, etwa durch automatische Abstandskontrolle oder Geschwindigkeitsdrosselung.

Bornewasser et al. (2013) beschreiben die Möglichkeit der telemetrischen Übertragung an eine vom Fahrer selbst ausgewählte Kontrollinstanz. Bei Überschreiten eines kritischen Wertes (z.B. 5.000 Anlässe) erfolgt über das Display eine Mitteilung an den Fahrer, innerhalb der nächsten fünf Tage die von ihm gewählte Kontrollinstanz (z.B. eine Verkehrspsychologische Fachberatungsstelle) aufzusuchen. Diese Meldung wird auch der Kontrollinstanz übermittelt. In dieser Einrichtung wird dann gemeinsam mit dem Fahrer das Aufzeichnungssystem ausgewertet und eine spezifische Sanktionsmaßnahme (das kann eine Maßnahme in Sachen Zeitmanagement sein, aber auch eine Fahrt in Begleitung eines Beraters mit Videoaufzeichnung) vereinbart und durchgeführt.

Als wesentliche Ursache für aggressives Verhalten im Straßenverkehr wurden hohe Geschwindigkeitsdifferenzen ausgemacht. Die Untersuchung der BAST (Maag et al., 2003) geht davon aus, dass eine signifikante Abnahme des Aggressionspotenzials erst mit einer Verminderung der Fahrgeschwindigkeit auf 80 km/h zu verzeichnen ist. Aber auch eine allgemeine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 130 km/h hat bereits Auswirkungen: Eine Person, die 130 km/h fährt, nimmt keiner hinterher fahrenden Person den zustehenden Freiheitsanspruch weg, der auf Autobahnen ohne Geschwindigkeitslimit gegeben wäre (Bornewasser et al., 2013). In verschiedenen Untersuchungen wird die Trennung des langsameren vom schnelleren Verkehr als aggressionsvermindernd beschrieben. Gemeint sind Abbiegespuren, mehrstreifige Straßen mit unterschiedlichen Geschwindigkeitsvorgaben und alle Maßnahmen, die es einfacher machen, langsameren Fahrzeugen auszuweichen. Auch die Verminderung von Wartezeiten, etwa durch intelligente Ampelschaltungen, optimierte Baustellenzonen und bessere Beschilderung, wird diesbezüglich als hilfreich bezeichnet (Smith-Jackson et al., 2002). So gehen Burns und Katovich (2003) von einem Konzept aus der Kriminalitätsbekämpfung aus. Nach dem Konzept „crime prevention through environmental design“ (CPTED) könnten eine Verbesserung der Straßeninfrastruktur, die Einführung von HOV (high-occupancy vehicle lanes), bessere Straßengestaltung etc. die Bereitschaft zu aggressivem Fahren reduzieren (Burns & Katovich, 2003).

7.4 Kampagnen und Bewusstseinsbildung

Die Effektivität von Verkehrssicherheitskampagnen wurde mehrfach in Studien bewertet. Phillips et al. (2009) dokumentierten in einer Metaanalyse, die Begleitstudien zu Kampagnen unterschiedlicher Sujets inkludiert, u.a. eine Unfallreduktion von 9%, eine Steigerung der Gurttragequote um 25% und eine Reduktion von Geschwindigkeitsübertretungen (bzw. unangepasster Geschwindigkeit) von 16%. Insgesamt haben sich Kampagnen als effektiver erwiesen, wenn sie begleitend mit verstärkter Deliktahndung durch die Exekutive durchgeführt werden (Phillips et al., 2009). Für die erfolgreiche Planung, Durchführung und Bewertung von Verkehrssicherheitskampagnen wurde im Zuge des EU-geförderten Projektes „CAST“ ein Leitfaden entwickelt (Delhomme et al., 2010).

Aggressives und gefährdendes Fahrverhalten wird auf verschiedenste Faktoren zurückgeführt. Dementsprechend sollen Verkehrssicherheitskampagnen auf individuelles Risikoverhalten und eine möglichst spezifische Zielgruppe zugeschnitten sein (z.B. „Sensation Seeking“, Schnellfahren, geringer Abstand etc.) (Ralston et al., 2007).

Kampagnen, die aggressives und rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr zum Thema machen und auch quantitativ evaluiert wurden, sind z.B. die norwegische Kampagne „Speak Out!“ (Elvik,

2000), die Beifahrer dazu ermutigen soll, einen unsicheren Fahrstil offen anzusprechen, oder die „Better Driver Campaign“ aus den USA (Lin et al., 2009), die Pkw- und Lkw-Fahrer zu rücksichtsvollerem Miteinander auf der Straße bewegen soll.

7.5 Fahrschul Ausbildung

Um aggressivem Verhalten im Straßenverkehr entgegenzuwirken, schlagen Bornewasser et al. (2013) mehrere Möglichkeiten vor. Zuerst sollen in der Fahrschule entsprechendes Wissen und Grundfertigkeiten geschaffen werden. Bei Feststellung von abweichendem (aggressivem) Verhalten im Straßenverkehr soll auf verhaltensorientierte Maßnahmen gesetzt werden. Bei abweichendem Verhalten kann die Entgegenwirkung präventiv oder repressiv erfolgen, indem aufgeklärt und geübt wird, bevor Regeln gebrochen werden, oder aber man berät, trainiert, kontrolliert und sanktioniert, nachdem es bereits zu Abweichungen gekommen ist. Im Rahmen der „indizierten“ Prävention, also der Sicherheitsarbeit mit all jenen Personen, die bereits auffällig fahren, sind sehr viel höhere Hürden zu nehmen als in der Ausbildung.

Ausbildung bedeutet in diesem Sinne, bei den Fahrern eine spezifische kognitive Struktur zu bewirken, ihre Fahrtüchtigkeit herzustellen und die Entwicklung ihrer persönlichen Bereitschaft, sich an Verkehrsregeln zu halten, zu fördern. Dabei führen Bornewasser et al. (2013) Aspekte in fünf Bereichen an:

- Das Bewusstsein für Regeln in einem kooperativen System schaffen und Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer ermöglichen.
- Verkehrsteilnehmer mit abweichendem Verhalten erreichen keine Vorteile.
- Es ist ein optimistischer Fehlschluss, dass nur die anderen bei möglichen Vergehen erlappt werden.
- Die Interpretation des Fahrverhaltens anderer Verkehrsteilnehmer sowie des eigenen Fahrverhaltens kann falsch sein und missverstanden werden.
- Ein Bewusstsein für die situativen, dispositionellen und emotionalen Faktoren des abweichenden Verhaltens entwickeln, aus dem auch Maßnahmen zur Verringerung aggressiven Verhaltens abzuleiten sind.

Es wird bereits während der Fahrausbildung deutlich, ob der Mensch seiner Rolle innerhalb des Verkehrssystems entsprechen will oder nicht bzw. ob festgestellte eigene Abweichungen bedauert oder gerechtfertigt werden.

8

8 ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK

74

8

ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK

In diesem Bericht konnte ein Zusammenhang von Frustration und Aggression im Straßenverkehr dargestellt werden. Die Fokusgruppen eröffneten einen Einblick in den sinnhaften Begründungszusammenhang. In der quantitativen Untersuchung konnten Belege für die Relevanz von Aggression in Bezug auf das Unfallgeschehen gefunden werden. Dabei ist es vermutlich sekundär, ob Aggression symbolisch oder physisch ausagiert wird. Dennoch neigen Personen mit höherer Aggressivität während des Fahrens vermehrt zu Unaufmerksamkeit, Fahrfehlern und haben auch häufiger Unfälle. Im Folgenden wird noch einmal ein Überblick über die wichtigsten Ergebnisse der empirischen Untersuchung gegeben:

- In den Fokusgruppen nehmen die Teilnehmer vermehrt Intoleranz zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen als Auslöser von aggressivem Verhalten im Straßenverkehr wahr.
- Ein Teil der Schuld wird den Verkehrsplanern, die durch Infrastruktur bzw. deren Funktionen (z.B. Ampelschaltungen) frustrierende Situationen schaffen, zugeschrieben.
- Insbesondere in Wien sind die Teilnehmer der Ansicht, dass die gegenseitige Rücksichtnahme verloren gegangen ist und die Aggression auf der Straße in den letzten Jahren zugenommen hat. Dafür wird vor allem die gestiegene Anzahl von Verkehrsteilnehmern, insbesondere Radfahrern, verantwortlich gemacht. Instrumentelle Aggression, das sture Beharren auf dem eigenen Recht, wird häufig thematisiert und auch von den Teilnehmern selbst ausgeübt. Sie ist zugleich Quelle von Frustration und damit von neuer Aggression.
- Aggression gründet in Frustrationserlebnissen, wobei absichtlich langsames Fahren oder andere Formen der passiven Aggression als besonders unangenehm erlebt werden, auch wenn diese Verhaltensweisen nicht bewusst darauf abzielen.
- Ein wichtiger subjektiver Erklärungsgrund für aggressives Verhalten im Straßenverkehr ist Stress, der sich sowohl auf der Straße als auch in Situationen außerhalb des Verkehrs entwickeln kann.
- Das wichtigste Ergebnis der quantitativen Studie ist die Erkenntnis, dass Personen mit höherem Aggressions-Score unaufmerksamer sind, mehr nicht intendierte Fahrfehler begehen und häufiger in Unfälle verwickelt sind.
- Unter den fünf Items, die am stärksten zwischen Unfallkern und unfallfreien Lenkern unterscheiden lassen, finden sich drei Verhaltensweisen, die direkt gegen andere Verkehrsteilnehmer gerichtet sind: Fluchen, beleidigende Gesten und absichtliches Abbremsen vor Dränglern.
- Männer, Menschen mit höherer Schulbildung und aus Wohnorten mit mehr als 50.000 Einwohnern stammende Personen weisen höhere Aggressions-Scores auf. Der Geschlechterunterschied ist mit bisherigen Forschungsergebnissen und den Resultaten der Fokusgruppen konsistent.
- Der Ausdruck von Aggression ist bei den höher Gebildeten eher durch symbolische Mittel (Lichthupe, Unmutsäußerungen) und weniger durch rücksichtsloses Fahrverhalten charakterisierbar.
- Befragte Personen verstehen unter „Aggression im Straßenverkehr“ sowohl Verhaltensweisen mit eindeutiger Intention, das Gegenüber zu schädigen, als auch Verhaltensweisen, die einer Interpretation des Beobachtenden bedürfen.
- Die größte Differenz zwischen selbstberichtetem und beobachtetem Aggressionsverhalten zeigt sich in Bezug auf zu dichtes Auffahren, zu langsames Fahren auf der linken Spur und Überholen einer Kolonne.
- Die geringste Differenz zwischen selbstberichtetem und beobachtetem Aggressionsverhalten zeigt sich

hinsichtlich des Abbremsens vor Dränglern, des Überholens von Linksabbiegern und des Spurwechsels ohne vorangehenden Spiegelblick. Eine hohe Übereinstimmung zwischen Selbst- und Fremdbbeobachtung kann auf die soziale Akzeptanz dieser Verhaltensweisen hindeuten.

Obwohl sich die theoretischen Annahmen als tragfähig erweisen, stellt dieser Bericht erst den Anfang einer vertiefenden Untersuchung dieses Phänomens dar. Noch nicht geklärt werden konnte, in welchem Ausmaß Frustrationen außerhalb des Verkehrs für Aggression im Straßenverkehr relevant sind. Offen bleibt auch, welche anderen Kanäle der Frustrationsbewältigung (Coping-Strategien) welchen Personengruppen zur Verfügung stehen. Genauso besteht Klärungsbedarf, welche Situationen im Straßenverkehr vermehrt zu Aggression führen und ob es Zusammenhänge zwischen den verschiedenen Verkehrssituationen und den Formen der Aggression gibt. Ein weiteres, großes Forschungsfeld tut sich diesbezüglich im Kontext der bevorstehenden zunehmenden Automatisierung im Straßenverkehr auf. Einerseits sind damit Chancen zur Reduktion aggressionsbasierter Unfälle verbunden. Andererseits birgt dies auch die Gefahr, dass bloß anders geartete Aggressionsauslöser auftreten und die Form des aggressiven Verhaltens auf andere Bereiche verschoben bzw. anders ausgedrückt wird. Diese Forschung hat wiederum Einfluss auf die Art der Präventionsarbeit, die in Bezug auf Aggression im Straßenverkehr verfolgt werden soll. Aber in welche Strategie vermehrt investiert werden soll, kann wiederum nur auf Basis der Forschungsergebnisse entschieden werden.

Dieser Bericht beantwortet wesentliche Fragestellungen zum Thema Aggression im Straßenverkehr, wirft jedoch auch weitere Fragen auf. Dass Aggression einen wesentlichen Beitrag zum Unfallgeschehen leistet, konnte ebenso gezeigt werden wie einige der Hintergrundfaktoren, die zu aggressivem Verhalten führen. Viele Einsichten bleiben Vermutungen, die erst dann auf der Basis von Hypothesen beantwortet werden können, wenn der theoretische Ansatz verfeinert wird. Dieser sollte mit Blick auf die heutige Situation, in der die Rollen der Verkehrsteilnehmer pluralisiert werden, neue Anspruchshaltungen entstehen und neue Quellen der Frustration sowie der Frustrationsbewältigung in den verschiedenen Lebensbereichen auftauchen, an die jeweils neuen Bedingungen angepasst werden.

TEIL B

AGGRESSION ALS THEMA DER RECHTS- ORDNUNG UND RECHTLICHE RAHMEN- BEDINGUNGEN ZUR SANKTIONIERUNG VON AGGRESSIVEM VERHALTEN

1

1 EINLEITUNG

82

1

EINLEITUNG

Aggressivität im Straßenverkehr ist Thema zahlreicher Medienberichte. Es geht dabei um extreme Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmern – Kraftfahrzeuglenkern, Radfahrern und Fußgängern. Nicht selten werden Verkehrsunfälle durch aggressives Verhalten (mit-)verursacht.

Im Folgenden wird erläutert, (1) inwieweit das Thema „Aggressivität“ im Straßenverkehrsrecht verankert ist und (2) wie (verwaltungsstrafrechtlich) aggressive Verhaltensweisen geahndet werden.

Vorweg ist festzuhalten, dass die Worte „aggressiv“ bzw. „Aggressivität“ explizit weder in der StVO (Straßenverkehrsordnung, BGBl 1960/159) noch im FSG (Führerscheingesetz, BGBl I 1997/120) vorkommen. Eine ausdrückliche Nennung findet sich allerdings in Verordnungen, und zwar in § 13c Abs. 1 FSG-DV (Führerscheingesetz-Durchführungsverordnung, BGBl II 1997/320), wo im Rahmen der Fahrausbildung im verkehrspsychologischen Gruppengespräch Lösungsstrategien u.a. zu situationsspezifischer reaktiver Aggressivität zu erarbeiten sind, sowie in § 18 Abs. 3 FSG-GV (Führerscheingesetz-Gesundheitsverordnung, BGBl II 1997/322), wo im Rahmen der Verkehrspsychologischen Untersuchung bei der Erfassung der Bereitschaft zur Verkehrsanpassung u.a. auch zu prüfen ist, ob „eine Tendenz zu aggressiver Interaktion im Straßenverkehr besteht“.

Die strafrechtliche Komponente soll hier nicht ausgiebig thematisiert werden; trotzdem werden zur Überblicksgewinnung die in Frage kommenden Delikte des StGB aufgezählt, der Sonderfall „Drängeln“ herausgegriffen und kurz dargestellt.

2

2 AGGRESSIVITÄT IM STRASSENVERKEHRSRECHT IN DER STRASSENVERKEHRSORDNUNG (STVO) UND IM FÜHRERSCHEINGESETZ (FSG) 86

2.1 § 3 StVO: Vertrauensgrundsatz; Rücksichtnahme auf schwächere Verkehrsteilnehmer 86

2.2 § 7 FSG: Verkehrszuverlässigkeit – Entziehung der Lenkberechtigung 86

2.3 Bestrafung für Verwaltungsübertretungen, die mit aggressivem Fahrverhalten in Zusammenhang stehen können	87
2.3.1 Nichteinhalten des Sicherheitsabstandes	87
2.3.2 Vorfahrt erzwingen/Vorrangverletzung, Rotlichtverstoß	88
2.3.3 Behinderung bzw. Gefährdung von Fußgängern am Schutzweg	88
2.3.4 Nichteinhalten von Überholverböten	88
2.3.5 „Rasen“ (Geschwindigkeitsübertretung)	88
2.3.6 Alkohol/Suchtgift	89
2.3.7 Sonstige Beeinträchtigungen	89
2.3.8 Verschärfungen aufgrund besonderer Rücksichtslosigkeit gegenüber anderen Straßenbenützern oder wegen besonders gefährlicher	89
2.4 Sogenannte begleitende Maßnahmen zur Entziehung der Lenkberechtigung	89
2.4.1 Verkehrspsychologische Untersuchung (VPU)	89
2.4.2 Nachschulung	90
2.4.3 Berücksichtigung von Inhalten in der Fahrausbildung	91
2.5 Zusammenfassung Aggressivität im Straßenverkehrsrecht: StVO und FSG	92
2.6 Exkurs: Aggressionsmindernde Gestaltung von Verkehrsräumen: Begegnungszonen	93

2

AGGRESSIVITÄT IM STRASSENVERKEHRSRECHT IN DER STRASSENVERKEHRSORDNUNG (STVO) UND IM FÜHRERSCHEINGESETZ (FSG)

2.1 § 3 StVO: Vertrauensgrundsatz; Rücksichtnahme auf schwächere Verkehrsteilnehmer

Der Vertrauensgrundsatz verpflichtet jeden Straßenbenützer zu ständiger Vorsicht und *gegenseitiger Rücksichtnahme*. Grundsätzlich darf darauf vertraut werden, dass ein sich vorschriftsgemäß verhaltender und einsichtsfähiger Straßenbenützer sein vorschriftskonformes Verhalten fortsetzt und *nicht plötzlich die Verkehrssicherheit gefährdende Handlungen setzt*. Ausgenommen sind Kinder, Menschen mit Sehbehinderung mit weißem Stock oder gelber Armbinde, Menschen mit offensichtlicher Beeinträchtigung oder Personen, aus deren augenfälligem Gehaben geschlossen werden muss, dass sie unfähig sind, die Gefahren des Straßenverkehrs einzusehen oder dieser Einsicht gemäß zu handeln. Jeder Lenker hat die Verpflichtung, sich so zu verhalten, dass jede Gefährdung dieses geschützten Personenkreises ausgeschlossen ist.

2.2 § 7 FSG: Verkehrszuverlässigkeit – Entziehung der Lenkberechtigung

Eine der Voraussetzungen für die Erteilung der Lenkberechtigung ist die Verkehrszuverlässigkeit des Bewerbers. Mangelnde Verkehrszuverlässigkeit führt zu einer Entziehung der Lenkberechtigung.

Als verkehrsunzuverlässig gilt eine Person unter folgenden Voraussetzungen (§ 7 Abs. 1 FSG): Es müssen bestimmte, im Gesetz aufgezählte oder gleichwertige Tatsachen vorliegen (s.u.). Aufgrund dieser Tatsachen nimmt die zuständige Führerscheinbehörde³ eine Wertung und Prognose vor. Es muss angenommen werden können, dass die betreffende Person wegen ihrer Sinnesart beim Lenken von Kfz die *Verkehrssicherheit* insbesondere *durch rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr*, durch *Trunkenheit* oder einen durch *Suchtmittel* oder durch *Medikamente* beeinträchtigten Zustand *gefährden* wird. Oder die zu Tage getretene Sinnesart muss sich wegen der erleichternden Umstände, die beim Lenken von Kraftfahrzeugen gegeben sind,⁴ in der Gefahr niederschlagen, dass sich die Person beim Lenken von Kraftfahrzeugen sonstiger schwerer strafbarer Handlungen schuldig machen würde.

Als bestimmte Tatsachen gemäß § 7 Abs. 3 FSG wurden einerseits bestimmte schwere Übertretungen der Straßenverkehrsordnung definiert, andererseits fallen darunter folgende Delikte:

- **Verwaltungsübertretungen, z.B. Lenken oder Inbetriebnahme eines Kfz ab 0,8‰, besonders gefährliches Verhalten oder besondere Rücksichtslosigkeit, Geschwindigkeitsübertretungen von über 40 km/h im Ortsgebiet oder über 50 km/h im Freiland, Lenken eines Kfz trotz entzogener Lenkberechtigung, Lenkverbots oder vorläufig abgenommenen Führerscheins;**
- **gerichtlich strafbare Handlungen, z.B. bestimmte strafbare Handlungen gegen Leib und Leben**

³ Dabei handelt es sich in der Regel um die Bezirkshauptmannschaft bzw. die Landespolizeidirektion in den Städten mit eigenem Statut bzw. die Landespolizeidirektion Wien – Verkehrsamt.

⁴ Damit ist z.B. der Einbrecher gemeint, der seine Beute mit dem Fahrzeug vom Tatort wegtransportiert, oder auch der motorisierte Drogenschmuggler.

- oder die sexuelle Integrität und Selbstbestimmung, Raub, erpresserische Entführung;⁵
- rechtswidrige Handlungen nach dem FSG, z.B. Nichteinhalten der Auflage ärztlicher Kontrolluntersuchungen als Lenker eines Kfz;
- Setzung eines dritten Vormerkdelikts (oder eines zweiten Vormerkdelikts, wenn der vorangegangenen Eintragung in Tateinheit begangene Vormerkdelikte zugrunde liegen).

Darüber hinaus können auch andere Umstände als bestimmte Tatsache qualifiziert werden, wenn diese den aufgezählten Tatsachen an Bedeutung und Gewicht im Hinblick auf die nach § 7 Abs. 1 FSG daraus zu erschließende Sinnesart ungefähr gleichkommen.

So bezeichnete es der VwGH als irrelevant, ob eine Person sämtliche strafbare Handlungen „im Familienbereich“ oder im Straßenverkehr gesetzt hat; denn ein derartiges Verhalten zeige eine gewisse Tendenz, in Konfliktfällen mit Gewaltanwendungen zu reagieren. Daher kann daraus auch auf eine entsprechende Sinnesart beim Lenken von Kfz geschlossen werden (VwGH 26.2.2001, 2001/11/0379, ZVR 2003/102). Das Vergehen der gefährlichen Drohung gem. § 107 StGB hat der VwGH hingegen wiederholt nicht als bestimmte Tatsache angesehen; der Gesetzgeber habe zu erkennen gegeben, dass im Zusammenhang mit der Beurteilung der Verkehrszuverlässigkeit der Versetzung einer Person in Furcht und Unruhe nicht der gleiche Stellenwert zukomme wie der vorsätzlichen Körperverletzung (VwGH 26.2.2001, ZVR 2003/102; VwGH 14.9.2004, 2004/11/0134 u.a.). Strafbare Handlungen „im Familienbereich“ können also durchaus zu einer Entziehung der Lenkberechtigung führen, (bloße) gefährliche Drohung in der Regel hingegen nicht.

Strafbare Handlungen gelten andererseits dann nicht als bestimmte Tatsachen und können auch nicht für die Wertung herangezogen werden, wenn die Strafe zum Zeitpunkt der Einleitung des Verfahrens bereits getilgt ist (§ 7 Abs. 5 FSG).

Für die Wertung der bestimmten Tatsachen sind gem. § 7 Abs. 4 FSG sowohl die Verwerflichkeit der bestimmten Tatsachen, die Gefährlichkeit der Verhältnisse, unter denen sie begangen wurden, die seither verstrichene Zeit wie auch das gesetzte Verhalten während dieser Zeit relevant. Im Gegensatz dazu sind private und berufliche Umstände des Verkehrsteilnehmers ebenso wenig zu berücksichtigen wie das Ausmaß der Unfallfolgen.

Die unter Berücksichtigung der o.a. Wertungskriterien erfolgte Prognose über das zukünftige Verhalten des Betroffenen hat aufgrund der Umstände des Einzelfalls zu erfolgen.

Die Entziehungsdauer beträgt mindestens drei Monate. Für jede eingetragene Vormerkung nach dem Vormerksystem verlängert sich die Entziehungsdauer um jeweils zwei Wochen.

2.3 Bestrafung für Verwaltungsübertretungen, die mit aggressivem Fahrverhalten in Zusammenhang stehen können

2.3.1 Nichteinhalten des Sicherheitsabstandes

§ 18 StVO legt den richtigen Sicherheitsabstand beim Hintereinanderfahren in dem Sinne fest, dass jeder Fahrzeuglenker sein Fahrzeug beim plötzlichen Abbremsen des vorderen Fahrzeugs anhalten können muss.

Wer einen Sicherheitsabstand von nur 0,2 bis unter 0,4 Sekunden einhält, ist mit einer Geldstrafe von 72 bis 2.180 Euro und einer Vormerkung zu bestrafen. Ist der Abstand noch geringer, ist mit einer Entziehung der Lenkberechtigung für mindestens 6 Monate zu rechnen.

⁵ Vergewaltigung ist daher ein Grund zur Entziehung der Lenkberechtigung. Ebenso vorsätzliche schwere oder wiederholte leichte Körperverletzung: Ein Mann, der seine Frau im Streit rempelte, sodass sie unglücklich gegen den Kasten stieß und sich eine Rippe prellte, verlor deshalb für 18 Monate den Führerschein.

Die Gesetzeslage, die das Drängeln behandelt, wird im Abschnitt 1 beschrieben.

2.3.2 Vorfahrt erzwingen/Vorrangverletzung, Rotlichtverstoß

Vorrang ist der Anspruch des Fahrzeuglenkers, durch den Wartepflichtigen nicht zu plötzlichem und unvermitteltem Bremsen oder Auslenken genötigt zu werden (e contrario aus § 19 Abs. 7 StVO). Daraus ergibt sich, dass Vorrang kein faktischer Zustand ist, sondern dass er „gewährt“ werden muss. Erzwungen werden darf der Vorrang daher nicht.

Wer Stopptafel oder Rotlicht ignoriert und dadurch einem anderen Verkehrsteilnehmer den Vorrang nimmt und diesen also zum Bremsen oder Auslenken nötigt, ist mit einer Geldstrafe von 72 bis 2.180 Euro und einer Vormerkung zu bestrafen.

2.3.3 Behinderung bzw. Gefährdung von Fußgängern am Schutzweg

Gemäß § 9 Abs. 2 StVO ist einem Fußgänger, der die Fahrbahn auf einem Schutzweg erkennbar überqueren will, das ungehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. Sinngemäß gilt das Gleiche gegenüber Kindern auf dem „unsichtbaren Schutzweg“ gem. § 29a StVO (Kindern ist immer und überall das ungehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen) und gegenüber Radfahrern auf einer Radfahrerüberfahrt.

Wer einen Fußgänger, der einen Schutzweg vorschriftsmäßig benützt, nicht nur behindert, sondern auch gefährdet, hat neben einer Geldstrafe (72 bis 2.180 Euro) mit einer Vormerkung zu rechnen.

2.3.4 Nichteinhalten von Überholverböten

Überholverbote (§ 16 StVO) gelten beispielsweise, wenn andere Straßenbenützer, insbesondere entgegenkommende, gefährdet oder behindert werden könnten oder wenn nicht genügend Platz für ein gefahrloses Überholen vorhanden ist, oder auf und unmittelbar vor Schutzwegen und Radfahrerüberfahrten, sofern der Verkehr in einem solchen Bereich nicht durch Arm- oder Lichtzeichen geregelt wird.

Der Strafraumen für Nichteinhaltung reicht hier bis zu 726 Euro, bei besonders schlechten oder bei weitem nicht ausreichenden Sichtverhältnissen ist eine Geldstrafe von 36 bis 2.180 Euro sowie eine Entziehung der Lenkberechtigung von mindestens sechs Monaten vorgesehen.

2.3.5 „Rasen“ (Geschwindigkeitsübertretung)

§ 20 Abs. 1 StVO schreibt die Wahl der Fahrgeschwindigkeit nach den gegebenen oder durch Straßenverkehrszeichen angekündigten Umständen vor. Die richtige Fahrgeschwindigkeit richtet sich überdies nach den Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen sowie den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung.

Für zu schnelles Fahren sind – gestaffelt nach dem Ausmaß der Überschreitung – Strafsätze bis 2.180 Euro vorgesehen; ab 40 km/h im Ortsgebiet bzw. 50 km/h im Freiland über dem gesetzlichen Tempolimit droht zudem eine Entziehung der Lenkberechtigung. Die Dauer beträgt im gelindesten Fall zwei Wochen, bei den schwerwiegendsten Verstößen (schneller als 90 km/h über dem Limit im Ortsgebiet; schneller als 100 km/h über dem Limit auf Freilandstraßen) mindestens sechs Monate.

Rasen gehört zwar nicht zu den typischen aggressiven Verhaltensweisen, denn in erster Linie befriedigen Raser wohl ihr persönliches Bedürfnis nach Risikosuche. Dieses Risikoverhalten zielt nicht primär darauf ab, andere Personen oder Sachwerte zu schädigen. Raser nehmen jedoch die Gefährdung anderer in Kauf.

2.3.6 Alkohol/Suchtgift

Das Lenken, aber auch das sonstige Inbetriebnehmen eines Fahrzeugs in einem durch Alkohol oder Suchtgift beeinträchtigten Zustand ist unzulässig. Für Lenker von Kfz gilt der gesetzliche Grenzwert von 0,5 Promille, für Fahrradfahrer 0,8 Promille. Sondervorschriften gelten für Lenker von Bussen und Lkw sowie für Fahranfänger. Für Suchtgift legt das Gesetz keine ziffernmäßige Untergrenze fest. *Strafmaß*: je nach Verletzung eine Geldstrafe von 300 bis 5.900 Euro; dazu ggf. Entziehung der Lenkberechtigung, Vormerkung, amtsärztliche Untersuchung, Verkehrscoaching, verkehrspsychologische Untersuchung, Nachschulung, Probezeitverlängerung.

2.3.7 Sonstige Beeinträchtigungen

Auch Müdigkeit, die Wirkung von Medikamenten, psychische Erregung oder andere dauernde oder vorübergehende Ursachen geistiger oder körperlicher Unfähigkeit, ein Fahrzeug zu lenken, können die Unzulässigkeit und damit das Verbot des Lenkens eines Fahrzeugs bewirken (§ 58 StVO).

Strafmaß: Geldstrafe bis zu 726 Euro (§ 99 Abs. 3 StVO).

2.3.8 Verschärfungen aufgrund besonderer Rücksichtslosigkeit gegenüber anderen Straßenbenutzern oder wegen besonders gefährlicher Verhältnisse

Wer eine Verwaltungsübertretung (wie z.B. Verletzung des Überholverbots, Vorrangverletzung, Geschwindigkeitsübertretung) unter besonders gefährlichen Verhältnissen oder mit besonderer Rücksichtslosigkeit gegenüber anderen Straßenbenutzern begeht, ist nach § 99 Abs. 2 StVO zu bestrafen (Geldstrafe von 36 bis 2.180 Euro).

Darüber hinaus beeinflusst es die Dauer der Entziehung der Lenkberechtigung negativ, wenn ein Lenker eines Kraftfahrzeugs nach § 7 Abs. 3 Z 3 FSG

- durch Übertretung von Verkehrsvorschriften ein Verhalten setzt, das an sich geeignet ist, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen, oder
- mit besonderer Rücksichtslosigkeit gegen die für das Lenken eines Kraftfahrzeugs maßgebenden Verkehrsvorschriften verstoßen hat.

Als Verhalten, das geeignet ist, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen, gelten insbesondere folgende Vergehen:

- erhebliche Überschreitungen der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit vor Schulen, Kindergärten und vergleichbaren Einrichtungen sowie auf Schutzwegen oder Radfahrerüberfahrten,
- Überschreitungen der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet um mehr als 90 km/h oder außerhalb des Ortsgebiets um mehr als 100 km/h,
- das Nichteinhalten des zeitlichen Sicherheitsabstandes beim Hintereinanderfahren, sofern der zeitliche Sicherheitsabstand eine Zeitdauer von 0,2 Sekunden unterschritten hat und diese Übertretungen mit technischen Messgeräten festgestellt wurden,
- das Übertreten von Überholverböten bei besonders schlechten oder bei weitem nicht ausreichenden Sichtverhältnissen oder
- das Fahren gegen die Fahrtrichtung auf Autobahnen.

2.4 Sogenannte begleitende Maßnahmen zur Entziehung der Lenkberechtigung

2.4.1 Verkehrspsychologische Untersuchung (VPU)

Das Vorliegen der psychologischen Eignung wird durch verkehrspsychologische Untersuchungsstellen bei Verdacht auf verminderte kraftfahrspezifische Leistungsfähigkeit oder mangelnde Bereitschaft zur Verkehrsanpassung untersucht (vgl. § 17 FSG-GV); im Anschluss daran wird ein Gutachten in Form einer verkehrspsychologischen Stellungnahme erstellt. Folgende Personen haben jedenfalls

eine verkehrspsychologische Stellungnahme zu erbringen:

- Lenker mit erhöhter Verantwortung, nämlich Bewerber um eine Lenkberechtigung der Klasse D
 - Bewerber um eine Lenkberechtigung, die fünfmal den theoretischen Teil der Fahrprüfung oder viermal den praktischen Teil nicht bestanden haben und bei denen aufgrund einer ergänzenden amtsärztlichen Untersuchung Zweifel an der kraftfahrerspezifischen Leistungsfähigkeit, insb. an der Intelligenz und am Erinnerungsvermögen bestehen.
 - Verkehrsauffällige Lenker (z.B. bei Verursachung von Verkehrsunfällen oder Begehung von Verkehrsverstößen, bei dreimaliger Entziehung der Lenkberechtigung innerhalb von fünf Jahren, alkoholisierte oder suchtmittelbeeinträchtigte Lenker).
 - Personen, bei denen angesichts ihres Lebensalters aufgrund einer ärztlichen Untersuchung geistige Reifungsmängel oder ein Leistungsabbau im Vergleich zur Altersnorm zu vermuten sind.
- Die verkehrspsychologische Untersuchung dient zur Kontrolle folgender Eignungsmerkmale (§ 1 Z 3 FSG-GV):

- kraftfahrerspezifische verkehrspsychologische Leistungsfähigkeit sowie
- Bereitschaft zur Verkehrsanpassung.

Die mangelnde Bereitschaft zur Verkehrsanpassung wird zwar in der FSG-GV nicht definiert, aus § 17 Abs. 1 zweiter Satz FSG-GV ergibt sich aber hinlänglich, dass von einer mangelnden Bereitschaft zur Verkehrsanpassung nur bei einem Verhalten gesprochen werden kann, bei dem es zu relativ schwerwiegenden Verstößen gegen straßenverkehrsrechtliche Vorschriften gekommen ist oder das bereits innerhalb eines bestimmten Zeitraums zu mehreren Vorentziehungen geführt hat (VwGH 20.11.2012, GZ 2012/11/0172). Mangelnde Bereitschaft zur Verkehrsanpassung ist jedenfalls dann anzunehmen, wenn einem Lenker innerhalb eines Zeitraumes von fünf Jahren die Lenkberechtigung dreimal entzogen wurde oder wenn ein Lenker wegen einer Übertretung gemäß § 99 Abs. 1 lit. b oder c StVO (Verweigerung der Alkomat-Testung oder der Blutabnahme bei Alkoholverdacht) bestraft wurde. Die Bereitschaft zur Verkehrsanpassung gliedert sich in folgende Kategorien, die Teil der Untersuchung sind (§ 18 Abs. 3 FSG-GV):

- soziales Verantwortungsbewusstsein,
- Selbstkontrolle,
- psychische Stabilität,
- Risikobereitschaft,
- Tendenz zu aggressiver Interaktion im Straßenverkehr und
- nicht normgerechtes Verhalten beim Autofahren.

2.4.2 Nachschulung

2.4.2.1 Allgemeines

Die Anordnung einer Nachschulung stellt *keine Strafe* dar, sondern eine *Maßnahme zur Wiederherstellung der Verkehrszuverlässigkeit*. Ziel der Nachschulung als *Sicherungsmaßnahme bei Entziehung von Lenkberechtigungen* ist es, die gesetzten Verstöße und die Ursachen, die zur Anordnung einer Nachschulung geführt haben, zu erörtern, den Bezug des Fehlverhaltens zu persönlichen Einstellungen bewusst zu machen und geeignete Verhaltensmuster zu entwickeln, um künftig Rückfälle in weitere Verkehrsverstöße zu vermeiden.

Verpflichtend ist eine Nachschulung beispielsweise in folgenden Fällen anzuordnen (§ 24 Abs. 3 FSG):

- in der Probezeit (§ 4 Abs. 3 FSG):
 - bei Entziehung der LB,
 - schwerem Verstoß,
 - Alkoholisierung > 0,1‰,

- bei allen Lenkern:
 - zweite erhebliche Geschwindigkeitsübertretung binnen zwei Jahren (§ 24 Abs. 3 Z 2 i.V.m. 7 Abs. 3 Z 4 FSG),
 - Alkoholisierung > 1,2 ‰ oder zweimal innerhalb von fünf Jahren > 0,8 ‰,
 - zweimalige Beeinträchtigung durch Suchtgift innerhalb von fünf Jahren,
 - besonders gefährliche Verhältnisse (vgl. FSG-DE)⁶ und
 - bei bestimmten Delikten des Vormerksystems (§ 30b FSG, § 13f FSG-DV).

Je nach Ursache für die Anordnung der Nachschulung gibt es vier unterschiedliche Kurstypen: *für alkoholauffällige Lenker, für verkehrsauffällige Lenker, für sonstige Problematik,⁷ im Rahmen des Vormerksystems*. Daneben gibt es für Personen, die zum ersten Mal ein Kfz mit Alkoholgehalt im Bereich von 0,8 bis 1,19 ‰ oder unter Suchtgiftbeeinträchtigung gelenkt haben, seit 2009 das sogenannte *Verkehrsscoaching*.

2.4.2.2 Bsp.: Nachschulung für verkehrsauffällige Lenker (§ 3 FSG-NV)

Teilnehmer der Nachschulung nach § 3 FSG-NV sind:

- Probeführerscheinbesitzer, die wegen eines schweren Verstoßes i.S. von § 4 Abs. 6 FSG rechtskräftig bestraft worden sind (§ 4 Abs. 3 FSG), und
- Kfz-Lenker, deren Lenkberechtigung wegen eines Verstoßes gegen Verkehrsvorschriften entzogen wurde, sofern es sich nicht um Lenker handelt, die alkoholauffällig oder durch Suchtgift beeinträchtigt waren.

Für die Nachschulung sind die folgenden *Ziele* festgesetzt:

Der Kursteilnehmer soll zu einem normgerechten, *sicherheitsbewussten und rücksichtsvollen Fahrverhalten* angeleitet werden. Dies soll v.a. durch Verhaltensänderung (besonders gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern), durch Förderung des Risikobewusstseins und durch realistische Selbsteinschätzung sowie optimierte Gefahrenerkennung erfolgen.

2.4.2.3 Bsp.: Nachschulung im Rahmen des Vormerksystems (§ 4a FSG-NV)

Im Rahmen des Vormerksystems muss ein Lenker, der innerhalb von zwei Jahren nach der ersten Übertretung eine weitere Vormerkung erhalten hat, eine Maßnahme absolvieren, die ihm dabei hilft, sein Fehlverhalten in Zukunft zu vermeiden. Zusätzlich verlängert sich der Beobachtungszeitraum auf drei Jahre. Kommt es innerhalb dieser drei Jahre zu einer weiteren Vormerkung, wird die Lenkberechtigung für mindestens drei Monate entzogen.

Eine im Vormerksystem vorgesehene Maßnahme kann z.B. im Falle von Alkoholdelikten (Verstoß gegen die 0,5-Promille-Regel), einer Nichteinhaltung des Sicherheitsabstandes sowie des Behinderens von Einsatzfahrzeugen auf Pannestreifen eine Nachschulung durch Psychologen sein, die im Rahmen eines sechsstündigen Gruppengesprächs die Aufarbeitung des auffälligen Verkehrsverhaltens zum Ziel hat.

2.4.3 Berücksichtigung von Inhalten in der Fahrausbildung

Bereits der Lehrplan der theoretischen Basisausbildung für alle Klassen (Anlage 10a KDV, Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung, BGBl II 1967/399) enthält Themen wie *Partnerkunde* (z.B. wahrnehmbare Signale von Partnern, hinweisende Signale auf Partner, Vertrauensgrundsatz).

⁶ Besonders gefährliche Verhältnisse sind nach der ständigen Rechtsprechung des VwGH z.B. dann gegeben, wenn zur Verletzung einer bestimmten Verkehrsvorschrift noch ein weiteres, die besondere Gefährlichkeit der Verhältnisse begründendes Sachverhaltselement hinzutritt. Z.B.: Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit und Gefahrenzeichen „Gefährliche Kurve“.

⁷ Bei sonstigen Beeinträchtigungen, insbesondere durch Suchtgift.

Darüber hinaus haben sich Führerscheinneulinge im Rahmen der Mehrphasen-Fahrausbildung intensiv mit diesen Themen zu beschäftigen: Die wesentlichsten Inhalte der *Perfektionsfahrten* sind z.B. Blicktechnik, *defensive Fahrweise* oder *Verhalten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern*. Dabei werden Selbst- und Fremdbild des Fahrverhaltens einander gegenübergestellt. Beim *verkehrspsychologischen Gruppengespräch* diskutieren Führerscheinneulinge über typische Unfallarten und Themen wie Alleinunfälle, *Auslebenstendenzen*, *soziale Verantwortungsbereitschaft* oder die eigene Risikoeinschätzung. Durch das Gruppengespräch lernen die Teilnehmer, mit individuellen Risiken im Straßenverkehr besser und sicherer umzugehen.

Vgl. § 13c (1) FSG-DV:

„Im Rahmen des verkehrspsychologischen Gruppengesprächs sind die für Fahranfänger klassenspezifischen typischen Unfalltypen, insbesondere der Alleinunfall, und die zugrundeliegenden Unfallrisiken, wie beispielsweise Selbstüberschätzung, geringe soziale Verantwortungsbereitschaft oder Auslebenstendenzen, unter aktiver Mitarbeit der Teilnehmer zu erarbeiten. Darüber hinaus hat auch eine individuelle Risikobetrachtung zu erfolgen, wobei die Teilnehmer dahin gehend anzuleiten sind, sich über potenziell unfallkausale persönliche Schwächen im Allgemeinen, aber vor allem auch im speziellen Zusammenhang mit situationsspezifischen Außenreizen (die zu erhöhter Irritierbarkeit, erhöhter Impulsivität, situationsspezifischer reaktiver Aggressivität oder Selbstüberforderung führen können) sowie mit Alkohol- oder Suchtmittelmisbrauch bewusst zu werden und darauf aufbauend individuelle unfallpräventive Lösungsstrategien zu erarbeiten.“

2.5 Zusammenfassung Aggressivität im Straßenverkehrsrecht: StVO und FSG

- Die Worte „aggressiv“ bzw. „Aggressivität“ kommen explizit weder in der StVO (Straßenverkehrsordnung) noch im FSG (Führerscheingesetz) vor. Aggressivität ist also bislang kein Rechtsbegriff im Verkehrsrecht. Themen sind hingegen sehr wohl „gegenseitige Rücksichtnahme“ (§ 3 StVO: Vertrauensgrundsatz) bzw. die Sanktionierung von „rücksichtslosem Verhalten“ und „besonderer Rücksichtslosigkeit“.
- Neben Mindestalter, gesundheitlicher Eignung und fachlicher Befähigung ist die Verkehrszuverlässigkeit die (charakterliche) Voraussetzung für die Erteilung einer Lenkberechtigung. Als verkehrszuverlässig gilt gemäß § 7 Abs. 1 FSG eine Person, wenn nicht aufgrund erwiesener Tatsachen⁸ und ihrer Wertung angenommen werden muss, dass sie wegen ihrer Sinnesart beim Lenken von Kraftfahrzeugen die Verkehrssicherheit insbesondere durch rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr, durch Trunkenheit oder einen durch Suchtmittel oder Medikamente beeinträchtigten Zustand gefährden wird, oder sich wegen der erleichternden Umstände, die durch das Lenken von Kraftfahrzeugen gegeben sind, sonstiger schwerer strafbarer Handlungen schuldig machen wird. Die Verkehrszuverlässigkeit liegt nicht vor, wenn bestimmte im Gesetz genannte schwere Übertretungen im Straßenverkehr gesetzt wurden. Auch bestimmte gerichtlich strafbare Taten (z.B. strafbare Handlungen gegen Leib und Leben) führen zur Feststellung der Verkehrsunzuverlässigkeit, vor allem wenn diese Taten leichter unter Verwendung eines Kraftfahrzeugs begangen werden können. Die fehlende Verkehrszuverlässigkeit führt zu einer Entziehung der Lenkberechtigung.
- Aggressive Verhaltensweisen im Straßenverkehr können dann verwaltungsstrafrechtlich sanktioniert werden, wenn dadurch eine Verwaltungsübertretung begangen wird, d.h. gegen die Bestimmungen der StVO (z.B. Gefährdung eines Fußgängers, Nichteinhaltung des Sicherheitsabstandes) bzw. des FSG verstoßen wird. Ist die besondere Rücksichtslosigkeit gegenüber anderen Straßenbenützern dabei offensichtlich, fällt die Geldstrafe zudem empfindlich höher aus; darüber hinaus ist in derartigen Fällen eine Entziehung der Lenkberechtigung vorgesehen.
- Bereits in der Fahrausbildung (Perfektionsfahrt, verkehrspsychologisches Gruppengespräch) bestimmter Bewerber um eine Lenkberechtigung (Verkehrspsychologische Untersuchung bzw. Screening für

⁸ Dabei handelt es sich um bestimmte Verwaltungsübertretungen, strafbare Handlungen oder Verletzungen sonstiger Verpflichtungen nach dem FSG.

Klasse D), aber auch im Zuge der begleitenden Maßnahmen bei der Entziehung und im Rahmen des Vormerkensystems (Verkehrspsychologische Untersuchung, Nachschulung) ist Aggressivität im Straßenverkehr Thema. So werden z.B. im Rahmen der Fahrausbildung im verkehrspsychologischen Gruppengespräch Lösungsstrategien u.a. zu „situationsspezifischer reaktiver Aggressivität“ erarbeitet (§ 13c Abs. 1 FSG-DV). Im Rahmen der Verkehrspsychologischen Untersuchung ist bei der Erfassung der Bereitschaft zur Verkehrsanpassung u.a. auch zu prüfen, ob „eine Tendenz zu aggressiver Interaktion im Straßenverkehr besteht“ (§ 18 Abs. 3 FSG-GV). In Nachschulungen sollen die Kursteilnehmer zu einem normgerechten, sicherheitsbewussten und rücksichtsvollen Fahrverhalten angeleitet werden.

2.6 Exkurs: Aggressionsmindernde Gestaltung von Verkehrsräumen: Begegnungszonen

Mit der 25. StVO-Novelle (BGBl I 2013/39) wurden die sogenannten *Begegnungszonen*⁹ in die StVO eingeführt. Darunter werden Straßen verstanden, in denen sich alle Verkehrsteilnehmer eine Verkehrsfläche teilen, d.h. jeglicher Fahrzeugverkehr ist gestattet; Fußgänger, Radfahrer, Kfz sowie auch Rollschuhfahrer dürfen zur Fortbewegung die Fahrbahn benutzen. Wesentlich dabei ist, dass Fußgänger und Radfahrer weder gefährdet noch behindert werden dürfen. Andererseits dürfen die Fußgänger den Fahrzeugverkehr jedoch nicht mutwillig behindern.

Die Grundidee ist also die Begegnung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer auf gleicher rechtlicher Ebene, eine *gemeinsame und durchmischte Nutzung der Verkehrsfläche auf der Basis gegenseitiger Rücksichtnahme*. Diese Nutzungsform setzt einen außergewöhnlichen Grad der Interaktion zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern voraus. Nur wenn eine solche Interaktion – beispielsweise durch die Herstellung von Augenkontakt oder die Beobachtung des Mobilitätsverhaltens anderer – stattfindet, können Lenker von Fahrzeugen die Bedürfnisse von Fußgängern überhaupt registrieren und in weiterer Folge darauf Rücksicht nehmen. Natürlich ist die erforderliche Kontaktaufnahme nur möglich, wenn kein allzu großer Unterschied zwischen den Geschwindigkeiten der beteiligten Nutzergruppen besteht. Die Festsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h (unter bestimmten Voraussetzungen 30 km/h) zwingt Fahrzeuglenker, ihre Geschwindigkeit an jene der anderen Verkehrsteilnehmer anzunähern, sodass der dargestellte Interaktionsprozess stattfinden kann. Die gemischte Nutzung der Straße durch alle Verkehrsteilnehmer kommt schon in der schematischen Darstellung der verschiedenen Nutzungsarten auf dem neuen Hinweiszeichen (§ 53 Abs. 1 Z 9f StVO) zum Ausdruck.

⁹ § 2 Abs. 1 Z 2a StVO: „Begegnungszone: eine Straße, deren Fahrbahn für die gemeinsame Nutzung durch Fahrzeuge und Fußgänger bestimmt ist, und die als solche gekennzeichnet ist.“

3

3 ÜBERBLICK ÜBER IN FRAGE KOMMENDE STGB-DELIKTE BEI AGGRESSIVITÄT IM STRASSENVERKEHR	98
3.1 Mord (§ 75 StGB)	98
3.2 Totschlag (§ 76 StGB)	98
3.3 Fahrlässige Tötung (§ 80 StGB)	98
3.4 Fahrlässige Tötung unter besonders gefährlichen Verhältnissen (§ 81 StGB)	98
3.5 Körperverletzung (§ 83 StGB)	98

3.6 Schwere Körperverletzung (§ 84 StGB)	99
3.7 Körperverletzung mit schweren Dauerfolgen (§ 85 StGB)	99
3.8 Körperverletzung mit tödlichem Ausgang (§ 86 StGB)	99
3.9 Absichtliche schwere Körperverletzung (§ 87 StGB)	99
3.10 Fahrlässige Körperverletzung (§ 88 StGB)	100
3.11 Gefährdung der körperlichen Sicherheit (§ 89 StGB)	100
3.12 Nötigung (§ 105 StGB)	100
3.13 Gefährliche Drohung (§ 107 StGB)	100
3.13.1 Auslegung von Nötigung und gefährlicher Drohung im Straßenverkehr	101
3.13.2 Abruptes Abbremsen	101
3.14 Beleidigung (§ 115 StGB)	102
3.15 Sachbeschädigung (§ 125 StGB)	102
3.16 Vorsätzliche Gemeingefährdung (§ 176 StGB)	102
3.17 Fahrlässige Gemeingefährdung (177 StGB)	102
3.18 Widerstand gegen die Staatsgewalt (§ 269 StGB)	102
3.19 Tätlicher Angriff auf einen Beamten (§ 270 StGB)	102

3

ÜBERBLICK ÜBER IN FRAGE KOMMENDE STGB¹⁰-DELIKTE BEI AGGRESSIVITÄT IM STRASSENVERKEHR

3.1 Mord (§ 75 StGB)

„Wer einen anderen tötet, ist mit Freiheitsstrafe von zehn bis zu zwanzig Jahren oder mit lebenslanger Freiheitsstrafe zu bestrafen.“

3.2 Totschlag (§ 76 StGB)

„Wer sich in einer allgemein begreiflichen heftigen Gemütsbewegung dazu hinreißen lässt, einen anderen zu töten, ist mit Freiheitsstrafe von fünf bis zu zehn Jahren zu bestrafen.“

3.3 Fahrlässige Tötung (§ 80 StGB)

„(1) Wer fahrlässig den Tod eines anderen herbeiführt, ist mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bis zu 720 Tagessätzen zu bestrafen.

(2) Hat die Tat den Tod mehrerer Menschen zur Folge, so ist der Täter mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren zu bestrafen.“

3.4 Fahrlässige Tötung unter besonders gefährlichen Verhältnissen (§ 81 StGB)

„(1) Wer grob fahrlässig (§ 6 Abs. 3) den Tod eines anderen herbeiführt, ist mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren zu bestrafen.

(2) Ebenso ist zu bestrafen, wer den Tod eines Menschen fahrlässig herbeiführt, nachdem er sich vor der Tat, wenn auch nur fahrlässig, durch Genuss von Alkohol oder den Gebrauch eines anderen berauschenden Mittels in einen die Zurechnungsfähigkeit nicht ausschließenden Rauschzustand versetzt hat, obwohl er vorhergesehen hat oder hätte vorhersehen können, dass ihm eine Tätigkeit bevorstehe, deren Vornahme in diesem Zustand eine Gefahr für das Leben, die Gesundheit oder die körperliche Sicherheit eines anderen herbeizuführen oder zu vergrößern geeignet sei.

(3) Mit Freiheitsstrafe von sechs Monaten bis zu fünf Jahren ist zu bestrafen, wer grob fahrlässig (§ 6 Abs. 3) oder in dem in Abs. 2 bezeichneten Fall den Tod einer größeren Zahl von Menschen herbeiführt.“

3.5 Körperverletzung (§ 83 StGB)

„(1) Wer einen anderen am Körper verletzt oder an der Gesundheit schädigt, ist mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bis zu 720 Tagessätzen zu bestrafen.

(2) Ebenso ist zu bestrafen, wer einen anderen am Körper misshandelt und dadurch fahrlässig verletzt oder an der Gesundheit schädigt.“

¹⁰ Strafgesetzbuch, BGBl 1974/60.

3.6 Schwere Körperverletzung (§ 84 StGB)

„(1) Wer einen anderen am Körper misshandelt und ihm dadurch fahrlässig eine länger als vierundzwanzig Tage dauernde Gesundheitsschädigung oder Berufsunfähigkeit oder eine an sich schwere Verletzung oder Gesundheitsschädigung zufügt, ist mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren zu bestrafen.

(2) Ebenso ist zu bestrafen, wer eine Körperverletzung (§ 83 Abs. 1 oder Abs. 2) an einem Beamten, Zeugen oder Sachverständigen während oder wegen der Vollziehung seiner Aufgaben oder der Erfüllung seiner Pflichten begeht.

(3) Ebenso ist der Täter zu bestrafen, wenn er mindestens drei selbstständige Taten (§ 83 Abs. 1 oder Abs. 2) ohne begreiflichen Anlass und unter Anwendung erheblicher Gewalt begangen hat.

(4) Mit Freiheitsstrafe von sechs Monaten bis zu fünf Jahren ist zu bestrafen, wer einen anderen am Körper verletzt oder an der Gesundheit schädigt und dadurch, wenn auch nur fahrlässig, eine schwere Körperverletzung oder Gesundheitsschädigung (Abs. 1) des anderen herbeiführt.

(5) Ebenso ist zu bestrafen, wer eine Körperverletzung (§ 83 Abs. 1 oder Abs. 2) begeht

1. auf eine Weise, mit der Lebensgefahr verbunden ist,
2. mit mindestens zwei Personen in verabredeter Verbindung oder
3. unter Zufügung besonderer Qualen.“

3.7 Körperverletzung mit schweren Dauerfolgen (§ 85 StGB)

„(1) Wer einen anderen am Körper misshandelt und dadurch fahrlässig für immer oder für lange Zeit

1. den Verlust oder eine schwere Schädigung der Sprache, des Sehvermögens, des Gehörs oder der Fortpflanzungsfähigkeit,
2. eine erhebliche Verstümmelung oder eine auffallende Verunstaltung oder
3. ein schweres Leiden, Siechtum oder Berufsunfähigkeit des Geschädigten,

herbeiführt, ist mit Freiheitsstrafe von sechs Monaten bis zu fünf Jahren zu bestrafen.

(2) Mit Freiheitsstrafe von einem bis zu zehn Jahren ist zu bestrafen, wer einen anderen am Körper verletzt oder an der Gesundheit schädigt und dadurch fahrlässig eine schwere Dauerfolge (Abs. 1) beim Verletzten herbeiführt.“

3.8 Körperverletzung mit tödlichem Ausgang (§ 86 StGB)

„(1) Wer einen anderen am Körper misshandelt und dadurch fahrlässig dessen Tod herbeiführt, ist mit Freiheitsstrafe von einem bis zu zehn Jahren zu bestrafen.

(2) Wer einen anderen am Körper verletzt oder an der Gesundheit schädigt und dadurch fahrlässig dessen Tod herbeiführt, ist mit Freiheitsstrafe von einem bis zu fünfzehn Jahren zu bestrafen.“

3.9 Absichtliche schwere Körperverletzung (§ 87 StGB)

„(1) Wer einem anderen eine schwere Körperverletzung (§ 84 Abs. 1) absichtlich zufügt, ist mit Freiheitsstrafe von einem bis zu zehn Jahren zu bestrafen.

(2) Zieht die Tat eine schwere Dauerfolge (§ 85) nach sich, so ist der Täter mit Freiheitsstrafe von einem bis zu fünfzehn Jahren, hat die Tat den Tod des Geschädigten zur Folge, mit Freiheitsstrafe von fünf bis zu fünfzehn Jahren zu bestrafen.“

3.10 Fahrlässige Körperverletzung (§ 88 StGB)

„(1) Wer fahrlässig einen anderen am Körper verletzt oder an der Gesundheit schädigt, ist mit Freiheitsstrafe bis zu drei Monaten oder mit Geldstrafe bis zu 180 Tagessätzen zu bestrafen.

(2) Handelt der Täter nicht grob fahrlässig (§ 6 Abs. 3) und ist

1. die verletzte Person mit dem Täter in auf- oder absteigender Linie verwandt oder verschwägert oder sein Ehegatte, sein eingetragener Partner, sein Bruder oder seine Schwester oder nach § 72 Abs. 2 wie ein Angehöriger des Täters zu behandeln,
2. aus der Tat keine Gesundheitsschädigung oder Berufsunfähigkeit einer anderen Person von mehr als vierzehntägiger Dauer erfolgt oder
3. der Täter ein Angehöriger eines gesetzlich geregelten Gesundheitsberufes und die Körperverletzung in Ausübung seines Berufes zugefügt worden,

so ist der Täter nach Abs. 1 nicht zu bestrafen.

(3) Wer grob fahrlässig (§ 6 Abs. 3) oder in dem in § 81 Abs. 2 bezeichneten Fall einen anderen am Körper verletzt oder an der Gesundheit schädigt, ist mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe bis zu 360 Tagessätzen zu bestrafen.

(4) Hat die Tat nach Abs. 1 eine schwere Körperverletzung (§ 84 Abs. 1) zur Folge, so ist der Täter mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe bis zu 360 Tagessätzen zu bestrafen. Hat die Tat nach Abs. 3 eine schwere Körperverletzung (§ 84 Abs. 1) zur Folge, ist der Täter mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren, hat sie jedoch eine schwere Körperverletzung (§ 84 Abs. 1) einer größeren Zahl von Menschen zur Folge, mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren zu bestrafen.“

3.11 Gefährdung der körperlichen Sicherheit (§ 89 StGB)

„Wer vorsätzlich, grob fahrlässig (§ 6 Abs. 3) oder fahrlässig unter den in § 81 Abs. 2 umschriebenen Umständen eine Gefahr für das Leben, die Gesundheit oder die körperliche Sicherheit eines anderen herbeiführt, ist mit Freiheitsstrafe bis zu drei Monaten oder mit Geldstrafe bis zu 180 Tagessätzen zu bestrafen.“

3.12 Nötigung (§ 105 StGB)

„(1) Wer einen anderen mit Gewalt oder durch gefährliche Drohung zu einer Handlung, Duldung oder Unterlassung nötigt, ist mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bis zu 720 Tagessätzen zu bestrafen. (...)“

3.13 Gefährliche Drohung (§ 107 StGB)

„(1) Wer einen anderen gefährlich bedroht, um ihn in Furcht und Unruhe zu versetzen, ist mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bis zu 720 Tagessätzen zu bestrafen. (...)“

Die Tathandlung der Nötigung besteht im Einsatz von **Gewalt** oder von **gefährlicher Drohung**. Insbesondere bei sogenannter Nötigung im Straßenverkehr ist die Festlegung, wann Gewalt oder gefährliche Drohung vorliegt, nicht einfach.

- Zur Gewalt: Der Gewaltbegriff des österreichischen Rechts beruht (im Gegensatz zum deutschen Recht) auf der Körperlichkeitstheorie. Gewalt wird definiert als erhebliche Einwirkung auf den Körper eines anderen, die den Widerstand des Opfers erschwert oder überwindet; der Täter muss selbst oder mithilfe eines Werkzeugs tatsächlich am Opfer „Hand anlegen“. Zudem muss die körperliche Einwirkung eine Erheblichkeitsschwelle überschreiten. Psychische Zwangswirkung stellt hingegen keine Gewalt dar.

- Zur gefährlichen Drohung: Gemäß § 74 Z 5 StGB wird die gefährliche Drohung definiert als eine Drohung mit einer Verletzung an Körper, Freiheit, Ehre, Vermögen oder des höchstpersönlichen Lebensbereiches durch Zugänglichmachen, Bekanntgeben oder Veröffentlichen von Tatsachen oder

Bildaufnahmen, die geeignet ist, dem Bedrohten mit Rücksicht auf die Verhältnisse und seine persönliche Beschaffenheit oder die Wichtigkeit des angedrohten Übels begründete Besorgnisse einzuflößen, ohne Unterschied, ob das angedrohte Übel gegen den Bedrohten selbst, gegen dessen Angehörige oder gegen andere unter seinen Schutz gestellte oder ihm persönlich nahestehende Personen gerichtet ist. Die Drohung muss insbesondere den Eindruck erwecken, der Eintritt des (künftigen) Übels sei vom Willen des Drohenden abhängig.

3.13.1 Auslegung von Nötigung und gefährlicher Drohung im Straßenverkehr

3.13.1.1 Drängeln

Beim Einsatz der Bewegungsenergie eines Kfz liegt erst dann Gewalt vor, wenn ein Wagen durch Touchieren von der Fahrbahn abgedrängt oder eine Person mit dem Fahrzeug beiseitegeschoben oder -gestoßen wird. Der Lenker eines Kfz, der den vor ihm fahrenden Autolenker durch allzu nahes Heranfahren (und Abgabe von Warnzeichen) bedrängt, die Fahrspur freizugeben, wendet daher jedenfalls *keine Gewalt* an. Es handelt sich dabei nämlich um keine körperliche Einwirkung auf das Opfer oder sein Fahrzeug, sondern um eine Einwirkung auf das Nervensystem und die Sinnesorgane. Gewalt, nämlich mittelbare, liegt erst dann vor, wenn der Bedrängende dem Vordermann tatsächlich auffährt oder wenn der Täter mit seinem Auto durch Anfahren gegen die Karosserie des Wagens eines anderen diesen zum Stehenbleiben zwingen will (Riccabona-Zecha 2004, m.w.N.).

Die überwiegende Lehre in Österreich geht ebenso davon aus, dass das dichte Auffahren und Betätigen der (Licht-)Hupe, um den Vorausfahrenden zur Freigabe der Überholspur zu zwingen, *keine gefährliche Drohung* darstellt. Es mangle an der Besorgniseignung, da ein besonnener Mensch nicht ernstlich damit rechnen würde, dass der Hintermann tatsächlich auffährt, falls er den Weg nicht freigibt (Schwaighofer 2016).¹¹

3.13.1.2 Erzwingung der Freigabe eines Parkplatzes

Die *Erzwingung der Freigabe* eines von einem Fußgänger entgegen der Vorschrift des § 76 StVO verstellten *Parkplatzes* ist *keine rechtswidrige Nötigung* i.S.d. § 105 Abs. 2, wenn die Gewalt durch den Pkw-Lenker lediglich durch das fortgesetzte langsame Einfahren auf den rechtmäßig in Anspruch genommenen Parkplatz ausgeübt und damit weder eine Gefährdung noch eine Körperverletzung oder Sachbeschädigung bewirkt wird. Aus dieser Entscheidung kann jedoch nicht generell abgeleitet werden, dass der Einsatz von Bewegungsenergie von Fahrzeugen gegen ungeschützte Fußgänger in jedem Fall zu rechtfertigen ist und daher Strafflosigkeit zur Folge hat (OLG Wien 19. 3. 1996, 20 Bs 62/96, EvBl 1996/88).

3.13.2 Abruptes Abbremsen

In recht ähnlich gelagerten Fällen erkannten das OLG Innsbruck (8 Bs 209/88), das OLG Wien (ZVR 1999/93, ZVR 1989/20) und das OLG Linz (8 Bs 47/01) Fahrzeuglenker der Nötigung durch Gewalt schuldig, die plötzlich eine Vollbremsung durchführten und dadurch den Hintermann zum Anhalten seines Fahrzeugs nötigten, um einen Auffahrunfall zu vermeiden. Auch der OGH würde derartige Fälle mit Sicherheit als Nötigung werten, wo er doch schon das Versperren einer Straße mit einem Pkw genügen lässt (*Schwaighofer* in WK² § 105 Rz 41 mit Verweis auf EvBl 1997/15 = JBl 1997, 670).

¹¹ A.A. jedoch OLG Wien 18.S.1983, 18 R 97/83, ZVR 1984/287: In dieser zivilrechtlichen Entscheidung führte das OLG Wien aus, dass der Lenker des drängelnden Lkw durchaus ein Verhalten an den Tag legte, das dem Tatbestand einer Nötigung entspreche.

Schwaighofer sieht hingegen hier eher das Delikt der „Gefährdung der körperlichen Sicherheit“ (anstatt der Nötigung) als verwirklicht an (*Schwaighofer* in WK² StGB § 105 Rz 41).

3.14 Beleidigung (§ 115 StGB)

„(1) Wer öffentlich oder vor mehreren Leuten einen anderen beschimpft, verspottet, am Körper misshandelt oder mit einer körperlichen Misshandlung bedroht, ist, wenn er deswegen nicht nach einer anderen Bestimmung mit strengerer Strafe bedroht ist, mit Freiheitsstrafe bis zu drei Monaten oder mit Geldstrafe bis zu 180 Tagessätzen zu bestrafen.“

(2) Eine Handlung wird vor mehreren Leuten begangen, wenn sie in Gegenwart von mehr als zwei vom Täter und vom Angegriffenen verschiedenen Personen begangen wird und diese sie wahrnehmen können.

(3) Wer sich nur durch Entrüstung über das Verhalten eines anderen dazu hinreißen lässt, ihn in einer den Umständen nach entschuldigen Weise zu beschimpfen, zu misshandeln oder mit Misshandlungen zu bedrohen, ist entschuldigt, wenn seine Entrüstung, insbesondere auch im Hinblick auf die seit ihrem Anlass verstrichene Zeit, allgemein begreiflich ist.“

3.15 Sachbeschädigung (§ 125 StGB)

„Wer eine fremde Sache zerstört, beschädigt, verunstaltet oder unbrauchbar macht, ist mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe bis zu 360 Tagessätzen zu bestrafen.“

Nach § 125 strafbar ist der Täter nur, wenn er den *Vorsatz* hat, eine fremde Sache zu zerstören, zu beschädigen, zu verunstalten oder unbrauchbar zu machen und den Berechtigten dadurch zu schädigen.

3.16 Vorsätzliche Gemeingefährdung (§ 176 StGB)

„(1) Wer anders als durch eine der in den §§ 169, 171 und 173 mit Strafe bedrohten Handlungen eine Gefahr für Leib oder Leben (§ 89) einer größeren Zahl von Menschen oder für fremdes Eigentum in großem Ausmaß herbeiführt, ist mit Freiheitsstrafe von einem bis zu zehn Jahren zu bestrafen. (...)“

3.17 Fahrlässige Gemeingefährdung (177 StGB)

„(1) Wer anders als durch eine der in den §§ 170, 172 und 174 mit Strafe bedrohten Handlungen fahrlässig eine Gefahr für Leib oder Leben (§ 89) einer größeren Zahl von Menschen oder für fremdes Eigentum in großem Ausmaß herbeiführt, ist mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bis zu 720 Tagessätzen zu bestrafen. (...)“

3.18 Widerstand gegen die Staatsgewalt (§ 269 StGB)

„(1) Wer eine Behörde mit Gewalt oder durch Drohung mit Gewalt und wer einen Beamten mit Gewalt oder durch gefährliche Drohung an einer Amtshandlung hindert, ist mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren, im Fall einer schweren Nötigung (§ 106) jedoch mit Freiheitsstrafe von sechs Monaten bis zu fünf Jahren zu bestrafen.“

(2) *Ebenso ist zu bestrafen, wer eine Behörde mit Gewalt oder durch Drohung mit Gewalt oder einen Beamten mit Gewalt oder durch gefährliche Drohung zu einer Amtshandlung nötigt. (...)“*

3.19 Tätlicher Angriff auf einen Beamten (§ 270 StGB)

„(1) Wer einen Beamten während einer Amtshandlung (§ 269 Abs. 3) tätlich angreift, ist mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe bis zu 360 Tagessätzen zu bestrafen. (...)“

4

4 KONSEQUENZEN FÜR AGGRESSIVES VERHALTEN ABSEITS DES STRASSENVERKEHRS 106

4.1 Waffengesetz 1996 106

4.1.1 Verlässlichkeitsprüfung 106

4.1.2 Auszug Waffengesetz 1996 107

4.2 Gewerbeordnung 1994 108

4.2.1 Zuverlässigkeitsprüfung bei Berufskonzessionen 108

4.2.2 Auszug Gewerbeordnung (§ 87) 109

4.2.3 Auszug Gewerbeordnung (§ 95) 109

4.3 Exekutionsordnung (EO)	109
4.3.1 Wegweisung und Betretungsverbot bei Gewalt in Wohnungen	109
4.3.2 Auszug Sicherheitspolizeigesetz und Exekutionsordnung	110
4.4 Sicherheitspolizeigesetz (SPG)	111
4.4.1 Strafbares aggressives Verhalten gegenüber Organen der öffentlichen Aufsicht	111
4.4.2 Auszug Sicherheitspolizeigesetz (§ 82 Abs. 1)	111
4.5 Strafprozessordnung 1975 (StPO)	111
4.5.1 Maßnahmen des Gerichts bei aggressivem oder sonst grob ungebührlichem Verhalten	111
4.5.2 Auszug Strafprozessordnung (§ 94 – Ordnungsstrafen)	111
4.6 Suchtgiftverordnung	111
4.6.1 Keine Abgabe suchtgifthältiger Substitutionsmittel durch den Apotheker bei z.B. aggressivem Verhalten des Patienten	111
4.6.2 Auszug Suchtgiftverordnung (§ 23h)	111
4.7 Bundesgesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (UWG)	112
4.7.1 Aggressive Geschäftspraktiken	112
4.7.2 Auszug Bundesgesetz gegen den unlauteren Wettbewerb	112
4.8 Zusammenfassung	113

4

KONSEQUENZEN FÜR AGGRESSIVES VERHALTEN ABSEITS DES STRASSENVERKEHRS

4.1 Waffengesetz 1996

4.1.1 Verlässlichkeitsprüfung

Der § 8 Waffengesetz (WaffG 1996, BGBl I 1997/12) ist eines der „Kernstücke“ des österreichischen Waffenrechtes. Diese Gesetzesstelle nennt Kriterien, wann ein Mensch als verlässlich anzusehen ist und unter welchen Umständen er keinesfalls als verlässlich gilt. Bewerber um eine Waffenbesitzkarte (Erwerb und Besitz einer Waffe) oder einen Waffenpass (Erwerb, Besitz und Führen einer Waffe) müssen demnach ein psychologisches Gutachten vorlegen, die sogenannte waffenrechtliche Verlässlichkeitsprüfung (1. Waffengesetz-Durchführungsverordnung, BGBl II 1997/164). Zur Beurteilung der Verlässlichkeit werden darüber hinaus bestimmte Krankheiten (z.B. Alkohol- und sonstige Suchtkrankheiten, psychische Krankheiten, bestimmte körperliche Gebrechen), mögliche Verurteilungen und Straftaten in der Vergangenheit sowie der aktuelle Lebenswandel und die aktuellen Verhältnisse herangezogen. So soll dem missbräuchlichen oder leichtfertigen Umgang mit Schusswaffen, insbesondere mit Faustfeuerwaffen, im Interesse der öffentlichen Gefahrenabwehr vorgebeugt werden.

Die Beantwortung der Frage nach der Verlässlichkeit im Einzelfall bereitet wegen der Unbestimmtheit des Verlässlichkeitsbegriffes vielfach Schwierigkeiten, zumal damit nicht nur die Beurteilung der Charaktereigenschaften einer Person, sondern auch eine Prognose über ihr voraussichtliches künftiges Verhalten verbunden ist.

Die Bestimmung des § 8 Abs. 1 Waffengesetz enthält eine Umschreibung des Verlässlichkeitsbegriffes. Demnach ist ein Mensch als verlässlich im Sinne des Waffengesetzes anzusehen, wenn keine Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass er

- a) Waffen missbräuchlich oder leichtfertig verwenden wird (Z 1);
- b) mit Waffen unvorsichtig umgehen und diese nicht sorgfältig verwahren wird (Z 2);
- c) Waffen Menschen überlassen wird, die zum Besitz solcher Waffen nicht berechtigt sind (Z 3).

Es ist jedoch nicht notwendig, dass in der Vergangenheit tatsächlich eine missbräuchliche oder leichtfertige Verwendung einer Waffe erfolgt ist oder der Waffenbesitzer ein aggressives Verhalten an den Tag gelegt hat. Die Verhaltensprognose hat aber vor allem dann negativ auszufallen, wenn auch nur ein einziger Vorfall besonderer Umstände wegen den Schluss auf einen missbräuchlichen oder leichtfertigen Waffengebrauch rechtfertigt.

Die Gefahr einer missbräuchlichen oder leichtfertigen Verwendung der Waffe (Z 1) kann bei einer Person angenommen werden, bei der sich aufgrund von Verurteilungen der Schluss rechtfertigen lässt, dass sie zu Aggressionshandlungen neigt oder wenn durch Ermittlungen festgestellt wurde, dass sie außergewöhnlich jähzornig, unbeherrscht und aggressiv ist (Neigung zu Affekthandlungen). Lie-

gen bei einer Person Mängel vor, wie etwa Unbeherrschtheit oder mangelndes Steuerungsvermögen, so können diese wegen des vom Gesetzgeber in bestimmten Fällen vermuteten Gefahrenmomentes auch nicht durch positive Leistungen auf anderen Gebieten kompensiert werden.

Trifft Alkoholmissbrauch mit aggressivem Verhalten, etwa Bedrohung und Körperverletzung, zusammen, kann dies ein für die Beurteilung der Voraussetzungen eines Waffenverbotes relevantes Bild von der Persönlichkeit eines Menschen vermitteln und wegen des damit zu Tage getretenen Aggressionspotenzials ein Waffenverbot rechtfertigen.

VwGH 2005/03/0025: Im vorliegenden Fall hat die Behörde ihrer Verhaltensprognose jenen Vorfall zu Grunde gelegt, der zur strafgerichtlichen Verurteilung der betreffenden Person geführt hatte. Der Verurteilte hatte den Feststellungen des strafgerichtlichen Urteiles zufolge massiv und brutal auf seine Ehegattin eingeschlagen und diese „praktisch aus der Wohnung hinausgeprügelt“, sodass diese keinen anderen Ausweg mehr sah, als trotz ihrer leichten Bekleidung und der vorherrschenden kalten Außentemperaturen in ein Wachzimmer zu flüchten. Die Behörde hat zu Recht aus diesem Vorfall auf ein hohes Aggressionspotenzial des Beschwerdeführers geschlossen. In der brutalen Art und Weise der vom Beschwerdeführer seiner Ehegattin zugefügten Körperverletzungen liegt ein Charaktermangel, der es nicht ausschließt, dass der Beschwerdeführer neuerlich ein völlig unangepasstes, überschießendes aggressives Verhalten setzen werde.

4.1.2 Auszug Waffengesetz 1996

Verlässlichkeit (§ 8 WaffG):

(1) Ein Mensch ist verlässlich, wenn er voraussichtlich mit Waffen sachgemäß umgehen wird und keine Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass er

1. Waffen missbräuchlich oder leichtfertig verwenden wird;
2. mit Waffen unvorsichtig umgehen oder diese nicht sorgfältig verwahren wird;
3. Waffen Menschen überlassen wird, die zum Besitz solcher Waffen nicht berechtigt sind.

(2) Ein Mensch ist keinesfalls verlässlich, wenn er

1. alkohol- oder suchtkrank ist oder
2. psychisch krank oder geistesschwach ist oder
3. durch ein körperliches Gebrechen nicht in der Lage ist, mit Waffen sachgemäß umzugehen.

(3) Als nicht verlässlich gilt ein Mensch im Falle einer Verurteilung

1. wegen einer unter Anwendung oder Androhung von Gewalt begangenen oder mit Gemeingefahr verbundenen vorsätzlichen strafbaren Handlung, wegen eines Angriffes gegen den Staat oder den öffentlichen Frieden oder wegen Zuhälterei, Menschenhandels, Schlepperei oder Tierquälerei zu einer Freiheitsstrafe von mehr als zwei Monaten oder einer Geldstrafe von mehr als 120 Tagessätzen oder
2. wegen gewerbsmäßigen, bandenmäßigen oder bewaffneten Schmuggels oder
3. wegen einer durch fahrlässigen Gebrauch von Waffen erfolgten Verletzung oder Gefährdung von Menschen oder
4. wegen einer in Z 1 genannten strafbaren Handlung, sofern er bereits zweimal wegen einer solchen verurteilt worden ist.

(4) Eine gemäß Abs. 3 maßgebliche Verurteilung liegt nicht vor, wenn sie bereits getilgt ist. Trotz einer nicht getilgten Verurteilung im Sinne des Abs. 3 kann ein Mensch verlässlich sein, wenn das ordent-

liche Gericht vom Ausspruch der Strafe abgesehen hat (§ 12 des Jugendgerichtsgesetzes 1988 - JGG, BGBl. Nr. 599); Gleiches gilt, wenn das ordentliche Gericht sich den Ausspruch der Strafe vorbehalten hat (§ 13 JGG) oder die Strafe - außer bei Freiheitsstrafen von mehr als sechs Monaten - ganz oder teilweise bedingt nachgesehen hat, sofern kein nachträglicher Strafausspruch oder kein Widerruf der bedingten Strafnachsicht erfolgte.

(5) Weiters gilt ein Mensch als nicht verlässlich, der öfter als zweimal wegen einer im Zustand der Trunkenheit begangenen schwerwiegenden Verwaltungsübertretung bestraft worden ist, sofern keine dieser Bestrafungen getilgt ist.

(6) Schließlich gilt ein Mensch als nicht verlässlich, wenn aus Gründen, die in seiner Person liegen, die Feststellung des für die Verlässlichkeit maßgeblichen Sachverhaltes nicht möglich war. Als solcher Grund gilt jedenfalls, wenn der Betroffene sich anlässlich der Überprüfung seiner Verlässlichkeit weigert, der Behörde

1. Waffen, die er nur aufgrund der nach diesem Bundesgesetz ausgestellten Urkunde besitzen darf, samt den zugehörigen Urkunden vorzuweisen;
2. die sichere Verwahrung der in Z 1 genannten Waffen nachzuweisen, obwohl aufgrund bestimmter Tatsachen Zweifel daran bestehen, dass er die Waffen sicher verwahrt.

(7) Bei erstmaliger Prüfung der Verlässlichkeit hat sich die Behörde davon zu überzeugen, ob Tatsachen die Annahme mangelnder waffenrechtlicher Verlässlichkeit des Betroffenen aus einem der in Abs. 2 genannten Gründe rechtfertigen. Antragsteller, die nicht Inhaber einer Jagdkarte sind, haben ein Gutachten darüber beizubringen, ob sie dazu neigen, insbesondere unter psychischer Belastung mit Waffen unvorsichtig umzugehen oder sie leichtfertig zu verwenden. Der Bundesminister für Inneres hat durch Verordnung geeignete Personen oder Einrichtungen zu bezeichnen, die in der Lage sind, dem jeweiligen Stand der psychologischen Wissenschaft entsprechende Gutachten zu erstellen, sowie die anzuwendenden Testverfahren und die dabei einzuhaltende Vorgangsweise festzulegen.“

4.2 Gewerbeordnung 1994

4.2.1 Zuverlässigkeitsprüfung bei Berufskonzessionen

Zahlreiche Vorschriften des Gewerberechts im weiteren Sinne enthalten als persönliche Voraussetzung für die Ausübung bestimmter gewerblicher Tätigkeiten die für die „Ausübung des Gewerbes erforderliche Zuverlässigkeit.“

Beispielsweise muss bei bestimmten reglementierten Gewerben als besondere persönliche Zugangsvoraussetzung auch die für die Ausübung des Gewerbes erforderliche Zuverlässigkeit von der Behörde überprüft werden (§ 95 Gewerbeordnung 1994, BGBl 1994/194).

Darüber hinaus enthalten z.B. auch das Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996, BGBl 1996/112, das Kraftfahrlineiengesetz, BGBl I 1999/203, und das Güterbeförderungsgesetz 1995, BGBl 1995/593, als Erfordernis für den Antritt und die Ausübung dieser konzessionierten Beförderungsgewerbe die Zuverlässigkeit des Bewerbers bzw. Inhabers. Ebenso ist die Zuverlässigkeit für die Ausübung des Berufs als Apotheker Voraussetzung für die allgemeine Berufsberechtigung (Apothekengesetz, RGBL 1907/5). Weiters hat sich das Personal, das Zugang zu den Sicherheitsbereichen eines Flughafens haben muss, einer Zuverlässigkeitsprüfung zu unterziehen (Luftfahrtgesetz, BGBl 1957/253).

Ein Gewerbeinhaber gilt grundsätzlich dann als zuverlässig, wenn er die Vorschriften der Gewerbeordnung einhält, bestehende Verbote nicht übertritt, kurz: sein Verhalten ein derartiges ist, dass man

ihm vertrauen kann, er mache von seiner Gewerbeberechtigung einen solchen Gebrauch, dass die öffentlichen Interessen nicht gefährdet werden (Gaisbauer 1993 m.w.N). Das Gegenteil der Zuverlässigkeit bildet nicht die Neigung, Gesetze zu übertreten (z.B. Wiederholungstäter); vielmehr erfordert die Zuverlässigkeit – über die bloße Rechtstreue hinaus – eine erhöhte Aufmerksamkeit und zumindest eine gewisse Bereitschaft, den eigenen Vorteil einem allgemeinen Interesse nachzuordnen. Zum Begriffskern der Zuverlässigkeit gehört das Merkmal der besonderen Sorgfalt, Gesetzestreue und Vertrauenswürdigkeit; Zuverlässigkeit ist mehr als die grundsätzliche Neigung, allgemeine oder fachspezifische Rechtspflichten zu erfüllen.

Die Begehung strafbarer Handlungen kann ein Persönlichkeitsbild erkennen lassen, das erwarten lässt, es werde die Ausübung des Gewerbes gegen die im Zusammenhang damit zu beachtenden öffentlichen Interessen verstoßen. Vorstrafen stellen daher einen Gewerbeausschluss- bzw. -entziehungsgrund dar: u.a. für strafbare Handlungen, die eine gerichtliche Verurteilung zu einer 3 Monate übersteigenden Freiheitsstrafe oder einer 180 Tagessätze übersteigenden Geldstrafe nach sich gezogen haben.

Neben der Erhebung über allfällige Strafen werden auch solche über Tatsachen Bedeutung haben, die beispielsweise auf eine Neigung zu Gewalttätigkeiten, auf Spielleidenschaft, Verschwendungssucht, Alkoholismus, Süchtigkeit oder bestimmte andere krankhafte Veranlagungen hinweisen. Die Neigung zu Gewalttaten kann auch ohne Vorliegen einer konkreten Verurteilung gegeben sein, wenn sie sich aus bestimmten anderen Umständen, etwa aus einer wiederholten Teilnahme an Raufhändeln, ergibt. Bsp.: Dem öffentlichen Interesse läuft es zuwider, als Gewalttäter bekannte Personen im Betrieb in unmittelbarem Kontakt mit den Gästen zu beschäftigen, und zwar auch dann, wenn es nicht zu strafbaren Handlungen im Betrieb gekommen ist; denn die Beschäftigung solcher Personen beinhaltet immerhin die Gefahr, dass es doch zu Gewalttätigkeiten kommen kann.¹²

Zusammenfassend dürfen also keine schwerwiegenden Verstöße gegen die im Zusammenhang mit dem betreffenden Gewerbe zu beachtenden Rechtsvorschriften und Schutzinteressen (insbesondere auch zur Wahrung des Ansehens des Berufsstandes) vorliegen.

4.2.2 Auszug Gewerbeordnung (§ 87)

„(1) Die Gewerbeberechtigung ist von der Behörde (§ 361) zu entziehen, wenn (...)

3. der Gewerbeinhaber infolge schwerwiegender Verstöße gegen die im Zusammenhang mit dem betreffenden Gewerbe zu beachtenden Rechtsvorschriften und Schutzinteressen, insbesondere auch zur Wahrung des Ansehens des Berufsstandes, die für die Ausübung dieses Gewerbes erforderliche Zuverlässigkeit nicht mehr besitzt (...)

4.2.3 Auszug Gewerbeordnung (§ 95)

„(1) Bei den im § 94 Z 5, 10, 16, 18, 25, 32, 36, 56, 62, 65, 75, 80 und 82 angeführten Gewerben ist von der Behörde zu überprüfen, ob der Bewerber oder, falls sich eine juristische Person oder eingetragene Personengesellschaft um die Gewerbeberechtigung bewirbt, die im § 13 Abs. 7 genannten Personen die für die Ausübung des Gewerbes erforderliche Zuverlässigkeit (§ 87 Abs. 1 Z 3) besitzen. Mit der Gewerbeausübung darf der Anmelder erst mit der Rechtskraft des Bescheides gemäß § 340 beginnen.“

4.3 Exekutionsordnung (EO)

4.3.1 Wegweisung und Betretungsverbot bei Gewalt in Wohnungen

Voraussetzung für eine Einstweilige Verfügung zum Schutz vor Gewalt in Wohnungen nach § 382b

¹² VwGH 22. 1. 1969, VwSlg 7491 A (Gastwirtin hatte beiden vorbestraften und als Gewalttäter gefürchteten Söhne fallweise in ihrem Betrieb bei Bedienung und Inkasso beschäftigt).

Abs. 1 EO (Exekutionsordnung, RGeBl 1896/79) ist, dass ein körperlicher Angriff, eine Drohung mit einem solchen oder ein die psychische Gesundheit erheblich beeinträchtigendes Verhalten das weitere Zusammenleben unzumutbar macht und die Wohnung der Befriedigung des dringenden Wohnbedürfnisses des Antragstellers dient.

Beispielfall: Die gefährdete Partei und der Gegner der gefährdeten Partei leben seit ca. zwei Jahren in einer Lebensgemeinschaft. Beide sind Mieter der gemeinsam bewohnten Wohnung. Während des Zusammenlebens kam es bereits mehrfach zu Auseinandersetzungen zwischen den Partnern, wobei der Gegner regelmäßig aggressives Verhalten zeigte. Im Zuge eines Streits eskalierte die Situation, und der bereits wegen Körperverletzung vorbestrafte Gegner wurde massiv gewalttätig. Von der Polizei wurde eine Wegweisung gem. § 38a Abs. 1 SPG (Sicherheitspolizeigesetz, BGeBl 1991/566) ausgesprochen, und im Anschluss daran wurde bei Gericht eine sogenannte Einstweilige Verfügung nach § 382b EO für die Dauer von drei Monaten erwirkt.

4.3.2 Auszug Sicherheitspolizeigesetz und Exekutionsordnung

4.3.2.1 Wegweisung und Betretungsverbot bei Gewalt in Wohnungen (§ 38a SPG)

„(1) Die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes sind ermächtigt, einem Menschen, von dem aufgrund bestimmter Tatsachen, insbesondere wegen eines vorangegangenen gefährlichen Angriffs, anzunehmen ist, dass er einen gefährlichen Angriff auf Leben, Gesundheit oder Freiheit begehen werde (Gefährder),

1. das Betreten einer Wohnung, in der ein Gefährdeter wohnt, und deren unmittelbarer Umgebung oder
2. sofern es sich bei dem Gefährdeten um einen unmündigen Minderjährigen handelt, das Betreten
 - a) einer vom gefährdeten Unmündigen zur Erfüllung der allgemeinen Schulpflicht im Sinne des Schulpflichtgesetzes 1985, BGeBl. Nr. 76/1985, besuchten Schule oder
 - b) einer von ihm besuchten institutionellen Kinderbetreuungseinrichtung oder
 - c) eines von ihm besuchten Horts samt eines Bereichs im Umkreis von fünfzig Metern, zu untersagen.

(2) Bei Anordnung eines Betretungsverbotes haben die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes

1. dem Gefährder den räumlichen Bereich, auf den sich das Betretungsverbot bezieht, zur Kenntnis zu bringen, wobei der Geltungsbereich des Betretungsverbotes nach Abs. 1 Z 1 nach Maßgabe der Erfordernisse eines wirkungsvollen vorbeugenden Schutzes zu bestimmen ist,
2. ihn, im Falle einer Weigerung, den vom Betretungsverbot nach Abs. 1 umfassten Bereich zu verlassen, wegzuweisen,
3. dem Gefährder alle in seiner Gewahrsame befindlichen Schlüssel zur Wohnung gemäß Abs. 1 Z 1 abzunehmen,
4. ihm Gelegenheit zu geben, dringend benötigte Gegenstände des persönlichen Bedarfs mitzunehmen und sich darüber zu informieren, welche Möglichkeiten er hat, unterzukommen.

Bei einem Verbot, in die eigene Wohnung zurückzukehren, ist besonders darauf Bedacht zu nehmen, dass dieser Eingriff in das Privatleben des Betroffenen die Verhältnismäßigkeit (§ 29) wahrt. Sofern sich die Notwendigkeit ergibt, dass der Betroffene die Wohnung oder eine Einrichtung nach Abs. 1 Z 2, deren Betreten ihm untersagt ist, aufsucht, darf er dies nur in Gegenwart eines Organs des öffentlichen Sicherheitsdienstes tun. (...)“

4.3.2.2 Schutz vor Gewalt in Wohnungen (§ 382b EO)

„(1) Das Gericht hat einer Person, die einer anderen Person durch einen körperlichen Angriff, eine Drohung mit einem solchen oder ein die psychische Gesundheit erheblich beeinträchtigendes Verhalten das weitere Zusammenleben unzumutbar macht, auf deren Antrag

1. das Verlassen der Wohnung und deren unmittelbarer Umgebung aufzutragen und
2. die Rückkehr in die Wohnung und deren unmittelbare Umgebung zu verbieten,
wenn die Wohnung der Befriedigung des dringenden Wohnbedürfnisses des Antragstellers dient. (...)

4.4 Sicherheitspolizeigesetz (SPG)

4.4.1 Strafbares aggressives Verhalten gegenüber Organen der öffentlichen Aufsicht

Aggressives Verhalten gegenüber Organen der öffentlichen Aufsicht – wie z.B. lautes Schreien und Herumfuchteln mit den Händen vor dem Gesicht eines Sicherheitswachebeamten (UVS Tirol 2008), hektische Bewegungen mit dem Kugelschreiber in Richtung des Beamten und aufgewallte Stimme (z.B. VwGH 2006/09/0202), Bedrohung des Polizeibeamten mündlich oder mit den Fäusten, lautstarkes Anschreien – stellt gemäß § 82 SPG eine Verwaltungsübertretung dar. Ein strafbares Verhalten liegt dann vor, wenn zum aggressiven Verhalten die Hinderung an der Amtshandlung hinzutritt (vgl. § 269 StGB – Widerstand gegen die Staatsgewalt).

4.4.2 Auszug Sicherheitspolizeigesetz (§ 82 Abs. 1)

„(1) Wer sich trotz vorausgegangener Abmahnung gegenüber einem Organ der öffentlichen Aufsicht oder gegenüber einem militärischen Organ im Wachdienst, während diese ihre gesetzlichen Aufgaben wahrnehmen, aggressiv verhält, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist mit Geldstrafe bis zu 500 Euro zu bestrafen. Anstelle einer Geldstrafe kann bei Vorliegen erschwerender Umstände eine Freiheitsstrafe bis zu einer Woche, im Wiederholungsfall bis zu zwei Wochen verhängt werden. (...)“

4.5 Strafprozessordnung 1975 (StPO)

4.5.1 Maßnahmen des Gerichts bei aggressivem oder sonst grob ungebührlichem Verhalten

§ 94 StPO (Strafprozessordnung, BGBl 1975/631) ermächtigt den Leiter der jeweiligen Amtshandlung, aggressives oder sonst grob ungebührliches Verhalten zu sanktionieren.

4.5.2 Auszug Strafprozessordnung (§ 94 – Ordnungsstrafen)

„Für die Aufrechterhaltung der Ordnung und für die Wahrung des Anstandes hat der Leiter der jeweiligen Amtshandlung zu sorgen. Er ist zu diesem Zweck berechtigt, jede Person, die sich trotz vorausgegangener Ermahnung und Androhung ihrer Wegweisung seinen Anordnungen widersetzt, gegenüber anwesenden Personen aggressiv oder sonst grob ungebührlich verhält oder auf andere Weise die Amtshandlung behindert, auf einige Zeit oder für die gesamte Dauer der Amtshandlung aus dieser wegzuweisen oder zu entfernen. Im Übrigen sind die §§ 233 Abs. 3 und 235 bis 236a im Ermittlungsverfahren sinngemäß anzuwenden. Die Verhängung der dort erwähnten Ordnungsstrafen (§ 235) und die Aufforderung, einen anderen Verteidiger zu bestellen (§ 236 Abs. 2), bedürfen jedoch eines gerichtlichen Beschlusses.“

4.6 Suchtgiftverordnung

4.6.1 Keine Abgabe suchtgifthältiger Substitutionsmittel durch den Apotheker bei z.B. aggressivem Verhalten des Patienten

Der Apotheker hat den behandelnden Arzt und den zuständigen Amtsarzt zu verständigen, wenn ein Verdacht von Unzukömmlichkeiten besteht (§ 23h Abs. 1 Suchtgiftverordnung, BGBl II 1997/374); die in dieser Gesetzesstelle angeführten Beispiele zeigen, dass der Gesetzgeber hier v.a. ein Fehlverhalten des Abhängigen selbst im Auge hatte, wie z.B. das Nichterscheinen zur Einnahme, die missbräuchliche Verwendung von Suchtmitteln oder ein aggressives Verhalten.

4.6.2 Auszug Suchtgiftverordnung (§ 23h)

„(1) Die Apotheke hat bei Verdacht von Unzukömmlichkeiten (wie insbesondere Nichterscheinen zur Einnahme oder Abholung des Substitutionsmittels, missbräuchliche Einnahme von Suchtmitteln, Umgehung der kontrollierten Einnahme, aggressives Verhalten, Vorlage von Rezepten über nicht vom die Substitutionsbehandlung durch-

führenden Arzt ausgestellte Suchtmittel) unverzüglich den behandelnden Arzt und den zuständigen Amtsarzt zu verständigen.“

4.7 Bundesgesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (UWG)

4.7.1 Aggressive Geschäftspraktiken

§ 1a UWG (Bundesgesetz gegen den unlauteren Wettbewerb, BGBl 1984/448) normiert das allgemeine, also gegenüber allen Marktteilnehmern und nicht nur Verbrauchern geltende Verbot aggressiver Geschäftspraktiken. Nach der Vorschrift gilt eine Geschäftspraktik als aggressiv,

*„wenn sie geeignet ist, die **Entscheidungs- oder Verhaltensfreiheit** des Marktteilnehmers in Bezug auf das Produkt durch **Belästigung, Nötigung oder durch unzulässige Beeinflussung** wesentlich zu **beeinträchtigen** und ihn dazu zu veranlassen, eine geschäftliche Entscheidung zu treffen, die er andernfalls nicht getroffen hätte.“*

4.7.2 Auszug Bundesgesetz gegen den unlauteren Wettbewerb

4.7.2.1 Unlautere Geschäftspraktiken (§ 1)

„(1) Wer im geschäftlichen Verkehr

1. eine unlautere Geschäftspraktik oder sonstige unlautere Handlung anwendet, die geeignet ist, den Wettbewerb zum Nachteil von Unternehmen nicht nur unerheblich zu beeinflussen, oder
2. eine unlautere Geschäftspraktik anwendet, die den Erfordernissen der beruflichen Sorgfalt widerspricht und in Bezug auf das jeweilige Produkt geeignet ist, das wirtschaftliche Verhalten des Durchschnittsverbrauchers, den sie erreicht oder an den sie sich richtet, wesentlich zu beeinflussen,

kann auf Unterlassung und bei Verschulden auf Schadenersatz in Anspruch genommen werden. (...)

(3) Unlautere Geschäftspraktiken sind insbesondere solche, die

1. aggressiv im Sinne des § 1a oder
2. irreführend im Sinne des § 2

sind.“

4.7.2.2 Aggressive Geschäftspraktiken (§ 1a)

„(1) Eine Geschäftspraktik gilt als aggressiv, wenn sie geeignet ist, die Entscheidungs- oder Verhaltensfreiheit des Marktteilnehmers in Bezug auf das Produkt durch Belästigung, Nötigung oder durch unzulässige Beeinflussung wesentlich zu beeinträchtigen und ihn dazu zu veranlassen, eine geschäftliche Entscheidung zu treffen, die er andernfalls nicht getroffen hätte.

(2) Bei der Feststellung, ob eine aggressive Geschäftspraktik vorliegt, ist auch auf

1. Zeitpunkt, Ort, Art oder Dauer,
2. die Verwendung von drohenden oder beleidigenden Formulierungen oder Verhaltensweisen,
3. die Ausnutzung von konkreten Unglückssituationen oder Umständen von solcher Schwere durch den Unternehmer, welche das Urteilsvermögen des Verbrauchers beeinträchtigen, worüber sich der Unternehmer bewusst ist, um die Entscheidung des Verbrauchers in Bezug auf das Produkt zu beeinflussen,
4. belastende oder unverhältnismäßige Hindernisse nichtvertraglicher Art, mit denen der Unternehmer den Verbraucher an der Ausübung seiner vertraglichen Rechte – insbesondere am Recht, den Vertrag zu kündigen oder zu einem anderen Produkt oder einem anderen Unternehmen zu wechseln – zu hindern versucht und
5. Drohungen mit rechtlich unzulässigen Handlungen

abzustellen.“

4.8 Zusammenfassung

Im Rahmen von sogenannten Verlässlichkeits- bzw. Zuverlässigkeitsprüfungen als Voraussetzung für die Erteilung von Berechtigungen – z.B. im Waffenrecht oder nach der Gewerbeordnung – wirkt sich die Neigung zu aggressivem Verhalten in der Regel negativ auf die Beurteilung aus; die entsprechende Berechtigung wird nicht erteilt bzw. entzogen.

Aggressives Verhalten gegenüber Organen der öffentlichen Aufsicht, wodurch diese bei ihrer Amtshandlung behindert werden, und aggressives Verhalten während Amtshandlungen vor Gericht (im Strafverfahren) werden von der Rechtsordnung nicht toleriert.

Im privaten Bereich kann ein körperlicher Angriff, eine Drohung, dies zu tun oder ein die psychische Gesundheit erheblich beeinträchtigendes Verhalten den Ausspruch eines sogenannten Betretungsverbots bzw. einer Wegweisung zur Folge haben.

Aggressives Verhalten von Suchtgiftabhängigen kann bis zur Einstellung der Substitutionsbehandlung führen.

Im Geschäftsverkehr sind aggressive Geschäftspraktiken verboten; darunter sind Handlungen zu verstehen, die geeignet sind, die Entscheidungs- oder Verhaltensfreiheit des Marktteilnehmers in Bezug auf das Produkt durch Belästigung, Nötigung oder durch unzulässige Beeinflussung wesentlich zu beeinträchtigen und ihn dazu zu veranlassen, eine geschäftliche Entscheidung zu treffen, die er andernfalls nicht getroffen hätte.

LITERATUR

TEIL A

- AAA Foundation for Traffic Safety. (2000). Road Rage. How to avoid aggressive Driving. Washington, DC.
- Abdu, R., Shinar, D. & Meiran, N. (2012). Situational (state) anger and driving. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 15(5), 575–580.
- Abou-Zeid, M., Kaysi, I. & Al-Naghi, H. (2011, September). Measuring Aggressive Driving Behavior Using a Driving Simulator: An Explorative Study. Paper submitted the 3rd International Conference on Road Safety and Simulation, Indianapolis, USA.
- Anderson, C. A. & Bushman, B. J. (2002). Human Aggression. *Annual Review of Psychology*, 53, 27–51.
- Asbridge, M., Smart, R. G. & Mann, R. E. (2006). Can We Prevent Road Rage? *Trauma, Violence, & Abuse*, 7(2), 109-21.
- Beirness, D. J., Simpson, H. M., Mayhew, D. R. & Pak, A. (2001). *The Road Safety Monitor. Aggressive Driving*. Ottawa: Traffic Injury Research Foundation.
- Berkowitz, L. (1993). *Aggression: Its causes, consequences and control*. New York: McGraw-Hill.
- Bornewasser, M., Manssen, G. & Randel, H. (2013). Aggressivität im Straßenverkehr - Ursachen und Folgen - Regelkonformes Verhalten - Prävention und Intervention - Arbeitskreis III. In *Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft E.V. (Hrsg.), 51. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2013 (S. 99-163)*. Hamburg.
- Burns, R. G. & Katovich, M. A. (2003). Examining Road Rage / Aggressive Driving. Media Depiction and Prevention Suggestions. *Environment and Behavior*, 35(5), 621-36.
- D’Zurilla, T. J. & Goldfried, M. R. (1971). Problem solving and behavior modification. *Journal of Abnormal Psychology*, 78(1), 107-126.
- Deffenbacher, J. L., Lynch, R. S., Filetti, L. B., Dahlen, E. R. & Oetting, E. R. (2003). Anger, aggression, risky behavior, and crash-related outcomes in three groups of drivers. *Behaviour Research and Therapy*, 41(3), 333-349.
- Deffenbacher, J. L., Lynch, R. S., Oetting, E. R. & Swaim, R. C. (2002). The Driving Anger Expression Inventory: a measure of how people express their anger on the road. *Behaviour Research and Therapy*, 40(6), 717-737.
- Deffenbacher, J. L., Oetting, E. R. & Lynch, R. S. (1994). Development of a driving anger scale. *Psychological Reports*, 74(1), 83–91.
- Delhomme, P., De Dobbeleer, W., Forward, S., Simões, A., Adamos, G., Areal, A., Chappé, J., Eyssartier, C., Loukopoulos, P., Nathanail, T., Nordbakke, S., Peters, H., Phillips, R., Pinto, M., Ranucci, M.-F., Sardi, G. M., Trigoso, J., Vaa, T., Veisten, K. & Walter, E. (2010). *Kommunikationskampagnen zur Verkehrssicherheit. Leitfaden für Planung, Durchführung und Bewertung (Kurzfassung)*. Abgerufen am 06.02.2017 von <http://www.cast-eu.org/>
- DePasquale, J. P., Geller, E. S., Clarke, S. W. & Littleton, L. C. (2001). Measuring road rage: Development of the Propensity for Angry Driving Scale. *Journal of Safety Research*, 32(1), 1–16.

- Der Standard (2012). Das Glück des Jägers und der Zorn auf der Straße (2012, Mai 30). Abgerufen am 21.8.2012 von <http://derstandard.at/1336698200519/Aggression-im-Verkehr-Das-Glueck-des-Jaegers-und-der-Zorn-auf-der-Strasse>
- Dollard, J., Doob, L. W., Miller, N. E., Mowrer, O. H. & Sears, R. R. (1939). Frustration and aggression. New Haven: Yale University Press.
- Dula, C. S. & Ballard, M. E. (2003). Development and Evaluation of a Measure of Dangerous, Aggressive, Negative Emotional, and Risky Driving. *Journal of Applied Social Psychology*, 33(2), 263–282.
- Furian, G., Brandstätter, C., Kaiser, S. & Witzik, A. (2016). Subjective safety and risk perception. ESRA thematic report no. 5. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes). Vienna, Austria: Kuratorium für Verkehrssicherheit.
- Galovski, T. E. & Blanchard, E. B. (2004). Road rage: a domain for psychological intervention? *Aggression and Violent Behavior*, 9(2), 105-27.
- Gonzalez-Iglesias, B., Gomez-Fraguela, J.A. & Luengo-Martin, M.A. (2012). Driving anger and traffic violations: Gender differences. *Transportation Research Part F* 15, 404-412.
- Greenberg, L. S. (2002). *Emotion-focused therapy: Coaching clients to work through their feelings*. Washington, DC: American Psychological Association Press.
- Herzberg, P. Y. & Schlag, B. (2006). Aggression und Aggressivität im Straßenverkehr. *Zeitschrift für Sozialpsychologie*, 37(2), 73–86.
- Jacobson, E. (1938). *Progressive Relaxation*. Chicago: University of Chicago Press.
- Kaluza, G. (2004). *Stressbewältigung. Trainingsmanual zur psychologischen Gesundheitsförderung*. Berlin: Springer.
- Lajunen, T., Parker, D. & Summala, H. (2004). The Manchester Driver Behaviour Questionnaire: a cross-cultural study. *Accident Analysis & Prevention*, 36(2), 231–238.
- Lee, Y.C., Bonfiglio, D.J. (2013). What is stressful on the road? Analysis on aggression-inducing traffic situations through self-report. *Proceedings of 57th Annual Meeting of the Human Factors and Ergonomics Society*.
- Lennon, A. & Watson, B. (2011). "Teaching them a lesson?" A qualitative exploration of underlying motivations for driver aggression. *Accident Analysis & Prevention*, 43(6), 2200–2208.
- Lin, P.-S., Lee, C., Meeta, S. & Gonzalez-Velez, E. (2009). The better Driver Campaign. USF Center for Urban Transportation Research. Abgerufen am 06.02.2017 von <http://www.cutr.usf.edu/wp-content/uploads/2012/08/2009.07-DRIVER-DRAFT-FINAL-REPORT.pdf>
- Lupton, D. (2002). Road rage: drivers' understandings and experiences. *Journal of Sociology*, 38(3), 275–290.
- Maag, C., Krüger, H. P., Breuer, K., Benmimoun, A., Neunzig, D. & Ehmanns, D. (2003). Aggressionen im Straßenverkehr. *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit Heft*, (151), 162.

- Maderthaner, R. (2008). *Psychologie*. Wien: Facultas WUV.
- Martinez, R. (1997). Statement of the Honorable Ricardo Martinez, M. D., Administrator, National Highway Traffic Safety Administration, before the U. S. House of Representatives, Committee on Transportation and Infrastructure, Subcommittee on Surface Transportation. Abgerufen am 22.01.2016 von <http://www.nhtsa.gov/nhtsa/announce/testimony/aggres2.html>
- Meichenbaum, D. H. & Deffenbacher, J. L. (1988). Stress inoculation training. *The Counseling Psychologist*, 16(1), 69–90.
- Miller, N. E. (1948). Theory and experiment relating psychoanalytic displacement to stimulus-response generalization. *The Journal of Abnormal and Social Psychology*, 43(2), 155-178.
- Mouloua, M., Brill, J. C. & Shirkey, E. (2007). Gender Differences and Aggressive Driving Behavior: A Factor Analytic Study. *Proceedings of the Human Factors and Ergonomics Society Annual Meeting*, 51(18), 1283–1286.
- Phillips, R., Ulleberg, P. & Vaa, T. (2009). Do road safety campaigns work? A meta-analysis of road safety campaign effects. In: Forward, S. & Kazemi, A., 2009. A theoretical approach to assess road safety campaigns. Evidence from seven European countries. 25-45.
- Parker, D., Lajunen, T. & Stradling, S. (1998). Attitudinal predictors of interpersonally aggressive violations on the road. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 1(1), 11–24.
- Ralston, F., Job, S. & Hatfield, J. (2007). “A challenge to the assumed generalizability of prediction and countermeasure for risky driving: Different factors predict different risky driving behaviors.” *Journal of Safety Research* 38(1), 59-70.
- Schmidt, A. F. (2012). Therapeutische Interventionen bei dissozialem und aggressivem Verhalten. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 58, 124–128.
- Schmied, G. (2009). Verwaltungsstrafrechtliche Sanktionen gegen alkoholisierte Lenker und Verkehrsrowdies. Eine kritische Analyse aus Sicht der Berufungsinstanz. *Zeitschrift für Verkehrsrecht*, 54(12a), 458-462.
- Shinar, D. (1998). Aggressive driving: the contribution of the drivers and the situation. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 1(2), 137–160.
- Shinar, D. (2007). *Traffic safety and human behaviour*. Oxford, UK: Elsevier books.
- Shinar, D. & Compton, R. (2004). Aggressive driving: an observational study of driver, vehicle, and situational variables. *Accident Analysis and Prevention* 36, 429-437.
- Smith-Jackson, T. L., Wogalter, M. S. & Shaver, E. F. (2002). Road Rage: User-Reported Antecedents and Potential Solutions. *Proceedings of the Human Factors and Ergonomics Society Annual Meeting*, 46(11), 920-924.
- Spielberger, C. D. (1988). *Manual for the State-Trait Anger Expression Inventory*. Odessa, FL: Psychological Assessment Resources.
- Tasca, L. (2000). A review of the literature on aggressive driving research. Ontario, Canada: Ontario Advisory Group on Safe Driving Secretariat, Road User Safety Branch, Ontario Ministry of Transportation.
- Tillman, W. A. & Hobbs, G. E. (1949). The accident-prone automobile driver. *American Journal of Psychiatry*, 106(5), 321–332.

- Torfs, K., Meesmann, U., Van den Berghe, W. & Trotta, M. (2016). ESRA 2015 – The results. Synthesis of the main findings from the ESRA survey in 17 countries. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes). Brussels, Belgium: Belgian Road Safety Institute.
- Vanlaar, W., Simpson, H., Mayhew, D. & Robertson, R. (2008). Aggressive driving: A survey of attitudes, opinions and behaviors. *Journal of Safety Research*, 39(4), 375–381.
- Vilieux, A., Delhomme, P. (2007): Driving Anger scale, French adaption: Further evidence of reliability and validity. *Perceptual and Motor Skills*, 104(3), 947-957
- Wickens, C. M., Mann, R. E., Stoduto, G., Ialomiteanu, A. & Smart, R. G. (2011). Age group differences in self-reported road rage perpetration and victimization. *Transportation Research Part F* 14(5), 400-412.

TEIL B

- Gaisbauer, G. (1993). Die gewerberechtliche Zuverlässigkeit – eine Rechtsprechungsübersicht, in *Österreichische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht* 1993, 78.
- Riccabona-Zecha, C. (2004). Drängeln auf Autobahnen. Nötigung durch dichtes Auffahren und Lichthupen? *Zeitschrift für Verkehrsrecht* 2004, 31-34.
- Krainz, D., Riccabona-Zecha, C. (2014). Aggressivität im Straßenverkehr. Ergebnisse einer KFV-Studie. *Zeitschrift für Verkehrsrecht* 2014, 408-415.
- Schwaighofer, K. (2016). § 105 StGB, in Höpfel, F., Ratz, E. *Wiener Kommentar zum StGB*, Stand 1.5.2016, rdb.at

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Frustrations-Aggressions-Modell nach Shinar (1998, S. 140)	24
Abbildung 2: Stichprobenverteilung nach Alter und Geschlecht (rechts: absolute Häufigkeiten)	54
Abbildung 3: Verteilung der Stichprobe nach der höchsten abgeschlossenen Ausbildung und dem Bundesland des Hauptwohnsitzes	54
Abbildung 4: Verteilung der Stichprobe nach der jährlichen Kilometerleistung	55
Abbildung 5: Nutzungsmotive Pkw in Prozent (Mehrfachantworten möglich)	55
Abbildung 6: Mittelwerte und Standardabweichungen (in Klammer) für Aggressions-Score nach Alter und Geschlecht	56
Abbildung 7: Spontanassoziationen zu „Aggressives Verhalten“ (Mehrfachantworten möglich)	57
Abbildung 8: Mittelwerte und Standardabweichungen (in Klammer) für Aggressions-Score nach Kilometerleistung pro Jahr und Unfallbeteiligung in den letzten drei Jahren	60

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Teilnehmerstruktur der Fokusgruppen	37
Tabelle 2: Registriertes Fehlverhalten (Verkehrsstrafen) in Prozent	55
Tabelle 3: Differenzen zwischen selbstberichteten und beobachteten Verhaltensweisen (zumindest "gelegentlich"), absteigend sortiert nach der größten Differenz	58

ANHANG: ERHEBUNGSINSTRUMENT DER TELEFONBEFRAGUNG

Screening: Sind Sie in den letzten 12 Monaten selbst regelmäßig einen Pkw gefahren?

- Ja
- Nein > Ende der Befragung

Wenn Sie an aggressives Verhalten im Straßenverkehr denken, welche Verhaltensweisen fallen Ihnen spontan dazu ein? (offen)

Wie häufig kommt es normalerweise vor, dass Sie als Fahrer ...

1=nie, 2= selten, 3=gelegentlich, 4=häufig, 5=sehr häufig

Wie häufig beobachten Sie bei anderen Verkehrsteilnehmern, dass diese ...

1=nie, 2= selten, 3=gelegentlich, 4=häufig, 5=sehr häufig

Wie sehr ärgert Sie eine derartige Situation?

1=gar nicht, 2=ein bisschen, 3=sehr

Quelle*	Skala*	Item
DBQ	FVU	versuchen, eine Person zu überholen und nicht bemerken, dass diese bereits nach links blinkt und abbiegen möchte?
DBQ	FVU	beim Abbiegen Fußgänger nicht bemerken, die die Straße überqueren?
DAS	FP	auf der linken Spur zu langsam fahren und den Verkehr aufhalten?
DAS	FP	sehr nah an der hinteren Stoßstange des davor fahrenden Fahrzeugs „kleben“?
AVIS	AVN	beim Autofahren fluchen?
AVIS	FVU	die Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der Autobahn ignorieren?
AVIS	AVU	dicht vor einem Auto einscheren, sodass der andere abbremsen muss?
AVIS	AVU	wenn jemand auf der Autobahn nicht Platz macht, rechts überholen?
DAS	FP	in der Nacht auf eine Person zufahren, ohne das Fernlicht abzublenden?
AVIS	FVU	eine Verkehrsregel absichtlich verletzen?
AVIS	FVU	beim Linksabbiegen ein entgegenkommendes Fahrzeug schneiden?
DAS	FP	nicht sofort losfahren, wenn die Ampel auf Grün schaltet?
AVIS	AVN	falls ein Auto an der Ampel nicht sofort losfährt, mit der Lichthupe signalisieren, dass Sie es eilig haben?
DBQ	FVU	bei Gelb über eine Ampel fahren, obwohl Sie wissen, dass Sie eigentlich anhalten müssten?
DAS	FS	auf einer kurvigen Straße langsam fahren und nicht zur Seite fahren, um die anderen vorbeizulassen?
DBQ	FVU	beim Überholen die Geschwindigkeit eines entgegenkommenden Fahrzeugs unterschätzen?
DAS	FP	eine Geste über den Fahrstil anderer Verkehrsteilnehmer machen?
AVIS	AVU	an einer Kolonne wartender Autos vorbeifahren, um sich möglichst weit vorne einzuordnen?
DBQ	FVU	sich bei wenig Verkehr nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen halten?
AVIS	AVU	einfach beschleunigen, wenn ein anderes Auto versucht, Sie zu überholen?
AVIS	AVU	nicht anhalten, wenn Sie sehen, dass ein Fußgänger den Zebrastreifen überqueren möchte?

* AVIS – Fragebogen zur Erfassung aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr; AVN – Aggressives Verhalten nicht unfallrelevant; AVU – Aggressives Verhalten unfallrelevant; DAS – Deffenbacher Driving Anger Scale; DBQ – Driver Behaviour Questionnaire; FVU – Fehlverhalten unfallrelevant; FVN – Fehlverhalten nicht unfallrelevant; FP – Frustration/Ärger personeninduziert; FS – Frustration/Ärger situationsinduziert

Quelle	Skala	Item
AVIS	AVU	besonders dicht auffahren, wenn Ihr Vordermann Sie behindert hat, um ihm seinen Fehler klar zu machen?
AVIS	AVU	keine Rücksicht nehmen, wenn Sie Fahrradfahrer überholen?
DBQ	FVU	beim Spurwechsel, vor dem Aussteigen etc. versäumen, in den Rückspiegel zu schauen?
AVIS	AVU	wenn Ihr Hintermann drängelt, kurz auf die Bremse treten, um sich nichts gefallen zu lassen?

Bitte geben Sie an, wie sehr Sie den folgenden Aussagen zustimmen. Ich fahre mit dem Auto, ...

1=sehr, 2=ziemlich, 3=kaum, 4=überhaupt nicht

- weil ich mir dadurch Zeit erspare
- aus Vergnügen (Spaß /Freizeitaktivität)
- weil ich damit günstiger als mit anderen Verkehrsmitteln unterwegs bin
- weil ich damit am sichersten unterwegs bin
- weil es bequemer als andere Verkehrsmittel ist
- als Mittel zum Zweck
- weil dieses Verkehrsmittel mir am besten entspricht
- weil ich die Beschleunigung und hohe Geschwindigkeiten genieße
- weil ich keine andere Möglichkeit habe, um zu meiner Arbeit/zu meiner Ausbildungsstätte zu gelangen
- weil es mir das Gefühl von Freiheit vermittelt

Wie viele Kilometer sind Sie ungefähr in den letzten 12 Monaten mit dem Pkw gefahren?

- bis 5.000 km	- bis 20.000 km
- bis 10.000 km	- bis 30.000 km
- bis 15.000 km	- mehr als 30.000 km

In welchem Jahr haben Sie den B-Führerschein erworben?

(Wenn das Jahr nicht mehr genau erinnert wird, ungefähre Schätzung des Jahres) _____

Mit welchem Fahrzeugtyp sind Sie zur Zeit am häufigsten unterwegs?

- Kleinwagen	- Kombi/Großraumlimousine
- Kompaktklasse ("Golfklasse")	- Minibus/Minivan/SUV
- Mittelklasse/Obere Mittelklasse	- Sportwagen
- Oberklasse/Luxusklasse	

Motorleistung: _____ PS

Wenn keine genaue Angabe möglich, wie viele PS hat das Auto ungefähr?

- <70 PS
- 71-99 PS
- 100-120 PS
- 121-160 PS
- 161-200 PS
- >200 PS

Wie viele Unfälle hatten Sie in den letzten 3 Jahren als Fahrer, bei denen Sie oder ein anderer verletzt und medizinisch versorgt wurden?

- keine
- einen
- zwei
- drei oder mehr

An wie vielen Unfällen mit Sachschaden (aber ohne Personenschaden) waren Sie in den letzten 3 Jahren als Fahrer beteiligt?

- Bei keinem
- Bei einem
- Bei zwei
- Bei drei oder mehr

Sind Sie im letzten Jahr wegen eines Verkehrsdelikts bestraft worden?

- Ja
- Nein

a) Wenn ja, was war der Grund für die Strafe?

b) Wenn ja, wie oft sind Sie bestraft worden?

- Geschwindigkeitsübertretung	___ mal
- Alkohol am Steuer	___ mal
- Falschparken/Halteverbot	___ mal
- Sonstiges	___ mal

Geschlecht

- männlich
- weiblich

Alter

- 17-24
- 25-34
- 35-44
- 45-54
- 55-64
- 65+

Ausbildung

- Pflichtschule
- Lehre, Fachschule
- Matura
- Hochschule/Universität

Ortsgröße

- bis 2.000 Einwohner
- bis 5.000 Einwohner
- bis 10.000 Einwohner
- bis 50.000 Einwohner
- über 50.000 Einwohner
- Wien

Bundesland: _____

Familienstand

- ledig
- verheiratet, Lebensgemeinschaft
- verwitwet, geschieden

Sind Sie berufstätig?

- Ja - Vollzeit
- Ja - geringfügig
- Ja - Teilzeit
- Nein, nicht berufstätig

Beruf/Tätigkeit

- Selbstständige, Freie Berufe
- Hausfrau/-mann
- Beamte
- Pensionisten, Rentner
- Angestellte
- In Ausbildung
- Arbeiter, Landwirte
- Sonstige (Karenz, Präsenzdienst, arbeitslos)

Wie hoch ist das monatliche Netto-Haushaltseinkommen?

- Unter 1.000 EUR
- 1.001-1.500 EUR
- 1.501-2.000 EUR
- 2.001-2.500 EUR
- 2.501-3.000 EUR
- 3.001-3.500 EUR
- 3.501 und mehr EUR

Haushaltsgröße

- 1 Person
- 2 Personen
- 3 Personen
- 4 Personen
- 5 Personen und mehr

Kinder (unter 16 J.) im Haushalt

- keine
- 1 Kind
- 2 Kinder
- 3 Kinder oder mehr

Sind Sie österreichischer Staatsbürger?

- Ja, seit Geburt
- Ja, eingebürgert
- Nein

IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)
Schleiergasse 18
1100 Wien
Tel: +43 (0)5 77 0 77-1919
Fax: +43 (0)5 77 0 77-8000
kfv@kfv.at
www.kfv.at

Vereinszweck und Richtung

Der Verein ist eine Einrichtung für alle Vorhaben der Unfallverhütung und eine Koordinierungsstelle für Maßnahmen, die der Sicherheit im Verkehr sowie in sonstigen Bereichen des täglichen Lebens dienen. Er gliedert sich in die Bereiche Verkehr und Mobilität, Heim, Freizeit, Sport, Eigentum und Feuer sowie weitere Bereiche der Sicherheitsarbeit.

Geschäftsführung

Dr. Othmar Thann, Dr. Louis Norman-Audenhove

ZVR-Zahl

801 397 500

Grundlegende Richtung

Die Publikationsreihe „KFV – Sicher Leben“ dient der Veröffentlichung von Studien aus dem Bereich Verkehrssicherheit, die vom KFV oder in dessen Auftrag durchgeführt wurden.

Autoren

Christian Brandstätter, Mag. Gerald Furian, MBA, Mag. Susanne Kaiser, Dr. Dieter Krainz,
Dr. Claudia Riccabona-Zecha, Dr. Christopher Schlembach

Fachliche Verantwortung

Dipl.-Ing. Klaus Robatsch

Redaktion

Mag. Christoph Feymann
Mag. Ingrid Rozhon, MAS
KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)
Schleiergasse 18
1100 Wien

Verlagsort

Wien, 2017

Lektorat

Mag. Eveline Wögerbauer
Angela Dickinson

Grafik

Catharina Ballan .com

ISBN – pdf-Version:

978-3-7070-0132-7

Zitiervorschlag

KFV - Sicher Leben. Band #5. Aggression im Straßenverkehr. Wien, 2017.

Copyright

© KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Wien, 2017

Alle Rechte vorbehalten. Stand: Mai 2017. Alle Angaben ohne Gewähr.

Haftungsausschluss

Sämtliche Angaben in dieser Veröffentlichung erfolgen trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr. Eine Haftung der Autoren oder des KFV ist ausgeschlossen.

Aufgrund von Rundungen kann es bei Summenbildungen zur Unter- oder Überschreitung des 100%-Wertes kommen.

Alle personenbezogenen Bezeichnungen gelten gleichermaßen für Personen weiblichen und männlichen Geschlechts.

Offenlegung gemäß § 25 Mediengesetz und Informationspflicht nach § 5 ECG abrufbar unter www.kfv.at/footer-links/impressum/

