www.manz.at/zvr

Zeitschrift für VERKEHRSRECHT ZVR

Redaktion Karl-Heinz Danzl, Christian Huber, Georg Kathrein, Gerhard Pürstl

Dezember 2014 **12**

381 – 416

Beiträge

Entwidmung und Sperre von Schipisten und Schirouten
Johannes Stabentheiner ➔ 384

Strafrechtlich relevante Haftungsfragen beim Betrieb von Winterrodelbahnen durch Seilbahnunternehmen
Eva Marek und Walter Presslauer ➔ 389

Rechtsprechung

OGH: Radhelmpflicht für erwachsene „sportlich ambitionierte Radfahrer“
Ernst Karner ➔ 391

BGH: Kein Mitverschulden bei Nichttragen eines Fahrradhelms
Ralf-Thomas Wittmann ➔ 398

Judikaturübersicht Verwaltung

Gesetzwidrig geparkter Pkw, mangelnde Voraussehbarkeit der Beeinträchtigung kann nicht eingewendet werden ➔ 402

Eichung einer Waage ist gesetzlich geboten ➔ 404

Ausländische Rechtsprechung

Entscheidungen zum deutschen Schadenersatzrecht 2014/2
Christian Huber ➔ 405

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Aggressivität im Straßenverkehr
Dieter Krainz und Claudia Riccabona-Zecha ➔ 408

ISSN 0044-3662 P.b.b. Verlag Manz 1230 Wien, Gutheil Schoder Gasse 17, 02Z032554 M

MANZ

[STRASSENVERKEHRSRECHT]

Aggressivität im Straßenverkehr

Ergebnisse einer KFV-Studie

ZVR 2014/232

§ 3 StVO; § 7 FSG; § 13c Abs 1 FSG-DV; § 18 Abs 3 FSG-GV

VwGH 24. 5. 2005, 2005/11/0092; 28. 2. 2005, 2001/03/0104

Aggressivität; Rücksichtslosigkeit; Rücksichtnahme

Hauptunfallursachen von Verkehrsunfällen waren 2013 nach Einschätzung der Polizeiorgane Vorrangverletzung (auch gegenüber Fußgängern) und Rotlichtmissachtung (24,3%), nicht angepasste Geschwindigkeit (14,7%), mangelnder Sicherheitsabstand (6,3%), Überholen (3,4%) sowie Missachtung von Ge- und Verboten (2,4%).[1] Dabei handelt es sich um Verwaltungsübertretungen, die mit aggressivem Fahrverhalten typischerweise in Zusammenhang stehen.

Von Dieter Krainz und Claudia Riccabona-Zecha

Inhaltsübersicht:

A. Hintergründe
1. Ziel und Methode der KFV-Studie
2. Grundlagen für die in der Studie abgefragten Verhaltensweisen
a) Einflussfaktoren
b) Die rechtliche Erfassung

B. Ergebnisse der KFV-Studie
1. Was verstehen die Befragten unter aggressivem Verhalten im Straßenverkehr?
2. Selbstbeobachtung aggressiven Verhaltens
3. Wahrnehmung des Verhaltens bei anderen Pkw-Lenkern
4. Unterschiede zwischen Selbstbeobachtung und Wahrnehmung bei anderen
5. Emotionale Reaktionen auf das Verhalten anderer Pkw-Lenker
6. Wer zeigt aggressives Verhalten im Straßenverkehr?
a) Geschlechtsspezifische Unterschiede
b) Unterschiede zwischen verschiedenen Altersgruppen
c) Aggressives Verhalten nach formellem Bildungsabschluss
d) Aggressives Verhalten nach Größe des Wohnorts
7. Aggressives Verhalten und Unfallbeteiligung

1) Quelle: *Statistik Austria,* Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden, Jahresergebnisse 2013.

8. Überprüfung der Hypothese zu aggressivem Verhalten im Straßenverkehr
C. Was tun? Prävention, Sanktion und Therapie
1. Stärkung der Bedeutung gegenseitiger Rücksichtnahme im Rahmen der StVO
2. Straßenbauliche Maßnahmen
3. Prüfung der Verkehrszuverlässigkeit des Lenkers
4. Überwachung und Bestrafung
5. Maßnahmen im Zuge der Erteilung und Entziehung der Lenkberechtigung
6. Fahrerassistenzsysteme
D. Mehr Respekt voreinander und eine höhere Kontrolldichte!

A. Hintergründe

1. Ziel und Methode der KFV-Studie

Ohne Zweifel stellt aggressives Verhalten im Straßenverkehr ein großes Problem dar; doch ist es nicht einfach, derartige Verhaltensweisen zu ermitteln. Zu diesem Zweck führte das KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) im Jahr 2014 eine umfangreiche Untersuchung durch. Da aggressives Verhalten vor allem subjektiv wahrgenommen wird, stellen Befragungen von Lenkern ein wichtiges Instrument dar. So wurden insg 1.500 Pkw-Lenker (773 männlich, 727 weiblich) aller Altersgruppen aus dem gesamten österr Bundesgebiet telefonisch interviewt. Erhoben wurde neben der Wahrnehmung des Verhaltens anderer Pkw-Lenker auch die Selbstbeobachtung. Darüber hinaus wurde untersucht, in welchem Ausmaß verschiedene Verhaltensweisen anderer Verkehrsteilnehmer emotional belasten. Gleichzeitig wurde die Hypothese überprüft, dass aggressivere Lenker ein riskanteres Fahrverhalten zeigen, unaufmerksamer sind, häufiger nicht intendierte Fahrfehler begehen und häufiger in Verkehrsunfälle verwickelt sind.

2. Grundlagen für die in der Studie abgefragten Verhaltensweisen

a) Einflussfaktoren

Das Aggressionspotenzial auf unseren Straßen ist hoch, und wenn mehrere Verkehrsteilnehmer aufeinandertreffen, sind Konflikte vorprogrammiert. Abgesehen von der Persönlichkeit des Lenkers sind wesentliche Faktoren, die Aggression im Straßenverkehr verursachen, die momentane Gefühlslage und die persönliche Wahrnehmung einer bestimmten Verkehrssituation. Der Lenker ist motiviert, sein Ziel möglichst zügig zu erreichen, häufig auch unter Zeitdruck.[2] Werden diese Erwartungen nicht erfüllt bzw wird diese Zielerreichung in irgendeiner Form behindert, führt das zu einer psychischen Belastung (Stress). Je höher die Motivation ist, das Ziel pünktlich zu erreichen, desto größer wird die Belastung. Kommen zusätzliche Stressoren wie diverse Signale, Ablenkungen, ungünstige Licht- und Witterungsverhältnisse etc hinzu, wird das Stresserlebnis noch intensiver. Diese Belastung führt einerseits zu Erregung und Aggression, andererseits zu einem Leistungsabfall etwa bei der Orientierung oder dem Manövrieren. Frühere positive persönliche Erfahrungen werden in derartigen Situationen selten herangezogen; die Disziplin lässt nach. Es kommt zu Machtdemonstrationen und aggressiven Interaktionen mit anderen Verkehrsteilnehmern.

b) Die rechtliche Erfassung

Bei der Suche nach den Worten „aggressiv" bzw „Aggressivität" in der StVO[3] und im FSG[4] zeigt sich, dass diese explizit nicht genannt werden; Aggressivität ist also bisher kein Rechtsbegriff im Verkehrsrecht. Themen sind hingegen wohl **„gegenseitige Rücksichtnahme"**[5] bzw die Sanktionierung von **„rücksichtlosem Verhalten"** und **„besonderer Rücksichtslosigkeit"**;[6] auch unter Rücksichtslosigkeit ist eine „spezifische Form aggressiven Verhaltens" zu verstehen: „Der Rücksichtslose versucht unter Außerachtlassung oder unter Missachtung der Rechte anderer Verkehrsteilnehmer, seinen Fahrstil durchzusetzen oder sich Vorteile zu verschaffen."[7] Darüber hinaus lässt sich aus manchen Regelungen herauslesen, dass damit aggressives Verhalten unterbunden werden soll, so zB aus zahlreichen Bestimmungen, die verbieten, dass andere Straßenbenützer durch ein bestimmtes Verhalten **„gefährdet oder behindert"** werden.[8]

Aggressive Verhaltensweisen im Straßenverkehr können insb dann rechtlich erfasst und in der Folge verwaltungsstrafrechtlich sanktioniert werden, wenn dadurch eine **Verwaltungsübertretung** begangen wird. Erfolgt dies mit besonderer Rücksichtslosigkeit gegenüber anderen Straßenbenützern, kann die Geldstrafe zudem höher ausfallen (§ 99 Abs 2 lit c StVO); außerdem ist in derartigen Fällen die Lenkberechtigung wegen mangelnder Verkehrszuverlässigkeit für mind sechs Monate zu entziehen (§ 26 Abs 2a iVm § 7 Abs 3 Z 3 FSG); außerdem kann die Behörde begleitende Maßnahmen (Nachschulung[9] udgl) oder die Beibringung eines amtsärztlichen Gutachtens über die gesundheitliche Eignung anordnen (§ 24 Abs 3 Satz 1 FSG). Im Übrigen wurde ein Großteil der typischen Aggressionsdelikte, die bis dato unterhalb der Schwelle des Entziehungsverfahrens lagen, 2005[10] in den **Deliktekatalog des Vormerksystems** aufgenommen (§ 30a Abs 2 FSG), da es sich dabei um Übertretungen handelt, die entweder an sich schon mit einer erhöhten Unfallgefahr verbunden sind oder bei denen andere Verkehrsteilnehmer gefährdet werden.[11] ➜

2) In der Studie gaben fast 90% der befragten Lenker an, dass ihnen das Auto als „Mittel zum Zweck" diene, nämlich als Transportmittel für Personen und Güter.
3) BGBl 1960/159 idF BGBl I 2014/27.
4) BGBl I 1997/120 idF BGBl I 2014/52.
5) § 3 Abs 1 StVO.
6) § 7 Abs 1 Z 1 sowie Abs 3 Z 3 und § 26 Abs 3 FSG.
7) *Ellinghaus,* Rücksichtslosigkeit und Partnerschaft. Eine sozialpsychologische Untersuchung über den Umgang unter Kraftfahrern im Straßenverkehr (1986) 35.
8) Vgl zB § 7 Abs 4, § 8 Abs 4 Z 2, § 14 Abs 1, § 16 Abs 1 lit a, § 17 Abs 1 und 2, § 21 Abs 1, § 23 Abs 1 und 4, § 38 Abs 4, § 61 Abs 1, § 67 Abs 3, § 68 Abs 1, § 78 lit a, § 80 Abs 5, § 88 Abs 2, § 88a Abs 2, § 89 Abs 1, § 93 Abs 3, § 99 Abs 2c Z 1 und 2 und 3 StVO; § 30a Abs 2 Z 4 FSG.
9) Zwingend bei Probeführerscheinbesitzern.
10) 7. FSG-Nov BGBl I 2005/15.
11) Nur der Bereich des Rasens ist hier nach wie vor ausgeklammert; seit 2009 gibt es jedoch verschärfte Sanktionen.

Folgende Verwaltungsübertretungen sind meist im Kontext mit aggressivem Fahrverhalten zu sehen:[12)]

- Nichteinhalten des Sicherheitsabstands (§ 18 StVO): Als Wertungskriterium der Verwerflichkeit fällt zB besonders ein extrem kurzer Abstand zum Vorderfahrzeug ins Gewicht, welcher auf ein besonders mangelhaft ausgeprägtes Gefahrenbewusstsein und zusätzlich auf ein nicht unbeachtliches verkehrsschädliches Ausmaß an aggressiver Einstellung im Straßenverkehr schließen lässt.[13)]
- Vorfahrt erzwingen/Vorrangverletzung/Rotlicht-Verstoß.
- Behinderung bzw Gefährdung von Fußgängern am Schutzweg (§ 9 Abs 2 StVO): So kann zB aus dem Verhalten gegenüber am Schutzweg befindlichen Fußgängern erkennbar sein, dass ein Lenker vorsätzlich oder zumindest doch grob fahrlässig die im Interesse der Verkehrssicherheit erlassenen Vorschriften nicht einhält, aber auch ein rücksichtsloses und aggressives Verhalten im Straßenverkehr zeigt.[14)]
- Nichteinhalten von Überholverboten.
- „Rasen" (Geschwindigkeitsübertretung).

B. Ergebnisse der KFV-Studie

1. Was verstehen die Befragten unter aggressivem Verhalten im Straßenverkehr?

Am häufigsten genannt wurde „Dichtes Auffahren bzw Drängeln" (45,6%). Weit abgeschlagen folgen „Gefährliches Überholen" (20,4%) und „Hupen" (14,0%). Siehe dazu Abbildung 1.

2. Selbstbeobachtung aggressiven Verhaltens

Zwei Drittel der Befragten überschreiten das Tempolimit bei wenig Verkehr (66,5%) oder auf der Autobahn (63,3%) bewusst. Ebenso fahren zwei Drittel zumindest gelegentlich wider besseres Wissen bei Gelb in eine Kreuzung ein (65,9%). Siehe dazu Abbildung 2.

3. Wahrnehmung des Verhaltens bei anderen Pkw-Lenkern

Was die Wahrnehmung von aggressivem Verhalten bei anderen Verkehrsteilnehmern betrifft, zeigen sich folgende Ergebnisse: 94,0% der befragten Personen konnten bei anderen Verkehrsteilnehmer ein Überschreiten des Tempolimits auf der Autobahn beobachten, 93,7% ein Nichteinhalten des Tempolimits bei wenig Verkehr. Von den 1.500 Befragten konnten 92,7% bei anderen beobachten, dass sie wider besseres Wissen bei Gelb in eine Kreuzung einfahren. Siehe dazu Abbildung 3.

4. Unterschiede zwischen Selbstbeobachtung und Wahrnehmung bei anderen

Selbstbeobachtung und Beobachtung der Verhaltensweisen bei anderen Pkw-Lenkern unterscheiden sich signifikant voneinander. Egal, um welches Verhalten es sich handelt, jedes einzelne wird bei anderen Lenkern häufiger wahrgenommen als bei sich selbst. Selbstbeobachtung und Beobachtung des Verhaltens anderer Lenker klaffen besonders stark auseinander in Bezug auf zu dichtes Auffahren, das nur 7,7% der Befragten an sich selbst wahrnehmen, aber 93,5% bei anderen Verkehrsteilnehmern beobachten, langsames Fahren auf der linken Spur (22,0% vs 90,2%) und zu dichtes Einscheren vor anderen Autofahrern (24,6% vs 91,0%).

Zum einen werden die eigenen Verhaltensweisen nicht immer bewusst wahrgenommen bzw offen zugegeben, zum anderen wird eigenes Fehlverhalten meist den situativen Gegebenheiten zugeschrieben, Fehlverhalten anderer hingegen auf deren Persönlichkeit, wobei vermeintliche Aggression anderer Lenker die eigene Aggressionsbereitschaft erhöht.

In Tabelle 1 ist das Verhalten, das die befragten Personen bei sich selbst und bei anderen Autofahrern wahrnehmen, aufgelistet und in Bezug auf die Differenz zwischen Selbstbeobachtung und Beobachtung bei anderen Pkw-Lenkern absteigend sortiert.

Verhalten	Beobachtung	
	% Selbst	% Andere
Zu dichtes Auffahren	7,7	93,5
Zu langsames Fahren auf der linken Spur	22,0	90,2
Zu dichtes Einscheren vor anderen Autofahrern	24,6	91,0
Keine Rücksicht beim Überholen von Radfahrern	20,7	85,0
Vorbeifahren an einer Auto-Kolonne, um sich möglichst weit vorne einzuordnen	28,2	91,7
Nichtanhalten für Fußgänger, die den Zebrastreifen überqueren wollen	26,5	89,5
Spurwechsel/Aussteigen ohne Blick in den Rückspiegel	41,5	76,8
Abfällige Gestik über den Fahrstil anderer Verkehrsteilnehmer	49,2	83,8
Übertretung der Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen	63,3	94,0
Nichteinhalten von Geschwindigkeitsbegrenzungen bei wenig Verkehr	66,5	93,7
Wider besseres Wissen bei Gelb fahren	65,9	92,7

Tabelle 1: Differenz zwischen Selbstbeobachtung und Wahrnehmung bei anderen Pkw-Lenkern

12) Im Zuge dieser KFV-Studie wurden möglicherweise in Frage kommende strafrechtliche Delikte (zB Mord, Totschlag, Fahrlässige Tötung, Fahrlässige Tötung unter besonders gefährlichen Verhältnissen, Körperverletzungsdelikte, Gefährdung der körperlichen Sicherheit, Nötigung, Gefährliche Drohung, Sachbeschädigung, Gemeingefährdung, Beleidigung, Widerstand gegen die Staatsgewalt, Tätlicher Angriff auf einen Beamten) nicht beleuchtet. Im Übrigen stellt das sog Drängeln nach überwiegender Lehre in Österreich weder eine Nötigung noch eine Gefährliche Drohung dar. Dazu im Detail *Riccabona-Zecha,* Drängeln auf Autobahnen. Nötigung durch dichtes Auffahren und Lichthupen? ZVR 2004, 31 mwN.

13) VwGH 24. 5. 2005, 2005/11/0092.

14) VwGH 28. 2. 2005, 2001/03/0104.

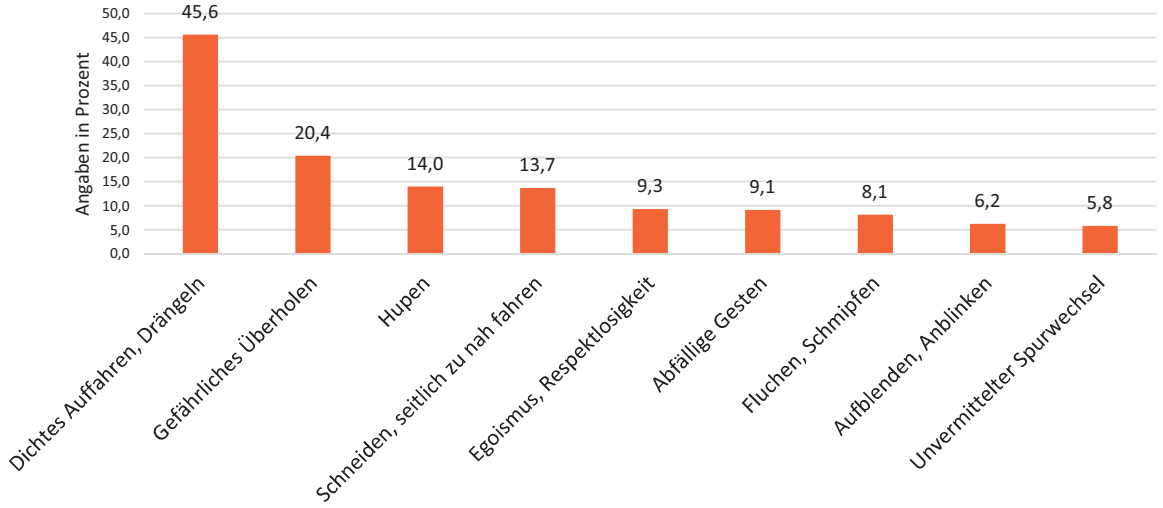

Abbildung 1: Spontanassoziationen zu „Aggressives Verhalten" (Mehrfachantworten)

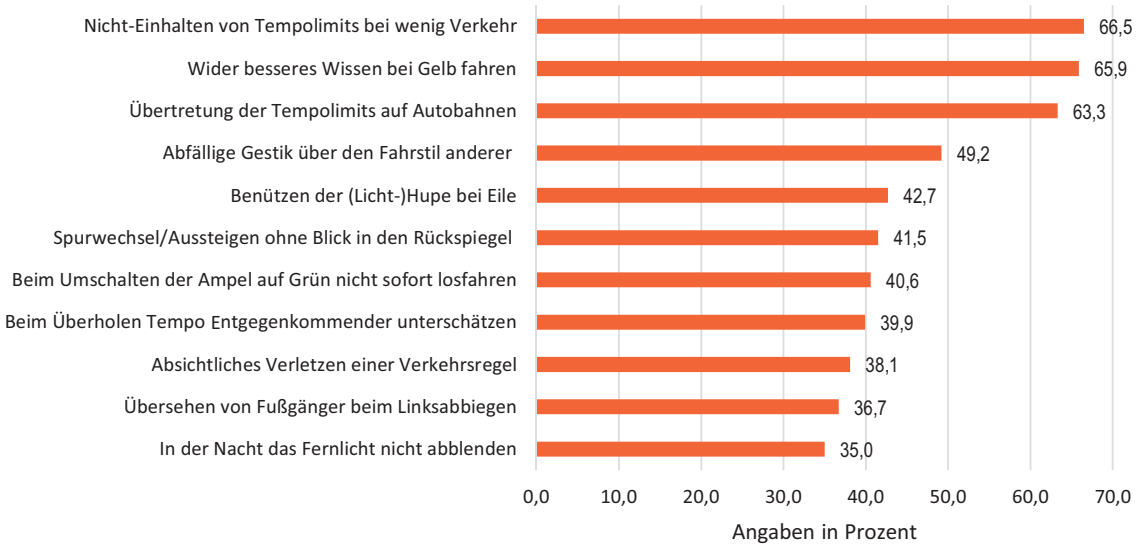

Abbildung 2: Häufigste Selbstbeobachtung diverser Verhaltensweisen (n = 1.500)

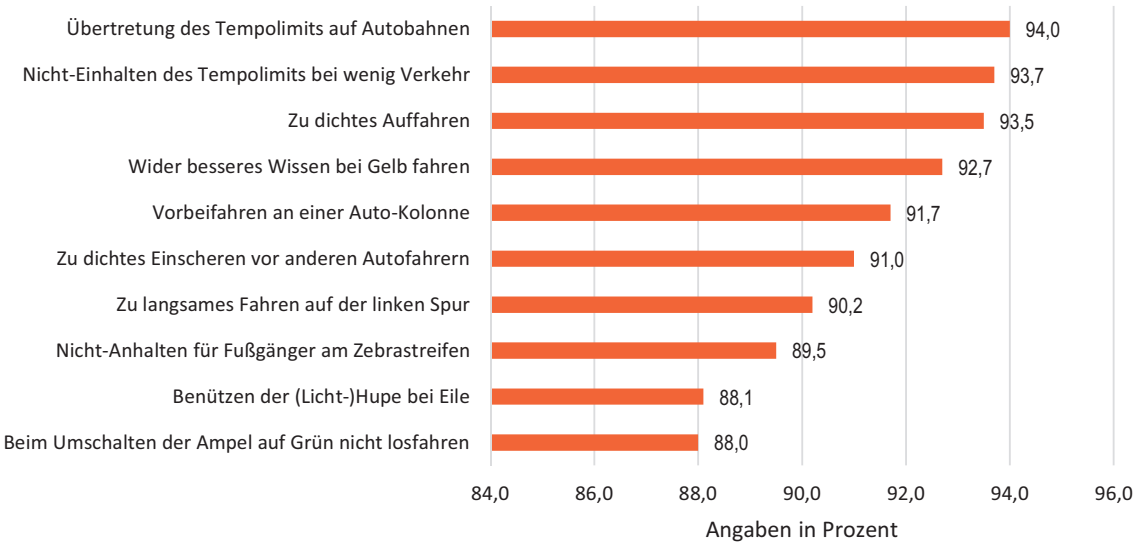

Abbildung 3: Am häufigsten beobachtete Verhaltensweisen bei anderen Pkw-Lenkern (n = 1.500)

Verhalten	Emotionale Belastung		
	% gering	% mittel	% hoch
Zu dichtes Auffahren	16,6	32,7	50,7
Zu dichtes Einscheren vor anderen Autofahrern	17,7	36,3	46,0
Nichtanhalten für Fußgänger, die den Zebrastreifen überqueren wollen	20,3	33,9	45,9
Vorbeifahren an einer Auto-Kolonne, um sich möglichst weit vorne einzuordnen	21,3	33,1	45,5
Keine Rücksicht beim Überholen von Radfahrern	24,1	34,9	40,9
Abfällige Gestik über den Fahrstil anderer Verkehrsteilnehmer	40,7	36,6	22,7
Benützen der (Licht-)Hupe, wenn andere bei Grün nicht sofort losfahren	44,3	35,0	20,7
Übertretung der Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen	41,6	37,7	20,7
Nichteinhalten von Geschwindigkeitsbegrenzungen bei wenig Verkehr	43,2	37,3	19,5
Wider besseres Wissen bei Gelb fahren	45,4	35,4	19,2
Beim Umschalten der Ampel auf Grün nicht sofort losfahren	44,3	39,0	16,7

Tabelle 2: Emotionale Belastung auf verschiedene Verhaltensweisen anderer Pkw-Lenker

5. Emotionale Reaktionen auf das Verhalten anderer Pkw-Lenker

Als emotional hoch belastend bzw ärgerlich wird jenes Verhalten anderer Lenker empfunden, das ihren eigenen Angaben zufolge selbst nur äußerst selten gezeigt wird. Das betrifft insb zu dichtes Auffahren (50,7%), zu dichtes Einscheren (46,0%), Nichtanhalten für Fußgänger am Zebrastreifen (45,9%) sowie Vorbeifahren an einer Kolonne, um sich weiter vorne wieder einordnen zu können (45,5%).

Nachsichtiger sind die befragten Lenker bei jenem Fehlverhalten anderer, welches sie selbst zumindest gelegentlich zeigen. Dies betrifft Geschwindigkeitsübertretungen bei wenig Verkehr (19,5%) und auf der Autobahn (20,7%), wider besseres Wissen bei Gelb fahren (19,2%) oder eine abfällige Gestik über den Fahrstil anderer Pkw-Lenker (22,7%). Siehe dazu Tabelle 2.

6. Wer zeigt aggressives Verhalten im Straßenverkehr?

Für jede befragte Person wurden zusätzlich zwei Scores berechnet: Erstens ein „Aggressions-Score", in den nur jene Verhaltensweisen eingingen, welche die Verkehrssicherheit beeinträchtigen, wie etwa Drängeln, aggressives Überholen, nicht angepasste und überhöhte Geschwindigkeit sowie Behindern eines Fußgängers. Zweitens ein Score, der das „Ausmaß der emotionalen Reaktion" auf aggressives Verhalten anderer Pkw-Lenker widerspiegelt. Zwischen diesen beiden Scores zeigt sich ein hochsignifikanter Zusammenhang: Jene Lenker, die sich ihren eigenen Angaben zufolge aggressiver im Straßenverkehr verhalten, ärgern sich auch in höherem Ausmaß über das Verhalten anderer Lenker.

a) Geschlechtsspezifische Unterschiede

Männer verhalten sich im Straßenverkehr insg **aggressiver als Frauen.** Der Unterschied zeigt sich in erster Linie bei zu dichtem Auffahren, auch um auf Fehler anderer Lenker aufmerksam zu machen (männlich: 28,7% vs weiblich: 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 bewusstem Verletzen von Verkehrsregeln (44,5% vs 31,4%). Keinen geschlechtsspezifischen Unterschied gibt es aber in Bezug auf das Ärgern über das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer.

b) Unterschiede zwischen verschiedenen Altersgruppen

Jüngere Lenker verhalten sich im Gegensatz zu älteren insg **aggressiver.** Besonders Lenker im Alter zwischen 18 und 24 Jahren neigen – ihren eigenen Angaben zufolge – häufiger zu aggressivem Verhalten im Straßenverkehr. Im Gegensatz zu Lenkern, die über 64 Jahre alt sind, 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 Lenker 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%).

c) Aggressives Verhalten nach formellem Bildungsabschluss

Personen mit höherer Bildung (zumindest Matura) und höherem Einkommen neigen in höherem Ausmaß dazu, Tempolimits zu ignorieren, Verkehrsregeln absichtlich zu verletzen und sich durch Schimpfen, Fluchen und Betätigen der (Licht-)Hupe Luft zu verschaffen. Die geringste Aggressionsbereitschaft im Straßenverkehr zeigt sich bei Personen mit Lehre bzw Fachschulausbildung.

d) Aggressives Verhalten nach Größe des Wohnorts

Personen aus Wohnorten mit mehr als 50.000 Einwohnern erweisen sich als aggressiver im Straßenverkehr als Personen aus Orten mit geringerer Einwohnerzahl. Dies lässt sich in den meisten Fällen auch mit einem geringeren Verkehrsaufkommen und unterschiedlicher Infrastruktur erklären.

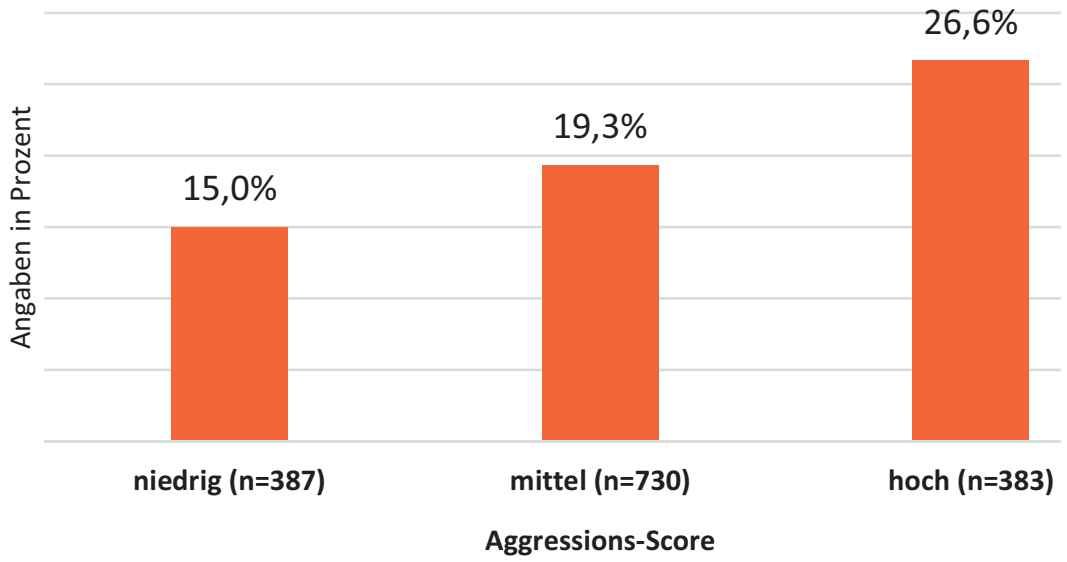

Abbildung 4: Unfallbeteiligung nach Aggressions-Score (n = 1.500)

7. Aggressives Verhalten und Unfallbeteiligung

Jeder 20. Lenker gibt an, in den letzten drei Jahren in einen Unfall verwickelt gewesen zu sein. Neben Vielfahrern sind auch eher junge und männliche Personen, Lenker mit höherer formaler Bildung und Personen aus Wohnorten mit mehr als 50.000 Einwohnern vertreten. Bezeichnenderweise wurden Unfalllenker im letzten Jahr auch häufiger wegen eines Verkehrsdelikts bestraft.

Die befragten Personen wurden aufgrund ihrer Aggressions-Scores in drei Gruppen geteilt (geringe/mittlere/höhere Aggression). Aggressivere Lenker waren in den letzten drei Jahren häufiger in einen oder mehrere Unfälle verwickelt als Personen mit geringeren Aggressionswerten: Von den Lenkern mit höheren Scores waren in den letzten drei Jahren 26,6% in einen Unfall verwickelt, von den Personen mit niedrigen Scores nur 15,0%. Siehe dazu die Abbildung 4.

Folgendes Verhalten tritt bei Unfalllenkern im Gegensatz zu unfallfreien Lenkern besonders häufig auf:

- Übertretung der Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen,
- absichtliches Verletzen einer Verkehrsregel,
- wider besseres Wissen bei Gelb fahren,
- Abbremsen vor Dränglern,
- Benützen der Lichthupe, wenn andere nicht sofort losfahren,
- abfällige Gestik beim Fahrstil anderer,
- Fluchen beim Autofahren.

Folgendes Verhalten differenziert am stärksten zwischen Unfalllenkern und unfallfreien Lenkern:

- Fluchen beim Autofahren,
- wider besseres Wissen bei Gelb fahren,
- abfällige Gestik über den Fahrstil anderer,
- vor Dränglern abbremsen,
- Übertretung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen,
- absichtliches Verletzen einer Verkehrsregel,
- beim Umschalten der Ampel auf Grün nicht sofort losfahren,
- Nichteinhalten von Geschwindigkeitsbegrenzungen bei wenig Verkehr.

8. Überprüfung der Hypothese zu aggressivem Verhalten im Straßenverkehr

Die Hypothese *„Aggressivere Lenker haben ein mit Bezug auf das Unfallrisiko riskanteres Fahrverhalten, sind unaufmerksamer, begehen öfter nicht intendierte Fahrfehler und haben häufiger einen Verkehrsunfall“* konnte in allen Punkten bestätigt werden.

C. Was tun? Prävention, Sanktion und Therapie

Es hat sich gezeigt, dass Lenker mit aggressiven Verhaltensweisen die Verkehrssicherheit massiv gefährden. Zur Verhinderung und Bekämpfung müssen daher die bestehenden vielfältigen Möglichkeiten an Maßnahmen in Zukunft verstärkt und treffsicher eingesetzt werden:

1. Stärkung der Bedeutung gegenseitiger Rücksichtnahme im Rahmen der StVO

Die Sehnsucht nach mehr Miteinander hat gerade wieder in den letzten Jahren Eingang in die StVO gefunden: 2011 wurde das **Prinzip des defensiven Fahrens** in der StVO verankert und im Vertrauensgrundsatz das **Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme** (§ 3 StVO) betont.[15] Die 2013 eingeführten **Begegnungszonen** (§ 2 Abs 1 Z 2 a StVO),[16] in denen sich alle Verkehrsteilnehmer eine Fläche teilen, funktionieren auf Basis gegenseitiger Rücksichtnahme. Diese Nutzungsform setzt einen außergewöhnlichen Grad der Interaktion zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern vo-

15) 23. StVO-Novelle BGBl I 2011/34.
16) 25. StVO-Novelle BGBl I 2013/39.

raus. Nur wenn eine solche Interaktion – bspw 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 zwingt Kraftfahrzeuglenker, ihre Geschwindigkeit an jene der anderen Verkehrsteilnehmer anzunähern, sodass der dargestellte Interaktionsprozess stattfinden kann.

2. Straßenbauliche Maßnahmen

Auch (sonstige) **straßenbauliche Maßnahmen,** wie etwa selbsterklärende Straßen, Kreuzungsumbauten, klare Trennung zwischen Geh- und Radwegen (zB taktiles Leitsystem, Schrägbord, farbliche Markierung), können im Übrigen dazu beitragen, dass es zu weniger Konflikten kommt, die aggressives Verhalten auslösen können.

3. Prüfung der Verkehrszuverlässigkeit des Lenkers

Aggressive Grundhaltungen können im Straßenverkehr nicht hingenommen werden; daher müssen solche Menschen erkannt und von der Teilnahme am Straßenverkehr ausgeschlossen werden. Die Prüfung der **Verkehrszuverlässigkeit** beim Führerscheinwerber/-inhaber stellt einen wichtigen Filter dar. So ist neben Mindestalter, gesundheitlicher Eignung und fachlicher Befähigung die Verkehrszuverlässigkeit die (charakterliche) Voraussetzung für die Erteilung einer Lenkberechtigung. Als verkehrszuverlässig gilt gem § 7 Abs 1 FSG eine Person, wenn nicht aufgrund erwiesener bestimmter Tatsachen[17)] und ihrer Wertung angenommen werden muss, dass sie wegen ihrer Sinnesart beim Lenken von Kraftfahrzeugen die Verkehrssicherheit insb durch rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr, durch einen durch Trunkenheit, Suchtmittel oder Medikamente beeinträchtigten Zustand gefährden wird oder sich wegen der erleichternden Umstände, die beim 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 (zB 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.[18)]

4. Überwachung und Bestrafung

Aggressionstaten im Straßenverkehr gehen immer mit groben Regelverletzungen Hand in Hand; eine **Strafe** muss folgen: Die entstehenden Rechtsgutverletzungen werden von den bestehenden Regelungen grundsätzlich abgedeckt; dabei sollen auffallend rücksichtslose Fahrzeuglenker und notorische Wiederholungstäter bewusst mit härteren verwaltungsstrafrechtlichen Sanktionen belegt werden als Durchschnittsdelinquenten. Wünschenswert ist eine verstärkte, insb auf rücksichtloses Verhalten gerichtete **Verkehrsüberwachung.**

5. Maßnahmen im Zuge der Erteilung und Entziehung der Lenkberechtigung

Zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer für die Problematik aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr sind insb edukative und rehabilitative Maßnahmen unverzichtbar, damit sich eine nachhaltige Verkehrskultur entwickeln kann. **Kampagnen,** die darauf hinwirken, dass rücksichtsvolles, kompensierendes Verhalten erstrebenswert ist, sind dabei unverzichtbar. **Prävention** muss dafür sorgen, dass Aggression im Straßenverkehr gar nicht erst entsteht. Besonders wichtig ist die Zielgruppe der jugendlichen Verkehrsteilnehmer. So ist Aggressivität im Straßenverkehr in vielen Bereichen Thema: Bereits in der **Fahrausbildung** (Perfektionsfahrt, verkehrspsychologisches Gruppengespräch), bei bestimmten Bewerbern – zB für Klasse D – bei der Erteilung der Lenkberechtigung (verkehrspsychologische Untersuchung bzw Screening) und andrerseits auch im Zuge der **begleitenden Maßnahmen bei der Entziehung** (Nachschulung) und **im Rahmen des Vormerksystems.**

- Bereits der Lehrplan für die theoretische Basisausbildung für alle Klassen enthält Themen wie Partnerkunde (zB wahrnehmbare Signale von Partnern, hinweisende Signale auf Partner, Vertrauensgrundsatz).[19)] Darüber hinaus haben sich Führerscheinneulinge im Rahmen der Mehrphasen-Fahrausbildung intensiv mit diesen Themen zu beschäftigen: Die wesentlichsten Inhalte der Perfektionsfahrten sind zB Blicktechnik, defensive Fahrweise, Verhalten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern ua. Dabei werden Selbst- und Fremdbild des eigenen Fahrverhaltens gegenübergestellt. Beim verkehrspsychologischen Gruppengespräch diskutieren Führerscheinneulinge über typische Unfalltypen und Themen wie Alleinunfälle, Auslebenstendenzen, soziale Verantwortungsbereitschaft oder die eigene Risikoeinschätzung. Dadurch lernen die Teilnehmer mit individuellen Risiken im Straßenverkehr besser und sicherer umzugehen. Lösungsstrategien ua zu „situationsspezifischer reaktiver Aggressivität“ werden erarbeitet (§ 13c Abs 1 FSG-DV).[20)]
- Im Rahmen der verkehrspsychologischen Untersuchung ist bei der Erfassung der Bereitschaft zur Verkehrsanpassung ua mithilfe eines verkehrsbezogenen Persönlichkeitstests und eines ausführlichen

17) Dabei handelt es sich um bestimmte Verwaltungsübertretungen, strafbare Handlungen oder Verletzungen sonstiger Verpflichtungen nach dem FSG.
18) Auch in anderen Rechtsbereichen, wie zB im Waffenrecht oder nach der Gewerbeordnung, wirkt sich die Neigung zu aggressivem Verhalten im Rahmen von Verlässlichkeits- oder Zuverlässigkeitsprüfungen negativ auf die Beurteilung aus; die entsprechende Berechtigung wird nicht erteilt bzw entzogen.
19) Vgl Anl 10a zur KDV BGBl II 1967/399 idF II 2012/471.
20) Führerscheingesetz-Durchführungsverordnung BGBl II 1997/320 idF BGBl II 2013/290.

Explorationsgesprächs auch zu prüfen, ob „eine Tendenz zu aggressiver Interaktion im Straßenverkehr besteht“ (§ 18 Abs 3 FSG-GV[21]). Gleichzeitig sind insb das soziale Verantwortungsbewusstsein, die Selbstkontrolle, die psychische Stabilität und die Risikobereitschaft zu untersuchen. Fällt die verkehrspsychologische Stellungnahme aufgrund eines entsprechenden Aggressionspotenzials negativ aus, kann dies in der Folge zur gesundheitlichen Nichteignung führen.

➜ In Nachschulungen sollen die Kursteilnehmer zu einem normgerechten, sicherheitsbewussten und rücksichtsvollen Fahrverhalten angeleitet werden.

6. Fahrerassistenzsysteme

Delikte wie Geschwindigkeitsübertretungen oder zu dichtes Auffahren könnten durch **Fahrerassistenzsysteme** erkannt und erschwert werden. Daher sollte gefördert werden, dass dazu geeignete Systeme – zB Tempomat und Spurassistent – für derartige Zwecke eingesetzt werden.

D. Mehr Respekt voreinander und eine höhere Kontrolldichte!

Die einfachste Lösung wäre, einander freiwillig mit etwas mehr Rücksichtnahme, Geduld und Nachsicht im Straßenverkehr zu begegnen; dies würde bereits viele Spannungen aus dem täglichen Verkehrsgeschehen nehmen und somit zu einer Unfallreduktion maßgeblich beitragen. Auch wenn schon zahlreiche bewusstseinsbildende Maßnahmen und Regelungen gegen Aggressionen im Straßenverkehr bestehen, wird ein konfliktfreies und partnerschaftliches Miteinander ein frommer Wunsch bleiben, solange einerseits Übertretungen nicht ausreichend wahrgenommen und aufgedeckt werden und andererseits das damit verbundene Risiko und die Wichtigkeit des Rücksichtnahmegebots der StVO nicht auch durch öffentliche Aktionen, Schulungen und Weiterbildungen in das Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer gelangen.

21) Führerscheingesetz-Gesundheitsverordnung BGBl II 1997/322 idF BGBl II 2011/280.

➜ In Kürze

Eine aktuelle KFV-Studie zeigt auf, dass Lenker mit aggressivem Verhalten im Straßenverkehr unaufmerksamer fahren, nicht intendierte Fahrfehler begehen und häufiger in Unfälle verwickelt sind. Daher müssen in Zukunft Maßnahmen zur Verminderung aggressiven Verhaltens noch gezielter eingesetzt werden.

➜ Zum Thema

Über die Autoren:
Mag. Dr. Dieter Krainz ist Psychologe und Methodiker im Kuratorium für Verkehrssicherheit, Bereich Forschung und Wissensmanagement, Kursleiter gem § 7 FSG-NV, Ausbildner und Qualitätssicherungsbeauftragter für die Mehrphasenausbildung für Führerscheinneulinge (MEP) und das Verkehrscoaching (VC) sowie MEP- und VC-Trainer, Supervisor.

Dr. Claudia Riccabona-Zecha ist Verkehrsjuristin im KFV, Bereich Recht und Normen.
Kontaktadresse: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Schleiergasse 18, 1100 Wien. Internet: www.kfv.at

Von Dieter Krainz erschienen:
Gesundheitliche Eignung von Kraftfahrzeuglenkern: Verkehrspsychologische Untersuchung (VPU), DAG 2014/17; Handybesitz und Telefoniergewohnheiten am Steuer – Eine Befragung an PKW-LenkerInnen in Graz, ZVR 2001, 260 (gem mit *Schützenhöfer* et al); Der Einfluss der Senkung des Alkoholimits auf Alkoholunfälle in der Steiermark, ZVR 1999, 390 (gem mit *Schützenhöfer* und *Laimer*); Auswirkung von Driver Improvement – Maßnahmen auf die Legalbewährung, ZVR 1999, 138 (gem mit *Schützenhöfer*); Interaktionsverhalten von Fußgängern und PKW-Lenkern an ungeregelten Schutzwegen – Effizienzuntersuchung der neuen Fassung des § 9 Abs 2 StVO ZVR 1996, 152 (gem mit *Schützenhöfer*) uvm.

Von Claudia Riccabona-Zecha erschienen (Auswahl):
Medikamente am Steuer: Das unterschätzte Risiko, ZVR 2014/56 (gem mit *Trischler* und *Kaiser*); Gesundheitliche Eignung von Kraftfahrzeuglenkern: Leitlinienhandbuch, DAG 2014/3 (gem mit *Salamon*); Spannungsfeld E-Bike, ZVR 2013/40 (gem mit *Hildebrandt*); Weg frei für den Radverkehr! ZVR 2011/77 (gem mit *Pröstl*); Praxisrelevante Fragen rund um die Entziehung der Lenkberechtigung, ZVR 2010/52 (gem mit *Vergeiner*) uvm.

Literatur:
Ellinghaus, Rücksichtslosigkeit und Partnerschaft. Eine sozialpsychologische Untersuchung über den Umgang unter Kraftfahrern im Straßenverkehr (1986); *Riccabona-Zecha,* Drängeln auf Autobahnen. Nötigung durch dichtes Auffahren und Lichthupen? ZVR 2004, 31.