Rücksichtslosigkeit und Partnerschaft

Eine sozialpsychologische Untersuchung über den Umgang unter Kraftfahrern im Straßenverkehr

im Auftrag der UNIROYAL-ENGLEBERT Reifen GmbH, Aachen

von
Dr. Dieter Ellinghaus

IFAPLAN
Gesellschaft für
angewandte Sozialforschung
und Planung GmbH
Köln

Köln 1986

INHALT:

		Seite
1.	Zur Zielsetzung der Untersuchung	1
2.	Einige theoretische Anmerkungen zum rücksichtslosen und partnerschaftlichen Verhalten im Straßenverkehr	3
2.1	Über die Entstehung aggressiven Verhaltens	5
2.2	Über die Entstehung partnerschaftlichen Verhaltens	9
2.3	Der Straßenverkehr als Rahmen rücksichtslosen und partnerschaftlichen Verhaltens	16
3.	Die Entwicklung des Klimas im Straßenverkehr in den letzten Jahren	25
4.	Rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr - einige empirische Befunde	35
4.1	Welche Verhaltensweisen empfinden Kraftfahrer als rücksichtslos?	36
4.1.1	Rücksichtsloses Verhalten verschiedener Verkehrsteilnehmergruppen untereinander	39
4.1.2	Wie werden bestimmte Verkehrsteilnehmergruppen eingestuft?	44
4.2	Wie häufig und wo verhalten sich Kraftfahrer besonders rücksichtslos?	48
4.2.1	Rücksichtslosigkeit in der Stadt	52
4.2.2	Rücksichtslosigkeit auf Landstraßen	55
4.2.3	Rücksichtslosigkeit auf Autobahnen	56

Seite

4.3. Reaktionen auf rücksichtslose Fahrmanöver auf der Autobahn 58

4.3.1 Die Situation "Linksfahrer" 58

4.3.2 Situation "dichtes Auffahren" 62

4.3.3 Situation des "Rechts-überholt-werdens" 65

4.4 Die Eskalation von Provokation und Reaktion 68

4.5 Die Bedrohung durch andere Fahrer 73

4.6 Wo liegen die Ursachen für rücksichtsloses Verhalten? 78

4.6.1 Fahrer und Fahrstil 80

4.6.2 Fahrzeug und Fahrstil 83

4.6.3 Situative Umstände und Fahrstil 84

4.7 Welche Konsequenzen erwachsen aus rücksichtslosem Verhalten? 86

5. Partnerschaftliches Verhalten im Verkehr 91

5.1 Welche Verhaltensweisen empfinden Kraftfahrer als besonders partnerschaftlich? 92

5.2 Wie häufig und unter welchen Bedingungen zeigen Kraftfahrer partnerschaftliches Verhalten? 98

5.3 Gründe für partnerschaftliches Verhalten 103

5.4 Wer verhält sich besonders partnerschaftlich? 108

Seite

6. Zusammenfassung 113

6.1 Thesen zur Entwicklung des Klimas im Straßenverkehr (Kapitel 3) 113

6.2 Thesen zur Rücksichtslosigkeit im Straßenverkehr (Kapitel 4) 114

6.3 Thesen zur Partnerschaft im Straßenverkehr (Kapitel 5) 118

7. Zehn Regeln gegen Rücksichtslosigkeit und für mehr Partnerschaft 121

8. Methodisches Vorgehen 125

Bibliographie 128

1. Zur Zielsetzung der Untersuchung

Rücksichtslosigkeit und Partnerschaft sind Schlagworte, die von jeher für die Beschreibung von Verhaltensweisen im Strassenverkehr große Bedeutung gehabt haben. Daß hierbei der Rücksichtslosigkeit schon wesentlich früher[1] und auch vom Umfang her deutlich mehr Aufmerksamkeit entgegengebracht worden ist als den Phänomenen der Partnerschaft, liegt zum einen daran, daß der motorisierte Verkehr und vor allem das Automobil innerhalb recht kurzer Zeit den Straßenraum regelrecht "erobert" hat und die anderen Verkehrsteilnehmer von der Bedeutung her und physisch in Randbereiche zurückgedrängt hat. Zum anderen sind für den motorisierten Individualverkehr bestimmte Strukturen und Muster typisch, die sich in aggressivem und rücksichtslosem Verhalten niederschlagen. Hierauf soll später ausführlich eingegangen werden.
Interessanterweise deckt sich das im Alltag anzutreffende größere Interesse für rücksichtslose und aggressive Verhaltensweisen im Straßenverkehr mit der wissenschaftlichen Schwerpunktsetzung in Soziologie und Psychologie, also in den Wissenschaften, die sich im besonderen Maße mit den Phänomenen der Rücksichtslosigkeit und Partnerschaft auseinandersetzen. In der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts stand deutlich die Erforschung aggressiver Verhaltensweisen im Vordergrund und erst in den letzten 20 Jahren hat sich die Wissenschaft der Analyse positiver Verhaltensweisen, also von Kooperation, Partnerschaftlichkeit und Altruismus, zugewandt.[2]

Nun sind Rücksichtslosigkeit und Partnerschaft keineswegs

---

1) Einen interessanten Einblick in die frühe Entwicklungsgeschichte des motorisierten Straßenverkehrs liefert: Wolfgang Sachs, Die Liebe zum Automobil, Hamburg 1984

2) Vgl. Helmut E. Lück, Prosoziales Verhalten, Empirische Untersuchungen zur Hilfeleistung, Köln, 1975, S. 10 ff.

neue oder originär mit dem Straßenverkehr verknüpfte Phänomene. Rücksichtslosigkeit und Partnerschaft findet man in zahlreichen anderen Lebensbereichen, wobei für ihr Auftreten immer sowohl Persönlichkeitsmerkmale wie auch das soziale Umfeld von Bedeutung sind.
Aufgrund des komplexen Hintergrunds, der für das Entstehen rücksichtsloser oder partnerschaftlicher Verhaltensweisen verantwortlich ist, erweist es sich als notwendig, zunächst einen Blick auf die psychologischen und sozialpsychologischen Mechanismen zu werfen, die den jeweiligen Verhaltensweisen zugrundeliegen. Hierbei ist es ferner erforderlich, die Begriffe "Rücksichtslosigkeit" und "Partnerschaft" in ihren Bedeutungsumfeldern klar abzugrenzen. Insbesondere ist es notwendig, die Überlappungen und Unterschiede zwischen rücksichtslosem und aggressivem Verhalten deutlich zu machen und partnerschaftliche Verhaltensweisen in Beziehung zu allgemeinen prosozialen und toleranten Verhaltensweisen zu sehen.

Zum besseren Verständnis der Untersuchungsergebnisse wird daher im ersten Kapitel dieser Arbeit der Versuch unternommen, die Grundlinien für eine Erklärung rücksichtslosen und partnerschaftlichen Verhaltens im Straßenverkehr aufzuzeigen. Zentraler Mittelpunkt ist dabei der Kraftfahrer als Akteur im Straßenverkehr. Die Ausführungen stützen sich dabei im wesentlichen auf wissenschaftliche Erkenntnisse zur Entstehung aggressiven und prosozialen Verhaltens. Gestützt auf die Erkenntnisse über die Ursachen des rücksichtslosen und partnerschaftlichen Verhaltens im Straßenverkehr erfolgt dann im empirischen Teil der Untersuchung eine intensive Beschreibung und Analyse derjenigen Verhaltensweisen, die vom Kraftfahrer als rücksichtslos oder partnerschaftlich empfunden werden. Das zentrale Anliegen der Untersuchung ist dabei darauf gerichtet, die Alltagsprobleme und -konflikte sichtbar sowie deren Ursachen und Hintergründe transparent zu machen.

2. Einige theoretische Anmerkungen zum rücksichtslosen und partnerschaftlichen Verhalten im Straßenverkehr

In diesem Kapitel werden wir uns zunächst mit dem Problem der Entstehung von aggressivem und rücksichtslosem sowie partnerschaftlichem Verhalten auseinandersetzen. Hierbei soll der Versuch unternommen werden, die Begriffe "Rücksichtslosigkeit" und "Partnerschaft" im Hinblick auf ihre praktische Verwendung in dieser Untersuchung zu beschreiben. Die operationale Definition der Begriffe erfolgt für den Terminus "Rücksichtslosigkeit" in Kapitel 4 und für den der "Partnerschaft" in Kapitel 5. Eine hinreichend präzise Definition erweist sich dabei als gar nicht so einfach, da die Verhaltenswissenschaften bis heute weder über eine einheitliche und geschlossene Theorie aggressiven Verhaltens noch über eine solche zum prosozialen Verhalten verfügen. Erschwerend tritt hinzu, daß ebenfalls noch kein geschlossenes theoretisches Konzept zur Interaktion zwischen Verkehrsteilnehmern vorliegt.
Zwar findet man vielerlei Ansätze, insbesondere zum Entstehen aggressiven Verhaltens. Ebenso fehlt es nicht an Versuchen, das Verhalten im Straßenverkehr mehr oder minder umfassend zu beschreiben und zu analysieren. Die theoretische Fundierung der Ansätze zum Verhalten im Straßenverkehr erweist sich jedoch vielfach als unzureichend oder ideologieverhaftet.
Auch diese Untersuchung wird das vorhandene Theoriedefizit nicht beseitigen, und dies liegt auch nicht in ihrer Absicht. Dieses Kapitel wird sich vielmehr weitgehend darauf beschränken, Erfahrungen und Erkenntnisse zusammenzutragen, die einen Erklärungshintergrund für die später beschriebenen Verhaltensweisen der Kraftfahrer liefern können. Gleichzeitig soll allerdings der Versuch unternommen werden, sich mit einigen Erklärungsversuchen der Vergangenheit kritisch auseinanderzusetzen.
Die Frage nach den Quellen aggressiven, rücksichtslosen und partnerschaftlichen oder prosozialen Verhaltens rührt an ein grundsätzliches Problem menschlicher Existenz, das die Phi-

losophen bereits seit Jahrtausenden beschäftigt. Die zentrale Frage, die allen Erklärungsversuchen zugrunde liegt, ist die nach der Entstehung der Moralität: Ist der Mensch von Natur aus gut oder schlecht oder wird er vor allem durch die Umstände, in denen er lebt und agiert, zu gutem oder schlechtem Verhalten veranlaßt. Der Streit um die richtige Antwort läßt sich kulturgeschichtlich weit zurückverfolgen und man kann deutlich eine "optimistische" und eine "pessimistische" Entwicklungslinie ausmachen.
Ein früher Vertreter der optimistischen Linie ist sicherlich PLATO[1], der die Meinung vertrat, daß die menschliche Natur die Elemente des Guten in sich enthält. Gestützt auf die klassischen Autoren vertritt später THOMAS VON AQUIN die These, daß es für den Menschen "natürlich" sei, gut zu handeln. Eine positive Beurteilung der menschlichen Grundstruktur, wenn auch mit gewissen Einschränkungen, findet man schließlich in der modernen Psychologie. So stellt MASLOW[2] fest, daß der Mensch einen inneren Kern hat, der entschieden "nicht schlecht" ist, sondern entweder das ist, was wir Erwachsenen in unserer Kultur als "gut" bezeichnen, oder der neutral ist. Ähnlich positiv äußert sich FROMM über das Potential des Menschen, gut zu sein.[3] Selbst LORENZ ist nicht, wie vielfach angenommen, ausschließlich der pessimistischen Grundhaltung zuzurechnen, wenn er sagt: "Die natürlichen Neigungen des Menschen sind gar nicht so schlecht. Der Mensch ist gar nicht so böse von Jugend auf, er ist nur nicht gut genug für die Anforderungen der modernen Gesellschaft".[4]

---

1) Der kurze historische Abriß stützt sich im wesentlichen auf die Ausführungen von Ervin Staub, die er in seiner Arbeit "Positive Social Behavior and Morality, Vol. 2: Sozialization and Development, New York 1979, dargelegt hat.

2) A.H. Maslow, Some basic propositions of a growth and selfactualization psychology, in: G. Lindsey + C.S. Hall, Theories of personality: Primary sources and research, New York 1965, S. 309.

3) Vgl. Erich Fromm, Die Furcht vor der Freiheit, Frankfurt 1980 (Origin. Escape from freedom, New York 1941).

4) Konrad Lorenz, Das sogenannte Böse, Wien 1963, S. 372.

Aber auch die gegenläufige Sicht, die den Menschen pessimistisch als schlecht betrachtet, hat eine lange Tradition. Eines der beeindruckensten Bilder zeichnet HOBBES[1], der den Menschen in ständigem Krieg mit anderen Menschen sieht und das Leben mit einem Wettlauf vergleicht, dessen Ziel darin besteht, den anderen voraus zu sein und voraus zu bleiben. Deutlich ausgeprägt findet man die pessimistische Auffassung vom Menschen auch in den einflußreichen psychologischen Theorien der Psychoanalyse, so bei FREUD und JUNG. "Nach Freud sind die sexuellen und aggressiven Antriebskräfte die grundlegenden Antriebskräfte des Menschen".[2] Aber auch diese Sicht, daß es sich bei der Aggression um eine grundlegende Antriebskraft handelt, gilt in der Wissenschaft nicht als erwiesen und ist durch eine Reihe gegenteiliger Aussagen in Frage gestellt worden.

Da für die Beantwortung der Frage, wodurch Rücksichtslosigkeit und Partnerschaft im Straßenverkehr zustandekommen, die Kenntnis über das Entstehen von aggressivem und prosozialem Verhalten von überragender Bedeutung ist, wollen wir im folgenden den Versuch unternehmen, den Stand des Wissens auf diesen Gebieten kurz zu referieren. Anschließend sollen diese Erkenntnisse in unmittelbare Beziehung zum Verhalten im Straßenverkehr gesetzt werden.

2.1 Über die Entstehung aggressiven Verhaltens

In der modernen Psychologie und auch in der Psychoanalyse[3] trifft man auf erhebliche Zweifel und Unsicherheit über die

---

1) Vgl. Thomas Hobbes, Human Nature: Or the fundamental elements of policy 1650, Zit. nach Ervin Staub, a.a.O., S. 20.

2) Ervin Staub, a.a.O., S. 20.

3) Vgl. Charles Brenner, Der psychoanalytische Begriff der Aggression, Zeitschrift für Psychoanalyse und ihre Anwendungen, XXV, 6.-7. Heft, Juni/Juli 1971, S. 420.

spezifischen Quellen der Aggression: BÖCHER[1] erklärt in diesem Zusammenhang in aller Deutlichkeit, daß die Forschung bisher eine umfassende Aufdeckung aggressiven Verhaltens noch nicht geleistet hat. Er führt diesen Mangel darauf zurück, daß "der traditionell wissenschaftliche Ansatz experimenteller Laboruntersuchungen komplexen Prozeßphänomenen, wie sie einmal die Aggression darstellt, nicht gerecht zu werden vermag".[2]
Aus der Vielzahl der Untersuchungen lassen sich jedoch drei wesentliche Aspekte herausschälen, die für die Erklärung aggressiven Verhaltens von Bedeutung sind.
MITSCHERLICH[3] spricht in diesem Zusammenhang von drei aggressionstheoretischen Konzepten:

1. Aggression als Triebgeschehen
2. Aggression als Ergebnis von Frustration
3. Aggression als erlerntes Verhalten.

Der erste Punkt, daß es sich bei der Aggression um einen im Menschen verankerten Trieb handelt, wurde bereits im Zusammenhang mit der Beurteilung der Natur des Menschen durch S. Freud angesprochen. Eine derartige natürliche Verhaltenstendenz zur Aggression ist bereits im Tierreich zu beobachten. Aggression wird hier als das Ergebnis angeborener neuraler Mechanismen im Gehirn bzw. in organischen Schaltkreis-Aktivitäten gesehen. BÖCHER hat die physiologischen Aspekte der Aggressionsentstehung ausführlich beschrieben.[4]

---

1) Vgl. Wolfgang Böcher, Aggression im Straßenverkehr, Bonn 1982, S. 9.

2) Wolfgang Böcher, ebenda, S. 9.

3) Vgl. Alexander Mitscherlich, Toleranz - Überprüfung eines Begriffs, Frankfurt 1974, S. 169, oder auch: Robert A. Baron + Donn, E. Byrne, Social Psychology, Boston 1977, S. 405.

4) Wolfgang Böcher, Aggression im Straßenverkehr, a.a.O., S. 12ff.

Diese natürliche Disposition zur Aggression erklärt, warum aggressive Verhaltensweisen ohne äußeren Anlaß von innen heraus auftreten können. Daß das Auftreten spontaner aggressiver Entladungen beim Menschen seltener anzutreffen ist als etwa bei Tieren, hängt mit der Großhirn-Entwicklung und ihren psychischen Konsequenzen zusammen, bei der die feste Koppelung zwischen Triebverlangen und Triebobjekt gelockert ist. Es muß jedoch noch einmal betont werden, daß die Behauptung, Aggression beim Menschen sei auf einen angeborenen, natürlichen Aggressionstrieb zurückzuführen und Aggressivität baue sich quasi automatisch 'von innen her' auf, als nicht bewiesen gilt.

Das zweite Konzept der Erklärung von Aggression stützt sich auf eine Hypothese, die gegen Ende der dreißiger Jahre von den Psychologen DOLLARD, MILLER[1)] und anderen entwickelt und unter der Bezeichnung "Frustrations-Aggressions-Hypothese" bekannt geworden ist. In ihrer ursprünglichen Form besagt diese Hypothese: Frustration führt immer zu irgendeiner Form von Aggression, bzw. das Auftreten von Aggression setzt immer die Existenz einer Frustration voraus. Diese Hypothese besitzt zunächst einmal eine große Attraktivität, weil sie zwei vorgeblich leicht zu beobachtende Sachverhalte auf einfache Weise verknüpft und ihre Evidenz durch Alltagserfahrungen leicht nachzuvollziehen ist. Als Frustration wird in diesem Zusammenhang bezeichnet, wenn eine zielgerichtete Aktivität ver- oder behindert wird oder wenn Wünsche oder Erwartungen nicht erfüllt werden. Letztlich läßt sich Frustration durch die Diskrepanz zwischen positiver Erwartung und Realität kennzeichnen. Wenngleich die Frustrations-Aggressions-Hypothese im Verlaufe der Zeit eine Reihe von Modifikationen erfahren hat und in der ihr innewohnenden rigiden

---

1) Vgl. John Dollard, L. Doob, N. Miller, O.H. Mowrer + R.R. Sears, Frustration and Aggression, New Haven 1939 und ergänzend hierzu: Neil E. Miller, The Frustration-Aggression-Hypothesis, Psychological Review, 1941, 48, S. 337-342.

Form nicht haltbar war, hat sie doch zu einer Reihe interessanter Kenntnisse verholfen[1], die auch für die Erklärung des Geschehens auf der Straße von großer Bedeutung sind. So gilt als erwiesen, daß die Stärke der aggressiven Reaktion vom Ausmaß der Frustration abhängt und daß sich geringfügige Frustrationen aufsummieren können. Ferner wurde festgestellt, daß längerdauernde Frustrationen ein stärkeres Ausmaß an Aggression bewirken als kurzfristige und daß das Ausmaß an Aggression mit der Nähe des Handlungsziels steigt. Schließlich spielt als weiterer Punkt für das Ausmaß der Aggression die Schuldzuweisung eine Rolle. Aggressives Verhalten fällt schwächer aus, wenn die Frustration einem zufälligen Ereignis zugeschrieben wird als wenn ein absichtlich agierender Verursacher ausgemacht werden kann. Alle diese Aspekte spielen, wie wir später zeigen werden, im Verkehrsalltag eine wesentliche Rolle.

Das dritte Konzept sieht die Entstehung von Aggression in starkem Maße von Lernprozessen beeinflußt, da der Mensch infolge einer geringeren Instinkt-Bindung als etwa das Tier über eine erhöhte Lernfähigkeit verfügt. In diesem Zusammenhang hat sich gezeigt, daß aggressives Verhalten gelernt werden kann, etwa in der Weise, daß Kinder erfolgreiche aggressive Modelle imitieren und Aggessionsverhalten beibehalten, wenn dieses Verhalten entsprechend den Lerngesetzen belohnt wird. Bedingt durch die Tatsache, daß gelerntes aggressives Verhalten seinerseits wiederum zum Modell für andere wird, und diese nun selbst aggressive Verhaltensweisen lernen, kann sich ein kumulativer Prozeß aggressiven Verhaltens entwickeln. Hinzu kommt, daß aggressives Verhalten ja keineswegs in allen gesellschaftlichen Bereichen negativ bewertet wird. In vielen Bereichen des Alltags, z.B. im Sport, aber auch im Wirtschaftsleben, gelten aggressive Verhaltensweisen als positiv und tragen, zum Teil mit Vorbildfunktion, zu einer Verstärkung des Lerneffektes bei.

---

1) Vgl. hierzu Wolfgang Böcher, Aggression im Straßenverkehr, a.a.O., S. 44ff.

Unter lerntheoretischen Gesichtspunkten gilt weiter, daß eine aggressive Reaktion wie jede andere Reaktion ihre Gewohnheitskraft (Habit-Stärke) durch die Konsequenzen, die sie üblicherweise oder regelmäßig hat, bekommt. Meist ergibt sich nun, daß mit dem aggressiven Verhalten das gewünschte Ziel erreicht oder ein unangenehmer Reiz ausgeschaltet wird. Aggressives Verhalten ist insoweit "erfolgreich". Dieser Erfolg wiederum verstärkt die Auftretenswahrscheinlichkeit ähnlicher Verhaltensweisen für die Zukunft. Daß hierbei das soziale Umfeld und die Werte und Problemlösungsstrategien der Gesamtgesellschaft einen wesentlichen Einfluß ausüben, sei nur am Rande vermerkt.
Will man diese knappen Ausführungen zum Problem der Entstehung aggressiven Verhaltens zusammenfassen, so bleibt festzuhalten, daß die Bereitschaft zur Aggression biologisch verankert zu sein scheint, daß jedoch gleichzeitig das Zusammenspiel mit der sozialen Umwelt, mit den "anderen", eine wesentliche Rolle für das Auftreten aggressiver Verhaltensweisen spielt. Gleichzeitig gilt, daß aggressive Muster als erfolgreiche Strategie "gelernt" werden und die Akzeptanz derartiger Strategien gesamtgesellschaftlich beeinflußt ist.
Welche konkreten Auswirkungen diese Erkenntnisse im Verkehrsalltag haben, wird später noch deutlich gezeigt werden.

2.2 Über die Entstehung partnerschaftlichen Verhaltens

Partnerschaftliches Verhalten stellt generell betrachtet eine Form positiven sozialen oder prosozialen Verhaltens dar. Hierbei wird prosoziales Verhalten "einfach definiert als Verhalten, das zum Wohl anderer beiträgt".[1)]
Eine eingehende Betrachtung zeigt jedoch, daß partnerschaftliches Verhalten zumindest aus zwei Quellen gespeist wird,

---

1) Ervin Staub, a.a.O., S. 1.

die auch in der sozialwissenschaftlichen Forschung getrennt behandelt werden. Zum einen stützt sich partnerschaftliches Verhalten auf den Teil prosozialen Verhaltens, der seit rund 100 Jahren[1] als altruistisch bezeichnet wird. Altruistisch bedeutet in diesem Zusammenhang, daß die Handlung Selbstzweck ist und nicht auf die Erlangung eines eigenen Vorteils ausgerichtet ist. Als weitere Kriterien für eine altruistische Handlung werden in der Literatur[2] auf die Freiwilligkeit und die positive Handlungskonsequenz verwiesen, das heißt, die Handlung muß etwas Gutes bewirken.

Derartige Verhaltensweisen sind zwar im Straßenverkehr anzutreffen, man denke nur an den Helfer, der dem Fahrer eines Pannenfahrzeugs selbstlos hilft oder ihn abschleppt, sie stellen jedoch keineswegs den Hauptteil des prosozialen Verhaltens dar. Bedeutender scheint vielmehr diejenige Form von Verhalten zu sein, die man am besten als kooperativ beschreibt. Im Gegensatz zum altruistischen Verhalten beinhaltet kooperatives Handeln sehr wohl ein Eigeninteresse. Kooperatives Verhalten tritt dann auf, wenn mehrere das gleiche Ziel verfolgen und sich gegenseitig in der Zielerreichung unterstützen können. Daß gerade im Straßenverkehr die Sicht des gemeinsamen Ziels häufig nicht vorhanden ist oder verlorengeht, hat zur Konsequenz, daß statt der erwünschten Kooperation ein Wettbewerbsverhalten einsetzt, das eine Vielzahl negativer Effekte hat. Hierauf soll später noch näher eingegangen werden.

Zum Verständnis prosozialen-altruistischen Verhaltens ist es erforderlich, sich mit dessen Entstehung auseinanderzusetzen. In der psychoanalytischen Literatur wird angenommen, altruistisches Verhalten sei determiniert durch eine "normative Instanz" im Menschen, also das, was man im Alltag als

---

1) Der Begriff "Altruismus" wurde 1875 von Auguste Comte in seiner Arbeit "System of positive polity" eingeführt.

2) Vgl. Ervin Staub, a.a.O., S. 7.

Gewissen bezeichnet. Diese Gewissensinstanz, von FREUD[1] "Über-ich" genannt, wird in den ersten Lebensjahren vorbereitet und durch Identifikation mit den Eltern aufgebaut. Nach der FREUD'schen Theorie entwickelt sich dabei die Bereitschaft zu Verhaltensweisen, die nicht ausschließlich egoistischen Zielen dienen, als Resultat der Erziehung. PIAGET[2] und vor allem KOHLBERG[3] sehen die Entwicklung altruistischen Verhaltens stärker im Zusammenhang mit der moralischen Entwicklung des Menschen. Diese Entwicklung beginnt in der frühen Kindheit und setzt sich bis ins Erwachsenenalter fort. KOHLBERG beschreibt in diesem Zusammenhang ein Entwicklungsmodell, das sich aus drei hierarchisch gegliederten Ebenen mit jeweils zwei Stufen zusammensetzt. Es soll an dieser Stelle nicht im Detail auf dieses Modell eingegangen werden, sondern nur knapp umrissen werden, wie sich prosoziales Verhalten im Menschen entwickelt: Prosoziales Verhalten entsteht zunächst beim Kinde durch Druck von Außen und dadurch, daß negatives Verhalten bestraft wird. Später wird dann der Wunsch, sich gut und richtig zu verhalten, verinnerlicht (internalisiert). Die eigenen Pflichten werden akzeptiert, ebenso die soziale Ordnung und die sie repräsentierenden Autoritäten. Auf der dritten und höchsten Ebene, die keineswegs von allen Menschen zwangsläufig erreicht wird, erfolgt die Orientierung an abstrakten moralischen Werten. Hierbei berücksichtigt der Mensch insbesondere die Rechte anderer. Geht man davon aus, daß die moralische Entwicklung aufgrund von Erfahrungen stattfindet, so stellt die wichtigste Erfahrung für das Erreichen der höchsten moralischen Stufe die des Einfühlens in andere dar.

---

1) Vgl. Sigmund Freud, Neue Folge der Vorlesungen zur Einführung in die Psychoanalyse, 1933, Gesammelte Werke, Bd. 15.

2) Jean Piaget, The moral judgement of the child, Glencoe, Ill. 1948.

3) Lawrence Kohlberg, A.cognitive-developmental approach to socialization. In: D. Goslin, Hrsg. Handbook of socialization, Chicago 1969.

Einfühlen bedeutet hierbei nichts anderes, als eine Handlung aus der Perspektive des Anderen zu sehen. Gleichzeitig ist diese höchste Entwicklungsstufe dadurch gekennzeichnet, daß die eigenen Vorstellungen von Recht und Gerechtigkeit und das eigene Gewissen mehr Einfluß auf das Verhalten haben als die Regeln und Gesetze der Gesellschaft.
Die hier geschilderte individuelle Auslegung gesellschaftlicher Regeln sollte jedoch nicht mit solchen Regelverstößen verwechselt werden, die sich aus mangelnder Akzeptanz zur Durchsetzung eigener Vorteile und Interessen ergeben. Die alltäglichen Regelverstöße im Straßenverkehr zeigen im Gegenteil häufig Elemente fehlender Verantwortung und Moral. Im Verlaufe der Untersuchung wird in diesem Zusammenhang deutlich werden, auf welcher moralischen Ebene - legt man das KOHLBERG-Modell zugrunde - sich Straßenverkehr abspielt.
Ein weiterer Aspekt wird anhand der Beschreibung KOHLBERGs zur moralischen Entwicklung bei Menschen deutlich: Grad und Ausmaß der Bereitschaft zu partnerschaftlichem oder altruistischem Verhalten werden stark vom Charakter des Handelnden beeinflußt. Dies bedeutet jedoch nicht, daß Partnerschaftlichkeit und Altruismus ausschließlich Charaktersache seien.
"Die Tatsache, ob sich eine bestimmte Person in einem bestimmten Fall prosozial verhält oder nicht, (hängt) nicht nur von ihren Charakteristika ab, die eine direkte Relevanz zu prosozialem Verhalten besitzen, sondern auch von ihren anderen persönlichen Zielen und den herrschenden situativen Bedingungen".[1] Welcher Einfluß dabei welcher Art von Außeneinflüssen zukommt, ist auf vielfältige Weise untersucht worden. Hier zeigen sich zum Teil sehr kompliziert zu erklärende Sachverhalte. So ergibt sich beispielsweise bei dem Versuch, prosoziales Verhalten in Abhängigkeit vom Ge-

---

1) Ervin Staub, a.a.O., S. 58.

schlecht zu erklären, daß es keine generellen Unterschiede zwischen Mann und Frau in dieser Beziehung gibt, daß aber sehr wohl in spezifischen Situationen mit unterschiedlichen Verhaltensweisen gerechnet werden muß. So helfen Frauen seltener, wenn sie sich für weniger kompetent halten. In diesem Zusammenhang haben WEST u.a.[1] in einem Experiment festgestellt, daß Frauen jemandem, der mit einer Autopanne an der Straße steht, seltener helfen, als dies Männer tun. Auf der anderen Seite gibt es andere Situationen, in denen Frauen hilfsbereiter als Männer reagieren. Einen deutlichen Einfluß auf die Bereitschaft zu helfen oder sich partnerschaftlich zu verhalten, hatten demgegenüber die Stimmungslage sowie die Erfahrungen, die man mit dem entsprechenden Verhalten bereits gesammelt hat.[2]
Wesentlichen Einfluß auf die Bereitschaft, hilfsbereites und partnerschaftliches Verhalten zu zeigen, hat auch die Tatsache, inwieweit der einzelne sich als unmittelbar verantwortlich erlebt. Mit einer Reihe von Experimenten konnten DARLEY und LATANE[3] zeigen, daß der Einzelne anders reagiert, wenn er allein mit einer Problemsituation konfrontiert wird, oder wenn er diese in Gemeinschaft mit anderen erlebt. Es ist unstreitig, daß die Gegenwart anderer das Erleben von Eigenverantwortlichkeit drastisch senkt. Auch dies ist eine Erfahrung, die auf den Bereich des Straßenver-

---

1) S.G. West, G. Whitney + R. Schnedler, Helping a motorist in distress: The effects of sex, race and neighbourhood. Journal of Personality and Social Psychology, 1975, 31, S. 691-8.

2) Moss + Page haben in diesem Zusammenhang in einem Feldexperiment die Konsequenzen positiver, neutraler und negativer Reaktionen auf eine Hilfeleistung für die weitere Bereitschaft zur Hilfeleistung aufgezeigt.
Vgl. M.K. Moss + R.A. Page, Reinforcement and helping behavior, Journal of Applied Social Psychology 2, 1972, S. 360-371.

3) B. Latané + J.M. Darley, Group inhibition of bystander intervention in emergencies, Journal of Personality and Social Psychology,10, 1968, S. 215-221.

kehrs unmittelbar übertragen werden kann.
Als ähnlich schwierig wie die Erklärung altruistischen Verhaltens erweist sich der Versuch zu erklären, unter welchen Bedingungen Menschen kooperativ reagieren. Die Entscheidung darüber, ob dies geschieht oder nicht, hängt nicht nur vom Menschen und dessen Einstellungen und Erfahrungen sondern ebenfalls von den situativen Bedingungen ab.
Die bisherigen Forschungsergebnisse deuten darauf hin, daß man vereinfachend zwischen "Wettstreitern", "Kooperierern" und "Individualisten" unterscheiden kann.[1)]
"Wettstreiter" versuchen dabei im Regelfall ihren eigenen Vorteil im Verhältnis zu anderen zu maximieren. Sie versuchen, besser zu sein, selbst unabhängig davon, ob ihnen dies letztendlich den größten Vorteil bringt. "Kooperierer" beziehen die anderen mit ein und versuchen, gemeinsam das beste Ergebnis zu erzielen. Unter "Individualisten" schließlich versteht man solche Personen, die nur daran interessiert sind, ihren eigenen Vorteil zu maximieren, ohne dies in Bezug zu anderen zu setzen.
Selbstverständlich stellen diese Formen Idealtypen dar, die in der Wirklichkeit mehr oder minder ausgeprägt und in Mischformen existieren. Dennoch muß man davon ausgehen, daß man im Straßenverkehr auf unterschiedliche Bereitwilligkeit zur Kooperation trifft, die von der Persönlichkeit des Fahrers abhängt. Wie sich der einzelne Fahrer verhält, wird jedoch auch von Bedingungen, die außerhalb seiner selbst liegen, beeinflußt.
Als wichtigste Punkte hat die Forschung hierbei die folgenden Aspekte ermittelt: Das Verhalten der anderen; die wahrgenommene Macht der anderen sowie die Möglichkeiten der Kommunikation.
Das Verhalten der anderen ist insoweit von Bedeutung, als bei kooperativem Verhalten eine gewisse Ausgeglichenheit des Gebens und Nehmens eine wichtige Rolle spielt. Hat derjenige,

---

1) Vgl. Robert A. Baron + Donn Byrne, a.a.O., S. 526 ff.

der sich kooperativ verhält, den Eindruck, daß sich die anderen nicht kooperativ verhalten, fühlt er sich beizeiten ausgenutzt. Die Balance oder "Reziprozität" der Beziehungen ist gestört und die Bereitschaft des Akteurs, weiterhin kooperativ zu handeln, wird sinken. Auf der anderen Seite zeigen Forschungsergebnisse, daß ein extrem kooperatives Verhalten, das möglicherweise bereits einem Unterwerfungsverhalten nahekommt, vielfach ausgenutzt wird und den kooperativen Partner zu dominantem Verhalten veranlaßt. Für eine funktionierende Kooperation scheint demnach ein angemessenes oder optimales Maß an Bereitschaft zur Kooperation, nicht aber ein maximales Maß erforderlich zu sein.
Daß die wahrgenommene Macht das Ausmaß der Kooperationsbereitschaft beeinflußt, erscheint aus der Alltagserfahrung plausibel. Aber auch hier ist es keineswegs so, daß der Schwächere ständig die größere Kooperationsbereitschaft zeigt. Situative Bedingungen können hier zu einer Umkehrung der Verhältnisse führen.
Bedeutsam für das Ausmaß und die Form der Kooperation sind schließlich die kommunikativen Möglichkeiten zwischen den Partnern. Hier handelt es sich um ein ganz besonderes Problem im Bereich des Straßenverkehrs, das in der Vergangenheit immer wieder diskutiert worden ist. Wie jedoch noch gezeigt werden wird, haben sich gerade zu diesem Punkt in der Vergangenheit eine Reihe falscher Vorstellungen entwickelt, die eine ganze Reihe von einseitigen Interpretationen zur Folge hatten.
Um die Relevanz der hier in äußerst knapper Form vorgetragenen Erkentnisse zu rücksichtslosem und partnerschaftlichem Verhalten in Bezug auf den Straßenverkehr besser zu erkennen, soll nun im folgenden versucht werden, die gesammelten Erkenntnisse gezielt auf den Straßenverkehr anzuwenden.

2.3 Der Straßenverkehr als Rahmen rücksichtslosen und partnerschaftlichen Verhaltens

Die beiden vorangegangenen Abschnitte haben einige generelle Hinweise über die Quellen aggressiven und rücksichtslosen Verhaltens auf der einen Seite und partnerschaftlichen, kooperativen Verhaltens auf der anderen Seite geliefert. Diese Ausführungen reichen jedoch nicht aus, das Vorkommen derartiger Verhaltensweisen im Straßenverkehr hinreichend zu erklären. Hierzu ist es zusätzlich erforderlich, sich mit dem Straßenverkehr und seinen Systembedingungen selbst zu befassen. Nur aus den spezifischen Gegebenheiten, die im Straßenverkehr herrschen, sind überhaupt manche rücksichtslose und partnerschaftliche Verhaltensweisen erklärbar.

Der erste und wichtigste Aspekt dieser Betrachtung wurde gerade angesprochen. Er liegt darin, den Straßenverkehr als komplexes System zu begreifen, in dem Menschen als Verkehrsteilnehmer, Fahrzeuge, Straßen und soziale Umfeld- oder Rahmenbedingungen auf komplizierte Weise miteinander vernetzt sind. Auf die Notwendigkeit, den Straßenverkehr als System zu begreifen, ist immer wieder hingewiesen worden[1], wenngleich auf der anderen Seite eingestanden werden muß, daß es im Rahmen empirischer Forschung unmöglich ist, alle Systemfaktoren zu kontrollieren oder deren Einfluß zu ermitteln.
Wir wollen daher im folgenden auch nicht den Versuch unternehmen, den zahlreichen Modellen zum System "Straßenverkehr" ein neues und möglichst noch vollständigeres hinzuzufügen. Stattdessen wollen wir versuchen, die oben bereits angesprochenen Systemelemente

---

1) Vgl. etwa: S. Spörli, Seele auf Rädern, Olten + Freiburg, 1972.

- Mensch
- Fahrzeug
- Straße
- soziales Umfeld

ein wenig näher unter dem Blickwinkel ihres Beitrags zu rücksichtslosem oder partnerschaftlichem Verhalten zu untersuchen.

Wenden wir uns zunächst dem Menschen zu, wobei wir uns dabei dem Thema der Untersuchung folgend, auf den Lenker von Kraftfahrzeugen beschränken wollen. Ausgangspunkt der Überlegung ist hierbei die Erfahrung, daß sich Fahrer, in Abhängigkeit von einer Vielzahl von Faktoren, zu verschiedenen Zeiten unterschiedlich verhalten. SPÖRLI stellt in diesem Zusammenhang fest: "Es gibt keinen schlechthin allzeit rücksichtslosen Menschen, sondern es gibt nur Rücksichtslosigkeit in bestimmten Situationen".[1] Aber was sind nun die Faktoren, die einen Fahrer veranlassen, besonders aggressiv und rücksichtslos oder auch eher partnerschaftlich zu reagieren? Beginnen wir mit den Faktoren, die aggressives und rücksichtsloses Verhalten fördern. BÖCHER[2] weist in Anlehnung an SPÖRLI auf eine Reihe von Faktoren hin, die das Auftreten aggressiver Verhaltensweisen im Verkehr fördern. Bezogen auf den Fahrer scheinen die wichtigsten Einflüsse aus Zeitdruck, der Lust an "Thrill" und Risiko, dem Territorialverhalten sowie einem Macht- und Geltungsstreben zu entspringen. Der Zeitdruck entsteht dabei nicht zwangsläufig im Verkehr, sondern wird aus anderen Lebensbereichen in das Verkehrsverhalten hineingetragen. Allerdings scheinen Eile und Geschwindigkeit im Verkehr als Motiv autonom zu werden, nur so ist zu erklären, daß es auf der Straße nicht nur die wirklich "Eiligen" eilig haben, sondern auch die Muße- oder Freizeitfahrer.[3] Der zweite Aspekt, der oben angeprochen wurde,

---

1) S. Spörli, a.a.O., S. 52.

2) Vgl. W. Böcher 1982, a.a.O., S. 93 ff.

3) Vgl. S. Spörli, a.a.O., S. 136.

betrifft die Lust am Risiko, auch "Thrill" genannt. Wie Untersuchungen zeigen, wird beim Autofahren häufig eine Form der Angstlust[1] (thrill) ausgelebt, die zu aggressivem Verhalten führt. Besonders für bestimmte Gruppen junger Fahrer scheint diese Fundierung aggressiver Verhaltensweisen typisch zu sein.
Der dritte Aspekt spricht das Territorialverhalten an. Hierunter ist zu verstehen, daß bestimmte Dichteverhältnisse im Verkehr, bzw. das Unterschreiten kritischer Abstände zu aggressiven Reaktionen führt. Jede zu dichte Annäherung eines anderen Fahrzeugs kann somit als Territorialverletzung verstanden werden und die Aggressivität des Betroffenen steigern.[2]
In diesem Zusammenhang scheint ein weiterer Aspekt von Bedeutung zu sein, der in der Psychologie als "Reaktanz"[3] bezeichnet wird. Hierunter versteht man das Bedürfnis von Menschen, in ihrem Entscheidungsspielraum nicht eingeengt zu werden. Findet eine derartige Einengung statt, wendet die betroffene Person besondere Energien auf, um sich den ursprünglichen Handlungsspielraum zu erhalten. Nun ist der Straßenverkehr voll von Handlungen, die die Handlungsspielräume anderer einschränken, insoweit ist hier in hohem Maße auch mit aggressiven Verhaltensweisen zur Wiederherstellung der Freiräume zu rechnen.
Als weitere Quelle aggressiven Verhaltens wurde oben ferner das Geltungsstreben von Kraftfahrern erwähnt. Bei dem

---

1) Unter Angstlust (thrill) versteht man eine "Mischung von Furcht, Wonne und zuversichtlicher Hoffnung angesichts einer äußeren Gefahr". Vgl. M. Balint, Angstlust und Aggression, Beitrag zur psychologischen Typenlehre, Hamburg 1972, S. 20-21;
sowie H.J. Berger, G. Bliersbach, R.G. Dellen, Fahrformen und Erlebensentwicklungen bei der Teilnahme am Straßenverkehr, Köln 1975, S. 25 ff.

2) Vgl. S. Spörli, a.a.O., S. 127.

3) W. Brehm, A, theory of psychological reactance, New York 1966, Zit. nach H.E. Lück, Prosoziales Verhalten, a.a.O., S. 85.

Versuch, das individuelle Geltungsbedürfnis mit Hilfe des Automobils zu befriedigen, kommt es zu aggressiven und rücksichtslosen Verhaltensweisen. Das Auto dient in diesem Zusammenhang "als Mittel zur Selbstverstärkung, als Ich-Prothese für Machtbedürftige".[1] In welchem Umfang Macht- und Geltungssucht für aggressives Verhalten eine Rolle spielen, ist bisher nie präzise untersucht worden. Wie die später dargestellten empirischen Befunde zeigen werden, scheint es sich hier um ein quantitativ eher überschätztes Problem zu handeln, das nur allzugern dazu benutzt wird, ein negatives Bild des Autofahrens und Fahrers zu zeichnen.
Wie oben bereits angedeutet wurde, ist Aggressivität im Straßenverkehr jedoch nicht nur aus dem Fahrer heraus zu erklären. Fahrzeug, Straße und die herrschenden situativen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen tragen ebenfalls zum Zustandekommen aggressiven Verhaltens bei.
Das Automobil beeinflußt dabei auf verschiedene Weise das Zustandekommen aggressiver Verhaltensweisen. Inwieweit dabei das optische Erscheinungsbild - wie SPÖRLI noch vermutete[2] - eine entscheidende Rolle als Aggressionsauslöser spielt, sei dahingestellt. Das Design der Fahrzeuge hat sich in den letzten 15 Jahren doch deutlich geändert. Die von SPÖRLI als Drohmimik beschriebene "Chromschnauze"[3] ist Vergangenheit und heute sind abgerundete, strömungsgünstige Formen die Regel.
Unbestreitbar ist demgegenüber, daß den verschiedenen Automobilen in unterschiedlicher Weise ein Aufforderungscharakter zu forscher und aggressiver Fahrweise innewohnt. Manche Sportwagen erzeugen geradezu einen Druck im Fahrer, eine bestimmte Fahrweise zu realisieren.[4]

---

1) W. Sachs, a.a.O., S. 137.

2) Vgl. Spörli, a.a.O.

3) Ebenda, S. 115.

4) Vgl. H.J. Berger, G. Bliersbach, R.G. Dellen, Macht und Ohnmacht auf der Autobahn, Frankfurt 1973, S. 55.
Vgl. auch D. Ellinghaus, Wirkungszusammenhang Fahrer-Fahrzeug, Forschungsbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bd. 75, Köln 1982.

Starkes Beschleunigungsvermögen und hohe Endgeschwindigkeit scheinen dabei entscheidende Bedeutung zu besitzen. Wie sich die Unterschiedlichkeit der Fahrzeuge im Erleben der Fahrer auswirkt, wird im Verlaufe der Untersuchung noch gezeigt werden.

Der zweite wesentliche Beitrag, der seitens des Automobils zum aggressiven Verhalten der Fahrer geleistet wird, ist eher indirekter Natur. Bedingt durch unterschiedliche Größe und Leistungsfähigkeit der Automobile existiert eine Fahrzeughierarchie, die von den Fahrern auch als solche wahrgenommen wird. Nun kommt es zwischen den und innerhalb der verschiedenen Hierarchiestufen immer wieder zu Auseinandersetzungen, die sich in Rivalisieren und Wettstreit niederschlagen und die zu aggressivem Verhalten führen.[1)]

Ein dritter wichtiger Punkt, der sowohl für das Zustandekommen rücksichtsloser wie auch partnerschaftlicher Verhaltensweisen von Bedeutung ist, liegt in der besonderen kommunikativen Situation, der Kraftfahrer im Straßenverkehr unterliegen. SPÖRLI[2)] hat den Straßenverkehr in diesem Zusammenhang als "gestörte Telefonleitung" bezeichnet, ohne allerdings auf den tatsächlich stattfindenden kommunikativen Austausch näher einzugehen. Dies ist in den letzten Jahren in intensiver Weise geschehen und es zeigt sich, daß durchaus eine differenzierte Kommunikation zwischen Kraftfahrern oder Verkehrsteilnehmern existiert.[3)] Manche Forscher gehen

---

1) Einen Einblick in das Rivalitätsverhalten gibt eine Studie von GETAS: Konkurrenz und Anerkennungsverhältnisse auf der Straße, Bremen 1974.

2) S. Spörli, a.a.O., S. 120.

3) Vgl. hierzu: T. Bauer, R. Risser, P. Soche, W. Teske, Ch. Baughan, Kommunikation im Straßenverkehr, 1. Zwischenbericht, Wien Oktober 1980, oder auch: K. Merten, Kommunikationsprozesse im Straßenverkehr. In: Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 14, Symposium 77, 1977, S. 115-126.
K. Merten, Kommunikative Abläufe. Entstehen von Konflikten und Verhalten im Straßenverkehr. Forschungsprojekt 7520 der Bundesanstalt für Straßenwesen, unveröffentlichtes Manuskript, Bielefeld 1980.

bereits soweit, von einer nicht-verbalen Autofahrersprache zu sprechen.[1] Allerdings leidet die Kommunikation im Straßenverkehr unter einer Reihe von Defiziten. So fehlt es dem non-verbalen Austausch im Verkehr bis heute an einer sprachregelnden Grammatik, die Verständlichkeit der Sprache zwischen den Partner garantiert. BARTHELMESS[2] hat am Beispiel der Lichthupe gezeigt, daß sie mit wenigstens 13 verschiedenen Bedeutungen als Kommunikationsinstrument eingesetzt wird und daß sich die einzelne Bedeutung ganz wesentlich aus dem Situationszusammenhang erklärt. Interessant ist in diesem Zusammenhang, daß die Mehrzahl der Nutzungsmöglichkeiten der Lichthupe vom Gesetzgeber untersagt ist. Die Kommunikation im Verkehr leidet also nicht nur unter den besonderen technischen, sondern auch unter den gesetzgeberisch-sozialen Bedingungen. Hinzu kommt, daß in der non-verbalen Kommunikation zwischen Verkehrsteilnehmern auf eine Feindifferenzierung im Ausdruck weitestgehend verzicht werden muß. Während im alltäglichen Gespräch Mimik, Gestik, Lautstärke und Stimmhöhe einen wesentlichen Beitrag zur Informationsvermittlung beitragen, sind im Verkehr derartige Nuancierungen nicht möglich. Als Konsequenz dieser Bedingungen trifft man auf kommunikative Mißverständnisse und Fehlinterpretationen (z.B. nach einem Hupton, dessen Intention man nicht kennt), die den anderen als rücksichtslos erscheinen lassen und auf dessen vermeintliche Rücksichtslosigkeit man selbst in entsprechend aggressiver Form reagiert.
Als weitere Systemkomponente des Straßenverkehrs wurden eingangs neben Fahrer und Fahrzeug die Straßen erwähnt. Daß auch diese einen Einfluß auf aggressives oder rücksichtsloses Verhalten haben sollen, erscheint zunächst keineswegs einleuchtend. Wie jedoch später anhand der empirischen Daten

---

1) Eike von Savigny, Die Signalsprache der Autofahrer, München 1980.

2) W. Barthelmess, Lichthupe - Aspekte eines Trends, ZfV 25, 1979, S. 183-185.

gezeigt werden kann, stellen Stadtstraßen, Landstraßen und Autobahnen sehr unterschiedliche Erlebensräume für den Fahrer dar, die ihn sehr unterschiedlich fordern. In diesem Zusammenhang ist auf den Zusammenhang zwischen aggressiver Gereiztheit und städtischen Ballungszentren vielfach hingewiesen worden.[1] Die zu Wettstreit und Ausleben der Hierarchieverhältnisse anregende Situation auf der Autobahn ist von BERGER e.a.[2] eindrücklich beschrieben worden. Auf der Autobahn wird zudem vielfach ein intensiver Druck empfunden, der von den anderen ausgeht. Die Autobahn scheint in diesem Zusammenhang in besonderem Maße das Feld rücksichtslosen Fahrens zu sein.

Auf die übrigen Rahmenbedingungen, die rücksichtsloses und aggressives Verhalten im Straßenverkehr fördern, kann nur beschränkt eingegangen werden, da eine genaue Betrachtung eine detaillierte gesamtgesellschaftliche Analyse zur Voraussetzung hätte. An dieser Stelle sei nur darauf verwiesen, daß vor allem die Dominanz der Zeit als Maß für Leistung und Erfolg und der hieraus resultierende Zeitdruck im Alltag einen wesentlichen Einfluß auf rücksichtsloses Verhalten haben. Welche Konsequenzen Zeitdruck im praktischen Verkehrsalltag hat, haben EBBESEN + HANEY[3] anhand von Beobachtungen beschrieben, die sie an Kreuzungen vorgenommen haben. Ihre Beobachtungen zeigen, daß mit zunehmender Wartezeit an einer Vorfahrtsstraße die Bereitschaft wächst, immer kürzere Einfahrabstände zu akzeptieren - d.h. in der Sprachregelung dieser Untersuchung - immer rücksichtsloser zu werden.

---

1) Vgl. A. Mitscherlich 1974, a.a.O., S. 28; oder auch: A. Mitscherlich, Die Unwirtlichkeit unserer Städte, Frankfurt 1971, S. 140 ff.

2) Vgl. H.J. Berger, G. Bliersbach, R.G. Dellen, 1973, a.a.O.

3) E.B. Ebbesen + M. Haney, Flirting with death: variables affecting risk taking at intersections. Journal of Psychology, 3, 1973, S. 303-324.

Der Zeitdruck, der in den Straßenverkehr hineingetragen wird, ist jedoch nur ein Aspekt. Ebenso wichtig ist, daß im Straßenverkehr das Miteinander in relativer Distanz und vermittels technischer Apparate stattfindet, wobei die Anonymität gefördert wird und der Einzelne vielfach für sein Handeln nicht zur Verantwortung gezogen wird. Hinzu kommt, daß rücksichtslose Verhaltensweisen, seien sie vorsätzlich oder aus Unachtsamkeit zustandegekommen, in der Regel nicht bestraft oder negativ sanktioniert werden. Dies gilt selbst dann, wenn das rücksichtslose Verhalten mit einem Regelverstoß einhergeht. Rücksichtsloses Verhalten und Regelverstöße sind somit unter lerntheoretischen Aspekten in der Mehrzahl der Fälle "erfolgreiche" Strategien, sich einen individuellen Vorteil zu sichern.

Wie wir gezeigt haben, fällt es nicht schwer, vielfältige Faktoren und Einflüsse zu benennen, die aggressives und rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr fördern. Weitaus schwieriger ist es demgegenüber, solche Aspekte herauszuarbeiten, die partnerschaftliches Verhalten bewirken.

Beginnen wir auch hier wieder mit dem Fahrer. Im vorangehenden Abschnitt wurden bereits einige wesentliche Aspekte, die partnerschaftliche Verhaltensweisen fördern, deutlich. Es zeigte sich, daß Hilfsbereitschaft und Partnerschaft dann zu erwarten sind, wenn sich der einzelne als verantwortlich fühlt. Diese Erfahrung gilt auch im Straßenverkehr. So ist die auf die Zahl der vorbeifahrenden Fahrer bezogene Wahrscheinlichkeit der Hilfe bei einer Panne auf einer einsamen Landstraße wesentlich höher, als auf einer stark frequentierten Autobahn.

Die Bereitschaft zu partnerschaftlichem Verhalten hängt jedoch auch von der Stimmung und Verfassung des Fahrers ab. Müdigkeit und Erschöpfung wirken sich zum Beispiel dämpfend aus. Gleichzeitig spielen die sozialen Kosten, die mit dem positiven Verhalten verbunden sind, eine wesentliche Rolle. Unter sozialen Kosten versteht man in diesem Zusammenhang die Mühen und die Widerstände, die mit einer Handlung verbunden sind. So verursacht eine Erste-Hilfe-Maßnahme am

Unfallort in der Regel erheblich mehr Kosten, als einem Fragenden eine Auskunft über den Weg zu geben.
Einer der wichtigsten Aspekte dürfte jedoch der der Reziprozität sein: Die Erfahrungen zeigen, daß Autofahrer dann am ehesten bereit sind, sich partnerschaftlich zu verhalten, wenn die anderen ihnen auf gleiche Weise begegnen.

Weniger deutlich als beim rücksichtslosen Verhalten spielt neben dem Fahrer auch das Auto beim partnerschaftlichen Verhalten eine gewisse Rolle. So haben sich im Verlaufe der Zeit ausgesprochen partnerschaftliche Verhaltensmuster etwa zwischen Fahrern gleicher Fahrzeuge entwickelt.[1)]
Gleichzeitig zeigen die Ergebnisse von Studien, daß man offensichtlich auf der Straße nicht mit einem Fahrzeug rivalisiert, das von gleicher Marke und Typ wie das eigene ist.[2)]
Betrachtet man die situativen Rahmenbedingungen, so zeigt sich, daß schwierige Umfeldbedingungen einen Solidarisierungseffekt zu haben scheinen. Sichtbar wird dieser Effekt zum Beispiel bei extremen Witterungsbedingungen, insbesondere bei Glätte. Ähnliche Effekte sind jedoch auch feststellbar, wenn sich Autofahrer gleicher Nationalität oder Heimatorte im Ausland begegnen.

Wie die Alltagserfahrungen der Kraftfahrer mit rücksichtslosem und partnerschaftlichem Verhalten aussehen, sollen die nun folgenden Kapitel, die sich im wesentlichen auf eigene im Rahmen dieser Untersuchung angestellte empirische Erhebungen stützen, deutlich machen.

---

1) Das Grüßen der Porsche 911-Fahrer untereinander mag hier als Beispiel dienen.

2) Vgl. GETAS, a.a.O.

3. Die Entwicklung des Klimas im Straßenverkehr in den letzten Jahren

Bereits gegen Ende der 60er Jahre hatte man in der Bundesrepublik erkannt, daß es wichtig ist, positiv auf das Klima im Straßenverkehr einzuwirken. Am 4.10.1971 startete der DVR seine bundesweite Kampagne "Klimawechsel im Verkehr". Ausgehend von der Erkenntnis, daß rein altruistische Appelle fast vollständig unwirksam sind[1], ging man in der Kampagne realitätsnah von der Vorstellung aus, daß egoistische Motive das Verhalten des Fahrers steuern, daß er also ein Verhalten zeigt, das in anderen Lebensbereichen ebenfalls anzutreffen ist. In diesem Zusammenhang war es die Intention der Kampagne, "die allgemeinen Spielregeln des Zusammenlebens der Menschen auf den Straßenverkehr zu übertragen".[2]

Im gleichen Jahr startete das Land Nordrhein-Westfalen seine Kampagne "Herz ist Trumpf", die ebenfalls deutlich auf mehr Partnerschaft im Verkehr abstellte. Zwar liegen Start und Durchführung der Kampagnen lange zurück, dennoch sollten sie eine Entwicklung in Gang setzen, die nachwirkt.
Es stellt sich daher die Frage, ob und in welcher Richtung die Verkehrsteilnehmer aus heutiger Sicht eine Veränderung des Klimas im Straßenverkehr in den vergangenen Jahren sehen. Da die Erinnerungsfähigkeit nicht bis zum Beginn der oben angesprochenen Kampagnen reicht, haben wir nach der Einschätzung der Entwicklung der letzten 5 Jahre gefragt. Tabelle 1 zeigt in diesem Zusammenhang ein überraschendes Ergebnis.
Zunächst einmal wird deutlich, daß die Mehrheit der Bevölkerung (57%) keine Verhaltensänderungen im Straßenverkehr während der letzten 5 Jahre wahrgenommen hat. Zweitens wird

---

1) Vgl. H. Pültz, Klimawechsel im Verkehr - Die Menschen gewinnen zur Sicherheit, ZfV 18, 1972, S. 42-46.

2) ebenda, S. 43.

sichtbar, daß, sofern Änderungen wahrgenommen worden sind, die positiven Urteile (23%) die negativen Äußerungen (18%) überwiegen. Gleichzeitig zeigt Tabelle 1 jedoch, daß die

Tabelle 1: Wahrgenommene Veränderungen des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer in den letzten 5 Jahren

Das Verhalten im allgemeinen Straßenverkehr...	Kraftfahrer	Meinung der Nichtkraftfahrer (Fußgänger)	Gesamtbevölkerung
...ist rücksichtsvoller geworden	27%	17%	23%
...hat sich nicht geändert	53%	62%	57%
...ist rücksichtsloser geworden	18%	19%	18%
keine Angabe	2%	2%	2%
	100% N=1.106	100% N=861	100% N=1.967

Beurteilung wesentlich davon beeinflußt wird, ob jemand nur als Fußgänger oder auch als Kraftfahrer am Straßenverkehr teilnimmt. Kraftfahrer beurteilen die Entwicklung während der letzten 5 Jahre deutlich positiver als dies die Fußgänger tun.
Während sich Männer und Frauen hinsichtlich dieser Frage nicht unterscheiden, spielt das Lebensalter eine gewisse Rolle. So zeigt eine vertiefende Datenanalyse, daß sich vornehmlich die älteren Menschen negativ über die Entwicklung der vergangenen Jahre äußern. Dieses Ergebnis hängt nun unmittelbar mit dem vorangehenden zusammen, stellen doch die Altersklassen über 60 Jahre einen wesentlichen Anteil

der Nicht-Kraftfahrer[1]. Es kann daher an dieser Stelle nicht unmittelbar entschieden werden, ob eher das Alter oder die Fußgängerperspektive die negative Beurteilung veranlassen.
In gewissem Umfang hat auch der Bildungsgrad einen Einfluß auf die Beurteilung. Vereinfachend läßt sich sagen, daß mit steigendem Ausbildungsniveau die negative Einstufung der Entwicklung der Verhältnisse auf den Straßen zunimmt. So erklären von denjenigen, die studiert haben 27%, daß es heute auf den Straßen rücksichtsloser zugeht als vor fünf Jahren, und nur 15% sehen eine positive Entwicklung. Bei Volksschülern sieht es in etwa umgekehrt aus: Hier haben 25% einen positiven und nur 17% einen negativen Eindruck von der Entwicklung. Ob diese Unterschiede dadurch zu erklären sind, daß die genannten Gruppen in unterschiedlicher Form, z.B. mit unterschiedlichen Fahrzeugen am Straßenverkehr teilnehmen, oder ob es sich um eine generelle Unterschiedlichkeit in der Beurteilung sozialer Sachverhalte handelt, muß an dieser Stelle offenbleiben.

Daß sich hinter der generellen Beurteilung der allgemeinen Entwicklung im Straßenverkehr eine Vielzahl unterschiedlicher Teilentwicklungen verbirgt, macht jedoch die folgende Übersicht (Tabelle 2) deutlich. Es wird sichtbar, daß für die verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen deutlich unterschiedliche Entwicklungen wahrgenommen werden. Die Beurteilung fällt hinsichtlich des Verhaltens von Fußgängern und PKW-Fahrern deutlich positiver aus als für LKW- und Radfahrer. Deutlich am schlechtesten wird die Entwicklung bei den motorisierten Zweiradfahrern eingestuft. Diese Beurteilung hängt wiederum eng mit dem negativen Image, das jugendliche Zweiradfahrer genießen, zusammen. In Intensivinterviews zeigte sich, daß gegenüber dieser Gruppe erhebliche Vorbehalte herrschen.

---

1) Vgl. hierzu D. Ellinghaus + B. Schlag, Alter und Autofahren, UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung No. 11, Köln 1984.

Tabelle 2: Wahrgenommene Veränderungen des Verhaltens einzelner Verkehrsteilnehmergruppen in den letzten 5 Jahren

Das Verhalten im Straßenverkehr...	Das Verhalten der...					
	PKW-Fahrer	LKW-Fahrer	Motorrad-Fahrer	Moped-Fahrer	Rad-Fahrer	Fuß-gänger
...ist rücksichtsvoller geworden	24%	16%	12%	11%	16%	18%
...hat sich nicht geändert	57%	61%	57%	58%	63%	68%
...ist rücksichtsloser geworden	17%	19%	29%	27%	18%	10%
keine Angabe	2%	4%	2%	4%	3%	4%
N= 1.967	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Zwischen Männern und Frauen bestehen, analog zur generellen Beurteilung der Entwicklung, keine Meinungsunterschiede hinsichtlich der Einstufung der einzelnen Verkehrsteilnehmergruppen. Dagegen läßt sich die oben bereits beschriebene generelle negative Beurteilung durch ältere Mitbürger auch für die einzelnen Fahrzeuggruppen nachweisen. Hier ist allerdings eine wesentliche Ergänzung anzubringen: Eine eher negative Beurteilung der Verhaltensentwicklung bei PKW- und LKW-Fahrern setzt erst ab dem 60. Lebensjahr ein. Dagegen wird die Entwicklung der motorisierten Zweiradfahrer bereits

ab dem 30. Lebensjahr deutlich negativ gesehen. Gleiches gilt für die Beurteilung des Verhaltens von Fahrradfahrern. Allerdings ist hier die negative Einstufung nicht so ausgeprägt. Für Fußgänger sind die altersabhängigen Einstufungen weniger unterschiedlich.
Die Einschätzung der verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen hängt, wie bereits bei der generellen Einstellung gezeigt, auch vom Bildungsniveau ab. Personen mit Abitur und Akademiker haben tendenziell einen negativeren Eindruck von der Entwicklung. Besonders ausgeprägt wird dies bei der Beurteilung von Moped- und Mofafahrern und an der der Radfahrer und der Fußgänger sichtbar. Zu der Frage, warum diese Gruppen zu einer stärker negativen Beurteilung kommen, können an dieser Stelle nur Vermutungen angestellt werden. Möglicherweise spielt hier eine Rolle, daß sich mit höherem Bildungsniveau eine kritische Einstellung verstärkt. Zum anderen könnte es jedoch auch von Bedeutung sein, daß diese Gruppe durch ihre Art der Verkehrsteilnahme - überwiegend in mittleren bis größeren PKWs - in ihrem Urteil beeinflußt wird.
Ob und in welcher Form die Art des gefahrenen Fahrzeugs die Beurteilung der Entwicklung beeinflußt, soll daher als nächste Frage untersucht werden.

Betrachten wir zunächst, wie diejenigen die anderen Verkehrsteilnehmergruppen in ihrer Verhaltensentwicklung beurteilen, die ausschließlich PKW fahren.
Es wird deutlich, daß die Verhaltensentwicklung der eigenen Gruppe der PKW-Fahrer besonders positiv und die der Motorradfahrer eher negativ eingeschätzt wird.
Wie die Beurteilung aus der Perspektive der LKW-Fahrer aussieht, soll nicht in einer der Tabelle ähnlichen Weise dargestellt werden, da die Zahl der in der Stichprobe enthaltenen aktiven LKW-Fahrer mit N = 43 zu klein ist. Allerdings deutet der Trend, der sich auf dieser geringen Basis nur abschätzen läßt, darauf hin, daß die Beurteilung der LKW-Fahrer der der PKW-Fahrer weitgehend ähnelt. Eine Ausnahme

Tabelle 3: Wahrgenommene Veränderungen des Verhaltens einzelner Verkehrsteilnehmergruppen in den letzten 5 Jahren/ Bildungsniveau

Das Verhalten der..... ist rücksichtsloser geworden	Bildungsniveau: Volksschule ohne Lehre	Volksschule mit Lehre	Weiterf. Schule ohne Abitur	Abitur	Studium
...PKW-Fahrer...	17%[1)]	16%	15%	27%	23%
...LKW-Fahrer...	17%	20%	17%	24%	27%
...Motorrad-Fahrer...	28%	27%	31%	29%	35%
...Moped- und Mofafahrer...	25%	27%	24%	36%	40%
...Radfahrer...	15%	18%	17%	24%	31%
...Fußgänger...	8%	11%	5%	25%	18%
Basis jeweils:	483	741	501	136	105

1) Die Prozentzahlen addieren sich nicht auf 100%, da es sich jeweils um die Einzelzahlen aus der Gesamtbeurteilung handelt.

macht hierbei die Beurteilung der eigenen Gruppe der LKW-Fahrer. LKW-Fahrer sind deutlich häufiger als PKW-Fahrer der Meinung, daß sich an ihrem eigenen Verhalten in den letzten fünf Jahren nichts geändert hat.

Tabelle 4: Wahrgenommene Veränderungen des Verhaltens einzelner Verkehrsteilnehmergruppen in den letzten 5 Jahren aus der Sicht der PKW-Fahrer

Das Verhalten im Straßenverkehr...	PKW-Fahrer berurteilen das Verhalten der...			
	PKW-Fahrer	LKW-Fahrer	Motorradfahrer	Fußgänger
...ist rücksichtsvoller geworden	30%	20%	14%	21%
...hat sich nicht geändert	51%	57%	53%	62%
...ist rücksichtsloser geworden	17%	20%	32%	13%
keine Angabe	2%	3%	1%	4%
N= 1.010	100%	100%	100%	100%

Überraschend ist, daß die eigene Beurteilung durch die motorisierten Zweiradfahrer nahezu identisch ist mit der der PKW- Fahrer. Obwohl auch hier die Teilstichprobengröße sehr klein ist, sollen die Vergleichszahlen in Tabelle 5 dargestellt werden.

Tabelle 5: Wahrgenommene Veränderungen des Verhaltens einzelner Verkehrsteilnehmergruppen in den letzten 5 Jahren aus der Sicht der motorisierten Zweiradfahrer

Das Verhalten im Straßenverkehr...	Motorisierte Zweiradfahrer beurteilen das Verhalten der...			
	PKW-Fahrer	LKW-Fahrer	Motorradfahrer	Fußgänger
...ist rücksichtsvoller geworden	32%	19%	16%	21%
...hat sich nicht geändert	43%	59%	51%	62%
...ist rücksichtsloser geworden	19%	18%	32%	7%
keine Angabe	6%	4%	1%	10%
N= 68	100%	100%	100%	100%

Erstaunlich ist vor allem, daß selbst die Beurteilung der eigenen Gruppe der Zweiradfahrer, weitestgehend deckungsgleich mit der der PKW-Fahrer ist.
Allerdings gibt es eine Verkehrsteilnehmergruppe, die diesen Konsens über die Entwicklung nicht teilt. Dies sind die nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer, also die Fußgänger. Die folgende Tabelle 6 zeigt in aller Deutlichkeit, daß diese Gruppe, die ja auch de facto zu den benachteiligten im Verkehr gehört, eine eher negative Entwicklung wahrnimmt. Diese negative Beurteilung schlägt selbst auf die Bewertung

der eigenen Gruppe, der Fußgänger, durch. Im Gegensatz zu den motorisierten Verkehrsteilnehmern, bei denen sich durchweg ein positiver Saldo zwischen positiver und negativer Einschätzung der Entwicklung der letzten fünf Jahre ergibt, fällt dieser Saldo bei den Fußgängern negativ aus.

Tabelle 6: Wahrgenommene Veränderungen des Verhaltens einzelner Verkehrsteilnehmergruppen in den letzten 5 Jahren aus der Sicht der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer

Das Verhalten im Straßenverkehr...	Nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer beurteilen das Verhalten der...			
	PKW-Fahrer	LKW-Fahrer	Motorradfahrer	Fußgänger
...ist rücksichtsvoller geworden	15%	12%	10%	14%
...hat sich nicht geändert	66%	67%	62%	76%
...ist rücksichtsloser geworden	17%	18%	25%	7%
keine Angabe	2%	3%	3%	3%
N= 861	100%	100%	100%	100%

Faßt man die Ergebnisse dieses Kapitels zusammen, so ist festzustellen, daß die Mehrheit der Bevölkerung keine wesentlichen Veränderungen im Verhalten der Verkehrsteilnehmer während der letzten fünf Jahre wahrgenommen hat. Die Beurteilung derjenigen, die derartige Veränderungen festzustellen glauben, ist eher positiv, wenn sie als motorisierte Verkehrsteilnehmer am Straßenverkehr teilnehmen und eher negativ, wenn sie den Straßenverkehr ausschließlich aus der Perspektive des Fußgängers erleben. Des weiteren wird die Entwicklung fahrzeugspezifisch differenziert gesehen. Die Verhaltensveränderungen bei PKW-Fahrern wird deutlich

positiv gesehen, insbesondere für die Motorradfahrer wird sie eher negativ beurteilt.
Angesprochen auf die Frage, wie diese Entwicklung sich fortsetzen wird, äußern sich Kraftfahrer gegensätzlich.
So weisen einige darauf hin, daß mit einer für die Zukunft zu erwartenden Geschwindigkeitsbegrenzung die Autofahrer gelassener werden. Andere sind der Meinung, daß die ständig wachsende Zahl der Beschränkungen die Aggressivität noch steigern wird.
Nach diesem allgemeinen Einstieg soll in den beiden folgenden Kapiteln im einzelnen auf rücksichtsloses und partnerschaftliches Verhalten näher eingegangen werden.

4. Rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr - einige empirische Befunde

Die Anmerkungen über das Entstehen aggressiver und rücksichtsloser Verhaltensweisen im zweiten Kapitel dieser Untersuchung haben den Hintergrund, vor dem rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr zu sehen ist, in groben Zügen beleuchtet. An dieser Stelle soll nun, gestützt auf empirische Daten, das Problem der Rücksichtslosigkeit am Beispiel konkreter Verhaltensweisen dargestellt werden. Rücksichtslosigkeit wird dabei als eine spezifische Form aggressiven Verhaltens betrachtet, die dadurch gekennzeichnet ist, daß der Rücksichtslose unter Außerachtlassung oder unter Mißachtung der Rechte anderer versucht, seinen Fahrstil durchzusetzen oder sich Vorteile zu verschaffen. Der Vorteil besteht in der Regel in einem (marginalen) Zeitvorsprung. Rücksichtslose Verhaltensweisen sind dabei vielfach mit Regelverstößen verknüpft, wobei allerdings anzumerken ist, daß rücksichtsloses und regelwidriges Verhalten nicht identisch sind. Nicht alle Regelverstöße beinhalten rücksichtsloses Verhalten. Auf der anderen Seite kann auch regelkonformes Verhalten rücksichtslos sein. Als Beispiel für eine Regelwidrigkeit ohne Rücksichtslosigkeit mag das Überschreiten einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf einer freien Autobahnstrecke gelten. Regelkonformes, aber dennoch als rücksichtslos empfundenes Verhalten kann in zu langsamem Fahren bei großer Verkehrsdichte liegen.

Rücksichtslosigkeit ist im Verständnis dieser Untersuchung immer das Ergebnis eines Interaktionsprozesses zwischen mindestens zwei Verkehrsteilnehmern. Rücksichtslosigkeit kann dabei als bewußt oder unbewußt intendierte Verhaltensweise auftreten, wobei unbewußt rücksichtslose Manöver, wenn sie vom Verursacher erkannt werden, bei ihm zu bestimmten Reaktionen, z.B. Entschuldigungsgesten, führen können. Diese Reaktionen scheinen, insbesondere für die De-Eskalation der

Spannungen, zwischen den Beteiligten wichtig zu sein.
Da rücksichtsloses Verhalten stets im Rahmen eines Interaktionsprozesses stattfindet, entscheidet der vom rücksichtslosen Verhalten des anderen Betroffene mit darüber, wie die Interaktion abläuft. Bereits die Wahrnehmung rücksichtsloser Verhaltensweisen ist interindividuell unterschiedlich, und so behandeln die ersten Abschnitte dieses Kapitels die Frage, welche Verhaltensweisen seitens der Kraftfahrer vorrangig als rücksichtslos empfunden werden und wie häufig diese Verhaltensweisen auftreten. Des weiteren wollen wir am Beispiel verschiedener Fahrmanöver auf der Autobahn versuchen darzustellen, wie die Betroffenen auf rücksichtsloses Verhalten reagieren und unter welchen Bedingungen der Interaktionsprozeß sich aufschaukelt.
Ein besonderer Aspekt rücksichtslosen Verhaltens stellt dabei, insbesondere bei eskalierenden Prozessen, die aggressive unmittelbare Bedrohung dar, mit der Fahrer anderen Fahrern begegnen.
Schließlich soll in diesem Kapitel der Frage nachgegangen werden, wo die Ursachen rücksichtslosen Verhaltens liegen, wobei hier die Meinung der Verkehrsteilnehmer über vermutete Ursachen eine große Rolle spielt. Schließlich soll auf die Konsequenzen verwiesen werden, die aus den geschilderten rücksichtslosen Verhaltensweisen entstehen.

4.1 Welche Verhaltensweisen empfinden Kraftfahrer als rücksichtslos?

Oben wurde darauf hingewiesen, daß Rücksichtslosigkeit ein Verhalten beschreibt, das im Straßenverkehr im Zusammenspiel zwischen zwei oder mehr Verkehrsteilnehmern auftritt. Daher bestimmt sich ein Verhalten, das als "rücksichtslos" bezeichnet wird, zum einen aus der Intention desjenigen, den wir als rücksichtslos beschreiben, zum anderen jedoch auch aus der Definition rücksichtslosen Verhaltens dessen, der mit diesem Verhalten konfrontiert ist.

Da seitens der "rücksichtslosen" Akteure, sofern ihnen ihr Verhalten überhaupt bewußt ist, vielfältige Strategien angewendet werden, ihr Verhalten nicht als rücksichtslos, sondern als angepaßt und richtig zu interpretieren, empfiehlt es sich, rücksichtsloses Verhalten aus der Sicht der Betroffenen zu betrachten. Aus diesem Grunde beschäftigen wir uns zunächst mit der Frage, welche Verhaltensweisen von den Kraftfahrern als rücksichtslos empfunden werden. Die folgende Tabelle 7 gibt hierzu einen ersten Überblick.

Die Tabelle 7 zeigt, daß unter allen rücksichtslosen Fahrmanövern das des dicht Auffahrens am häufigsten als besonders rücksichtslos empfunden wird. Bei diesem Fahrmanöver handelt es sich im psychologischen Sinne um eine Territorialverletzung, die in hohem Maße mit Angst besetzt ist. In Abschnitt 4.3.2 wird auf das dicht Auffahren noch näher eingegangen. Das Blockieren der Überholspur, dauerndes Überholen in der Kolonne, das Unterschreiten des Sicherheitsabstandes durch Dazwischendrängen, aber auch bewußt langsames Fahren, werden ebenfalls als besonders rücksichtslos erlebt. Dagegen wird schnelles Fahren, auch bei dichtem Verkehr, von vielen durchaus akzeptiert. Dichtes Auffahren wird dabei von Frauen und älteren Kraftfahrern deutlich kritischer bewertet. Dagegen empfinden es Frauen weit seltener als rücksichtslos, wenn für schnelle Fahrzeuge nicht sofort Platz gemacht wird. Während sich im übrigen Männer und Frauen nur wenig in der Bewertung rücksichtsloser Verhaltensweisen unterscheiden, zeigen sich altersabhängige Eigentümlichkeiten, die mit dem altersspezifischen Fahrstil[1)] zusammenzuhängen scheinen. So empfinden die jungen Fahrer deutlich häufiger als ältere eine Beeinträchtigung der eigenen Fahrdynamik durch andere als Rücksichtslosigkeit. Dies zeigt

---

1) Vgl. hierzu: D. Ellinghaus + B. Schlag, Alter und Autofahren, a.a.O.,
B. Schlag, D. Ellinghaus, J. Steinbrecher, Risikobereitschaft junger Fahrer, Forschungsbericht zum Projekt 8307 der Bundesanstalt für Straßenwesen, unveröffentl. Köln, 1986.

Tabelle 7: Als rücksichtslos empfundene Verhaltensweisen im Straßenverkehr

Art des Verhaltens	Häufigkeit der Nennung
Besonders rücksichtslos ist,	
a) wenn Fahrer dicht auf den Vordermann auffahren.	25%[1)]
b) wenn Fahrer bewußt andere durch langsames Fahren provozieren.	16%
c) wenn Fahrer ständig auf der Überholspur bleiben, auch wenn die rechte Spur frei ist.	16%
d) wenn Fahrer in einer Kolonne dauernd überholen	16%
e) wenn sich Fahrer zwischen zwei mit Sicherheitsabstand fahrende Autos drängeln.	16%
f) wenn Fahrer die Lichthupe betätigen, um zum Platzmachen aufzufordern.	15%
g) wenn Fahrer, die überholt werden, beschleunigen.	14%
h) wenn Fahrer den Hintermann bewußt auflaufen lassen.	14%
i) wenn Fahrer für schnellere nicht sofort Platz machen.	14%
j) wenn Fahrer andere schneiden.	14%
k) wenn Fahrer noch nach Beginn des Überholverbots überholen.	14%
l) wenn Fahrer sich hupend und blinkend beschweren.	13%
m) wenn Fahrer drängeln.	12%
n) wenn Fahrer bei Dunkelheit nicht oder zu spät abblenden.	12%
o) wenn Fahrer einem anderen den Parkplatz wegschnappen.	11%
p) wenn Fahrer anderen das Einscheren nach dem Überholtwerden erschweren.	9%
q) wenn Fahrer auf der Autobahn rechts überholen.	9%
r) wenn Fahrer sich an Baustellen vormogeln und in die Kolonne drängen.	9%
s) wenn Fahrer auf einer dreispurigen Autobahn immer auf der mittleren Spur bleiben, obwohl rechts frei ist.	8%
t) wenn Fahrer bei dichtem Verkehr versuchen, viel schneller als die anderen zu fahren.	7%

1) Aus der vorgegebenen Liste konnten bis zu drei Antworten ausgewählt werden. N = 1.106

sich u.a. daran, daß junge Fahrer (bis 29 Jahre) häufiger als ältere das bewußt langsame Fahren (Tabelle 7/Item b), das Blockieren der Überholspur (Tabelle 7/Item c) sowie das Auflaufenlassen (Tabelle 7/Item h) als besonders rücksichtslos einstufen. Ältere Fahrer empfinden es dagegen in stärkerem Maße als Rücksichtslosigkeit, wenn andere Fahrer drängeln (Tabelle 7/Item m) oder sich an Baustellen vormogeln und in die Kolonne drängen (Tabelle 7/Item r). Hier drückt sich ein Gefühl von Gerechtigkeitsempfinden aus, das bei älteren Fahrern ausgeprägter zu sein scheint als bei jüngeren.

Die Perspektive dessen, was als besonders rücksichtslos empfunden wird, hängt jedoch nicht nur vom Alter ab. Einen wesentlichen Einfluß übt auch das gefahrene Fahrzeug aus. Hierbei ist zusätzlich von Bedeutung, daß sich die Fahrer von PKWs, LKWs oder Motorrädern unterschiedlich gegenüber den jeweiligen Fahrern der genannten Fahrzeugkategorien verhalten. Da die jeweiligen Beziehungen von großer Bedeutung für die Situation im Straßenverkehr sind, soll hierauf im folgenden näher eingegangen werden.

4.1.1 Rücksichtsloses Verhalten verschiedener Verkehrsteilnehmergruppen untereinander

Um einen genaueren Einblick in das Verhalten und die Interaktionen zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen zu gewinnen, sind im Rahmen dieser Untersuchung eine Reihe von Gruppen- und Intensivgesprächen durchgeführt worden.[1)] Hierbei ergab sich, daß das Verhalten der PKW-Fahrer untereinander in erheblichem Umfang durch eine Form von "Klassendenken" geprägt zu sein scheint. In diesem Zusammenhang wird den Fahrern großer und PS-starker Fahrzeuge wesentlich mehr Rücksichtslosigkeit zugeschrieben als den Fahrern kleinerer

1) Vgl. hierzu: Methodisches Vorgehen

Fahrzeuge. Das berichtete rücksichtslose Verhalten der Fahrer stärkerer Wagen zeigt sich nach Meinung der Befragten in dem oben bereits beschriebenen Verhalten des dicht Auffahrens und des Drängels, wobei die "Großen" zusätzlich untereinander rivalisieren und sich jagen.
Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, daß die generelle Beurteilung der PKW-Fahrer durchaus positiv ist. Die folgende Tabelle 8 zeigt, welches diejenigen Eigenschaften sind, die den PKW-Fahrer gehäuft zugeschrieben werden. Es dominieren positive Eigenschaften wie "partnerschaftlich" und "hilfsbereit", erst an dritter und fünfter Stelle werden Eigenschaften wie "leichtsinnig" und "aggressiv" genannt. Dieses Bild ist im übrigen wiederum relativ homogen zwischen den Geschlechtern. Negative Beschreibungen findet man demgegenüber gehäuft bei älteren Menschen, aber auch bei Akademikern.

Gleichzeitig verdeutlicht die Tabelle allerdings auch, inwieweit die Beurteilung einer Gruppe von der Perspektive des Urteilenden abhängt. Während die PKW-Fahrer ein geringfügig positiv überzeichnetes Bild von sich selbst haben (Selbstbild), fällt die Beurteilung durch die Fußgänger deutlich negativer aus. Letztere wählen am häufigsten die Eigenschaft "leichtsinnig" zur Beschreibung von PKW-Fahrern. Leider sind die Stichprobenzahlen für die Beurteilung der PKW-Fahrer durch LKW- und Motorradfahrer zu gering, um auch hier Vergleiche wie in Tabelle 8 durchführen zu können. Um über das Zusammenspiel der übrigen Verkehrsteilnehmergruppen etwas zu erfahren, ist wiederum der Rückgriff auf die Ergebnisse der Intensivbefragungen erforderlich.
Es zeigt sich, daß Rücksichtslosigkeit nicht nur zwischen PKW-Fahrern im Rahmen von "Klassenkämpfen" stattfindet. Wenigstens ebenso spannungsgeladen, möglicherweise noch konfliktträchtiger stellt sich die Beziehung zwischen PKW-Fahrern und motorisierten Zweiradfahrern, insbesondere Motor-

Tabelle 8: Beurteilung der PKW-Fahrer in der Gesamtbevölkerung, durch PKW-Fahrer und durch Fußgänger

Gewählte Eigenschaften[1]	Beurteilung durch... Gesamtbevölkerung	PKW-Fahrer	Fußgänger
partnerschaftlich	42%	46%	37%
hilfsbereit	39%	42%	35%
leichtsinnig	38%	37%	38%
tolerant	34%	35%	32%
aggressiv	30%	30%	30%
egoistisch	30%	29%	31%
stur	29%	29%	30%
freundlich	29%	30%	28%
unvernünftig	28%	28%	27%
diziplinert	27%	29%	25%
rücksichtslos	26%	25%	27%
verständnisvoll	26%	27%	26%
rechthaberisch	25%	23%	28%
vorsichtig	24%	25%	23%
höflich	21%	23%	19%
großzügig	20%	21%	18%
unverschämt	17%	16%	17%
dumm	10%	10%	9%
	N= 1.967	N= 1.010	N= 861

1) Aus der Liste von Eigenschaften konnten 5 Eigenschaften ausgewählt werden.

radfahrern dar. Generell ist davon auszugehen, daß Motorradfahrer in der Öffentlichkeit in starkem Maße als rücksichtslos gesehen werden. Tabelle 9 zeigt diese Tatsache deutlich.
Dagegen fällt das Selbstbild der motorisierten Zweiradfahrer deutlich positiver aus.

Tabelle 9: Wie verhalten sich Motorradfahrer?

Verhalten der Motorradfahrer	Gesamtbevölkerung	Urteil der... PKW-Fahrer	Mot.Zweiradfahrer
eher partnerschaftlich	13%	16%	25%
eher rücksichtslos	43%	45%	46%
sowohl als auch	41%	36%	26%
keine Angabe	3%	3%	3%
	100% N= 1.967	100% N= 1.010	100% N= 68

Der Konflikt zwischen PKW-Fahrern und Motorradfahrern resultiert daraus, darauf deuten die Intensivgespräche hin, daß die Schnelligkeit und Wendigkeit der Motorradfahrer von PKW-Fahrern häufig als Provokation empfunden und mit gewissem Neid betrachtet werden. In diesem Zusammenhang kommt es dann auch wiederholt zu "Rennen" zwischen schnellen Wagen und schnellen Motorrädern. Als besonders provokant und rücksichtslos wird das Hindurchschlängeln der Motorradfahrer auf mehrstreifigen Fahrbahnen empfunden. Selbst wenn dieses Verhalten relativ ungefährlich ist, beispielsweise in Staus oder vor Ampeln, erzeugen die durch größere Wendigkeit erlangten Vorteile Neidgefühle. Welche Formen im übrigen die Konflikte zwischen PKW-Fahrern und Motorradfahrern annehmen

können, mag die folgende wörtliche Schilderung eines Motorradfahrers belegen:

> "Ich war mit dem Motorrad auf der Autobahn. Ich überhole mit 140 km/h, hinter mir drängelte ein PKW. Der Fahrer rechts (der überholte) schaute mich an, als ich auf gleicher Höhe war und zog ganz langsam nach links. Ich konnte nicht schneller fahren, um auszuweichen, aber auch nicht bremsen, weil einer hinter mir war. Ich mußte dem rechten (PKW) zweimal in die Tür treten, dann zog er nach rechts".

Von einem Motorradfahrer wurde in diesem Zusammenhang daraufhingewiesen, daß eine Quelle des Konflikts darin liegt, daß Motorradfahrer ihr Motorrad als vollwertiges Kraftfahrzeug sehen und die Straßenmitte benutzen, Autofahrer Motorräder dagegen eher in die Nähe von Fahrrädern rücken, die sich am rechten Straßenrand zu bewegen haben.

Spannungsreich sind auch die Beziehungen zwischen PKW-Fahrern und LKW-Fahrern. Generell werden LKW-Fahrer zwar eher positiv bewertet, wie Tabelle 10 zeigt, dennoch gibt es, insbesondere im Verhältnis zwischen LWK-Fahrern und PKW-Fahrern, Probleme.

PKW-Fahrer sehen im LKW vorwiegend ein Hindernis, das sie am zügigen Vorankommen hindert. Vor diesem Hintergrund sprechen manche Befragte dem LKW sogar das Recht ab, überholen zu dürfen. Gleichzeitig erzeugen die LKWs bei den PKW-Fahrern durch ihre Größe Respekt und manchmal auch Furcht, die verhindert, daß gegenüber LKWs zu rücksichtslos agiert wird. LKW-Fahrer sind sich auf der anderen Seite ihrer Überlegenheit bewußt und weisen darauf hin, daß sie von ihrer Macht im Regelfall keinen Gebrauch machen.
Positiv überzeichnet scheint das Bild zu sein, das in der Öffentlichkeit über das Verhältnis LKW-Fahrer untereinander herrscht. Hier finden sich kaum Hinweise auf rücksichtsloses

Verhalten, im Gegenteil, das Verhalten der LKW-Fahrer untereinander wird vorwiegend als kooperativ, höflich, kollegial und hilfsbereit beschrieben. Probleme scheint es allenfalls beim Einfädeln zu geben.

Tabelle 10: Wie verhalten sich LKW-Fahrer?

Verhalten der LKW-Fahrer	Urteil der... Gesamtbevölkerung	PKW-Fahrer
eher partnerschaftlich	31%	32%
eher rücksichtslos	27%	29%
sowohl als auch	38%	35%
keine Angabe	4%	4%
	100% N= 1.967	100% N= 1.010

Vorwiegend positiv gezeichnet ist auch das Bild, das motorisierte Zweiradfahrer vom Verhalten untereinander berichten. In der Ingroup überwiegen Partnerschaftlichkeit und Höflichkeit. Hierbei ist allerdings zu beachten, daß nicht alle motorisierten Zweiradfahrer zur Ingroup gerechnet werden. Es gibt ein deutliches Statusgefälle zwischen Motorrad- und Mopedfahrern, wobei die Mopedfahrer von Seiten der Motorradfahrer als Hindernis empfunden werden und gleichzeitig in erheblichem Umfang als leichtsinnig beschrieben werden.

Bereits diese kurze Darstellung verdeutlicht, daß sich im Verkehr Gruppen gebildet haben, bei denen eine gewisse Ingroup-Solidarität bei gleichzeitig rivalisierendem Verhalten gegenüber den Outgroups sichtbar wird.

4.1.2 Wie werden bestimmte Verkehrsteilnehmergruppen eingestuft?

Oben in Tabelle 9 und 10 konnte bereits gezeigt werden, wie unterschiedlich beispielsweise Motorradfahrer und LKW-Fahrer hinsichtlich ihres Verhaltens beurteilt werden. Wir wollen diese gruppenbezogene Betrachtung hier noch ein wenig vertiefen und, insbesondere für die PKW-Fahrer, zeigen, daß Rücksichtslosigkeit und Partnerschaft ganz gezielt bestimmten Gruppen von Fahrern zugeschrieben werden.
Zunächst ist in diesem Zusammenhang festzustellen, daß Frauen mehr als doppelt so häufig als partnerschaftlich gelten als Männer. Der den Frauen zugeschriebene defensive Fahrstil schlägt sich im Ergebnis der Tabelle 11 deutlich nieder. Wir werden hierauf in Kapitel 5 bei der Diskussion partnerschaftlichen Verhaltens noch näher eingehen.

Tabelle 11: Wie verhalten sich Frauen und Männer als PKW-Fahrer im Straßenverkehr?

	Verhalten von... ..Frauen.. im Straßenverkehr	..Männern..
eher partnerschaftlich	41%	20%
eher rücksichtslos	10%	15%
sowohl als auch	45%	60%
keine Angabe	4%	5%
N= 1.967	100%	100%

Interessant ist in diesem Zusammenhang, daß Männer und Frauen in der Beurteilung der Geschlechter weitgehend übereinstimmen, d.h. auch die Männer sind der Meinung, daß Frauen wesentlich partnerschaftlicher im Verkehr agieren als sie selber.

Tabelle 12: Wie verhalten sich Fahrer verschiedener Fahrzeuggrößen im Straßenverkehr?

Verhalten:	Fahrer von... Kleinwagen	Mittelklasse-Wagen	Schweren Wagen	Sportwagen
eher partnerschaftlich	35%	31%	14%	12%
eher rücksichtslos	14%	11%	39%	42%
sowohl als auch	47%	53%	44%	42%
keine Angabe	4%	5%	3%	4%
N= 1.967	100%	100%	100%	100%

Oben wurde bereits angedeutet, daß unter den PKW-Fahrern ein diffenzierendes "Klassendenken" zu herrschen scheint, bei dem vor allem die Fahrer großer Wagen durch rücksichtslose Manöver auffallen. Dieses Ergebnis, gewonnen aus Intensivgesprächen, wird durch die Daten der Tabelle 12 gestützt.

Die Fahrer von Klein- und Mittelklassewagen gelten eher als partnerschaftlich, die Fahrer schwerer Wagen und von Sportwagen dagegen in erheblichem Maße als rücksichtslos. Dieser Befund bestätigt die in der Literatur wiederholt vorgebrachte Behauptung, daß Fahrer großer Wagen als aggressiv eingestuft werden.[1] Eine eindeutig negative Beurteilung erfahren

1) Vgl. W. Sachs, a.a.O., S. 140.

dabei Fahrer der Marken BMW, Mercedes und Porsche, wobei die Intensivgepräche zeigen, daß zwischen den Fahrern dieser Marken eine wechselseitige Schuldzuweisung erfolgt. Auffällig ist in diesem Zusammenhang, daß bei einer Vielzahl von Befragten eine pauschalierte markenbezogene Zuschreibung negativer Eigenschaften erfolgt. Nur wenige differenzieren zwischen verschiedenen Fahrzeugtypen innerhalb einer Marke und weisen gezielt auf die rücksichtslosen Verhaltensweisen der Fahrer spezieller Typen, die als besonders "sportlich" angeboten werden, hin. Dies ist anders für Fahrzeugtypen der Mittelklasse, deren Fahrer als aggressiv gelten. Bei dieser Klasse werden gezielt die "GTI- oder GTE-Typen" als aggressiv bezeichnet und Rücksichtslosigkeit nicht am Fahrzeugtyp, z.B. dem VW-Golf festgemacht.

Als rücksichtslos gelten jedoch nicht nur Fahrer spezieller Marken, Rücksichtslosigkeit scheint auch bestimmten soziodemographischen Fahrergruppen gezielt zugeschrieben zu werden. Es seien hier nur zwei solche Gruppen beispielhaft herausgegriffen: die jungen Fahrer und die Taxifahrer.

Tabelle 13: Wie verhalten sich junge Fahrer und Taxifahrer im Straßenverkehr?

Verhalten:	junge Fahrer	Taxifahrer
eher partnerschaftlich	16%	24%
eher rücksichtslos	39%	36%
sowohl als auch	42%	38%
keine Angabe	3%	2%
N= 1.967	100%	100%

Es zeigt sich, daß der jugendliche Fahrstil deutlich als rücksichtslos empfunden wird. Dies gilt insbesondere für die Angehörigen älterer Jahrgänge, aber selbst bei jungen Leuten überwiegt die Einstellung, daß Angehörige ihrer Altersklasse eher rücksichtslos sind.
Fahrer von schweren Wagen und junge Fahrer gelten demnach als besonders rücksichtslos, Frauen und Fahrer von Kleinwagen werden dagegen als besonders partnerschaftlich gesehen.

4.2 Wie häufig und wo verhalten sich Kraftfahrer besonders rücksichtslos?

Auf rücksichtsloses Verhalten trifft man nicht überall im Straßenverkehr in gleicher Weise. Sowohl die Häufigkeit rücksichtsloser Manöver wie auch die Manöver selber variieren in Abhängigkeit davon, ob man sich im Stadtverkehr, auf der Landstraße oder auf der Autobahn befindet. Tabelle 14 zeigt, daß diese Unterschiedlichkeit von den Kraftfahrern deutlich gesehen wird.

Tabelle 14: Häufigkeit rücksichtsloser Verhaltensweisen in der Stadt, auf Landstraßen und auf der Autobahn

Häufigkeit der Konfrontation mit rücksichtslosen Verhaltensweisen	In der Stadt	Auf Landstraßen	Auf der Autobahn
sehr häufig	25%	21%	32%
manchmal	49%	51%	42%
fast nie	26%	24%	19%
keine Angabe	-	4%	7%
N= 1.106	100%	100%	100%

Es wird deutlich, daß rücksichtsloses Verhalten häufiger auf der Autobahn vorkommt und daß die wenigsten Probleme auf Landstraßen aufzutreten scheinen. Schon in früheren Untersuchungen[1] ist darauf hingewiesen worden, daß insbesondere die Autobahn als Konfliktraum für Autofahrer gesehen wird. Gleichzeitig taucht in zahlreichen Untersuchungen die Landstraße quasi als Idylle auf, in der vorgeblich relativ konfliktfrei eine Form von Fahren realisiert werden kann, die dem ursprünglichen Traum vom Fahren nahekommt. Daß die Vorstellungen über das Fahren auf der Landstraße tatsächlich eine gewisse Überhöhung erfahren, wird nicht zuletzt daran deutlich, daß Fahrten auf dieser Art Straßen zwar als angenehm empfunden werden, daß dort jedoch eben nur vergleichsweise wenig gefahren wird. Dies gilt insbesondere für junge Fahrer.[2]

Sehr deutlich wird im übrigen in diesem Zusammenhang, daß Rücksichtslosigkeit ein Prozeß ist, bei dem Akteur und Betroffener gemeinsam beteiligt sind, und daß die Verhaltensweisen, die als rücksichtslos empfunden werden, nicht zuletzt von den Betroffenen abhängen. Wäre Rücksichtslosigkeit nur eine Handlung eines Akteurs, unabhängig vom Betroffenen, müßten verschiedene Gruppen, sofern Sie sich in der Art ihrer Verkehrsteilnahme nicht unterscheiden, in etwa gleiche Häufigkeiten von Rücksichtslosigkeiten melden. Dies ist jedoch nicht der Fall. Vor allem junge Fahrer (bis 29 Jahre) und Fahrer über 60 Jahre berichten häufiger über rücksichtslose Verhaltensweisen anderer. Von den jungen Fahrern wird dabei überdurchschnittlich häufig von Rücksichtslosigkeiten auf der Autobahn berichtet. Ältere Fahrer klagen häufiger über entsprechende Manöver in der Stadt. Dieses Ergebnis hängt sicherlich zum einen mit den altersabhängigen Variationen des Fahrstils zusammen und den besonderen Problemen,

---

1) Vgl. z.B. Bliersbach + Dellen, Macht und Ohnmacht auf der Autobahn, a.a.O.
2) Vgl. B. Schlag, D. Ellinghaus, J. Steinbrecher, Risikobereitschaft junger Fahrer, a.a.O.

die diese Gruppen auf Autobahnen und in der Stadt haben.[1)] Zum anderen spiegelt sich hier jedoch auch das unterschiedliche Erleben von Konflikten wider.
Interessant ist in diesem Zusammenhang, daß insbesondere in der Stadt auch das gefahrene Fahrzeug einen Einfluß auf die Beurteilung zu haben scheint.

Tabelle 15: Häufigkeit rücksichtsloser Verhaltensweisen in der Stadt/PKW-Fahrer -Motorradfahrer

Häufigkeit der Konfrontation mit rücksichtslosen Verhaltensweisen	PKW-Fahrer	Motorrad-Fahrer
sehr häufig	24%	34%
manchmal	51%	26%
fast nie	25%	40%
keine Angabe	-	-
	100% N= 1.010	100% N= 68

Die Motorradfahrer lassen sich deutlich in zwei Gruppen unterteilen, in eine, die über häufige rücksichtslose Verhaltensweisen anderer berichtet und eine zweite Gruppe, die wenig Probleme zu haben scheint. Bei den PKW-Fahrern ist dagegen die Zahl derer, die "manchmal" auf rücksichtsloses Verhalten treffen, besonders groß.

Um einen genaueren Einblick in die Häufigkeit rücksichtsloser Verhaltensweisen zu gewinnen, liefert Tabelle 16 einen Über-

1) Vgl. hierzu B. Schlag, D. Ellinghaus, J. Steinbrecher, Risikobereitschaft junger Fahrer, a.a.O.
und: D. Ellinghaus + B. Schlag, Alter und Autofahren, a.a.O.

blick über diejenigen Verhaltensweisen, von denen die Kraftfahrer berichten, daß sie besonders häufig auftreten. Dabei stützt sich die Tabelle auf diejenigen Items, die auch bereits in Tabelle 7 Verwendung gefunden haben. Tabelle 16 zeigt dabei die 10 häufigsten Nennungen. Dabei wird in Tabelle 16 noch nicht nach Straßenart unterschieden, diese Differenzierung wird anschließlich aufgegriffen.

Tabelle 16: Die Häufigkeit rücksichtsloser Verhaltensweisen[1)]

Art der Verhaltensweise	Häufigkeit der Nennung
Besonders häufig kommt es vor, daß...	
...Fahrer dicht auf den Vordermann auffahren.	47%
...Fahrer ständig auf der Überholspur bleiben, auch wenn die rechte Spur frei ist.	42%
...Fahrer die Lichthupe betätigen, um zum Platzmachen aufzufordern.	34%
...Fahrer sich hupend und blinkend beschweren.	29%
...sich Fahrer zwischen zwei mit Sicherheitsabstand fahrende Autos drängeln.	29%
...Fahrer für schnellere nicht sofort Platz machen.	27%
...Fahrer bewußt andere durch langsames Fahren provozieren.	27%
...Fahrer drängeln.	25%
...Fahrer bei Dunkelheit nicht oder zu spät abblenden.	23%
...Fahrer andere schneiden.	21%

1) N= 1.106 Aus einem Katalog von 20 Verhaltensweisen konnten bis zu fünf als "besonders häufig" genannt werden

Die Tabelle bestätigt den bereits oben beschriebenen Sachverhalt, daß Rücksichtslosigkeit zu einem großen Teil ein Problem der Autobahn ist; denn die in Tabelle 16 als besonders häufig genannten rücksichtslosen Fahrmanöver finden vornehmlich auf der Autobahn statt.
Männer und Frauen unterscheiden sich in ihrer Beurteilung der Häufigkeiten nicht, mit einer Ausnahme: Frauen weisen deutlich weniger oft auf das Problem der "Linksfahrer" hin. Sie scheinen sich von diesem Verhalten weniger oft beeinträchtigt zu fühlen. Neben den Männern sind es vornehmlich die jungendlichen Fahrer, die über häufige "Linksfahrer" berichten und diese als rücksichtslos empfinden. Ebenfalls sensibler scheinen junge Fahrer darauf zu reagieren, wenn sich andere in den Sicherheitsabstand zum Vordermann hineindrängen.

Wie oben bereits angedeutet, enthält Tabelle 16 noch keine spezifische Unterscheidung nach den Straßen, auf denen das rücksichtslose Verhalten stattfindet. Eine solche Differenzierung erweist sich zum Verständnis rücksichtsloser Verhaltensweisen jedoch als notwendig. Daher soll im folgenden, gestützt auf die Ergebnisse der Intensivgespräche, rücksichtsloses Verhalten differenziert für den Stadtverkehr, auf Landstraßen und Autobahnen dargestellt werden.

4.2.1 Rücksichtslosigkeit in der Stadt

Fragt man Kraftfahrer nach rücksichtslosen Verhaltensweisen in der Stadt, so richtet sich deren spontane Antwort nicht auf aggressive Verhaltensweisen der Autofahrer untereinander. Als problematischstes Verhalten wird spontan Rücksichtslosigkeit gegenüber den Schwächeren im Verkehr genannt, also gegenüber Fußgängern, insbesondere Kindern und alten Leuten. Hier zeigt sich möglicherweise zum einen ein wachsendes Problembewußtsein für die besondere Gefahrensituation in der Stadt. Zum anderen kann sich hinter dieser

Aussage auch die Verdrängung der Alltagskonflikte mit den konkurrierenden Kraftfahrern verbergen. Die zweithäufigste Nennung betrifft zu schnelles Fahren, ein Punkt, der nicht zuletzt durch die Tempo 30-Diskussion an Bedeutung gewonnen hat.
Die eigentlichen Konflikte unter Kraftfahrern spiegeln sich erst in den weiteren Antworten wider. Und hier kann man feststellen, daß ein großes Konfliktpotential in der Stadt aus Parkplatzproblemen resultiert. Wiederholt wurde von Befragten vom "Parklückenkrieg" und von "Parkplatzkämpfen" gesprochen. Diese Worte belegen, in welcher Weise die Parkplatzsuche erlebt wird. Als besonders rücksichtslos wird dabei das Parken in der zweiten Reihe sowie auf Gehsteigen und Radwegen empfunden.
Manche Rücksichtslosigkeiten werden von unterschiedlichen Personen verschieden empfunden. So nennen es insbesondere Frauen rücksichtslos, wenn an der Ampel hinter ihnen gehupt wird, wenn sie nicht schnell genug losfahren.
Gleichzeitig ist die Ampel ein beliebter Platz, an der konkurrierendes (nicht gleichzusetzen mit rücksichtslosem) Verhalten gezeigt wird. Fragt man Kraftfahrer, ob sie sich an der Ampel auf solche Spielchen einlassen, bei grün dem Ampelnachbarn durch einen schnelleren Start davonzuziehen, so weisen die meisten derartige Verhaltensweise weit von sich. Kommentare wie: "das ist Quatsch", "das ist kindisch", "blöd" oder "albern" sind die typischen Reaktionen. Nachfragen und Beobachtungen zeigen jedoch, daß ein solches konkurrierendes Verhalten durchaus weit verbreitet ist. Diejenigen, die sich auf derartigen Spielchen einlassen, kann man in drei Gruppen einteilen:
Manche konkurrieren nur mit Freunden und Bekannten; andere lassen sich mit Fremden darauf ein. Dabei erfolgt die Verständigung über Blickkontakte, Gasgeben und nervöses Anfahren und Abbremsen vor dem eigentlichen Start bei grün. Beide genannten Gruppen versuchen tatsächlich zu gewinnen. Eine dritte Gruppe animiert durch entsprechende Verhaltensweisen den Nachbarn, startet dann jedoch betont langsam,

konkurriert also nicht.
Der weitaus interessanteste Aspekt in diesem Zusammenhang liegt jedoch darin, daß die verbale Ablehnung eines bestimmten Verhaltens keineswegs mit dessen Nichtauftreten einhergeht.

Ein anderer Problembereich im Stadtverkehr betrifft das Einfädeln und den Spurwechsel. Hier zeigen die Untersuchungsdaten, daß vor allem die mangelnde Bereitschaft, andere in den fließenden Verkehr einfädeln zu lassen, als sehr rücksichtslos gilt. Aber auch Spurwechsel und Lückenspringen, die mit dem Ziel unternommen werden, sich Vorteile zu verschaffen, gelten als ausgesprochen rücksichtslos.
Nun werden derartige Spurwechsel nicht nur zum Zwecke des schnelleren Vorankommens durchgeführt. Einordnungsvorgänge, insbesondere im Rahmen der innerörtlichen Orientierung, sind ebenfalls regelmäßiger Grund für Spurwechsel. Diejenigen, die sich in einer fremden Stadt nicht auskennen, stehen dabei häufig in der Gefahr, sich falsch einzuordnen. Wie die Erhebungsdaten zeigen, reagieren ortsfremde Autofahrer in dem Moment, in dem sie ihren Fehler beim Einordnen erkannt haben, erschreckt und haben ein ungutes Gefühl. Die Mehrzahl versucht in einer solchen Situation, die Spur zu wechseln. Ob dieses Manöver von den anderen dann als Rücksichtslosigkeit gewertet wird oder nicht, hängt von verschiedenen Aspekten ab. Vorsichtiges und durch Blink- oder Handzeichen angezeigtes Wechseln der Spur wird in der Regel akzeptiert. Die Akzeptanz scheint größer zu sein, wenn das Fahrzeug über das Kennzeichen als ortsfremd' kenntlich ist (Ortsfremdenbonus). Zudem scheinen Frauen bei derartigen Manövern auf mehr Toleranz rechnen zu dürfen als Männer. Wird allerdings der Spurwechsel abrupt erzwungen, ist mit aggressiven Reaktionen wie Hupen und Schimpfen der Betroffenen zu rechnen.

Besonders deutlich sichtbar wird in der Stadt auch die Konfliktsituation zwischen den verschiedenen Verkehrsteil-

nehmergruppen. Zweiradfahrer, die sich Vorteile durch Hindurchschlängeln verschaffen; Radfahrer, die unter Mißachtung von Verkehrsregeln mit anderen Verkehrsteilnehmern in Konflikt geraten, Fußgänger, die bei rot die Straße überqueren, sie alle treffen in der Stadt aufeinander. Daß hier seitens der Kraftfahrer bezogen auf den Fußgänger, ein gewisses Maß an Verantwortlichkeit empfunden wird, zeigen die häufigen Hinweise auf die Schwächeren im Verkehr, insbesondere Hinweise auf Kinder und ältere Leute. Gegenüber Motorrad- und Radfahrern scheint demgegenüber weit weniger Verständis zu herrschen. Inwieweit allerdings das Bewußtsein über die Probleme dieser Gruppen verhaltensrelevant wird, ist eine andere Frage. So zeigen Untersuchungen, daß die Verhaltenskonsequenz einer Geschwindigkeitsreduktion in der Stadt nur von wenigen akzeptiert wird.[1)]

4.2.2 Rücksichtslosigkeit auf Landstraßen

Wie in Tabelle 14 bereits gezeigt wurde, spielen sich auf Landstraßen die wenigsten rücksichtslosen Fahrmanöver ab. Gezieltes Nachfragen zeigt, daß sich die Problematik dort auf zwei Hauptaspekte beschränkt. Riskantes Überholen und zu schnelles Fahren. Beide Verhaltensweisen werden als besonders rücksichtslos empfunden, weil sie ein hohes Maß an Gefährdung und das Risiko schwerer Unfälle enthalten.

Als riskant werden Überholmanöver eingeschätzt, die kurz vor einer nicht einsehbaren Kurve oder bei Gegenverkehr durchgeführt werden.
Als rücksichtslos wird auf Landstraßen allerdings auch zu langsames Fahren empfunden, eine ganze Reihe von Gesprächspartnern weisen explizit auf diese Situation hin.
Selten genannt und damit von geringerer Bedeutung scheinen Verhaltensweisen wie das Schneiden von Kurven, Lückenspringen oder zu dichtes Auffahren zu sein.

---

1) Vgl. D. Ellinghaus + B. Schlag, Alter und Autofahren, a.a.O.

Von einigen Befragten wird zusätzlich auf die besondere Geschwindigkeitsproblematik bei Motorradfahrern hingewiesen, die auf Landstraßen vielfach als zu schnell empfunden werden.
Generell spiegeln jedoch auch die Intensivgespräche die als Idylle empfundene Situation auf Landstraßen wider.

4.2.3 Rücksichtslosigkeit auf Autobahnen

Ganz anders als auf der Landstraße wird das Fahren auf der Autobahn erlebt. Auf rücksichtslose Verhaltensweisen in Zusammenhang mit Fahrten auf der Autobahn angesprochen, werden eine ganze Reihe von Fahrmanövern genannt. Eindeutig dominiert auch in der Intensivbefragung das Problem des dichten Auffahrens. Männer und Frauen empfinden gleichermaßen dichtes Auffahren als ausgesprochene Rücksichtslosigkeit. Hier liegt die Vermutung nahe, daß nicht nur das Gefährdungsmoment, das aus dichtem Auffahren resultiert, den Stellenwert stark beeinflußt, sondern daß dichtes Auffahren psychisch als Territorialverletzung empfunden wird. Ist das dichte Auffahren gar mit der Betätigung der Lichthupe verbunden, verstärken sich die negativen Empfindungen. Die Lichthupe, die hier als Instrument zur Durchsetzung egoistischer Interessen verstanden wird, wird selbst in den Fällen, in denen nicht dicht aufgefahren wird, negativ erlebt.
Weitere als besonders rücksichtslos erlebte Fahrmanöver betreffen die ständige Benutzung (und Blockierung) der linken Spur. Dabei wird interessanterweise das Linksfahren häufiger als rücksichtslos betont als das rechts Überholen, daß als Handlungsfolge des Linksfahrens häufig anzutreffen ist. Lückenspringen und die mangelnde Bereitschaft, das Reißverschlußprinzip zu praktizieren, sind weitere als rücksichtslos beschriebene Verhaltensweisen.
Die Wahl einer als unangemessen empfundenen Geschwindigkeit wird ebenfalls als rücksichtslos empfunden. Unangemessen kann dabei sowohl zu schnelles wie auch zu langsames Fahren

sein, wobei dies sehr oft an einem subjektiven Maßstab gemessen wird.
Wer gern sehr schnell fährt, fühlt sich provoziert durch Autofahrer, die

- auf der Autobahn trödeln,
- schnellere Fahrzeuge aufhalten,
- demonstrativ auf der linken Spur bleiben,
- durch Langsamfahren die mittlere Spur blockieren.

Wenn man nicht so schnell wie andere fahren kann oder will, empfindet man als besonders rücksichtslos:

- dicht auffahren und drängeln,
- Blinker und Lichthupe betätigen,
- sich dazwischen drängeln,
- rechts überholen.

Schnelles Fahren wird besonders in Zusammenhang mit widrigen Bedingungen, z.B. bei schlechtem Wetter, kritisiert. Langsames Fahren, insbesondere langsames Überholen, gehört zu den grundsätzlich als rücksichtslos eingestuften Verhaltensweisen. Hierin drückt sich der vermeintliche Anspruch auf zügige Fahrt aus, die insbesondere gegenüber älteren Fahrern immer wieder zum Ausdruck gebracht wird.
In den Fahrmanövern, die nicht zuletzt wegen ihres Gefährdungsgrades als rücksichtslos empfunden werden, gehören insbesondere das Ausscheren nach links, wenn sich gleichzeitig ein schnelles Fahrzeug von hinten nähert, aber auch das knappe Einscheren und das Überholen kurz vor der Ausfahrt, verbunden mit dem Schneiden von Fahrzeugen.
Weitaus seltener wird auf das Problem hingewiesen, daß Fahrzeuge beim Überholen beschleunigen und auf diese Weise den Überholvorgang verzögern.

Generell kann man sagen, daß auch auf der Autobahn solches Verhalten als rücksichtslos beschrieben wird, bei dem ein-

zelne versuchen, sich zu Lasten anderer Vorteile zu verschaffen. Das Vorbeifahren vor Spurverengungen und "Hineinmogeln" in die Schlange mag hierfür als Beispiel dienen. Da die Ergebnisse zeigen, daß insbesondere Überholmanöver und dichtes Auffahren als rücksichtslos empfunden werden und gegebenenfalls zu aggressiven Reaktionen veranlassen, soll derartigen Situationen im folgenden Abschnitt ein wenig intensiver nachgegangen werden.

4.3 Reaktionen auf rücksichtslose Fahrmanöver auf der Autobahn

Im einzelnen sollen in diesem Abschnitt die Probleme diskutiert werden, die sich durch sogenannte "Linksfahrer", die die Überholspur blockieren, durch dichtauffahrende Fahrzeuge und durch "Rechtsüberholer" ergeben. Dabei ist es die Zielsetzung dieser Untersuchung, das Verhaltensrepertoire der Kraftfahrer qualitativ und quantitativ zu beschreiben, wobei vor allem auch der Versuch unternommen wird, Verhaltenssequenzen zu ermitteln.

4.3.1 Die Situation "Linksfahrer"

Um die Reaktionen, mit denen Kraftfahrer "Linksfahrern" begegnen, zu ermitteln, wurden zum einen Kraftfahrer in Intensivgesprächen nach ihren Reaktionen befragt und insbesondere wurde der Versuch unternommen, den Prozeß der Reaktionsentwicklung nachzustellen. Zum zweiten ist dann mit Hilfe der Repräsentativbefragung der Versuch unternommen worden, die geschilderten Verhaltensweisen in ihrer quantitativen Verteilung zu ermitteln und Unterschiede in Abhängigkeit verschiedener Individualmerkmale herauszuarbeiten. Ausgangspunkt für Intensivgespräche und Interviews bildete dabei die Frage:

"Diese Siutation kennen Sie sicher: Sie fahren auf der Autobahn und haben es besonders eilig. Sie können jedoch nicht überholen, weil vor Ihnen ein "Linksfahrer" die Überholspur blockiert, obwohl rechts frei ist. Was machen Sie in dieser Situation?"

Die folgende Tabelle 17 gibt einen ersten Überblick über die quantitative Verteilung der Reaktionen. Dabei zeigt sich, daß als häufigste Reaktion das Setzen des linken Blinkers genannt wird. In diesem Falle dient der Blinker als Sprachersatz und bedeutet: "Bitte laß' mich vorbei". Der Kommunikation mit Hilfe des Blinkers bedienen sich dabei Fahrer mit höherem Ausbildungsniveau signifikant häufiger als solche mit geringerem Bildungsgrad.
Die in Tabelle 17 als zweithäufigste Reaktion ausgewiesene Reaktion, geduldig zu warten, weist auf ein Problem der sich auf Befragungen stützenden Ergebnisse hin. Sowohl die große Häufigkeit des Items b wie auch die geringe des Items h "Ich fahre ziemlich dicht auf" legen die Vermutung nahe, daß die Antworten durch die soziale Erwünschtheit[1)] verzerrt sind. Eine Korrekturmöglichkeit liefern hierzu die Ergebnisse der Intensivgespräche mit Kraftfahrern, die auch bereits einen deutlich höheren Anteil an Nennungen zum dichten Auffahren aufweisen. Auch Beobachtungen auf der Autobahn lassen vermuten, daß das geduldige Warten keineswegs die zweithäufigste Reaktion und das dichte Auffahren die am wenigsten verbreitete Reaktion ist.
Tabelle 17 bestätigt auch die Unterschiedlichkeit des Verhaltens zwischen den Geschlechtern. Frauen reagieren auf den "Linksfahrer" zurückhaltender. Sie sind häufiger bereit, ge-

---

1) Unter sozialer Erwünschtheit versteht man ein Phänomen, bei dem Befragte in einer Weise antworten, die nicht dem tatsächlichen Verhalten sondern dem, wie man sich verhalten sollte, entspricht. Vgl. hierzu: H.J. Ehrlich, Attitudes, behavior, and the intervening variables. The American Sociologist, 1969, S. 4; oder z.B. Werner Meinefeld, Einstellung und soziales Handeln, Hamburg, 1977, S. 52; oder Dieter Mummendey, Einstellung und Verhalten, Bern, Stuttgart, Wien 1979, S. 56.

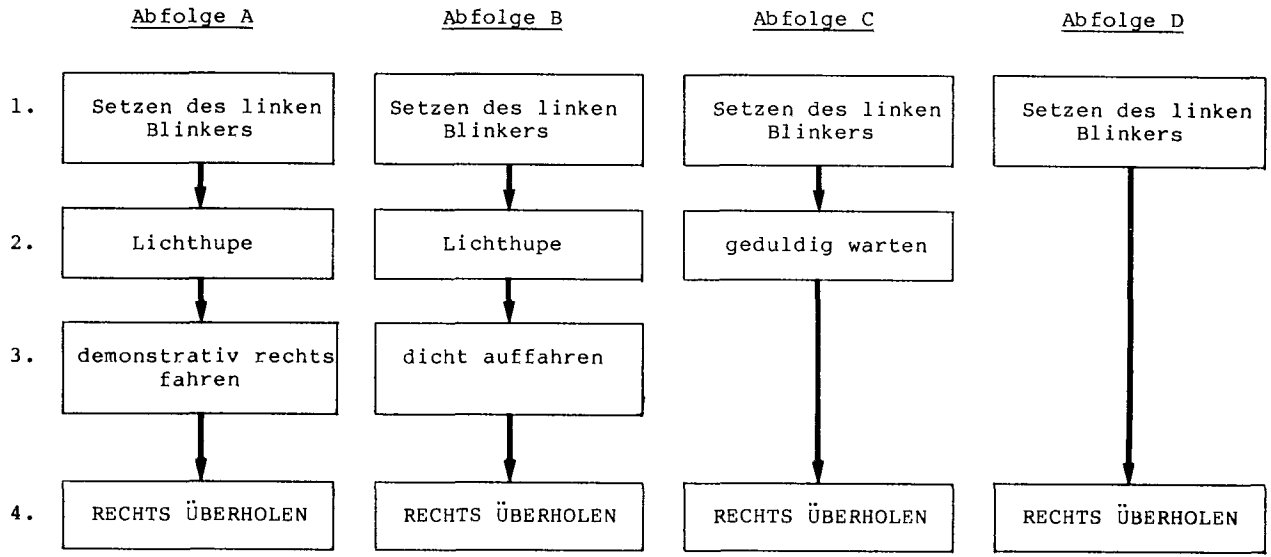
duldig abzuwarten und verzichten öfter auf den Gebrauch der Lichthupe. Mehr Geduld und vermindeter Gebrauch der Blinkhupe sind übrigens auch typische Verhaltensweisen der älteren Kraftfahrer.

Tabelle 17: Verteilung der Reaktionen auf Linksfahrer

Art der Reaktion	Männer	Frauen	Gesamt
a) Ich setzte den linken Blinker	40%[1)]	36%	39%
b) Ich warte geduldig, bis der "Linksfahrer" irgendwann Platz macht	32%	40%	35%
c) Ich blinke mit der Lichthupe	34%	26%	31%
d) Ich fahre demonstrativ rechts, um ihm zu zeigen, daß er nach rechts rüber gehen soll	14%	14%	14%
e) Wenn ich zu lange aufgehalten werde, fahre ich rechts an dem "Linksfahrer" vorbei	14%	13%	14%
f) Ich gebe mit der Hupe Zeichen	13%	13%	13%
g) Ich warte ab, bis ich den "Linksfahrer" überholen kann und lasse ihn bei nächster Gelegenheit auflaufen	10%	10%	10%
h) Ich fahre ziemlich dicht auf	11%	6%	10%
1) Mehrfachnennungen	N= 673	N= 432	N= 1.105

14% erklären im Rahmen der Repräsentativbefragung, daß sie, wenn sie zu lange aufgehalten werden, unter Außerachtlassung entsprechender Verbote rechts überholen.
Die Intensivgespräche mit Kraftfahrern, in denen die soziale Wünschbarkeit der Antworten zurücktritt, weil durch die informelle, vertrauensvolle Gesprächssituation dem Befragten mehr Möglichkeiten gegeben sind, sich frei zu äußern und sein

Schaubild: Typische Handlungsfolgen beim Rechtsüberholen



Verhalten zu erklären, ergaben in diesem Zusammenhang eine wesentlich größere Bereitschaft, rechts zu überholen. Mehr als ein Drittel der Befragten gab dieses Verhalten auf Befragen hin zu.

Die Handlungssequenz, die zum Rechtsüberholen führt, variieren in ihrem Ablauf. Schaubild 1 gibt einen Überblick über die Handlungsabfolgen:

Es zeigt sich, daß das Manöver im Regelfall vom Setzen des linken Blinkers eingeleitet wird. Reagiert der Vordermann darauf nicht, wird in der Mehrzahl der Fälle die Lichthupe betätigt. Einige wenige überholen jedoch sofort rechts, wenn auf den Blinker nicht reagiert wird (Abfolge D). Meist folgt jedoch nach Betätigung der Lichthupe ein weiteres Manöver, entweder demonstratives rechts Fahren (Abfolge A) oder dichtes Auffahren (Abfolge B). Reagiert der Vordermann auch hierauf nicht, wird er rechts überholt.
Der Wunsch, den "Linksfahrer" anzuzeigen und ihm auf diese Weise einen Denkzettel zu verpassen, wird nur in seltenen Ausnahmefällen geäußert. Die Kraftfahrer scheinen, sofern sie sich nicht für geduldiges Warten entscheiden, eine Lösung, die unmittelbaren "Erfolg" verspricht einer aufgeschobenen Bestrafung des Störenfrieds vorzuziehen.

4.3.2 Situation "dichtes Auffahren"

Als zweites Beispiel auf rücksichtsloses Verhalten wurde folgende Situation auf der Autobahn gewählt:

> "Vor Ihnen fährt ein Wagen auf der rechten Spur der Autobahn. Sie wechseln auf die linke Spur, um ihn zu überholen. Kaum sind Sie auf der linken Spur, fährt ein anderes Fahrzeug hinter Ihnen sehr dicht auf, blinkt und hupt, um Sie zum Verlassen der linken Fahrspur zu veranlassen. Wie reagieren Sie in einer solchen Situation?"

Auch hier soll zunächst die quantitative Verteilung der Antworten, basierend auf den Ergebnissen der Repräsentativerhebung, dargestellt werden.

Tabelle 18 zeigt, daß gut ein Drittel der Befragten sich bei einem Überholmanöver durch das dichte Auffahren nicht beeinträchtigen läßt und "wie sonst" den Überholvorgang fortsetzt. Für die Mehrzahl bedeutet das dichte Auffahren des Hintermanns jedoch ein Manöver, das sie zu Reaktionen veranlaßt. In der Mehrzahl der Fälle versuchen die bedrängten Fahrer durch noch schnelleres Fahren dem Hintermann "zu entkommen". Die Intensivgespräche zeigen, daß diese Reaktion mit starker emotionaler Belastung verbunden sein kann, die sich in Furcht aber auch in Wut ausdrückt. Äußerungen wie: "Ich fühle mich geschockt", "fühle mich unwohl" belegen diese Empfindungen. Ein nicht unbeachtlicher Teil der Fahrer reagiert in einer Weise, die man ihrerseits als provozierend bezeichnen kann. So erklären 11%, daß sie ihre Fahrgeschwindigkeit verringern, um den drängelnden Hintermann zu ärgern; 9% bleiben länger als unbedingt erforderlich auf der Überholspur und tragen auf diese Weise gegebenenfalls zu einer Eskalation der Situation bei. Auch hier ein paar Zitate der befragten Fahrer: "Ich bleibe aus Trotz links"; "bleibe stur am Überholen, freue mich, daß er auf mich warten muß. Dieser Typ müßte einen Unfall bauen"; "bin geschockt, werde stur und fahre extra langsam".
Jeder 10. Fahrer erklärt, unter dem Druck eines drängelnden Hintermannes den Überholvorgang abzubrechen. Dies ist übrigens ein Reaktionsmuster, das man gehäuft bei älteren Fahrern antrifft. Interessant ist in diesem Zusammenhang, daß diejenigen PKW-Fahrer, die gleichzeitig auch LKW fahren, also Profis am Steuer sind, besonders gelassen reagieren. Mehr als die Hälfte von ihnen erklärt, "genauso wie sonst zu überholen". Umgekehrt entziehen sich Motorradfahrer dieser Situation weitaus häufiger als andere durch die Flucht nach vorn. Sie überholen möglichst schnell.

Tabelle 18: Verteilung der Reaktionen auf dichtes Auffahren

Art der Reaktion	Männer	Frauen	Gesamt
a) Ich überhole genauso wie sonst.	31%[1)]	40%	37%
b) Ich überhole möglichst schnell.	32%	30%	31%
c) Ich setze den linken Blinker, um zu zeigen, daß ich überholen will.	20%	18%	19%
d) Ich tippe kurz auf die Bremse, um dem Hintermann zu zeigen, daß er zu dicht aufgefahren ist.	16%	10%	14%
e) Ich fahre ein bißchen langsamer an dem zu überholenden Fahrzeug vorbei, um den drängenden Hintermann zu ärgern.	12%	8%	11%
f) Ich breche den Überholvorgang ab und lasse den drängelnden Hintermann erst vorbei.	8%	12%	10%
g) Ich bleibe nach dem Überholen ein bißchen länger als eigentlich nötig auf der linken Seite.	10%	8%	9%
h) Ich betätige die Nebelschlußleuchte, um dem Hintermann zu zeigen, daß er zu dicht aufgefahren ist.	3%	3%	3%
1) Mehrfachnennungen	N=673	N=432	N=1.105

Die Intensivgespräche mit Kraftfahrern zeigen zusätzlich, daß der emotionale Druck, der vom drängelnden Hintermann ausgeht, in circa einem Drittel der Fälle zu schnellerer Fahrweise führt. Dieses "schneller" kann im Einzelfall aber auch zu waghalsigen Manövern führen. Insbesondere Fahranfänger, aber auch ältere Kraftfahrer können dabei in eine Situation der Überforderung geraten, was deren Unfallgefahr drastisch erhöht.

Von denjenigen, die betonen, beim Überholen im Recht zu sein

und den Drängler als Gesetzesübertreter sehen, reagiert der größere Teil mit einer bewußten Verlangsamung der Fahrweise. Diejenigen, die sich dagegen ausschließlich ärgern, jedoch keine Angst empfinden, überholen weitgehend normal.

4.3.3 Situation des "Rechts-Überholt-Werdens"

Das letzte Beispiel rücksichtsloser Verhaltensweisen auf der Autobahn betrifft das Rechtsüberholen, wobei es insbesondere um die Frage geht, wie das Rechts-Überholt-Werden vom Überholten erlebt wird.
Hierbei sei daran erinnert, daß in Abschnitt 4.3.1 festgestellt wurde, daß das Potential der Rechtsüberholer zwischen 17% und 33% liegen dürfte. Ausgangspunkt für die folgenden Ergebnisse war ein Fall krasser Rücksichtslosigkeit in Verbindung mit dem Rechts-überholen.
Die Betragten wurden dazu mit folgender Fragestellung konfrontiert:

> "Sie wollen überholen, aber der Abstand zu dem Auto, das Sie überholen wollen, ist noch ziemlich groß. Hinter Ihnen fährt ein schnelleres Fahrzeug dicht auf und blinkt. Bevor Sie überhaupt reagieren können, überholt Sie der dicht aufgefahrene Wagen rechts und setzt sich knapp vor Sie.
> Wie reagieren Sie in einer solchen Situation?"

Tabelle 19 zeigt, die Reaktion der Kraftfahrer auf ein derartiges Verhalten.

Es wird deutlich, daß bei einem derartig rücksichtslosen Fahrmanöver starke Emotionen wie Wut und Ärger in den Betroffenen hervorgerufen werden, zu denen sich eine gewisse Form der Hilflosigkeit gesellt.
Aus diesem Grunde besteht die häufigste Reaktion in dem Wunsch, der Störenfried möge verschwinden. Außerdem wünscht man ihm, quasi als Racheersatz, er möge bald von der Polizei

Tabelle 19: Verteilung der Reaktionen auf Rechts-überholen

Art der Reaktion	Männer	Frauen	Gesamt
a) Ich bin froh, wenn er schnell verschwindet, um weitere gefährliche Manöver zu vermeiden.	41[1)]	46%	43%
b) Ich hoffe, daß dieser Rüpel bald einmal erwischt wird.	32%	31%	32%
c) Ich versuche, ihm mit Zeichen klarzumachen, daß er sich unverschämt und gefährlich verhalten hat.	27%	21%	25%
d) Ich muß mich erst mal von dem Schreck erholen.	10%	23%	15%
e) Ich überlege, ob ich ihn anzeigen soll.	12%	9%	11%
f) Ich deute ihm an, daß ich seine Nummer notiere, um ihn zu verunsichern.	12%	7%	10%
g) Ich drohe ihm mit dem Finger oder mit der Faust, um zu zeigen, was ich von ihm halte.	10%	7%	9%
h) Ich zeige ihn bei der Polizei an.	5%	6%	5%
i) Ich würde ihm am liebsten in die Seite fahren.	5%	5%	5%
j) Ich versuche, den anderen wieder einzuholen, zu überholen und lasse ihn dann auflaufen.	3%	1%	2%
1) Mehrfachnennungen	N=673	N=432	N=1.106

erwischt werden. Gleichzeitig weisen die Zahlen in Tabelle 19 darauf hin, daß bei Frauen die Schreck- und Fluchtreaktionen ausgeprägter sind als bei Männern (Item d und a). Auch ältere Fahrer ziehen es häufiger als junge Fahrer vor, wenn der rücksichtslose Fahrer schnell verschwindet. Außerdem

verzichten Ältere häufiger darauf, eigene Reaktionen wie Hup- und Blinkzeichen oder auch Handzeichen zu geben. Hier wird eine altersabhängige Gelassenheit sichtbar.
In der Mehrzahl der Fälle erfolgt trotz Wut und Ärger jedoch ein verkehrsgerechtes Verhalten. So weisen in den Intensivgesprächen die meisten Fahrer darauf hin, daß sie zunächst einmal bremsen.
Interessant ist in diesem Zusammenhang die Reaktion der Motorradfahrer. Diese neigen häufiger als PKW-Fahrer dazu, auf die oben beschriebene Situation mit eigenen Aktionen zu reagieren. Sie versuchen besonders häufig, dem Rechtsüberholer mit Zeichen ihr Mißfallen deutlich zu machen und als zweithäufigste Reaktion nennen sie das Drohen mit der Hand oder Faust.
Bei der in Tabelle 19 ausgewiesenen Häufigkeit von 5% für diejenigen, die einen Fahrer, der rechts überholt, anzeigen wollen, handelt es sich selbstverständlich nur um die verbal geäußerte Bereitschaft. Daß diese Bereitschaft sich mit zeitlicher Distanz zu dem Vorgang abbaut, ist der Grund dafür, daß die tatsächliche Zahl der Anzeigen wesentlich niedriger liegt.
Faßt man die Ergebnisse zum Linksfahren, Dicht-auffahren und Rechts-überholen zusammen, wird zweierlei deutlich: Rücksichtslosigkeit führt zu sehr unterschiedlichen emotionalen Reaktionen. Linksfahrer provozieren zwar Ärger, aber das Ausmaß der emotionalen Belastung hält sich in Grenzen. Bei dichtem Auffahren tritt vielfach an die Stelle von Ärger Furcht, bedingt dadurch, daß man der Situation mehr oder minder ausgeliefert ist und ihr nicht ausweichen kann. Tritt Rücksichtslosigkeit in extremer Form auf, werden starke emotionale Angstreaktionen hervorgerufen, die ein erhebliches Risikomoment in sich bergen.
Ein zweiter Punkt fällt bei der Analyse der Intensivgespräche auf: Für viele (in der Intensivbefragung: 38%) stellt das Rechts-überholen auf der Autobahn eine Problemlösung dar, wenn der Vordermann auf der Überholspur nicht willig Platz macht. Dabei machen sich die befragten Kraft-

fahrer, die über dieses Verhalten berichten, nahezu keine Gedanken darüber, wie ihr Verhalten auf den auf diese Weise Überholten wirken könnte. Vieles deutet darauf hin, daß das Einfühlen in die Situation des anderen im Verkehr schlecht oder gar nicht funktioniert und auf diese Weise Verhaltensweisen produziert werden, die vom Akteur als adäquate Problemlösung, vom Betroffenen jedoch als Rücksichtslosigkeit empfunden werden.

4.4 Die Eskalation von Provokation und Reaktion

Bereits in den vorrangegangenen Abschnitten ist mehrfach angeklungen, daß Rücksichtslosigkeit im Straßenverkehr nicht nur eine mehr oder minder starke Reaktion bei dem Betroffenen hervorruft, in dem dieser beispielsweise erschrickt oder sich ärgert. Vielfach besteht die Reaktion auch in einer Handlung, die sich gegen den Verursacher der Störung richtet. Diese Handlung beinhaltet nun häufig selbst wiederum ein rücksichtsloses oder aggressives Moment, das Reaktionen beim ursprünglichen Initiator der ersten Rücksichtslosigkeit hervorruft. Als Ergebnis dieser Wechselwirkung entstehen sich aufschaukelnde Prozesse, die im ungünstigsten Fall außer Kontrolle geraten und in einem Unfall enden oder auch damit, daß ein Akteur gegen den anderen direkt und unmittelbar vorgeht.
Daß die Bereitschaft zu ebenfalls rücksichtslosen Reaktionen auf rücksichtslose oder aggressive Fahrmanöver latent vorhanden ist, zeigten insbesondere die oben beschriebenen Reaktionen auf "Linksfahrer", "dichtes Auffahren" und "rechts überholen" auf der Autobahn.
10% der befragten Kraftfahrer erklärten, bezogen auf den "Linksfahrer", daß sie "abwarten, bis sie den 'Linksfahrer' überholen können und ihn dann bei nächster Gelegenheit auflaufen lassen".
Auf den dicht auffahrenden Hintermann reagieren 11% in der Weise, daß "sie ein bißchen langsamer an dem zu überholenden

Tabelle 20: Berichtete Reaktionen auf eine Provokation

Art der Reaktion	Männer	Frauen	Gesamt
a) Ich rege mich bei Provokationen sehr auf und versuche demjenigen, der mich provoziert hat, eins auszuwischen.	9%	12%	10%
b) Ich rege mich sehr auf und mache demjenigen, der mich provoziert hat, durch ein Zeichen deutlich, daß er sich unverschämt verhalten hat.	9%	10%	9%
c) Ich rege mich zwar sehr auf, lasse mich jedoch nicht zu irgendwelchen Reaktionen hinreißen.	26%	21%	24%
d) Ich rege mich kaum auf und fahre weiter wie vorher.	26%	26%	26%
e) Ich rege mich zwar nicht auf, aber aus erzieherischen Gründen mache ich denjenigen, der mich provoziert, auf sein Fehlverhalten aufmerksam.	7%	7%	7%
f) Ich rege mich überhaupt nicht auf und reagiere auf solche Provokationen gar nicht.	11%	15%	13%
keine Angabe	12%	19%	11%
	100% N=673	100% N=432	100% N=1.105

Fahrzeug vorbeifahren, um den drängenden Hintermann zu ärgern". 9% erklären, daß "sie nach dem Überholen ein bißchen länger als eigentlich nötig auf der linken Seite bleiben". Wie ausgeprägt der Wunsch nach Revanche sein kann, belegen die 5% der Kraftfahrer, die explizit erklären, daß sie einem Fahrer, der sie auf riskante Weise rechts überholt, am liebsten in die Seite fahren würden.

Nach eigener Einschätzung reagiert immerhin jeder 10. Kraftfahrer auf eine grobe Rücksichtslosigkeit in der Weise, daß er versucht, demjenigen, der ihn provoziert, eins auszuwischen.

Jeweils circa ein Viertel der befragten Fahrer erklärt, sich zwar aufzuregen jedoch nicht zu Reaktionen hinreißen zu lassen oder aber sich kaum aufzuregen und wie vorher weiterzufahren. 7% reagieren "mit dem erhobenen Zeigefinger" und weisen den Missetäter aus erzieherischen Gründen auf sein Fehlverhalten hin. Tabelle 20 zeigt in diesem Zusammenhang auch, daß zwischen den berichteten Reaktionen von Männer und Frauen kein signifikanter Unterschied besteht. Das seitens der älteren Kraftfahrer berichtete Verhalten überrascht auf den ersten Blick. Es zeigt sich, daß die berichtete Bereitschaft zur Reaktion mit höherem Alter zunimmt. Hier mag ins Spiel kommen, daß ältere Fahrer ein ausgeprägteres Verständnis von dem haben, das sie für rechtens halten und auf diese Weise versuchen, die "Ungerechtigkeit" zu bestrafen.
Auf der anderen Seite versuchen die Älteren weitaus seltener als jüngere Fahrer, dem Missetäter durch Zeichen zu verstehen zu geben, was sie von seinem Verhalten halten.

Untersucht man, wie sich PKW-Fahrer in diesem Zusammenhang von Motorradfahrern unterscheiden, so fällt auf, daß Motorradfahrer sich deutlich häufiger "sehr aufregen, ohne sich zu Reaktionen hinreißen zu lassen" (Motorradfahrer: 35%/PKW-Fahrer: 24%), gleichzeitig jedoch weniger häufig Revancheaktionen starten (Motorradfahrer: 3%/PKW-Fahrer: 10%). Unter den befragten Kraftfahrern ist ferner eine zweite Gruppe auszumachen, die durch rücksichtslose oder provozierende Fahrmanöver weitgehend unbeeindruckt bleibt. Diese Gruppe ist unter den Motorradfahrern tendenziell höher als unter den PKW-Fahrern.
Vielfach reagieren sich diejenigen, die durch das Verhalten der anderen Verkehrsteilenhmer frustriert werden, auf andere Weise ab:

Tabelle 21: Berichtete Reaktionen auf eine Provokation/Alter

Art der Reaktion	Alter in Jahren -29	30-49	50-59	60 u.ä.
a) Ich rege mich bei Provokationen sehr auf und versuche, demjenigen, der mich provoziert hat, eins auszuwischen.	5%	12%	12%	16%
b) Ich rege mich sehr auf und mache demjenigen, der mich provoziert hat, durch ein Zeichen deutlich, daß er sich unverschämt verhalten hat.	13%	9%	6%	4%
	N=307	N=492	N=165	N=142

Sie schimpfen - vielfach laut - auf den Störenfried und verschaffen sich auf diese Weise Erleichterung. Die aufgestaute Aggression entlädt sich dabei nicht nach außen in gefährlichen Revanchemanövern, sondern wird verbal abreagiert. In soweit stellt der lautstarke Kommentar im Auto oder auf dem Motorrad ein durchaus sicherheitsförderndes Verhalten dar. Der Zorn verraucht, ohne daß der Prozeß von Frustration und Aggression eskaliert.

Eine der Quellen, die zu Reaktionen und zur Eskalation im Fahrverhalten führen, stellen ohne Zweifel Überholmanöver dar. SPÖRLI schreibt in diesem Zusammenhang: "...die meisten Überholvorgänge sind wahrscheinlich weitgehend Ausfluß völlig irrationaler und triebnaher Zielerreichungstendenzen, die sachlich kaum zu rechtfertigen sind".[1] Die unbewußten Triebtendenzen sind den Autofahrern verständlicherweise nicht bewußt. Angesprochen auf den Spaß, den man beim Überholen anderer empfinden kann, reduziert sich für viele der

1) S. Spörli, a.a.O., S. 198-199.

Zweck des Überholens ausschließlich auf eine schnellere Erreichung des erwünschten Zielorts. Das Überholen wird im Bewußtsein "zweckrationalisiert".
Jüngere Fahrer gestehen eher ein, daß Überholen Freude macht und mancher Ältere äußert sich ähnlich, wenn er auf seine früheren Fahrerfahrungen angesprochen wird.
Ob (rücksichtslos) überholt wird oder nicht, hängt von einer Reihe von Faktoren ab. Die Leistungsfähigkeit des eigenen Fahrzeugs sowie des zu überholenden spielen hier ebenso eine Rolle, wie Straße, Verkehrslage, Wetter und Stimmungslage.
Nun gehört zum Überholen immer jemand, der überholt wird. Dieser empfindet den Überholvorgang manchmal als Kränkung[1].
Die Intensivgespräche mit Kraftfahrern, die im Rahmen dieser Untersuchung durchgeführt wurden, decken auf, daß mindestens jeder dritte Fahrer das Überholtwerden dann und wann als Störung oder Kränkung auffaßt. Die Argumente, die in diesem Zusammenhang vorgebracht werden, stützen sich auf rationale Erklärungen, hinter dem 'sich gestört fühlen' dürften jedoch tiefergehende psychische Motive wirksam werden. Als Konsequenz des 'sich gestört fühlens' ergeben sich als Reaktion zwei Fahrmanöver, die nun einen Prozeß des Wettstreits in Gang setzen und eskalieren können. Zum einen versucht ein erheblicher Teil der Fahrer dann und wann den Überholvorgang zu vereiteln oder zu verzögern, indem sie beschleunigen, sobald sie merken, daß sie überholt werden sollen. In der Intensivbefragung berichten mehr als die Hälfte der Männer und circa ein Drittel der Frauen über ein diesbezügliches Verhalten. Die zweite Reaktion besteht darin, nach dem Überholtwerden den Versuch zu unternehmen, den anderen seinerseits wieder einzuholen und zu überholen. Hier sind es sowohl bei den Männern wie bei den Frauen mehr als die Hälfte der Befragten, die derartiges Verhalten berichten.
Beide Verhaltensweisen können (und werden de facto) ihrerseits vom Erstüberholer als frustierend empfunden werden und können entsprechende Gegenreaktionen auslösen.

---

1) Vgl. H.J. Berger, G. Bliersbach, R.G. Dellen, Macht und Ohnmacht auf der Autobahn, a.a.O.

Das Beispiel des Überholens zeigt, daß der Prozeß eskalierender Reaktionen keineswegs eines besonders aggressiven oder rücksichtslosen Fahrmanövers als Auslöser bedarf. Ein als normal empfundener Überholvorgang kann unter Umständen den Prozeß in Gang setzen. Auf der anderen Seite wird deutlich, daß viele Rücksichtslosigkeiten ohne negative Konsequenzen 'verpuffen', weil der frustrierte Fahrer seine aggressive Reaktion verbal und nicht durch eine entsprechende Fahrweise abreagiert. Wie im konkreten Einzelfall die Reaktion aussieht, hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab, unter denen die der Persönlichkeit des Fahrers eine bedeutende Rolle spielt. Hierauf wird weiter unten in Kapitel 4.6 noch näher eingegangen.

4.5 Die Bedrohung durch andere Fahrer

Die Reaktionen, die durch rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr hervorgerufen werden, sind vielfältiger Art. In manchen Fällen fühlen sich Verkehrsteilnehmer massiv bedroht, wobei diese Bedrohung zum einen aus der Furcht vor einem Unfall und zum anderen aus der Angst vor physischer Gewaltanwendung durch andere Verkehrsteilnehmer resultiert. In der folgenden Tabelle 22, die sowohl die Kraftfahrer wie auch die Fußgänger einschließt, wird deutlich, daß ein Gefühl des zeitweiligen Bedroht-Seins vor allem unter den Kraftfahrern weit verbreitet ist.

Nur rund ein Drittel der Kraftfahrer hat noch nicht die Erfahrung gemacht, sich durch die Rücksichtslosigkeit anderer bedroht zu fühlen. Bei den Fußgängern sind es immerhin gut die Hälfte, die ohne derartige negative Erfahrungen sind. Männer und Frauen teilen im übrigen in nahezu gleichem Umfang Erfahrungen und Gefühle des Bedroht-Seins. Bei beiden Geschlechtern richtet sich die Hauptfurcht darauf, durch bedrohliches Verhalten anderer Autofahrer in einen Unfall ver-

Tabelle 22: Haben Sie sich schon einmal von einem (anderen) Autofahrer bedroht gefühlt?

Bedroht gefühlt...	PKW-Fahrer	LKW-Fahrer	motoris. Zweiradf.	Fußgänger
nein, nie	30%	30%	34%	58%
ja, ich habe befürchtet, daß es zu einem Unfall kommt.	46%	47%	40%	29%
ja, ich habe befürchtet, daß ich persönlich angegriffen werde.	8%	5%	6%	5%
ja, ich habe beides schon erlebt.	16%	18%	20%	8%
	100% N=1.010	100% N=43	100% N=68	100% N=861

wickelt zu werden. Die Intensivgespräche zeigen, daß in diesem Zusammenhang vornehmlich gefährliche Situationen auf der Autobahn erinnert werden, häufig ähnlich denjenigen, die in Abschnitt 4.3 bereits eingehend beschrieben worden sind. Zu den dort dargestellten Fahrmanövern "Linksfahren", "dicht Auffahren" und "Rechts-überholen" kommt allerdings ein weiteres stark ängstigendes Manöver hinzu: das Schneiden, insbesondere kurz vor Autobahnausfahrten.
Daß dabei die bedrohlichen Manöver manchmal zu ganz unerwarteten Unfallkonsequenzen führen, mag die folgende Schilderung eines befragten Kraftfahrers belegen:

"Ausfahrt Ruhrzentrum, hinter mir ein BMW. Ich hielt meinen Sicherheitsabstand, Lichthupe, dicht aufgefahren. Kurz vor der Ausfahrt hat er mich dann durch ein riskantes Manöver überholt. Erst die Leute auf der Überholspur in Bedrängnis gebracht, dann mich geschnitten. Zur Ausfahrt raus, ich guck dem nach. Der sieht mich an und ich denke, der platzt gleich. Da macht er die Bewe-

gung des Halsabschneidens. Weil er das machte, hat er nicht darauf geachtet, was vor ihm war. Da ist der einem draufgefahren.
Waren recht gemischte Gefühle bei mir: froh, daß der weg war; aber auch: das geschieht ihm recht".

Die kurze Schilderung im Originalton eines Befragten aus dem Ruhrgebiet weist auf eine ganze Reihe von Sachverhalten hin, die bei dem Erleben bedrohlicher Situationen zusammenkommen. Zum einen unternimmt der als "Aggressor" erlebte Verkehrsteilnehmer eine Reihe von Aktivitäten, die als bedrohlich empfunden werden. Er fährt dicht auf, er betätigt die Lichthupe, er überholt riskant und schneidet den "Bedrohten". Dann kommt es zu einem kurzen sehr reduzierten kommunikativen Austausch: zum Blickkontakt und zu der Geste des Halsabschneidens, die die Befürchtungen des "Bedrohten" verstärkt.
In dem besonderen oben geschilderten Fall empfindet der "Bedrohte", nach dem der "Aggressor" die Autobahn verlassen hat, Erleichterung, weil die Bedrohung vorbei ist. Gleichzeitig hat er unterschwellig ein Gefühl von Revanche, das im konkreten Fall durch eine ausgleichende Gerechtigkeit sogar realisiert wird.
Im Zusammenhang mit der Befürchtung, in einen Unfall verwickelt zu werden, taucht in den Gesprächen mit Kraftfahrern wiederholt der Begriff auf, sie seien ausgebremst worden. Dieser Begriff, der aus dem Automobilrennsport stammt, und dort nichts anderes besagt, als daß ein Fahrer vor einer Kurve den Gegner durch späteres Bremsen in eine ungünstige Position bringt, hat allerdings im Alltag der Kraftfahrern eine andere Bedeutung. Sie verstehen unter Ausbremsen nahezu jedes Manöver, bei dem sie durch ein anderes Fahrzeug im fließenden Verkehr zum Bremsen veranlaßt werden. Derartiges Abbremsenmüssen wird durchgängig als Eingriff in die persönliche Freiheit erlebt und wird stark negativ bewertet. Nur in Ausnahmefällen gestehen die Kraftfahrer dabei ein, daß diese Manöver zum Teil durch ihr eigenes (Fehl-) Verhalten, z.B. durch zu dichtes Auffahren, mitverursacht

werden.
Neben der Befürchtung, in einen Unfall verwickelt zu werden, besteht bei vielen auch die Besorgnis, persönlich tätlich angegriffen zu werden.
Wie Tabelle 22 zeigt, ist die Furcht vor direkter Gewalt gegen die eigene Person immerhin für fast ein Viertel der Kraftfahrer eine Realität. Welche Formen diese Gewalt zum Teil annimmt, kann man Zeitungsnotizen entnehmen, in denen über Streitigkeiten zwischen Kraftfahrern um Parkplätze berichtet wird, die mit Waffengewalt gelöst werden. Unter den von uns befragten Kraftfahrern finden sich solche, die auf der Autobahn von einem anderen Kraftfahrer mit Bierflaschen beworfen worden sind oder denen Prügel angedroht wurden.
Eine Frau berichtet:

> "Ich wollte den Fahrsteifen wechseln, doch als ich jemanden hinter mir bemerkte, blieb ich auf meiner Spur. Durch mein Fahrverhalten fühlte sich der Typ hinter mir irritiert. Er überholte, stoppte vor mir, stieg aus und bedrohte mich mit einem Knüppel".

Dabei stellt der tätliche Angriff die letzte Stufe eines Eskalationsprozesses dar, die nur in Ausnahmefällen erreicht wird. Meist bleibt es bei Drohgebärden und einem entsprechenden Gesichtsausdruck des "Aggressors". Jedoch sollte man sich nicht darüber täuschen, daß auch Gesten und Drohgebärden Furcht einflößen und den Bedrohten im Verkehr verunsichern. Eine Fahrerin berichtet:

> "Ich habe mich schon oft bedroht gefühlt durch Gestikulieren und verzerrte Gesichter. Manchmal bekomme ich Angst, daß jemand aussteigt und mir an die Wäsche will".

Die Schilderung der Situation durch die befragten Kraftfahrer erfolgt im übrigen durchgängig in der Weise, daß die Schuld zu hundert Prozent dem Aggressor angelastet wird. Es ist immer der andere, der sich risikoträchtig, unverschämt und bedrohlich verhält. Kritisches Hinterfragen, wie es zu

Tabelle 23: Vermutete Ursachen für rücksichtsloses Verhalten/Kraftfahrer - Nicht-Kraftfahrer

Kraftfahrer sind rücksichtslos...	Kraftfahrer	Nicht-Kraftfahrer	Gesamt
a)...weil sie unter Zeitdruck stehen.	69%[1)]	68%	69%
b)...weil sie sich über irgendetwas geärgert haben.	55%	56%	55%
c)...weil andere sie gereizt oder provoziert haben.	55%	49%	52%
d)...aus Dummheit.	52%	48%	50%
e)...ohne böse Absicht.	50%	47%	49%
f)...weil alle so fahren.	39%	41%	40%
g)...weil sie in anderen Lebensbereichen nichts zu sagen haben.	40%	36%	39%
h)...weil sie nicht wissen, was der andere vorhat.	38%	39%	39%
i)...weil sie glauben, daß nur der Rücksichtslose Erfolg hat.	38%	38%	38%
j)...weil es ihnen Spaß macht, andere zu ärgern.	26%	23%	25%
1) Mehrfachnennungen	N=1.105	N=861	N=1.967

dieser Situation gekommen ist, und ob etwa das eigene Verhalten als Auslöser oder als Verstärker für den anderen gewirkt haben könnte, findet demgegenüber nicht statt. Die Schuldattribution ist einfach: der andere ist der Übeltäter. Darüber, daß er selbst einmal durch Gesten, Mimik oder sonstiges Verhalten einen anderen bedroht habe, wurde von keinem Gesprächspartner unaufgefordert berichtet.

4.6 Wo liegen die Ursachen für rücksichtsloses Verhalten?

Im Kapitel 2 wurde, gestützt auf Erkenntnisse der Psychologie und Sozialpsychologie bereits der Versuch unternommen, die Hintergründe aggressiven und rücksichtslosen Verhaltens deutlich zu machen. In diesem Abschnitt werden diese Gedanken noch einmal aufgegriffen und mit den Vorstellungen konfrontiert, die die Verkehrsteilnehmer selbst über die Ursachen für rücksichtsloses Verhalten besitzen. Tabelle 23 zeigt in diesem Zusammenhang die Meinung der Verkehrsteilnehmer, wobei zwischen Kraftfahrern und Nicht-Kraftfahrern unterschieden wird.
Zunächst wird deutlich, daß einhellig von allen als wichtigster Grund für das Zustandekommen rücksichtsloser Verhaltensweisen im Verkehr der Zeitdruck[1] der Beteiligten genannt wird. Zeitdruck wiederum ist das Ergebnis gesamtgesellschaftlicher Wertvorstellungen und des dort herrschenden Leistungsdrucks. LÜCK[2] weist in diesem Zusammenhang darauf hin, daß Wettbewerb ein kulturspezifisch normierter Wert westlicher Industrienationen sei, und daß Wettbewerbsverhalten (und damit auch Zeitdruck) selbst bei denen zu beobachten ist, die gesondert angewiesen werden, gerade nicht in Wettstreit zu treten. Eine der Hauptursachen für rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr liegt somit in gesellschaftlichen Rahmenbedingungen. Diese produzieren zum einen den Zeitdruck, bzw. lassen Zeit und Schnelligkeit zu Erfolgskriterien werden (z.B. im Sport), zum anderen gilt Durchsetzungsvermögen weitgehend als positive Eigenschaft. BÖCHER stellt hierzu fest: "Die Aggressivität im Straßenverkehr ist offensichtlich ein Teilaspekt des Zusammenlebens in der Gesellschaft".[3]

---

1) Hess hat für die Schweiz untersucht, wie sich Zeitdruck auf den Fahrstil auswirkt: Vgl. E. Hess, Einstellungen, Fahrverhalten und Geschwindigkeitsgestaltung unter Zeitdruck, Pilotstudie, bfu, Bern, 1984.

2) H.E. Lück, Soziale Aktivierung, Köln, 1969, S. 24.

3) W. Böcher, Aggression im Straßenverkehr, a.a.O., S. 88.

Im Rahmen der von uns durchgeführten Befragungen ist festzustellen, daß sich die von den Befragten berichtete ursächliche Zuweisung von Gründen für rücksichtsloses Verhalten durchaus mit den wissenschaftlichen Erkenntnissen deckt. Gleiches gilt für die in Tabelle 23 an Rang 2 und 3 genannten Gründe: Die Befragten sehen rücksichtsloses Verhalten zu einem großen Teil als Reaktion auf Verärgerung oder auf Reize und Provokationen durch andere Verkehrsteilnehmer. Diese Sicht entspricht der in Kapitel 2 formulierten Frustrations-Aggressions-Hypothese, nach der aggressive Akte eine Reaktion auf vorangegangene Frustrationen sind. Eine Studie des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR)[1] aus dem Jahre 1977 ergab eine geringfügig andere Hierarchie der Argumente. Dort wurde seinerzeit festgestellt, daß für aggressives Verhalten an erster Stelle das Verhalten anderer verantwortlich gemacht wurde, an zweiter Stelle folgte allgemeine Verärgerung und an dritter Stelle erst die in dieser Untersuchung als wichtigster Grund herausgestellte Eile und Hetze. Inwieweit sich hier eine Verschiebung der Gewichte in den vergangenen Jahren vollzogen hat, kann an dieser Stelle nicht entschieden werden, da über das Zustandekommen der DVR-Daten keine Erkenntnisse vorliegen. Es kann jedoch als gesichert angenommen werden, daß Eile und Frustrationen die Hauptursachen sind, aus denen rücksichtsloses Verhalten im Verkehr entsteht.
Nach den Argumenten "Zeitdruck" und "Frustrationen" folgen in Tabelle 23 die Antwortkategorien "...aus Dummheit" und "ohne böse Absicht". Hinter diesen Antworten verbirgt sich die Vorstellung, daß rücksichtslose Verhaltensweisen ohne die direkte Intention der Beteiligten auftreten und zum Teil darauf zurückzuführen sind, daß die Akteure ihr Verhalten nicht hinreichend reflektiert haben. Dem anderen Vorsatz zu unterstellen, ist die Ausnahme. Dies wird auch daran deutlich, daß man in der Regel nicht unterstellt, daß der andere sich aus Boshaftigkeit oder um sich selbst einen Spaß zu machen, rücksichtslos verhält.

---

1) W. Böcher, Aggression im Straßenverkehr, a.a.O., S. 90.

Gleichzeitig verdeutlicht Tabelle 23, daß es keine kraftfahrerspezifische Zuweisung von Ursachen gibt. Nicht-Kraftfahrer und Kraftfahrer sind weitgehend gleicher Meinung über die Ursachen rücksichtslosen Verhaltens. Ebenfalls finden sich kaum Unterschiede in der Beurteilung zwischen Männern und Frauen oder zwischen älteren und jüngeren Verkehrsteilnehmern.
Faßt man die Ergebnisse zur Tabelle 23 zusammen, so stellt man fest, daß die Vorstellungen über das Zustandekommen rücksichtsloser Fahrweisen durchaus realistisch sind. Allerdings sind sie geprägt durch eine Schuldzuweisung an die Situation und an andere.
Da de facto jedoch das Verhalten des einzelnen Fahrers selbst rücksichtslose und partnerschaftliche Elemente enthält, soll im folgenden versucht werden, näher auf die Frage einzugehen, welche Faktoren den Fahrstil des Autofahrers nach Meinung der Fahrer selbst beeinflussen.
Hierbei ist zwischen Faktoren, die dem Fahrer zuzuordnen sind, solchen, die mit dem Fahrzeug verknüpft sind und solchen, die sich aus dem situativen Umfeld ergeben, zu unterscheiden.

4.6.1 Fahrer und Fahrstil

In der Literatur finden sich eine Reihe von Hinweisen darauf, daß der Fahrstil von der Persönlichkeit des Fahrers beeinflußt oder bestimmt wird.[1] Ein Faktor hierbei ist das Alter des Fahrers. So gilt beispielsweise die größere Risikobereitschaft eines Teils der jungen Fahrer[2] ebenso als

---

1) Vgl. hierzu: D. Ellinghaus, Wirkungszusammenhang Fahrer Fahrzeug, a.a.O., S. 154ff.

2) B. Schlag, D. Ellinghaus, J. Steinbrecher, Risikobereitschaft junger Fahrer, a.a.O.

erwiesen wie das mehr regelkonforme Verhalten älterer Kraftfahrer.[1)]
Daß auch die Kraftfahrer selber der Meinung sind, daß der Charakter von größter Bedeutung für den Fahrstil ist, belegt die folgende Tabelle 24.

Tabelle 24: Wovon hängt der Fahrstil eines Fahrers ab?

Rangplatz	Einflußfaktor	Beurteilungswert
1	Charakter des Fahrers	1,69[1)]
2	Stimmungslage des Fahrers	2,16
3	Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer	2,61
4	Marke des Automobils	2,64
5	Gesundheitszustand des Fahrers	2,68
6	Wetter	2,75
7	Fahrtzweck	2,87
8	Mitfahrer	3,01
9	Wochentag	3,26

1) Die Beurteilungswerte wurden als gewogenes arithmetisches Mittel aus einer 5er-Skalierung berechnet. N=1.106

Charakter und Stimmungslage bilden die zentralen Faktoren, die nach Meinung der Fahrer den Fahrstil bestimmen.
In diesem Zusammenhang ist nun von besonderem Interesse, wie die befragten Fahrer ihren persönlichen Fahrstil beschreiben. Hier zeigt sich anhand der Intensivgespräche die bekannte

1) Vgl. D. Ellinghaus + B. Schlag, Alter und Autofahren, a.a.O. oder D. Ellinghaus + M. Welbers, Vorschrift und Verhalten, UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung No. 6, Köln, o.J.

positive Überzeichnung[1]: Männer benutzen zur Kennzeichnung ihres Fahrstils am häufigsten die Wörter "zügig", "gut angepaßt", "defensiv", "partnerschaftlich" und "umsichtig". Nur jeder zehnte ist bereit zuzugeben, daß er aggressiv fährt. Verschwindend gering ist auch die Bereitschaft, einzugestehen, daß man schlecht oder unsicher fährt. Bei den Frauen dominieren bei der Beschreibung des eigenen Fahrstils Äußerungen wie "gut angepaßt" vor Begriffen wie "zügig" oder "partnerschaftlich".

Das der Einfluß von Stimmungslage und Gesundheitszustand ebenfalls für bedeutsam gehalten wird, zeigt die folgende Tabelle 25.

Tabelle 25: Vermuteter Einfluß von Stimmungslage und Gesundheitszustand auf den Fahrstil

	Einfluß... der Stimmungslage	Einfluß... des Gesundheitszustands
sehr groß	28%	17%
groß	37%	28%
mittel	21%	29%
gering	7%	11%
kein Einfluß	2%	5%
keine Angabe	5%	10%
N=1.106	100%	100%

1) Vgl. hierzu auch: E. Kretschmer-Bäumel, I. Pfafferott, Selbstbild und Fahrstil von Kraftfahrern, ZfV 32, 1986, 1.

Die Intensivgespräche belegen ergänzend, daß zwar die Mehrheit der Befragten die Meinung vertritt, gleichmäßig und unbeeinflußt von Stimmungslagen zu fahren, aber knapp jeder fünfte gesteht auch für sich selber eine stimmungsabhängige Fahrweise ein.
Gleichzeitig wird an dieser Stelle jedoch auch noch einmal deutlich, daß eine intrapersonelle Varianz des Verhaltens angenommen wird, ein Fahrer also nicht konstant gleiche Verhaltensweisen zeigt.

4.6.2 Fahrzeug und Fahrstil

Auf den Einfluß und Aufforderungscharakter, der von einem Fahrzeug ausgehen kann, wurde in dieser Untersuchung schon hingewiesen. Hier sind es eher die jungen Fahrer, die einen derartigen Einfluß auf das Fahrverhalten vermuten, wie Tabelle 26 zeigt.
Von den Jüngeren ist z.B. über die Hälfte der Meinung, daß die Marke des Automobils sich auf den Fahrstil auswirkt.
Der Einfluß der Leistungsstärke eines Fahrzeugs auf das Verhalten des Fahrers ist an anderer Stelle bereits untersucht worden. So stellt BRÜHNING[1)] sowohl hinsichtlich des Geschwindigkeitsverhaltens als auch des Abstandsverhalten und der Wahl des Fahrstreifens auf der Autobahn deutliche Abhängigkeiten vom gefahrenen Fahrzeugtyp fest. Fahrer schnellerer Fahrzeuge scheinen danach tendenziell häufiger konfliktgeladene Situationen hervorzurufen und durch rücksichtsloses Verhalten aufzufallen. Diese bei BRÜHNING durch Beobachtungen gewonnenen Ergebnisse decken sich im übrigen mit dem Meinungsbild der im Rahmen dieser Untersuchung befragten Kraftfahrer.

---

1) Vgl. E. Brühning, Zum Verkehrsverhalten in Abhängigkeit vom gefahrenen Fahrzeugtyp.: In: Straßenverkehrstechnik, Nr. 3, 1973, S. 85-90; oder E. Brühning + L. Hippchen, Zur Unfallbeteiligung schneller und langsamer Fahrzeuge. In: Polizei, Technik, Verkehr, Nr. 2, 1975, S. 50-59.

Tabelle 26: Vermuteter Einfluß der Fahrzeugmarken auf den Fahrstil/Alter

Einfluß der Fahrzeugmarke	Alter (in Jahren) -29	30-49	50-59	60 u.m.
Sehr groß	20%	14%	13%	12%
groß	31%	29%	29%	25%
mittel	33%	28%	29%	29%
gering	6%	15%	13%	13%
kein Einfluß	6%	8%	9%	13%
keine Angabe	4%	6%	7%	8%
	100% N=307	100% N=492	100% N=165	100% N=142

4.6.3 Situative Umstände und Fahrstil

Wie eingangs dieses Kapitels bereits berichtet wurde, spielen Zeitdruck und das Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer eine wesentliche Rolle dafür, wie der einzelne im Straßenverkehr agiert.
Zeitdruck kommt vornehmlich durch externe Bedingungen zustande, etwa dadurch, daß man zu einem bestimmten Zeitpunkt seinen Arbeitsplatz erreichen muß oder einen geschäftlichen Termin wahrnehmen will, sei es, daß bestimmte Öffnungs- oder

Schlußzeiten den Zeitdruck hervorrufen. Diese Rahmenbedingungen führen dazu, daß Zeitdruck im Verkehr in unterschiedlicher Intensität wirksam wird. Die morgentliche und abendliche "Rush-hour" sind hier augenfälliges Beispiel. Gleichzeitig wird jedoch auch deutlich, daß Veränderungen der Rahmenbedingungen, also etwa die Einführung von Gleitzeit oder das Abgehen von einer starren Ladenschlußregelung einen Beitrag zum Abbau des Zeitdrucks liefern können, der sich positiv auf das Verkehrsgeschehen auswirken könnte.
Bedeutsam ist in diesem Zusammenhang allerdings auch, daß sich die Kraftfahrer selbst unter Zeitdruck setzen, indem sie keine hinreichenden zeitlichen Reserven einbauen. Diese Tatsache ist inzwischen auch von den Experten der Verkehrssicherheitsarbeit erkannt worden und eine entsprechende Kampagne in der Schweiz lautete demgemäß: "...pressiert's... passiert's...". Zeitdruck entsteht jedoch auch dann, wenn ein Fahrer durch äußere Umstände aufgehalten wird. Im Rahmen der Intensivgespräche haben wir die Konsequenzen diskutiert. Dabei zeigte sich folgendes: Wird ein Fahrer auf der Autobahn oder in der Stadt durch einen Stau aufgehalten, versuchen sowohl Männer wie auch Frauen die Situation rational zu bewältigen und gelassen zu bleiben. Intensives Nachfragen zeigt allerdings, daß es nur selten gelingt, tatsächlich gelassen zu bleiben. Innerlich wird man nervös und gereizt. So ärgert man sich in solchen Situationen ganz besonders stark über Fahrer, die durch "Lückenspringen" versuchen, sich Vorteile zu verschaffen. Löst sich der Stau auf, so versucht ein beachtlicher Teil (in der Intensivbefragung waren es rund ein drittel der Befragten), den Zeitverlust durch eine schnellere Fahrweise zu kompensieren. Einige, denen das Risiko dieser Verhaltensweise bewußt ist, reagieren in der Weise, daß sie ihre Fahrweise bewußt drosseln.
Ein anderer Aspekt der situativen Umstände liegt in den Witterungsbedingungen. Tabelle 24 hatte bereits gezeigt, daß auch dem Wetter ein gewisser Einfluß auf den Fahrstil zuerkannt wird. Daß ein solcher Einfluß existiert, ist in der UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung No. 10 bereits ausführlich

dargestellt worden.[1] Aber auch zu diesem Punkt liefern die Ergebnisse der Intensivbefragung noch einige interessante Ergänzungen. Als selbstverständlich anzusehen ist dabei das Ergebnis, daß bei widrigen Witterungsumständen, z.B. bei Schnee, Glatteis oder Nebel langsamer und vorsichtiger gefahren wird. Gleichzeitig sei hier noch einmal daran erinnert, daß insbesondere Straßenglätte und Schnee einen Solidarisierungseffekt unter Kraftfahrern bewirken.
Interessant sind in diesem Zusammenhang jedoch auch die berichteten Reaktionen über das Verhalten bei schönem, sonnigem Wetter. Hier berichten Männer und Frauen konträre Verhaltenseinflüsse: Männer erklären in der Mehrzahl, bei Sonne und gutem Wetter aggressiver und forscher zu fahren. Frauen legen nach ihrem eigenen Bekunden bei schönem Wetter einen toleranteren und partnerschaftlichen Fahrstil an den Tag.
Unbestritten ist in diesem Zusammenhang, daß Frontdurchgänge zu einer Erhöhung der Unfallzahlen führen und Fahrzeugführer bei Frontdurchgängen gereizter sind.
Diese wenigen Anmerkungen belegen, daß das Fahrverhalten und der Fahrstil in ein komplexes Netz von Einflußgrößen eingebunden sind, die zum Teil in gegensätzlicher, zum Teil in sich verstärkender Weise rücksichtsloses Verhalten fördern oder reduzieren können.

4.7 Welche Konsequenzen erwachsen aus rücksichtslosem Verhalten?

Die Diskussion der Konsequenzen rücksichtslosen Verhaltens konzentriert sich vielfach auf Unfälle, die in der Folge derartiger Verhaltensweisen auftreten. Wie jedoch die folgende Betrachtung zeigt, ist der Unfall keineswegs die einzige Konsequenz, im Gegenteil, der Unfall, der von den Statistikern gern als "seltenes Ereignis" apostrophiert

1) Vgl. D. Ellinghaus, Wetter und Autofahren, UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung No. 10, Köln, 1983.

wird, bildet quasi die Ausnahme, wenn man die Folgen rücksichtslosen Verhaltens betrachtet. Wie die folgende Darstellung zeigt, lassen sich außer dem Unfall eine ganze Reihe negativer Konsequenzen ausmachen, die es bei der Beurteilung rücksichtsloser Verhaltensweisen zu bedenken gibt. Die folgende Aufstellung gibt hierzu einen Überblick.

Rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr...

...führt zu einem Abbau der Solidarität der Verkehrsteilnehmer untereinander.

...erzeugt bei den Akteuren Stress und Spannungen.

...erzeugt bei den Betroffenen Angst und Schrecken.

...führt durch Lerneffekte zu Verbreitung negativer Vorbilder.

...führt zu Revanchedenken, das die Betroffenen überfordern kann.

...führt zu unkontrollierter Eskalation im Verhalten.

...führt zu Verkehrskonflikten.

...führt zu Unfällen.

Auf die in der Übersicht genannten Konsequenzen soll nun im folgenden näher eingegangen werden:
Im ersten Punkt wird darauf verwiesen, daß rücksichtsloses Verhalten die Solidarität unter den Verkehrsteilnehmern schwächt, eine Solidarität, die für das optimale Funktionieren des Systems Straßenverkehr unerläßlich ist. Rücksichtsloses Verhalten führt dazu, daß sich ein negativer Vertrau-

ensgrundsatz entwickelt, den SPÖRLI wie folgt beschreibt. "Rechne beim Fahren stets damit, daß die anderen gemein, dumm und unberechenbar sind".[1] In Verbindung mit dem Abbau von Solidarität ist damit zu rechnen, daß eine zunehmende Egozentriertheit im Straßenverkehr einsetzt. Hierunter ist zu verstehen, daß jeder nur noch seine eigenen Ziele ohne Berücksichtigung der anderen oder gegen die anderen durchzusetzen versucht. Eine solche Entwicklung geht einher mit einer Reduktion der ohnehin beschränkten Möglichkeiten zu kommunikativem Austausch im Verkehr. In soweit läßt sich generalisierend sagen, daß rücksichtsloses Verhalten zu einer Schwächung des Systems 'Straßenverkehr' führt.

Gleichzeitig hat ein derartiges Verhalten jedoch auch direkte Auswirkungen auf die psychische Situation der beteiligten Akteure, und zwar zunächst einmal auf diejenigen, die rücksichtslosem Verhalten ausgesetzt sind, zum anderen aber auch auf diejenigen, die ein derartiges Verhalten zeigen. Bei denjenigen, die rücksichtslosem Verhalten anderer ausgesetzt sind, werden Angst- und Schreckreaktionen hervorgerufen. Sie geraten unter Stress. Angst und Stress bedeuten dabei nicht nur eine psychische Belastung, es ist auch zu bedenken, daß Stress gegebenenfalls eine gewisse Rigidität des Denkens zur Folge hat[2] und die Betroffenen daran hindert, optimal auf die Situation zu reagieren. Wie stark der durch Rücksichtslosigkeit hervorgerufene empfundene Druck ist, belegen die Intensivgespräche über rücksichtslose Verhaltensweisen auf der Autobahn. Äußerungen wie: "..ich war geschockt..." oder "...ich fühlte mich angegriffen..." machen dies deutlich.
Aber nicht nur die 'Betroffenen' oder 'Geschädigten' geraten bei rücksichtslosen Fahrmanövern unter Druck. Auch diejenigen, die sich rücksichtslos verhalten, bleiben von psychi-

---

1) S. Spörli, a.a.O., S. 107.

2) H.E. Lück, Soziale Aktivierung, a.a.O., S. 28.

schen Belastungen nicht verschont. Sie geraten durch ihre eigenen Fahrmanöver unter Stress und Spannungen, die keineswegs immer als angenehm empfunden werden. Innere und äußere Zwänge verleiten sie vielmehr zu einem Handeln, das sie selbst belastet.

Eng verbunden mit dem Abbau der Solidarität ist der Aspekt der Wirkung rücksichtslosen Verhaltens als Modell. Bedingt durch die Tatsache, daß Rücksichtslose im Regelfall "erfolgreich" sind, d.h. zum Beispiel ihr Ziel schneller erreichen oder den anderen hinter sich lassen, können sich regelrechte rücksichtslose Modelle entwickeln, die von anderen übernommen werden und die gleichzeitig dazu beitragen, daß die Hemmschwelle der akzeptierten Rücksichtslosigkeit herabgesetzt wird. KROJ und SPOERER[1)] haben gezeigt, daß für die Verbreitung von Modellen im Verkehr zum einen deren wahrgenommene Kompetenz und zum anderen die Anzahl der Modelle von Bedeutung ist.

Gleichzeitig haben die Autoren ausdrücklich auf den kumulativen Effekt hingewiesen, der dadurch zustandekommt, daß Modelle neue Modelle schaffen und sich Verhaltensweisen auf diese Weise stetig weiter verbreiten können.

Rücksichtsloses Verhalten ruft zudem, wie in Kapitel 4.4 gezeigt, Wünsche nach Revanche hervor. Nach dem Motto "Wenn der andere mir das antut, dann zahle ich ihm das mit gleicher Münze heim". Dieses Streben nach Revanche hat nicht nur zur Folge, daß das aggressive Modell des Rücksichtslosen ein neues aggressives Modell beim Angegriffenen bewirkt. Gleichzeitig gerät der Reagierende leicht in die Situation, seinen individuellen Bereich sicheren Fahrens zu überschreiten und sich z.B. in Geschwindigkeitsbereiche oder Überhol- oder Abstandssituationen einzulassen, die seine Fähigkeiten überschreiten. Er fährt dann "über seine Verhältnisse" und ist dabei deutlich gefährdet. Besonders gefährlich spitzt sich

---

1) G. Kroj + E. Spoerer, Der Einfluß der Wahrnehmung fremden Fahrverhaltens auf das eigene Fahrverhalten - ein Feldexperiment. ZfV 20, 1974, Nr. 1, S. 8- 20.

die Situation zu, wenn das rücksichtslose Verhalten eines Fahrers als Auslöser wirkt und die Situation durch wechselseitige Reaktionen eskaliert, weil hier die Fahrer tatsächlich in Bereiche getrieben werden, in denen sie die Kontrolle über ihre Fahrzeuge verlieren können.
Aus der Sicht eines externen Betrachters stellen sich die Konsequenzen rücksichtslosen Verhaltens vornehmlich als Verkehrskonflikte dar oder schlagen sich in Unfällen nieder. Derartige Konflikte werden auf der Autobahn z.B. bei Fahrmanövern wie dichtem Auffahren, Schneiden, Rechtsüberholen, Auflaufenlassen oder Sperren der Überholfahrbahn sichtbar. In der Stadt sind es Drängeln, Schneiden beim Spurwechsel und Kämpfe um knappe Parkplätze, die derartige Konflikte zeigen.
Manche Autoren vertreten in diesem Zusammenhang die Meinung, daß viele dieser "Rangeleien" keineswegs gravierende Folgen haben, z.B. V. SAVIGNY: "gewiß - niemand ist auch so aggressiv wie Autofahrer untereinander. Sie schneiden sich, sie zeigen sich den Vogel, sie hupen wie wild, sie riskieren ihren kostbaren Lack beim Kampf um den Parkplatz, keine Frage. Aber das ist mit Solidarität verträglich. In soweit ähneln Autofahrer Kindern im Volksschulalter".[1)]

Wir möchten die Antwort auf die Frage, ob derartige Verhaltensweisen tatsächlich mit der Solidarität verträglich ist, an dieser Stelle noch offen lassen und uns vor einer endgültigen Antwort mit den partnerschaftlichen Verhaltensweisen befassen, um im Anschluß daran ein Urteil fällen zu können, das sich auf die Betrachtung beider Aspekte stützt.

---

1) E. von Savigny, a.a.O., S. 48.

5. Partnerschaftliches Verhalten im Verkehr

Die Diskussion zu Anfang dieser Untersuchung hat bereits gezeigt, daß partnerschaftliches Verhalten im Straßenverkehr aus zwei unterschiedlichen Quellen gespeist wird. Hierbei handelt es sich zum einen um altruistische Motive und zum anderen um das Bestreben nach Kooperation.

Altruistisches Handeln ist im Straßenverkehr relativ selten. Als Beispiele für derartige Verhaltensweisen gelten selbstlose Hilfeleistungen bei Pannen oder bei Unfällen, wobei insbesondere bei letzteren das Problem auftaucht, daß Hilfeleistung bei Unfällen per Gesetz vorgeschrieben ist und von daher nicht ausschließlich altruistischen Motiven entspringt. Die Faktoren, die die Bereitschaft zu altruistischen Hilfeleistungen beeinflussen, wurden bereits in Kapitel 2.2 diskutiert. Sie sollen hier nicht noch einmal dargestellt werden. Altruistisches Verhalten im Straßenverkehr, das den Bereich normaler Erwartungen übersteigt, wird vielfach fast als Kuriosität bewertet. Ein Leserbrief in der ADAC-Motorwelt vom März 1986 beschreibt beispielsweise, wie ein Kraftfahrer den Parkgroschen für den Parknachbarn eingeworfen hat, um diesen vor einem Strafmandat zu bewahren. Die Tatsache, daß über dieses altruistische Verhalten in der leserstärksten Automobilzeitschrift (mit Foto) berichtet wird, zeigt, daß es sich hier um ein Ausnahmeverhalten handelt. In Anbetracht der Tatsache, daß Partnerschaft im Straßenverkehr eher dem Bereich kooperativen Verhaltens zuzurechnen ist, gilt diesem Verhalten das vorrangige Interesse der folgenden Ausführungen. Die größere Bedeutung kooperativer Aspekte gegenüber altruistischen Momenten wird im übrigen nicht zuletzt daran deutlich, daß die Kraftfahrer, auf Partnerschaftlichkeit angesprochen, spontan und wesentlich intensiver an kooperatives Verhalten denken als an altruistisches Handeln.
Im Verlaufe dieses Kapitels soll nun gezeigt werden, welche Verhaltensweisen von den Kraftfahrern als besonders partner-

schaftlich empfunden werden. Hierzu ist es allerdings erforderlich, sich auf einige ausgewählte Situationen und solche Verhaltensweisen zu beschränken, die als typisch für den Straßenverkehr gelten können. Dabei soll auch gezeigt werden, wie die Prozesse partnerschaftlichen Verhaltens ablaufen. Des weiteren werden wir der Frage nachgehen, welche Fahrer sich unter welchen Umständen partnerschaftlich verhalten. Diese Diskussion korrespondiert mit den Ergebnissen der Abschnitte 4.1.1 und 4.1.2, in denen der Versuch unternommen wurde, die rücksichtslosen Fahrer näher einzugrenzen.
An dieser Stelle sei jedoch noch einmal ausdrücklich eine Warnung gestattet: Die vorliegende Untersuchung sollte nicht zu der Annahme verleiten, die Autofahrer in zwei Gruppen zu unterteilen: hier die partnerschaftlichen und dort die rücksichtslosen Fahrer. Beides, Rücksichtslosigkeit und Partnerschaft, sind Verhaltenskomponenten, die in jedem Fahrer potentiell angelegt sind. Welches Verhalten ein Fahrer in einer konkreten Situation an den Tag legt, hängt von seiner Persönlichkeit und einer Vielzahl von Rahmenbedingungen ab. Auf derartige Rahmenbedingungen wird im folgenden noch mehrfach hingewiesen, so daß deren Einfluß deutlich werden wird.

5.1 Welche Verhaltensweisen empfinden Kraftfahrer als besonders partnerschaftlich?

Die folgende Tabelle 27 zeigt, welche Verhaltensweisen aus der Sicht der Kraftfahrer als besonders partnerschaftlich und freundlich eingestuft werden, wobei gleichzeitig zwischen den Fahrern unterschiedlicher Fahrzeuggruppen unterschieden wird.
Die Tabelle verdeutlicht zunächst einmal, daß vor allem solche Manöver, bei denen der Fahrer auf Vorrechte verzichtet oder seine Geschwindigkeit zum Vorteil anderer ver-

Tabelle 27: Als besonders partnerschaftlich empfundene Verhaltensweisen im Straßenverkehr

Art des Verhaltens	Fahrer von... PKW	LKW	Motorrad	Gesamt
Besonders partnerschaftlich ist, wenn...				
a)...Fahrer auf die Vorfahrt verzichten, um einem anderen das Einfädeln in den fließenden Verkehr zu ermöglichen.	28%[1)]	26%	21%	27%
b)...Fahrer in der Stadt verzögern oder anhalten, um Fußgängern das Überqueren der Straße zu ermöglichen.	28%	21%	10%	27%
c)...Fahrer sich durch ein Handzeichen oder ein kurzes Antippen der Hupe oder Lichthupe für eine freundliche Geste des anderen bedanken.	26%	12%	29%	26%
d)...Fahrer ihre Fahrt verlangsamen, um anderen das Einscheren in die eigene Fahrspur zu erleichtern.	23%	28%	15%	22%
e)...Fahrer andere durch Blink- oder Handzeichen auf Polizei- oder Radarkontrollen aufmerksam machen.	21%	26%	22%	21%
f)...Fahrer durch Blinkzeichen den Gegenverkehr auf eine Gefahr aufmerksam machen.	21%	16%	21%	21%
g)...Fahrer anhalten, um einem liegengebliebenen Fahrer zu helfen.	20%	11%	28%	20%
h)...Fahrer den rechten Blinker betätigen, um dem Hintermann zu zeigen, daß er überholen kann.	20%	12%	19%	20%
i)...Fahrer mehrfach die Bremse antippen, um auf ein Hindernis oder einen Stau aufmerksam zu machen.	17%	12%	16%	17%

Art des Verhaltens	Fahrer von... PKW	LKW	Motorrad	Gesamt
Besonders partnerschaftlich ist, wenn...				
j) Fahrer Parkplatzsuchende darauf hinweisen, daß sie ihren Parkplatz jetzt räumen.	17%	12%	24%	17%
k)...Fahrer sich per Handzeichen, Hupe oder Lichtzeichen für einen Fehler, den sie gemacht haben, entschuldigen.	15%	16%	9%	15%
l)...Fahrer auf der Autobahn frühzeitig für schnellere Autos platzmachen.	11%	2%	15%	11%
m)...Fahrer auf der Landstraße den linken Blinker setzen, um einen nachfolgenden Wagen, der überholen möchte, vor Gegenverkehr zu warnen.	11%	5%	9%	11%
n)...Fahrer sich bei Dunkelheit auf der Autobahn mit dem Vordermann abwechseln und mal der eine und mal der andere vorweg fährt.	6%	9%	4%	6%
	N=1.010	N=43	N=68	N=1.106

ringert als besonders partnerschaftlich empfunden werden. Der Verzicht auf die Vorfahrt zugunsten eines anderen, das Anhalten, um einen Fußgänger passieren zu lassen, sind zwei Beispiele, die in der Bewertung ganz oben rangieren. Überraschend in Tabelle 27 ist, welcher hohe Stellenwert dem freundlichen "Dankeschön" per Handzeichen oder Hupe/Lichthupe zugemessen wird. Diese Geste, die demjenigen, an den sie adressiert ist, keinerlei Vorteile im Verkehrsablauf bietet, erhält ihre Bedeutung dadurch, daß auf diese Weise die Reziprozität der Beziehungen hergestellt wird. Das "Dankeschön" stellt die Balance zwischen Gebendem und Nehmendem her und bildet gleichzeitig einen Verstärker des positiven Verhaltens.

Ebenfalls von einiger Bedeutung sind die kommunikativen Hinweise, die per Blinker oder Lichthupe vermittelt werden und deren wichtigste Inhalte dabei Hinweise auf Gefahren sind. Aus der Sicht der Autofahrer sind Radar- und Polizeikontrollen ebenfalls eine Gefahr, sie spielen im Kontext der partnerschaftlichen Hilfe eine durchaus bedeutende Rolle.

Die Ergebnisse der Tabelle 27 bestätigen noch einmal, daß altruistischen Handlungsweisen im Straßenverkehr keine überragende Bedeutung zukommt. Das Anhalten zur Hilfeleistung (Item g) erreicht nur einen Mittelplatz innerhalb der Tabelle 27.
Verhaltensweisen, die dem schnelleren Fortkommen (auch) des anderen dienen, rangieren, bezogen auf die Häufigkeit der Nennungen, deutlich am Ende. Partnerschaft kommt demnach insbesondere dann zum Tragen, wenn andere durch die Umstände schlechtere Bedingungen haben, zum Beispiel wartepflichtig sind oder als Fußgänger schwächer als die Autofahrer sind.
Während die vertiefende Datenanalyse zeigt, daß Männer und Frauen zu diesem Thema kaum unterschiedliche Vorstellungen entwickeln und auch zwischen den verschiedenen Altersgruppen keine signifikanten Unterschiede bestehen, weist Tabelle 27 darauf hin, daß die Fahrerperspektive durchaus einen Einfluß auf die Beurteilung hat. An einigen Stellen werden deutliche Unterschiede zwischen PKW-, LKW- und Motorradfahrern sichtbar.
So spielt für die Motorradfahrer das partnerschaftliche Verhalten gegenüber Fußgängern (Item b) eine weitaus geringere Rolle als für die übrigen motorisierten Verkehrsteilnehmer. Einen größeren Stellenwert hat dagegen für die Motorradfahrer die Hilfeleistung, wenn ein Fahrer liegengeblieben ist (Item g). Diese Einstufung hängt möglicherweise mit der größeren Ingroup-Solidarität unter den Motorradfahrern zusammen. Motorradfahrer gelten in der Ingroup durchweg als partnerschaftlich, wenngleich auch immer wieder Rivalitäten zwischen ihnen ausgetragen werden. LKW-Fahrer messen dem Verlangsamen, um anderen das Einscheren zu ermöglichen,

größere Bedeutung zu (Item d). Diese Bewertung hängt sicherlich mit den größeren Problemen zusammen, die LKW-Fahrer beim Einscheren, Einfädeln und Auffahren auf die Autobahn durch das geringere Beschleunigungsvermögen ihrer Fahrzeuge haben. Unterdurchschnittliche Bedeutung hat demgegenüber die Hilfeleistung bei Pannen. Hier ist nicht ganz deutlich, ob dies durch die Haltung, daß derartige Hilfe als selbstverständlich angenommen wird oder dadurch, daß diesen Problemen tatsächlich eine geringere Bedeutung beigemessen wird, zustande kommt.

Nun haben nicht nur die Lenker der verschiedenen Fahrzeugkategorien leicht abweichende Vorstellungen darüber, welche Verhaltensweisen als besonders partnerschaftlich einzustufen sind. Eine Vielzahl von Verhaltensweisen sind auch an spezifische Gegebenheiten, z.B. die Straße, auf der sie stattfinden gebunden. Dieser Frage sind wir im Rahmen der Intensivgespräche nachgegangen.

Es zeigt sich, daß das Einfädeln lassen, insbesondere in der Stadt, als wichtigstes partnerschaftliches Verhalten gesehen wird. In diesem Zusammenhang wird immer wieder die Bedeutung des "Reißverschluß-Prinzips" betont, das die Kraftfahrer angewendet sehen möchten. Ein weiteres Fahrmanöver in der Stadt, das unter den partnerschaftlichen Verhaltensweisen einen hohen Stellenwert genießt, besteht darin, dem Gegenverkehr eine Chance zum Abbiegen zu geben. Gleichzeitig bestätigen die Intensivgespräche jedoch auch das Ergebnis, daß für sehr viele Kraftfahrer Partnerschaftlichkeit in Beziehung zu Fußgängern gesehen wird. Hier wird auf Rücksichtnahme auf Kinder und alte Leute verwiesen sowie auf besonders vorsichtige Fahrweise an Straßenbahnhaltestellen. Es drängt sich allerdings die Vermutung auf, daß hier der verbal geäußerte Anspruch und das konkrete Verhalten deutlich auseinanderklaffen. Insoweit haben Kampagnen und Maßnahmen zwar bewirkt, daß ein Problem als solches erkannt wird, die Umsetzung in gefahrmindernde Verhaltensweisen oder die Akzeptanz von Geschwindigkeitsbegrenzungen, insbesondere in Wohngebieten, bleibt jedoch gering.

Ein anderer Aspekt erweist sich in diesem Zusammenhang als interessant. Während PKW-Fahrer - wenigstens verbal - Partnerschaft gegenüber Fußgängern betonen, werden von ihnen fast keinerlei Hinweise auf partnerschaftliche Verhaltensweisen gegenüber Radfahrern und absolut keine Hinweise auf ein solches Verhalten gegenüber Motorradfahrern genannt. Eine eindeutige Bestätigung liefern die Intensivgespräche ferner dafür, daß Fahrmanöver für bedeutsamer erachtet werden als kommunikativer Austausch durch Handzeichen und Signale.
Auf der Autobahn dominieren, von der Bedeutung her, ähnlich den Verhältnissen in der Stadt, solche Fahrmanöver, die dem Partner das Hineinkommen in den fließenden Verkehr an den Auffahrten erleichtern. Der Fahrstreifenwechsel nach links, um die rechte Spur dem Auffahrenden frei zu machen sowie das kurze Abbremsen zu eben dem gleichen Zweck gelten als wichtigste partnerschaftliche Handlungen auf der Autobahn. Von den befragten Kraftfahrern weisen Männer dann noch gehäuft auf Pannenhilfe hin, die sie für ein wesentliches Beispiel partnerschaftlichen Verhaltens halten. Gleichzeitig ist es ihnen weitaus häufiger als den Frauen besonders wichtig, wenn dem Schnelleren zügig Platz gemacht wird.
Bezogen auf das Verhalten auf der Landstraße sind es vornehmlich zwei Manöver, die als besonders partnerschaftlich empfunden werden. Hierbei handelt es sich zum einen darum, daß langsamere Fahrzeuge, z.B. Traktoren oder Wohnwagengespanne, schnelleren Fahrzeugen das Überholen ermöglichen, sei es durch besonders scharfes Rechtsfahren oder auch durch ein Verzögern oder Anhalten. Eng hiermit verknüpft ist die zweite Verhaltensweise, die sich auf den kommunikativen Hinweis auf Überholmöglichkeiten bezieht. Das Setzen des rechten Blinkers stellt in diesem Zusammenhang die zweitwichtigste partnerschaftliche Maßnahme auf Landstraßen dar. Mit dem kritischen Überholvorgang ist auch die dritte Verhaltensweise verknüpft, sie beschreibt partnerschaftliches Verhalten zum Ende des Überholens, indem nämlich das Ein-

scheren erleichtert wird.
Faßt man die Ergebnisse dieses Abschnitts zusammen, so ist festzustellen, daß vor allem Fahrmanöver, die dem anderen das Hineinkommen in den Verkehrsfluß oder die Fortsetzung seiner Fahrt gestatten, positiv bewertet werden. Partnerschaftliches Verhalten hängt dabei sowohl davon ab, auf welcher Straße man sich bewegt wie auch davon, welches Fahrzeug man selber bewegt und wem man begegnet. Hierzu später noch weitere Informationen.

5.2 Wie häufig und unter welchen Bedingungen zeigen Kraftfahrer partnerschaftliches Verhalten?

Im vorangehenden Abschnitt ist dargestellt worden, welche Verhaltensweisen vom Kraftfahrer als besonders partnerschaftlich empfunden werden. An dieser Stelle soll nun gezeigt werden, wie es um die Häufigkeit des Auftretens derartiger Reaktionen bestellt ist. Dabei ist es nicht Zielsetzung der Ausführungen, eine objektive, sich auf Beobachtungen stützende, Häufigkeitsverteilung der verschiedenen Verhaltensweisen zu präsentieren, dies würde einen unverhältnismäßig großen Beobachtungsaufwand erfordern. Stattdessen wird gezeigt, mit welcher Häufigkeit partnerschaftliche Verhaltensweisen nach der Meinung der Kraftfahrer anzutreffen sind.
Gleichzeitig gehen wir der Frage nach, unter welchen Bedingungen denn partnerschaftliche Verhaltensweisen erfolgen. Die Tabelle 28 zeigt, daß nach Meinung der Kraftfahrer die freundliche Geste, die als Handzeichen oder vermittels der Lichthupe oder Hupe entboten wird, die häufigste Variante partnerschaftlichen Verhaltens ist. Hierzu werden nicht zuletzt die Kampagnen des DVR beigetragen haben, die derartige Gesten in ihrem Slogan "Hallo Partner - Dankeschön" prägnant verbalisiert haben. Erst ab der zweiten Stelle werden Verhaltensweisen genannt, die Fahrmanöver wie An-

Tabelle 28: Wahrnehmung der Häufigkeit[1] des Auftretens bestimmter partnerschaftlicher Verhaltensweisen

Art des Verhaltens	PKW	LKW	Motorrad	Gesamt
Besonders häufig im Straßenverkehr ist, daß...				
1)...Fahrer sich durch ein Handzeichen oder ein kurzes Antippen der Hupe oder Lichthupe für eine freundliche Geste des anderen bedanken.	49%	35%	46%	49%
2)...Fahrer auf die Vorfahrt verzichten, um einem anderen das Einfädeln in den fließenden Verkehr zu ermöglichen.	46%	38%	16%	45%
3)...Fahrer in der Stadt verzögern oder anhalten, um Fußgängern die Überquerung der Straße zu ermöglichen.	44%	44%	38%	44%
4)...Fahrer ihre Fahrt verlangsamen, um anderen das Einscheren in die eigene Fahrspur zu erleichtern.	44%	33%	31%	43%
5)...Fahrer andere durch Blink- und Handzeichen auf Polizei- oder Radarkontrollen aufmerksam machen.	41%	58%	44%	42%
6)...Fahrer den rechten Blinker betätigen, um dem Hintermann zu zeigen, daß er überholen kann.	38%	38%	35%	38%
7)...Fahrer durch Blinkzeichen den Gegenverkehr auf eine Gefahr aufmerksam machen.	37%	24%	26%	36%
8)...Fahrer mehrfach die Bremse antippen, um auf ein Hindernis oder einen Stau aufmerksam zu machen.	35%	30%	22%	35%

1) Die Befragten konnten aus dem vorgegebenen Itemkatalog bis zu 5 Verhaltensweisen nennen, die sie für besonders häufig halten.

Art des Verhaltens	PKW	LKW	Motorrad	Gesamt
Besonders häufig im Straßenverkehr ist, daß...				
9)...Fahrer sich per Handzeichen, Hupe oder Lichzeichen für einen Fehler, den sie gemacht haben, entschuldigen.	31%	21%	29%	31%
10)...Fahrer auf der Autobahn frühzeitig für schnellere Autos Platz machen.	29%	19%	25%	28%
11)...Fahrer Parkplatzsuchende darauf hinweisen, daß sie ihren Parkplatz jetzt räumen.	26%	21%	28%	26%
12)...Fahrer auf der Landstraße den linken Blinker setzen, um einen nachfolgenden Wagen, der überholen möchte, vor Gegenverkehr zu warnen.	24%	9%	22%	24%
13)...Fahrer anhalten, um einem liegengebliebenen Fahrer zu helfen.	23%	12%	22%	23%
14)...Fahrer sich bei Dunkelheit auf der Autobahn mit dem Vordermann abwechseln und mal der eine und mal der andere vorweg fährt.	11%	9%	9%	11%
	N=1.010	N=43	N=68	N=1.106

halten, Verlangsamen und die Zeichengebung durch Blinker und Lichtzeichen beinhalten.

Gleichzeitig macht Tabelle 28 jedoch auch deutlich, daß die Art des gefahrenen Fahrzeugs die Wahrnehmung beeinflußt. LKW-Fahrer erleben nach ihren Bekundungen deutlich seltener als PKW-Fahrer, daß sich Fahrer durch Zeichen bedanken. Es ist an dieser Stelle zu vermuten, daß diese Antwort stark von der Beziehung zu PKW-Fahrern und weniger von der zu anderen LKW-Fahrern geprägt ist. Daß andere gegenüber LKW- oder Motorradfahrern auf ihre Vorfahrt verzichten, scheint ebenfalls seltener zu sein als gegenüber PKW-Fahrern.

Ein Vergleich zwischen den Tabellen 27 und 28 zeigt, daß eine gewisse Diskrepanz zwischen demjenigen Verhalten besteht, das von den Kraftfahrern als besonders partnerschaftlich empfunden wird und demjenigen, das sie als besonders häufig erleben. Vereinfachend läßt sich diese Diskrepanz wie folgt beschreiben: Höher bewertet werden partnerschaftliche Handlungen, insbesondere wenn sie mit einem Verzicht des Akteurs verbunden sind. Häufiger erlebt werden dagegen Gesten, bei denen sich andere für eine erhaltene Freundlichkeit bedanken.
Eine nach demographischen Merkmalen durchgeführte Datenanalyse zeigt im übrigen keine signifikanten Unterschiede in der Beurteilung durch Männer oder Frauen oder zwischen den verschiedenen Altersklassen.
Deutlich beeinflußt wird allerdings die Häufigkeit des Auftretens partnerschaftlicher Verhaltensweisen von externen Faktoren. So berichten Kraftfahrer, und Beobachtungen stützen diese Aussagen darüber, daß bei extrem schlechten Bedingungen, z.B. bei Schneefall und Glatteis die Bereitschaft zu partnerschaftlichem Verhalten zunimmt. Dieses Phänomen, daß ein Feind von außen die "In-group" solidarisiert, ist in der Psychologie und in der Geschichte eine vertraute Erscheinung. Alles deutet darauf hin, daß derartige Effekte auch im Straßenverkehr auftreten. So ist bei Staus zu beobachten, daß zunächst beim Auflaufen auf einen solchen Kämpfe um Vorteile, Drängeln und in Lücken Zwängen stattfindet. Steht man jedoch erst einmal im Stau, setzen sich vielfach "großzügigere" und gelassenere Verhaltensweisen durch, wobei gegenüber dem anderen sogar partnerschaftlich agiert wird. Die Gespräche mit Kraftfahrern zeigen hier einen gewissen Sarkasmus, etwa, wenn ein Kraftfahrer feststellt: "Wenn alle im Stau stehen, läßt man gerne einen rein, der dann auch im Stau steht...". Diese Solidarität verschwindet wieder, wenn der Stau sich auflöst. Auf andere Bedingungen, die partnerschaftliches Verhalten positiv beeinflussen, wurde im Verlaufe dieses Berichts bereits hingewiesen. Es sei nur an die Tatsache erinnert, daß der Fah-

rer eines Fahrzeugs, das sich falsch eingeordnet hat und das durch sein Kennzeichen als ortsfremd ausgewiesen ist, auf partnerschaftlichere Behandlung rechnen kann als ein solcher, der als ortskundig eingestuft wird. Ob in einer derartigen Situation partnerschaftlich reagiert wird, hängt im übrigen auch davon ab, wie sich der Fahrer, der von den anderen Rücksichtsnahme oder Verzicht erwartet, verhält. Frauen berichten in den Intensivgesprächen wiederholt davon, daß sie mit der Korrektur nach falschem Einordnen keine oder nur geringe Probleme gehabt hätten. Zwei Fahrerinnen berichten:

> "Ich hatte mich falsch eingeordnet, wollte die Spur wechseln. Als Frau geht das leicht".
> "Die Spur zu wechseln ging immer ganz gut, mit einem Lächeln habe ich oft Erfolg".

Situative Elemente, wahrnehmbare oder zugeschriebene Charakteristika des Fahrers (und des Fahrzeugs) spielen in diesem Zusammenhang eine wesentliche Rolle.
Wichtige Voraussetzungen für partnerschaftliches Verhalten sind dabei, daß derjenige, der auf dieses Verhalten angewiesen ist, dies eindeutig und deutlich kundtut, sei es durch Zeichengebung, demonstratives Fahren oder direkten Blickkontakt.
Mit partnerschaftlichem Verhalten kann er dann rechnen, wenn der andere Verkehrsteilnehmer die Problemsituation erkennt und sich persönlich für zuständig erklärt, wobei das "Sich-für-zuständig-Erklären" ein Vorgang ist, der nicht nur von der Persönlichkeit, sondern auch von der sozialen Situation abhängt.[1] Gleichzeitig erweist sich der kommunikative Kontakt zwischen den Akteuren als bedeutsam. Diejenigen, die in einer konkreten Situation nicht partnerschaftlich reagieren wollen, meiden daher vielfach den direkten Blickkontakt zu denjenigen, die sich um ein hilfreiches Verhalten bemühen.

---

1) Vgl. Kapitel 2.2.

Die letzten Ausführungen haben bereits erste Hinweise zur Beantwortung der Frage geliefert, aus welchen Gründen Kraftfahrer sich partnerschaftlich verhalten. Dieser Frage soll nun im folgenden Abschnitt weiter nachgegangen werden.

5.3 Gründe für partnerschaftliches Verhalten

Die Analyse der Gründe, die für partnerschaftliches Verhalten genannt werden, zeigt in aller Deutlichkeit, daß Partnerschaft im Straßenverkehr vornehmlich Motiven zur Kooperation entspringt. Demgegenüber spielen altruistische Motive nur eine untergeordnete Rolle. Man verhält sich vor allem partnerschaftlich, weil man hofft, daß die anderen ebenso reagieren, wenn man selbst auf partnerschaftliche Hilfe angewiesen ist. In diesem Zusammenhang gehen viele Verkehrsteilnehmer von der Vorstellung aus, daß das eigene positive Beispiel eine wichtige Rolle spielt. Daß einiges für die Richtigkeit dieser Annahme spricht, darauf wurde in Kapitel 2 in Zusammenhang mit der Diskussion über Modelle im lerntheoretischen Sinn im Straßenverkehr hingewiesen. Deutlich wird anhand der Äußerungen der Verkehrsteilnehmer zum Problem des partnerschaftlichen Verhaltens, daß eine Reziprozität des Gebens und Nehmens existiert. Derjenige, der eine positive partnerschaftliche Handlung oder Geste ausführt, erwartet, daß ihm in einer ähnlichen Situation ebenfalls geholfen wird. Ungeklärt bleiben muß in diesem Zusammenhang, ob im Straßenverkehr das "do-ut-des-Prinzip" (ich gebe, damit du gibst) oder das aus einer moralischen Verpflichtung heraus empfundene Bedürfnis, sich positiv und partnerschaftlich zu verhalten, größere Bedeutung besitzen. Tabelle 29 zeigt in diesem Zusammenhang, welche Gründe in der Öffentlichkeit für partnerschaftliches Verhalten im Verkehr in welcher Häufigkeit genannt werden. Und hier wird deutlich, daß neben den eingangs geschilderten Motiven partnerschaftliches Verhalten zu einem erheblichen Teil auch aus Pflichtbewußtsein erfolgt, weil man zu Höflichkeit und Rücksichtsnahme erzogen worden ist.

Ein beachtlicher Teil der Verkehrsteilnehmer erklärt, daß ein wichtiger Faktor für partnerschaftliches Verhalten das Einfühlen in die Situation des anderen sei. Diese Art des Einfühlens - in der Psychologie auch Empathie genannt - "ist in der Veranlagung des Menschen unterschiedlich stark angelegt und durch Umwelt und Erziehung unterschiedlich weiterentwickelt, vernachlässigt oder gehemmt".[1] Empathie kann zum einen bewirken, daß man für das eigene Verhalten in vergleichbaren Situationen lernt. Zum anderen kann Einfühlen jedoch auch bedeuten, die Wirkung des eigenen Verhaltens auf andere zu kalkulieren.
Deutlich wird in Tabelle 29 jedoch auch, daß man in partnerschaftlichem Verhalten mehr als eine spontane, z.B. durch die augenblickliche Laune beeinflußte Aktion sieht.
Gleichzeitig verdeutlicht Tabelle 29 die Unterschiede, die zwischen den Fahrern verschiedener Fahrzeugkategorien und den nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern bestehen.
So betonen LKW-Fahrer in besonderer Weise das Auf-andere-Angewiesen-Sein und die Vernünftigkeit partnerschaftlichen Verhaltens. Für weniger bedeutsam halten sie, in Übereinstimmung mit den Motorradfahrern, das eigene gute Beispiel. Motorradfahrer messen zudem der anerzogenen Höflichkeit und Rücksichtnahme unterdurchschnittliche Bedeutung zu. Gleichzeitig erklären sie deutlich seltener als andere Verkehrsteilnehmer, daß sie partnerschaftlich reagieren, weil auch andere rücksichtsvoll sind. Tabelle 29 spiegelt deutlich wider, daß die verschiedenen Fahrergruppen auch hier aus ihrer individuellen Situation heraus argumentieren. So spielt für die LKW-Fahrer Konfliktvermeidung als Motiv eine deutlich geringere Rolle als für die anderen Verkehrsteilnehmer. Diese Haltung hängt wahrscheinlich damit zusammen, daß sie bei Konflikten durchweg die Stärkeren sind. Umgekehrt sind für Motorradfahrer Konfliktvermeidung und vernünftiges Verhalten überlebenswichtig, weil sie durch die

---

1) H.E. Lück, Mitleid-Vertrauen-Verantwortung, a.a.O. S. 149.

Tabelle 29: Besonders wichtige Gründe für partnerschaftliches Verhalten im Verkehr/Art der Verkehrsbeteiligung

Man verhält sich partnerschaftlich im Verkehr,...	Art der Verkehrsbeteiligung PKW-Fahrer	LKW-Fahrer	Motorrad-Fahrer	Fußgänger	Gesamt
1)...weil man hofft, daß die anderen partnerschaftlich reagieren, wenn man selbst darauf angewiesen ist.	64%	74%	62%	61%	63%
2)...weil das eigene gute Beispiel wichtig ist.	64%	42%	46%	60%	61%
3)...weil man zu Höflichkeit und Rücksichtnahme erzogen worden ist.	58%	53%	46%	59%	58%
4)...weil man sich in die Situation des anderen hinein denken kann.	49%	42%	51%	47%	48%
5)...weil es Freude macht, anderen einen Gefallen zu tun.	42%	47%	32%	43%	42%
6)...weil es vernünftig ist.	42%	53%	54%	41%	42%
7)...weil man jede Art von Konflikt vermeiden möchte.	41%	28%	43%	42%	41%
8)...weil andere auch rücksichtsvoll sind.	41%	42%	34%	43%	41%
9)...weil man selbst keinen großen Nachteil davon hat.	41%	35%	40%	36%	39,#
10)...weil man gute Laune hat.	27%	23%	26%	26%	26%
Mehrfachnennungen	N=1.010	N=43	N=68	N=861	N=1.967

Bauart ihres Fahrzeugs besonders gefährdet sind. Anhand der Intensivgespräche wird zusätzlich deutlich, daß die Kraftfahrer Partnerschaft und Rücksichtnahme vor allem auch von der Einsichtsfähigkeit der Beteiligten beeinflußt sehen. Einsicht und Erfahrung gelten ihnen quasi als Voraussetzung für partnerschaftliches Verhalten. Weit weniger bedeutsam ist ein Gefühl von Gerechtigkeit. Dieses kann, muß jedoch nicht zwangsläufig zu partnerschaftlichem Verhalten führen. Äußerungen wie

> "Jeder kriegt das, was er verdient"

lassen Optionen für beide Verhaltenstendenzen, rücksichtslose und partnerschaftliche, erkennen. Insbesondere die Fahrer kleiner Fahrzeuge fordern gleiches Recht für alle und reagieren sensibel auf Vorteile, die Fahrer größerer Wagen durch regelwidriges oder rücksichtsloses Verhalten gewinnen. Die Fahrer kleinerer Wagen äußern dabei wiederholt die Meinung, daß Partnerschaft fast nie von Fahrern größerer Wagen gegenüber Fahrern kleinerer Wagen geübt wird.
In diesem Zusammenhang wird immer wieder darauf verwiesen, daß Fahrer großer Autos sich Rechte anmaßen, die ihnen nicht zustehen. Ein VW-Käfer-Fahrer erklärt:

> "Leute mit dicken Autos haben auch führende Stellungen inne. Von daher übertragen sie ihre Rechte auf den Straßenverkehr".

und eine Ford-Fiesta-Fahrerin:

> "Fahrer toller Autos meinen, sie hätten mehr Rechte als andere".

Von daher ist es verständlich, daß Partnerschaft gegenüber den Fahrern gleicher Fahrzeuge leichter fällt, daß sich dagegen die Fahrer kleiner Fahrzeuge schwertun, Partnerschaft gegenüber Größeren zu zeigen, und umgekehrt.

Auf der anderen Seite zeigen Beobachtungen, daß das Gefühl der Überlegenheit und Stärke, z.B. beim LKW-Fahrer, die Bereitschaft zu partnerschaftlichem Verhalten durchaus fördern kann. Insbesondere auf Landstraßen trifft man auf bewußte partnerschaftliche Manöver dieser Fahrergruppe, die aus dem Gefühl der Überlegenheit und der hieraus abgeleiteten Verantwortlichkeit herrührt.
Die Intensivgespräche belegen allerdings auch, daß partnerschaftliches Verhalten von einer Minderheit als Zeichen der Schwäche ausgelegt wird. So weisen einige Gesprächspartner explizit darauf hin, daß Resignation und das Wissen um die eigene Schwäche oder Unterlegenheit oder auch Angst partnerschaftliches Verhalten hervorrufen. Insbesondere Frauen neigen dazu, partnerschaftliche Reaktionen mit übertriebener Vorsicht in Verbindung zu bringen.
Eine besondere Form partnerschaftlichen Verhaltens besteht in der Pannenhilfe. Es wurde bereits angedeutet, daß diesem Aspekt im Gesamtrahmen partnerschaftlicher Reaktionen nur begrenzte Bedeutung zukommt. So nannten in den Intensivgesprächen auch nur wenige Befragte (ausschließlich Männer) Pannenhilfe auf der Autobahn und auf Landstraßen als partnerschaftliches Verhalten. Einige Aspekte des Verhaltens gegenüber Fahrern, die eine Panne haben, sind in der Vergangenheit bereits untersucht worden. Wie in Kapitel 2.2 bereits berichtet, konnte festgestellt werden, daß Frauen deutlich eher geholfen wird als Männern.[1] In einer älteren Untersuchung berichten BRYAN und TEST, daß von 2000 Autofahrern 35 anhielten, um bei einer Reifenpanne zu helfen. Diese Zahl verdoppelte sich in etwa, wenn die Fahrer vorher beobachten konnten, wie ein anderer Fahrer beim Reifenwechsel half.[2] Hier wird noch einmal die Bedeutung posi-

---

1) Vgl. R.J. Pomazal + G. L. Clore, Helping on the highway: The effects of dependency and sex. Journal of Applied Social Psychology, 1973, 3, S. 150-164; und: S.G. West, G. Whitney, R. Schnedler, Helping a motorist in distress: The effects of sex, race and neighborhood, a.a.O.

2) J.H. Bryan + M.A. Test, Models and helping: Naturalistic studies in aiding behavior. Journal of Personality and Social Psychology, 1967, 6, S. 400-407.

tiver Verhaltensmodelle deutlich. Partnerschaftliches Verhalten orientiert sich an Vorbildern und kann, ähnlich wie bereits für rücksichtsloses Verhalten beschrieben, einen kumulativen Effekt haben. Insofern ist das positive Beispiel jedes einzelnen von Bedeutung.

5.4 Wer verhält sich besonders partnerschaftlich?

Im Rahmen der Diskussion der Frage, welche Fahrer denn als besonders rücksichtslos gelten (Vgl. Kapitel 4.1.2), wurden bereits auch einige Hinweise auf solche Fahrer gegeben, die als eher partnerschaftlich gelten. So wurde festgetellt, daß Frauen im Vergleich zu Männern mehr Partnerschaftlichkeit zugeschrieben wird. Gleichzeitig wurde der Konflikt zwischen den Fahrern großer und kleiner PKWs deutlich. Diese Darstellung soll an dieser Stelle mit besonderem Blick auf partnerschaftliche Manöver ein wenig vertieft und ergänzt werden. Die Darstellung stützt sich dazu in ihren empirischen Ergebnissen nahezu ausschließlich auf Fremdbeurteilungen, Befragungen von Kraftfahrern über ihre eigene Fahrweise erbringen immer wieder das Ergebnis: "Schuld ist eigentlich immer der andere, böse, rücksichtslos ist der andere".[1] Der Befragte selbst verhält sich weitgehend kooperativ, allenfalls werden seine gut gemeinten Absichten mißverstanden oder seine ihm zustehenden Rechte mißachtet.
Um einen Überblick zu gewinnen, wer denn in der Öffentlichkeit als partnerschaftlich gilt, sind in Tabelle 30 eine Reihe von Fahrergruppen zusammengestellt, für die jeweils das Ausmaß der zugeschriebenen Partnerschaftlichkeit ermittelt wurde.
Tabelle 30 spiegelt in der Spalte "Gesamtbevölkerung" deutlich wider, daß Partnerschaft im Straßenverkehr ein Verhal-

---

1) W. Böcher, Aggression im Straßenverkehr, a.a.O., S. 88.

Tabelle 30: Zugeschriebene Partnerschaftlichkeit verschiedener Fahrergruppen

		Beurteilung durch... PKW-Fahrer	LKW-Fahrer	Motorrad-Fahrer	Gesamtbevölkerung
1.	Frauen	43%[1)]	33%[1)]	46%[1)]	41%[1)]
2.	Kleinwagenfahrer	38%	23%	31%	35%
3.	Mittelklassewagenfahrer	31%	26%	22%	31%
4.	LKW-Fahrer	32%	44%	38%	31%
5.	Taxifahrer	25%	28%	34%	24%
6.	Männer	23%	19%	19%	20%
7.	Junge Fahrer	15%	12%	15%	16%
8.	Fahrer von schweren Wagen	16%	12%	10%	14%
9.	Motorradfahrer	16%	16%	25%	13%
10.	Sportwagenfahrer	13%	7%	6%	12%
1) Die Prozentzahlen geben jeweils den Anteil der als "partnerschaftlich" Eingestuften dieser Gruppe an		N=1.010	N=43	N=68	N=1.967

ten ist, das in starkem Maße von Frauen ausgeht. Führt man sich zusätzlich vor Augen, daß die an zweiter Stelle genannten "Kleinwagenfahrer" auch zu einem erheblichen Teil Frauen sind[1)], so wird die positive Beurteilung der Frau als Partner im Straßenverkehr noch deutlicher. Interessant ist in diesem Zusammenhang insbesondere der Vergleich mit den Männern, denen nur von 20% der Bevölkerung ein eher partnerschaftliches Verhalten zugeschrieben wird. Ergänzende Analysen zeigen im übrigen, daß diese geschlechtsbezogene Zuschreibung kaum vom Geschlecht der Beurteilenden beeinflußt ist. Männer und Frauen beurteilen Frauen gleichermaßen posi-

1) Eine Umfrage der Zeitschrift "Journal für die Frau" aus dem Jahre 1986 ergab, daß die Frauen überwiegend VW Golf, Opel Kadett, VW Käfer und Ford Fiesta fahren.

tiv und Männer gleichermaßen weniger positiv. Die Tatsache, daß junge Fahrer nicht als sehr partnerschaftlich erlebt werden, ist im Verlaufe dieses Berichts bereits angeklungen. Tabelle 30 bestätigt diesen Befund noch einmal deutlich. Ebenfalls sichtbar wird die unterschiedliche Beurteilung der Fahrer verschiedener Fahrzeuggrößen. Kleinwagenfahrer und Fahrer von Mittelklassewagen werden deutlich partnerschaftlicher erlebt als Fahrer von schweren Wagen. In diesem Zusammenhang ist festzustellen, daß keineswegs die Fahrer aller Kleinwagen in gleicher Weise beurteilt werden. Wie die Intensivgespräche mit Kraftfahrern zeigen, gelten vielmehr die Fahrer ganz spezieller Fahrzeuge als besonders partnerschaftlich. Hierbei dominieren Fahrer des Citroen 2CV, wobei fast immer von der "Ente" gesprochen wird, vor Fahrern des VW-Käfer. Als drittes Fahrzeug wird der Renault R4 häufiger genannt. Allen drei Fahrzeugen ist gemeinsam, daß sie nicht nur zu den Leistungsschwachen gehören, sondern daß sie auch bereits sehr lange am Markt sind, bzw. bereits nicht mehr ausgeliefert werden (VW-Käfer). Möglicherweise fließen hier nostalgische Elemente, die diesen Fahrzeugen einen besonderen Stellenwert geben, in die Beurteilung ein. Die positive Beurteilung der Fahrer der oben genannten Fahrzeuge erscheint vor allem unter dem Blickwinkel überraschend, als dies typische Fahrzeuge für Fahranfänger und Studenten sind, also für junge Fahrer, denen gemäß den Ergebnissen ein nur sehr begrenztes Ausmaß an Partnerschaftlichkeit zugeschrieben wird. Da im Verkehrsalltag das Fahrzeug besser erkennbar ist als der in ihm verborgene Fahrer, kann davon ausgegangen werden, daß die Erwartungen, mit denen man einem kleinen Wagen begegnet, stärker vom Fahrzeug als von dessen Fahrer geprägt sind. Insofern wird der Bewertungskonflikt zwischen einem (negativ beurteilten) jungen Fahrer in einem (positiv bewerteten) kleinen Auto in der Regel positiv ausfallen. Konsistent fallen demgegenüber die Beurteilungen für Männer und Fahrer großer Wagen zusammen. Beide Gruppen werden als wenig partnerschaftlich erlebt. Die niedrigsten Werte bezüg-

lich der zu erwartenden Partnerschaft erzielen jedoch Motorradfahrer und Fahrer von Sportwagen.

Ergänzend zu den genannten Ergebnissen verdeutlicht Tabelle 30 jedoch auch, daß zwischen PKW-, LKW- und Motorradfahrern zum einen generell unterschiedliche Vorstellungen über das Ausmaß der Partnerschaft im Verkehr herrschen und daß sie zum anderen zu unterschiedlichen Beurteilungen der verschiedenen Fahrergruppen gelangen. Ein aus den Rohdaten der Tabelle 30 berechneter Index zeigt, daß Fußgänger die negativste Einschätzung über das Ausmaß an Partnerschaft entwickeln und PKW-Fahrer die positivste Vorstellung hegen (Tabelle 31).

Tabelle 31: Index der Einschätzung des Ausmaßes von Partnerschaft im Straßenverkehr

Verkehrsteilnehmergruppe	Index-Wert[x)]
1. PKW-Fahrer	1,06
2. Motorradfahrer	1,04
3. LKW-Fahrer	0,93
4. Fußgänger	0,89
Gesamtbevölkerung	1,00

x) Basisgröße für die Index-Werte ist der Index-Wert 1,0 für die Gesamtbevölkerung. Je höher der Index-Wert, desto positiver die Beurteilung des Ausmaßes von Partnerschaft durch die entsprechende Gruppe.

Zusätzlich ist eine weitere Differenzierung zu beachten: Es wurde bereits mehrfach darauf hingewiesen, daß Rücksichtslosigkeit und Partnerschaft keine Kategorien sind, denen bestimmte Fahrer zuzuordnen sind, sondern daß im Regelfall jeder Fahrer rücksichtslose und partnerschaftliche Elemente in das Verkehrsgeschehen einbringt. Es zeigt sich nun, daß Partnerschaft ganz wesentlich davon abhängt, wer der Partner ist, auf den sich das Verhalten bezieht. Es ist eingangs in

dieser Untersuchung festgestellt worden, daß das Verhalten der PKW-Fahrer untereinander durch viele rücksichtslose Manöver bestimmt sind. Partnerschaftliche Verhaltensweisen finden sich tendenziell dann, wenn sich "Ranggleiche" begegnen. Dies gilt insbesondere für die Fahrer von kleinen, leistungsschwachen Wagen und bedingt auch für Fahrer von großen, schweren und Sportwagen. In diesem Zusammenhang stellt eine Untersuchung aus dem Jahre 1974 fest, daß man offensichtlich nicht mit dem eindeutig erkennbar schwächeren, nicht mit dem eindeutig erkennbar stärkeren und nicht mit dem gleichen Fahrzeug rivalisiert.[1] Dieses Ergebnis läßt jedoch nicht den Umkehrschluß zu, daß man sich gegenüber dem eindeutig schwächeren, dem eindeutig stärkeren und dem gleichen Fahrzeugtyp partnerschaftlich verhält. Allenfalls für den dritten Aspekt, der Fahrer gleicher Fahrzeuge betrifft, läßt sich eine Bereitschaft zu größerer Partnerschaftlichkeit feststellen.
Daß im Verhalten der PKW-Fahrer gegenüber anderen Fahrzeuggruppen eher rivalisierendes und rücksichtsloses Verhalten dominiert, wurde in Kapitel 4 bereits gezeigt.

Anders als bei den PKW-Fahrern bilden "LKW-Fahrer in größerem Maße eine "In-group", in der Partnerschaftlichkeit eine Rolle spielt. Ähnliche gruppenbezogene partnerschaftliche Verhaltensweisen findet man unter den Motorradfahrern, wobei diese die Mopedfahrer als nicht zu ihnen gehörend weitestgehend ausgrenzen.
Insoweit wird hier eine Entwicklung sichtbar, die am besten dadurch zu beschreiben ist, daß sich gruppenbezogene Formen der Partnerschaft bilden, die auf einem gewissen Maß an In-group-Solidarität beruhen, und wobei sich Partnerschaft überwiegend auf die Mitglieder der Gruppe bezieht. Diejenigen, die der Gruppe nicht angehören, werden in partnerschaftliche Verhaltensweisen nicht oder nur sehr bedingt einbezogen.

---

1) Vgl. GETAS, Konkurrenz- und Anerkennungsverhältnisse auf der Straße in Abhängigkeit von Fahrzeug und Fahrer. Bremen 1974.

6. Zusammenfassung

Im folgenden wollen wir versuchen, die Vielzahl der empirischen Ergebnisse noch einmal schlaglichtartig darzustellen. Dies soll in Form von Thesen geschehen, die kapitelbezogen gegliedert die wichtigsten Erkenntnisse festhalten:

6.1 Thesen zur Entwicklung des Klimas im Straßenverkehr (Kapitel 3)

Die folgenden Thesen 1- 5 geben die wichtigsten Erkenntnisse zur Klimaentwicklung im Straßenverkehr in den vergangenen fünf Jahren wieder.

1. Die Klimaentwicklung im Straßenverkehr in den vergangenen 5 Jahren geht in Richtung zu mehr Partnerschaft.

2. Kraftfahrer beurteilen die Entwicklung des Klimas im Straßenverkehr positiver als Nichtkraftfahrer.

3. Ältere Verkehrsteilnehmer beurteilen die Entwicklung des Klimas im Straßenverkehr negativer als jüngere.

4. Die Entwicklung des Verhaltens der motorisierten Zweiradfahrer wird in wachsendem Maße als rücksichtslos empfunden.

5. Fußgänger partizipieren nach ihrer eigenen Meinung am wenigsten an der positiven Klimaentwicklung.

6.2 Thesen zur Rücksichtslosigkeit im Straßenverkehr (Kapitel 4)

Die Thesen 6 - 21 beschreiben rücksichtslose Verhaltensweisen sowie deren Konsequenzen. Der Thesenblock 22 - 36 befaßt sich mit der Beurteilung der verschiedenen Fahrergruppen sowie mit den Hintergründen, die zu rücksichtslosem Verhalten führen.

6. Auf rücksichtsloses Verhalten trifft man vornehmlich auf Autobahnen und in der Stadt.

7. Als besonders rücksichtslos werden auf der Autobahn die Fahrmanöver "links fahren" und "dicht auffahren" empfunden.

8. Auf "Linksfahrer" wird mit "links blinken" und Blinkhupe reagiert.

9. Mindestens jeder 7. Fahrer überholt den "Linksfahrer" gegebenenfalls rechts.

10. Auf dichtes Auffahren reagiert ein großer Teil der Fahrer mit Angst und Erschrecken.

11. Dichtes Auffahren bringt insbesondere Fahranfänger und ältere Fahrer in Situationen, in denen sie überfordert sein können.

12. Mindestens jeder zehnte Fahrer reagiert auf dichtes Auffahren mit Gegenaggression.

13. Auf der Autobahn rechts überholt zu werden, ruft Gefühle der Angst und Hilflosigkeit hervor. Besonders Frauen zeigen in diesem Zusammenhang Fluchtreaktionen.

14. Abbremsen müssen wegen anderer wird als Eingriff in die persönliche Freiheit erlebt und stark negativ bewertet.

15. Jeder zweite PKW-Fahrer verzögert dann und wann den Überholvorgang eines anderen.

16. Nicht nur provokante Fahrmanöver können eine Eskalation von Reaktion und Gegenreaktion auslösen sondern auch "normale" Überholvorgänge.

17. Jeder vierte Fahrer hat bereits Situationen erlebt, in denen er Angst hatte, persönlich von einem anderen Fahrer angegriffen zu werden.

18. Viele Rücksichtslosigkeiten im Straßenverkehr "verpuffen" ohne Eskalation, weil der Betroffene sich durch Schimpfen abreagiert.

19. In der Stadt wird Rücksichtslosigkeit, insbesondere gegenüber den Schwächeren im Verkehr, also gegenüber Fußgängern oder älteren Menschen gesehen.

20. Zwischen Kraftfahrern kommt es in der Stadt zu rücksichtslosem Verhalten, insbesondere bei der Parkplatzsuche.

21. Auf der Landstraße tritt rücksichtsloses Verhalten vor allem in Form riskanten Überholens und unangepaßter Geschwindigkeit auf.

Im folgenden sollen das Verhalten der verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen sowie die Hintergründe rücksichtslosen Fahrens dargestellt werden. Die wichtigste Erkenntnis ist in These 22 festgehalten:

22. Es gibt keine ausschließlich rücksichtslosen oder ausschließlich partnerschaftlichen Fahrer. Bei allen Fahrern sind beide Komponenten vorhanden und werden beide Verhaltenstendenzen im Alltag realisiert.

Dennoch gibt es gruppenbezogene Unterschiedlichkeiten, wie die Thesen 23 - 31 zeigen.

23. Die Fahrer großer, schwerer Wagen gelten als rücksichtsloser als Fahrer von Mittelklasse- und Kleinwagen.

24. Die Fahrer bestimmter Marken werden als rücksichtslos klassifiziert, wobei wenig nach Fahrzeugtypen innerhalb einer Marke differenziert wird.

25. Die Beziehungen zwischen PKW-Fahrern und Motorradfahrern sind sehr konfliktgeladen.

26. Das Verhalten von Motorradfahrern wird vielfach als Provokation empfunden, weil Motorräder schneller und wendiger als PKWs sind.

27. Unter den motorisierten Zweiradfahrern, insbesondere bei Motorradfahrern, kommt es zu "In-group-Gefühlen" bei gleichzeitiger Ausgrenzung der Mopedfahrer.

28. Unter LKW-Fahrern wird ebenfalls das Vorhandensein von "In-group-Gefühlen" vermutet.

29. PKW-Fahrern begegnen den LKW-Fahrern, basierend auf dem erlebten Machtgefälle, mit einer Mischung aus Furcht und Respekt.

30. Jugendliche Fahrer gelten als rücksichtsloser als ältere. Die Jugendlichen teilen diese Auffassung.

31. Männer gelten als rücksichtsloser im Straßenverkehr als Frauen. Männer teilen diese Auffassung.

Die Ursachen für rücksichtsloses Verhalten sind in einer Reihe von Faktoren zu sehen, die Fahrer, Straße und Umfeld entspringen.

32. Eine der Hauptursachen für rücksichtsloses Verhalten ist der Zeitdruck.

33. Auch der Charakter spielt eine große Rolle für das Auftreten rücksichtslosen Verhaltens.

34. Das Wetter übt einen Einfluß auf die Art des Verhaltens im Verkehr aus: Bei widrigen äußeren Bedingungen (z.B. Schnee) steigt die Bereitschaft zur Solidarität.

35. Schönes Wetter kann einen aggressiven Fahrstil (vornehmlich bei Männern) oder einen toleranteren Fahrstil (vornehmlich bei Frauen) bewirken.

Als Konsequenz rücksichtslosen Verhaltens ist festzuhalten:

36. Rücksichtsloses Fahren führt zu einer Schwächung des Systems Straßenverkehr, führt zu Konflikten und erhöht das Unfallrisiko.

6.3 Thesen zur Partnerschaft im Straßenverkehr (Kapitel 5)

Die Thesen 37 und 38 beschreiben zwei fast als trivial zu bezeichnende, aber dennoch sehr wichtige, generelle Erkenntnisse zum Thema Partnerschaft:

37. Das partnerschaftliche Verhalten des einzelnen ist wichtig als Modell für andere und wirkt häufig als direkter Auslöser für weitere partnerschaftliche Reaktionen.

38. Einer der Hauptgründe für partnerschaftliches Verhalten liegt darin, daß man hofft, daß einem selbst in einer vergleichbaren Situation ebenfalls partnerschaftlich begegnet wird.

Die folgenden Thesen 39 - 41 ergänzen These 38 und beschreiben, von welchen Faktoren partnerschaftliches Verhalten abhängt.

39. Voraussetzungen für Partnerschaft sind Einsicht, Einfühlungsvermögen und Erfahrung.

40. Schwierige situative Bedingungen können einen Solidarisierungseffekt schaffen, der die Bereitschaft zur Partnerschaft erhöht.

41. Partnerschaft hängt davon ab, wer gegenüber wem in welcher Form seine "Bitte vorträgt".

Die Thesen 42 - 46 beschreiben, welche Verhaltensweisen als partnerschaftlich empfunden werden.

42. Generell gilt, das solche Verhaltensweisen als partnerschaftlich empfunden werden, bei denen ein Fahrer auf Vorrechte verzichtet oder seine Geschwindigkeit zum Vorteil anderer reduziert.

43. Hohen Stellenwert genießt die freundliche Geste, das freundliche Handzeichen, z.B. als "Dankeschön".

44. In der Stadt gilt als wichtigste partnerschaftliche Geste der Verzicht auf Vorrang, um einen anderen Verkehrsteilnehmer einfädeln oder abbiegen zu lassen.

45. Auf der Landstraße besteht die wichtigste partnerschaftliche Geste darin, schnelleren Fahrzeugen das Überholen durch Zeichengebung oder deutliches Rechtsfahren zu ermöglichen.

46. Auf der Autobahn liegt die wichtigste partnerschaftliche Geste darin, anderen das Auffahren und Hineinkommen in den fließenden Verkehr zu ermöglichen.

Die Thesen 47 - 49 geben einige Hinweise darauf, welche Verkehrsteilnehmer als besonders partnerschaftlich gelten:

47. Die Öffentlichkeit vertritt die Meinung, daß insbesondere Frauen und Fahrer von bestimmten Kleinwagen besonders partnerschaftlich sind.

48. Partnerschaft und Solidarität ist vielfach fahrzeuggruppenbezogen, also etwa unter Motorradfahrern oder LKW-Fahrern, jedoch weniger unter PKW-Fahrern.

49. Partnerschaft fällt PKW-Fahrern gegenüber Fahrern mit ähnlichen Fahrzeugen leichter als gegenüber Fahrern von Fahrzeugen, die wesentlich größer oder kleiner sind als das eigene Fahrzeug.

Abschließend in These 50 ein Hinweis auf die Abhängigkeit der Beurteilung der partnerschaftlichen Situation von der Perspektive des Betrachters:

50. PKW-Fahrer haben die positivsten Eindrücke über partnerschaftliches Verhalten im Verkehr. Fußgänger berichten die negativsten Erfahrungen.

7. Zehn Regeln gegen Rücksichtslosigkeit und für mehr Partnerschaft

Unsere Untersuchung hat gezeigt, daß Rücksichtslosigkeit kein unabwendbarer Automatismus und mehr Partnerschaft keine weltfremde Utopie sind. Um allerdings eine Verbesserung der Verhältnisse auf den Straßen zu erreichen, ist es notwendig, die Verkehrsteilnehmer immer wieder auf die Mechanismen, die ihrem Verhalten zugrunde liegen, hinzuweisen. Gleichzeitig gilt es, ihnen Hilfestellung zu geben, das Ziel "Weniger Rücksichtslosigkeit - mehr Partnerschaft" trotz teilweise widriger Rahmenbedingungen zu erreichen. Hierzu einen konstruktiven und realitätsbezogenen Beitrag zu liefern ist das Anliegen der folgenden zehn Regeln, die auch als anwendungsbezogenes Ergebnis der Untersuchung verstanden werden können.

Regel 1: Den Zeitdruck im Straßenverkehr abbauen.

Es hat sich gezeigt, daß Hast und Zeitdruck einer der Hauptgründe für rücksichtsloses Verhalten sind. Ein geringes zusätzliches Zeitpolster, z.B. 5 Minuten früher losfahren, und ein wenig mehr Gelassenheit können helfen, den Druck zu mindern und geben Raum für rücksichtsvolleres Fahren.

Regel 2: Nicht Ärger, sondern Gelassenheit sind im Straßenverkehr geboten.

Rücksichtsloses Verhalten wird erst dadurch so gefährlich, daß sich der Betroffene über den Rücksichtslosen ärgert und dann sein Verhalten entsprechend ändert. Merke: Zum Zanken gehören wenigstens zwei. Gelassenheit gegenüber den Fehlern anderer entschärft kritische Situationen.

Regel 3: Wenn man sich ärgert, soll man sich durch Schimpfen abreagieren.

Die Untersuchung hat gezeigt, daß das (lautstarke) Schimpfen im Auto über einen Störenfried ein probates Mittel ist, sich abzureagieren.

Regel 4: Man soll ruhig dann und wann bewußt auf einen Vorteil oder ein Vorrecht verzichten.

Jemanden einfädeln oder abbiegen zu lassen, ihm die Vorfahrt zu gewähren, obwohl sie ihm nicht zusteht, bedeutet häufig nur einen geringen oder sogar gar keinen Zeitverlust, aber es schafft ein positives Klima (Vgl. auch Regel 9).

Regel 5: Man soll sich nicht provozieren lassen.

Es gibt sie, die Unbelehrbaren, die aggressiv im Straßenverkehr auftreten und andere zur Weißglut bringen können. Am besten vermeidet man jeden Konflikt mit solchen Fahrern, gegebenenfalls auch dadurch, daß man sie schnell vorbeifahren läßt oder selber langsamer fährt.

Regel 6: Für freundliche Gesten soll man sich sichtbar bedanken.

Freundlichkeit muß belohnt werden. Eine Belohnung für den freundlichen Fahrer ist das "Dankeschön" desjenigen, dem geholfen wurde. Ein knappes Kopfnicken oder ein gemurmeltes "Danke" sieht und hört der Helfer nicht. Ein deutliches (Hand) Zeichen oder Anschauen und Lächeln erhöhen die Wahrscheinlichkeit, daß dieser Fahrer auch weiterhin partnerschaftlich reagiert.

Regel 7: Man soll mit anderen Fahrern kommunizieren.

Kommunikation per Blickkontakt oder technischem Hilfsmittel (z.B. per Blinker, Bremslicht, Lichthupe, Hupe) ist wichtig für die Abstimmung der Fahrer untereinander. Den Blickkontakt meiden nur diejenigen, die nicht kooperieren wollen.

Regel 8: Man soll die eigenen Vorurteile in Frage stellen.

PKW-Fahrer haben Vorurteile gegenüber LKW-Fahrern und Motorradfahrern und umgekehrt. Fahrer kleiner Wagen haben Vorurteile gegenüber Fahrern großer Wagen und umgekehrt. Diese Vorurteile versperren oft die Sicht auf den Menschen, auf das Individuum, das im Auto oder auf dem Motorrad sitzt. Die eigenen Vorurteile in Frage stellen heißt: Jedem eine Chance geben und nicht vorschnell urteilen, nicht alle Motorradfahrer, alle Männer, alle Sportwagenfahrer sind nur rücksichtslos.

Regel 9: Man sollte immer daran denken, daß das eigene Verhalten Modell für andere ist.

Das Verhalten jedes einzelnen wirkt sich auf das Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer aus, im guten wie im schlechten. Insoweit gilt: Partnerschaft schafft mehr Partnerschaft und Rücksichtslosigkeit schafft mehr Rücksichtslosigkeit.

Regel 10: Man soll sich in die Situation des anderen hineindenken.

Einfühlungsvermögen ist gefragt im Verkehr. Verständnis für die Schwierigkeiten anderer, Verständnis dafür, daß nicht jeder so gut und so umsichtig fährt wie man selbst, ist erforderlich. Wobei aus dem Verständnis Toleranz und nicht Durchsetzung eigener Interessen erwachsen muß.

Zu behaupten, daß mit diesen zehn Regeln alles gesagt sei zum Thema Rücksichtslosigkeit und Partnerschaft, wäre sicherlich falsch. Wenn diese Regeln und die gesamte Untersuchung jedoch dazu beitragen, zu weiterer Reflexion über das eigene Verhalten im Straßenverkehr anzuregen, ist das Hauptziel dieser Arbeit erreicht:

FÜR MEHR PARTNERSCHAFT IM VERKEHR.

8. Methodisches Vorgehen

Die vorliegende Untersuchung "Rücksichtslosigkeit und Partnerschaft" basiert auf einer Reihe unterschiedlicher Daten- und Informationsquellen.
In einer vorbereitenden Phase wurde themenrelevante Literatur gesammelt und ausgewertet. Die Ergebnisse dieser Vorphase bildeten die Grundlage für die Entwicklung spezifischer Erhebungsinstrumente zur Sammlung empirischer Daten. Im einzelnen wurden folgende Datenquellen in die Untersuchung einbezogen:

a) Ergebnisse mehrerer Gruppendiskussionen
b) Intensivgespräche mit Kraftfahrern
c) Repräsentativerhebung

Hierzu folgende Informationen:

Zu a) Gruppendiskussionen

Am 20.3.1985 fand eine erste Gruppendiskussion von circa 2,5 Stunden Dauer mit 8 Kraftfahrern (PKW-Fahrern) unter Leitung des Autors und einer Diplom-Psychologin statt. Inhaltliche Zielsetzung war es, erste Erkenntnisse über die Problemsituation zu gewinnen. Da sehr bald deutlich wurde, daß deutliche Unterschiede in der Problemwahrnehmung und im Erleben zwischen PKW-Fahrern und LKW-Fahrern und Motorradfahrern existieren, fanden zwei Wochen später weitere Gruppengespräche mit Motorradfahrern, LKW-Fahrern und einem Taxifahrer und einem Busfahrer statt. Die Gespräche wurden auf Band aufgezeichnet und anschließend ausgewertet. Die Auswertungsergebnisse fanden Eingang sowohl in die Planung des Erhebungsinstruments für die Repräsentativbefragung wie auch für die Intensivgespräche.

Zu b) Intensivgespräche

In der Zeit von Ende August 1985 bis Mitte Oktober 1985 wurden von psychologisch geschulten Gesprächsleitern 55 themenbezogene Intensivgespräche mit Kraftfahrern durchgeführt. Grundlage des Gesprächs bildete ein Gesprächsleitfaden, der weitgehend frei gehandhabt wurde und der vornehmlich dazu diente, sicherzustellen, daß alle interessierenden Aspekte angesprochen wurden. Bei den Befragten handelte es sich vornehmlich um PKW-Fahrer, von denen einige jedoch auch LKW oder Motorrad fahren. Die Gesprächsdauer lag zwischen einer und zweieinhalb Stunden. Die Gespräche wurden aufgezeichnet und anschließend von einer Psychologin qualitativ ausgewertet.
Die Auswahl der Befragten erfolgte anhand von Quotenvorgaben, die die Verteilung der Variablen Alter und Geschlecht bei den Kraftfahrern berücksichtigte.

Zu c) Repräsentativbefragung

In der Zeit vom 15.8. - 30.9.1985 wurde eine Repräsentativbefragung zum Thema "Rücksichtslosigkeit und Partnerschaft" im Rahmen einer Mehrthemenumfrage durchgeführt. Das Fragenumfeld dieser Mehrthemenumfrage bezog sich ebenfalls auf den Problemkreis "Automobil". Der Befragung vorgeschaltet war ein zweistufiger Pretest mit jeweils 20 Befragten. Mit Hilfe dieser Pretests wurde das Erhebungsinstrument zweimal kontrolliert und verbessert.
Als Auswahlverfahren liegt der Erhebung ein Random-Route-Verfahren auf der Basis eines Netzes im ADM-Mastersample zugrunde. Die Stichprobengröße betrug N = 1.967, die Teilgesamtheit der Autofahrer (Führerscheinbesitzer) lag bei 56,2%. In die Stichprobe einbezogen wurden Personen ab 18 Jahre.

Die Stichprobe ist repräsentativ für die Bundesrepublik Deutschland.

Zu d) Auswertung der Daten

Die Auswertung der Daten der Repräsentativerhebung erfolgte per EDV auf einer HP 3000.
Intensivgespräche und Gruppendiskussionen wurden ausschließlich inhaltlich-qualitativ ausgewertet.

BIBLIOGRAPHIE:

Balint, Michael; Angstlust und Regression, Beitrag zur psychologischen Typenlehre, Hamburg, 1972.

Baron, Robert A. + Byrne; Donn E.B., Social Psychology, Boston, 1977.

Barthelmess, W., Lichhupe - Aspekte eines Trends, ZfV 25, 1979.

Bauer, T.; Risser, R.; Soche, P.; Teske, W.; Baughan, Ch., Kommunikation im Straßenverkehr, Wien, Oktober 1980.

Berger, H.J.; Bliersbach, G.; Dellen, R.G.; Fahrformen und Erlebensentwicklungen bei der Teilnahme am Straßenverkehr, Köln, 1975.

Berger, H.J.; Bliersbach, G.; Dellen, R.G., Macht und Ohnmacht auf der Autobahn, Frankfurt, 1973.

Böcher, Wolfgang, Aggression im Straßenverkehr, Band I: Aggressionsentstehung und -beeinflussung in umfassender Sicht, Bonn, 1982.

Böcher, Wolfgang; Koch, Hubert; Walter, Karlheinz; Verkehrserziehung - Alibi oder pädagogische Chance, 2. Aufl., Bonn, 1982.

Brehm, W.; A theory of psychological reactance, New York, 1966.

Brenner, Charles; Der psycholoanalytische Begriff der Aggression, Zeitschrift für Psychoanalyse und ihre Anwendungen, Jahrgang XXV, 6.-7. Heft, Juni-Juli 1971.

Brühning, E.; Zum Verkehrsverhalten in Abhängigkeit vom gefahrenen Fahrzeugtyp, in: Straßenverkehrstechnik Nr. 3, 1973.

Brühning, E. + Hippchen, L.; Zur Unfallbeteiligung schneller und langsamer Fahrzeuge, in: Polizei, Technik, Verkehr, No. 2, 1975.

Bryan, J.H; Test, M.A.; Models and helping: Naturalistic studies in aiding behavior. Journal of Personality and Social Psychology, 1967, 6.

Compte, Auguste; System of positive polity, New York, 1967.

Dollar, John; Doob, L.; Miller, N.; Mowrer, O.H.; Sears, R.R., Frustration and Aggression, New Haven, 1939.

Ebbesen, E.B.; Haney, M.; Flirting with death: Variables affecting risk taking at intersections, Journal of Psychology, 3, 1973.

Ehrlich, H.J., Attitudes, behavior and the intervening variables, The American Sociologist, 1969, 4.

Eibl-Eibesfeldt, Irenäus; Liebe und Haß. Zur Naturgeschichte elementarer Verhaltensweisen, München, 1970.

Ellinghaus, Dieter; Wirkungszusammenhang Fahrer - Fahrzeug, Köln, Forschungsbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bd. 75, Köln, 1982.

Ellinghaus, Dieter; Wetter und Autofahren, UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung No. 10, Köln, 1983.

Ellinghaus, Dieter; Welbers, Martin; Vorschrift und Verhalten. UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung No. 6, Köln, o.J

Ellinghaus, Dieter; Schlag, Bernhard; Alter und Autofahren. UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung 11, Köln, 1984.

Freud, Sigmund; Neue Folge der Vorlesungen zur Einführung in die Psychoanalyse, 1933, Gesammelte Werke, Bd. 15.

Fromm, Erich; Die Furcht vor der Freiheit, Frankfurt, 1980.

Getas; Konkurrenz- und Anerkennungsverhältnisse auf der Straße in Abhängigkeit von Fahrzeug und Fahrer. Qualitativ-psychologische Untersuchung über Einstellungen und mögliche Verhaltensmuster, Bremen, 1974.

Hess, E.; Einstellungen, Fahrverhalten und Geschwindigkeitsgestaltung unter Zeitdruck, bfu, Bern, 1984.

Hobbes, Thomas; Human Nature: On the fundamental elements of policy, London, 1650.

Kretschmer-Bäumel, Elvira; Pfafferott, Ingo; Selbstbild und Fahrstil von PKW-Fahrern, ZfV 32, 1986, 1.

Kroj, Günter + Spoerer, Edgar; Der Einfluß der Wahrnehmung fremden Fahrverhaltens auf das eigene Fahrverhalten - ein Feldexperiment, ZfV 20, 1974, Nr. 1.

Kunkel, Eberhard; Fahrerfahrung - Lebensalter - Fahreignung, Köln, 1975.

Kunkel, Eberhard, Unfallneigung im Straßenverkehr, Köln, 1973.

Latané, B. + Darley, J.M.; Group inhibition of bystander intervention in emergencies, Journal of Personality and Social Psychology, 10, 1968.

Lorenz, Konrad; Das sogenannte Böse, Wien, 1963.

Lück, Helmut; Soziale Aktivierung, Köln, 1969.

Lück, Helmut E.; Prosoziales Verhalten. Empirische Untersuchungen zur Hilfeleistung, Köln, 1975.

Lück, Helmut E. (Hrsg.); Mitleid - Vertrauen - Verantwortung, Stuttgart, 1977.

Maslow, A.H.; Some basic propositions of a growth and self-actualization psychology, in: G. Lindsey + C.S. Hall, Theories of personality: Primary sources and research, New York, 1965.

Meinefeld, Werner; Einstellung und soziales Handeln, Hamburg, 1977.

Merten, K.; Kommunikative Abläufe. Entstehen von Konflikten und Verhalten im Straßenverkehr. Forschungsprojekt 7520 der Bundesanstalt für Straßenwesen, unveröffentl. Manuskript, Bielefeld, 1980.

Merten, K.; Kommunikationsprozesse im Straßenverkehr, in: Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 14, Symposium 77, 1977.

Miller, Neil E.; The Frustration - Aggression - Hypothesis, Psychological Review, 1941, 48.

Mitscherlich, Alexander; Die Unwirtlichkeit unserer Städte, Frankfurt, 1971.

Mitscherlich, Alexander; Toleranz - Überprüfung eines Begriffs, Frankfurt, 1974.

Moss, M.K. + Page, R.A.; Reinforcement and helping behavior, Journal of Applied Social Psychologie, 2, 1972.

Mummendey, Hans Dieter; Einstellung und Verhalten, Bern-Stuttgart-Wien, 1979.

Paul, Gerhard; Oswald, Margit; Verantwortungsattribution bei Verkehrsunfällen: Informationsverarbeitungstheorie versus defensive Attributionstheorie, Zeitschrift für Sozialpsychologie, 1982, 13.

Piaget, Jean; The moral judgement of the child, Glencoe, III., 1948.

Pomazal, R.J. + Clore, G.L.; Helping on the highway: The effects of dependency and sex. Journal of Applied Social Psychology, 1973, 3.

Pültz, H.; Klimawechsel im Verkehr - Die Menschen gewinnen zur Sicherheit, ZfV 18, 1972.

Sachs, Wolfgang; Die Liebe zum Automobil, Hamburg, 1984.

Savigny, Eike v.; Die Signalsprache der Autofahrer, München, 1980.

Schlag, Bernhard; Ellinghaus, Dieter; Steinbrecher, Jürgen; Risikobereitschaft junger Fahrer, Forschungsbericht zum Projekt 8307 der Bundesanstalt für Straßenwesen, unveröffentl., Köln, 1986.

Spörli, Siro; Seele auf Rädern, Olten + Freiburg, 1972.

Staub, Ervin; Positive Social Behavior and Morality, Vol. 2: Socialization and Development, New York, 1979, deutsch: Entwicklung prosozialen Verhaltens, München, Wien, Baltimore, 1982.

West, S.G.; Whitney, G.; Schnedler, R.; Helping a motorist in distress: The effects of sex, race and neighbourhood. Journal of Personality and Social Psychology, 1975, 31.

Zelinka, Fritz; Wettbewerb oder soziale Kooperation im Individualverkehr? Soziologische Bemerkungen zum herrschenden Verkehrssystem, ZfV 19 (1973), Nr. 1.