
Antje Flade

Jeder gegen jeden?

Unfälle, Fahrverhalten, Verkehrssicherheit, Fahrmotive

Dr. Antje Flade, geb. 1941 in München, Studium der Psychologie in Hamburg, ist wissenschaftliche Mitarbeiterin im Institut Wohnen und Umwelt in Darmstadt.

Abwägung von Interessen

Die Benutzung eines Autos bietet zwar dem Benutzer meistens einige Vorteile - Zeitersparnis, Komfort, Unabhängigkeit - läßt aber für die Allgemein-

heit etliche Nachteile entstehen, beispielsweise Unfallgefahr, Lärm, Luftverschmutzung, Verbrauch an öffentlichen Flächen. Um dieses Dilemma zwischen individuellen Vorteilen und sozialen Nachteilen aufzulösen oder wenigstens zu mildern, müssen persönliche Interessen und öffentliche Belange gegeneinander abgewogen werden.

Nach den Wertentscheidungen unseres Grundgesetzes sind die Interessen der Allgemeinheit höher zu gewichten als die persönlichen Interessen des einzelnen Individuums. Konkret zeigt sich dies in Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts, in denen der Sicherheit des Straßenverkehrs Vorrang vor den Belangen eines einzelnen Kraftfahrzeugführers eingeräumt wurde oder in denen auf den Grundsatz des Paragraphen 4, Abs. 1 Straßenverkehrsgesetz verwiesen wurde, daß einem ungeeigneten Kraftfahrzeugführer zum Schutz der Allgemeinheit die Fahrerlaubnis zu entziehen ist.¹ Ein weiteres Beispiel für die Abwägung von Interessen im Bereich des Straßenverkehrs ist die Novelle zur Straßenverkehrsordnung vom 21. Juli 1980, die dazu dienen sollte, das hohe Risiko, dem bestimmte Gruppen durch ihre Teilnahme am Straßenverkehr ausgesetzt sind, zu verringern. Diese Novelle sieht unter anderem vor, daß die Fahrzeugführer sich gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten müssen, daß eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist (§3, Abs. 2 a StVO).

Wie dieses zweite Beispiel zeigt, geht es also nicht nur allein darum, die Allgemeinheit vor den egoistischen Interessen einzelner zu schützen, sondern es müssen darüber hinaus auch noch schwächere vor stärkeren Verkehrsteilnehmern in Schutz genommen werden. Wer die schwächeren Gruppen sind, wird in der Novelle explizit ausgeführt: Kinder, Hilfsbedürftige und ältere Menschen. Damit wird der Anschein erweckt, daß es nur eine zahlenmäßig relativ kleine Gruppe ist, der gegenüber man sich besonders rücksichtsvoll zu verhalten habe. Die zu schützende Gruppe ist jedoch weitaus größer, wenn man die motorisierten und die nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer einander gegenüberstellt. Die erste Gruppe bildet die privilegierte Majorität, die zweite ist die sozial schwächere Minorität. Für eine solche Einteilung und Unterscheidung von Majorität und Minorität spricht die Planungspraxis. Trotz des Grundsatzes der Bauleitplanung, eine dem Wohl der Allgemeinheit entsprechende sozialgerechte Bodennutzung zu gewährleisten (§ 1 BBauG), werden die Ansprüche des Kfz-Verkehrs vorrangig behandelt: In der Planung haben die Bedürfnisse des ruhenden oder fließenden Verkehrs oberste Priorität; ihnen sind alle anderen Bedürfnisse, beispielsweise nach Spielflächen, untergeordnet. Die Interessen der Allgemeinheit stehen demzufolge nur zum Teil im Widerspruch zu den Interessen des einzelnen Autofahrers.

Der vermeintliche Interessengegensatz hat in den letzten Jahrzehnten sogar noch abgenommen, denn die Allgemeinheit hat sich in den letzten

¹ Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts, Neue Juristische Wochenschrift (NJW), 1961,284.

zwanzig Jahren stark gewandelt, was die folgenden Zahlen verdeutlichen: 1970 wurden vom Kraftfahrt-Bundesamt 16,7 Millionen Kraftfahrzeuge in der Bundesrepublik gezählt, zehn Jahre später waren es bereits 26,9 Millionen. Im Jahr 1985 wurde dann mit 30,2 Millionen Kraftfahrzeugen die 30 Millionen-Grenze überschritten. Daß diese Entwicklung noch nicht abgeschlossen ist, zeigt der weitere Anstieg auf 32,0 Millionen Kraftfahrzeuge, darunter 27,2 Millionen Personenkraftwagen.²

Die Allgemeinheit, die sich zunehmend aus immer mehr motorisierten Personen zusammensetzt, spiegelt folglich die Interessen der nicht-motorisierten Gruppen in immer geringerem Maße wider.

Andere, ganz konkrete Probleme, insbesondere für die Majorität, treten auf, wenn die Zahl der Motorisierten so anwächst, daß sich die einzelnen Autofahrer untereinander immer mehr behindern. Die Autoindustrie fordert deshalb, was aus ihrer Sicht verständlich ist, eine „qualitative Verbesserung des Straßennetzes“ und einen „Ausbau der Infrastruktur“, damit der technische Fortschritt im Fahrzeugbau voll zum Tragen kommen könne.³

Es kann angenommen werden, daß bei der Abwägung der Interessen des einzelnen Autofahrers gegen die Interessen der Allgemeinheit die Interessen der motorisierten Verkehrsteilnehmer zu stark ins Gewicht fallen, weil die Allgemeinheit immer mehr zum Synonym für „Menge aller Autofahrer“ geworden ist. Ebenfalls hegt die Vermutung nahe, daß es weniger die nichtmotorisierten, also die schwächeren Verkehrsteilnehmer sind, die etwa im Zuge der Interessenabwägung einen weiteren Ausbau des Straßennetzes verhindern, sondern vielmehr die inzwischen nicht mehr zu übersehenden Schäden, die der motorisierte Straßenverkehr zweifelsohne mit verursacht.

Verkehrsunfälle

Eine gelungene Abwägung der Interessen des einzelnen Autofahrers gegen die Interessen der Allgemeinheit sowie ein ausreichender Schutz der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer vor dem stärkeren „Partner“ müßte sich in niedrigen oder rückläufigen Unfallzahlen niederschlagen und in einer geringen Unfallbelastung derjenigen Gruppen zum Ausdruck kommen, die sich nicht aktiv am motorisierten Straßenverkehr beteiligen. Fußgänger oder Kinder sind ohne Zweifel solche Gruppen. Hohe oder steigende Unfallzahlen und vergleichsweise viele Fußgänger- oder Kinderverkehrsunfälle wären andererseits ein Indikator dafür, daß die Interessen nicht richtig abgewogen worden sind.

Die neueste Straßenverkehrsunfallstatistik des Statistischen Bundesamtes gibt darüber Auskunft. Danach ist die Zahl der polizeilich erfaßten Unfälle im Jahr 1986 gegenüber dem Vorjahr um 5,2 Prozent gestiegen, innerorts um

2. Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes, Heft 1/1987. Stand: 1. Januar 1987.

3 Vgl. Bericht in der Frankfurter Rundschau vom 28. 8. 1987, „Autoindustrie regt sich über Verkehrspolitik auf“.

2,9 Prozent, allein auf Autobahnen sogar um 18,6 Prozent. Im vergangenen Jahr starben auf den Straßen der Bundesrepublik Deutschland 8948 Menschen, das sind 6,5 Prozent mehr als im Jahr zuvor. Auf je eine Million Einwohner kamen 1986 insgesamt 7404 Verunglückte, von denen 147 getötet wurden; das sind 5 Prozent mehr Verunglückte und 6,5 Prozent mehr Getötete als im Vorjahr. Das Ergebnis ist eindeutig: Das Unfallrisiko auf den Straßen der Bundesrepublik ist nach wie vor hoch. Besonders auf den Autobahnen, die einstmals als die sichersten Straßen galten, ist es gefährlicher geworden, doch auch innerorts scheint die Verkehrssicherheit eher noch abgenommen zu haben. Es ist also offenkundig, daß das menschliche Leben vor den vom motorisierten Straßenverkehr ausgehenden Gefahren nicht ausreichend geschützt wurde. Für diese Interpretation spricht auch, daß die Bundesrepublik - und zwar seit vielen Jahren - zu den Ländern in Europa gehört, die im Hinblick auf das Unfallrisiko einen vorderen Rangplatz einnehmen.

Verkehrsunfälle und Kinderverkehrsunfälle mit Personenschaden im Jahr 1985 im Ländervergleich

Land	Unfälle pro 100 000 Einwohner	Kinderunfälle pro 100 000 unter 15jährige
Österreich	612,3	372
Belgien	553,9	377
Bundesrepublik Deutschland	537,1	473
Großbritannien	437,7	413
Schweiz	381,3	216
Frankreich	346,4	243 ¹
Dänemark	224,9	149
Niederlande	219,5	198
Schweden	190,6	110

1 1984.

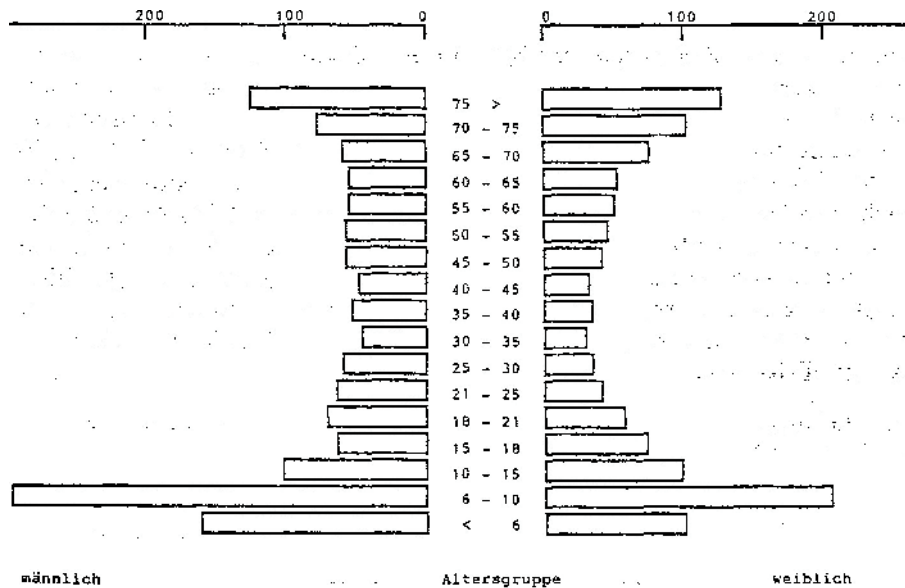
Quelle: Statistisches Bundesamt.

Daß insbesondere die Interessen zwischen den motorisierten und den nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern, das heißt den „mächtigeren“ und den „ohnmächtigeren“ Gruppen im Straßenverkehr, nicht richtig abgewogen worden sind, zeigen namentlich die nach Altersgruppen ausgeschlüsselten Unfallstatistiken. Wie daraus ersichtlich ist, ist die Bundesrepublik das Land in Europa mit dem höchsten Unfallrisiko für Kinder. Fußgänger und Kinder sind, auch wenn von ihnen selbst keine direkte Gefahr ausgeht, häufig die Opfer der Motorisierung.

Unfälle und Fahrverhalten

Im Jahr 1986 hat die Polizei auf den Straßen der Bundesrepublik insgesamt 695 816 Unfälle mit Personenschaden registriert, nur knapp ein Prozent davon wurde auf technische Mängel am Fahrzeug zurückgeführt, der weitaus über-

Unfälle von Fußgängern pro 100 000 Einwohner nach Altersgruppen und Geschlecht in der Bundesrepublik 1985



Quelle: Statistisches Bundesamt

wiegende Teil auf personenbezogene Ursachen. Häufigste Unfallursache war eine der Verkehrssituation nicht angepaßte Geschwindigkeit. Zu schnelles Fahren erwies sich, wie auch in den Jahren zuvor, als „Unfallursache Nr. 1“. Die Erklärung dafür, daß die Geschwindigkeit, die zentrale Qualität des Straßenverkehrs⁴, eine so unheilvolle Rolle spielt, ist, daß die kinetische Energie, die beim Bremsen vernichtet werden muß, mit dem Quadrat der Geschwindigkeit wächst.⁵ Der Bremsweg wird folglich mit wachsender Geschwindigkeit überproportional länger. Dadurch nimmt die Unfallhäufigkeit zu. Auch die Unfallschwere steigt an. Wenn etwa ein Fußgänger und ein Autofahrer mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h zusammenstoßen, dann stirbt der Fußgänger mit großer Wahrscheinlichkeit; bei einer Geschwindigkeit des Autofahrers von rund 60 km/h liegt die Todeswahrscheinlichkeit für den Fußgänger immerhin noch bei 85 Prozent.⁶

Es ist offensichtlich, daß eine Senkung der Geschwindigkeit wesentlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen würde: Unfallhäufigkeit und Unfallschwere würden sich verringern. Die entscheidende Frage ist deshalb, welches die Ursache eines nicht angepaßten, gefährlichen Geschwindigkeits-

4 Klaus-Wolfgang Herberg, Geschwindigkeit - eine verkehrspsychologische Betrachtung. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 29,1983,154 -161.

5 Wolfgang Teichgräber, Die Bedeutung der Geschwindigkeit für die Verkehrssicherheit. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 29,1983,53 - 63.

6 Vgl. Teichgräber, a. a. O.

Verhaltens sind. Folgende Einflußfaktoren lassen sich hier unterscheiden: der Autofahrer, der Straßenraum, das Fahrzeug, formelle und informelle soziale Normen sowie situative Umwelteinflüsse, wie beispielsweise Beleuchtung, Klima.⁷ Beispiele für diese Einflußfaktoren sind: auf Autobahnen wird schneller gefahren als auf schmalen kurvigen Wegen, mit PS-stärkeren Autos schneller als mit PS-schwächeren, angesichts einer strikten, mit Sanktionen verbundenen Verkehrsüberwachung angepaßter, bei schlechten Sichtverhältnissen vorsichtiger. Der Akteur ist immer der Fahrer, der den Straßenraum als für bestimmte Geschwindigkeiten geeignet hält, der sich ein mehr oder weniger schnelles Auto anschafft, der sich im Straßenverkehr mehr oder weniger konform verhält, der die Beleuchtung im Hinblick auf eine bestimmte Geschwindigkeit als ausreichend oder nicht ausreichend beurteilt. Dieser Autofahrer läßt sich nicht mit einem Reiz-Reaktions-Modell beschreiben, denn Autofahrer sind keine einheitlich wahrnehmenden, beurteilenden und handelnden Automaten, sondern von Mensch zu Mensch ganz unterschiedliche Verkehrsteilnehmer. Sie sind sozusagen der Schlüssel, ohne den sich das Fahrverhalten nicht aufschlüsseln läßt.

Objektive und subjektive Verkehrssicherheit

Ohne ausdrückliche Einbeziehung des Autofahrers als Einflußfaktor bei der Aufschlüsselung des Fahrverhaltens ließe sich nicht erklären, warum die zahlreichen technischen Verbesserungen am Fahrzeug und des Straßennetzes nicht den erwarteten Sicherheitsgewinn eingebracht haben. Dies hängt damit zusammen, daß der Autofahrer ein wahrnehmender und denkender Mensch ist, der sein Handeln auf die jeweiligen Umstände ausrichtet. Mit anderen Worten besteht das Problem darin, daß zwar eine Erhöhung der objektiven Sicherheit, etwa durch Antiblockiersysteme oder andere Sicherheitselemente, meistens wahrgenommen wird, allerdings führt das neue Sicherheitsgefühl zu einer Veränderung des Fahrverhaltens, insbesondere zu einer risikofreudigeren Fahrweise. Der Gewinn an objektiver Sicherheit wird dementsprechend durch den Mechanismus der Risikokompensation wettgemacht. Als besonders gefährlich erweist sich natürlich eine Überschätzung der objektiven Verkehrssicherheit. Eine solche Überschätzung ist sogar um so wahrscheinlicher, je technisch vollkommener und sicherer ein Auto erscheint. Doch das Fahrzeug, das den Lärm von draußen abschirmt, das unebene Oberflächen kaum noch spüren läßt, das Wärme und Geborgenheitsgefühle vermittelt, ist nur ein Teil der gesamten Verkehrsumwelt. Allzu leicht kann der Schluß von dem Sicherheitsgefühl aufgrund des Fahrzeugs auf die Sicherheit der Gesamtsituation ein folgenreicher Fehlschluß sein.

Es kann weiter angenommen werden, daß die Fähigkeit, die objektive Sicherheit der gesamten Verkehrssituation zuverlässig einzuschätzen, erst im Laufe der Zeit erworben wird, im Kindesalter beginnend und mit zuneh-

⁷ Rüdiger Haas und Klaus-Wolfgang Herberg, Einflüsse von Fahrer- und Straßenmerkmalen auf die Fahrgeschwindigkeit in Ortschaften. Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1983.

mender Praxis als Verkehrsteilnehmer weiter ansteigend. Auch von den Fahranfängern muß, diesmal aus der neuen Perspektive des Autofahrers, das richtige Einschätzen der Sicherheit von Verkehrssituationen erst eingeübt werden. Die überproportional hohe Unfallbeteiligung der 18- bis 24jährigen Fahrer, die im Jahr 1986 in 26 Prozent aller Unfälle mit Personenschaden die Hauptverursacher waren, zeigt, daß insbesondere Fahranfänger die objektive Verkehrssicherheit und zugleich ihr eigenes Können öfter als die schon erfahreneren Autofahrer überschätzen. Damit eine Erhöhung der objektiven Sicherheit sowohl am Fahrzeug als auch im Straßenraum zu einem wirklichen Gewinn an Verkehrssicherheit wird, bedarf es sowohl einer fahrtechnischen, wie einer ergänzenden psychologischen Fahrausbildung. Die Zielvorstellung ist der „rationale Fahrer“, der die objektive Verkehrssicherheit richtig einzuschätzen in der Lage ist und der sich so verhält, als ob er sie überschätzt.

Zu warnen ist jedoch vor dem Irrglauben, daß technische Verbesserungen im Verkehrsbereich immer auch Verbesserungen im Verkehrsalltag sind.

Fahrmotive

Der Mensch hat mit Hilfe des Fahrzeugs, mit dem er schnell und bequem vorankommen kann, seinen Handlungsspielraum unermeßlich erweitert. Dieser Gewinn an Handlungsfreiheit wurde - lerntheoretisch formuliert - als angenehme Konsequenz erfahren, was zu einer Verstärkung dieses Verhaltens beigetragen hat. Man ist Herr über Raum und Zeit, wenn man über ein eigenes Auto verfügt. Man kann jederzeit losfahren, ohne Haltestellen aufsuchen und Abfahrtszeiten beachten zu müssen. Auch bei hoher Verkehrsdichte bis hin zum Stau wird durch das Auto ein persönlicher Raum geschaffen, der vor der zu großen Nähe der anderen schützt. Mit dem Auto kann man seinen sozialen Status bekunden oder auch seine Finanzkraft zum Ausdruck bringen. Mit dem Auto ist es folglich relativ leicht möglich, sich selbst ins rechte Licht zu rücken. Daß das Auto darüber hinaus zu einem Teil des eigenen Selbst geworden ist, zeigt sich an Äußerungen wie: „Ich stehe dort“, wobei mit „ich“ das Auto gemeint ist.

Das Auto ist ebenfalls hervorragend geeignet, um das Bedürfnis nach Anregung, Erregung und einem erhöhten Aktivitätsniveau zu befriedigen. Mancher Autofahrer legt es geradezu darauf an, Risiken einzugehen. Die hierbei erlebte Spannung sowie der nach überstandener Gefahr erfolgende Spannungsabfall werden als lustvoll erlebt. Die Risiken werden um ihrer selbst willen eingegangen; *thrill*, daß heißt die Beherrschung und der Genuß des Ängstigen, werden bewußt provoziert. Die Verkehrsumwelt scheint besser als jeder andere Bereich dafür geeignet zu sein, um das Bedürfnis nach Spannung und Kompetenz im Umgang mit Gefahren zu befriedigen.

Es wäre folglich falsch, das Auto nur als Transportmittel zu sehen, denn es ist statt dessen oftmals auch ein Mittel, um etliche nicht-instrumentelle Bedürfnisse zu befriedigen. Es kann angenommen werden, daß ein Mensch um

so „autosüchtiger“ ist⁸, je tiefgreifender das Auto in seiner motivationalen Struktur verankert ist.

Je bedeutsamer das Auto für die Befriedigung verschiedener Bedürfnisse ist, mit um so stärkeren Frustrationen ist zu rechnen, wenn die Bedürfnisse, beispielsweise mit hoher Geschwindigkeit zu fahren, nicht erfüllt werden, weil die vielen anderen Verkehrsteilnehmer dies vereiteln. Durch solche Frustrationen kommt es zu vermehrten Aggressionen, die im Verkehr viel eher und viel ungehemmter ausgelebt werden als in direkteren face-to-face-Situationen. Welche Ausmaße diese Aggressivität im Straßenverkehr inzwischen erreicht hat, läßt sich aus Presseberichten entnehmen, deren Überschriften etwa lauten: „Scharfe Schüsse nach dem Überholmanöver“⁹ oder „Wildwest-Duelle auf US-Autobahnen fordern häufig Tote“¹⁰.

Veränderungen sind demzufolge nicht nur wegen der derzeitigen Unausgewogenheit der Interessen der motorisierten und der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer erforderlich, sondern auch im Hinblick auf die Gefahr, daß mit zunehmender Verkehrsdichte zunehmend frustrierte Autofahrer ihre Aggressionen im Straßenverkehr immer ungebremsster ausleben.

Ein neues Verkehrskonzept

Was kann nun aber - realistisch gesehen - überhaupt verändert werden? Zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht realistisch ist eine Reduzierung des Rfz-Bestandes, wenngleich diese noch etliche andere als nur Sicherheitseffekte mit sich brächte: weniger Lärm, bessere Luft, mehr Freiflächen usw. Die Zahl der Kraftfahrzeuge nimmt demgegenüber noch immer zu. Auf je 1 000 Einwohner des Bundesgebietes entfielen nach Angaben des Kraftfahrtbundesamtes am 1. Januar 1987 durchschnittlich 548 motorisierte Fahrzeuge, davon 446 Personenkraftwagen. Auch in näherer Zukunft ist nicht mit einem Nachlassen des Interesses am Auto zu rechnen, wie gerade die letzte Internationale Automobil-Ausstellung erneut gezeigt hat.

Allgemeine Ansatzpunkte für ein neues Verkehrskonzept sind die Einflußfaktoren, von denen das Verkehrs- und das Unfallgeschehen bestimmt wird: der Verkehrsteilnehmer, der Straßenraum, das Fahrzeug, gesellschaftliche Normvorstellungen und Verkehrsregeln. Die daran anknüpfenden Maßnahmen sind nicht unbedingt und nicht in gleichem Maße erfolgversprechend. So ist etwa von einer Intensivierung der Verkehrserziehung von Kindern nicht zu erwarten, daß die Zahl der Kinderverkehrsunfälle spürbar sinken wird, denn Kinder können nur in begrenztem Maße auf alle nur denkbaren Verkehrssituationen „getrimmt“ werden. Notgedrungen müssen sich also die motorisierten Verkehrsteilnehmer auf die begrenzten Möglichkeiten dieser

8 In der Literatur wurde bereits der Begriff „automobile addiction“ verwendet; vgl. John P. Huttman, Automobile addiction: The abuse of personal transport. *Society* 10,1973,25 - 29; Joseph P. Reser, Automobile addiction: real or imagined? *Man-Environment-Systems* 10,1980,279 - 287.

9 Süddeutsche Zeitung vom 5. 8.1987.

10 Frankfurter Rundschau vom 5.8.1987.

Gruppe einstellen. Die Fahrausbildung müßte so angelegt sein, daß die künftigen Autofahrer gleich die sozial gewünschten Einstellungen zum Straßenverkehr aufbauen, so daß sie später nicht zu denjenigen gehören, deren Einstellungen verändert werden müßten. Dazu wäre eine veränderte Fahrlehrerausbildung die Voraussetzung.

Veränderungen des Straßenraums durch bauliche Maßnahmen und Tempo-30-Regelungen, die sich unter dem Begriff „Verkehrsberuhigung“ subsumieren lassen, stellen eine geeignete und innovative Strategie dar, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Die Erfahrungen mit flächenhafter Verkehrsberuhigung, wie zum Beispiel in Buxtehude und Hamburg, sind positiv. Geschwindigkeitsreduzierungen können erreicht werden, wenn die Tempo-30-Anordnungen durch bauliche Maßnahmen unterstützt werden und wenn Regelverstöße drastisch geahndet werden.¹¹ Erforderlich ist nunmehr, daß diese Erkenntnisse aufgegriffen und verbreitet werden und daß zugleich für Städte und Gemeinden Anreize geschaffen werden, solchen positiven Beispielen zu folgen.

Eine Erhöhung der objektiven Sicherheit durch weitere Verbesserungen am Fahrzeug ist zwar zu begrüßen, sie löst aber das Problem nicht, solange dies mit einer Risikokompensation verbunden ist und sich der Fahrer risikofreudiger verhält als zuvor.

Verstärkte Sanktionen und eine vermehrte Verkehrsüberwachung sind nur dann effektiv, wenn die Entdeckungs- und Bestrafungswahrscheinlichkeit drastisch erhöht werden. Denn nach lernpsychologischen Gesetzen wird jedes Fehlverhalten, das nicht entdeckt und bestraft wurde, als Erfolg erlebt. Im weitesten Sinne zur Bestrafung zu rechnen wäre auch die Nachschulung verhaltensauffälliger Kraftfahrer, die möglicherweise schon bei niedrigeren Punktzahlen verordnet werden sollten. Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen, ohne die eine Senkung der Unfallzahlen nicht erreicht werden kann, und Verkehrsberuhigung in Wohngebieten, ohne die die hohe Unfallbelastung auch der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer nicht reduziert werden kann, müßten mit einem neuen Sanktionskonzept und einer stark intensivierten Verkehrsüberwachung verbunden werden, um die Wahrscheinlichkeit, daß Fehlverhalten (und zwar spürbar) bestraft wird, deutlich zu erhöhen. Denn auch hier gilt das lernpsychologische Gesetz: wenn bei einem mißbilligten Verhalten die angedrohte negative Konsequenz ausbleibt, so wird dies als Belohnung erfahren. Für den Fahrer, der sich belohnt fühlt, besteht kein Grund, sein Verhalten zu verändern.

Die gesellschaftliche Norm, die in dem Motto: „Freie Fahrt dem freien Bürger“ ihren konkreten Ausdruck gefunden hat, paßt nicht mehr in eine Gesellschaft mit einem so hohen Motorisierungsgrad wie in der Bundesrepublik. Es ist an der Zeit, daß die persönlichen Interessen des einzelnen Autofah-

¹¹ Folkeit Kiepe, Zonen-Geschwindigkeitsbegrenzungen in Wohngebieten. Der Städtetag Heft 6, 1987, 331 - 334.

ners zugunsten der Interessen aller Verkehrsteilnehmer, insbesondere der bisher vernachlässigten Gruppe der nichtmotorisierten Gruppen, neu abgewogen werden. Die „soziale Falle“¹², die dadurch gekennzeichnet ist, daß der einzelne fortfährt, etwas zu tun, was für ihn selbst von Vorteil ist, was aber für die Gemeinschaft beziehungsweise Gesellschaft letztlich nachteilig oder sogar schädlich ist, muß aufgebrochen werden. Die dazu vorliegende Erkenntnisse müßten lediglich, und zwar konsequent, angewendet werden.

Grundsätzlich wäre zu überlegen, welche anderen Möglichkeiten der Bedürfnisbefriedigung gefördert werden könnten, um das Auto und den Straßenverkehr als motivationales Mittel zu entlasten. Vom Transportmotiv her gesehen, besteht die beste Strategie darin, kurz und mittelfristig den öffentlichen Personennahverkehr zu stärken und mittel- und langfristige Mobilitätswänge abzubauen.

12 John Platt, Social traps American Psychologist 28,1973, 641 - 651.