

Rücksichtsloses Verkehrsverhalten im kommunalen Raum

RALF KÖLBEL

1. Zum Problem

Eingebunden in breitere Felder allgemeiner Verunsicherung und parallel zur zunehmend artikulierten Kriminalitätsfurcht ist Bevölkerungsbefragungen in den neuen Ländern zu entnehmen, daß man auch Verkehrssicherheit als bedrohliches Problem empfindet. Das ist bezogen gerade auf den örtlichen Raum (z.B. BRÖG 1992, S.42; PASCHKE & PFAFFEROTT 1994, S.10ff.). In jedenfalls zeitlichem Zusammenhang damit forderte im Dezember 1994 der Thüringer Gemeinde- und Städtebund, erweiterte Zuständigkeiten der Kommunen für die Überwachung des fließenden Verkehrs zu prüfen. Hierin deutet sich auf beiden Seiten ein Problembewußtsein an, das angesichts bekannter Unfallentwicklungen im neuen Bundesgebiet auch begründet ist: Während in den alten Ländern bei abnehmender Tendenz 1994 ca. 314.000 Verkehrsunfälle mit Personenschaden registriert wurden, stieg der entsprechende ostdeutsche Anteil an der gesamtdeutschen Belastung von 8,9% (1989) auf 20% (bei 14,9% der Gesamtfahrleistung). Die Gemeinden nehmen an diesem Verlauf teil, länderübergreifend erweisen sie sich als gefährlichste Ortslage. Obwohl nur 35% aller Kfz-Kilometer innerorts erbracht werden, geschehen hier 63% aller Unfälle mit Personenschaden (vgl. Tab. 1).

Praktiker (z.B. PEITSCH U.A. 1993, S.13ff.) führen diese neue Verkehrsunsicherheit in ostdeutschen Städten auch auf die Zunahme jener Prozesse zurück, die Kriminologen (zumindest hin und wieder) als Gewalt oder Aggression im Straßenverkehr thematisieren (vgl. KAISER 1995a). Damit sollen weite Verhaltensfelder erfaßt werden. Die Durchsicht von Rechtsprechung (vgl. KAISER 1995a) einerseits und Fahrerbefragungen (vgl. ELLINGHAUS 1986) andererseits ergibt – bei Abweichungen beider

Tabelle 1: Entwicklung von Verkehrsunfällen mit Personenschaden

| | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 |
|-----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Alte BL | | | | | | |
| insg. | 343.604 | 340.043 | 321.374 | 325.301 | 312.606 | 314.059 |
| innerorts | 224.770 | 218.177 | 205.172 | 210.158 | 197.534 | 199.108 |
| Neue BL | | | | | | |
| insg. | 33.762 | 49.307 | 63.773 | 70.161 | 72.778 | 78.373 |
| innerorts | 23.225 | 31.994 | 40.445 | 44.686 | 45.440 | 49.648 |

Quelle: Statistisches Bundesamt 1995

Perspektiven – als aggressiv bewertete Fahrweisen etwa dichtes Auffahren, Rechtsüberholen oder Ausbremsen auf Schnellstraßen, aber auch Verhindern des Spurwechsels, Lückenspringen und Parkplatzkonflikte in den Innenstädten. Damit aber ist verschiedenartiges Handeln zu erfassen, daß für den Einzelfall je nach konkreten Umständen und ganz wesentlich auch der Interpretation durch die Beteiligten im Spektrum zwischen bloßer Unkooperativität bis hin zur Strafnormwidrigkeit schwer zu verorten ist und sich in seiner Weite gegen begriffliche Verallgemeinerungen, wie Gewalt oder Aggressionen, sperrt. So hängt etwa die Feststellbarkeit einer von Verkehrskonflikten unabhängigen Integritätsverletzung nicht nur von der Einwirkungsintensität, sondern auch von der Art der Verkehrsteilnahme und der Disposition des Opfers (vgl. ELLINGHAUS 1986, S. 37ff.) ab. Darüber hinaus wird der aus der Beobachterperspektive aggressiv Fahrende regelmäßig seinen Vorteil suchen und dabei unspezifisches Gefährdungsbewußtsein haben, seltener aber – und das weist die Fachforschung auch nach (vgl. BÖSSER 1987; v. HEBENSTREIT 1989) – liegt tatsächlich eine auf ein individualisiertes Opfer bezogene Schädigungsintention vor. Daher soll im weiteren als Zusammenfassung jener verschiedenen Verhaltensformen der umfassendere Arbeitsbegriff „rücksichtsloses Fahrverhalten“ vorgezogen werden. Auf objektiver Ebene ist damit das Erlangen eines verkehrsbezogen raum-zeitlichen Vorteils (z.B. durch Zwang), aber auch das Zurückgesetztwerden des anderen durch Behinderungen bis hin zur Gefährdung und/oder psychischen Beeinträchtigung gefaßt. Zugleich

bleibt der Begriff in der subjektiven Dimension hinreichend offen für Gleichgültigkeit und alle weiteren Stufen der Bewußtheit unabhängig von den Interpretationen durch die Betroffenen. Nur den eingriffsintensivsten Pol bildet dann die auch strafrechtlich so benannte Gewalt des absichtlichen, eher psychisch über fahrerische Zwänge vermittelten Zugriffs auf das Opfer (vgl. KAISER 1995a). In diesem weiten Verständnis ist Rücksichtslosigkeit „Grauzonen“-Delinquenz.

2. Tendenzen in der Verkehrswirklichkeit

Um vieles unsicherer noch als im Feld klassischer Kriminalität ist die Erkenntnislage zur Verkehrsdelinquenz. Versucht die Kriminologie herkömmlich Wirklichkeit über die Verknüpfung von offizieller Statistik und Befragungen im Dunkelfeld zu erfassen, so tauchen für den Straßenverkehr und hier gerade für Rücksichtslosigkeiten erhebliche methodische Hürden auf (vgl. KERNER 1985a, S. 34), denn Daten zu verkehrlichen Konflikten oder zu staatlichem Sanktionieren werden bekanntlich institutionell nur sehr lückenhaft ermittelt. Die Kriminologie hat so das Ausweichen auf mittelbare Schlüsse gesucht und Indizien für verkehrliche Aggressionen, wie Langzeitstudien zur Entwicklung von Geschwindigkeits- und Abstandsverhalten auf Autobahnen, auf § 240 StGB bezogene Stichproben von Verkehrszentralregistereintragungen (bei KAISER 1995a, S. 133 f; HAMACHER 1995, S. 36 ff.) und örtliche polizeiinterne (Anzeigen-)Statistiken (bei GREINER 1990; PEITSCH U.A. 1994, S. 16 ff.) ausgewertet. Die Ergebnisse deuten auf eine tendenzielle Zunahme von Rücksichtslosigkeit im Verkehr der alten Länder hin. Genauere Aussagen aber fehlen, offen bleibt insbesondere, ob sich das Problem tatsächlich im besonderen Umfang auf ostdeutschen Straßen konstituiert. Hier kann die Analyse bei weiteren Punkten ansetzen.

- a. Unfallstatistik: Zwar sind unfallverursachendes und rücksichtsloses Fahrverhalten allein sich überlagernde Handlungsfelder, dennoch aber muß man den eingangs (Tab. 1) zitierten Unfalltendenzen eine deutlich erhöhte Konflikthaftigkeit des Verkehrsverhaltens in ostdeutschen Gemeinden entnehmen.
- b. Unfallursachenstatistik: Aus der Unfallursachenstruktur folgt, daß jene besonderen Unfallgefahren maßgeblich durch besonders konfliktträchtiges Fahren bedingt sind. Überproportional häufig wirkt in den

neuen Ländern fahrerisches Fehlverhalten und insbesondere mit 22,36% gegenüber 18,89% im alten Bundesgebiet (1994) überhöhte Geschwindigkeit als Unfallursache (vgl. Tab. 2). Diesen Befund kennt die Verkehrsforschung auch von der Problemgruppe „junge Fahrer“, wo er als Indiz für besonders riskantes und erlebnisorientiertes Fahren gewertet wird (SCHLAG & SCHLEGER 1995, S.10). In diesem Sinne muß (trotz der Belastung mit Fahranfängern) auch die ostdeutsche Ursachenstruktur interpretiert werden.

Tabelle 2: Unfallursachenstruktur

| | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 |
|---------------------------|---------|---------|---------|---------|
| ABL: Fehlverhalten insg. | 427.976 | 429.948 | 410.950 | 410.226 |
| überhöhte Geschwindigkeit | 84.741 | 80.972 | 81.086 | 77.887 |
| NBI: Fehlverhalten insg. | 81.271 | 92.025 | 99.883 | 104.347 |
| überhöhte Geschwindigkeit | 19.622 | 20.969 | 23.244 | 23.334 |

Quelle: Statistisches Bundesamt 1995

- c. Verkehrszentralregister (VZR): Bei der Auswertung von Angaben des VZR ist in jedem Fall zu beachten, daß die Zahlen eher institutionelles Verfolgungsinteresse als den Umfang von tatsächlicher Delinquenz widerspiegeln (vgl. KAISER 1970, S. 203). 1994 aber wurden 3,5 Mio. Eintragungen vorgenommen, was z.B. gegenüber 1991 (bei einer Steigerung der Gesamtfahrleistung um 9,17%) einem Anstieg von 21,73% entspricht (vgl. Tab. 3) und in dieser Höhe durch intensivierten Verfolgungsdruck nicht erklärbar ist. Dabei drängt sich insbesondere die kontinuierliche Zunahme von Neueintragungen auf; immer häufiger sanktioniert wird seit 1990 der bisher nicht registrierte Normalbürger.

Nun folgt zwar aus dem VZR keine Differenzierung von alten bzw. neuen Ländern, doch ist mit den oben dargelegten Tendenzen in den Unfallentwicklungen im Hintergrund auch für den Sanktionsbereich davon auszugehen, daß von der Erfassung gerade ostdeutsche Fahrer in bisher nicht gekanntem Maße betroffen sind.

Tabelle 3: Eintragungen in das Verkehrszentralregister

| | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 |
|------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Eintragung insg. | 2.731.234 | 2.880.502 | 3.059.935 | 3.173.272 | 3.506.405 |
| davon Neuzugang | 1.811.742 | 1.968.664 | 2.059.281 | 2.231.496 | 2.350.596 |

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt 1995

d. Dunkelfeldforschung: In der Verkehrsforschung spielen Dunkelfeldbefragungen eine eher untergeordnete Rolle, auch methodisch ist vieles ungeklärt. Gleichwohl lassen Angaben über die Bereitschaft zu grenzdeliktischem Verhalten Schlüsse auf das Ausmaß rücksichtslosen Fahrens zu. Entsprechende Potentiale deuten daher Ergebnisse an, wonach es 37% (West) bzw. 35% (Ost) der Befragten „manchmal richtig Spaß macht, mit Vollgas über die Autobahn zu jagen“, 22% (West) bzw. 18% (Ost) zugeben, manchmal mit Lichthupe dicht aufzufahren und sich 17% (West) bzw. 26% (Ost) der Fahrer gern beim Ampelstart auf ein Wettrennen einlassen (SPIEGEL-DOKUMENTATION 1993, S.144f.). Das weist auf erhebliche Delinquenzfelder hin.

Opferisikovermutungen sind dementsgegen eher geeignet, Tendenzen verkehrsbezogener Verunsicherung als (wenn auch verzerrte) Wahrnehmung des tatsächlichen Verlaufs wiederzugeben. Die viktimologische Forschung ergab für 1990 in den alten Ländern 38,3%, in den neuen dagegen 49,7% (KURY 1992, S.188) und 1991 schon 82,2% (KRÄUPL & LUDWIG 1993, S. 38) der Befragten, die es für zumindest wahrscheinlich hielten, in den kommenden 12 Monaten, Opfer eines verkehrswidrig und rücksichtslos verursachten Unfalls zu werden. Ängste konzentrieren sich insofern deutlich im neuen Bundesgebiet (vgl. auch PASCHKE & PFAFFEROTT 1994, S.10ff.).

Die Zusammenschau der hier vorgestellten objektiven und subjektiven Indikatoren zwingt zunächst dazu, erneut die ungenügende Datenlage und die Notwendigkeit weiterer Untersuchungen zu konstatieren. Immerhin aber kann für die ehemalige DDR deutlich gewachsene Verkehrsdelinquenz gerade der Normalbürger als nachgewiesen und darin eingebettet ein neues Potential rücksichtslosen Fahrverhaltens als wahrscheinlich gelten. Dabei liegt hier eben auch ein gemeindliches Problemfeld. Zahlrei-

chere Gelegenheiten zu entsprechenden Konflikten gehen mit der größeren innerörtlichen Verkehrsdichte einher und materialisieren sich in der besonderen Unfallbelastung. Auf die Masse aller Verkehrsbewegungen bezogen freilich dominiert Normalität (vgl. KAISER 1995a; BUNDESANSTALT FÜR STRASSENWESEN 1995; ELLINGHAUS 1986).

Im kommunalen Raum existieren überdies besondere Opfergruppen mit extremer Verletzbarkeit. So wurden 1994 1.440 Fußgänger und Radfahrer bei Unfällen getötet, was 55,6% aller Todesopfer des örtlichen Verkehrs entspricht (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 1995). Alltäglich zu beobachtende Parkverstöße in den gerade diesen Personengruppen zugeordneten Verkehrsräumen machen dies auch für weniger folgenschwere Rücksichtslosigkeiten plastisch. Parallel zu häufigen allgemeinen kriminologischen Tendenzen weist die Verteilung dieser Opfergruppe unter geographischem Blickwinkel jene Stadtteile mit der ungünstigsten Sozialstruktur als die mit der höchsten Opferbelastung aus. Neben dem Mangel an Schutzräumen zwischen den Verkehrsteilnehmern und zahlreicheren Kontakten mit potentiellen Opfern konzentriert sich hier offensichtlich auch unangemessen riskantes und rücksichtsloses Verhalten von Tätern und Opfern (vgl. BAGLEY 1992).

3. Die kriminologische Gefahrenkonstellation

Verkehrsdelinquenz scheint Kriminologen wenig zu interessieren, allenfalls die Normwirkungsforschung nutzt die natürliche Laborsituation im Straßenverkehr. Seit KAISER (1970) aber erfolgt kaum noch kriminologische Wahrnehmung z.B. verkehrspsychologischen Wissensstandes (vgl. auch KAISER 1988, S. 802). Mit dem hier vorgeschlagenen Ansatz soll daher gerade eine Transformation verkehrswissenschaftlicher Ergebnisse zur Erklärung rücksichtslosen Fahrverhaltens versucht werden. Das dabei entstehende Modell versteht sich als Gefahrenkonstellation (HUGUENIN 1988, S. 21), als systematische Verknüpfung relevanter Faktoren, nicht aber als kausalistische Begründung.

3.1 Grundlegung

Gesichertes Wissen sind die Zusammenhänge von Verkehrsdichte und Unfällen/Delinquenz auf der verkehrlichen Makroebene (vgl. KAISER 1970,

S. 181) sowie die individuell zunehmende Belastung mit fahrerischem Fehlverhalten bei steigender Fahrleistung (vgl. MACMILLAN 1975, S. 95 ff.). Damit manifestiert sich statistisch unmittelbar faßbar die Abhängigkeit der Verkehrsdelinquenz von der Anzahl konfliktträchtiger Situationen und dem Umfang an Fehlverhaltensmöglichkeiten und Tatgelegenheiten, etwa infolge von Begegnungen mit anderen Fahrern. Die Verkehrspsychologie fixiert diese Befunde im Begriff der „Gefahren-“ oder „Risikoexposition“ (vgl. HOYOS 1980, S. 40 ff.), um die Beeinflussung abweichenden Verhaltens durch Verkehrsbedingungen zu vermitteln.

Während situative Faktoren in der allgemeinen kriminologischen Theoriebildung von untergeordneter Bedeutung sind, gelten sie als zentral für die Verkehrskriminologie. Mit der „potentiellen Deliktssituation“ (GÖPPINGER 1959, S. 2283) bei delinquentem Verkehrsverhalten allgemein und der „Aggressionen aktivierenden Situation“ (KAISER 1995a, S. 240) speziell bei Gewalt im Verkehr erfolgt eine von klassischer Kriminalität nicht bekannte Gewichtung des unmittelbaren Handlungsrahmens. Entsprechend den mit der „Risikoexposition“ verbundenen Intentionen der Verkehrsforschung wird damit auch kriminologisch die verkehrliche Situation als für Fehlverhalten bedeutsam thematisiert. Hierdurch bedingte Minderleistungen erklären dann die enorme Ubiquität von Normabweichungen (vgl. z.B. HARTMANN 1989).

Nun existieren im Straßenverkehr neben dem normbrechenden Normalbürger auch Problemgruppen mit besonderer Delinquenzbelastung (Jugendliche, Risikofahrer). Deren Rate an Abweichungen besteht unabhängig von Gefahrenexpositionen und Bewältigungskompetenzen (vgl. etwa EVANS 1991, S. 136), ist also durch verkehrliche Faktoren allein nicht zu erklären. So bezieht die Verkehrskriminologie unter Rückgriff auf die Fachforschung auch verkehrsexterne Umstände, wie altersbedingtes Risikoverhalten (Jugendliche) oder abweichende Persönlichkeitsdispositionen (Risikofahrer), in ihre Konzeptionen ein, um unangepaßtere Verhaltens-tendenzen zu begründen. Über das darin eingeschlossene Verständnis von Verkehrsdelinquenz als Fehlleistung des Normalbürgers in überfordernden Situationen (Schwerpunkt: verkehrsinterne Faktoren) zum einen und als Entäußerung bestimmter ungünstiger Eigenschaften bei Problemgruppen (Schwerpunkt: verkehrsexterne Faktoren) zum anderen wird dann das Regel-Ausnahme-Verhältnis der klassischen täterorientierten Kriminologie trotz Ubiquität des Normbruchs wiederhergestellt (vgl. KAISER 1970, S. 337 f; KAISER 1988, S. 811; HARTMANN 1989).

Eine solche Strukturierung kann für fahrlässige Schadensverursachungen gelten, weniger für (bewußte) Rücksichtslosigkeiten. Aber auch grundsätzlich ist diese Polarisierung zumindest für die Situationsdominanz bei der Delinquenz des „Unauffälligen“ zu relativieren. Bereits mit einem weg vom Fahrakt auf Abläufe des Gesamtfahrverhaltens gerichteten Blick wird die aktivere Rolle des Fahrers deutlich. Dieser selbst bestimmt letztlich durch generelle Verhaltensgewohnheiten das Niveau der von ihm jeweils zu erbringenden Leistung und damit sein Fehlverhaltensrisiko (s.u.; vgl. NÄÄTÄNEN & SUMMALA 1976, S.114). Fehler sind also bei jedem Verkehrsteilnehmer „angelegt“ in Fahrstilen und keineswegs immer situative „Entgleisungen“. Für die Konstituierung langfristigen Problemlösungsverhaltens jedoch deutet sich auch beim Normalbürger die Relevanz von Personenmerkmalen an. Die Situation wirkt aus dieser Sicht dann delinquenzfördernd, nicht aber kausal (vgl. hierzu auch HAFERKAMP 1989, S. 47) und bestimmt nur neben Merkmalen der Persönlichkeit und/oder des sozialen Kontextes das generelle Fahrverhalten (ähnlich BUNDESANSTALT FÜR STRASSENWESEN 1995).

Unterstützt wird dies durch die oben beschriebenen Tendenzen der neuen Normlosigkeit der Normalbürger in den neuen Ländern, man fährt riskanter und in erheblichem Maße delinquent. Das meint abweichendere Fahrstile ganz unabhängig von ungünstigeren situativen Bedingungen (Fahranfänger, Straßenzustand usw.). Damit offenbart sich ein deutlicher Zusammenhang mit gesellschaftlichen Transformationsprozessen in den neuen Ländern, was verkehrskriminologische Ansätze als verkehrsexternen Einfluß zu erklären haben. Darzulegen wäre, daß und wie entsprechende psychosoziale Belastungssituationen auch beim Normalbürger (und nicht allein bei Risikogruppen) unmittelbar delinquenzfördernd auf Fahrverhalten einwirken (vgl. zur Einbettung des Fahrens in den sozialen Kontext auch MACMILLAN 1975). Traditionelle kriminologische Ansätze zu externen Punkten sind aus dieser Perspektive dann nicht etwa von nur deutlich nachrangiger Relevanz für Rücksichtslosigkeit und Delinquenz im Verkehr (s.o., vgl. auch KERNER 1985a, S. 40; PEITSCH U.A. 1994, S. 12). Vielmehr läßt sich nur in einem Spannungsfeld aus verkehrswirtschaftlichen und sozial-kontextuellen Bedingungen rücksichtsloses Fahrverhalten begreifen. Beide Dimensionen konstituieren so die Gefahrenkonstellation, die dann für den Einzelfall, nicht aber überindividuell, eine Gewichtung der Faktoren zuläßt.

3.2 Konstituierung des Fahrverhaltens

Fahrverhalten läßt sich in einem Modell hierarchisch-kognitiver Handlungskontrolle (RANNEY 1994, S. 743) untergliedern in eine strategische Ebene der Fahrplanung, eine taktische Ebene des Fahrmanövers und die Kontrollebene des Fahrzeughandlings. Rücksichtsloses Fahren erfolgt als weitgehend kontrolliertes Verhalten auf der Manöverebene, hier hat die Darstellung der Gefahrenkonstellation anzusetzen. Ausgangspunkt ist eine für die kriminologische Betrachtung in Anlehnung an HUGUENIN (1988) erarbeitete Theorie normalen Fahrverhaltens, die anschließend in Beziehung zu für Rücksichtslosigkeit relevanten internen/externen Bedingungen zu setzen ist.

Konkretes Fahrverhalten wird auf der Basis jeweiliger Fahrfähigkeiten bestimmt durch individuelle fahrerische Verhaltensmuster, die beanspruchungsspezifisch wirken. Aus Verkehrssituationen ergeben sich verschiedene Anforderungen, der Handlungsrahmen verlangt entweder (z.B. an Kreuzungen) eine echte, kurzfristige Entscheidung für eine von mehreren möglichen Handlungsalternativen oder ermöglicht (z.B. bei freier Autobahn) einen ungestörten, weitgehend unreflektierten Handlungsfortlauf. Von dem so differenzierten Beanspruchungsniveau hängt die fahrerische Bewußtheit ab: Ist in der Situation keine Entscheidung notwendig, setzen sich Verhaltensabläufe bei weitester kognitiver Entlastung einfach fort. Individuelle Verhaltensmuster bestimmen hier als Habitualisierungen, Gewohnheiten, Quasi-Automatismen unvermittelt den Fahrakt (unreflektiert wählt der Fahrer z.B. bei freier Fahrt das von ihm regelmäßig bevorzugte Geschwindigkeits- und Abstandsniveau.). Besteht dagegen situativer Entscheidungsbedarf, erfolgt auf höherer Bewußtseinsstufe eine interne Abwägung. Der Komplexitätsentlastung dienen hier individuelle Verhaltensmuster als langfristig bestehende Orientierungen, die einzelne Handlungen eher mittelbar als Vor-Entscheidungen bestimmen. (Aufmerksamer und bewußt, aber entsprechend seiner Orientierung wählt der Fahrer etwa für ihn noch tolerable Geschwindigkeiten bzw. Abstände bei sich plötzlich erhöhender Verkehrsdichte.)

Das sich realisierende Fahrverhalten ist also determiniert durch strategische subjektive Komponenten, die zweistufig als Habitualisierung oder generelle Orientierung wirken (ähnlich RANNEY 1994, S. 743). Diese bilden sich, wie Fahrfähigkeiten natürlich auch, über Lernprozesse heraus. Fahrersozialisation erfolgt dabei von früher Kindheit an durch Beobachtung

der Eltern, der Mitglieder von peers, durch Verkehrserziehung in Familie und Institutionen sowie als Verkehrsteilnehmer durch eigene, ständige Erfahrungsbildung auch nach der Anfängerphase (vgl. LANGE 1993, S. 20). Die das Verhalten vorprägenden Muster sind so nur relativ stabil, im Verlauf des Fahrer-Lebens also modifizierbar. Als interne Strukturen lassen sie sich auch beschreiben als Reflexionsgefüge aus den verschiedenen internen Konstrukten „fahrbezogene Einstellungen und Werte“, individuelle Spezifik beim Entscheidungsverhalten in Risikosituationen („Risikobereitschaft“, vgl. SÖMEN 1987, S. 43) und persönliche Akzeptanz sozialer Normen („Normbindung“, vgl. KARSTEDT 1993, S. 161 ff.). Je abweichender diese Komponenten gestaltet sind, desto devianter gerät ihre Manifestation im Verhalten. Eine solche Betonung strategisch wirkender subjektiver Konstrukte entspricht nicht nur traditionellen sozialwissenschaftlichen Ansätzen, sondern zumindest für Verkehrsverhalten auch empirischer Erkenntnislage. Zusammenhänge zwischen unangepaßten Fahreinstellungen, erhöhter Risikobereitschaft und verminderter Normakzeptanz einerseits und Verkehrsdelinquenz andererseits werden immer wieder nachgewiesen (z.B. PARKER u.A. 1992; AEBISCHER & SCHNEIDER 1991; KARSTEDT 1993).

Bislang erörterte kognitive Strukturen sind zu ergänzen um expressive Dimensionen. Die Gefühlsebene ist ein zentrales, durch das Auto angesprochenes Moment. Mit intensivem emotionalen Erleben sind die Fahrbewegung, die autonome Funktionssteuerung und das Bewältigen des Risikos bei der Verkehrsteilnahme verbunden (vgl. z.B. NÄÄTÄNEN & SUMMALA 1976; EVANS 1991, S. 149; SCHÖNHAMMER 1991). Irrationale Erlebnismomente bestimmen mit, welche Gefährdungen zu akzeptieren der einzelne bereit ist und welche Normen er anerkennt (vgl. KARSTEDT 1993, S. 234; SCHLAG 1994, S. 135 ff.). Was beim Autofahren über die Zielorientierung hinaus erlebt werden kann und gesucht wird, beeinflusst in diesem Sinne auch die fahrerischen Verhaltensmuster, ist Teil des subjektiven Reflexionsgefüges.

Besonderheiten der Verkehrssituation und der soziale Kontext bewirken nun als Gefahrenkonstellation für einen konkreten Lebensbereich ein besonderes Potential abweichender Verhaltensmuster.

3.3 Verkehrsinterner Handlungsrahmen

Die situativen Gegebenheiten des Straßenverkehrs bilden als Erfahrungs-, Kommunikations- und Kontrollraum einen spezifischen Handlungsrah-

men, eine Gelegenheitsstruktur, die im Verlauf der Fahrersozialisation die Herausbildung rücksichtsloser Verhaltensmuster begünstigt.

Erfahrungsraum: Rücksichtsloses Fahren ist gelerntes Verhalten. Unfälle und Sanktionen sind seltene Ereignisse im Straßenverkehr, aus lerntheoretischer Sicht also zu vernachlässigen. Häufiger zwar erlebt man folgenlose, aber gefährliche, konflikthafte Situationen, doch auch diese werden nur schwer als Folge eigener Fehler wahrgenommen und oft genug als fremdverantwortlich interpretiert. Andererseits führt unangepaßtes Fahren oft zu tatsächlichen/scheinbaren Vorteilen (etwa schneller voranzukommen). Erfahrungsbildung im Verkehr wird damit insofern problematisch, daß Normverletzungen als wenig sicherheitsrelevant erscheinen, der Fahrer seine Fähigkeiten tendenziell überschätzt und situative Risiken unterschätzt (vgl. z.B. SÖMEN 1987, S. 30 ff.; LANGE 1993, S. 27 ff.). Immer wieder folgt aus verschiedensten Studien daher, daß Verkehrsteilnehmer sich als überdurchschnittliche Fahrer verstehen (z.B. EVANS 1991, S. 322 ff.; KRETSCHMER-BÄUMEL & PFAFFEROTT 1986). Sozialisation im Straßenverkehr läßt also kaum am eigenen Risiko orientierte Hemmschwellen vor Rücksichtslosigkeiten entstehen. Deutlich sind daher etwa die Zusammenhänge von unangemessener Gefahren- und Kompetenzbewertung und der Verkehrsauffälligkeit junger Fahrer (vgl. DE JOY 1992).

Kommunikationsraum: Verkehrsverhalten ist Sozialverhalten, durch die Fahrzeugführer wird regelmäßig interagiert. Zu ca. 50% der Verkehrskonflikte (und damit auch zu zahlreichen Rücksichtslosigkeiten) kommt es im Verlauf kommunikativer Verläufe (RISSER 1988, S. 157). Daher liegt es nahe, Kommunikationsbedingungen zu hinterfragen.

Interaktion im Straßenverkehr ist durch situative Flüchtigkeit, Schnelligkeit und Konstruktion der Fahrzeuge sowie die Massenhaftigkeit der Begegnungen erschwert (vgl. KAISER 1970, S. 24 ff.). Mitunter auch extreme sachlich-technische Isolation als räumliche Vorgabe für zwischenfahreri-schen Austausch läßt sich im Begriff Anonymität zumindest für manche Situation fassen (z.B. auf der Autobahn, weniger auf Wohngebietsstraßen). Tendenzuell wird hierdurch intentionales Miteinander erschwert, Kommunikationen müssen nach Fahrbeobachtungen in hohem Maße (mindestens 15%, RISSER 1988, S. 130) als unfreundlich bewertet werden. Das belegt für atmosphärische Problemfelder, was verkehrskriminologisch (z.B. bei KERNER 1985a, S. 37 f; KAISER 1995a, S. 137) als gewaltfördernde Deindividuation im Verlauf intensiverer Konflikte relevant erscheint: Der Straßenverkehr beseitigt zivilisatorisch erworbene Hemmschwellen. BOESSER

(1987) macht dies für Dichtauffahren mit Lichthupe plastisch, indem er nachweist, daß solches Verhalten als Anforderung zur Freigabe der Überholspur, als Kommunikationsmittel also, eingesetzt wird. Gerade das illustriert dann, wie wenig sich der Auffahrende bewußt ist, den Kontakt mit „seinesgleichen“ zu führen, wie wenig also Gegenseitigkeitserleben „Aggressionen“ entgegensteht. In diesem Sinne sozialer Entfremdung ist automobilisierte Individualität eine „forcierte Individualität“ (SCHÖNHAMMER 1991, S. 184).

Konfliktlatenz im Kommunikationsraum Straße folgt auch aus der Mißverständlichkeit (nonverbaler) Kommunikationsmittel. So sind große Teile der auf andere aggressiv wirkenden Fahrakte nicht als solche intendiert (v. HEBENSTREIT 1989, S. 105). Zugleich entsteht Aggressionsneigung besonders dann, wenn das Vorverhalten des Betroffenen als unangemessen erlebt wird. Folgerichtig stellt man immer wieder eine erhebliche Bereitschaft fest, auf rücksichtsloses Fahren mit Gegenaggressionen zu reagieren (z.B. BOESSER 1987, S. 8); Täter-Opfer-Identität wird hier faßbar. Auch bei SCHNEIDER (1978, S. 98 ff.) hatten sich 67,5% aller von verkehrsgefährdenden Verstößen Betroffenen ebenfalls verkehrswidrig verhalten. Dies verweist auf ein beachtliches Potential sich aufschaukelnder Konflikte nicht nur nach aggressiven, sondern auch falsch interpretierten Fahrakten des anderen.

In die sozialisatorische Herausbildung von Verhaltensmustern fließen daher letztlich zahlreiche Aggressionserfahrungen ein. Gleichzeitig stellt der Kommunikationsraum Straße massenhaft Anlaßsituationen und Tatgelegenheiten zur Verfügung.

Kontrollraum: Im Straßenverkehr als komplexen Lebensbereich mit notwendig unsicheren Bedingungen sind Normen als Verhaltenskonventionen funktionsnotwendig. So muß denn auch beim Bezug zur Gesamtfahrleistung von jährlich über 500 Mrd. km, zum enormen Umfang an Verhalten in normrelevanten Situationen also, von überwiegender Regelbefolgung ausgegangen werden (vgl. KAISER 1970). Gleichzeitig aber ist der Straßenverkehr ein Lebensbereich mit sonst unbekannter Normalität wiederholten Bruchs und ungewöhnlicher Disponibilität mancher Normen (vgl. KARSTEDT 1993, S. 162). Das deutet Besonderheiten im Kontrollraum Verkehr an.

Die neuere Normwirkungsforschung ermittelt relativ stabile Ergebnisse zur Verhaltensrelevanz von Gesetzen, die sich trotz der Notwendigkeit normspezifischer Ansätze auch verallgemeinern lassen (etwa KARSTEDT

1993): Maßgeblich für die individuelle Regelbefolgung ist die Akzeptanz des Gesetzes vor allem infolge der Einbettung in den allgemeinen sozio-kulturellen Kontext, während Straffaktoren eher bedeutungslos sind. Insbesondere bei Bagatelldelinquenz (bei verringerter Normakzeptanz also) und hinreichender Kontrolldichte wirkt aber auch das perzipierte Strafrisiko partiell abschreckend.

Im Straßenverkehr nun erschweren Anonymität und historisch erst kurzzeitiges Bestehen des Lebensbereiches die Herausbildung nichtinstitutioneller Regeln (vgl. KERNER 1985a, S. 38f.) oder die Übertragung verkehrsexterner Moralnormen. Allenfalls punktuelle Sozialkontakte verhindern soziale Stigmatisierung des Rücksichtslosen. Die so insgesamt weithin ausfallenden informellen Mechanismen erst verschieben Schwerpunkte einseitig auf Verrechtlichung (vgl. KAISER 1970). Formelle Delinquenzkontrolle kann starke Ausfallprozesse jedoch nicht verhindern, die Kontrolldichte ist nur gering und realisiert sich beim einzelnen selten: Für einen Zweijahreszeitraum berichten 42% der PKW-Fahrer, zweimal, und 23,5%, einmal angehalten und kontrolliert worden zu sein (KARSTEDT 1993, S.140). Diese weithin erschwerte proaktive Kriminalitätswahrnehmung durch die Polizei dürfte aufgrund der Flüchtigkeit auch aggressionsgeladener Situationen selbst bei den integritätsverletzenden rücksichtslosen Fahrformen (mit nach PEITSCH U.A. 1994, S. 39, erhöhter Bereitschaft der Opfer zur Mitteilung an die Polizei) informell nur unwesentlich unterstützt werden.

Der einzelne orientiert sich insgesamt an individuellen Belangen, den Erfordernissen der Gesamtsituation und Erwartungen an das Verhalten anderer. Regeleinhaltung erfolgt je nach der subjektiven Einschätzung situativer Sicherheitsrelevanz der Norm, was sich in weitgehender Anpassung an Signale der Ampelregelung, über eher situationsangepaßte Abweichungen bei Geschwindigkeits- und Abstandsnormen bis hin zu ausschließlich über Sanktionsdrohung zu verhindernde Parkverbotsverstöße in einem weiten Spektrum differenzierter Verhaltensgeltung äußert (vgl. NÄÄTÄNEN & SUMMALA 1976, S. 116ff.; ELLINGHAUS & WELBERS 1978). Rücksichtslosigkeiten stehen damit nur geringausgebildete Fremdzwänge gegenüber.

3.4 Verkehrsexterner Kontext

Das soziale Umfeld des Straßenverkehrs beeinflusst (rücksichtsloses) Fahrverhalten. Instrumentalisierung, Wertekonflikt und Aktivitätsschranken

prägen als Umweltfaktoren die individuelle Herausbildung von Fahrverhaltensmustern.

Instrumentalisierung: Große Teile verkehrlicher Mobilität vollziehen sich zur Verfolgung gesellschaftlich bestimmter Leistungsverpflichtungen, die Verkehrsteilnahme ist so regelmäßig instrumentalisiert. Fahrzeit bleibt dann allein ein zu minimierender Faktor in der Abwicklung sozialer Beziehungs- und Verflechtungsketten. Verdichten sich diese normativen Erwartungen zu Zeitdruck (idealtypisch zu beobachten bei Berufskraftfahrern), werden Sicherheitsaspekte den dominierenden Zielerreichungsgesichtspunkten untergeordnet; es erhöht sich beim Betroffenen die Bereitschaft, verkehrliche Belange zurückzustellen, abweichenderes, riskanteres und gegebenenfalls auch rücksichtsloses Fahrverhalten zu wählen (vgl. HOYOS 1980, S. 160; PEITSCH U.A. 1994, S. 23f.). So hat nicht nur die Verkehrsforschung solche Zusammenhänge von Eile und unangepaßtem Verhalten nachgewiesen, sondern es entspricht dies auch den Alltagstheorien und Selbstbeobachtungen der Autofahrer selbst (vgl. ELLINGHAUS 1986, S. 77). Instrumentalisierung des Verkehrs prägt also die Erfahrungsbildung jedes Fahrers und wirkt darüber hinaus auch als extern determiniertes Motiv zur einzelnen Rücksichtslosigkeit.

Wertekonkurrenz: Auch Wertstrukturen sind handlungsleitend, sie haben nach HAFERKAMP (1989) Relevanz gerade auch in kriminologischen Bezügen. Werte als allgemeine, elementare Faktoren erfahren eine Konkretisierung in Normen und Normalitätsvorstellungen und bestimmen Verhalten über diese Handlungskonzeptionen mit. Auch der Straßenverkehr wird beeinflusst durch solche generellen, kulturell definierten Reflexionsnetze. Es gibt zahlreiche Werte von einer mit (Verkehrs-)Sicherheit konkurrierenden Tendenz: Individualität, Leistung, Selbstdurchsetzung, Können u.ä. (vgl. auch NÄÄTÄNEN & SUMMALA 1976, S. 21). Das spiegelt sich in konkret fahrbezogenen Einstellungen und Wertstrukturen auch wider. Langsames bedächtiges Fahren wird deutlich negativer beurteilt als riskantes sportliches Fahren, nüchternes sicherheitsorientiertes Verkehrsverhalten erfährt eher neutrale Bewertungen (MÖLLERS-OBERRÜCK 1975, S. 206f.). Regeltreue Verkehrsteilnehmer gelten als unsichere Fahrer und schwache Personen, während dem Regelabweichler eher Attribute wie jung, routiniert, dynamisch zugeordnet sind (ELLINGHAUS & WELBERS 1978, S. 34f.).

Empirisch ist es natürlich schwer nachzuzeichnen, wie sich gesellschaftliche Präferenzen im individuellen Reflexionsgefüge, in jeweiligen

Risikomotiven, ablösenden Normbindungen und schließlich in konkretem Fahrverhalten entäußern. Auf die Bedingtheit verkehrlicher Delinquenz auch (!) durch Werte deutet jedoch die Arbeit von SCHMIDT (1989) hin, wonach bei einem Verkehrssicherheitsvergleich BRD – Großbritannien sich deutsche Fahrer zwar in der Leistungsdimension als effektiver, in der Verhaltensdimension dagegen als risikoreicher erweisen. Unterschiede auf so hohem überindividuellen Niveau, quasi differierende „Verkehrs-Kulturen“, lassen sich durch analog generelle Komponenten, durch verschiedene Wertstrukturen erklären.

Kompensation von Aktivitätsschranken: Fahren wird regelmäßig und von annähernd jedermann als angenehm erlebt, dies gilt bei vielen Verkehrsteilnehmern insbesondere für schnelles Fahren und anspruchsvolle Situationen (s.o.). Gleichzeitig läßt der Verkehr über die (scheinbar) erfolgreiche Bewältigung seiner Anforderungen ein annähernd die gesamte Fahrerpopulation erfassendes positives fahrerisches Selbstwertgefühl entstehen (vgl. KRETSCHMER-BÄUMEL & PFAFFEROTT 1986; EVANS 1991, S. 322 ff.). Das ist wesentlich für das allgemeine Selbstbewußtsein und trägt dazu bei, persönliche Identität aufzubauen (vgl. SCHÖNHAMMER 1991).

Solche Prozesse – angenehmes Fahr- und positives Selbsterleben – wirken forciert nach erfolgreichem Bestehen aktiv bewältigter gefährlicher oder konfliktgeladener Situationen. Über den intensiven expressiven Gehalt und die damit verbundene besondere Selbstwertbestätigung (vgl. SCHLAG 1994) rücksichtslosen Fahrens ist daher auch Kompensation des im allgemeinen Lebensvollzug gegebenenfalls beschädigten Selbst möglich. Insbesondere für junge Fahrer bekräftigen neuere Arbeiten die Zusammenhänge von erlebnisbetontem Risikoverhaltensstil im Verkehr und der Bestätigung des Selbstwertgefühls (SCHLAG 1994; vgl. auch LANGE 1993, S. 4f). Auch die Ergebnisse der Verkehrsforschung, wonach mit individuell abweichenderem Fahrstil tendenziell überhöhtes fahrerisches Selbstbewußtsein und intensivere Erlebnisorientierung zusammenfallen (vgl. HERBERG 1983; KRETSCHMER-BÄUMEL & PFAFFEROTT 1986; KARSTEDT 1993, S. 255 ff.), verweisen darauf, daß sich der Straßenverkehr als Lebensbereich zur Bewältigung von Selbstwertdefiziten anbietet: Kompensation ist möglich durch die Gelegenheit zu intensiven Erlebnissen und zur Selbstaufwertung auch bei rücksichtslosen Fahrmanövern. Diese Zusammenhänge werden empirisch auch damit gestützt, daß gerade bei Risikofahrern immer wieder Lebens- und Problemlagen festzustellen sind, die aufgrund defizitärer beruflicher und sozialer Einbindung (z.B. KAISER

1970, S. 313 ff.; MACMILLAN 1975; NÄÄTÄNEN & SUMMALA 1976, S. 52 ff.) als selbstwertbeeinträchtigend interpretierbar sind, und durch Befunde korrelierender Aggressionen im allgemeinen Leben und im Straßenverkehr (z.B. WILDE 1978, S. 263).

Rücksichtslosigkeit im Verkehr wird in diesem Sinne also verstanden als eine Form selbstaufwertender beherrschbarer Ersatzkonflikte, deren Erklärung im sogenannten Tätigkeitsansatz (vgl. KRÄUPL & LUDWIG 1993; KRÄUPL in diesem Band) eine fruchtbare Perspektive findet. Hiernach gibt äußere Umwelt den Aktivierungsrahmen ab, über dessen Bewältigung durch Tätigsein der einzelne sich diese Umwelt aneignet und eigene Kompetenzen zur Existenzsicherung und sinngebender Lebensgestaltung entwickelt. Über die subjektive Reflexion solcher Befähigungen (Identität) ist zugleich auch eine Grundlage kooperativer Handlungsfähigkeit geschaffen. Erlebt der einzelne Handlungsanforderungen als Chancen zur Kompetenzentwicklung als vergleichsweise eingeschränkt, erleidet er Selbstwertbeschädigungen infolge tatsächlicher / scheinbarer Kompetenzverluste sowie bei Fehlen abstützender kooperativer Beziehungen zu anderen Entfremdungen zur Umwelt. Rücksichtsloses Verkehrsverhalten ist dann eine kompensatorische Entäußerungsform (u.U. im Rahmen weiterreichender Risikoverhaltensstile), der Straßenverkehr ein geeignetes Feld.

Solche Verknüpfung von einer an Selbstbewertungen orientierten Kriminologie und expressive Fahrdimensionen thematisierender Verkehrsforschung erklärt nicht nur die besondere Auffälligkeit verkehrlicher Problemgruppen in spezifischen Lebenssituationen (junge Fahrer, „Verkehrskriminelle“), sondern auch Rücksichtslosigkeiten des von Beschränkungen sozialer Tätigkeit (gerade im Verlauf gesellschaftlicher Transformation) betroffenen Normalbürgers.

4. Folgerungen für Kommunale Kriminalprävention

Der vorgestellte Ansatz hat, um den Bogen zu schlagen zum Kern des Kolloquiums, Auswirkungen auf Kommunale Kriminalprävention: Die Identifizierung interner und externer Ursachenfelder (beim Normalbürger wie auch bei Problemgruppen) setzt sich fort in einer Zweigleisigkeit auch im präventiven Bemühen um verkehrliche Rücksichtnahme. Allgemeine Kriminalprävention ist, zumindest wenn sie sich im Wege primärer Prävention um soziale Einbindung und Kompetenzentwicklung des einzelnen bemüht

(vgl. RÖSSNER und KRÄUPL in diesem Band), unversehens (und unvorsätzlich) auch auf rücksichtsloses Fahrverhalten bezogen. Das folgt zumindest als Konsequenz aus dem hier Vertretenen, verkehrliche Rücksichtslosigkeit als eine Folge eingeschränkt erlebter Tätigkeitsbedingungen zu verstehen. Auf paralleler Schiene und eher an verkehr-internen Faktoren (Gefahrenbewußtmachung u.a.) dagegen setzt Verkehrssicherheitsarbeit an. Aktuelle Tendenzen des letztgenannten Bereiches werden im weiteren skizziert, um hiernach den Zusammenhang mit „klassischer“ Prävention genauer herauszuarbeiten.

Bekanntlich umfaßt Verkehrssicherheitsarbeit jene drei E von education, engineering und enforcement. Ohne dies so zu benennen, ist sie (neben Unfällen) immer auch gerichtet auf Verkehrsdelinquenz und natürlich auch auf die – z.T. erheblich gefährdenden (vgl. KAISER 1995a, S. 136) – Rücksichtslosigkeiten. Im inhaltlichen Bezug scheint sie ausweislich der genannten drei E, wenn nicht schon konzeptionell, so doch zumindest in der praktischen Umsetzung weiter als gemeinhin die allgemeine Verbrechensvorbeugung. Weder in der Geschichte nämlich noch bis zum heutigen Tag hat man in der tatsächlichen verkehrsbezogenen Intervention Schwerpunkte einseitig auf Repressionen gelegt, vielmehr wurde im Unterschied zur Präventionsarbeit zumindest mancher Zeiten Verkehrssicherheit traditionell besonders durch Erziehung und Technik zu erreichen gesucht. Dies gilt auch für die gemeindliche Einbindung in entsprechende Konzepte.

Wurde sie bisher eher als zentralstaatliche Aufgabe verstanden, wendet man sich analog zur allgemeinen Kriminalprävention neustens auch im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit verstärkt der örtlichen Ebene zu (vgl. SCHELLENBERG u.a. 1983; WAGNER & JANSEN 1993). Auch in der Konzeption „Thüringen 2000“ der Landesregierung erfolgt eine Einbeziehung der Kommunen, die in diesem Umfang neu ist bei (klassischer und) verkehrsbezogener Prävention. Die grundsätzliche Notwendigkeit gerade kommunaler Verkehrssicherheitsarbeit folgt dabei aus bekannten Argumenten der allgemeinen Delinquenzdebatte: Örtliche Unfallschwerpunkte oder Rücksichtslosigkeiten konstituieren sich jeweils spezifisch in konkreten kommunalen Räumen, und folgerichtig ist eben dort jeweils mit ortsspezifischen Maßnahmen anzusetzen. So sind etwa die erwähnten (s.o. 2.), besonders belasteten Problemviertel, aber auch die Interventionsmöglichkeiten nur auf örtlicher Ebene zu ermitteln (vgl. BAGLEY 1992). Hinzu gesellt sich die nicht unwichtige Formalie gemeindlicher Zuständigkeit für die Kontrolle des ruhenden Verkehrs und z.T. auch den Straßenbau. Vor

solchem Hintergrund begann zwar in den alten Ländern kommunale Verkehrssicherheitsarbeit schon mit den siebziger Jahren, ohne aber jemals ein zentrales kommunalpolitische Thema zu werden. Auf der Basis problemorientierter Konzepte erfolgten einzelne Sicherheitskampagnen oder punktuelle verkehrstechnische Eingriffe, um vor allem in Wohngebieten Unfallschwerpunkte zu beseitigen (vgl. HOLZAPFEL 1987). Anders erscheint heute aber, und das ist festzuhalten, zumindest die neue Gewichtung gemeindlicher Beiträge.

Bis in die Gegenwart erbringt man Verkehrssicherheitsarbeit (auch jenseits der Kommunen) mit eher reaktiven, isolierten Einzelmaßnahmen (vgl. WAGNER & JANSEN 1993, S. 7 ff.). Offenkundig wird dabei, daß vor allem Technik Gefahren verringern kann (HUGUENIN 1988, S. 173). Gleichzeitig zeigen sich Grenzen und problematische Nebenwirkungen isolierter (kommunaler) Maßnahmen: In größerem Umfang als die Kriminologie diskutiert die Verkehrsforschung seit ca. 20 Jahren z.B. kontraproduktive Effekte wie die Kompensation technischer Sicherheitsgewinne (v.a. am Kraftfahrzeug) durch riskanteres Fahren (vgl. WILDE 1978). Derartige Prozesse lassen sich vor allem dann nachweisen, wenn die Sicherheitsmaßnahme in ihrer Wirkung vom Fahrer unmittelbar erlebbar ist, seinen Handlungsspielraum erweitert und das Sicherheitsgefühl erhöht (PFAFFEROTT & HUGUENIN 1991). Viele Eingriffe in die Straßenführung bewirken eher geringere Gefährdungen, nicht aber veränderte Verhaltenstendenzen, die Evaluierung von einzelnen Aufklärungsmaßnahmen oder von erhöhter lokaler Kontrollintensität ergibt allenfalls kurzfristige und ortsbeschränkte Verhaltensanpassungen (vgl. zum Ganzen PFAFFEROTT & HUGUENIN 1991). Verringerte Unfallbelastungen und mehr noch veränderte, rücksichtsvollere Fahrstile scheinen daher auf kommunaler (oder staatlicher) Ebene über isolierte Maßnahmen immer nur eingeschränkt erreichbar.

Um dem zu begegnen, vollzog sich nach 1980 der Übergang in den alten Ländern auch zu komplexeren Maßnahmen wie Tempo-30-Zonen oder die sogenannte flächenhafte Verkehrsberuhigung. Das sind Beispiele, mit denen modellhaft zwar, aber immerhin, das angegangen wurde, was heute als integrative kommunale Verkehrssicherheitsarbeit übergreifend gefordert wird: die systematische Verknüpfung von Maßnahmen aller drei Ebenen auf der Basis örtlicher Gesamtkonzepte (vgl. WAGNER & JANSEN 1993). Eine hierdurch erreichbare Abstimmung in der gesamten Bandbreite von städtebaulicher Planung, verkehrstechnischen Eingriffen in den Verkehrs-

raum ganzer Stadtteile, gezielten polizeilichen Kontrollen und paralleler Aufklärung findet im Topos „Systematische Kriminalprävention“ (KUBE 1987c) ein allgemeines, inhaltliches Äquivalent; oben erwähnte Zweigleisigkeit scheint wieder auf.

Eher wohl als bei klassischer Prävention lassen sich im Verkehr Auswirkungen solcher präventiver Arbeit messen. Feststellbar waren neben positiven Unfalltendenzen auch erhöhte Verkehrssicherheitsakzeptanz und deutlich niedrigere Geschwindigkeiten (vgl. HOLZAPFEL 1987; WAGNER & JANSEN 1993, S. 42 ff.), womit sich zugleich auch Veränderungen in atmosphärischen Verläufen, Verbesserungen des „Verkehrsklimas“ andeuten. Das systematische Vorgehen könnte fahrhandlungsentscheidende Verhaltensmuster verändert haben. Insofern liegen hier auch in den neuen Ländern für geeignete Kommunen langfristig Interventionsmöglichkeiten, bezogen auch auf Unfällen vorgelagerte Konfliktpotentiale.

Schließlich gehört zu integrativen Konzepten immer auch die organisatorische Komponente. Bereits im Gesetz angelegt ist die Streuung von Zuständigkeiten zwischen verschiedenen Ämtern der Städte, der Kreise und der Polizei. Hinzu kommen nicht eingebundene private Organisationen (vgl. SCHELLENBERG U.A. 1983). Eine ressortübergreifende Koordinierung sollen daher Kommissionen und Beauftragte für Verkehrssicherheit übernehmen. Das illustriert für den Straßenverkehr einen auch in anderen sensiblen Feldern (Umwelt, Kriminalität) aufscheinenden Trend, der begrifflich mit „Vernetzung“, „horizontale Verhandlungssysteme“ oder „Synergieeffekt“ (vgl. die Beiträge in diesem Band) faßbar ist.

Damit lassen sich also Tendenzen in heutiger Verkehrssicherheitsarbeit beschreiben als inhaltliches und organisatorisches Integrieren von Maßnahmen und Maßnahmeträgern bei neuer Betonung örtlicher Verantwortung. Die damit aufgezeigte Parallele zur Kriminalprävention wäre abschließend noch zusammenzubringen auf einen Punkt, der zugleich auch eine Konsequenz ist aus dem oben vorgestellten Modell: Rücksichtslosigkeit und Verkehrsunsicherheit konstituieren sich über verkehrsexterne und verkehrinterne Faktoren. Dabei sind externe Problemlagen weithin inhaltsgleich mit den Gegenständen allgemeiner Prävention. Und Verkehrssicherheitsarbeit bemüht sich um ein systematisches Erfassen der internen Risiken. Eine konsequente Integration aber verlangt auch die Abstimmung in dieser Zweigleisigkeit. Erforderlich ist daher eine hinreichende Kommunikation zwischen Beiräten für Kriminalprävention und Kommissionen für Verkehrssicherheit.