

Verkehr

SCHLACHTFELD STRASSE

Gestreßt von Staus auf Autobahnen und in Innenstädten, genervt vom aggressiven Fahrstil anderer reagieren Autofahrer ihre Wut ab. Sie beleidigen, spucken und prügeln, und manchmal töten sie sogar. Experten beklagen die zunehmende Kampf Stimmung und fordern eine neue Verkehrspolitik.

Auf der Berliner Stadtautobahn ging Rentner Ludwig K., 63, in seinem Opel die Galle über. Vor ihm fuhr der Lehrer Claus S. strikt Tempo 80. Heftige Gesten und Lichthupenblitze konnten den Pädagogen nicht verschrecken. Nachdem K. den Schleicher endlich überholt, geschnitten und mehrfach auf Tempo 20 heruntergebremst hatte, stoppten beide an der Ausfahrt Hohenzollerndamm. S. stieg aus und lief auf den Opel zu. Dort blickte er in die Mündung einer Pistole: „Verschwinde, sonst knall' ich dich ab!“

Am Zebrastreifen vor dem Hamburger U-Bahnhof Billstedt gerieten ein Taxifahrer und ein Fußgänger aneinander. Weil er sich vom Taxi genötigt fühlte, trat der Passant gegen die Wagentür. Der Fahrer revanchierte sich mit einem zum Totschläger umgerüsteten Kabelende: Er droch auf den Fußgänger ein, bis der zusammenbrach. Resultat: Gehirnerschütterung, Nasenbeinbruch, Augenhöhlenfraktur und Verlust des rechten Auges.

Bei Northeim auf der A 7 Hannover-Kassel lieferten sich zwei Wagen eine ruppige Verfolgungsjagd, dann steuerten die Fahrer die Standspur an. Die Insassen der Pkw, eine türkische Familie und eine deutsche, schlugen aufeinander ein, die Türken zogen Messer. Ein 14jähriger Deutscher verblutete neben der Leitplanke, Vater und Großvater wurden mit Stichen in die Leber schwer verletzt.

Ob auf der Autobahn oder mitten in der Stadt: Gewalt zwischen Fußgängern und Motorradfahrern, Rad- und Autofahrern gehört zum Alltag im Straßenverkehr, wobei 98 Prozent der Angriffe von den Vierrad-Piloten ausgehen. Die Krise der automobilen Gesellschaft offenbart sich



B. JANKE / ARGUS-FOTODACHIV

Verkehrsstau (bei Unna): „Der deutsche Autofahrer gibt keinen Meter Boden preis“

nicht länger allein durch Unfalltote und kilometerlange Staus, Ozonalarm und Waldsterben, sondern auch durch die Aggression der Verkehrsteilnehmer.

Raser drängeln Langsamfahrer in die Leitplanken, wild gewordene PS-Fanatiker jagen Fußgänger, Brummis schubsen Kleinwagen in den Graben, selbsternannte Verkehrspädagogen bremsen sportive Fahrer aus. In den Akten der Verkehrspolizei sind sie alle versammelt: Watschenmänner und Vogelzeiger, durchgedrehte Rallye-Helden und prügelnde Parkplatzsucher.

Immer öfter gehen sie mit Äxten, Wagenhebern und Warnkreuzen aufeinander los.

„Aus nichtigem Anlaß“, resümiert Hartmut Rodloff, Erster Hauptkommissar der Berliner Verkehrsunfallbereitschaft, „wird gepöbelt, gehauen, gestochen, gespußt, mit Keulen geschlagen oder Säure ins Fahrzeug gesprüht und sogar mit Pistolen geschossen.“ Auf deutschen Straßen, so der TÜV Rheinland in einer Studie, habe sich „eine ausgesprochene Kampf Stimmung“ breitgemacht.

Und die wächst, wie Polizei und Justiz, Automobilklubs und Autokritiker übereinstimmend feststellen, seit Anfang der neunziger Jahre. „Die Lage verschärft sich von Tag zu Tag“, konstatiert der Kasseler Verkehrsprofessor

Helmut Holzapfel. Der Berliner Verkehrsrichter Peter Fahlenkamp sieht gar den „Todeskampf um die Parklücke“ entbrannt. Die PS-Narren, so scheint es, proben den Bürgerkrieg.

Die bundesweite Infratest-Umfrage „Auto Aktuell '94“ belegt den Trend: 60 Prozent der befragten Autofahrer empfinden sich als Opfer von Aggressionen, 10 Prozent wurden massiv beschimpft. Nach Erhebungen des TÜV Bayern steigt die Zahl der Nötigungen auf der Straße – Drängeln, Schneiden, Ausbremsen – jährlich um acht Prozent. Umfragen des TÜV Rheinland ergaben:



Videüberwachung auf der Autobahn, Unfallhilfe: „Da ist dann der Doktor Mabuse gefahren“



Massenkarambolage (bei Aurach): „Am liebsten eine Kanone auf dem Dach, um Stauverursacher abzuschießen“

Drei von vier Fahrern, die sich an Tempobegrenzungen halten, fühlen sich „ständig oder meistens“ bedroht.

Jeder dritte Unfall in Deutschland geht auf Rücksichtslosigkeit und Raserrei zurück, jeder zehnte wird von Dränglern verursacht. Zwar werden bundesweit nur gut 3000 Fälle von Verkehrs-Rowdium pro Jahr aktenkundig. Doch das Dunkelfeld ist riesig – nur ein Bruchteil der Opfer erstattet Anzeige: „Die meisten Aggressionen bleiben unentdeckt“, sagt ADAC-Experte Peter Seemann.

Selbst das Automobilisten-Zentralorgan *Auto Motor Sport* berichtet Grausiges von der Straßenfront: „In Lübeck schoß der Fahrer eines Rollstuhls auf den eines Golfs. In der Pfalz fielen zwei

Schon widmen sich Länderkommissionen dem Thema, nehmen sich Soziologen, Psychologen und Pädagogen der Täter an. Auf 106 Seiten haben vier Gutachter für die Berliner „Kommission zur Verhinderung und Bekämpfung von Gewalt“ eine opulente Expertise zur Aggression im Straßenverkehr vorgelegt*. Erschreckendster Detailbefund: Beim Kampf um Parkplatz und „Pole Position“ an der Ampel häufen sich „die Auseinandersetzungen mit Waffen“.

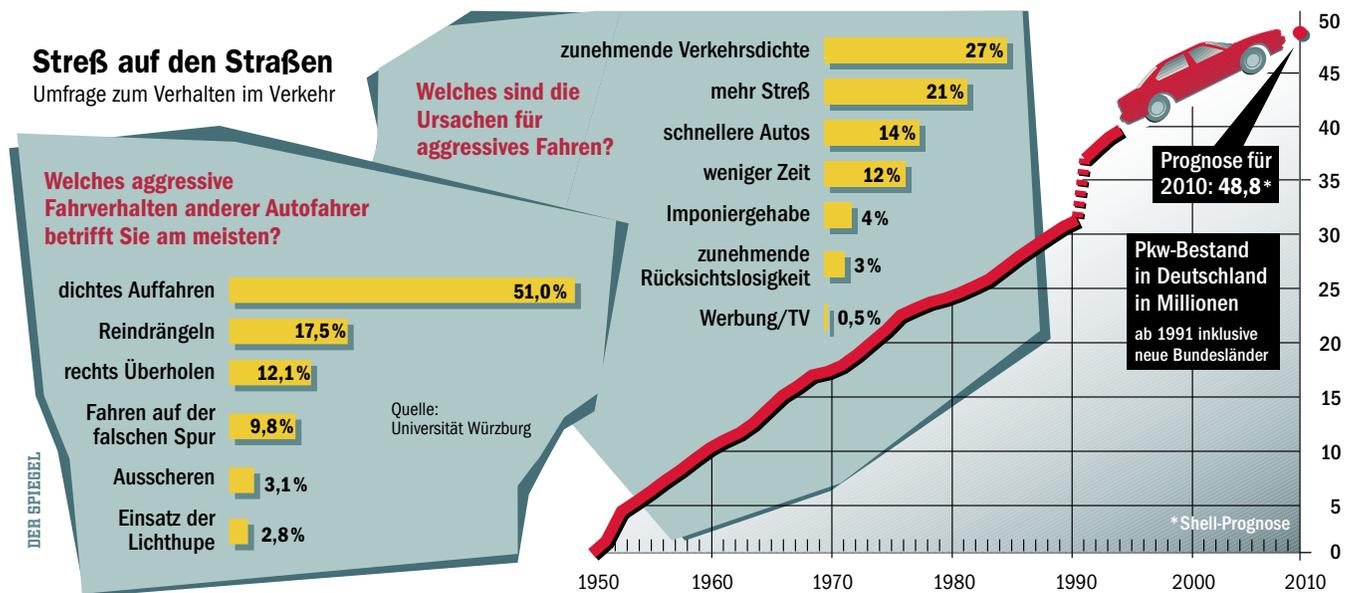
In der Berliner Friedrichstraße griff ein Autofahrer, der sich „behindert“ fühlte, an der Ampel zur Notfallaxt im Kofferraum. Mit dem Werkzeug spaltete er die Fahrertür eines Kontrahenten und hackte den Seitenspiegel ab. In einem anderen Fall verpaßte ein Autofah-

10 000 Mark Geldbuße bezahlte er ohne zu murren.

Im Schwarzwald rastete „Liebling Kreuzberg“ Manfred Krug aus. Der Mercedes-Fahrer zog einen VW-Fahrer, der ihn beim Überholen behindert hatte, „sanft wie ein Junge“ an den Ohren und beschimpfte ihn „Arschloch“ und „Schwein“. Die Strafe für Beleidigung und Nötigung: 25 000 Mark.

Der gemeine Verkehrsrowdy ist meist ein Bürger mit tadellosem Führungszeugnis. Der typische Täter ist männlich und 30 bis 50 Jahre alt, er ist beruflich eher erfolgreich, aber nicht unbedingt der hellste. Die Frauen holen auf.

Auf der Straße haben Osis die Wesis inzwischen überholt. Das Allensbacher Zeitgeist-Lexikon attestiert ihnen



Familien mit Harke und Säbel übereinander her. In Münsingen hackte ein Oberstleutnant einem Fabrikdirektor zwei Finger ab“ – und immer ging es um einen Parkplatz.

„High noon“ herrscht vor allem in der Metropole Berlin. Seit dem Mauerfall sind die Straßen verstopft. Dauerstau, die Gewalt eskaliert.

In einer bundesweit einmaligen Spezialstatistik haben die Ordnungshüter der Hauptstadt jetzt die „Aggressionstaten im Straßenverkehr“ erfaßt. Anfang März will der Berliner Verkehrssenator Herwig Haase die Rambo-Kartei der Öffentlichkeit präsentieren.

Die Bilanz fällt düster aus. Die Zahl der Körperverletzungen durch Prügeleien unter Verkehrsteilnehmern verdreifachte sich 1994 gegenüber dem Vorjahr auf 220 Delikte; die angezeigten Nötigungen auf Berlins Straßen erhöhten sich um 20 Prozent auf 530 Fälle; die Zahl der massiven Sachbeschädigungen, etwa das Eintreten von Fahrzeugtüren oder das Zertrümmern von Scheiben, stieg von 45 auf 120.

rer einem feindlichen Gefährt per Baseballschläger ein neues Design.

Immer öfter landen durchgeknallte Täter im Gerichtssaal. Der Berliner Verkehrsrichter Peter Fahlenkamp schiebt, wie die meisten seiner Kollegen, regelmäßig Überstunden, auf seinem Schreibtisch stapeln sich die Akten. Die Akteure kommen aus allen sozialen Schichten. Brave Beamte und unbescholten Hausfrauen, ehrbare Akademiker und einfache Arbeiter – im Verkehrsstreß verwandeln sich sonst lammfromme Bürger in Streetfighter.

Prominente machen keine Ausnahme: „Kaiser“ Franz Beckenbauer bekam die rote Karte gezeigt, als er einen Verkehrsrivalen grob foulte. Das Fußball-Vorbild fühlte sich auf der Hauptstraße von Garmisch-Partenkirchen beim Einfädeln behindert und verpaßte seinem österreichischen Widersacher eine Watschn durchs offene Fenster. Die

einen Hang zu schnellerem Fahren. Richter Fahlenkamp stellt zudem eine Überrepräsentanz bei Alkoholfahrten und Verkehrsrandale fest.

Nach 14 Jahren an der Rüpelfront kennt Fahlenkamp die Dramaturgie des Straßenkampfes. Erster Akt: Beleidigung. Stinkefinger und Vogelzeigen gehören seit Jahren zum Standardrepertoire. Es folgt, meist lautstark, die verbale Attacke: „Armleuchter“, „Arschloch“, „Wichser“, „Nutte“, „Fotze“, „Arschficker“ – in der Gosse fühlt sich der gestreifte Autofahrer heimisch.

Zweiter Akt: Imponiergehabe. Die Gegner verlassen den Fahrgastraum. Adern schwellen, die Puls-Frequenz steigt. „Der deutsche Autofahrer“, sagt Fahlenkamp, „gibt keinen Meter Boden preis. Wie der deutsche Soldat.“

Dritter Akt: Fresse einschlagen. Die Fäuste fliegen, körpernaher Verkehrsunterricht.

Vierter Akt: Läuterung und Gedächtnisverlust. Vor Gericht verwand-

* Peitsch, Dietmar u. a.: „Gewalt im Straßenverkehr“. Hrsg. Unabhängige Kommission zur Verhinderung und Bekämpfung von Gewalt in Berlin, Berlin 1994; 8 Mark.

deln sich Straßenwölfe in Lämmer, die sich an nichts erinnern oder absurde Ausflüchte vorbringen.

Schuld sind immer die anderen: „Ich habe den Herrn nur mal geschubst.“ „Ich hatte mein Auto verliehen.“ Fahrenkamp: „Da ist dann der Doktor Mabuse gefahren.“ In Fällen eklatanter Raserei war in der Regel die Gattin auf direktem Weg in den Kreißsaal.

Für das Gros der Obszönitäten und Verbalinjurien stehen die Tarife fest. Das bei Frauen beliebte Herausstrecken der Zunge kostet 5 Tagessätze, Stinkefinger 10 bis 15, Vogelzeigen ebensoviel. „Arschloch“ und ähnliches sühnen die Richter mit mindestens 10 Tagessätzen, sexuell gefärbte Beleidigungen („Flachwichser“, „Nutte“) sind mit 15 Einheiten

Für fünf Meter Vorsprung riskieren Erwachsene ihr Leben

etwas kostspieliger. Beim Spucken zählt das subjektive Ekelempfinden: Ohne Erbrechen des Opfers 10 bis 15 Tagessätze, mit Erbrechen 30 bis 40.

Doch ausgeflippte Autofahrer sitzen nicht nur auf der Anklagebank. Verkehrspsychologen betten sie auf die Couch – und loten die Abgründe ihrer betonierten Seelen aus. Zentrale Frage: Woher rührt die Aggression am Lenkrad?

Psychofahnder stoßen auf immer dieselbe Ursache: Dichtestreß. Seit 1965 hat sich der Pkw-Bestand in Gesamtdeutschland auf 40 Millionen Fahrzeuge fast vervierfacht, Tendenz: weiter steigend. Im Osten explodierte die Zahl der Autos im selben Zeitraum von 640 000 auf 6,4 Millionen. Die Zäsur kam mit der Einheit.

Je mehr Autos fahren, desto gründlicher blockieren sie sich gegenseitig, desto häufiger kommt es zu Konfliktsituationen, desto größer wird die Bereitschaft, um den Verkehrsraum zu kämpfen. Für fünf Meter asphaltierten Vorsprungs „riskieren erwachsene Menschen ihr Leben“, gruselt sich der Aachener Psychoanalytiker Micha Hilgers*.

„Am liebsten hätte ich eine Kanone auf dem Dach, um die Lkw und Stauverursacher abzuschießen“, ließ ein Autofahrer im Tiefeninterview des TÜV Rheinland seinen Gewaltphantasien freien Lauf.

Anonymität und Entpersonifizierung im Verkehr begünstigen, so meinen Verkehrswissenschaftler, solche James-Bond-Projektionen. Wer keinen Kontakt zum Gegenüber habe und Autos statt Menschen sehe, begreife andere Ver-

* Micha Hilgers: „Total abgefahren – Psychoanalyse des Autofahrens“. Herder Verlag, Freiburg, Basel, Wien; 140 Seiten; 14,80 Mark.



FOTOS: ACTION PRESS

Lkw-Fahrer Krug (r.), Filmpartner
„Sanft wie ein Junge“

kehrsteilnehmer nur als amorphe Masse und neige schnell zu Aggressionen. „Wie im Krieg“, sagt Psychologe Hilgers, „ist die Gewalthemmung nur auszuschalten, wenn der Feind keine menschlichen Eigenschaften besitzt, sondern ein Tier, ein Unmensch oder eben ein Ding ist – ein Auto.“

Seit elf Jahren durchleuchtet der Aachener Analytiker Auto und Fahrer. Seine Erkenntnisse:

- ▷ Mit dem Besteigen des Autos infantilisieren sich Wahrnehmung, Affekt und Verhalten, der Fahrer kehrt zu kindlich-aggressiven Größengefühlen und Allmachtsphantasien zurück.
- ▷ Mit Rammstangen, Breitreifen und Four-wheel-drive rüsten die Lenker ihre Vehikel zur Festung auf Rädern hoch, erfüllen sich den Traum von der uneinnehmbaren Ritterburg. Gleichzeitig drohen sie mit ihrem martialischen Design unbewußt anderen Verkehrsteilnehmern: Komm mir bloß nicht in die Quere!
- ▷ Das Verrücktspielen findet im Straßenverkehr seinen legitimierte Rahmen. Gesetzesverletzungen werden augenzwinkernd als Kavaliersdelikte angesehen, Parkverbote und Geschwindigkeitsbegrenzungen gelten als unverbindliche Empfehlungen.
- ▷ Ein einzelner Drängler wirkt ansteckend wie ein Virus. Die von ihm Infizierten fahren schneller und versuchen gegenzuhalten.

▷ Männer brauchen das Auto als Potenzbeweis. Die Auto-Accessoires vom vibrierenden Schaltknüppel bis zum Playboy-Hasen am Heck dienen der Darstellung von Manneskraft.

Der Aggressionsforscher Herbert Selg sieht noch einen weiteren zentralen Grund für die Brutalisierung des Verkehrs: „Aggression führt zum Erfolg.“ Der Bamberger versteht Aggression vorwiegend als erlerntes Verhalten, das häufig belohnt werde, streitbares Verhalten dadurch verstärkte.

„Tag für Tag“, moniert der Wissenschaftler, „werden im Fernsehen falsche Vorbilder gezeigt, aggressive Modelle als vielversprechende Strategien vorgeführt.“ Highway-Cops rasen mit quietschenden Reifen hinter Gangstern her und katapultieren sie vom Asphalt. Crash-Kids finden Erfolg und Anerkennung in mörderischen Straßenrennen. „Wenn wir die Negativ-Modelle nicht entzaubern“, glaubt Selg, „werden wir nichts ausrichten.“

Wie lassen sich Aggression und Wut hinter der Windschutzscheibe abbauen? Helfen Lockerungsübungen und Selbstkontroll-Training, wie sie Selg empfiehlt? Sollen Autofahrer, wie der Berli-



Verkehrsteilnehmer Beckenbauer
Watschn durchs offene Fenster

ner Verkehrskommissar Hartmut Rodloff spottet, „das gute, alte Beißholz“ zur Frustrationsabfuhr mitführen?

Rodloffs Kollegen versuchen, Rasern und Rowdys mit modernen, computergestützten Video-Fahrzeugen beizukommen. In Stuttgart beispielsweise observieren vier Kameras in Zivilfahrzeugen die Innenstadt, weitere drei patrouillieren auf 400 Kilometern Autobahn im Großraum der Schwabenmetropole.

Bei den neuesten Video-Modellen sitzt das Miniobjektiv – kleiner als ein Pfennig – unsichtbar auf dem Armaturenbrett. Geschwindigkeit und Abstandsverhalten lassen sich so präzise ermitteln. Ertappte

Drängler werden unmittelbar mit ihrem Vergehen konfrontiert: Sie müssen die eigene Rabaukenfahrt auf dem Monitor ansehen. Da gehen mitunter selbst hartgesottene Kamikaze-Fahrern die Augen über – Verkehrserziehung der neunziger Jahre.

Auch die deutschen Fahrlehrer sinnen auf Abhilfe. Der Aggressionsabbau auf der Straße soll als neuer Schwerpunkt im Curriculum der Fahrschulerausbildung verankert werden. Schon bieten pfiffige Psychologen Therapien für auffällig gewordene Angreifer an. Christiane Jänisch, Berliner Geschäftsführerin der „Gesellschaft für sicheres Fahren“, läßt Asphaltrowdys heikle Verkehrssituationen durchspielen und friedliche Verhaltensmuster einüben. Behandlungsdauer: 10 bis 20 Wochen, Kosten: rund 2000 Mark.

Ähnlich teuer könnten Rücksichtslosigkeit und Gewalt künftig manch betuchten Delinquenten kommen, wenn es nach dem Kölner Regierungspräsidenten Franz-Josef Antwerpes geht. Für ihn ist Deutschland ein Bußgeld-„Billigland“. „Mit rein pädagogischen Maßnahmen“, glaubt der Autokritiker, „sind die Wahnsinnigen im Verkehr nicht zu bändigen.“ Antwerpes will die Strafen drastisch erhöhen und sie vom Vermögen des Täters abhängig machen.

Doch Video-Observation, Verhaltenstherapie und Strafverschärfung sind kaum geeignet, den Kampf um Verkehrsraum zu beenden. Notwendig wäre, da sind sich Verkehrsplaner mit Psychologen, Kommunalpolitikern und Grünen einig, eine andere Politik, deren oberstes Ziel Verkehrsvermeidung ist. Man könne die „schrankenlose Marktwirtschaft im Verkehr auf Dauer nicht blindwütig und mit hemmungsloser Liberalität weitertreiben“, argumentiert Antwerpes. Zukunftsprognosen prophezeien schon jetzt für das Jahr 2010 einen Anstieg des Pkw-Bestandes auf fast 50 Millionen Karossen.

Neben der Verkehrspolitik müßte sich auch das Objekt der Begierde wandeln. „Wir müssen das Auto entideologisieren“, sagt Burkhard Reinartz, Sprecher des ökologisch orientierten Verkehrsclub Deutschland, „der Glorienschein muß weg.“ Sein Verein fordert die „Auto-Diät“ FDH (fahr die Hälfte).

Da muß er wohl noch ein Weilchen warten. Verkehrsminister Matthias Wissmann (CDU) sieht keinen Handlungsbedarf, von zunehmendem Dichtestreß, eskalierender Aggression und Gewalt auf deutschen Straßen will er nichts wissen.

Zwar sei jeder Verkehrs-Rowdy, der Kinder und ältere Menschen gefährdet, einer zuviel. Aber, so Wissmanns Credo, „die deutschen Autofahrer haben gute Manieren, Kavaliere der Straße prägen das Bild.“ □