

Aggression im Straßenverkehr – Staatliche Schutzpflicht gegen Rücksichtslosigkeit im Verkehr*

Prof. Dr. jur. Gerrit Manssen, Regensburg

I. Aggressives Verhalten als Verfassungsproblem

Wie viele Verkehrsunfälle mit Toten und/oder Schwerverletzten pro Jahr sind auf aggressives Verhalten von Fahrzeugführern zurückzuführen? Diese Frage ist schwer zu beantworten. Aggressives Verhalten ist keine Ursache, die in den offiziellen Unfallstatistiken auftaucht. Dort findet man vor allem „Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“, „Nichtbeachten der Vorfahrt“, „nicht angepasste Geschwindigkeit“ und „ungenügender Abstand“.¹ Diese Fehlverhaltensarten haben eine unterschiedlich starke Affinität

Aggression im Straßenverkehr – Staatliche Schutzpflicht gegen Rücksichtslosigkeit im Verkehr (SVR 2013, 246)

247

zum Thema Aggression. Sicherlich können auch Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren sowie Ein- und Anfahren oder das Nichtbeachten von Vorfahrtsregelungen Ausdruck aggressiven Verhaltens sein. Oft ist solches Fehlverhalten aber lediglich die Folge von Unachtsamkeit oder Unkonzentriertheit. „Nicht angepasste Geschwindigkeit“ und „ungenügender Abstand“ („Drängeln“) dürften hingegen zwar nicht regelmäßig, aber oft Ausdruck eines aggressiven Fahrstils sein, meist also sog. instrumentelle Aggression.² Man will schneller vorankommen, als es Verkehrsregelung erlauben, man möchte, dass ein langsames Fahrzeug die Spur frei macht.

Aggression ist damit in zwar nicht genau quantifizierbarer, aber doch sicher feststellbarer Weise ein wesentlicher Grund für die Entstehung von Unfällen. Ca. 1.000 Verkehrstote im Jahr dürften auf das Konto aggressiven Fahrverhaltens gehen.³ Es stellen sich deshalb, wie beim gesamten Unfallgeschehen im deutschen Straßenverkehr, Fragen zum Verfassungsrecht. Will der Staat Unfälle reduzieren, muss vor allem aggressives Verhalten im Straßenverkehr unterbunden werden. Der verfassungsrechtliche Aspekt des Themas Aggression lautet daher: Wird der aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG abzuleitende staatliche Schutzauftrag für Leben und körperliche Unversehrtheit⁴ derzeit hinreichend erfüllt?⁵ Zwar ist die Zahl der Verkehrstoten in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich gesunken.⁶ Das durch Unfälle mit Toten und Schwerverletzten tagtäglich angerichtete menschliche Leid ist aber nach wie vor unermesslich und unerträglich. Die „Vision Zero“, also das Ziel, tödliche Unfälle auf öffentlichen Straßen möglichst völlig zu vermeiden,⁷ muss das vorrangige Ziel der Verkehrspolitik sein. Es gibt verfassungsrechtlich keine Verpflichtung der staatlichen Gewalt auf einen absoluten Lebensschutz, denn sonst müsste man den Straßenverkehr völlig verbieten. So steht die Garantie des Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG unter einfachem Gesetzesvorbehalt. Verkehrspolitik darf und muss auch andere Zwecke verfolgen und andere Interessen beachten, vor allem die Schaffung eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes als Grundvoraussetzung jeder modernen Volkswirtschaft. Jegliche Einschränkungen oder Gefährdungen müssen sich aber an dem besonderen Wert von Leben und körperlicher Unversehrtheit messen lassen.

Das Thema Aggression ist deshalb auch ein Verfassungsproblem, allerdings mit einer kleinen Einschränkung. Relevant sind solche aggressiven Verhaltensweisen, die zu Schäden von Leben und körperlicher Unversehrtheit führen. Die alltäglichen kleinen Unfreundlichkeiten, Beleidigungen und Beschimpfungen sind zwar meist auch Ausdruck von Aggression, können aber im vorliegenden Zusammenhang vernachlässigt werden, soweit sie nicht zu weiterem aggressiven Verhalten führen, das sicherheitsgefährdend sein kann.

Der aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG folgende Schutzauftrag des Staates ist dabei Ausdruck einer objektiven Wertentscheidung der Verfassung.⁸ Soweit im Folgenden Überlegungen angestellt werden, wie dieser Schutzauftrag sinnvoll erfüllt werden kann, betrifft dies die objektive Ebene. Es geht nicht um die Frage, inwieweit der einzelne Grundrechtsträger einen Anspruch darauf hat, dass der Staat bestimmte Maßnahmen zu treffen hat. Bekanntlich hat es das Bundesverfassungsgericht bisher zu Recht immer abgelehnt, im Wege der Verfassungsbeschwerde den Gesetzgeber zu bestimmten Maßnahmen zu verpflichten (etwa zur Einführung einer allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkung auf Autobahnen).⁹ Der Gesetzgeber hat – so die wiederkehrende Begründung – einen „weiten Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum“ hinsichtlich des „Ob“ und „Wie“ einer verkehrsrechtlichen Regelung.¹⁰ Ein Grundrechtsverstoß liegt erst dann vor, wenn letztlich vollkommen ungeeignete Maßnahmen getroffen werden („Untermaßverbot“).¹¹ Gleichwohl besteht gerade im Rahmen verkehrspolitischer Überlegungen Anlass, sich nicht auf evidente Schutzverfehlungen zu konzentrieren. Die objektivrechtliche Verpflichtung zur Optimierung grundrechtlicher Schutzgehalte besteht unabhängig von der Frage der subjektivrechtlichen Geltendmachung.

II. Mögliche Maßnahmen gegen aggressives Verkehrsverhalten

1. Gute Regeln, effektive Kontrolle, spürbare Sanktionierung

Im Hinblick auf aggressives Verkehrsverhalten wird man zur Kenntnis zu nehmen haben, dass Aggressionen im Verkehr zwar einerseits durch individuelle Faktoren bedingt sein können (persönliche Veranlagung, familiärer oder beruflicher Ärger), aber auch durch bestimmte Verkehrssituationen begünstigt werden.¹² So könnte ein Ansatz zur Vermeidung von Aggressionen darin bestehen, dass der Staat den Straßenverkehr so organisiert, dass aggressionsauslösende oder aggressionsfördernde Ursachen weniger häufig auftreten. Eine Erkenntnis der Diskussion um Sicherheit im Straßenverkehr in den letzten Jahrzehnten besteht zweifellos darin, dass der Straßenverkehr ein Gesamtsystem ist. Der Schlüssel zu einer Vermeidung von Unfällen liegt immer auch in der Aufstellung guter und kontrollierbarer Regeln und einer guten Verkehrsinfrastruktur. Betrachtet man die Entwicklung der Zahl der Verkehrstoten seit dem Krieg, sind es heute selbstverständliche Dinge, die sofort und signifikant zu einer Absenkung der Unfallzahlen geführt haben: die Einführung von Tempo 50 innerorts, die Einführung von Tempo 100 auf Landstraßen, die signifikante Absenkung der Promille-Grenze und die bußgeldbewehrte Gurtanlegepflicht.¹³ Dies ist Ausgangspunkt auch für Überlegungen zur Eindämmung des als zunehmend empfundenen aggressiven Verkehrsverhaltens.¹⁴ Es müssen die richtigen Regeln gefunden werden, um die Aggressionen

Aggression im Straßenverkehr – Staatliche Schutzpflicht gegen Rücksichtslosigkeit im Verkehr (SVR 2013, 246)

248

aus dem Straßenverkehr herauszunehmen. Diese Regeln werden aber nur wirken, wenn sie auch kontrolliert und ihre Übertretung gegebenenfalls sanktioniert wird. Eine hinreichende Einsichtsfähigkeit des durchschnittlichen deutschen Kraftfahrers, nur das zu tun, was vernünftig ist und anderen nicht schadet, gibt es nicht.

Vorschläge, welche sinnvollen Maßnahmen gegen Aggression im Straßenverkehr erhoben werden können, findet man in einer Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen in Gestalt einer Umfrage unter 500 Beamten von Autobahn-Polizeiinspektionen.¹⁵ Solche Umfragen sind rechtspolitisch

von besonderem Interesse. Sie stammen von Beamten „vor Ort“, die den durch aggressives Verhalten angerichteten Schaden nahezu täglich erleben. Die Vorschläge sind zudem „lobby-frei“. Sie lesen sich aber wie die Liste der „Zahnschmerzthemen“ der deutschen Verkehrspolitik: höhere Kontrolllichte, Halterhaftung, generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf Autobahnen, härtere Sanktionen und Lkw-Überholverbot. Auch eine weitere Idee findet sich in der Untersuchung der Bundesanstalt: die Möglichkeit zu eröffnen, aggressive Fahrer über Mobiltelefon unmittelbar der Polizei zu melden, eine Möglichkeit der Verhaltenslenkung, die etwa in den USA nicht nur im Bereich der Verkehrskontrolle anzutreffen ist.¹⁶

2. Vermeidung hoher Differenzgeschwindigkeiten und gleichmäßiger Verkehrsfluss

a) Geschwindigkeitsreduzierung, insbesondere auf Autobahnen

Als eine wesentliche Ursache für aggressives Verhalten im Straßenverkehr werden hohe Geschwindigkeitsdifferenzen ausgemacht.¹⁷ Aggressives Verhalten zeigen vor allem schneller fahrende Kraftfahrer gegenüber langsameren. Zu denken wäre daher zunächst an die Einführung einer generellen Geschwindigkeitsbeschränkung auf Autobahnen, ein Reizthema des deutschen Verkehrsrechts. Schon seine Diskussion ist politisch unerwünscht. Daher gibt es kaum valide Untersuchungen zur Frage, welchen Einfluss eine solche Beschränkung auf die Verkehrssicherheit hätte. Man will jedenfalls auf politischer Ebene offensichtlich gar nicht wissen, ob eine solche Beschränkung die Zahl der Verkehrstoten um 50, 100 oder 150 im Jahr vermindern würde. Ansonsten müsste man sich den Vorwurf gefallen lassen, die Interessen der deutschen Automobilindustrie seien wichtiger als 100 Verkehrstote im Jahr. Selbst umwelt- und klimapolitische Ziele werden in diesem Zusammenhang zurückgestellt, obwohl man sonst zur Rettung der Welt vor der Klimakatastrophe vielfältige Beschränkungen vor allem im Wirtschafts- und Energierecht für geboten hält.

Die Vermeidung der öffentlichen Diskussion und das Bemühen, die empirischen Grundlagen gar nicht erforschen zu lassen, ist ein deutliches Zeichen einer von Irrationalitäten geprägten Auseinandersetzung.¹⁸ Jede Gesellschaft hat wohl solche Irrationalitäten. Während man in manchen Staaten der USA auf dem Highway nur 70mph fahren darf, weil alles andere ja viel zu gefährlich ist, darf sich dort jeder eine Waffe kaufen. In Deutschland darf man Waffen nicht frei kaufen, weil es – zu Recht – als unnützlich und viel zu gefährlich angesehen wird. Amokläufe in Schulen führen regelmäßig zu einer Verschärfung des Waffenrechts. Dafür darf man mit Tempo 250 oder mehr über die Autobahn rasen, was man auch nur als gefährlich, verantwortungslos und unnützlich bezeichnen kann, siehe den Fall von „Turbo-Rolf“, der im Jahr 2003 eine Fahrerin von der Fahrbahn abgedrängt und ihren Tod verschuldet hat.¹⁹ Auch die Rechtfertigungsmodelle sind die gleichen: Wie argumentiert die Waffenlobby in den USA? Nicht das Waffenrecht ist schuld, sondern der einzelne Kriminelle. Wir Deutschen würden sagen: Falsch, gäbe es eine wirksame Kontrolle von Waffenbesitz, gäbe es auch weniger Amokläufe oder sonstige Tötungsdelikte. Wie argumentiert die deutsche Schnelfahrerlobby? Nicht das fehlende Tempolimit ist schuld, sondern der verantwortungslose „Turbo-Rolf“. Antworten würden die Verkehrspolitiker anderer Länder: Falsch, wenn man nur 130km/h fahren dürfte, ist die Wahrscheinlichkeit, dass Autofahrer mit über 200km/h auf Kleinwagen auffahren, deutlich verringert.

Auch wenn beim Bemühen um eine rationale Abwägung deshalb die Argumente für ein generelles Tempolimit genauso deutlich überwiegen wie für ein Verbot des freien Verkaufs von Schusswaffen (daher wird die Diskussion von denen, die die generelle Geschwindigkeitsbeschränkung ablehnen, auch lieber gar nicht geführt), muss zugegeben werden, dass ein Effekt im Sinne einer Reduzierung von Aggressionen auf Autobahnen nicht völlig eindeutig prognostiziert werden kann. Jedenfalls geht eine Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen davon aus, dass eine signifikante Abnahme des Aggressionspotenzials erst mit einer Verminderung der Geschwindigkeit auf 80 km/h zu verzeichnen ist,²⁰ eine Maßnahme, die der deutschen Autofahrerseele in absehbarer Zeit nicht zu verkaufen sein wird. Eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen wäre allerdings ein Einstieg in ein Umdenken. Es gibt dann eben kein Recht mehr auf freie Fahrt bis Tempo 250 oder theoretisch noch mehr und jemand, der 130 km/h fährt, nimmt niemandem, der hinter ihm fährt, den ihm zustehenden Freiheitsbereich. Vielleicht vermindert sich damit das Frustrationspotenzial, das ausweislich psychologischer Untersuchungen eine wesentliche Ursache für aggressives Verhalten ist.

Es ist deshalb letztlich auch eine Aufgabe der Verkehrspolitik, den deutschen Autofahrer in gewissem Rahmen von seinem Geschwindigkeitswahn zu befreien, nicht nur auf Autobahnen, sondern auch auf Landstraßen und innerörtlichen Straßen. Es besteht in der Gesellschaft kein hinreichendes Bewusstsein über die Bedeutung der Geschwindigkeit für die Schwere von Unfallfolgen. Während das Fahren unter Alkoholgenuß – anders als noch in den 1960er- und 1970er-Jahren – mittlerweile gesellschaftlich geächtet ist und auch in der Unfallstatistik eine eher nachrangige Rolle spielt, gelten Geschwindigkeitsverstöße als Kavaliersdelikt, weil schnelles Fahren an sich als normal und nur ausnahmsweise gefährlich

Aggression im Straßenverkehr – Staatliche Schutzpflicht gegen Rücksichtslosigkeit im Verkehr (SVR 2013, 246)

249

angesehen wird. Testfrage: Ein Auto fährt in einer Tempo-30-Zone korrekt 30 km/h und kommt genau vor einem plötzlich auf die Straße tretenden Fußgänger zum Stehen. Wie hoch wäre die Aufprallgeschwindigkeit, wenn das Auto 50 km/h gefahren wäre? Antwort: 50 km/h. Überlebenschance des erwachsenen Fußgängers: ca. 20 %, eines Kindes noch deutlich weniger. Viele wissen es nicht und viele wollen es nicht wissen oder jedenfalls keine Konsequenzen daraus ziehen.²¹ Diese gesellschaftliche Mentalität zeigt auch das Verkehrsstrafrecht, insbesondere die mittlerweile völlig verstaubte Regelung des § 315 c StGB. Die Vorschrift stammt der Sache nach aus den 1950er-Jahren.²² Meist erfolgen Verurteilungen nach dieser Vorschrift wegen Fahrens unter Alkoholeinfluss, die übrigen sieben Fehlverhaltensweisen spielen zahlenmäßig nur eine untergeordnete Rolle.²³ Unter den aufgelisteten „Todsünden“ bei der Teilnahme am Verkehr fehlen die aus heutiger Sicht wichtigsten, nämlich die deutliche Überschreitung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit, das zu schnelle Fahren bei schlechten Sichtverhältnissen und vor allem das Unterschreiten des nötigen Abstandes. Immer wieder berichtet die Presse über Rekordfahrten auf der Berliner Avus. Ein früherer Boxweltmeister ist dort – Geschwindigkeitsbegrenzung 80km/h – vor einiger Zeit mit einer Geschwindigkeit unterwegs gewesen, die an die 200km/h heranreichte, eine Versechsfachung der kinetischen Energie und damit der Gefährdung anderer, von Reaktionszeiten und Bremswegen abgesehen, die zusätzlich zu berücksichtigen wären. Die Sanktionen sind aus verfassungsrechtlicher Sicht zu milde: einige Monate Fahrverbot, ein paar Punkte in Flensburg, eine im europäischen Vergleich niedrige Geldstrafe, einige Meldungen in der Boulevardpresse. Eigentlich wäre gerade bei einem Wiederholungstäter und offensichtlich chronischen Raser eine Gefängnisstrafe das rechtspolitisch angemessene Mittel, jedenfalls wenn man bedenkt, mit welchen vergleichsweise geringfügigen Rechtsgutsverletzungen oder -gefährdungen man sich in Deutschland sonst strafbar machen kann.²⁴ Eine weitere Schwäche des § 315 c StGB ist die Struktur als konkretes Gefährdungsdelikat. Die Gefährdung ist oft nur dann beweisbar, wenn es zum Schadenseintritt kommt. Wollte man deutliche Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit als Straftat ausgestalten, sollte man wie beim Thema Alkohol verfahren und neben einem konkreten Gefährdungsdelikat (§ 315 c Abs. 1 Nr. 1 a StGB) auch ein abstraktes schaffen (siehe § 316 StGB).

b) Lkw-Überholverbot auf Autobahnen

Ein zweites Thema, um das man sich kümmern sollte, will man die aggressionsauslösende Ursache „schnelles Fahrzeug trifft auf langsames“ auf Autobahnen abbauen, ist das generelle Lkw-Überholverbot. Nach der Straßenverkehrsordnung dürfen Lkw auf Autobahnen max. 80 km/h fahren (§ 18 Abs. 5 Nr. 1 StVO). Die meisten Lkw fahren schneller, meist zwischen 85 und 90 km/h. Überholen darf zudem nur, wer mit „wesentlich höherer Geschwindigkeit“ fährt als der zu Überholende (§ 5 Abs. 2 S. 2 StVO). Dies ist vielfach nicht der Fall, auch wenn die Rechtsprechung eher großzügig von einer nötigen Geschwindigkeitsdifferenz von ca. 10 km/h ausgeht, jedoch letztlich immer auf den Einzelfall abstellen will.²⁵ Fast jeder überholende

Lkw auf deutschen Autobahnen begeht deshalb bei jedem Überholvorgang zwei Regel-/Ordnungswidrigkeiten: Er fährt zu schnell, aber für das Überholen nicht schnell genug. Warum sich der Verordnungsgeber die ständige Missachtung seiner Regeln seit Jahrzehnten tatenlos ansieht und sie damit ad absurdum führt, ist letztlich ein Rätsel. Konsequenz wäre ein grundsätzliches Lkw-Überholverbot, jedenfalls für Fahrzeuge ab 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht, eventuell mit der Möglichkeit, das Überholen in bestimmten Streckenabschnitten etwa auf dreispurigen Autobahnen oder durch Verkehrsregelung zuzulassen, um zu lange Lkw-Kolonnen zu vermeiden, die möglicherweise das Einfädeln bei Auffahrten erschweren würden. Dadurch wäre jedenfalls ein Teil des Aggressionspotenzials abbaubar, das dadurch entsteht, dass ständig Pkw von überholenden Lkw zur Verminderung der gefahrenen Geschwindigkeit gezwungen werden. Dass durch eine deutliche Ausweitung der Lkw-Überholverbote wesentliche Behinderungen des Gütertransportes oder Zeitverluste eintreten würden, vermag ich nicht zu erkennen. Jede Geschwindigkeit über 80km/h bewegt sich bei Lkw ohnehin im Bereich der formellen und materiellen Illegalität. Es gibt kaum Lkw, die mit Tempo 60 über die Autobahn schleichen und eventuell lange Kolonnen verursachen würden. Notfalls könnte man das Problem auch dadurch lösen, dass man deutlich unter 80km/h fahrende Lkw verpflichtet, nach gewisser Zeit den Weg frei zu machen.

3. Kontrolle von Verkehrsvorgängen

a) Klassische Kontrollmechanismen

Aggressives Fahren wird sich schließlich nur dann effektiv bekämpfen lassen, wenn verbesserte Kontrollverfahren eingeführt werden. Es ist Allgemeingut der kriminologischen Diskussion, dass Regeln, die nicht überwacht werden, auch nichts helfen. Wesentlich wirksamer als jede Strafvverschärfung ist eine bessere Kontrolle.

Auch insoweit ist die rechtspolitische Diskussion jedoch ein Trauerspiel. Beim Thema Halterhaftung wird reflexartig behauptet, diese sei verfassungswidrig, obwohl es die „Halterhaftung“ gar nicht gibt, sondern nur verschiedene Modelle der Halterhaftung, von denen die einen möglicherweise verfassungswidrig sind, andere aber nicht (etwa eine rein finanzielle Haftung des Halters für nicht eintreibbare Bußgelder).²⁶ Gute Erfahrungen, etwa aus den Niederlanden,²⁷ werden ignoriert und es wird so getan, als ob nur die Deutschen eine Garantie der Menschenwürde in der Verfassung hätten.²⁸ Auch der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte hatte gegen die niederländischen oder österreichischen Regelungen keine Einwände.²⁹ Nur in Deutschland tut man so, als ginge mit der Halterhaftung die Welt unter und die Verfassung mit.

Aggression im Straßenverkehr – Staatliche Schutzpflicht gegen Rücksichtslosigkeit im Verkehr (SVR 2013, 246)

250

Das Thema „Section-control“, mit dem im Ausland auf unfallträchtigen Streckenabschnitten beste Erfahrungen gemacht werden, befindet sich in Deutschland in einer Endloswarteschleife.³⁰ Anscheinend will kein Bundesland dieses Mittel ausprobieren. Eventuelle datenschutzrechtliche Einwände scheinen vorgeschoben. Selbstverständlich gibt es datenschutzrechtliche Anforderungen, die aber in rechtsstaatlicher Weise erfüllbar sind.

Hinzu kommt, dass bei aggressivem Fahrverhalten das Strafrecht oft überfordert ist. Die Schwächen des § 315 c StGB sind bereits angesprochen worden. Der Nötigungsparagraf § 240 StGB ist schon wegen seiner unbestimmten Rechtsbegriffe und den daraus folgenden rechtsstaatlichen Anforderungen nur selten ein geeignetes Mittel, um aggressiven Verkehrsteilnehmern wirksam Einhalt zu gebieten. Hinzu kommt schließlich das Beweisproblem: Steht Aussage gegen Aussage, etwa beim Drängeln auf Autobahnen, bleibt meistens nur die Einstellung des Verfahrens oder der Freispruch.

b) „Roadwatch“-Programme

Möglicherweise ist bei Verkehrsverstößen auch zu sehr das Strafrecht in der Vorhand. Zu überlegen wäre, auf Verwaltungsebene oder bei der Polizei eine Stelle einzuführen, bei der sich Verkehrsteilnehmer über aggressives Verhalten anderer beschweren können, ohne dass es gleich einer Strafanzeige oder eines Strafantrages bedarf. Beispielsweise in Neuseeland und Kanada gibt es solche Verfahren.³¹ Man bezeichnet sie als „Road-Watch“, eine Art Partnerschaft von Polizei und Öffentlichkeit. Die Grundidee besteht darin, dass Verkehrsteilnehmer, die ein aggressives oder sonstiges grob verkehrswidriges Verhalten beobachten, dies unter Wahrung von Anonymität melden können. Die Verwaltungsbehörden oder die Polizei können dann überlegen, was sie mit solchen Hinweisen machen. Einmalige Ereignisse könnten sie ignorieren, beschweren sich aber verschiedene Verkehrsteilnehmer öfter über dasselbe Fahrzeug, kann dies zum Anlass genommen werden, den Halter zu befragen, den Halter zu ermitteln und gegebenenfalls die Einleitung von verwaltungsrechtlichen Maßnahmen zu prüfen, etwa eine Fahreignungsprüfung. Vielleicht täte eine solche für deutsche Verhältnisse zunächst ungewohnte soziale Kontrolle dem deutschen Straßenverkehr auch gut. Es könnte die Lücke geschlossen werden, die sich derzeit im deutschen Recht zwischen tatenlosem Zusehen und einer Strafanzeige oder einem Strafantrag auftut. Er wäre sicher auch frusturationsabbauend, und zwar bei denen, die Opfer aggressiven Verhaltens waren.

III. Fazit

Wer die Situation auf deutschen Straßen im Hinblick auf aggressives Verhalten in Ordnung findet, wird nichts ändern wollen. Die Zahl der Verkehrstoten wird sich dann vielleicht in den nächsten Jahren durch verbesserte Fahrzeugtechnik und einem unter Sicherheitsaspekten optimierten Straßenbau langsam weiter nach unten bewegen. Die zunehmende Verkehrsdichte wird ebenfalls positiv auf die Unfallzahlen wirken, weil die effektiv gefahrenen Geschwindigkeiten sinken werden. Die Chance, in den nächsten 10 Jahren nachhaltig der „Vision Zero“ näher zu kommen und damit vielleicht jedes Jahr hunderte oder mehr Menschenleben zu retten, würde aber bei schlichtem Abwarten vertan. Dies entspräche nicht dem aus der Verfassung ableitbaren Schutzauftrag. Man sollte deshalb zu Änderungen bereit sein, die im Ausland bekannt und bewährt sind, von einer sehr strukturalternativen deutschen Verkehrspolitik aber bisher abgewehrt werden. Bekämpfung aggressiven Fahrverhaltens muss beim Thema Geschwindigkeit und Geschwindigkeitskontrolle ansetzen. Es sollten neue Denkansätze für Lkw-Überholvorgänge und eine bessere verwaltungsrechtliche oder polizeiliche Kontrolle im Straßenverkehr überlegt werden.

* Der Beitrag beruht auf einem Referat des Verfassers auf dem 51. Verkehrsgerichtstag am 24.1.2013 in Goslar, Arbeitskreis III, Aggressivität im Straßenverkehr.

¹ Siehe <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/Tabellen/FehlverhaltenFahrerFahrer.html>, Abruf am 26.2.2013 um 15:09 Uhr.

² Zum Begriff und zur Unterscheidung von der sog. feindseligen Aggression siehe Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Heft M151, Aggressionen im Straßenverkehr, 2003, S. 11.

³ Schätzung des ADAC, siehe auch Motorwelt 2012/Heft 9, S. 18 ff.

⁴ Siehe dazu allgemein Manssen, Staatsrecht II, Grundrechte, 9. Auflage 2012, Rn 268 ff.

⁵ Siehe dazu auch Manssen, Verfassungsfragen des Straßenverkehrs, in: Manssen/Jachmann/Gröpl, Festschrift für Udo Steiner, 2009, S. 510 ff

- ⁶ <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/185/umfrage/todesfaelle-im-strassenverkehr/>, Abruf am 26.2.2013 um 14:55 Uhr.
- ⁷ <http://www.dvr.de/presse/informationen/873.htm>, Abruf am 26.2.2013 um 14:57 Uhr.
- ⁸ BVerfGE 49, 89 (142).
- ⁹ BVerfG (Kammerbeschluss), NJW 1996, 651, 652.
- ¹⁰ Siehe etwa BVerfGE 46, 160, 164. Weitere Nachweise bei Schulze-Fielitz, in: Dreier (Hrsg.), GGK, Band 1, 2. Auflage 2004, Art. 2 Abs. 2 Rn 86.
- ¹¹ Siehe Manssen, Staatsrecht II, Grundrechte, 9. Auflage 2012, Rn 52.
- ¹² Bericht der BAST (o. Fn 2), S. 20.
- ¹³ Vgl Meewes, in: Manssen (Hrsg.), Verkehrssicherheit und Amtshaftung, 2003, S. 79/80.
- ¹⁴ Siehe Motorwelt 2012/Heft9, S. 18: 93 % der Verkehrsteilnehmer fühlen sich schon mehr als einmal als Opfer aggressiven Verhaltens.
- ¹⁵ Bericht der BAST (o. Fn 2), S. 25.
- ¹⁶ Siehe Bericht der BAST (o. Fn 2), S. 18. Ein solches Verfahren gibt es auch in Neuseeland, siehe <http://www.police.govt.nz/service/road/roadwatch.html>, Abruf am 26.2.2013 um 15:17 Uhr.
- ¹⁷ Bericht der BAST (o. Fn 2), S. 19 und durchgehend.
- ¹⁸ Überzeugend zur Unhaltbarkeit aller Argumente gegen ein Tempolimit Zängl, Rasen im Treibhaus: Warum Deutschland ein Tempolimit braucht, 2007.
- ¹⁹ <http://www.faz.net/aktuell/feuilleton/kommentar-turbo-rolf-1142095.html>, Abruf am 26.2.2013 um 15:22 Uhr.
- ²⁰ Bericht der BAST (o. Fn 2), S. 155.
- ²¹ http://www.vsf.de/fileadmin/vsf/bilder/Tempo_30/Maria_Limbourg_Tempo30.pdf, Abruf am 1.12.2012 um 12:07 Uhr.
- ²² König, in: Leipziger Kommentar StGB, Band11, 12.Auflage 2008, § 315 c („Entstehungsgeschichte“).
- ²³ König, in: Leipziger Kommentar StGB, Band11, 12.Auflage 2008, § 315 c Rn 1.
- ²⁴ Bestes Beispiel ist die Strafbarkeit der Unfallflucht nach § 142 StGB, die nur der Sicherung der Durchsetzung zivilrechtlicher Ansprüche dient.
- ²⁵ Nachweise bei Burmann/Heß/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, Kommentar, 22. Auflage 2012, § 5 Rn 22.
- ²⁶ Vgl dazu Manssen, ZVS 2010, 28 ff; ders., Polizeispiegel 10/2009, 21 ff.
- ²⁷ Blindenbacher/Kuijten, in: Tagungsband zum 48.VGT 2010, Arbeitskreis I, S. 9 ff.
- ²⁸ Brenner, in: Tagungsband zum 48. VGT 2010, Arbeitskreis I, S. 1 ff.
- ²⁹ Nissen, in: Tagungsband zum 48. VGT 2010, Arbeitskreis I, S. 21 (25 f).
- ³⁰ Vgl bereits die Überlegungen des Arbeitskreis V beim 47.VGT 2009, in: Tagungsband zum 47. VGT 2009, S. 259 ff.
- ³¹ <http://www.police.govt.nz/service/road/roadwatch.html>, Abruf am 26.2.2013 um 15:45 Uhr.