

Vorwort

Überhöhte Geschwindigkeit, zu dichtes Auffahren, Ablenkung durch Smartphones oder Rotlichtverstöße beeinträchtigen ganz wesentlich die Verkehrssicherheit. Raserei liegt an erster Stelle der Unfallursachen mit tödlichem Ausgang, rund ein Drittel aller tödlichen Unfälle geht – ähnlich wie in anderen europäischen Staaten, den USA oder Australien – auf unangepasste Geschwindigkeit zurück. Der Faktor Mensch und seine mitunter nachlässige Regeltreue im Straßenverkehr tragen nicht nur dazu bei, dass die Eintragungen im Fahreignungsregister (FAER) stetig ansteigen, sondern sind auch die Ursache dafür, dass nahezu 90 % aller Unfälle auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen sind. Wenn Fahrer schimpfen, hupen oder gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern handgreiflich werden, spiegelt dies vor allem eines wider: Man verhält sich im Straßenverkehr meist so wie in sonstigen Lebenslagen auch. Dem Bonmot der amerikanischen Forscher Tillmann und Hobbs folgend („Truly it may be said, a man drives as he lives“), gilt die Faustregel: Wer außerhalb des Straßenverkehrs ein Rüpel ist und keine Antennen für die Bedürfnisse anderer hat, bei dem wird es im Straßenverkehr nicht anders sein.

Auch der Tenor in der Medienberichterstattung deutet darauf hin, dass es ruppig und mitunter aggressiv zuzugehen scheint auf Deutschlands Straßen. Von zunehmender Disziplinlosigkeit und einer Verschlechterung des Verkehrsklimas ist häufig die Rede. Dieses Lagebild spiegelt sich auch in Ergebnissen von wissenschaftlichen Studien wider. Bei einer telefonischen Befragung von 2004 Personen im Jahr 2016 zur Entwicklung des Verkehrsklimas in den letzten drei Jahren in Deutschland gaben 56 % der Befragten an, dass sich das Verkehrsklima aus ihrer Sicht verschlechtert habe. Nur 7 % erkannten eine Verbesserung und 36 % konnten keine Veränderung erkennen. Im Rahmen der europaweiten Studie „European Drivers and Road Risk“ von 2004 gaben 64 % der befragten deutschen Fahrer an, in den letzten zwölf Monaten aggressives Fahrverhalten bei anderen Verkehrsteilnehmern erlebt zu haben. Mit diesem Ergebnis steht Deutschland im Vergleich mit 23 europäischen Ländern hinter Estland (66 %) an zweiter Stelle.

In einer Befragung von Verkehrsteilnehmern auf einer deutschen Autobahn-Rastanlage gaben 54,5 % der Befragten an, Aggressionen oft oder sogar sehr oft zu beobachten. In der letzten Stunde der

Fahrzeit, bevor sie an der Befragung teilnahmen, berichteten die Verkehrsteilnehmer von etwa einer aggressiven Episode (vor allem Drängeln) bei normalen Verkehrsverhältnissen und sogar durchschnittlich drei aggressiven Episoden bei dichtem Verkehr. Die in der gleichen Studie befragten Polizeibeamten stellten ebenfalls das Drängeln auf Autobahnen in Kombination von häufigem Auftreten und hoher Gefährlichkeit als besonderes Problem heraus.

Aus wissenschaftlichen Untersuchungen ist ferner bekannt, dass straf- und verkehrsrechtliche Delikte häufig gemeinsame Ursachen aufweisen, die in der Persönlichkeit des Täters liegen. Dazu gehören beispielsweise auch aggressive Verhaltensmuster, die in der verwaltungsrechtlichen Regelungsarchitektur als Aggressionspotenzial bezeichnet werden. Daher bilden Hinweise auf ein hohes Aggressionspotenzial – unabhängig davon, ob dieses innerhalb oder außerhalb des Straßenverkehrs beobachtet wurde – bereits seit vielen Jahren einen Anlass für fahrerlaubnisrechtliche Maßnahmen wie die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Begutachtung infolge behördlich angezweifelter Kraftfahreignung gemäß § 11 Absatz 3 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV). Dabei verwundert allerdings, dass sich die Verschlechterung des Verkehrsklimas weder in einer steigenden Anzahl an Fahrerlaubnisentzügen im Verwaltungskontext (diese liegen seit vielen Jahren im Bereich zwischen 4 000 und 5 000 jährlich) noch in einer höheren Anzahl an Begutachtungsanordnungen niederschlägt. Vielmehr ist die Anzahl strafrechtlicher Begutachtungsanordnungen seit 2015 um 12 % gesunken.

Dies wirft die Frage nach möglichen Ursachen für diese Entwicklung auf. Unbestimmte Rechtsbegriffe, fehlende Auslegungshilfen bei der Interpretation von deliktdynamischen Tatsachen oder auch unterlassene Meldepflichten der Polizei gemäß § 2 Absatz 12 StVG könnten sich als verfahrenshemmend erweisen. „Kann-Bestimmungen“ im Verwaltungsrecht tragen womöglich zu unterschiedlichem Rollenverständnis bei der Ermittlung von Amts wegen bei. Zudem steht zu befürchten, dass prekäre Fälle aufgrund bestehender Rechtsunsicherheit oft gar nicht erst angefasst werden, weil das Risiko einer juristischen Niederlage zu groß ist und für die kommunalen Fahrerlaubnisbehörden in vielen Fällen bereits die Widerspruchsinstanz eine vermeintlich unüberwindbare, weil unberechenbare Hürde darstellt.

Eine Publikation zu diesem Themenkomplex war daher überfällig. In seiner Entstehungszeit zwischen Mai 2018 und September 2019

waren wir motiviert, ein Werk zu schaffen, welches eine kompakte und verständliche Übersicht zum Thema Eignungsrelevanz bei Verkehrsdelinquenz und Straftaten darstellt. Das Werk gibt einen differenzierten Überblick über delinquentes Verhalten innerhalb und außerhalb des Straßenverkehrs sowie dessen Relevanz für die Kraftfahreignung. Neue Tatbestände (z. B. Rettungsgassen-Verweigerer), spezifische Risikogruppen (z. B. Reichsbürger) oder zwischenzeitlich verschärfte Sanktionen für massives Fehlverhalten (z. B. illegale Straßenrennen) werden unter Einbeziehung psychologischer Theorien und Hypothesen erläutert und in die bestehende Regelungsarchitektur des Fahrerlaubnisrechts eingeordnet. Für erhebliche Verkehrsgefährder und Kraftfahrer, die verkehrsrelevante Straftaten verüben, stellt das Fahreignungsrecht mit der medizinisch-psychologischen Untersuchung, die ebenfalls in der Publikation in ihren Grundzügen dargestellt wird, eine diagnostische Methodik zur Verfügung, um das von diesen delinquenten Persönlichkeiten ausgehende Risikopotenzial für die Verkehrssicherheit zu überprüfen. Praxisfälle aus der Rechtsprechung, Hinweise für Gutachter und ein Fachbeitrag zur Wirksamkeit von Interventionsmaßnahmen prägen die interdisziplinäre Ausrichtung der Publikation.

Das vorliegende Werk verbindet theoretische Grundlagen mit aktuellen empirischen Studien zu Raserei, Verkehrsdelinquenz unter Senioren und der Punktebelastung von Aggressionstätern außerhalb des Straßenverkehrs. In einer Synopsis werfen wir einen Blick nach vorne und weisen auf potenzielle Reformnotwendigkeiten hin, um künftig die Handlungssicherheit in der Zusammenarbeit zwischen Fahrerlaubnisbehörden, anderen Institutionen der Exekutive und den Gutachtern in den amtlich anerkannten Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF) kontinuierlich zu erhöhen.

Dresden, im November 2019

Die Herausgeber