



## Praxishilfen zur Verkehrssicherheit

**VISION ZERO.**  
Keiner kommt um. Alle kommen an.

# Emotionen im Straßenverkehr

## Einleitung

Das Verhalten im Straßenverkehr wird unter anderem von Emotionen gesteuert. Sie sind ein komplexes Muster aus physiologischen Reaktionen wie Steigerung des Blutdrucks, Gefühlen wie Wut oder kognitiven Prozessen sowie Verhaltensreaktionen wie Lachen. Emotionen treten als Reaktion auf eine Situation auf, die als persönlich bedeutsam wahrgenommen wird.

„Extra-Motive“, d. h. symbolische sowie sozial-expressive Motive, wie die Demonstration von sozialem Status durch eine bestimmte Fahrzeugmarke oder ein bestimmtes Fahrzeugmodell, können ebenfalls „Treiber“ und somit Auslöser für Emotionen im Straßenverkehr sein. Die Strukturmerkmale des heutigen Straßenverkehrs, wie z. B. hohe Verkehrsdichte, schnelle Abläufe, eingeschränkte Kommunikationsmöglichkeiten zwischen den Verkehrsbeteiligten sowie eine hohe Anonymität, bilden einen idealen Nährboden für teilweise heftige emotionale Reaktionen.

## Gefährdungen

Emotionen sind dann ein Risiko, wenn sie zu eingeschränkter Wahrnehmungs- und Urteilsfähigkeit führen. Für Emotionen im Straßenverkehr gilt: Je stärker, desto gefährlicher, weil es immer schwerer fällt, die Emotionen aktiv zu kontrollieren – mit der Folge, dass gefährliche Manöver als Kurzschlusshandlung wahrscheinlicher werden. Das gilt gleichermaßen für positive wie für negative Emotionen.

- **Freude** und **Euphorie** sind positive Emotionen. Sie bestärken die Einschätzung, kompetent zu sein – auch im Straßenverkehr. So werden mitunter kurvige Strecken oder schwierige Fahrmanöver weniger als Gefahr, sondern vielmehr als Herausforderung angesehen. Risiken im Verkehr werden dadurch unterschätzt.
- **Angst** und **Furcht** lassen Unsicherheiten aufkommen, die zu kritischen Reaktionen im Verkehr führen können – oder dazu, dass eine eigentlich notwendige Reaktion unterbleibt.
- **Trauer** ist eine Reaktion auf einen als bedeutsam wahrgenommenen Verlust. Häufig ist man von diesem Gefühl völlig eingenommen. Konzentrationsstörungen, Vergesslichkeit oder Ermüdungserscheinungen sind oftmals die



Begleiterscheinungen – mit der Folge, dass die für den Straßenverkehr erforderliche Aufmerksamkeit fehlt.

- **Ärger, Wut und Zorn** sind mit dem Selbstbild verknüpfte Emotionen. Sie fördern die Neigung, die eigenen Interessen überzubewerten und Regeln oder die Belange der anderen Verkehrsteilnehmenden zu ignorieren. Auch wächst die Bereitschaft, deutlich höhere Risiken einzugehen.

Emotionen entstehen jedoch nicht nur infolge bestimmter Situationen im Straßenverkehr, sondern werden ebenso aus dem Privat- oder dem Arbeitsleben in den Verkehr mit hineingenommen. Sie äußern sich im Straßenverkehr deshalb oft heftig, weil die Anonymität den Anschein erwecken kann, sich folgenlos danebenbenehmen zu können. Dabei erkennen die Betroffenen nicht, dass im Straßenverkehr die Möglichkeiten zur Kommunikation reduziert sind. So entstehen besonders leicht Missverständnisse zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Die Emotionen der Beteiligten schaukeln sich dann auf, weil sich die gedankliche Bewertung der gleichen Situation durch die Beteiligten komplett voneinander unterscheidet.

Problematisch ist, dass die Beteiligten ihr eigenes Verhalten primär als Reaktion auf das Verhalten der anderen ansehen. Jede der beteiligten Personen blendet aus, dass das fremde Verhalten seinerseits wiederum eine Reaktion auf das eigene Verhalten darstellt. Das passiert, weil die Beteiligten unterschiedliche Auffassungen über die Ursache-Wirkungs-Ketten haben. Sprich: Wer für die unerfreuliche Situation verantwortlich ist und wem deren Aufrechterhaltung zugerechnet werden kann, ist je nach Perspektive der beteiligten Personen höchst unterschiedlich.<sup>1</sup>

Dass Emotionen auch eine Verhaltenskomponente beinhalten, zeigt sich besonders in aggressivem Verhalten im Straßenverkehr. Es entsteht häufig aus dem Aufeinandertreffen von persönlichen und situativen Faktoren: Zu Eile und Ärger kommen frustrierende Verkehrssituations, wie z. B. ein Überholverbot, hinzu. Aggressives Verhalten könnte nun darin bestehen, dicht auf ein langsamer fahrendes Fahrzeug aufzufahren, die Lichthupe mehrfach zu betätigen und so anzudeuten, dass man es selbst eilig hat. Die Gefährdung durch dichtes Auffahren wird dabei ausgeblendet. Von feindseliger Aggression spricht man, wenn jemand körperlich oder psychisch geschädigt werden soll. Dies ist dann der Fall, wenn man versucht, jemanden von der Straße zu drängen oder durch ein entsprechendes Fahrmanöver zum Ausweichen zwingt.<sup>2</sup>

### Ein bisschen nah, oder?

Selbsttest auf einem Parkplatz mit zwei Fahrzeugen: Stellen Sie Ihr Fahrzeug in dem Abstand hinter ein zweites, in dem Sie hinter ihm herfahren würden. Berücksichtigen Sie dabei unbedingt, dass Sie es eilig haben und schnell weiterwollen. Steigen Sie dann in das vordere Fahrzeug ein und beurteilen Sie den Abstand und Ihre Emotionen. Setzen Sie sich jetzt in das hintere Fahrzeug und überprüfen Sie Ihre Stimmung und Ihre Aussagen von gerade. Stimmen Ihre Urteile?

Konkrete Zahlen zur Häufigkeit von Aggressivität im Straßenverkehr existieren nicht. Zwar werden in der amtlichen Unfallstatistik Verhaltensweisen, wie z. B. ungenügender Sicherheitsabstand oder Überholen ohne Beachtung des nachfolgenden Verkehrs erfasst, aber diese könnten ebenso aus Unaufmerksamkeit oder aus Überforderung resultieren. Die Erkenntnisse zur Aggressivität im Straßenverkehr stammen heute häufig aus Befragungen.

Eine solche Befragung zeigt, dass 53 % der Autofahrerinnen und -fahrer der Meinung sind, der Straßenverkehr sei zunehmend von aggressivem Verhalten geprägt. Als aggressives Verhalten nannten die Befragten unter anderem zu schnelles Fahren (73 %), dichtes Auffahren/Drängeln (67 %) und riskantes Überholen (65 %). Rund ein Fünftel der Befragten berichtete von ausdrücklich feindseligen Aggressionen wie bewusstes Schneiden (23 %) oder Ausbremsen (22 %).<sup>3</sup>

Wie schwer es fällt, Emotionen im Zaum zu halten und die eigenen Emotionen zu kontrollieren, demonstrieren die folgenden Aussagen einer Befragung von 2016 im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer:<sup>4</sup>

- Fast die Hälfte der befragten Pkw-Fahrenden berichtete, viel schneller zu fahren, sobald sie sich ärgern.
- Knapp ein Drittel der Befragten gab an, dass sie – um die von hinten drängelnde Person zu ärgern – kurz auf die Bremse treten.
- Ebenfalls knapp ein Drittel sagte aus, dass sie sich sofort abreagieren müssten, wenn sie sich über andere Pkw-Fahrende ärgern.
- Beinahe ein Viertel der Befragten gab an, manchmal aufs Gas zu treten, wenn sie überholt werden.

# Maßnahmen und Handlungsmöglichkeiten

## Infrastrukturell

Eine Gelassenheit fördernde Verkehrsraumgestaltung sowie Verkehrsregeln, die potenzielle Konfliktherde entschärfen, können dazu beitragen, dass Emotionen im Straßenverkehr nicht die Oberhand gewinnen:

- Situationsabhängige und nachvollziehbare Tempolimits harmonisieren den Verkehrsfluss und verhindern so Konflikte und deren Emotionen.
- Wechselseitig dreistufige Fahrbahnen (2+1 Fahrstreifen) machen riskantes Überholen weniger wahrscheinlich, weil sie das Überholen auf bestimmten Abschnitten ausdrücklich erlauben.
- Spezielle Pflaster an Einmündungen oder Querungsanlagen zeigen den potenziellen Querverkehr von zu Fuß Gehenden an. Haltlinien, Verkehrszeichen oder eine Verengung des Straßenbildes machen Wartepflichten deutlich.

Im Idealfall kann eine sogenannte „selbsterklärende Straße“ entstehen, die deshalb zum gewünschten Fahrverhalten führt, weil sie eindeutig klarmacht, welches Verhalten sie erwartet.

## Betrieblich

Hier sind alle Maßnahmen zielführend, die den Abbau von Stress und Zeitdruck zur Folge haben, denn damit stehen mehr Ressourcen zur eigenen emotionalen Selbstkontrolle zur Verfügung. Unternehmen können:

- betriebliche Abläufe organisieren, sodass Zeitdruck bei beruflich bedingter Verkehrsteilnahme möglichst nicht entsteht,
- Disposition und Tourenplanung unter Berücksichtigung realistischer Zeitannahmen für die Verkehrsteilnahme organisieren,
- flexible Arbeitszeitregeln einführen, die den Zeitdruck auf Arbeitswegen reduzieren,
- die organisatorischen Bedingungen der Arbeit möglichst individuell lassen, sodass die Beschäftigten in gewissen Rahmen mitbestimmen können.

Die von den Berufsgenossenschaften und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat entwickelte „Betriebsberatung Verkehrssicherheit und Arbeitswelt“ beinhaltet möglichst ganzheitliche Lösungen für die betriebliche Verkehrssicherheit. In einem ersten Schritt können spezielle, an die Zielgruppe betrieblicher Vielfahrerinnen und -fahrer adressierte Trainings demonstrieren, wie sich Emotionen auf das konkrete Fahrverhalten auswirken.

## Individuell

Die Möglichkeiten zur individuellen Verhaltensbeeinflussung haben zum Ziel, den Umgang mit belastenden Situationen und den eigenen Emotionen zu verbessern. Dazu zählen unter anderem:<sup>5</sup>

### • Perspektivenwechsel

Sich in die Lage von anderen Verkehrsteilnehmenden hineinversetzen und deren Absichten erahnen zu können, trägt dazu bei, Überraschungen zu vermeiden und macht die jeweilige Verkehrssituation vorhersehbarer. Perspektivenwechsel sind vor allem in den Situationen wichtig, in denen sich verschiedene Verkehrsteilnehmergruppen begegnen.

### • Situationen neu interpretieren

Manchmal wird Verhalten als aggressiv wahrgenommen, obwohl es nicht aggressiv ist. Ein bei Nebel auffahrendes Fahrzeug bedeutet nicht zwangsläufig, dass das vorausfahrende Fahrzeug zu langsam fährt. Häufig liegt der Grund des Auffahrens darin, dass man dem vorausfahrenden Fahrzeug folgen möchte, um sich nicht selbst durch den Nebel tasten zu müssen. Vom beobachteten Verhalten kann also nicht sicher auf die zugrundeliegende Intention geschlossen werden. Emotionsregulierend ist nun, die „passendere“ Wahrnehmung aufzurufen – anstelle von „ich fahre zu langsam“ besser „der möchte mir nur folgen“.

### • Gedankenstop und mentales Training

Das Grundprinzip liegt darin, die feindseligen Gedanken zu stoppen. Dabei kann man „Halt“ denken und sagen und die negativen Gedanken durch angenehme ersetzen. Ob der oft gehörte Ratschlag, im Auto laut zu fluchen, als Emotionsregulator funktioniert, ist fraglich, da dieser Stopp dann unterbleibt. Als mentales Training wird die gedankliche Vorwegnahme von Verhaltensweisen (z. B. die Einleitung einer Notbremsung) bezeichnet, sodass in Gefahrensituationen dieses Verhalten schneller abgerufen werden kann.

### • Straßenverkehr als soziales System begreifen

Über eine Systemsicht des Straßenverkehrs zu verfügen, bedeutet, die eigenen Rechte wahrzunehmen, aber nicht auf deren Durchsetzung zu pochen – und im Zweifelsfall den Schwächen der anderen rücksichtsvoll zu begegnen.

# Weitere Informationen

<sup>1,5</sup> Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR) (2002, Hrsg.). Gefühlswelten im Straßenverkehr. Schriftenreihe Verkehrssicherheit Nr. 10. Bonn. Verfügbar unter <https://www.dvr.de/publikationen/schriftenreihe/10-gefuehlwelten-im-strassenverkehr>

<sup>2</sup> Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR) (2018, Hrsg.). Welche Auswirkungen können Emotionen im Straßenverkehr haben? Verfügbar unter <https://www.risiko-check-emotionen.de/informationen/welche-auswirkungen.html>.

<sup>3</sup> Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR) (2016, Hrsg.). Rücksicht. Verständnis und Geduld – eine Ausnahme auf deutschen Straßen? DVR-report, Heft 3/2016. Verfügbar unter <https://www.dvr.de/service/medien/dvr-report>

<sup>4</sup> Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV) (2016, Hrsg.). Verkehrsklima in Deutschland 2016. Reihe Unfallforschung kompakt, Nr. 59. Berlin. Verfügbar unter <https://udv.de/de/mensch/verkehrsklima>

Berufsgenossenschaft Handel und Warenlogistik (BGH) (2020, Hrsg.). Fahrsicherheitstraining. FAQ Fahrsicherheitstraining - Fragen rund um das Fahrsicherheitstraining. Verfügbar unter <https://www.bghw.de/weiterbildung-services/fuer-sie-zusammengestellt/faq-haeufige-fragen-bghw/haeufige-fragen-zum-arbeitsschutz>

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR) (2020, Hrsg.). Sicherheitstrainings und -programme. Verfügbar unter <https://www.dvr.de/site/sht-shp.aspx>

Frankenhäuser, M. & Johansson, G. (1986). Stress at work: psychobiological and psychosocial aspects. International Review of Applied Psychology, 35, 287-299.



## Impressum

### Herausgegeben von

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.  
(DVR)  
Jägerstraße 67-69  
10117 Berlin  
T +49(0)30 22 66 771-0  
F +49(0)30 22 66 771-29  
E info@dvr.de

### und:

Berufsgenossenschaft Handel und  
Warenlogistik (BGH)  
M5, 7  
68161 Mannheim  
T +49(0)621 183-0  
F +49(0)621 183-65919  
E info@bghw.de

### Layout | Satz | Redaktion:

Verkehrssicherheit  
Konzept & Media GmbH (VKM)  
Jägerstraße 67-69 · 10117 Berlin

**Bildnachweis:** VKM, Fotolia

**© BGHW, DVR, 2022**

### Autor:

Ulrich Süßner (BGH)