



Aggressivität, Straftaten und Fahreignung: Empirische Zusammenhänge und Implikationen für die Fahreignungs- begutachtung

Rainer Banse

Der § 11 (3) der Fahrerlaubnisverordnung legt fest, dass zur Klärung von Eignungszweifeln eine Medizinisch-Psychologische Untersuchung angeordnet werden kann, wenn eine Person Straftaten begangen hat, die im Zusammenhang mit der Kraftfahreignung stehen, insbesondere wenn Anhaltspunkte für ein hohes Aggressionspotenzial bestehen. Im Sinne dieser Vorschrift ist es daher notwendig, die empirischen Zusammenhänge zwischen Straffälligkeit, Kraftfahreignung und der Wahrscheinlichkeit von aggressivem Verhalten im Straßenverkehr abzuschätzen. Aus psychologischer Sicht gilt es vor allem zu prüfen, ob das Persönlichkeitsmerkmal Aggressivität und allgemeines dissoziales Verhalten Ursachen für delinquentes Verhalten darstellen können, die auch im Straßenverkehr eine erhebliche Gefährdung wahrscheinlich machen. Die Implikationen für die Begutachtung der Kraftfahreignung werden diskutiert.

Dokumentation:

Banse, R.; Aggressivität, Straftaten und Fahreignung Z. f. Verkehrssicherheit 58 (2012) Nr. 3, S.119

Schlagwörter:

Fahreignung (2226), Aggressivität (2287), Straftaten (1508), antisozial, Verkehrsverhalten (9001), Persönlichkeit (2258)

Psychological causes for an increased aggression potential in drivers

In § 11 (3) of the German driver's license regulation (Fahrerlaubnisverordnung) it is stipulated that a medical-psychological test can be solicited to resolve doubts in the driving aptitude of a person who has committed a criminal offence, especially if there is an indication of a high aggression potential. To apply this regulation it appears necessary to elucidate the empirical relations between delinquency, driving aptitude, and the probability of aggressive behaviour. From a psychological perspective it is critical to evaluate whether trait aggressiveness and general dissocial behavior patterns can cause deviant behaviour that also constitutes a threat for traffic safety. The implications for medical-psychological tests of driving aptitude are discussed.

Psychologische Ursachen für ein erhöhtes Aggressionspotenzial bei Kraftfahrern

Der §11 der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) legt fest, dass die Fahrerlaubnis an bestimmte körperliche und geistige Anforderungen gekoppelt ist, deren Erfüllung eine notwendige Bedingung zum Führen von Kraftfahrzeugen darstellt. In §11 (3) wird festgelegt, dass Eignungszweifel durch Anordnung eines Medizinisch-Psychologischen Gutachtens geklärt werden können, und wodurch Eignungszweifel begründet werden. Neben anderen Gründen, die hier nicht weiter behandelt werden, wird in Abschnitt 7 festgelegt, dass Eignungszweifel vorliegen

„... bei Straftaten, die im Zusammenhang mit der Kraftfahreignung stehen, insbesondere wenn Anhaltspunkte für ein hohes Aggressionspotenzial bestehen.“

Im Gegensatz zu den Abschnitten 5 und 6 geht es hierbei nicht um erhebliche Straftaten, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr stehen (Abschnitt 5), oder um erhebliche Straftaten, die unter Nutzung eines Fahrzeuges begangen wurden (Abschnitt 6). Mit anderen Worten, §11 FeV (3) Abschnitt 7 stellt fest, dass Zweifel an der Fahreignung dadurch begründet werden können, dass Personen ohne Nutzung eines Fahrzeuges und in einem anderen Kontext als dem Straßenverkehr erhebliche Straftaten begangen haben, die im Zusammenhang mit der Kraftfahreignung stehen. Ein Zusammenhang zwischen Straftaten und Kraftfahreignung wird besonders dann als gegeben gesehen, „wenn Anhaltspunkte für ein hohes Aggressionspotenzial bestehen“.

Mit der Nennung von erheblichen Straftaten und Aggressionspotenzial definiert die FeV eine bestimmte Klasse von möglichen Gründen für Zweifel an der Fahreignung. Für die Anwendung in der Praxis ist aber entscheidend, ob 1) tatsächlich ein Zusammenhang zwischen erheblichen Straftaten unabhängig vom Straßenverkehr besteht, und ob 2) dieser Zusammenhang durch ein vorhandenes Aggressionspotenzial vermittelt oder moderiert wird. Die Anordnung eines Medizinisch-Psychologischen Gutachtens ist im Sinne der Verordnung dann angebracht (wenn nicht sogar zwingend notwendig), wenn der Fahrerlaubnisbehörde bekannt wird, dass der Inhaber einer Fahrerlaubnis eine oder mehrere erhebliche Straftaten begangen hat, und wenn es wahrscheinlich ist, dass die in den Straftaten ausgedrückte Verhaltensdisposition eine zukünftige Gefährdung des Straßenverkehrs beim Führen eines Kraftfahrzeuges wahrscheinlich macht. Die Beurteilung eines solchen Gefährdungspotenzials erfordert die Kenntnis der empirischen Zusammenhänge zwischen Delinquenz, Aggressionspotenzial und dem Verhalten im Straßenverkehr. Diese Zusammenhänge sollen im Folgenden beleuchtet werden.

Aggression, Aggressivität und Aggressionspotenzial

Zunächst erscheint es sinnvoll, den in der FeV benutzten Begriff Aggressionspotenzial zu klären. Der Begriff Aggression bezeichnet in der psychologischen Literatur das bewusste Schädigen einer

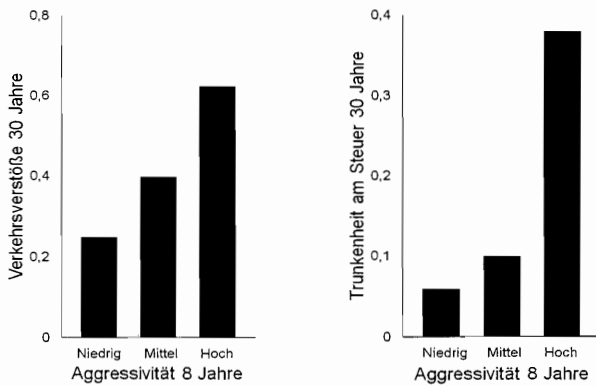


Abbildung 1. Anteil der 30-jährigen Personen mit registrierten Verkehrsverstößen (Panel A) und Fahren unter dem Einfluss von Alkohol (Panel B) in Abhängigkeit vom Ausmaß der Aggressivität im Alter von 8 Jahren in Huesman et al. (1984).

anderen Person (ohne deren Zustimmung). Es werden häufig zwei Arten der Aggression unterschieden. Die instrumentelle Aggression bezeichnet ein bewusstes Schädigen einer Person zur Erreichung anderer Ziele. Davon abgegrenzt wird die emotionale oder impulsive Aggression, als den durch Ärger verursachten Gebrauch schädigenden Verhaltens mit dem Ziel, jemandem zu schaden. Während die instrumentelle Aggression lediglich ein mehr oder weniger rational eingesetztes Mittel zur Erreichung eines Zweckes ist, steht bei der impulsiven Aggression die emotionale Verursachung und das unmittelbare Schädigungsziel im Vordergrund. Obwohl beide Arten der Aggression theoretisch gut abgegrenzt werden können, ist das auf der Ebene eines konkreten Verhaltens sehr viel schwieriger (z. B. bei einem seit langem geplanten Racheakt). Daher wird die Unterscheidung von einigen Autoren abgelehnt (Bushman & Anderson, 2001). Während der Begriff Aggression ein Verhalten bezeichnet, wird die Persönlichkeitsdisposition zu aggressivem Verhalten als Aggressivität bezeichnet. Der in der FeV benutzte Begriff „Aggressionspotenzial“ ist insofern ungünstig gewählt, da mit dem Begriff des Potenzials häufig ein maximal mögliches Verhalten gemeint ist (z. B. Leistungspotenzial), und nicht die Disposition, ein bestimmtes Verhalten regelmäßig und situationsübergreifend zu zeigen. Genau in diesem Sinn ist aber der Begriff Aggressionspotenzial im Kontext des §11 FeV gemeint.

Obwohl auch bei der Persönlichkeitseigenschaft Aggressivität die Unterscheidung zwischen instrumenteller Aggressivität und emotionaler oder impulsiver Aggressivität auf der Verhaltens-ebene problematisch sein kann, erscheint sie gleichwohl nützlich, da sie auf zwei verschiedene Motive oder Ursachen aggressiver Verhaltensweisen verweist. Eine Disposition oder Neigung zu instrumentell aggressivem Verhalten impliziert ein häufig auftretendes billiges Inkaufnehmen der Schädigung Anderer zur Erreichung eigener Ziele. Ein solches Verhaltensmuster geht mit ständiger Verletzung impliziter oder expliziter sozialer oder gesetzlicher Regeln einher und lässt sich somit als dissoziales Verhalten aufgrund mangelnden Respekts vor Regeln, mangelnder Einsicht, oder auch mangelnder Empathie für das bei anderen Menschen verursachte Leiden charakterisieren. Im Gegensatz dazu ist eine eher emotionale oder impulsive Aggressivität auf starke Emotionalität oder Impulsivität als Ursache zurückzuführen. Beide Arten der Verursachung schließen sich nicht aus und können auch gleichzeitig in derselben Person aggressives Verhalten motivieren.

Aggressivität und Verkehrsverhalten

Es liegen viele positive Befunde zum Zusammenhang von Aggressivität und Verkehrsverhalten vor. In einer Übersicht einschlägiger Studien berichten Herzberg und Schlag (2006) von moderat positiven Zusammenhängen zwischen allgemeiner Aggressivität und Unfällen ($r = .12$; Median über mehrere Untersuchungen), Verwarungen/Bußgeldern ($r = .42$, Herzberg, 2001), sowie Punkten im VZR ($r = .19$, Herzberg, 2001). Insgesamt weist die Mehrzahl der Studien auf moderat positive Korrelationen zwischen Aggressivität und problematischem Verhalten im Straßenverkehr hin. Bei der Beurteilung der moderaten Stärke dieser Zusammenhänge muss berücksichtigt werden, dass Aggressivität nur eine mögliche Ursache von Verkehrsdelikten und Unfällen darstellt. Es ist zwar richtig, dass hoch aggressive Personen nicht unbedingt Verkehrsdelikte begehen. Eine niedrige Korrelation wird aber auch dadurch verursacht, dass niedrig aggressive Personen aus anderen Gründen (wie z. B. Zeitdruck, Unaufmerksamkeit, Konsum von Drogen und Alkohol, sowie situativ verursachte Emotionen, Stress, etc.) im Straßenverkehr auffällig werden. Verkehrsdelikte und Unfälle stellen die gemeinsame Endstrecke vieler Risikofaktoren dar. Eine geringe univariate Effektstärke eines dieser Faktoren impliziert daher nicht, dass dieser Faktor irrelevant ist.

Ein weiterer möglicher Grund für moderate Effektstärken beruht darauf, dass viele Studien zum Einfluss der Aggressivität auf das Fahrverhalten auf Fragebogen- und Selbstberichtsdaten sowohl für die Aggressivität als auch für das Verhalten im Straßenverkehr beruhen. Gerade bei der problematischen Persönlichkeitseigenschaft Aggressivität und Verkehrsverhalten wie Delikten und Unfällen ist der Selbstbericht jedoch anfällig für sozial erwünschtes Antwortverhalten, Selbsttäuschung und auch Erinnerungsverzerrungen. Jede dieser Fehlerquellen würde sich so auswirken, dass die Stärke tatsächlich vorhandener Zusammenhänge eher unterschätzt würde. Zur Illustration eines tatsächlich gegebenen und substanziellen Zusammenhanges sei exemplarisch nur eine methodisch besonders starke und überzeugende Studie von Huesmann, Eron, Lefkowitz, & Walder (1984) genannt.

In der Längsschnittstudie mit einer sehr großen Stichprobe ($N > 600$) wurde zunächst die Aggressivität von achtjährigen Kindern in der Stadt New York erfasst. Diese Messung erfolgte über die Nennung aggressiver Schulkinder (definiert durch aggressive Verhaltensweisen wie Schlagen oder Schubsen) durch deren Klassenkameraden. Nach 22 Jahren wurden für diese nunmehr 30 Jahre alten Personen die in den offiziellen Registern der Stadt New York verzeichneten Straftaten und Verkehrsdelikte erfasst. Die Ergebnisse zeigen, dass Kinder, die von ihren Schulkameraden im Alter von acht Jahren als sehr aggressiv eingeschätzt wurden, im Alter von 30 Jahren etwa zu 80 % wegen begangener Straftaten registriert waren. Bei wenig und moderat aggressiven Kindern waren lediglich etwa 20 % im Strafregister erfasst.

Auch in Bezug auf Verkehrsdelikte gab es deutliche Zusammenhänge (Abb. 1). Als hoch aggressiv eingestufte Kinder wiesen in mehr als 60 % der Fälle Einträge im Verkehrsregister auf und wurden in über 40 % der Fälle wegen Trunkenheitsfahrten registriert. Die als Kinder wenig aggressiven Personen waren nur zu 25 % wegen irgendwelcher Verkehrsdelikte und zu weniger als 10 % wegen Trunkenheitsdelikten aufgefallen. Bei den als mittelmäßig aggressiv eingestuften Kindern waren die entsprechenden Anteile 40 % bei Verkehrsdelikten und ebenfalls etwas über 10 % bei Trunkenheitsfahrten. Die durch Peer-Rating erfasste Aggressivität sagte also

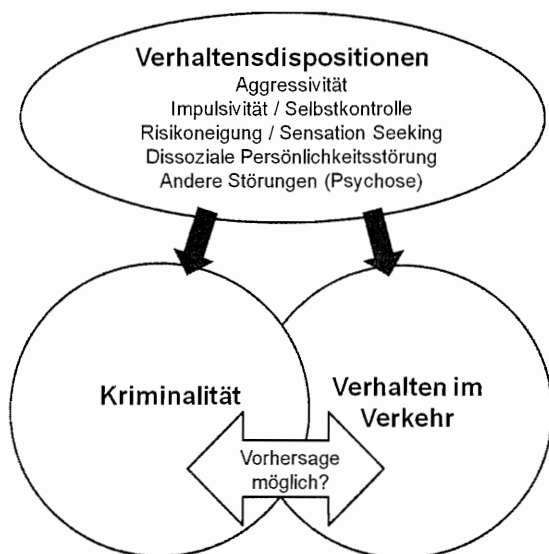


Abbildung 2: Zusammenhang von aggressiven/dissozialen Verhaltensdispositionen, Kriminalität und Verhalten im Straßenverkehr.

Es stellt sich nun die Frage, ob aggressives/dissoziales Verhalten weitgehend unabhängig voneinander Straftaten und problematisches Verkehrsverhalten vorhersagt, oder ob Straftaten und Verkehrsdelikte als parallele Symptome der gleichen Problematik aufgefasst werden müssen (Abb. 2). Während im ersten Fall kaum damit zu rechnen wäre, dass begangene Verkehrsdelikte eine Vorhersage auf Straftaten zulassen oder umgekehrt, wäre im zweiten Fall eine Vorhersage möglich und eventuell zur Abwehr von Gefahren geboten.

Eine besonders aussagekräftige Studie zu diesem Thema wurde in den Niederlanden von Junger, West und Timman (2001) durchgeführt. Zunächst wurde aus einer Unfalldatenbasis der Polizei aus etwa 7000 registrierten Unfällen eine Zufallsstichprobe von 1000 Unfällen gezogen. Die Aufzeichnungen zu diesen Unfällen erfassten 1531 beteiligte Personen im Alter von 12-79 Jahren. Die Aufzeichnungen enthielten auch eine unmittelbare Beurteilung des Risikoverhaltens des Unfallverursachers durch die Polizisten am Unfallort. Da die Polizisten erst nach dem Unfall das Unfallgeschehen aufnehmen können, beschränkt sich diese Beurteilung auf eher offensichtliche Fakten des Unfallherganges und wird nach Auskunft der Autoren von den Polizisten eher zurückhaltend durchgeführt. Für die Unfallverursacher und die Unfallbeteiligten wurde nun geprüft, ob sie in einem unabhängigen Polizeiregister für Straftaten verzeichnet waren. Die Studie ist methodisch außergewöhnlich stark, weil die Erfassung des Verkehrsverhaltens und des kriminellen Verhaltens auf einer reinen Aktenanalyse der Beobachtungen un-

Tabelle 1: Odds-Ratios, dass Personen, die mit risikoreichem Verhalten einen Unfall verursacht haben, auch ein kriminelles Delikt begangen haben

Alle Fälle mit Risikoverhalten	Risikoverhalten ohne Alkoholeinfluss	Kriminelle Delikte
8,3	3,1	Strafbares Verkehrsdelikt
2,0	2,3	Andere Straftaten
2,1	2,4	Gewaltdelikte
1,6	1,9	Vandalismus
1,6	2,0	Eigentumsdelikte

Daten aus Junger, West und Timman (2001).

abhängiger Dritter (der Polizei) beruhte, und weder durch eine Selbstselektion der Stichprobe, noch durch Antworttendenzen der Probanden beeinflusst war.

Die Ergebnisse zeigen zunächst, dass die Wahrscheinlichkeit, dass die Unfallbeteiligten in der Kriminalstatistik verzeichnet waren, etwa doppelt so hoch lag wie bei einer Zufallsstichprobe der Bürger von Den Haag (31,0 % statt 15,2 % für Männer; 11,4 % statt 3,4 % für Frauen). In 88 % der Fälle zeichneten die Polizisten am Unfallort kein risikoreiches Verhalten auf, in den verbleibenden Fällen Alkoholkonsum (4 %), überhöhte Geschwindigkeit (2,8 %), Nichtbeachten von Lichtzeichenanlagen (1,5 %) und andere nicht näher spezifizierte Risikoverhaltensweisen (5,2 %). Für die Personen, die durch risikoreiche Verhaltensweisen Unfälle verursacht hatten, ergab die Überprüfung des Kriminalregisters im Vergleich zu den anderen Unfallbeteiligten das folgende Bild (Tabelle 1): die Wahrscheinlichkeit, dass Personen mit Risikoverhalten ein strafbares Verkehrsdelikt begangen hatten, war 8,3-fach erhöht; die Wahrscheinlichkeit, andere Straftaten begangen zu haben, war doppelt so hoch. Wenn weiter nach Delikten differenziert wurde, betrug die jeweiligen Odds-Ratios 2,1 für Gewaltdelikte und jeweils 1,6 für Vandalismus und Eigentumsdelikte. Wenn nur Risikoverhaltensweisen ohne Alkoholeinfluss betrachtet wurden, war die Wahrscheinlichkeit, ein strafbares Verkehrsdelikt begangen zu haben, „nur“ 3,1-fach erhöht, die Wahrscheinlichkeit für andere Straftaten aber mit einem Odds-Ratio von 2,4 sogar tendenziell höher als bei Berücksichtigung von Alkohol. Mit anderen Worten: risikoreich fahrende Unfallverursacher weisen eine stark erhöhte Wahrscheinlichkeit auf, strafbare Verkehrsdelikte und verkehrsunabhängige Straftaten (Gewaltdelikte, Vandalismus, Eigentumsdelikte) begangen zu haben. Wurden nur Verkehrsunfälle ohne Alkoholeinfluss betrachtet, sank diese erhöhte Wahrscheinlichkeit auf ein Odds-Ratio von 3,1; das Risiko für andere Straftaten nahm aber tendenziell zu (Odds-Ratio 2,4).

Die Studie von Junger et al. (2001) belegt sehr deutlich, dass risikoreiches Verhalten im Verkehr mit einer stark erhöhten Wahrscheinlichkeit für kriminelle Delikte einhergeht. Diese Richtung der Vorhersage vom Verkehrsverhalten auf kriminelles Verhalten ist jedoch für die Fahrerlaubnisbehörden nicht relevant. Für die Begründung von Zweifeln an der Fahreignung ist relevant, ob die behördliche Kenntnis von bereits verübten kriminellen Delikten einer Person die Vorhersage zulässt, dass von dieser Person eine zukünftige Gefährdung des Straßenverkehrs und anderer Verkehrsteilnehmer ausgeht. Die von Junger et al. (2001) berichteten bedingten Wahrscheinlichkeiten legen nahe, dass auch in der umgekehrten Vorhersagerichtung ein erhöhtes Risiko vorliegt; dieses lässt sich aber aufgrund der berichteten Daten nicht quantifizieren.

In einer weiteren Studie haben Junger, Keane & van der Heijden (2001) jedoch den Zusammenhang von kriminellen Delikten und Verkehrsverhalten untersucht und die Daten so analysiert und berichtet, dass die Vorhersagen in der für die Verkehrszulassungsbehörden relevanten Kausalrichtung entnommen werden können. Die Studie wurde in den Niederlanden in Form einer Interviewstudie mit einer großen und repräsentativen Bevölkerungsstichprobe Erwachsener (N = 2951) durchgeführt. Neben anderen Daten wurden kriminelle Delikte und die Beteiligung an Verkehrsunfällen erfasst. In der Stichprobe berichteten 15,1 % über mindestens ein strafbares Delikt, und 7,9 % über mindestens einen Verkehrsunfall.

Die Ergebnisse zeigen sehr klar, dass das Begehen von Straftaten die Vorhersage von Verkehrsunfällen erlaubt (Tabelle 2). So hing die Angabe eines Gewaltdelictes im Lauf des letzten Jahres mit einer 1,8-fachen Häufigkeit von Verkehrsunfällen zusammen und die Angabe, jemals eine Gewalttat begangen zu haben, mit einer 2,4-



Kriminelle Delikte	Odds Ratio für Verkehrsunfälle
Ein Eigentumsdelikt	2,0
Zwei oder mehr Eigentumsdelikte	4,0
Gewaltdelikt im letzten Jahr	1,8
Jemals eine Gewaltdelikt begangen	2,4

Tabelle 2: Odds-Ratio, dass Personen, die ein kriminelles Delikt begangen haben, auch an einem Verkehrsunfall beteiligt waren

Daten aus Junger, Keane & van der Heijden (2001).

fachen Häufigkeit. Interessanterweise war die Erhöhung des Unfallrisikos auch erhöht, wenn die Straftaten keinen offensichtlichen Zusammenhang mit dem Konstrukt Aggressivität aufwiesen. Bei der Angabe eines Eigentumsdeliktes war die Häufigkeit von Verkehrsunfällen zweifach erhöht, bei zwei oder mehr Eigentumsdelikten sogar um das Vierfache. Offenbar waren hier Unfälle mehr Ausdruck eines dissozialen als eines aggressiven Verhaltensmusters.

Implikationen für die Fahreignungsbegutachtung

Insgesamt stützen die empirischen Befunde die Hypothese, dass die Persönlichkeitseigenschaft Aggressivität mit problematischem Verhalten im Straßenverkehr zusammenhängt, das sich empirisch in einer erhöhten Anzahl von Verkehrsdelikten und Unfällen äußert. Die empirischen Befunde weisen ferner darauf hin, dass Straftaten und problematisches Verhalten im Verkehr korreliert sind. Eine Vorhersage ist in beiden Richtungen möglich. Risikoreiches Verhalten im Verkehr, das zu Unfällen führte, sagt eine erhöhte Anzahl von strafbaren Delikten vorher. Umgekehrt erlaubt die Kenntnis von strafbaren Handlungen die Vorhersage von problematischem Verhalten im Straßenverkehr. Personen, die angaben, im letzten Jahr ein Gewaltdelikt oder ein Eigentumsdelikt begangen zu haben, waren etwa doppelt so häufig in Unfälle verwickelt wie Personen, die keines dieser strafbaren Delikte angaben. Bei Personen, die angaben, zwei oder mehr Eigentumsdelikte begangen zu haben, war die Wahrscheinlichkeit von Unfällen sogar vierfach erhöht. Zur Bewertung dieser Erhöhung des Unfallrisikos ist ein Vergleich mit dem Fahren unter Alkohol angebracht. Aufgrund der Daten von Junger et al. (2001a, b) und den Daten zur Erhöhung des Unfallrisikos durch Alkoholeinfluss (Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr, Alkohol und Drogen im Straßenverkehr, 2004) lässt sich folgender grober Vergleich anstellen: Die mittlere Erhöhung des Unfallrisikos bei einem selbstberichteten Eigentumsdelikt entspricht etwa dem Fahren mit einem Blutalkoholgehalt von 0,5 Promille, bei Angabe von zwei oder mehr Eigentumsdelikten steigt das Unfallrisiko in etwa wie beim Fahren mit 0,8 Promille. Es liegt nahe zu vermuten, dass Straftäter, die wegen mehrerer Eigentums- oder Gewaltdelikte rechtskräftig verurteilt wurden, ein noch ausgeprägteres dissoziales Verhaltensmuster und daher ein noch deutlicher erhöhtes Risiko für Verkehrsunfälle aufweisen als die von Junger et al. befragten Probanden mit zwei oder mehr Eigentumsdelikten. Die Gefährlichkeit des Fahrens unter Alkohol hat den Gesetzgeber veranlasst, die Promillegrenze auf 0,5 zu senken. Es stellt sich daher die Frage, ob bei ähnlichen Konsequenzen für die Gefährlichkeit von straffälligen Kraftfahrern die Fahreignung systematischer überprüft werden sollte. Natürlich ist eine solche Schlussfolgerung nur dann gerechtfertigt, wenn die vorliegenden empirischen Daten die wahren Verhältnisse korrekt wiedergeben. Obwohl insbesondere die Studien von Junger et al. (2001a, b) eine hohe methodische Qualität

aufweisen, ist die Datenbasis bisher sehr schmal. Eine weitere systematische Erforschung des Zusammenhanges von kriminellem Verhalten und dem Verhalten im Straßenverkehr erscheint deshalb dringend geboten.

Als Fazit dieser Analyse lässt sich jedoch für die verkehrspsychologische Praxis bereits jetzt festhalten, dass kriminelles Verhalten (auch unabhängig vom Straßenverkehr) behördliche Zweifel an der Fahreignung begründen kann. Dieser Zusammenhang ist theoretisch begründet und wurde empirisch bestätigt. Die genaue Abschätzung der Risikoerhöhung bei bestimmten strafbaren Delikten unter den in Deutschland herrschenden Bedingungen erfordert eine breitere empirische Basis und damit mehr spezifische Forschung in Deutschland. Selbst wenn solche Daten die Entziehung der Fahrerlaubnis rechtfertigen würden, wäre es wünschenswert, dass betroffenen Fahrern spezifische Rehabilitationsmaßnahmen angeboten werden können. Die Behandlung dissozialer und aggressiver Verhaltensdispositionen wäre möglicherweise aussichtsreicher, wenn sie im Zusammenhang mit der Fahreignung stattfände, als z.B. im Strafvollzug. Gerade dissoziale Menschen sind häufig empfänglicher für Belohnung als für Bestrafung. Die Aussicht auf das Wiedererlangen der Fahrerlaubnis könnte für viele Betroffene eine sehr wichtige Motivation zu einer nachhaltigen Verhaltensänderung darstellen.

Literatur

- Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V.(BADS) (2004). Alkohol und Drogen im Straßenverkehr, Hamburg.
- Bushman, B. J., Anderson, C. A. (2001). Is it time to pull the plug on the hostile versus instrumental aggression dichotomy? *Psychological Review*, 102, 273–279.
- Herzberg, P. Y. & Schlag, B. (2006). Aggression und Aggressivität im Straßenverkehr. *Zeitschrift für Sozialpsychologie*, 37, 73–86.
- Herzberg, P.Y. (2001). Entwicklung und Validierung eines psychodiagnostischen Verfahrens zur Erfassung aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr (AVIS). Unveröffentlichte Dissertation, Universität Leipzig.
- Huesman, L.R., Eron, L.D., Lefkowitz, M.M., Walder, L.O. (1984). *Developmental Psychology*, 20, 1120–1134.
- Junger, M., Keane, C., van der Heijden, P. M. G. (2001). Interrelated Harms: Examining the associations among victimization, accidental injuries, and criminal offending. *Injury Control and Safety Promotion*, 8, 13–28.
- Junger, M., R. West R. Timman. (2001). The relation between crime and risky behavior in traffic. *Journal of research in crime and delinquency*, 38, 439–459.



Prof. Dr. Rainer Banse
Universität Bonn
Institut für Psychologie
Kaiser-Karl-Ring 9
53123 Bonn
banse@uni-bonn.de

Prof. Dr. Rainer Banse ist Professor für Sozial- und Rechtspsychologie an der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn. Sein Hauptforschungsinteresse liegt bei der Entwicklung und Validierung indirekter Messverfahren in verschiedenen Anwendungsbereichen, die von der Beziehungspsychologie bis zur forensischen Psychologie und der Verkehrspsychologie reichen. Seit 2004 leitet er eine Längsschnittstudie zum Einfluss impliziter und expliziter Aggressivität sowie verkehrsbezogener Persönlichkeitsmerkmale und Einstellungen auf das Fahrverhalten und Verkehrsdelikte.