



DIALOGPOST
Ein Service der Deutschen Post

ALLEMAGNE Port payé



Foto: Parthathai Chungyam

BAVC-Bruderhilfe e.V. | Automobil- und Verkehrssicherheitsclub | www.bavc-automobilclub.de

Formvollendet in die Zukunft: Automobildesign

Weshalb sind Geländewagen auch bei Städtern so beliebt? Warum gucken moderne Autos immer grimmiger? Und wer entscheidet eigentlich, wie Autos aussehen?

Beweggründe für Trends und Charakteristika erschließen sich im Kontext der Zeit und des gesellschaftlichen Wandels. Einer, der sich ausführlich damit beschäftigt, ist Paolo Tumminelli, Professor für Design-Konzept an der Köln International School of Design (KISD). Der Autor zahlreicher Bücher ist auch bei Fachzeitschriften ein gefragter Experte mit einem ganzheitlichen Blick auf die Thematik. Und diese Sichtweise hilft, die eingangs gestellten Fragen zu beantworten.

Seit über 125 Jahren gibt es Autos. Setzten in den Anfangsjahren die technischen Gegebenheiten dem Design noch enge Grenzen, standen die letzten 60 Jahre ganz im Zeichen der Formgebung. Eine breite Palette an Marken und Modellen war der Motor, der die Nachfrage antrieb. 1965 brachte es Chevrolet mit 46 Modellen, 32 Motoren, 20 Getriebearten, 30 Farben und 400 Sonderausstattungen auf ähnlich viele Kombinationsmöglichkeiten, wie es Atome im Universum gibt.

Allein im Zeitraum von 1950 bis 2000 lassen sich 20 Stilgruppen identifizieren, darunter so markante Formen wie die Heckflossen des Rocket-Designs der späten 50er. Obwohl nur drei Jahre kommerziell erfolgreich, erlebte es eine annähernd zehnjährige Präsenz in den Medien. Rückblickend ist die formale Evolution des Autos spätestens Ende der

1980er Jahre abgeschlossen. Die 90er Jahre waren die Epoche des Retro-Designs, gefolgt vom Mainstream-Einheitsbrei, der darauf zielte, möglichst breite Käuferschichten anzusprechen. Es wurden neue Cross-Over-Typen kreiert. Die Formsprache wurde komplexer, verlegte sich auf „Bling“-Design, wie Tumminelli es nennt. Der Nutzwert wurde zweitrangig, die Übersichtlichkeit dem Design geopfert. Dafür kamen Autos, die insgesamt stattlicher und stärker waren und durch die Bank weg aggressiver anmuteten. Der Trend zum bösen Blick beschert den Herstellern Verkaufserfolge – bis heute.

Seit den Nullerjahren erscheint das SUV immer häufiger im Straßenbild. 2017 war jedes vierte neugekaufte Auto ein solches Sport Utility Vehicle. Komfort, hohe Sitzposition und Sicherheitsgefühl, oftmals gepaart mit starker Motorisierung, bieten Angriffsfläche für Umweltbedenken. Setzt sich dieser Trend fort, haben die Geländelimosinen spätestens Ende 2018 die Kompaktklasse mit Golf & Co. bei den Neuzulassungen vom Thron gestoßen.

Die Zahl der Automobilbauer hat sich über die Jahrzehnte drastisch reduziert. Doch die Zahl der Modelle und Varianten ist nahezu gleich geblieben. Mit Toyota und VW an der Spitze ermöglichen modulare Baukastensysteme den Herstellern große Modellvielfalt auf Grundlage einheitlicher Plattformen. Die Modelle werden weltweit vermarktet, was sich in den Ausstattungsdetails widerspiegelt. So kam z. B. der Becherhalter, in amerikanischen Autos schon lange Standard, auch hierzulande an Bord. (weiter auf Seite 2)

Liebes BAVC-Mitglied,

die Ermittlungen und die Berichterstattung zum Dieselskandal dauern an. Ein Einlenken der Industrie, auch Hardwareumrüstung anzubieten, ist indes nicht erkennbar. Entsprechende Forderungen der Politik laufen bisher ins Leere. Mit dem Titelbeitrag dieser Ausgabe greifen wir einen Aspekt auf, der ebenfalls in die Diskussion zur Mobilität von morgen gehört: Automobildesign.

Damit Begegnungen mit Drängern und Schleichern weniger Nerven kosten, kann ein Perspektivwechsel manchmal ganz hilfreich sein – ein Gedankenexperiment.

Dass Menschen nicht aus ihrer Haut können, legt eine Studie über Verkehrsdelikte und Sozialverhalten nahe, über die wir in dieser Ausgabe berichten. Dass wir jedoch in der Lage sind, altersbedingte Defizite zu kompensieren, wenn wir die richtigen Lernimpulse erhalten, davon wusste Prof. Bernhard Schlag, TU Dresden, beim DVR-Forum „Lebenslanges Lernen bis ins hohe Alter“ zu berichten.

Kompensation ist auch das Stichwort für ein weiteres wichtiges Thema dieser Ausgabe: Eine Erhöhung des Mitgliedsbeitrags zum 1.8.2018 ist notwendig, um gestiegene Kosten zu kompensieren. In diesem Zusammenhang werden auch die Beihilfen auf die Bedürfnisse unserer Mitglieder erweitert. Mehr dazu: Seite 2.

Blieben Sie gesund und seien Sie sicher unterwegs.

Katrin Sießl

Katrin Sießl
Geschäftsführender Vorstand



Neue Mitgliedsbeiträge und Leistungen ab 1.8.18

Steigende Mitgliederzahlen und hohe Mitgliederzufriedenheit – immer mehr Menschen machen die Erfahrung, dass der BAVC überzeugende Leistungen zu günstigen Preisen bietet. Das soll so bleiben. Dennoch ist auch der BAVC von Zeit zu Zeit gezwungen, seine Mitgliedsbeiträge zu erhöhen. So kostet der Mobilschutz in den Tarifen BASIS, EURO und WELT künftig 5 € mehr pro Jahr. Die Juniortarife und der Partnerarif bleiben unverändert. Grund für die Beitragserhöhung sind gestiegene Kosten, verursacht durch zwei Faktoren.

Zunehmende Zahl der Pannenfälle

Das Durchschnittsalter der Autos steigt. Sie werden heute länger gefahren als früher, was sich auch auf ihre Zuverlässigkeit auswirkt. (So schließen einige Versicherer ältere Fahrzeuge von ihren Kfz-Schutzbriefen aus.) Doch auch neuere Fahrzeuge haben Pannen. Komplexe Bordelektronik macht sie zwar insgesamt komfortabler, aber auch störanfälliger als früher. Manchmal reicht schon ein kleiner Defekt, um ein Auto komplett lahmzulegen. Günstige Spritpreise, Kurztrips und Wochenendurlaube oder das tägliche Pendeln zur Arbeit tun ein Übriges, dass wir insgesamt mehr Zeit auf Achse verbringen. So haben auch unsere Mitglieder wesentlich häufiger die Leistungen des BAVC – insbesondere nach Pannen und Unfall – in Anspruch genommen.

Höhere Kosten für die Pannenhilfe vor Ort

Neben der Zahl der Pannenfälle sind auch die Kosten der Pannenhelfer-Flotte Assistance Partner für den Einsatz vor Ort und das Abschleppen gestiegen. Neue technische Anforderungen machten Investitionen erforderlich. Während wir die daraus im vergangenen Jahr

resultierende Preiserhöhung nicht an unsere Mitglieder weitergereicht haben, ist nun ein zusätzlicher Kostenfaktor entstanden: die Mautpflicht auf Bundesstraßen, die zum 1.7.2018 in Kraft tritt.

Die BAVC-Mitgliedschaft lebt davon, dass sie schnell und zweckmäßig hilft, wenn es drauf ankommt. Worin diese Hilfe besteht, das bestimmen nicht nur wir, sondern auch unsere Mitglieder. Wir werten aus, was die Mitglieder erwarten und analysieren, was Menschen wichtig ist, die gerade auf der Suche nach einem Automobilclub sind. Wir beobachten das Marktumfeld und die technischen Entwicklungen.

Dabei lassen wir uns immer von der Frage leiten, ob und wie wir das, was wir tun, noch ein bisschen besser machen können. Denn wir wollen, dass unsere Mitglieder auch ohne Panne und Unfall von ihrem Mobilschutz profitieren: Wenn man einfach mal Pech gehabt hat oder wenn man sich für mehr Sicherheit und Verantwortung einsetzt und weiterbildet. Deshalb haben wir auch unsere Beihilfen erweitert und teilweise erhöht:

- **NEU: Reparatur nach Falschbetankung**
Zusätzlich zum Abschleppen nach einer Falschbetankung zahlen wir einen Zuschuss für die dann notwendige Reparatur bzw. das Entfernen des Kraftstoffes.
- **NEU: Fahrradpannenbeihilfe**
Erstmals erhalten unsere Mitglieder eine Beihilfe nach Fahrradpannen.
- **HÖHER: Zuschüsse zu Fahrtraining und Erste-Hilfe-Kurs**
Die Zuschüsse für ein Fahrsicherheits-training und für die Teilnahme an einem Erste-Hilfe-Kurs werden erhöht.

Alle weiteren Informationen finden Sie rechtzeitig auf der Website. Auf Wunsch senden wir Ihnen diese Informationen gerne zu. Bei weiteren Fragen, etwa zur Tarifwahl, helfen wir Ihnen auch telefonisch gerne weiter.

Telefon: 0561/70 99 40
www.bavc-automobilclub.de

| Mobilschutz | bisher | ab 1.8.18 |
|--------------------|-----------|-----------|
| BASIS Einzel | 39,00 € | 44,00 € |
| BASIS Partner | + 16,50 € | + 16,50 € |
| BASIS Junior | 19,50 € | 19,50 € |
| BASIS Fahranfänger | 0 €* | 0 €* |
| EURO Einzel | 55,50 € | 60,50 € |
| EURO Familie | 62,50 € | 67,50 € |
| EURO Junior | 38,00 € | 38,00 € |
| EURO Junge Familie | 54,00 € | 59,00 € |
| WELT Einzel | 58,50 € | 63,50 € |
| WELT Familie | 74,50 € | 79,50 € |
| WELT Junior | 40,50 € | 40,50 € |
| WELT Junge Familie | 60,50 € | 65,50 € |

* im ersten Jahr

Formvollendet in die Zukunft

(Fortsetzung von Seite 1)

Für besonders große Märkte wie z.B. China werden auf Grundlage der Plattformen auch eigene Modelle aufgelegt, abgestimmt auf Geschmack und Vorlieben der dortigen Käufer.

Für das Automobil-Design der Zukunft ist vor allem die Politik gefordert. Dieses Feld allein der Industrie zu überlassen, wäre keine gute Idee, wie jüngst der Dieselskandal erneut bewiesen hat. Entscheidende Fragen sind die Antriebs- und die Nutzungsform. Denn die Autos von heute passen nicht zu den Megastädten von morgen. Elektromobilität allein reicht nicht, solange Stromerzeugung und Batterieherstellung derart die Umwelt belasten und Ressourcen verbrauchen. Hier die Weichen richtig zu stellen, ist die Herausforderung und Verantwortung der Politik von heute.

Barrierefreie digitale Pannemeldung

Die digitale Pannemeldung erfreut sich großer Beliebtheit. Immer mehr Mitglieder nutzen im Pannefall die Möglichkeit, ihre Angaben zur Panne per zugesandtem Weblink zu übermitteln.

Bisher war immer noch ein Sprachanruf notwendig, um die Panne wahlweise mündlich oder per angefordertem Weblink über eine mobile App zu melden. Nun gibt es eine zusätzliche Notrufnummer für Gehörlose.

Unter 0221/82 77 93 37 lässt sich per Smartphone der Weblink direkt anfordern und die Pannemeldung komplett digital über die mobile Website abwickeln.



Foto: Kaspars Grinvaldis

IMPRESSUM

Herausgeber:

BAVC-Bruderhilfe e.V., Automobil- und Verkehrssicherheitsclub, Karthäuserstraße 3a, 34117 Kassel, Telefon 05 61/7 09 94-0
www.bavc-automobilclub.de

Verantwortlich i.S.d.P.:

Katrin Siebl, Geschäftsführender Vorstand
Konzeption, Layout/Realisation:
PEAK.B Agentur für Kommunikation GmbH, Berlin
Herstellung: Druckerei Raisch GmbH, Reutlingen



Bruderhilfe e.V.
Automobil- und
Verkehrssicherheitsclub

Von Dränglern und Schleichern

Kaum ein Thema ist so emotional besetzt wie das Autofahren. Hohes Verkehrsaufkommen und ständiges Unterwegssein machen uns alle zu Tätern und Opfern.

Ein Beispiel: Dreispurige Autobahn, kein Tempolimit. 200 m vor Ihnen auf der mittleren Spur zuckelt jemand mit gefühlt 80 km/h vor sich hin, obwohl die rechte Spur frei ist. Um zu überholen, müssten Sie auf die linke Spur wechseln. Doch im Außenspiegel taucht ein winziger Punkt auf, der sich schnell nähert. Ist er noch weit genug entfernt, um rasch nach links und dann wieder zurück auf die mittlere Spur zu wechseln? Oder einfach mal rechts überholen und dafür 100 bis 145 € (im Falle eines Unfalls) Bußgeld und einen Punkt in Flensburg in Kauf nehmen?

Sie entscheiden sich, vom Gas zu gehen und auf freie Fahrt auf der linken Spur zu warten. Dann überholen Sie den Schleicher und wechseln rüber auf die rechte Spur, auf der gähnende Leere herrscht. Vielleicht folgt der Überholte Ihrem Beispiel, vielleicht auch nicht. Der Fahrer auf der linken Spur – der, der mit hohem Tempo an Ihnen vorbeizog – ist vermutlich ein Vielfahrer. Berufsbedingt verbringt er sein halbes Leben auf der Auto-



Foto: Maxence

bahn. Folglich hat er ein Interesse daran, schnell zu fahren, und er hat Übung darin. Ob es immer mindestens Tempo 180 sein muss, sollte er mit seinem Blutdruck ausmachen. Er darf übrigens auch Hupe oder Lichthupe benutzen, wenn er sich oder andere gefährdet sieht.

Der Fahrer auf der mittleren Spur ist vielleicht in Gedanken oder der festen Überzeugung, dass bei drei Spuren kein Rechtsfahrgebot gilt. Ein Irrtum. Wer die mittlere Spur unnötig lange benutzt und durch sein Tempo andere behindert, riskiert 80 € Strafe und einen Punkt in Flensburg.

Tag für Tag müssen sich die unterschiedlichsten Temperamente dieselben Straßen teilen. Es kommt zu Unfällen, die lange Staus nach sich ziehen. Auch hohes Verkehrsaufkommen und Baustellen tragen dazu bei. Doch viele Staus entstehen einfach aus dem Nichts. Sie schaukeln sich auf aus hohen Geschwindigkeitsdifferenzen im Verkehrsfluss, ausgelöst durch riskante Spurwechsel und unangepasstes Spurtempo. Wir alle haben das Recht, die Autobahn zu benutzen. Durch unser Verhalten beeinflussen wir auch, wie viel Zeit wir dort zubringen müssen.

Früher war alles besser. Oder nur mehr Lametta?

Zumindest war es so, dass sich früher die Motorräder oder – wie wir sie heute nennen – die Mopeds, ihre Fahrer und Fahrerinnen, also so Leute wie mich, selbst erzogen haben.

So warfen Wackelfahrwerke den Reiter gerne mal während der Fahrt ab. Auf Reifen, die beim Bremsen Rillen in die Straße frästen und mit Bremsen, die nur mit Bärenkräften zur Arbeit überredet werden konnten. Motoren, die erst ab einer bestimmten Drehzahl Leistung abgaben, diese dann aber im Überfluss, ließen uns seelisch und körperlich reif werden. Der Aufbruch zu einer Tour war stets der Aufbruch ins Abenteuer.

Die Mopeds heute sind dagegen perfekt. Sie funktionieren weitgehend zuverlässig, sind stabil, die Leistung in Schräglage oder auf rutschigem Untergrund wird von einer Traktionskontrolle gezähmt. Die Bremsen heute gehen schon mit zwei Fingern ans physikalische Limit – natürlich unbeschadet, weil das ABS Schlimmeres verhindert. Und modernes Licht ist echt eine Wucht.

Aber mit der Perfektion wird leider das Fahrerlebnis flacher. Ans Nordkap mit Zelt und Schlafsack – vor 20 Jahren eine Expedition – ist heute, mit Smartphone, Kreditkarte und GPS, kaum mehr als die gepimpte Version einer Wochenendtour. Schade eigentlich.

Der Erlebnishorizont von früher hat die Zunft geeint. Die gemeinsame Sprache tat ein Übriges. Vier Filme mit 36 Aufnahmen haben den ganzen Urlaub konserviert. Heute werden nach drei Stunden Reise schon 200 Bilder auf Dropbox eingestellt. Ich sag's mal so: Die Bilder im Kopf sind einfach andere als die auf einem 15-Zoll-Bildschirm. Und Schönheit findet auf dem Augenhintergrund des Betrachters statt.

Leider fächert sich die Mopedszene immer mehr auf. Die Hersteller sind krampfhaft um zeitgemäße Technik und markantes Design bemüht. Bei manchen Marken ist ein kompletter Lebensentwurf gleich inbegriffen.

Aber eine Gelegenheit gibt es doch, wo sich offensichtlich auch heute noch alle Mopedfahrer verstehen: die Motorradfahrergottesdienste. Eine bald 60-jährige Tradition eint in Zeiten der extremen Individualisierung und Vereinzelung die Szene.

Ihr Michael Aschermann | www.kradapostel.de
Sprecher der Gemeinschaft christlicher Motorradgruppen (gcm) | www.verkehrcoach.com



Foto: Lisa F. Young

Erfahren, selbstkritisch und gelassen auf Achse

„Das fahrleistungsbezogene Risiko, einen Unfall mit Personenschaden zu verursachen, liegt bei den ab 75-Jährigen auf dem Niveau der 21- bis 24-Jährigen“, so Prof. Bernhard Schlag von der TU Dresden.

Der Wissenschaftler beschäftigt sich mit festen Gewohnheiten bei der Verkehrsteilnahme und deren Veränderbarkeit. Und diese Diagnose stellte er im Rahmen des DVR-Seminars „Lebenslanges Lernen bis ins hohe Alter“ im vergangenen Herbst in Essen. Doch sie dient ihm nicht als Argument für

eine altersbegrenzte Fahrerlaubnis. Vielmehr spricht er sich dafür aus, unterstützende Maßnahmen zu entwickeln, die älteren Autofahrern Lernimpulse geben und ungünstigen Altersentwicklungen entgegenwirken können. Wer sich eingestehen kann, dass mit den Jahren die motorischen, kognitiven und sensorischen Fähigkeiten abnehmen, ist auch eher bereit, entsprechende Hilfsangebote, wie etwa Trainings- und Rückmeldefahrten anzunehmen. Und die Aussicht, dadurch länger automobil bleiben zu können, sei als Motivationskraft ebenfalls nicht zu unterschätzen.

Was gilt bei Blaulicht und Martinshorn?

Autofahrer kennen die Situation: Von weitem ertönt das Martinshorn, und man schaut, wie man dem Einsatzwagen am besten Platz machen kann. Oft zählt in solchen Situationen jede Sekunde. Nur leider fährt nicht jeder sofort beiseite. Oder man fragt sich: Darf ich im Notfall auch eine rote Ampel überfahren?

§ 35 der Straßenverkehrsordnung (StVO) befreit Bundeswehr, Bundespolizei, Feuerwehr, Katastrophenschutz, Polizei und Zolldienst von der Straßenverkehrsordnung, soweit das zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben dringend geboten ist. Dies gilt auch für Rettungsfahrzeuge, wenn Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden sind.

Allerdings dürfen diese Sonderrechte nur unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung ausgeübt werden. Gemäß § 38 StVO ist Blaulicht zusammen mit Martinshorn nur zulässig, wenn höchste Eile geboten ist: um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden, eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzu-

wenden, flüchtige Person zu verfolgen oder bedeutende Sachwerte zu erhalten. In diesen Fällen gilt die Anordnung: Alle übrigen Verkehrsteilnehmer haben sofort freie Bahn zu schaffen. Das Vorrecht der freien Fahrt wird allerdings nur im Einsatz von Blaulicht zusammen mit Martinshorn gewährt. Ist nur das Blaulicht eingeschaltet, muss keine Durchfahrt/Vorfahrt gewährt werden.

Manchmal kann hierfür das Überfahren einer roten Ampel notwendig sein – möglichst ohne andere zu gefährden. Wird man dabei geblitzt, ist Einspruch gegen den Bußgeldbescheid möglich. Um den Einspruch zu begründen, ist es von Vorteil, wenn man sich das Kennzeichen des Einsatzfahrzeuges notiert hat oder Datum und Uhrzeit des Einsatzes mitteilen kann. Bei Fragen in einem solchen Fall wenden Sie sich am besten an einen Anwalt.

Wer es versäumt, einem Einsatzfahrzeug mit Blaulicht und Martinshorn sofort freie Bahn zu schaffen, riskiert 240 € Bußgeld, zwei Punkte und einen Monat Fahrverbot. Kommt es dabei zu einer Gefährdung, drohen neben Punkten und Fahrverbot 280 € Bußgeld, bei

einem Unfall gar 320 €. In § 11 der StVO ist auch die Rettungsgasse geregelt: Sobald Fahrzeuge auf Autobahnen sowie auf Außerortsstraßen mit mindestens zwei Fahrstreifen für eine Richtung mit Schrittgeschwindigkeit fahren oder stehen, müssen sie für Polizei- und Hilfsfahrzeuge eine freie Gasse bilden. Und zwar zwischen dem äußerst linken und dem unmittelbar rechts daneben liegenden Fahrstreifen für eine Richtung.

Seit 19.10.2017 drohen bei Missachtung dieses Gebots 200 € Bußgeld und zwei Punkte. Werden Einsatzkräfte dabei behindert, kann dies mit 240 € Bußgeld, zwei Punkten und einem Monat Fahrverbot geahndet werden. Bei Gefährdung erhöht sich das Bußgeld auf 280 €, bei Sachbeschädigung auf 320 €. In solchen Fällen daher die dringende Empfehlung: Einsatzfahrzeugen Platz machen und die Rettungsgasse bilden.

Die BAVC-Verkehrsrecht-Tipps präsentiert: Rechtsanwältin Nicole Gronemeyer RAe. Korzus Piewack Horstkötter und Partner Hemmstraße 165 | 28215 Bremen
Telefon 04 21/37 77 90 | Telefax 04 21/376 00 86
rae@korzus-partner.de | www.korzus-partner.de

Verkehrsdelikte und Sozialverhalten – Erkenntnisse einer empirischen Studie

Fallen Unfallverursacher häufiger durch kriminelles oder unsoziales Verhalten auf? Sind Menschen, die kriminelles Verhalten gezeigt haben, häufiger in Verkehrsunfälle verwickelt? Diese Fragen waren Gegenstand einer Doktorarbeit. Das Besondere daran: die umfangreiche Datenbasis.

Der Autor Achim Roth, selbst Polizist, konnte mit den anonymisierten Daten eines ganzen Regierungsbezirkes arbeiten. Ein Kriminologe stützt sich üblicherweise nur auf Daten von Fällen mit Verurteilungen. Allerdings machen diese nur einen kleinen Teil der tatsächlichen Straftaten aus.

Diese Studie hingegen dokumentiert auch das Verhalten von Menschen, das unterhalb einer Verurteilung liegt: Ruhestörungen, Streitigkeiten u. ä. So konnten Unfalldaten mit Daten anderer Vergehen in Beziehung gesetzt und auf Auffälligkeiten hin untersucht werden. Mit sehr interessantem Ergebnis, wie der Bonner Psychologe, Prof. Rainer Banse im Gespräch mit Sven Rademacher vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) erläuterte.

Menschen, die Unfälle verursacht haben, haben häufiger auch andere Kontakte mit der Polizei in Folge kriminellen Verhaltens als andere Unfallbeteiligte. So offenbarte die Studie verschiedene Risikostufen:

- Wer einen Unfall verursacht, für den erhöht sich die Wahrscheinlichkeit, erneut der Polizei aufzufallen, um das 1,5-Fache.
- Gab es dabei Verletzte, waren Drogen oder Alkohol im Spiel oder ist der Unfallverursacher vom Unfallort geflohen, steigt diese Wahrscheinlichkeit um das 2,4-Fache.
- Werden nur Auffälligkeiten, wie z. B. Ruhestörungen oder Streitigkeiten berücksichtigt, steigt diese Wahrscheinlichkeit auf das bis zu 4,6-Fache.

Große internationale Interviewstudien mit vielen tausend Teilnehmern konnten nachweisen, dass bereits für eine Straftat Verurteilte häufiger in Unfälle verwickelt sind oder diese verursachen. Der vorliegenden empirischen Studie gelang dies nicht. So konnte bei über 800 Verdächtigen eines Diebstahls oder Eigentumsdeliktes nicht festgestellt werden, dass sie häufiger in Verkehrsunfälle verwickelt

waren als andere. Als mögliche Erklärung dafür nennt Prof. Banse die Tatsache, dass die etwa 100 Personen, bei denen der Verdacht eines besonders schweren Diebstahls oder Einbruchs bestand, auch häufiger in Haft waren und womöglich kein Auto besaßen. Dies wirkte sich in der Studie wie ein Schutzfaktor aus. Oder salopp formuliert: Wer in Haft sitzt, kann nicht Auto fahren und folglich keine Unfälle bauen.

Wenngleich die Studie keine Korrelation von Straffälligkeit und Rolle als Unfallverursacher/-beteiligter nachweisen konnte, so zeigte auch sie, dass der Diebstahlkriminalität Verdächtige häufiger auch Verkehrsstraftaten begangen haben (Fahren ohne Führerschein oder unter Alkohol-/Drogeneinfluss). Hier zeigte sich eine vier- bis fünffach höhere Wahrscheinlichkeit, so Banse. Und er votiert dafür, das Phänomen „Verkehrsdelikt“ – ähnlich wie aggressives Verhalten im Straßenverkehr – nicht isoliert zu betrachten, sondern als spezielle Form von dissozialem Verhalten.

Denn eines habe die Studie von Achim Roth deutlich gezeigt: Menschen, die Verkehrsdelikte begehen, halten sich nicht an soziale Regeln, übertreten Gesetze oder begehen kriminelle Delikte.