



Das Verhalten im Straßenverkehr ist ein Spiegelbild unserer Gesellschaft. Die Soziologin Elisabeth Donat von der Universität Salzburg untersuchte emotionale Aspekte auf unseren alltäglichen Wegen.

BILD: SNI/AGENTUR WALDHAUS

# Gilt das Recht des Stärkeren?

GABRIELE PFEIFER

Emotionen im Straßenverkehr erleben wir tagtäglich“, sagt Elisabeth Donat. Autofahrer nehmen anderen die Vorfahrt oder schneiden sie rücksichtslos. So manchem reist der Geduldsfaden, es folgen verbale Attacken und eindeutige Gesten. Gibt wirklich der Klügere nach oder werden manche Gruppen schlichtweg von der Straße verdrängt? Muss die Gesellschaft noch weiter reglementiert werden durch Strafandrohung und Videoüberwachung oder reicht ein Appell an das Verantwortungsbewusstsein der Verkehrsteilnehmer? Das Forschungsprojekt „Bewegtes Leben“ beschäftigte sich mit Konfliktsituationen wie auch erfreulichen Begegnungen im Straßenverkehr. Wie reagieren Verkehrsteilnehmer in schwierigen Situationen? „Für die Studie haben wir 600 repräsentative telefonische Interviews in den Städten Innsbruck und Salzburg durchgeführt“, sagt die Studienautorin Elisabeth Donat. „Dabei wurden sowohl Situationen im Individualverkehr als auch im öffentlichen Verkehr analysiert.“

Im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) finden sich neben den benannten Konfliktsituationen, auch zahlreiche Beispiele für einen positiven Austausch unter den Fahrgästen: 40 Prozent der Befragten berichten, sich bereits sehr oft oder oft mit einem Fremden angenehm unterhalten zu haben.

Ein Drittel der befragten Fahrgäste erzählt, dass der Busfahrer noch einmal die Türe für sie geöffnet hat, obwohl er schon losfahren wollte. Beinahe alle Befragten geben an, sich in diesem Fall zu bedanken (94 Prozent), freundlich zu lächeln (99 Prozent) und dann auch anderen zu helfen (90 Prozent). Von diesem positiven Feedback kommt allerdings nur wenig bei den Verkehrsbetrieben selbst an: nur 8,3 Prozent der Befragten schreiben den eine E-Mail oder einen Brief.

„Die Reisequalität wird auch maßgeblich



Bild: SNI/US

„Reisequalität wird auch maßgeblich durch das Verhalten anderer bestimmt.“

Elisabeth Donat

durch das Verhalten anderer Fahrgäste bestimmt. Dieser Parameter kann jedoch kaum von den Verkehrsbetrieben beeinflusst werden“, so Elisabeth Donat. „Heutige Handlungen in Bezug auf Ressourcenplanung und Mobilitätsstrategien werden bedeutende Auswirkungen auf die soziale Ungleichheit kommender Generationen haben. Eine Längsschnittuntersuchung, also ein Vergleich mehrerer Jahre, wäre hier wünschens-

wert. Dem ÖPNV tut sich hingegen eine Chance auf: als Begegnungsort kann er zum Vermittler sozialen Kapitals werden und jetzt schon die Weichen für eine nicht motorisierte Zukunft stellen.“

Die Wahl des Verkehrsmittels zeigt an beiden Befragungsorten ein ganz klares soziales Muster: Noch immer fahren mehr Männer mit dem Auto, während öffentliche Verkehrsmittel stärker in weiblicher Hand liegen. Das Auto dient dabei nicht nur als Fortbewegungsmittel sondern ist gleichsam Schutzhülle und Mittel zur sozialen Distinktion: Autofahrer fühlen sich, im Vergleich zu Personen, die zumeist mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs sind, in öffentlichen Verkehrsmitteln eher unwohl. Drei Viertel der befragten Autofahrer genießt ihre Privatsphäre im Auto. Dass dieses Wohlgefühl der Individualität zu Lasten der Umwelt und oft auch zu Lasten anderer Verkehrsteilnehmer geht, wird dabei oft ausgeblendet.

Der Klügere gibt nach?  
Vernunft oder doch Verdrängung

Emotionen schlagen besonders dann hoch, wenn die tägliche Mobilität in irgendeiner Weise gestört, behindert oder verzögert wird. Gefährliche Überholmanöver, Ellbogentechniken beim Aussteigen aus öffentli-

chen Verkehrsmitteln, Autotüren die am Radweg aufgerissen werden und missachtete Zebrastreifen – diese Situationen standen beispielhaft für Konfliktsituationen im täglichen Straßenverkehr. Dabei dominiert zumeist das Recht des Stärkeren: Jeder vierte Radfahrer und jeder zehnte Fußgänger hat oft Angst bei Begegnungen mit dem Autoverkehr. Während jeder vierte junge Befragte schimpfen, hupen oder klingeln in Betracht zieht, wehrt sich nur jeder zehnte ältere Befragte lautstark. Fast zwei Drittel der befragten Senioren suchen den Fehler bei sich selbst. Auch Frauen wählen deutlich öfters als männliche Befragte die Option „ich ärgere mich, mache aber gar nichts“. Der Ruf nach „Recht und Ordnung“ kommt besonders von älteren und niedrig gebildeten Befragten: So wünschen sich 46 Prozent der Befragten mit Pflichtschulabschluss mehr Videoüberwachung im öffentlichen Raum, während nur 25 Prozent der Befragten mit Universitätsabschluss dem zustimmen.

Die Ergebnisse der Umfrage haben gezeigt, dass Zeitdruck und Stress der fruchtbarste Nährboden für Ärger und Konflikte im Straßenverkehr sind. Umso wichtiger ist daher das richtige Zeitmanagement im Straßenverkehr: Nicht nur die Ankunftszeit, sondern auch die Abfahrtszeit festlegen, rechtzeitig wegfahren und Zeitpuffer einplanen. Zeit kann, außer durch eine riskante Fahrweise, nicht aufgeholt werden. Daher lieber zu spät als gar nicht ankommen.

## NEUE PROFESSUREN an der Universität Salzburg



Historiker Albert Lichtblau

Bild: SNI/US/KOLARIK

Albert Lichtblau wurde 2010 von der Universität Salzburg zum Universitätsprofessor berufen. Er leitet das Zentrum für jüdische Kulturgeschichte. Lichtblau beschäftigt sich in seiner universitären Arbeit vorwiegend mit qualitativen Methoden und neuen Arbeitstechniken in der Geschichtswissenschaft, Migration, Rassismus und Erinnerungspolitik. Er ist Mitinitiator von www.UniTV.org und Gestalter zahlreicher Dokumentarfilme. Seine Antrittsvorlesung hielt er zum Thema „Audiovisuelle Geschichte. Eine Methode zur Erschließung von Erinnerungsräumen“. Albert Lichtblau ist Jahrgang 1954 und studierte Geschichte und Politikwissenschaft an der Universität Wien. Er ist seit 1990 am Institut für Geschichte der Universität Salzburg tätig und habilitierte sich 1993 im Fach neuere Geschichte und Zeitgeschichte.

Beat Fux ist seit dem Sommersemester 2010 Universitätsprofessor für vergleichende Sozialstrukturanalyse am Fachbereich Politikwissenschaft und Soziologie. Er beschäftigt sich mit Bevölkerungsfragen sowie familien- und haushaltsdemographischen Themen. Seine Antrittsvorlesung hielt er über „Rhone, Rhein und Donau als Strukturbilder Europas“. Fux studierte an der Universität Zürich, wo er sich 2001 zum Privatdozenten habilitierte. Zwischen 2000 und 2006 fungierte er als Chefredakteur der Schweizerischen Zeitschrift für Soziologie. Er war Lehrbeauftragter an der Universität Zürich, der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich, der Rhein-Main Hochschule in Wiesbaden und war vielfach als Gastprofessor tätig. Fux veröffentlichte rund 15 Monografien sowie zahlreiche begutachtete Artikel und Buchkapitel.



Soziologe Beat Fux

Bild: SNI/US