

10

SCHRIFTENREIHE VERKEHRSSICHERHEIT



Die gewerblichen
Berufsgenossenschaften



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat e.V.

Gefühlswelten im Straßenverkehr

Emotionen, Motive, Einstellungen, Verhalten

Impressum

Herausgeber

© Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.
Beueler Bahnhofplatz 16
53222 Bonn
Telefon: (0228) 4 00 01-0
Telefax: (0228) 4 00 01-67
e-mail: dvr-info@dvr.de

www.ausundfortbildung.de

Konzeption und Gestaltung

GWM Gesellschaft für Weiterbildung
und Medienkonzeptionen, Bonn

Text

Gerhard Bliersbach
Werner Culp
Dr. Michael Geiler
Michael Heß
Prof. Dr. Bernhard Schlag
Klaus Schuh

Prof. Dr. Ingo Pfafferott
(Kapitel 1, Referat anlässlich eines Presse-
seminars des DVR am 06.11.1995)

Fachliche Beratung

Jochen Lau, DVR Bonn
Kay Schulte, DVR Berlin

Druck

DCM · Druck Center Meckenheim

Bonn 2002

Inhalt

Einleitung	5	3. Motive	46
1. Komplexität handlungssteuernder Hintergründe im Straßenverkehr am Beispiel „Geschwindigkeitsverhalten“	7	3.1 Was sind Motive?	46
2. Emotionen	12	3.2 Motivationale Hintergründe und Bedingungen des Verkehrsverhaltens	50
2.1 Was sind Emotionen?	12	3.2.1 Vorbemerkung	50
2.2 Emotionale Hintergründe und Bedingungen des Verkehrsverhaltens	18	3.2.2 Extra-Motive	51
2.2.1 Ärger, Wut und Zorn	19	3.2.3 Motive bei der Verkehrsmittelwahl	53
2.2.2 Kränkung und Stolz	22	3.2.4 Fahrformen, Übergangsformen, Fahrwelten	55
2.2.3 Scham und Neid	27	3.2.5 Verkehrsteilnahme und intrinsische Motivation	58
2.2.4 Frustration und Aggression	31	3.2.6 Die Bedeutung des optimalen Aktivationsniveaus	61
2.2.5 Angst, Ängstlichkeit und Unsicherheit	32	3.2.7 Die Bedeutung der Anwesenheit anderer	62
2.2.6 Zurücksetzung und Anerkennung	33	3.2.8 Fahrertypen, Lebens- und Freizeitstile	66
2.2.7 Euphorie	34	3.2.9 Risikoverhalten und Risikobereitschaft	68
2.2.8 Geduld und Ungeduld	35	3.3 Handlungsbedarf	74
2.2.9 Gelassenheit	39		
2.3 Selbst, Selbstkonzept, Selbstwertgefühl. Wichtige Grundbegriffe zum Verständnis der Emotionalität von Verkehrsteilnehmern	40		
2.4 Handlungsbedarf	45		

4. Einstellungen	75	5. Abbau verkehrssicherheits- gefährdender Emotionen, Motive und Einstellungen	102
4.1 Was sind Einstellungen?	75	5.1 Vorbemerkung	102
4.2 Verschiedene Einstellungsbereiche mit Relevanz für die Verkehrssicherheit	81	5.2 Ausgangspunkt: Der „ideale“ Fahrer	103
4.2.1 Einstellungen zum Fahrzeug	81	5.3 Strategien	105
4.2.2 Einstellungen zu anderen Verkehrsteilnehmern	85	5.3.1 Über eine Systemsicht von Straßenverkehr und Verkehrs- situationen verfügen	105
4.2.3 Ich-bezogene Einstellungen: Selbstbild	91	5.3.2 Über sich nachdenken und sich selbst erkennen	107
4.2.4 Einstellungen zu Fahrge- schwindigkeiten und Geschwin- digkeitsbeschränkungen	96	5.3.3 Zu Perspektivenwechsel und Empathie bereit und fähig sein	113
4.3 Handlungsbedarf	101	5.3.4 Situationen anders interpretieren	116
		5.3.5 Sich in Gedankenstopp üben und mentales Training durchführen	118
		5.3.6. Auch mit Zeitdruck gelassen umgehen	120
		5.3.7. Eine Konflikt vermeidende und gelassene Fahrweise bewusst ausprobieren	124
		6. Literatur	128

Einleitung

Was bestimmt unser Verhalten als Verkehrsteilnehmer/in, insbesondere als Fahrer/in eines motorisierten Kraftfahrzeugs? Warum beachten wir beispielsweise in einer bestimmten Situation die geltenden Regelungen und Vorschriften und ignorieren sie in einer anderen?

Im Gegensatz zur heutigen Fahrausbildung schien man in der traditionellen Fahrausbildung davon auszugehen, dass dies in erster Linie das Ergebnis von (verstandesmäßigem) Wissen/Nicht-Wissen und (verhaltensmäßigem) Können/Nicht-Können ist. Konsequenterweise wurde im theoretischen Unterricht das Lernen der Verkehrsvorschriften in den Mittelpunkt gestellt, während man sich im praktischen Unterricht auf das Einüben des „richtigen“ Fahrverhaltens konzentrierte.

Dieser Ansatz ist nicht grundlegend falsch, er greift aber zu kurz. Verkehrsbezogene Fertigkeiten und Kenntnisse steuern tatsächlich unsere Handlungen, aber sie tun es nicht allein. Ein Beispiel kann dies verdeutlichen: Ein Motorradfahrer durchfährt einen verkehrsberuhigten Bereich mit 40 Stundenkilometern. Weiß er vielleicht nicht, dass dort Schrittgeschwindigkeit geboten ist? Beherrscht er seine schwere Maschine nicht gut genug, um ganz langsam

zu fahren? (Ein sehr langsam gefahrenes Zweirad ist ja nicht eigenstabil und muss ständig ausbalanciert werden.) Beides ist denkbar, aber unwahrscheinlich. Schon einfache Selbstreflexion (wie würde ich mich in dieser Situation verhalten?) macht deutlich, dass andere Faktoren bedeutsamer sein dürften:

Vielleicht ist der Motorradfahrer zu schnell,

- weil er Spaß am zügigen Slalomfahren zwischen parkenden Fahrzeugen, Aufpflasterungen und Pflanzkübeln hat,
- oder weil er seine Fahrkünste erproben, womöglich auch anderen demonstrieren will,
- oder weil er der Meinung ist, die Forderung nach Schrittgeschwindigkeit sei „völlig überzogen, schlicht blödsinnig“.

Damit sind verschiedene **handlungssteuernde Hintergründe** angesprochen, die in der aktuellen Verkehrssicherheitsdiskussion eine große Rolle spielen: **Emotionen** (Spaß), **Motive** (eigene Fertigkeiten erproben und demonstrieren wollen) und **Einstellungen** (etwas als unsinnig erachten und deshalb ablehnen). Alle drei sind grundlegende Triebfedern

des menschlichen Handelns. Demnach sind sie auch wichtige Bestimmungsfaktoren des Verhaltens im Straßenverkehr. Zumindest Emotionen und Motive wurden aber lange Zeit in der Verkehrssicherheitsarbeit vernachlässigt. Zusammen mit den Einstellungen stehen sie daher im Mittelpunkt dieser Abhandlung.

Zu Beginn des umfangreichen Theorie-Teils wird im Kapitel 1 ausgeführt, mit welchen zusätzlichen Faktoren neben Emotionen, Motiven und Einstellungen das Verhalten eines Verkehrsteilnehmers relativ umfassend erklärt werden kann.

In dem folgenden Teil ist für Emotionen, Motive und Einstellungen je ein Kapitel reserviert (2., 3., 4.). Jedes beginnt mit einer definitorischen Einführung. Bereits bei den Begriffsbestimmungen wird deutlich werden, dass zwischen den drei Bereichen keine scharfen Trennlinien gezogen werden können. Dennoch haben sich die Autoren aus Verständlichkeits- und Lesbarkeitsgründen für die getrennte Darstellung entschieden.

Aus der Vielzahl möglicher Emotionen, Motive und Einstellungen wurde eine Auswahl vorgenommen unter dem Aspekt der Sicherheitsabträglichkeit. Selbstverständ-

lich gibt es darüber hinaus viele „unschädliche“ Emotionen, Motive und Einstellungen, die im Hinblick auf Verkehrssicherheit ohne Bedeutung sind.

In dem Kapitel 2 „Emotionen“ werden unter anderem Ärger, Kränkung, Scham, Frustration, Angst, Zurücksetzung, Euphorie, Geduld sowie Gelassenheit behandelt. Wegen des besseren Verständnisses der Emotionalität von Verkehrsteilnehmern werden auch wichtige Grundbegriffe wie „Selbst, Selbstkonzept und Selbstwertgefühl“ thematisiert.

In dem Kapitel 3 „Motive“ geht es um handlungssteuernde Beweggründe bei der Verkehrsmittelwahl, um die Bedeutung der Anwesenheit anderer, um unterschiedliche Fahrertypen und um Risikoverhalten und Risikobereitschaft.

Das Kapitel 4 handelt von Einstellungen zum Fahrzeug, zu anderen Verkehrsteilnehmern, zu sich selbst, zu Fahrgeschwindigkeiten und Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Im Kapitel 5 geht es dann um die Zielsetzung des Programms, die Frage nämlich, wie Emotionen, Motive und Einstellungen, die der Verkehrssicherheit abträglich sind, abgebaut werden können.

Der Schwerpunkt des vorliegenden Werkes liegt auf der Verkehrsteilnahmeart „Autofahren“. Diese Eingrenzung war notwendig, weil es bei den Fußgängern, Radfahrern und Benutzern von öffentlichem Personennahverkehr spezifische emotionale und motivationale Befindlichkeiten sowie Einstellungen gibt, die nicht „in einen Topf“ geworfen werden dürfen. Zumal Fußgänger und Benutzer von öffentlichem Personennahverkehr sich nicht als „Fußgänger“ und „Benutzer vom öffentlichen Personennahverkehr“ definieren. Dies tun aber sehr wohl „Autofahrer“ und „Motorradfahrer“.

Ein äußerst wichtiger Einflussfaktor sicherheitsabträglichen Verhaltens im Straßenverkehr wird in den Kapiteln nicht angesprochen, zumindest nicht explizit. Gemeint ist der Faktor „Stress“. Obwohl es neben äußeren „objektiv“ wirksamen Stressoren wie beispielsweise schlechten Sichtverhältnissen oder Reizüberflutung auch den „hausgemachten“ Stress als Folge destruktiver Emotionen, Motive und Einstellungen gibt, wird dieses Phänomen ausgeklammert. Der Grund: Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat bietet in Kooperation mit den Berufsgenossenschaften ein eigenständiges Medienset „Stress

im Straßenverkehr“ (1997) an. Zu den beiden Themen „Stress“ sowie „Emotionen, Motive und Einstellungen“ gibt es sowohl Referentenordner zur Planung und Durchführung von Seminaren als auch entsprechende Seminarangebote des DVR.

1. Komplexität handlungssteuernder Hintergründe im Straßenverkehr am Beispiel „Geschwindigkeitsverhalten“

Vor der Beschäftigung mit den Bereichen Emotion, Motivation und Einstellungen wird veranschaulicht, dass auch die Berücksichtigung sämtlicher aktuell wirksamer Emotionen, Motive und Einstellungen das konkrete Verhalten eines Verkehrsteilnehmers noch nicht umfassend erklären kann. Weitere Faktoren sind wirksam. Am Beispiel des für die Verkehrssicherheit äußerst relevanten Geschwindigkeitsverhaltens werden die

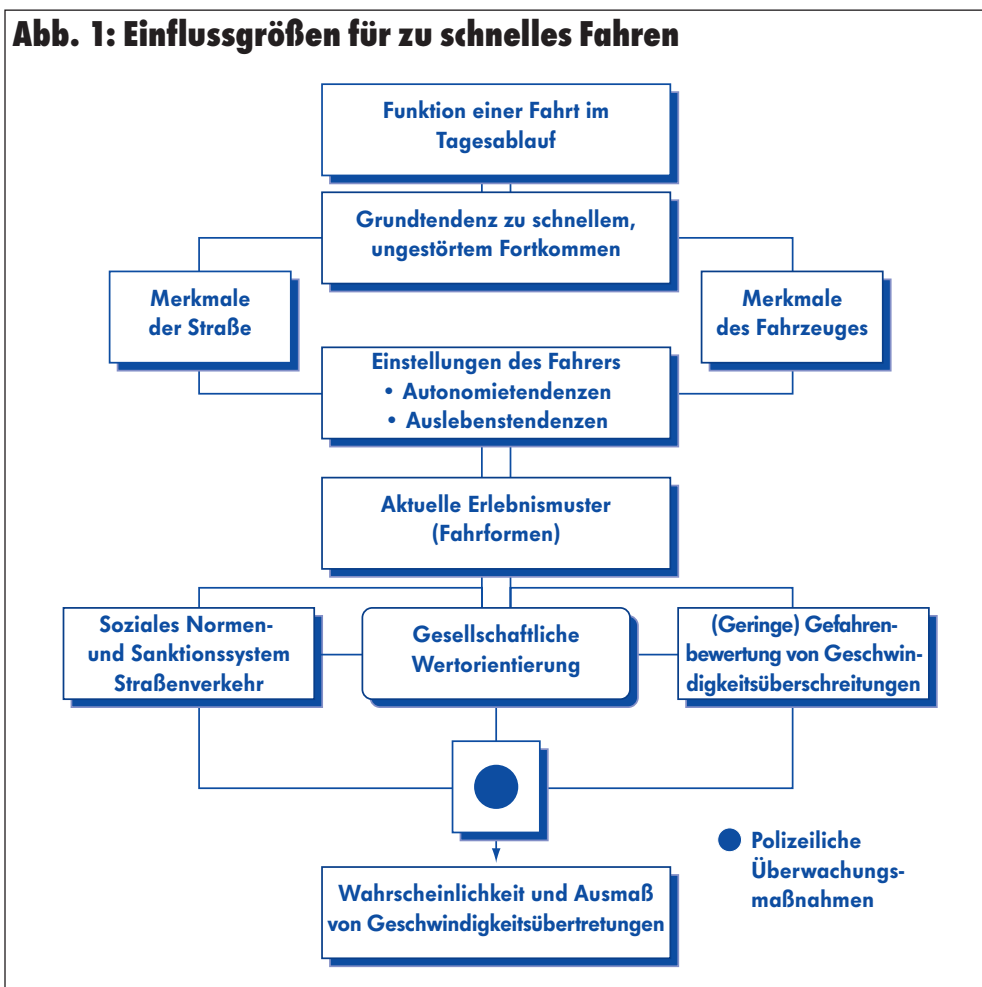
verschiedenen Einflussgrößen aus verhaltenswissenschaftlicher Sicht, primär aus Sicht des Kraftfahrers, beleuchtet und damit die große Komplexität handlungssteuernder Hintergründe im Straßenverkehr verdeutlicht (Pfafferott 1995). Weitere in diesem Zusammenhang wichtige Quellen sind Bliersbach (1979), Ellinghaus und Welbers (1979), Haas und Herberg (1983), Stephan (1985) und Utzelmann (1976).

Warum fahren wir – der eine manchmal, der andere oft – zu schnell? Warum übertreten wir Geschwindigkeitsbegrenzungen – mal nur geringfügig, mal stärker? Die Grafik gibt zunächst einen Überblick über die verschiedenen Einflussgrößen, die anschließend erläutert werden.

Funktion einer Fahrt im Tagesablauf

Für die meisten Autofahrer ist die Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr nicht Selbstzweck, sondern Mittel zum Zweck. Die Zeitspanne, die man zur Ortsveränderung benötigt, wird in aller Regel sehr knapp bemessen. Oft setzt man sich Termine, die nur bei optimalen Verkehrsverhältnissen einzuhalten sind. Bei Verzögerungen gerät man daher schnell unter Zeitdruck. Dieser Zeitdruck, der aus dem Lebensalltag, vor allem aber aus Terminvorgaben des Arbeitslebens in den Straßenverkehr gebracht wird, stellt eine erste, zentrale Einflussgröße für das Geschwindigkeitsverhalten und für Geschwindigkeitsübertretungen dar.

Abb. 1: Einflussgrößen für zu schnelles Fahren



Grundtendenz zu schnellem, ungestörtem Fortkommen

Zum Wesen der motorisierten Verkehrsteilnahme gehört es, dass wir zügig und störungsfrei an unser Ziel kommen wollen. Dies gilt auch dann, wenn man es gerade mal nicht eilig hat. In der Psychologie sprechen wir vom „Gesetz der guten Gestalt“ oder vom „glatten Verlauf“ eines Handlungsstranges. Je stärker wir uns in unserer Erwartungshaltung nach schnellem, ungestörtem Fortkommen gehindert sehen, desto eher werden wir dazu neigen, Auswege zu suchen, d.h. zum Beispiel dort Geschwindigkeitsbegrenzungen zu übertreten, wo es unserem subjektiven Eindruck nach ungefährlich ist.

Merkmale der Straße

Untersuchungen zum Geschwindigkeitsverhalten in Abhängigkeit von baulichen Merkmalen der Straße und den Bedingungen des Verkehrsablaufs erbrachten klare Zusammenhänge. Straßen beispielsweise, die unbelebt sind und die sowohl optisch als auch zum Fahren viel Raum bieten, reizen zu höherer Geschwindigkeit. Die Breite der Fahrbahn, die Zahl der fahrenden und parkenden Fahrzeuge, die Zahl der Fuß-

gänger und Radfahrer, die Art und Höhe der Bebauung usw. beeinflussen nachgewiesenermaßen unsere Geschwindigkeiten auf innerörtlichen Straßenabschnitten. Diese Merkmale legen unser Geschwindigkeitsverhalten zwar nicht fest - je nach Gestaltung des Straßenraumes können unsere Geschwindigkeitswünsche aber gefördert oder gehemmt werden. Das Straßenumfeld kann daher im Hinblick auf Geschwindigkeitsübertretungen eine Verstärkerfunktion einnehmen.

Merkmale des Fahrzeugs

Die Mühelosigkeit, mit der man ein modernes Fahrzeug beschleunigen und auf höhere Geschwindigkeiten bringen kann, kommt unserer Grundtendenz nach zügigem, schnellem Vorwärtskommen entgegen. Dieser Einfluss des Fahrzeugs auf unser Verhalten dürfte sich in den letzten Jahren gegenüber früher verstärkt haben: Bei eher zurückgehenden Geschwindigkeitsmöglichkeiten auf Autobahnen, Landstraßen und im Innerortsverkehr sind unsere Autos immer leistungsstärker geworden. Es liegt auf der Hand, dass damit auch Konsequenzen für das Geschwindigkeitsverhalten einhergehen.

Auch die verbesserten Fahrwerke und besseren Federun-

gen, die Dämpfung von Motor- und Fahrgeräuschen, die Distanz, die Stereo- und Quadrophonie zwischen der Fahrzeug-Innenwelt und der Außenwelt herzustellen vermögen - alles das trägt dazu bei, dass das Gespür für die gefahrene Geschwindigkeit eingeschränkt wird und wir schneller fahren, als wir es unter anderen fahrzeugtechnischen Bedingungen täten. Insofern haben Fortschritte im Automobilbau auf der Seite der Geschwindigkeitswahrnehmung auch Nachteile mit sich gebracht. Ohnedies neigen wir dazu, die eigene Fahrgeschwindigkeit zu unterschätzen, insbesondere in höheren Geschwindigkeitsbereichen.

Einstellungen des Fahrers (Autonomie- und Auslebenstendenzen)

Das Miteinander im Straßenverkehr ist durch zahlreiche Gesetze, Verordnungen und Verhaltensvorschriften geregelt. Manche Autofahrer sind aber der Überzeugung, dass die meisten Verkehrssituationen nicht durch pauschale Regelungen zu lösen sind, sondern dass man sich einzig und allein auf seine Fahrerfahrung verlassen kann und sollte. Die Verkehrspsychologie spricht hier von individuell mehr oder weniger ausgeprägten **Autonomietenden-**

zen der Autofahrer. Sie führen dazu, dass Regelungen, vor allem im Bereich der Geschwindigkeiten, nicht eingehalten werden, wenn sie einem Fahrer aufgrund seiner eigenen Beurteilungssysteme nicht plausibel erscheinen. Die hohe Selbsteinschätzung des eigenen Fahrkönnens, auch im Verhältnis zum Fahrkönnen anderer Fahrer, die uns aus vielen Untersuchungen vertraut ist, mag eine Erklärung für die Verbreitung und Akzeptanz individueller Ermessensspielräume sein.

Trotz oft zugespitzter Verkehrsverhältnisse fahren die meisten Menschen gerne Auto. Wenn das **Fahrvergnügen** jedoch Selbstzweck wird und man großen Wert darauf legt, das Leistungspotenzial des Motors möglichst in allen Verkehrssituationen auszuschöpfen, gerät die Akzeptanz von Geschwindigkeitsbeschränkungen rasch ins Hintertreffen. Diese Form des Fahrvergnügens und sportlichen Umgangs mit dem Fahrzeug (so genannte **Auslebenstendenz**) als Einflussgröße für die Übertretung von Geschwindigkeitsbeschränkungen ist bei jüngeren, männlichen Kraftfahrern bekanntermaßen besonders ausgeprägt.

Eine weitere Einflussgröße im Einstellungsbereich, die man

mit **Überlegenheitsanspruch** umschreiben kann, ist nicht an bestimmte Altersgruppen gebunden: Es ist das subjektive Gefühl, anderen Fahrern überlegen zu sein – sei es auf Grund besonders hoher Fahrleistungen, großer Fahrerfahrung oder eines besonders leistungsstarken Fahrzeugs – und der aus diesem Gefühl erwachsene Anspruch auf rascheres Vorwärtskommen („eingebaute Vorfahrt“). Bei stärker ausgeprägten Dominanzansprüchen werden Geschwindigkeitsbeschränkungen u. a. deshalb eher überschritten, weil ihre Einhaltung eine Art „Gleichschaltung“ erzwingt und dem einzelnen Fahrer weitgehend die Möglichkeit nimmt, sich von anderen Fahrern abzuheben.

Aktuelle Erlebnismuster

Konkreter als mit der Erfassung überdauernder Einstellungen haben Psychologen schon in den 70er Jahren aktuell ablaufende Erlebnis- und Verhaltensmuster von Kraftfahrern beschrieben und auf verschiedene, emotional bestimmte Fahrformen hingewiesen, die den Motiven zuzurechnen sind, aber auch starke emotionale Anteile haben. Vor allem die Fahrformen des **Erprobens** und der **Machtentfaltung**, in denen sich die o.g. Einstellungen verhaltenswirksam manifestieren,

weisen engere Beziehungen zum Geschwindigkeitsverhalten auf. So steht bei der Fahrform des **Erprobens** der Wunsch im Vordergrund, gefahrvolle Situationen im Straßenverkehr zu meistern und sich mit anderen Autofahrern zu messen. Wichtig ist dabei das Bemühen um die Bestätigung der eigenen fahrerischen Kompetenz, beispielsweise durch geschicktes Durchfahren „schneller“ Kurven oder rasches Anfahren an Ampeln. Die Fahrform des Erprobens wird vor allem von heranwachsenden Autofahrern gepflegt, als Austesten der eigenen fahrerischen Mittel und als Versuch, es den anderen, als erwachsen erlebten Autofahrern zumindest gleich zu tun. In der emotionalen Fahrform der **Machtentfaltung** kultivieren Autofahrer ihr Vergnügen am Ausspielen des Leistungspotenzials, welches das eigene Auto bereitstellt. Überholvorgänge summieren sich zu Erfahrungen eigener „Siege“; den anderen werden „Niederlagen“ bereitet. In dieser Fahrform identifiziert man das Leistungspotenzial des Wagens mit eigener Leistung – und erwartet von den anderen Verkehrsteilnehmern Respekt vor dem höheren PS-Status. Das Bezeichnende an solchen Erlebnis- und Verhaltensmustern ist, dass der Stellenwert von Regelungen und Begren-

zungen durch sie zeitweise stark vermindert, im Extrem ausgeblendet wird, man sich in eine Art Bewährungs- und Wettbewerbssituation versetzt sieht, die ihre eigenen Regeln und Gesetze entwickelt.

Soziales Normen- und Sanktionssystem Straßenverkehr

In den meisten Lebensbereichen ist es uns selbstverständlich, dass wir Normen und Regeln beachten. Wir lernen früh, zwischen „anständig“ und „unanständig“, zwischen „Mein“ und „Dein“ zu unterscheiden und uns an Umgangsformen im sozialen Miteinander zu gewöhnen. Die meisten von uns kommen mit diesem Verhaltensrepertoire ein Leben lang aus, ohne sich jemals Gesetze, Regeln, Ge- und Verbote gezielt eingepägt zu haben. Das soziale Umfeld „sozialisiert“ uns, vermittelt uns ein relativ festes Normengefüge, und wenn wir uns daran halten, werden wir als Mitglieder der Gesellschaft akzeptiert.

In der Verkehrssoziologie wird nun die These vertreten, dass den Gesetzen und Regeln unseres Straßenverkehrs dieser Unterbau sozialer Normen und Sanktionen weitgehend fehlt, dass die Straßenverkehrsordnung ein Regelwerk darstellt, das

zumindest in Teilbereichen keine hinreichende Verinnerlichung erfahren hat.

Manche Autoren meinen, es wäre lediglich eine Frage der Zeit, bis sich das technische Regelsystem Straßenverkehr einen entsprechenden sozialen und moralischen Unterbau geschaffen hat. Ungünstige Prognosen sehen in den reduzierten Kommunikationsmöglichkeiten zwischen den Verkehrsteilnehmern allerdings ein prinzipielles Hemmnis für die Herausbildung sozial verbindlicher Verhaltensformen und eine prinzipielle Begünstigung egozentrischer Verhaltensweisen. Denn während man den anderen Autofahrer nur sehr entfernt, vage und über technisch vermittelte Signale wie Blinker, Bremslicht, Hupe usw. holzschnittartig wahrnimmt und über dessen Absichten, Erwartungen, Gefühle lediglich Vermutungen anstellen kann, ist die Selbstwahrnehmung, d.h. die Wahrnehmung der eigenen Absichten, Erwartungen, Gefühle usw. in keiner Weise eingeschränkt.

Die egozentrische Sicht- und Erlebnisweise ist auch eine mögliche Erklärung dafür, dass man als Autofahrer so leicht „in Fahrt gerät“, Ärger und Wut die sonst gewohnte Selbstbeherrschung überrennen können und man sich

manchmal zu Handlungen hinreißen lässt, die einem eigentlich fremd sind. Die mangelnde Verinnerlichung vieler Regeln erklärt aber auch, dass manche Regeln so lange übertreten werden, wie die Wahrscheinlichkeit, dabei „ertappt“ und dafür bestraft zu werden, als gering eingeschätzt wird. Nicht moralische Prinzipien, soziale Rücksichtnahme, interne Kontrollinstanzen also, bestimmen in solchen Situationen unser Handeln, sondern die Angst vor der externen Kontrollinstanz, d.h. vor Polizeikontrollen.

Geringe Gefahrenbewertung von Geschwindigkeitsüberschreitungen

Allerdings gilt die These von der mangelnden sozialen Stützung und Internalisierung von Verkehrsregeln nicht für alle Teilbereiche unserer Straßenverkehrsordnung gleichermaßen. Kraftfahrer haben zu einzelnen Verkehrsverstößen eine sehr differenzierte Auffassung. In einer empirischen Untersuchung über den Umgang mit Verkehrsregeln haben Soziologen eine Rangreihe in der subjektiven Bewertung von Verkehrsverstößen ermittelt. Danach kann man der Wertigkeit von Verkehrsverstößen zumindest ein Kriterium unterlegen: Die erlebte Wahrscheinlichkeit für die Beeinträchtigung oder Schädigung

von Verkehrsteilnehmern untereinander. Wenn die Wahrscheinlichkeit dafür gering ist, wird ein Regelverstoß eher als unbedeutend eingeschätzt. Neben Parkverstößen ist die Geschwindigkeitsübertretung das am häufigsten von den Kraftfahrern eingestandene Delikt und zugleich der Bereich, in dem spontan am ehesten eine größere Toleranz gefordert wird.

In der Rangreihe subjektiv wahrgenommener Unfallursachen nehmen Geschwindigkeitsüberschreitungen den 4. Platz ein, die amtliche Statistik weist die unangemessene, überhöhte Fahrgeschwindigkeit jedoch mit deutlichem Abstand an erster Stelle aus. Schnellfahren und Geschwindigkeitsübertretungen werden also längst nicht in dem Maß als gefährlich eingeschätzt, wie es aufgrund von Unfallstatistiken geboten wäre.

In der persönlichen Fahrbiografie ist der Unfall, auch der Geschwindigkeitsunfall, ein nie oder höchst selten auftretendes Ereignis. Fahrer tendieren bei seltenen Ereignissen dazu, ihr Verhalten so auszurichten, als liege die Auftretenswahrscheinlichkeit bei Null. Spätestens, wenn man als Fahranfänger die ersten Unsicherheiten überwunden hat, weiß man aus eigener Erfahrung und von den „Vor-

bildern“ gestandener Kraftfahrer, dass man sich gerade im Geschwindigkeitsbereich einiges an Regelübertretungen erlauben kann. Der abstrakten Information aus Unfallberichten und -statistiken steht bald die sinnliche Gewissheit gegenüber, dass Schnellfahren in erster Linie Zeitgewinne bringt oder sogar Spaß macht und Übertretungen von Geschwindigkeitslimits in aller Regel folgenlos bleiben.

Gesellschaftliche Wertorientierung

In der Übersicht über die Einflussgrößen von Geschwindigkeitsübertretungen nimmt die „Gesellschaftliche Wertorientierung“ eine zentrale Position ein. Denn sie strahlt praktisch auf alle anderen Bereiche aus. Die Wertschätzung von allem, was mit Schnelligkeit und Geschwindigkeit zu tun hat, ist ein bestimmendes Merkmal der meisten Lebensbereiche und scheint auch für den Straßenverkehr wenig verrückbar. Nach Auffassung verschiedener Wissenschaftler spiegelt die gefahrene Geschwindigkeit die Bewertung von Zeit und Sicherheit einer Gesellschaft wider - einer Gesellschaft, die von der Idee der Schnelligkeit und der ständigen Verkürzung von Raum-/Zeit-Maßstäben beherrscht

wird. Diese Idee durchzieht gleichermaßen unseren technischen Fortschritt, alle Arbeitsvorgänge, die gerade in unserer Zeit noch einmal eine massive Verkürzung erfahren, aber auch viele Freizeitbereiche - zum Beispiel die Sportarten, in denen ausschließlich die Schnelligkeit über Sieg und Niederlage, Anerkennung und Vergessen entscheidet.

Ergebnis: Wahrscheinlichkeit und Ausmaß von Geschwindigkeitsübertretungen

Wenn wir die Geschwindigkeitswahl von Kraftfahrern in vereinfachter Weise als den Kompromiss gegensätzlicher Einflussgrößen betrachten - hier unser starker Wunsch nach störungsfreiem, schnellem Fortkommen, durch Merkmale der Straße und des Fahrzeugs sowie entsprechende Einstellungs- und Erlebnismuster verstärkt, dort die wenig ausgeprägte, interne Kontrollinstanz in uns - verliert die Geschwindigkeitsübertretung ihren Ausnahmecharakter. Die formelle Rechtsnorm und informelle, d.h. allgemein akzeptierte Verhaltensnormen, klaffen in der Frage des Geschwindigkeitsverhaltens offensichtlich auseinander.

2. Emotionen

2.1 Was sind Emotionen?

„Emotion ist ein seltsames Wort. Fast jeder denkt, er versteht, was es bedeutet, bis er versucht, es zu definieren“ (Schmidt-Atzert 1981). Sprachgeschichtlich entstammt „Emotion“ dem französischen Wort „*émotion*“, zu dem das französische Verbum „*émouvoir*“ gehört, welches bewegen, erregen bedeutet. Das lateinische „*emovere*“ kann man übersetzen mit: herausbewegen, emporwühlen. Die Emotion umschreibt der Duden mit „Gemütsbewegung, seelische Erregung“ (Duden 1996).

Diese Umschreibung zeigt schon, dass die Bedeutung des Begriffs in der Alltagssprache nicht eindeutig ist. Auf dem Weg zu einer Definition werden zuerst drei Begriffe erläutert, die verwandt, aber nicht identisch sind mit Emotionen: Affekte, Stimmungen und Launen.

Affekt leitet sich von lateinisch *affectus* = Gemütsstimmung, Erregung her. Der Begriff ist nicht eindeutig definiert. „Meistens versteht man darunter einen Gefühlszustand von besonderer Intensität“ (Lexikon der Psychologie Bd. 1 1993). Eine im Affekt ausgeführte Handlung geschieht ohne oder mit nur geringer bewusster Steue-

rung. Im Vergleich zur Emotion ist der Affekt von noch geringerer Dauer (oft im Sekundenbereich), zugleich aber intensiver – und zwar sowohl im Erleben wie auch bezüglich der physiologischen Begleitreaktion.

Laut Wahrig Deutsches Wörterbuch (1986) kann **Stimmung** übersetzt werden mit „Gefühlslage, Gemütslage, Laune“. Gegenüber Emotionen sind Stimmungen

- durch das Fehlen einer deutlichen Objektgerichtetheit gekennzeichnet (sie haben seltener klare Auslöser oder Gründe),
- von geringerer Intensität („gedämpft“),
- von längerer Dauer.

Menschen, die zu einer ausgeglichenen Stimmungslage neigen, können tagelang dieselbe Stimmung haben, während es bei solchen, die starken Stimmungsschwankungen unterworfen sind, eher Stunden sind. In qualitativer Hinsicht lassen sich nicht annähernd so viele Stimmungen differenzieren, wie es Gefühle gibt: Man ist in heiterer oder bedrückter, mürrischer oder „aufgeräumter“, reizbarer oder ausgeglichener Stimmung, aber zu den meisten Emotionen gibt es keine stimmungsmäßige Entsprechung.

Stimmungen beleben alte Erfahrungen. „Wer in eine Stimmung eintritt“, so Christopher Bollas, „den bringt diese Form psychischer Aktivität einer anderen Möglichkeit nahe, Elemente des Säuglings- und Kind-Selbst zu Tage zu fördern und auszugestalten: der Schlaf erzeugt den Traum, während manche Stimmungen Fragmente früherer Selbstzustände hervortreten lassen“ (Bollas 1997).

Das Substantiv **Laune** entstammt dem Althochdeutschen *lune*, das „wechselnde Gemütsstimmung“ bedeutet – ursprünglich, so Friederich Kluge, die „Zeit des Mondwechsels, Veränderlichkeit des Glücks“ (Kluge 1975). Zugrunde liegt das lateinische Wort *luna* (Mond). Kluge erläutert: „Die mittelalterliche Astrologie lehrte, der wechselnde Mond wirke auf die Stimmung des Menschen. Derselbe Glauben lebt in dem lateinischen Wort *luna*, im Französischen *les lunes*, im Englischen *lune, lunatic, lunacy*, die sämtlich Gemütsstimmungen bezeichnen“. *Laune* ist demnach das andere deutsche Wort für die seelische Verfasstheit oder Gestimmtheit. Gute oder schlechte Laune sind dann jene Zustände von Versunkensein, die als Stimmungen bezeichnet werden.

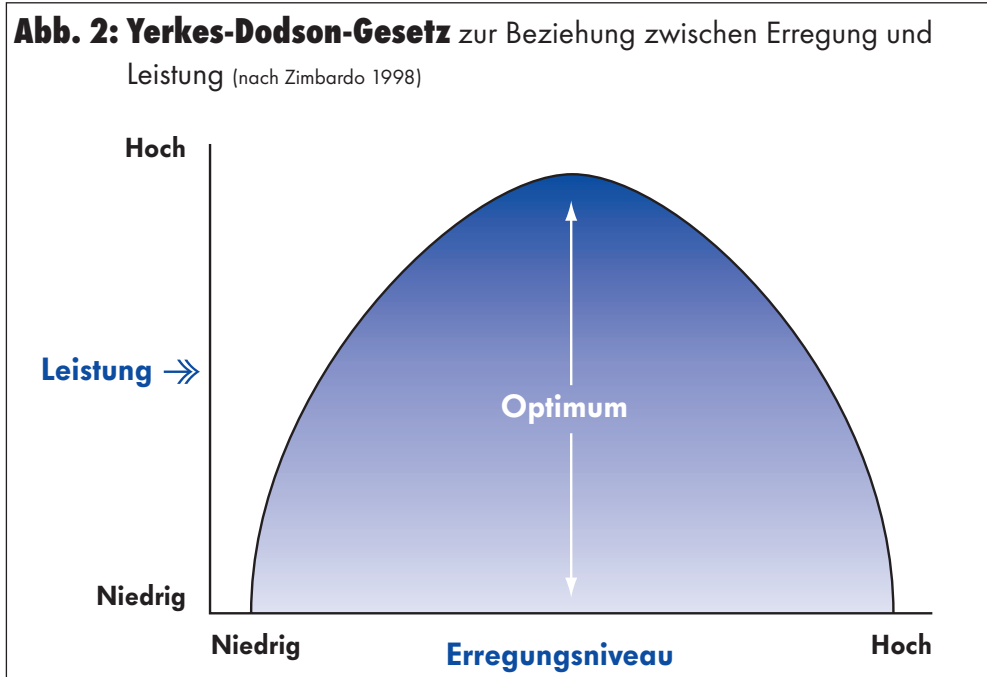
Es liegt auf der Hand, dass sowohl Affekte als auch Stimmungen/Launen einen Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben. Man denke nur an einen Autofahrer, der auf Grund des Verhaltens eines anderen „aus der Haut fährt“ oder an einen, der besonders „mies drauf“, also in schlechter Stimmung/Laune ist und sich deshalb kaum auf das Verkehrsgeschehen konzentrieren kann.

Emotionen sind nicht gleichzusetzen mit Gefühlen. Das eigentliche **Gefühl** stellt vielmehr nur eine von mehreren Komponenten der Emotion dar. Wengleich die Definition von „Emotionen“ schwer fällt, sind sich die Psychologen heute doch in folgender Beschreibung einig: **Emotionen sind komplexe Muster innerpsychischer Veränderungen. Diese Veränderungen umfassen physiologische Erregung, Gefühle, kognitive Prozesse und Verhaltensweisen. Sie treten als Reaktion auf eine Situation auf, die ein Individuum als persönlich bedeutsam wahrgenommen hat** (Kleinginna und Kleinginna 1981; Zimbardo und Gerrig 1999):

1. Kognitive Bewertung der Situation und der eigenen Handlungsmöglichkeiten: Die nach außen gerichtete Bewertung schätzt ab, ob

die Situation bedrohlich ist oder nicht. Die nach innen gerichtete Bewertung schätzt ein, ob ich sie mit meinen gegebenen Mitteln bewältigen kann. Auf Grund der beiden Bewertungsprozesse entscheidet das Individuum zwischen Annäherung oder Meidung, über die Einleitung von Angriff oder Flucht. Dabei sind diese Bewertungen allerdings regelmäßig durch die persönliche Brille gefiltert. Bereits im ersten Jahrhundert nach Christus hat der griechische Stoiker Epiktet festgehalten: „Nicht die Dinge selbst beunruhigen die Menschen, sondern die Vorstellungen von den Dingen“.

2. **Subjektives Empfinden, der innerlich erlebte Eindruck, das „Gefühl“ im engeren Sinne:** „Ich war unendlich traurig. Mir ging es richtig dreckig“. Solche und ähnliche gefühlsmäßige Stellungnahmen (Arnold 1960) sind meist zentraler Gegenstand der sprachlichen Mitteilung, wenn der betreffende Mensch aufgefordert ist, seine Emotion zu beschreiben.
3. **Psychophysische Reaktionen:** Hier handelt es sich meist um Erregung und Energetisierung, z. B. hormonelle, Stoffwechsel- und Blutdruck-Veränderungen, die als körperliche Empfindungen (z.B. heißer Kopf, Magendrücken, beschleunigter Puls) wahrgenommen



werden. Diese somatischen Veränderungen können den Organismus handlungsbereit machen, sein Anpassungspotenzial mobilisieren. Für eine angemessene Problembewältigung und eine gelingende Leistung ist in der Regel allerdings ein mittleres Erregungsniveau optimal (bei schwierigen Aufgaben ein etwas niedrigeres, bei leichteren Aufgaben ein etwas höheres). Folgt man dem Yerkes-Dodson-Gesetz, so wird eine bei intensiven emotionalen Erlebnissen häufig erhöhte Erregung die Handlungsgüte (Leistung) eher ungünstig beeinflussen.

4. **Expressive Komponente:**

Das emotionale Ausdrucksgeschehen ist in aller Regel ein unwillkürlicher Handlungsteil und von daher als sozial-kommunikatives Signal um so glaubwürdiger. Wenn wir bei anderen Menschen Emotionen wahrnehmen, so achten wir vor allem auf diese Komponenten, die sich im nonverbalen Geschehen äußern – in Mimik und Gestik, Blickverhalten, Körperhaltung und Näheverhalten sowie in sogenannten parasp Sprachlichen Signalen wie Änderung der Stimmhöhe, Lautstärke und Schnelligkeit des Sprechens. Hieraus

lesen wir Verhaltensbereitschaften ab und bilden Vermutungen über das, was der Mensch jetzt tun wird. Allerdings ist die Interpretation dieser Signale keineswegs in jedem Fall objektiv richtig – sie ist beeinflusst durch unseren eigenen emotionalen Zustand und unsere Erwartungen dem anderen gegenüber.

5. **Verhaltensvorbereitende/ motivationale Komponente:**

Erregung, Bewertungen und Empfindungen führen bzw. motivieren zu bestimmten Verhaltensweisen, sie geben dem Verhalten bzw. zunächst der Verhaltensabsicht Richtung und Intensität (vgl. Kapitel 3 Motive) – auch wenn das Verhalten selbst nicht immer ausgeführt werden kann. In der Regel geht es in einer ersten schnellen Stellungnahme um Annäherung oder Vermeidung, um Kampf oder Flucht.

Erkenntnisse aus der Neurobiologie stützen diese fünfteilige Definition. Demnach entstehen Emotionen durch Zusammenwirken bestimmter Bereiche von Hirnstamm, Großhirnrinde und dem so genannten limbischen System. Emotionen werden überwiegend von Informationen aus der Außenwelt provoziert, die zunächst von Augen, Nase,

Ohren etc. aufgenommen, in speziellen Großhirnarealen entschlüsselt und von dort ins limbische System weitergeleitet werden. Hier erfolgt die emotionale Bewertung der Sinneseindrücke vor allem in zwei Hirnformationen: Der Hippocampus ist für das emotionale Erinnern zuständig, der Mandelkern (Amygdala) nimmt eine gefühlsmäßige Grobbewertung vor (z.B. erfreulich oder unerfreulich, erregend oder langweilig). Alle Sinneseindrücke werden mehrgleisig parallel verarbeitet. Das Gehirn gleicht ständig ab zwischen dem neuen Eindruck und bereits vorhandenen Erfahrungen. Schließlich gibt es eine Antwort, die wir als Gefühl erleben. Am Ende der Reizverarbeitungskette erfolgt häufig im motorischen System der Großhirnrinde der Impuls für ein bestimmtes Verhalten. Und dann handeln wir. Die letzte Entscheidung fällt aber immer unbewusst über die Gefühle.

Damit das Gehirn einen Reiz verarbeiten kann, läuft an den Kontaktstellen (Synapsen) des weit verzweigten Netzes von Nervenzellen eine Vielzahl neurochemischer und elektro-physiologischer Prozesse ab. Dabei spielen Hormone und Botenstoffe eine wichtige Rolle. Sie werden vor allem im Hirnstamm produziert und von dort in die bewussteinfähige

Großhirnrinde transportiert. Bei negativen Erlebnissen zum Beispiel wird das Neuropeptid Arginin-Vasopressin ausgeschüttet. Es ist mit Angst, Furcht und Unangenehm verbunden. Das Mutter-Kind-Bindungshormon Oxytocin hingegen ist verantwortlich für Wohlgefühl und spielt zusammen mit Serotonin bei Verliebtheit und Glücksgefühlen eine große Rolle. Diese Botenstoffe setzen unter anderem körpereigene Opiate frei. Noradrenalin ist der Stoff für ungerichtete Aufmerksamkeit und Erregtheit, gezielte Aufmerksamkeit geht auf das Konto von Acetylcholin, Antrieb, Neugierde und Erwartung auf das von Dopamin.

Emotionen werden von einigen Menschen als Störgrößen für rationales, absichtsvolles, zielgerichtetes und strategisches Handeln gesehen. Ein Irrtum, denn Rationalität und Emotionalität sind keine Widersacher. Die Emotionen erfüllen drei Funktionen:

1. Emotionen haben **kognitive Funktionen**. Diese liegen beispielsweise darin, dass sie beeinflussen, wem oder was wir Aufmerksamkeit schenken und wie wir uns selbst und andere wahrnehmen. Emotionen können darüber hinaus das Lernen, das Gedächtnis, die Urteilsfähigkeit und Kreati-

vität, insgesamt das geplante und zielgerichtete Handeln nachhaltig beeinflussen. Der schweizerische Psychiater Luc Ciompi (o.J.) geht noch weiter: Er führt neurophysiologische Erkenntnisse ins Feld, um zu belegen, dass wichtige Entscheidungen (etwa die Entscheidung, ob man sich nach Alkoholgenuss ans Steuer setzt) sinnvoll überhaupt nur im Zusammenspiel von Verstand und Emotionen möglich sind. Gefühle (z.B. Angst!) können nach seiner Überzeugung gute Ratgeber sein – wenn sie es auch nicht in jedem Falle sein müssen.

2. Emotionen haben **motivierende Funktionen**.

- Sie spornen zum Handeln in Bezug auf ein tatsächlich erlebtes oder ein vorgestelltes Ereignis an und verleihen dem Handeln Energie.
- Sie richten das Verhalten auf spezielle Ziele aus und erhalten es aufrecht (z. B. der dauerhafte Wunsch, einer geliebten Person nahe zu sein, um sie zu beschützen).
- Sie geben Rückmeldung über den eigenen (motivationalen) Zustand und verstärken uns in wichtigen Dingen oder halten von problematischen Verhaltensweisen ab.

3. Emotionen haben **soziale Funktionen**.

Im positiven Sinne sind sie der soziale „Klebstoff“, der Menschen miteinander verbindet, im negativen Sinne können sie soziale „Abwehrmittel“ sein, die bewirken, dass Menschen sich voneinander distanzieren. Zentrale soziale Funktionen von Emotionen liegen auch in unserer Fähigkeit, uns in andere Menschen hineinzusetzen, ihre Stimmungen und Gefühle mitzuempfinden. Zeigen wir Mitgefühl, so mag dies der erste Schritt zur Hilfe für den anderen sein. Das spielt auch im Straßenverkehr eine wichtige Rolle.

Differenzierung

Im Alltag unterscheiden wir zwischen 50 und 100 Emotionen. In der Vergangenheit ist immer wieder die Frage diskutiert worden, ob es grundlegende oder „primäre“ Emotionen gibt, wobei „primär“ meist im Sinne von angeboren verstanden wird. Zur Zeit wird diese Frage von den meisten Forschern bejaht.

Sieben Gesichtsausdrücke werden in ganz unterschiedlichen Kulturen übereinstimmend verstanden: Glücksgefühl, Überraschung, Angst, Ärger, Ekel/Verachtung, Interesse und Traurigkeit (Ekman u.a. 1974).

Die Zahl der als grundlegend angesehenen Emotionen ist immer eng begrenzt (ca. fünf bis zehn). Andere Emotionen werden meist als Mischungen verschiedener primärer angesehen, so wie alle Farben Mischungen der Grundfar-

ben darstellen. (Beispiel: Das Gefühl der Eifersucht könnte die Elemente Zorn, Trauer und Furcht enthalten.)

Einige Emotionen im Überblick:

Abneigung, Abscheu, Anerkennung, Angst, Ängstlichkeit, Anspannung, Ärger, Aversion, Begeisterung, Begierde, Bindungsgefühl, Dankbarkeit, Eifersucht, Einsamkeitsgefühl, Ekel, Empörung, Entsetzen, Entrüstung, Entspanntheit, Erleichterung, Euphorie, Freude, Furcht, Geduld, Gelassenheit, Genugtuung, Genusserleben, Glück, Groll, Häme, Hass, Heimweh, Hoffnung, Kränkung, Kummer, Langeweile, Leere, Liebe, Lustgefühl, Missmut, Misstrauen, Mitgefühl, Mitleid, Müdigkeit, Mut, Neid, Nervosität, Niedergeschlagenheit, Panik, Reue, Rührung, Schadenfreude, Scham, Schreck, Schuldgefühl, Selbstwertgefühl, Sorge, Stolz, Stress, Sympathie, Trauer, Trotz, Überraschung, Ungeduld, Unruhe, Unsicherheit, Verachtung, Verehrung, Vertrauen, Verzweiflung, Verwunderung, Wehmut, Wohlwollen, Wut, Zorn, Zufriedenheit, Zuneigung, Zurücksetzung, Zutrauen

Manche Autoren (z.B. Ulich und Mayring 1992) ordnen Emotionen zur besseren Übersicht grob in vier Gruppen:

Zuneigungsgefühle

- | | |
|--|------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Liebe, Sympathie, Bindungsgefühle | <input type="checkbox"/> Mitgefühl |
| <input type="checkbox"/> Stolz, Selbstwertgefühl | <input type="checkbox"/> Hoffnung |

Abneigungsgefühle

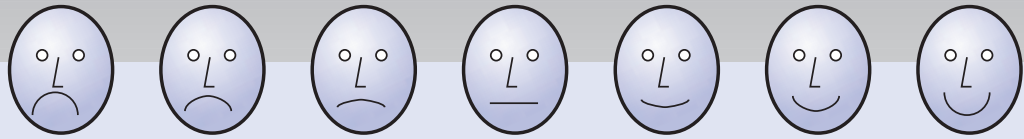
- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Ekel, Abscheu | <input type="checkbox"/> Verachtung |
| <input type="checkbox"/> Ärger, Wut, Zorn | <input type="checkbox"/> Angst, Furcht |
| <input type="checkbox"/> Eifersucht | <input type="checkbox"/> Hass |
| <input type="checkbox"/> Neid | |

Wohlbefindensgefühle

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Lustgefühl, Genusserleben | <input type="checkbox"/> Freude, Zufriedenheit |
| <input type="checkbox"/> Erleichterung, Entspanntheit | <input type="checkbox"/> Glück |

Unbehagensgefühle

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Niedergeschlagenheit, Missmut | <input type="checkbox"/> Trauer, Kummer, Wehmut |
| <input type="checkbox"/> Scham, Schuldgefühl | <input type="checkbox"/> Langeweile, Müdigkeit, Leere |
| <input type="checkbox"/> Anspannung, Nervosität | <input type="checkbox"/> Unruhe, Stress |
| <input type="checkbox"/> Einsamkeitsgefühle | |



Wörter, mit denen man beschreiben kann, wie man sich fühlt (Ulich und Mayring 1992):

tatkräftig	dösig	froh
ärgerlich	schläfrig	aufgeregt
gedrückt	nachlässig	gesprächig
todmüde	ruhelos	ungesellig
unbeschwert	betrübt	tiefsinnig
unermüdlich	glücklich	temperamentlos
erregbar	wehmütig	unbekümmert
wütend	traurig	einsilbig
bekommen	nervös	gedankenvoll
zappelig	unverzagt	schutzbedürftig
unausgeglichen	unverletzbar	ausgezeichnet
einsiedlerisch	mutlos	wortkarg
teilnahmslos	träumerisch	eifrig
abgespannt	ungehalten	angenehm
zerfahren	sorgenfrei	benebelt
energieelos	ängstlich	anhänglich
lasch	unglücklich	erschöpft
arbeitslustig	verkrampft	kraftlos
befriedigt	sorgenvoll	betriebsam
angsterfüllt	faul	unbefangen
erregt	elend	gesellig
träge	unberechenbar	verwundbar
offen	trübsinnig	arbeitsam
einschläfernd	rastlos	hilflos
zermürbt	abgesondert	berauscht
gereizt	menschenscheu	heiter
müde	gedankenverloren	beschwingt
verärgert	verschlossen	abgearbeitet
frohgemut	verstört	lustig
empfindlich	besinnlich	schreckhaft
düster	unstetig	denkfaul
menschenfreundlich	bedauernswert	unbesorgt
angesäuselt	trüb	tüchtig
schwerfällig	furchtsam	zutraulich
aktiv	kribbelig	selbstsicher
fahrig	verträumt	deprimiert
kontaktfreudig	durchgedreht	gutgelaunt
reizbar	selbstzufrieden	ratlos
zaghaft	geschäftig	schlaftrunken
abgekapselt	energisch	freudig
geistesabwesend	arbeitsfähig	lahm

2.2 Emotionale Hintergründe und Bedingungen des Verkehrsverhaltens

Paul Watzlawick, amerikanischer Kommunikationswissenschaftler österreichischer Herkunft, prägte die Formel: Es ist unmöglich, nicht zu kommunizieren (Watzlawick 1980).

Man kann sich nicht aus dem Weg gehen. Der Alltag findet in Beziehungen statt und wird in Beziehungen reguliert. Die Emotionen geben Auskunft über die Qualität der Beziehungsgestaltung. Ständig werden Beziehungen aufgenommen und gestaltet - privat, im Beruf, beim Bäcker, in der U-Bahn, vor dem Fernseh-Gerät, **auch beim Autofahren.** Es gibt persönlich und unpersönlich gehaltene Beziehungen. Beziehungen, über die man sich verständigt (mit dem Freund oder der Freundin, mit dem Partner oder der Partnerin), und Beziehungen, mit denen man in einem inneren Dialog beschäftigt ist, ohne einen Austausch mit anderen. Menschen können sich nicht entgehen. Der Alltag mit seinen vielfachen Beziehungserfahrungen ist strapaziös.

Im Fahrstuhl

Eine Gruppe Fremder steht in einem kleinen Raum zusammen. Sie mustern sich verstohlen, senken ihre Blicke und schweigen die spannungsvolle Enge aus. Sie pflegen eine Vermeidungs-Beziehung. Eine sparsame, aufs Minimum beschränkte kommunikative Abstimmung findet statt: ein schneller Blick, ein lautes Aufatmen, eine kommunikativ gemeinte Veränderung der Körperhaltung - es gibt eben, wenn man direkt kommunizieren kann, viele Mittel. Fahrstuhl-Fahren ist das alltägliche Training im Aushalten von Verlegenheit - das Training im Umgang mit eigener **Scham**.

Im Bäcker-Laden

Jemand hat sechs Kunden vor sich, alle sind fremd. Nach ihm drängen weitere Kunden herein. Er ist angespannt: Er passt auf, dass er als siebter auch bedient wird. Verstohlen mustert er, wen er vor sich und wen er hinter sich hat. Will sich vielleicht ein Kunde oder eine Kundin vordrängeln? Er überlegt: Würde er sich wehren können bei diesem Kunden oder jener Kundin? Er bereitet sich auf eine Auseinandersetzung vor - oder auf deren Vermeiden. Er pflegt eine lauernde Beziehung des heimlichen Beobachtens - er ist auf dem Sprung. Das Warten, bis er seinen Kauf-Wunsch aussprechen kann, quält. Einkaufen beim Bäcker ist das alltägliche Training im Behaupten des eigenen **Stolzes** - verbunden mit der aggressiv getönten Unruhe, ob die Anstrengung gelingt.

In der U-Bahn

Die Bahn ist gut besetzt. Die Passagiere sitzen sich gegenüber. Sie sind sich fremd. Sie müssen sich ertragen; mustern sich mit kleinen Seitenblicken; versuchen auszurechnen, mit wem man zusammensitzt. Es geht um die Wahrnehmung des Fremden und um die Entschärfung des Fremden. Eine schwierige Lage: Man fühlt sich wie auf dem Präsentierteller, angeschaut und nicht so geschützt wie in der eigenen Umgebung. Beobachten, wie die anderen Passagiere sich verhalten. Vielleicht kann man mit dem Nebenmann oder der Nebenfrau einen Blick tauschen und sich so beruhigen in einer Situation schwieriger Unvertrautheit. Oder man kramt seine Lektüre hervor und wappnet sich durch Lesen. Oder man schaut durch sein Gegenüber hindurch. Es ist nicht nur physisch, sondern auch psychisch eng. Man läuft Gefahr, sich zu nah zu kommen. In den öffentlichen Räumen der Sitzreihen muss man das Paradox der flüchtigen, beziehungslosen Beziehungen leisten: beispielsweise den Gegenübersitzenden so ansehen, dass dieser den Blick nicht als Kontaktaufnahme versteht - dabei signalisierend, dass man sich aus dem Weg zu gehen wünscht. Fahren in der U-Bahn ist ein Training in das Aushalten urbaner Beunruhigungen über die möglichen Verletzungen der eigenen Intimitätsgrenzen und im Umgang mit dem **Ekel** vor zu großer Nähe.

Beim Fernsehen

Es lebt von einer Ästhetik der Anrede und der Zugewandtheit: „Guten Abend und herzlich willkommen!“ grüßen die Fernseh-Leute in die Wohnstuben hinein. Dabei schauen sie die Zuschauer freundlich an. Blick-Kontakte binden. Angeschaute zu werden, hat im Alltag die Qualität einer zwar flüchtigen, aber intimen, elektrisierenden Berührung. Blicke sind kommunikativ, dabei vielsagend. Das ist die Schwierigkeit vorm Bildschirm. Da der Lidschlag von Gabi Bauer oder Ulrich Wickert seinem eigenen Rhythmus folgt und nicht dem Rhythmus einer realen Interaktion, bei der die gegenseitigen Blicke sich unmerklich abstimmen, müssen die Zuschauerin und der Zuschauer sich aushelfen: mit ihren Fantasien und Sehnsüchten und Wünschen, die das Bildschirm-Bild der TV-Akteure aufladen mit den eigenen Sympathien und Antipathien. Fernsehen ist die Entlastung von der täglichen Anstrengung der Beziehungsgestaltung. Es lebt von dem Triumph, die Akteure auf dem Bildschirm in der Hand zu haben oder sie sich vom Leibe halten zu können (Bliersbach 1990). Fernsehen ermöglicht eine ähnliche Beziehungsgestaltung wie das Autofahren: Zurückgezogenen in die häuslichen vier Wände wird ein indirekter Kontakt gepflegt, ein wirklicher Austausch findet nicht statt. Die Menschen auf der Mattscheibe werden wahrgenommen im jeweiligen Zusammenhang der Fernseh-Inszenierung, welche wie eine Automarke über ihren Besitzer oder ihre Besitzerin ausreichend darüber zu informieren scheint, mit wem man es zu tun hat.

Auch im Straßenverkehr werden vielfältige Beziehungen aufgenommen und gestaltet, die wiederum Auslöser für zahlreiche Emotionen sind.

2.2.1 Ärger, Wut und Zorn: Emotionen der Selbstbehauptung

Ärger

Ärger, Wut und Zorn sind Emotionen der Selbstbehauptung, sie gehören zu denjenigen Emotionen, die laufende Aktivitäten **unterbrechen**. Sie werden deshalb zu den so genannten „Interrupt-

Systemen“ (lateinisch interruptio = Unterbrechung) gezählt (Krause 1998), zusammen mit Ekel und Angst. Ärger, Wut und Zorn, Zustände erlebter Hilflosigkeit und Ausweglosigkeit, dienen nicht mehr der Regulierung anderer Bewältigungsprozesse, sondern vermitteln einen sich ankündigenden Systemzusammenbruch. Ärger, Wut, und Zorn sind Gefühle, die im Vorfeld von Aggression auftreten, nicht aber notwendigerweise zu Aggressionen führen (Hülshoff 1999). In dem folgenden Beispiel verspürt ein Autofahrer (Heinz) Ärger, weil er sich bedrängt und in seiner Bewegungsfrei-

heit eingeschränkt fühlt. Er droht, den Kopf zu verlieren. Er möchte seinen Hintermann loswerden, ihn abschütteln. Er kann es nicht. Er zwingt sich, seine Lage auszuhalten. Und er behilft sich mit einer Fantasie, die seine Emotion gewissermaßen bindet – er malt sich aus: Wenn jetzt dem Hintermann der Reifen platzt, ist er ihn los. Er unterhält eine Revanche-Fantasie, um sich den anderen Autofahrer vom Leib zu halten und damit seinen inneren Bewegungsspielraum zu erhalten.

Die Revanche-Fantasie kann andere, konkretere Züge annehmen - man kann sich vorstellen: mal kurz aufs Bremspedal tippen, um den lästigen Hintermann zu erschrecken? Motivstudien belegen, wie Autofahrer und Autofahrerinnen, wenn sie sich sehr bedroht oder bedrängt erleben, solche Gedanken zur Aufrechterhaltung der eigenen Balance hegen (Berger u.a. 1973a). **Ärger** ist eine **Emotion zur Aufrechterhaltung der inneren Balance**. Heinz behilft sich mit seiner Erinnerung an Hollywood-Filme, in denen die schweren Limousinen fröhlich ineinander krachen. Und er, Heinz, führe dem Blechchaos voraus – das wäre doch etwas.

Eine typische Situation auf der Autobahn. **Heinz** fährt in seinem Golf mit 130 km/h. Ein strahlender Sommer-Morgen. Er hat das Schiebedach geöffnet. Er geht in Gedanken seine erste Besprechung durch. Etwa einen guten Kilometer vor ihm fährt ein Lkw mit einer Beton-Trommel. Heinz möchte ihn überholen. Weit hinten sieht er im Rückspiegel, wie sich schnell eine dunkle Limousine nähert, deren Scheinwerfer ein bläuliches Licht abgeben. Ganz kurz schwankt Heinz, er wägt ab: verzögern oder beschleunigen? Heinz entschließt sich, den Lkw zu überholen, setzt den Blinker und wechselt auf die linke Spur.

Inzwischen hat die Limousine, sie ist dunkelgrün, ihn erreicht. Heinz ist auf der Höhe der riesigen Beton-Trommel des Lkw. Der Wagen hinter ihm fährt dicht auf. Sein Fahrer scheint damit zu rechnen, dass er sofort auf die rechte Spur zurückwechselt. Heinz wird ärgerlich: sein Hintermann lässt ihm keinen Platz. Er fühlt sich eingeklemmt, spürt für einen Moment den Impuls, aufzugeben. Aber Heinz wehrt sich. Ich habe doch auch ein Recht zu überholen, sagt er sich und kämpft sich gewissermaßen ans Ende des Überholvorgangs durch, so als müsste er sich durchdrängen zur Theaterkasse, →

→ wo seine vorbestellten Karten auf ihn warten.

Heinz lässt die dunkelgrüne Limousine, die zügig davonfährt, ziehen, nicht ohne kurz nach links zum Fahrer zu schauen, der ihn offenbar seelenruhig stehen lässt: Ein Mann in den 50ern, bärtig, im Hemd und mit Krawatte - ein Geschäftsmann, vermutet Heinz, die haben's ja immer eilig. Heinz schimpft in sich hinein, hadert mit seinem Automobil und tagträumt von einem schnellen Wagen, mit dem er mitmischen könnte, wenn er wollte.

Wut

Wut ist eine Emotion der Selbst-Behauptung. Es geht um die Frage der Überlegenheit oder der Unterlegenheit, die sich beim Autofahren häufig stellt. Es geht um das Empfinden des eigenen Bewegungsspielraums. Wut ist die Emotion, die einem die eigene Hilflosigkeit, das Gefühl des Einklemmtseins und der Defensive vermittelt - und damit den Impuls, sich zu behaupten, erzeugt. Wut ist demnach ein Zustand hoher Erregung mit motorischen und vegetativen Erscheinungen, der sich als Reaktion auf eine Beeinträchtigung der Persönlichkeitssphäre aus einem aggressiven Spannungstau entwickelt. Im Unterschied

zum Zorn vollzieht sich Wut ohne Überblick und Überlegung und ohne bewusstes Abwägen der Schuld, welche die Umwelt an der erlebten Beeinträchtigung trägt (Lexikon der Psychologie Band 3 1993). Im folgenden Beispiel kann Heinz nicht mehr tun, als sich zu behaupten, indem er seine Lage aushält - und sich sofort zu entlasten, als auf der rechten Autobahn-Spur Platz wird, er die Spur wechseln und sich dort erholen kann vom Druck der Emotion Wut.

Der Verkehr nimmt zu. Auf der rechten Spur reihen sich die Lkw verschiedener Größe wie auf einer Perlenschnur auf. Auf der linken Spur überholt im dichten Abstand eine Reihe von Pkw. Im Rückspiegel sieht Heinz in der Ferne drei Limousinen heranfahren, knapp hintereinander. Er überlegt: Wenn er die vorbeilässt, wird er hinter den schweren, mehrachsigen Fahrzeugen eingeklemmt. Also schert er aus, Platz ist noch genug. Der erste der drei Wagen setzt sich dicht hinter ihn. Heinz kann das Nummernschild nicht mehr erkennen, er hatte gerade noch den stehenden Blinker gesehen.

Er überholt die Lastkraftwagen, den ersten, den zweiten, den dritten, den vierten. Die Abstände zwischen den →

→ Gespannen sind ihm zu kurz, um auf die rechte Spur zu wechseln. Außerdem fahren vor ihm die Autos in einer langen Reihe: Sein Hintermann käme sowieso nicht schneller voran, würde er ihm Platz machen, und er sieht nicht ein, warum er zurücktreten sollte. Aber der Hintermann gibt keine Ruhe, der scheint das anders einzuschätzen. Jetzt fährt er etwas versetzt, so dass Heinz im Außenspiegel den Blinker sieht und die unruhige Fahrweise, dieses Rochieren wie bei einem angreifenden Boxer, der seinen Gegner vor sich hertreibt. Heinz fühlt sich ohnmächtig. Er kann jetzt nicht nach rechts wechseln, und vor ihm ist auch wenig Platz. Er fühlt sich geschoben, hilflos, kocht vor **Wut**.

Eine große Lücke tut sich auf der rechten Spur auf. Heinz wechselt sofort hinein. Er flucht dem Pkw-Fahrer hinterher. Es dauert eine Weile, bis er sich erholt hat.

Zorn

Zorn ist die Emotion der Empörung über erfahrenes Unrecht. Zorn ist ein kurzer Wahnsinn, schrieb Horaz. Er mobilisiert nach Kant jedoch gleichzeitig die Kräfte zum Widerstand gegen Behinderungen. Krause (1998) ordnet den Zorn ebenfalls den Emo-

tionen der Selbst-Behauptung zu. Zorn ist insofern ein Affekt, eine starke, heftige Emotion: Das Blut „kocht“, das Gesicht wird heiß und die Muskeln sind angespannt. Hält er länger an, so wird er zu einem sehr bedeutsamen Stressor, der Schädigungen nach sich ziehen kann. Auslöser sind im Alltag oft Ärger, Frustrationen (verstanden als Behinderungen auf dem Weg zum eigenen Ziel), erlebte oder erwartete Schädigungen, drohender Verlust, Übervorteilungen und Zwänge. Zorn hängt oft mit dem Machtproblem zusammen. Sehen wir unsere Wahlfreiheit, unsere Kontrollbefugnis beschnitten oder erwarten wir eine Bedrohung unserer Freiheit, so entsteht ein starkes Motiv, diese Einengung oder Einschränkung aufzuheben oder rückgängig zu machen. Diese motivationale Tendenz wird Reaktanz (Brehm 1966) genannt. Die begleitenden Emotionen sind meist Ärger und Zorn.

Zorn ist eine Emotion, die den Wunsch nach ausgleichender, nach einer Art handfester Gerechtigkeit entstehen lässt: Ein Unrecht soll aus der Welt geschafft werden. Es ist schwer, diesem Impuls beim Autofahren nicht zu folgen. Im dritten Beispiel verfolgt Heinz seinen Bedränger. Und weil er ihm nicht so recht zu folgen

vermag, muss er zuschauen, was vor ihm geschieht. Hätte er, was er sich in diesem Augenblick wünscht, ein schnelles, potentes Fahrzeug zur Verfügung gehabt, hätte er sich mit dem anderen Autofahrer in einer Art Machtkampf verwickelt und wäre vielleicht in die Not geraten, diese Interaktion nicht eskalieren zu lassen.

Heinz hat seinen Golf beschleunigt. Er fährt jetzt 150 km/h. Er wird von einem geländegängigen Pkw langsam überholt. Ihm macht das nichts aus, vor ihm ist die Autobahn jetzt wieder frei, die rechte Spur kilometerweit unbesetzt. Aber der Hintermann des ihn überholenden Wagens ist ungeduldig: Er drängt den Wagen vor ihm, schnell zu überholen - so versteht Heinz dieses Manöver. Der aber möchte offenbar nicht knapp vor Heinz einscheren und lässt sich Zeit. Da zieht der Mann seinen Sportwagen scharf auf die rechte Spur kurz vor Heinz und überholt den anderen Wagen. Heinz ist empört, er ist zornig, er beschleunigt seinen Golf, setzt sich hinter den Fahrer, der ihn gerade überholte und verfolgt mit ihm den vor ihnen beiden fahrenden Sportwagen.

Hätte er jetzt einen Porsche, fantasiert Heinz, würde er →

→ versuchen, den Sportwagen-Fahrer einzuklemmen. So ist er auf die Rolle des Beobachters angewiesen, aufgebracht und neugierig, wie der Vordermann mit dessen Vordermann umspringt.

Der Verkehr verdichtet sich erneut. Heinz und sein Vordermann holen den Sportwagen ein. Der Mann hat keinen Boden gewonnen, beruhigt sich Heinz. Schadenfreude vermischt sich mit dem abklingenden Zorn. Er versucht, sich das Nummernschild des Sportwagens einzuprägen. Hätte er jetzt ein Handy, würde er den Fahrer anzeigen. Die Gerechtigkeit siegt eben selten, sagt er sich bedauernd. Ein einziges Mal erlebte er, wie ein drängelnder Autofahrer von einem Zivilfahrzeug aus dem Verkehr herausgewunken wurde. War das ein Fest! Heute geschieht wieder nichts.

2.2.2 Kränkung und Stolz

Kränkung

Der amerikanische Psychoanalytiker Heinz Kohut hat die Dynamik der Kränkung und als deren emotionale Folge die narzisstische Wut (die zu unterscheiden ist von der Wut als Emotion der Selbstbehauptung, die nicht Folge einer Kränkung ist, vgl. 2.2.1)

beschrieben. Prototyp war für ihn die literarische Figur des Michael Kohlhaas, den Heinrich von Kleist in seiner Novelle beschreibt: die Geschichte einer Kränkung und einer gewalttätigen Rache. Die narzisstische Wut, schreibt Kohut, ist verbunden mit „einem grenzenlosen Wunsch nach Abrechnung mit dem Beleidiger und nach Rache“ (Kohut 1973). „Rache“, vermutet der Psychoanalytiker Leon Wurmser, „ist der Ausdruck einer ganz grundlegenden menschlichen Notwendigkeit, passives Leiden in aktives Handeln zu verwandeln“ (Wurmser 2000). Autofahren, neben seiner realen Gefahr, ist deshalb auch emotional nicht ungefährlich. Es steht so viel auf dem Spiel. Es repräsentiert so viele Selbst-Anteile: das Ich-Ideal (das eigene Bild, so wie man sein und gesehen werden möchte), den Lebensentwurf (die Identifikation mit den Vorbildern, zu denen z.B. der britische Gentleman gehören kann) und den sozialen Status, den man wahrgenommen und respektiert sehen möchte.

Herbert schätzt seinen Jaguar. Wenn er ihn fährt, lebt er auf. Wenn er irgendwo in der Stadt seine stattliche Limousine parkt, hat er seinen Auftritt: Er wird beobachtet, begafft, bestaunt - da steigt jemand aus einem teuren Automobil, so liest er die Botschaft der Passanten-Blicke, der hat es geschafft. Ein Höhepunkt in seinem Jaguar-Leben war die Ankunft vor einem feinen, wirklich teuren schottischen Hotel, mittelalterliches Schloss, riesiger Park (mit Hubschrauber-Landepplatz), die Einfahrt mit Kies bedeckt. Während sein Wagen ein elektrisierendes Knirschen erzeugte, spielte Herbert mit der englischen Floskel: Einen Gentleman erkennt man an seinen Schuhen und an seinen Koffern. Man müsste hinzufügen, dachte er: auch an seinem Wagen. Aber da sind die Engländer vorsichtig, sagte er sich, zuviel heraushängen zu lassen, ist nicht gentleman like.

Kürzlich erkannte er sich nicht wieder. Er fuhr zu einem Geschäftstermin nach Frankfurt. Er hielt gute 160 km/h. Er war mit sich zufrieden, und sein Jaguar fühlte sich gut an. Er überholte gerade. Da kam ein Mercedes S-Klasse von hinten auf ihn zugeschossen - so kam es ihm vor -, und er reagierte so wütend, als →

→ wollte sich jemand in einer vollen Hotel-Bar vor ihn drängen. Herbert wechselte sofort nach rechts, ließ den Mercedes vorbei, setzte sich umgehend hinter ihn und begann, ihn zu hetzen. Er war richtig wütend. Er hatte seine Distanz zu sich verloren. Er raste innerlich und äußerlich, weil er sich nicht respektiert fühlte. Er gab nicht auf und ließ seinen Vordermann nicht in Ruhe. Er musste ihm beibringen, dass ihm nicht so leicht beizukommen ist, dass der, der ihn kränkt, dafür zu zahlen hat. So hatte es Herbert fast immer gehalten: Zahle deine Schläge zurück, lautete sein Lebensmotto. Mit einem Mal, an einem Morgen auf der Frankfurter Autobahn, stand sein Lebensmuster (und seine Lebensphilosophie) auf dem Spiel. Er ließ erst ab, als der Mercedes mit dem Wiesbadener Kennzeichen abgefahren war. Herbert verstand das als seinen Sieg. Aber er verstand sich nicht: Wieso bin ich so ausgerastet?

Herbert ist kein ungewöhnlicher Autofahrer. Es war der Sozialpsychologe Leon Festinger, der mit seiner **Theorie der sozialen Vergleichsprozesse** betonte, dass Menschen eine Tendenz aufweisen, sich miteinander zu vergleichen – hinsichtlich ihrer Einstellungen, Urteile und Werte wie auch hinsichtlich ihrer Leistungen und Fähigkeiten (Festinger 1954). Es geht ihnen darum zu prüfen, wo man sich im Vergleich zu anderen befindet. Und im Anschluss daran geht es darum, „vergleichsweise“ besser zu sein als andere. Im Vergleich mit anderen wird geprüft, ob Einstellungen und Werte gewissermaßen „sozial korrekt“ sind. Im Bereich der eigenen Leistungen, Fertigkeiten und Fähigkeiten will man jedoch nicht nur einschätzen, wie man im Verhältnis zu anderen liegt. Man ist auch bestrebt, besser abzuschneiden als die anderen. Diese Vergleiche erfolgen meist nach dem Prinzip Ähnlichkeit: Ein durchschnittlicher Tennisspieler wird sich kaum an Boris Becker messen. Menschen wollen also nicht nur „anders sein als die anderen“, sie wollen möglichst auch besser sein, da dies den eigenen Selbstwert stützt. Wettbewerb entspricht insofern der natürlichen Veranlagung von Menschen. Schon

Kinder testen ihre Grenzen, sie treten miteinander in Konkurrenz, vergleichen sich und wollen den anderen übertreffen.

Stolz

Emotionen geben Auskunft über die eigene Handlungsmacht in Beziehungen. Rainer Krause (1998) hat darauf hingewiesen, dass Emotionen darüber informieren, ob man sich jemandem gegenüber unterlegen oder überlegen fühlt. Die Kränkung ist eine unangenehme Emotion – der eigene Stolz ist bedroht, gefährdet. Wenn der eigene Stolz gefährdet ist, muss der Autofahrer gegen den, der ihn zu bedrohen scheint, etwas unternehmen: So wird der Impuls der Selbst-Behauptung erzeugt, der gegen den anderen Autofahrer, der als Angreifer wahrgenommen wird, mit einem riskanten Fahrmanöver realisiert wird. Deshalb erzeugt diese Emotion eine für die Autofahrer gefährliche Verfassung.

Paul sitzt in seinem 10 Jahre alten Golf, 230.000 km Laufleistung, Benziner. Er fährt von seiner Arbeitsstelle nach Hause. Es geht über Landstraßen. Auf seinem Weg sind nur ein paar gerade, einigermaßen übersichtliche Streckenstücke, auf denen man überholen kann. Er ist mit →

→ seinem Tag zufrieden, es lief ganz gut. Vor ihm fährt ein blauer Opel Astra. Naja, sagt er sich, das ist nicht sein Traum-Auto. Aber das muss ja jeder selbst wissen. Sein betagter Golf ist auch nicht das Gelbe vom Ei, sinniert er.

Paul beobachtet den Wagen. Der zuckelt vor ihm über die Strecke. Mit 80, wo man seine erlaubten 100 gut fahren könnte. Einen sauberen Strich fährt der auch nicht. Er resümiert: Ein unsicherer Fahrer. Wahrscheinlich einer von denen, die ihren Vorruhestand genießen, viel Zeit haben und den lieben Arbeitsminister einen guten Mann sein lassen. Nein, entdeckt jetzt Paul, es ist eine Frau, die vor ihm fährt. Naja, o.k., hält er eben ausreichend Abstand. Es sind nur noch sechs Kilometer bis zu nächster Abzweigung und danach kann er bequem überholen. Was soll's? Sie will auch in Ruhe fahren.

Paul ist ein ehrgeiziger Fahrer: vier DVR-Sicherheitstrainings absolviert, früher englische Autos gefahren. Obgleich relativ gut bezahlter akademischer Angestellter des öffentlichen Dienstes kann er nicht so, wie er möchte - und mit dem Golf stellt er sein Licht unter den Scheffel, nur weil seine Frau seine Auto-Vorlieben nicht teilt. Paul beißt die Zähne aufeinander. →

→ Er ertappt sich dabei, wie er sie kräftig aufeinander presst. Im Golf komme ich nicht schlecht voran, sagt er sich. Ergeben rollt er hinter der Autofahrerin her. Die Frauen haben ja doch immer Recht, und durchsetzen tun sie sich auch. Jetzt ist hinter ihm - sieht er im Rückspiegel - ein roter Golf aufgefahren, ziemlich dicht sogar - ein neueres Modell, mit einer jungen, blonden Frau. Na, die fährt ja ganz frisch, und er wie ein Rentner. Eben hätte er den Opel überholen können, und er hat seine Gelegenheit verpasst, weil er in seinen Gedanken hing. In Paul arbeitet es. Sein schäbiges Fahrzeug vor dem roten Golf. Was wird die junge Frau von ihm denken? Die Fahrerin vor ihm macht keine Anstalten, ihr Produkt aus Rüsselsheim - oder wo immer es gefertigt wurde - zu beschleunigen.

Den Kreisverkehr durchfährt Paul zügig. Das mag er, da bleibt der rote Golf etwas zurück. Eine lang gezogene Rechts-Links-Kurve folgt und ein gerades Stück Landstraße von etwa zwei Kilometern Länge. Paul achtet auf den Ausgang der Kurve, beschleunigt - das entgegenkommende Fahrzeug ist noch weit genug entfernt für ein zügiges Überholmanöver -, er fährt auf die Gegenfahrbahn, überholt und schert schnell wieder ein. →

→ Oh, du meine Güte! sagt er sich. Das entgegenkommende Fahrzeug war schneller, als er dachte. Der Opel Astra und der Golf sind hinter ihm. Noch 1000 Meter, und Paul biegt ab auf die großzügig geführte, breite Landstraße. Wofür hat er bloß überholt? Wofür diese Anstrengung? „Ich werde noch verrückt“, sagt er sich.

Was macht diese Situation so unerträglich? Mit welcher Emotion ringt Paul? Mit einer **befürchteten Kränkung**. Paul kämpft darum, seinen **Stolz** zu bewahren.

Paul erlebte seine Kränkung in einer für den Autofahrer typischen Rückspiegel-Beziehung. Es gibt keinen direkten Kontakt. Es gibt keinen Austausch, keine kommunikative Abstimmung, nur das Bild im Rückspiegel und die eigenen Vermutungen und Vorurteile dazu. Es ist ein wenig wie vor dem Fernsehgerät, wenn die Nachrichten-Sprecherin einem vertraut vorkommt und deren Fremdheit ausgeblendet ist, weil das eigene Bild von ihr das Empfinden bestimmt. Der Rückspiegel-Beziehung fehlt die Affekt-Abstimmung: Normalerweise tauschen wir uns über unsere Affekte unmerklich aus. Wir tun dies gestisch, mimisch; wir schauen uns an und stimmen beispielsweise unsere Lid-

Schläge aufeinander ab. Nicht umsonst hat Jean-Paul Sartre davon gesprochen, dass Blicke ein Machtverhältnis etablieren (Sartre 1962).

Rainer Krause hat mit Video-Aufnahmen die Interaktionen, in denen die Affekte gegenseitig abgestimmt werden, aufgezeichnet und ausgewertet. Ein Beispiel ist das Lächeln: „Ein Lächeln mit gleichzeitigem Blickkontakt und gleichzeitiger Vokalisierung ist in einen Freude-Kontext eingebettet“, schreibt er. „Ein Lächeln in der Zuhörerposition ohne Blickkontakt zum Sprecher dagegen in einen Scham-Kontext. Wechselseitiger Blickkontakt ohne vorauslaufendes intensives Lächeln ist in einen Aggressionskontext eingebettet“ (Krause 1998).

Im Straßenverkehr sind es andere Beziehungen als die, die im direkten Austausch gestaltet werden. Das Repertoire der Beziehungsgestaltung ist im sozialen Feld des Straßenverkehrs beschränkt und ziemlich indirekt. Beziehungen zu den anderen Verkehrsteilnehmern werden mit den folgenden Mitteln aufgenommen und gestaltet:

1. mit der Fahrweise (Ausmaß des Abstand-Haltens, der Geschwindigkeit, Bestehen auf/Verzicht auf Vorfahrt),

2. mit den Blinkern und Scheinwerfern der Fahrzeuge und

3. mit gestischen und mimischen Verhaltensweisen.

Aber entscheidend ist, was in Paul vorgeht - wie er seine Beziehung zur Fahrerin des Opel Astra in seiner Fantasie entwickelt: Es entsteht ein vages Bild von ihr als einer unsicheren Autofahrerin, welches ihn innerlich beschäftigt. Er kommuniziert diese Beziehung mit seiner Fahrweise, indem er sich ihrem Tempo anpasst, ausreichend Abstand hält. Wobei für Paul völlig unklar bleibt, wie seine Vorderfrau seine Fahrweise versteht - möglich, dass sie sich nicht bedrängt fühlt und glaubt, dass ihr Hintermann mit ihrer Fahrweise einverstanden ist.

Paul wiederum hat dabei das Gefühl der **Überlegenheit** - die Situation in der Hand zu haben -, und er erlebt sich als kompetent. Seine Verfassung ändert sich, als die hübsche Golf-Fahrerin hinter ihm auftaucht. Auch zu ihr entwickelt er in seiner Vorstellungswelt eine fantasierte Beziehung - er ist mit ihr in seinem inneren Dialog beschäftigt: Er stellt sich vor, wie sie ihn einschätzt in seinem schäbig gewordenen Golf, er fühlt sich ihr gegenüber als Mann heraus-

gefordert, der nicht als ein inkompetenter Fahrer gelten möchte. Sein Selbstbild steht auf dem Spiel - man kann auch sagen: sein **Stolz**. Mit dieser Selbstbehauptungs-Emotion, mit der Frage, ob er seinen Stolz durchsetzen kann, ist Paul beschäftigt.

Er fühlt sich, hinsichtlich seiner „relationalen Handlungsmacht“ (Krause 1998), bedroht, eingeschränkt, unterlegen. Dagegen glaubt er, etwas tun zu müssen - wenn ihm dies auch nicht bewusst sein mag. Anders gesagt: er fühlt sich seinem Stolz **verpflichtet**. Also unternimmt er einen Verteidigungsversuch und - überholt. Später, als sich seine emotionale Verfassung beruhigt, sein Stolz behauptet worden ist, der Druck der Emotion nachgelassen hat, findet er zu seiner inneren Beweglichkeit zurück und kann sich fragen, was dieses Überhol-Manöver zu bedeuten hat.

Die Last des Stolzes und die Beifahrerin

Georg und Petra sind seit zehn Jahren verheiratet. Sie sind ein glückliches Paar. Nur im Auto nicht. Petra ist mit Georgs Fahrstil nicht zufrieden. Georg dagegen hält sich für einen ordentlichen Fahrer. Georg fährt Petra manchmal zu schnell. Für sie sind 140 km/h die Grenze. Fährt Georg schneller, sagt sie: „Fahr doch nicht so schnell. Wir haben's doch nicht eilig“. Aber Georg, der oft genug die stattlichen Limousinen süddeutscher Herkunft an sich vorbeiziehen sieht, möchte mit seinem Golf etwas mithalten. Da fährt er schon einmal 150 km/h und ein wenig mehr.

Er fährt anders als seine Frau. Auf der Autobahn bremst er möglichst wenig. Er hat den Ehrgeiz so zu fahren, dass die Verzögerungen durch Lastwechsel ausreichen. Er hält einen großzügigen Abstand ein, „schwimmt“ mit, wie man so sagt. Wenn der Verkehr dicht wird, die Abstände sich verringern, nimmt er den Fuß vom Gaspedal und verlangsamt auf diese Weise sein Tempo. Dabei unterschreitet er manchmal den Sicherheitsabstand, wohl wissend, dass dies nur für Augenblicke der Fall ist, dann hält er den alten Abstand wieder ein. Petra kommentiert dies regelmäßig →

→ sofort: „Du fährst zu dicht auf!“ „Jaa, ich werd' ja schon langsamer“, antwortet dann Georg. Manchmal, wenn ein Fahrzeug knapp vor ihm auf die Überholspur wechselt, womit er gerechnet hatte, schlägt sie die Hände vors Gesicht, als würde er jetzt dem Vordermann auffahren. Er tut es nicht, er ist längst bremsbereit, was sie nicht sehen kann, weil die Pedalerie ihren Blicken entzogen ist. Manchmal denkt er: Petra müsste auf einer Art Fernsehschirm seine Füße sehen können, das würde helfen und diese kränkenden Erfahrungen vermeiden.

Er hat seine Fahrweise Petra zuliebe angepasst. Größere Abstände, weniger Überholvorgänge, geringeres Tempo. Er kutschiert den Golf mehr, fühlt sich wie ein angestellter Chauffeur, der die Weisungen einer Rentnerin (wie im Film „Mrs Daisy und ihr Chauffeur“) ausführt - und schaut den überholenden Limousinen hinterher. Er muss sein Licht unter den sprichwörtlichen Scheffel stellen. Sein **Stolz** ist bedroht.

Fährt er allein, bewegt er den Wagen anders. Dann fühlt er sich als ein aktiver Fahrer, der sich etwas mehr durchsetzt und behauptet (bei Überholvorgängen). Sein Stolz lebt wieder auf. Die Autobahn- →

→ Ausfahrten durchfährt er schneller als mit Petra. Da genießt er die Querbeschleunigung und lässt auch schon einmal die Reifen quietschen. Petra würde sofort Einspruch erheben.

Befährt er mit Petra eine Landstraße, hält er sich zurück. Lastkraftwagen, die mit 70 km/h vor ihm herfahren, überholt er eher nicht - seiner Frau zuliebe. Fährt er dort allein, nützt er die erste gute Gelegenheit zum Überholen. Petra würde das als eine unruhige Fahrweise kommentieren. Vielleicht hat sie Recht, denkt Georg, wenn er sich bei den Fahrten zu seiner Arbeitsstelle beobachtet. Obgleich er es sich zur Regel gemacht hat, nie riskant zu überholen.

Georg am Steuer, Petra seine Beifahrerin - eine typische, gut untersuchte automobile Beziehungs-Konstellation. Petra, die Beifahrerin, auch das ist typisch, ist die Frau mit (verkehrs-)erzieherischem Einfluss auf den Mann beim Autofahren. Die Studie von Schlag und Schupp (1999) belegt diesen Kontext. Die beiden Wissenschaftler untersuchten unterschiedliche Risiken, eine Pkw-Pkw-Kollision zu verursachen. Dieses Risiko war für allein fahrende Männer deutlich am höchsten, für Frauen in jeder Konstellation im Vergleich zu Männern geringer, für Männer jedoch

dann besonders niedrig, wenn sie in Begleitung einer Frau fahren. Bei hohen Fahrzeugbesetzungen stieg dieses spezifische Unfallverursachungsrisiko im übrigen wieder an. Es unterschied sich zudem für die neuen und die alten Bundesländer.

2.2.3 Scham und Neid

Scham ist eine unangenehme Emotion. Unsere Sprache hat dafür eine präzise Redewendung: Sich eine Blöße geben. Etwas wird an einem bemerkt, von dem man nicht wünscht, dass es bemerkt wird. Scham entsteht in der Öffentlichkeit: Die Augen der Anwesenden sind auf einen gerichtet und nehmen die Schwachstelle, die man so gern geschützt hätte, wahr. Scham ist eine brennende Emotion – das Wort von der Schamesröte deutet an, wie heftig es in einem arbeitet und wie sehr man um seine Verfassung ringt. Scham ist die Emotion über die von anderen in Gang gesetzte Entdeckung der Diskrepanz zwischen dem Ich und dem Selbstbild – für einen Augenblick wird man so gesehen (oder fürchtet, gesehen zu werden), wie man nicht gesehen werden möchte. Scham ist „das Gefühl von Angst und Schmerz, das man empfindet, wenn man sich in irgendeiner Art von Schwäche, von Versagen oder Beschmut-

zung den Blicken eines anderen (oder dem „inneren Auge“ des eigenen Gewissens) preisgegeben sieht und die Antwort in Form von Missachtung, Entwertung oder Hohn erwartet oder fühlt“, schreibt Leon Wurmser (1987).

Neid ist die Emotion des Vergleichs. Schon Aristoteles schrieb, dass der Neid sich nur auf Gleichgestellte richtet, die sich hinsichtlich „Geschlecht, Verwandtschaft, Alter, Haltungen, Ruf und Vermögen“ nahe sind (zit. in Hartmann 2001). Helmut Schoeck, der deutsche Soziologe, der eine Monografie über den Neid verfasste, sagte es ähnlich: „Neid entfaltet sich unter Gleichen oder beinahe Gleichen“ (zit. in Hartmann 2001). Im Neid rumort das Gefühl, ungerechterweise schlecht abzuschneiden, verbunden mit dem nagenden und untergründigen Ärger, daran nichts ändern zu können. Der Nachbar, keinen Deut besser als man selbst, hat auf unerklärliche Weise mehr vom Leben. Der Neid ist ein stilles Wüten – gegen den Beneideten. Der Neid kann aber auch, und dann wird er erträglich, in Bewunderung umschlagen. Der protzige Sportwagen entwickelt sich dann zu einem edlen Gefährt, in dem man sich vom Nachbarn gern einmal mitnehmen lässt.

Im folgenden werden fünf Beispiele dargestellt: Mit der Wahl des Automobils wird das Problem der Scham und des Neides reguliert.

„Wenn ihm dennoch so viele Sympathien gelten, dann liegt das zweifellos nicht nur an seinem überzeugenden Motor und den guten Bremsen, sondern vor allem daran, wie er aussieht. Zumal mit abgenommenem Verdeck wirkt er wie ein edles Museumsstück, und wenn man auf ihn zugeht, durchströmt einen auch nach längerer Gewöhnung ein durch und durch angenehmes Gefühl“ (Westrup 1970). Diese Worte aus einem Test-Bericht einer bekannten Auto-Zeitschrift hat **Armin** im Ohr – sie waren es, die ihn auf dieses Fabrikat aufmerksam machten –, während er seinen Wagen für den Start buchstäblich präpariert: Er öffnet die Spritzdecke mit dem Reißverschluss, knöpft sie auf der Fahrerseite ab – die Beifahrerseite bleibt weiterhin geschützt –, verstaubt sie hinter dem Fahrersitz, der jetzt zugänglich ist, knöpft seine wattierte Jacke zu, zieht die Kappe kräftig in die Stirn, die Handschuhe an. Schließlich ist es Herbst, und die Sonnenstrahlen wärmen nicht mehr richtig. Er spürt die Blicke der Passanten in seinem Rücken, er weiß, dass immer irgend jemand stehen bleibt und →

→ ihm zuschaut, und er spürt, wie die Vorstellung ihn aufheizt. Er kommt sich vor wie jemand, der öffentlich befragt werden soll. Gedanken, was ihn mit seinem Roadster verbindet, schießen ihm durch den Kopf: Sein Vergnügen, dem Schutz einer Limousine zu trotzen und sich dem Wetter auszusetzen, gegen den alten erstickenden mütterlichen Zieh-dich-warm-an-Appell; seine Idee, mit diesem in kleiner Stückzahl und in Einzelanfertigung hergestellten Auto konkurrenzlos zu sein – jedes andere Auto ist im Vergleich dazu eine unattraktive Komfort-Schaukel; sein Fasziniertsein vom Bild des Gentleman in Tweed am Steuer eines alten offenen Bentley aus den 30er Jahren.

Der offene Wagen macht ihn zum Objekt der Neugierde und des Neides, daran hat er sich gewöhnt. Er genießt die öffentliche Aufmerksamkeit, zugleich macht sie ihn aber auch ein wenig unsicher, verlegen. Er fühlt sich wie auf dem Präsentierteller und entlastet sich mit dem Gedanken an seinen schon oft erzählten Scherz, dass er, als unbezahlter Unterhalter im Straßenverkehr, an der Vergnügungssteuer beteiligt und von der Kfz-Steuer befreit werden müsste. Armin hat sich auf seinem Fahrersitz eingerichtet und angegurtet. Vermummt in eine →

→ um die Beine geschlagene Wolldecke startet er seinen Sportwagen und fährt los.

Karl geht zu seinem Wagen, den er knapp eingeparkt hat zwischen einem funkelneuen, blitzsauberen Mercedes und einem kleinen Fahrzeug japanischer Herkunft. Es ist ein heller Nachmittag in einer Großstadt, und Karl fällt auf, wie stumpf und schmutzig das Weiß seines Wagens aussieht – verglichen mit dem in seiner neuen Lackierung strahlenden Mercedes. Sein Wagen, ein Produkt aus Wolfsburg, ist acht Jahre alt und hat über 200.000 km gelaufen; man sieht ihm die Jahre an, findet Karl, als er die Tür aufschließt. Wieso fällt ihm das jetzt auf? Würde ihm jetzt der Fahrer (oder die Fahrerin) des schwäbischen Automobils begegnen, fantasiert er, wäre ihm das unangenehm. Er käme sich zweitklassig vor wie ein armer Verwandter mit zerschlissenen Koffern und abgetragenen Jacken. Dabei ist er, wenn er am Steuer sitzt, ganz zufrieden: Sein Auto fährt problemlos, es kostet nicht viel und bewegt seinen leisen Protest gegen die gegenwärtige automobilistische Hochrüstung und gegen die ökologische Verschwendung. Schwarzbrot nennt er diese praktischen, vernünftigen Autos. Manchmal wäre er aber schon ganz gern unvernünftig. →

→ Er kann sich gar nicht erinnern, wann er sein Auto zum letzten Mal wachste und polierte. Es ist schon lange her. Die letzte Wagenwäsche auch. So gehen Studenten mit ihren Wagen um, denkt er. Ist er zufrieden mit seinem beruflichen Status? Würde er gerne über die finanziellen Mittel verfügen, die man braucht, um sich einen Mercedes leisten zu können? Ach was, das Segelboot, für das er spart, ist ihm wichtiger. Karl startet sein Auto und bewegt es gekonnt aus der engen Parklücke heraus, ohne Servolenkung. Der Besitzer des Mercedes könnte das sicherlich nicht so, sagt sich Karl tröstend, mit milder Verachtung.

Sie mag ihren geländegängigen Wagen englischer Herkunft, geht **Claudia** durch den Kopf, als sie im Parkhaus auf ihn zugeht – diesen massigen Kasten, der sie und die anderen Autos überragt, mit den mächtigen Rädern und der gediegenen Ausstattung, die ihr so gefällt. Am Steuer hat sie das Titanic-Gefühl („Queen of the World“): Sie thront über dem Verkehr, der ihr nichts anhaben kann, vor ihr die riesige Motorhaube mit dem großen Motor, die ihr wie der hoch gebaute Bug eines stattlichen Bootes vorkommt. Sie tagträumt vom Herrenhaus mit der Kiesweg-Auffahrt und dem großen Grundstück, wozu ein großes Fahrzeug so gut passt. Es ist, als würde ihr mit dem Auto ständig der rote Teppich ausgerollt. Sie hat auf der Straße Platz. Wenn ihr jemand zu nahe auffährt, beunruhigt sie das nicht. Und der Wagen ist so praktisch, die beiden Kinder genießen die Fahrten darin – so viel Platz und so viel zu sehen.

Helga fährt einen knallroten Kleinwagen japanischer Herkunft, den „zweitkleinsten Wagen auf dem Markt“, erzählt sie gerne stolz. Mit ihm lebt sie ihre Studentinnen-Zeit weiter - es sind nämlich nicht die geringen Kosten, die sie zum Kauf dieses Autos bewogen haben -, als sie mit einem roten Käfer in ihrer Universitätsstadt ihre Unabhängigkeit pflegte. Mit ihrem kleinen Auto ist sie die zwar erwachsene, aber sich studentisch fühlende Mutter. Es ist wendig, sie findet immer Platz. Sie schlägt den großen Limousinen regelmäßig ein Schnippchen, fährt gewissermaßen außer Konkurrenz, ein Leichtgewicht im Kreis der Mittel- und Schwergewichte.

Ihr kleines Auto benutzt Helga allein, sie muss es nicht teilen. Allenfalls transportiert sie ihre Tochter damit zum Kindergarten oder zu den Großeltern. Für längere Fahrten steht ein anderes Auto zur Verfügung. Sie fährt mit einer Art Rumpelstilzchen-Gefühl: Niemand sieht ihr an, wie sie im Straßenverkehr triumphiert – klein, aber wirklich fein; wendig und gar nicht so kostspielig.

Kevin ist ein Auto-Fan. Er ist Mitte Zwanzig und wohnt noch bei seinen Eltern. Er hat seinen Verdienst als Handwerker für sich, muss nichts abgeben. Er liest drei Autozeitschriften und kennt sich im Zubehör-Handel aus. Er verpasst kein Grand Prix-Rennen seines Idols Harald Frentzen. Er fährt immer mit einer Mechaniker-Kappe der Firma Castrol, die ihm sein Vater aus England mitbrachte. Natürlich hat er sein Automobil tiefer legen, ordentliche „Schluffen“ montieren und einen Hilfsrahmen in die Zelle einbauen lassen. So pilotiert er sein Fahrzeug - immer auf dem Sprung. „Stoff“ gibt er auf Landstraßen und in Kurven und manchmal, an einer Ampel, in der direkten Konkurrenz mit seinem Nebenmann oder seiner Nebenfrau. Auf den Autobahnen macht das Fahren weniger Spaß, da sind die großen Limousinen eh schneller als er. Er spart auf eine gebrauchte, gut erhaltene Limousine der Mittelklasse mit ansehnlicher kW-Zahl.

Soziale Distinktheit und der Preis der Selbst-Symbolisierung

Das Bedürfnis nach sozialer Distinktheit (= Unterscheidung; vgl. Abschnitt 2.3) kostet seinen Preis. **Armin**, würde man ihn dazu befragen, könnte es beschreiben: diese aufdringliche Hitze, die in ihm aufsteigt und die er als ein leichtes Schwitzen wahrnimmt, ähnlich der Schamesröte, bei der man spürt, wie der Kopf sich erwärmt. Er könnte angeben, wie sehr ihn die Blicke der Passanten stören, während er in seinen exklusiven Roadster klettert und dabei sein Bedürfnis, sich deutlich unterscheiden zu wollen, preisgibt mit einer für einen Autofahrer vergleichsweise aufwendigen Selbst-Symbolisierung.

Armin hat mit seiner sozialen Scham zu kämpfen, dass er, der als ein besonderer Autofahrer gelten möchte, damit gerade den **Neid** seiner Beobachter heraufbeschwört, die ihm übel nehmen könnten, dass er sich so absetzen möchte. Und er muss mit seiner **Scham** zurecht kommen, dass man ihm vielleicht ansehen könnte, welche Fantasien er mit seinem Roadster pflegt. Die Frage ist, wie er mit seinem Roadster öffentlich aufgenommen wird: Ob er bewundert wird für seinen

Mut, sich mit einem Fahrzeug, welches so ganz anders ist als die anderen Autos, zu exponieren. Oder ob der Neid umschlägt in zerstörerische Aktivitäten. Besitzer von Rolls Royces beklagen häufig die notwendigen mehrmaligen Lackierungen, Besitzer der stattlichen Karossen aus Stuttgart ersetzen mehrmals ihren Marken-Stern.

Dieses Problem hat **Karl** nicht. Hinsichtlich seiner Auto-Wahl stapelt er lieber tief. Sein millionenfach verbreitetes Fahrzeug erweckt keinen **Neid**. Damit muss er sich nicht herumschlagen. Aber ihn würde beschämen, würde er dem Besitzer (oder der Besitzerin) der teuren Limousine aus Stuttgart-Untertürkheim begegnen und sich zum Vergleichen gezwungen fühlen. Er würde auf den Unterschied zwischen der polierten Limousine und seinem schmutzigen Massenprodukt gestoßen und auf die unangenehme Frage, ob der andere Fahrer etwas hat, was er nicht hat. Er würde sich wie jemand fühlen, der als einziger auf einer Party in seinen Alltagskleidern aufkreuzt und seinen guten Anzug zu Hause im Schrank hat hängen lassen.

Helga schützt sich vor dem Neid der anderen Verkehrsteilnehmer, indem sie ihre automobilistischen Wünsche

in ihrem kleinen Auto verbirgt – niemand kann ihr ansehen, wovon sie träumt. Mit ihrem Auto reiht sie sich in den Straßenverkehr ein und fällt nicht auf; sie fordert niemanden heraus, und keiner fordert sie heraus.

Claudia ertappt sich häufig dabei, wie schnell sie in ihre benzindurstige Auto-Burg steigt und erleichtert ist, wenn sie die Tür zugeschlagen hat und vor den Blicken der Passanten geschützt ist. Man könnte auch sagen: So sieht die Flucht vor dem **Neid** aus. Die Auto-Burg schützt. Helga hat sich gewissermaßen vor dem Neid-Problem in ihrem Auto versteckt. Sie zahlt einen anderen Preis: Manchmal fühlt sie sich der Dynamik des Straßenverkehrs, in dem die automobilistischen Muskeln oft den Ton angeben, ausgeliefert.

Kevin wird vielleicht seine Gleichaltrigen hier und da herausfordern, ihn herauszufordern. Er ringt mit seiner **Scham**, sich schnell **unterlegen** zu fühlen. Er ist sich seiner Erwachsenenheit unsicher, ihm macht die Abhängigkeit von seinen Eltern zu schaffen. So fährt er mit der Erwartung, von anderen ständig herausgefordert und in eine Konkurrenz verwickelt zu werden. Er hat das Gefühl, sich am Steuer behaupten und wehren zu

müssen gegen die befürchtete Kränkung, sich klein zu fühlen. Und so versucht er ständig, den anderen Autofahrern zuzuvorkommen.

2.2.4 Frustration und Aggression

Es war der Sozialpsychologe J. Dollard, der mit seinen Kollegen L.W. Doob, N.F. Miller, O.H. Mowrer und R.R. Sears 1939 die enorm einflussreiche Arbeit „Frustration and Aggression“ publizierte. Ihre Hypothese war, dass das Ausmaß der Frustration - also die Unterbindung der Realisierung eines Impulses - das Ausmaß der reaktiven Aggression bestimmt. Damit war zugleich eine Hypothese über die Entstehung von Aggression vorgelegt worden: Aggression wird im sozialen Kontext erworben; sie gehört nicht zur menschlichen Ausstattung. Diese Hypothese war gedacht als eine Antwort auf das von Sigmund Freud entwickelte Konzept einer zur menschlichen Ausstattung gehörenden Aggressivität, die dieser als „Todestrieb“ systematisiert hatte (Freud 1967).

Heute sieht man es anders: Nicht jede Aggression ist Folge einer vorhergehenden Frustration. Und nicht jede Frustration schafft einen Anreiz zur Aggression. Aber die grundlegende Bedeutung

der **Frustrations-Aggressions-Hypothese** ist unbestritten.

Frustration und Aggression sind keine Emotionen, sondern unspezifische Erfahrungsrichtungen der Hemmung oder Realisierung eines bestimmten Impulses. Wie die jeweilige Erfahrung erlebt und bearbeitet wird, darüber geben die spezifischen Emotionen Auskunft.

Oliver biegt in die Straße, die auf eine nur einspurig befahrbare Brücke zuführt, ein. Er hat Vorfahrt. Die Brücke, weiß er, ist für den Gegenverkehr nicht so einfach einzusehen. Aber wenn man sich mit der Geschwindigkeit zurückhält und sich abstimmt, geht es gut - bisher immer.

Er ist 50 Meter vor der Einfahrt der Brücke und nimmt seinen Vorrang in Anspruch. Da sieht er eine große Limousine in die Brücke hineinbeschleunigen. Deren Fahrer tut so, so nimmt Oliver dessen Fahrweise wahr, als wüsste er nicht, dass er auf ihn warten muss. Oliver zögert, er ist wie vor den Kopf geschlagen, er bremst und lässt das entgegenkommende, nicht vorfahrtberechtigte Automobil vorbei. Er ist sprachlos, er fühlt sich angeschlagen, niedergeschlagen, als hätte er einen gravierenden Verlust →

→ erlitten. Aber dann wütet er, möchte sich **revanchieren**, seinen Wagen drehen, den anderen verfolgen, ihm auffahren.

Mechanisch fährt Oliver weiter. Ein anderes entgegenkommendes Fahrzeug hält vor der Einfahrt der Brücke und respektiert seine Vorfahrt. Oliver nimmt nicht wahr, wie er wie in Trance fährt. Unaufmerksam steuert er seinen Opel Astra nach Hause. Er ist in Gedanken bei dem Fahrer der schweren Limousine, gegen den er im inneren Dialog anwütet. Er braucht lange, bis er sein Gleichgewicht wieder gefunden hat.

2.2.5 Angst, Ängstlichkeit und Unsicherheit

Angst ist ein Affekt, den Rainer Krause (1998) zu den „Interrupt“-Systemen zählt: Die Koordination von Handlungsabläufen wird nicht gewährleistet, sondern Handlungen werden unterbrochen. Das erlebende Subjekt erfährt seine Ohnmacht, die Angst-Emotion erzeugt Flucht-Bereitschaft: „Ich will weg von Dir!“ ist der von der Emotion vermittelte Impuls. Im Straßenverkehr, während eines Überholvorgangs, geht das natürlich nicht. Angst ist die vielleicht am intensivsten erforschte Emotion, wenngleich bis heute noch keine einheitliche Angsttheorie entwickelt werden konnte. Allen Auffassungen (im psychoanalytischen, evolutionsbiologischen, lerntheoretischen und kognitiven Ansatz) ist gemeinsam, dass es sich bei Angst um starke Bedrohungen, um das Bewusstsein von Gefahren handelt, die den Einzelnen in eine belastende Ungewissheit stürzen. Die Fachliteratur ist sich einig, dass Furcht eine Emotion ist, die sich auf eine offensichtliche Bedrohung bezieht und Angst eher ein unspezifisches, globales Gefühl. Diese Unterscheidung wird in der Alltagssprache jedoch nicht nachvollzogen. Neuere Forschung differenziert zwischen situationspezifi-

fischen Angstgefühlen und Ängstlichkeit als Persönlichkeitsdisposition (Ulich und Mayring 1992). Bei Angst wird eine unspezifische, starke Beunruhigung erlebt. Man fühlt sich beengt, gespannt, nervös, hat ein flaues Gefühl im Magen. Man fühlt sich allein, unsicher, unzulänglich. Allgemeine Erscheinungen sind eine erhöhte Atem- und Pulsfrequenz und steigender Blutdruck, Schwitzen der Handflächen, Erweiterung der Pupillen und Trockenheit des Mundes.

Im kognitiven Bereich ist die Einschätzung einer Bedrohung zentral - einer Gefahr, eines bevorstehenden Unheils einerseits, die Einschätzung der Ungewissheit über das weitere Geschehen, über die eigene Bewältigungsmöglichkeit andererseits. Angstsituationen sind also von Kontrollverlust gekennzeichnet.

Im folgenden Beispiel ist Jochen in seinem französischen Wagen gefährdet. Die Angst droht, ihn zu verengen in seinen Bewältigungskapazitäten. „Wenn ich Angst verspüre“, schreibt Bischof, „so ist dies eine vorrationale Weise zu sagen: Dieses Objekt kann mir gefährlich werden. Die Gefühle sind weder prä- noch postkognitiv, sie sind selbst kognitiv“ (Bischof zit. in Krause 1998).

Das heißt: Die Gefühle gehen den Gedanken nicht voraus, sie folgen ihnen auch nicht, sondern stehen anstelle der Gedanken.

Jochen ist Student im fünften Semester. Nach langem Ringen mit seinem Vater, unterstützt von seiner Mutter, hat er den langersehnten Kleinwagen vor kurzem finanziert bekommen, einen Citroën AX Diesel. Anfangs war Jochen nicht gewillt, ihn wie einen französischen Kleinwagen zu bewegen – behäbig im Wiege-Rhythmus, langsam in der Bewegung. Stattdessen gab er tüchtig Stoff. So fuhr er auf der Autobahn mit gut 120 km/h.

Das hat sich geändert. Inzwischen hat er ein zwiespältiges Verhältnis zu seinem Auto. In seiner Universitätsstadt fährt er es gern. Da kann er gut mithalten, und wenn er fix ist, ist er vornweg. Das gefällt ihm. Auf der Autobahn möchte er am liebsten manchmal aussteigen. Er hat sich angewöhnt, nur mit großer Vorsicht zu überholen. Er ist es nämlich leid, die Autos herangeschossen kommen zu sehen und deren Auftritt im bläulichen Xenon-Licht wie bei einer Abend-Gala zu ertragen, diese Gernegroße, wie er sich sagt, die ihn vor sich herschieben wie einen leichten Karton. →

→ Jedes Mal hat Jochen Angst – sein Herz rast, er fängt an zu schwitzen, auf der Stirn, an den Händen, er fühlt sich unwohl. Mühsam zwingt er sich dann, auf der Überholspur auszuhalten. Manchmal kommt er sich ganz eingeklemmt vor, da er auch gar nicht mehr nach rechts kann, so eng fahren die Pkw- und Lkw-Fahrer auf der rechten Spur – als wollten sie ihn seine Ohnmacht richtig spüren lassen.

Er ist übervorsichtig, ängstlich könnte man sagen. Nur, wenn er weit und breit kein anderes Auto ausmachen kann, wagt er sich auf die linke Spur, um eventuell ein Lkw-Gespann zu überholen. Ansonsten sagt er sich mittlerweile: Ernähr' dich redlich und bleibe rechts.

Wiederholte Erfahrungen von Angst in diesen Situationen führen dazu, dass sich das affektive Muster der **Ängstlichkeit und Unsicherheit** herausbildet. Eine Erwartungsbereitschaft, im Straßenverkehr wieder und wieder die eigene Ohnmacht zu erfahren und nicht aushalten zu können, ist entstanden. Die Zuversicht in die eigene Regulations- und Bewältigungskompetenz ist verloren gegangen. Die Autofahrerin oder der Autofahrer bewegt sich im Straßenverkehr wie jemand, der seine Schritte

nur noch langsam und vorsichtig setzt, weil sie oder er die Unebenheiten des Bürgersteigs fürchtet und der eigenen motorischen Geschicklichkeit nicht traut.

2.2.6 Zurücksetzung und Anerkennung

Der Straßenverkehr ist ein soziales System mit reduzierten Möglichkeiten der Kommunikation und der interaktiven Abstimmung. Eingeschlossen in die eigenen vier rollenden Blechwände ist der Autofahrer oder die Autofahrerin mit sich und der Bewältigung der Aufgaben des Straßenverkehrs beschäftigt. Was in der anonymen Abgeschlossenheit des Autos vergessen wird, ist: Die Autofahrer **begegnen sich**, ihr Verhalten erzeugt Wirkungen. Was beispielsweise beim Bäcker gilt (vgl. Abschnitt 2.2), gilt auch im Straßenverkehr: Menschen reagieren sehr fein aufeinander. Man könnte auch sagen: Gerade weil der Autofahrer oder die Autofahrerin in ihren interaktiven Mitteln so eingeschränkt sind, sind sie besonders empfindlich.

Wer auf einer Fahrspur eingeklemmt ist wie Paul in dem folgenden Beispiel, fühlt sich so übergangen und entwertet wie jemand, der im Bäckerladen übersehen und später bedient wird, als es ihm

zusteht. Die sozialen Regeln der Fairness und des Takts sind im Straßenverkehr nicht aufgehoben, sondern gelten weiter. Menschen wollen wahrgenommen und respektiert werden. Autofahrer und Autofahrerinnen ebenso.

Paul mag seinen Opel Vectra. Er fühlt sich in seinem gut motorisierten Wagen (mit mehr als 100 PS) wie der Wolf im Schafspelz: Wenn's drauf ankommt, kann er mitmischen. Im Augenblick fährt er 150 km/h auf der Autobahn. Die Strecke vor ihm ist frei. Er geht seinen Gedanken nach. Gestern hatte ihn sein Chef verärgert. Der hatte einfach die Tatsachen verdreht und ihm einen Patzer in die Schuhe geschoben. Er weiß genau, dass er seinen Chef noch an den Liefer-Termin erinnert hatte. Der Groll von gestern, merkt er, kommt wieder in ihm auf.

Jetzt hat er nicht aufgepasst. Er fährt auf eine Lkw-Kolonnie zu, und im Rückspiegel sieht er, wie sich zwei schwere Limousinen sehr schnell nähern. Bläuliches Licht – es schmerzt beinahe in den Augen – als hätten die voll aufgeblendet. Mein Gott, flucht er in sich hinein, ist das hell! Was soll er machen? Rausscheren vor den beiden?

→

→ Nein, er lässt den einen vor und wechselt hinter ihm auf die Überholspur, das kommt gut hin, kalkuliert er. Er setzt den Blinker, während dieser eine Wagen noch auf seiner Höhe ist, und folgt ihm direkt nach. Sein Hintermann in einer großen japanischen Limousine fährt dicht auf ihn auf, reichlich dicht, findet Paul, das müsste nicht sein. Er fühlt sich eingeschüchtert, unfair behandelt: Wieso honoriert dieser Fahrer nicht, dass er den anderen passieren ließ und erst nach ihm auch überholen wollte? Paul hadert mit seinen Mitmenschen, die ihre Ellenbogen einsetzen, die Macht ihrer Kilowatt. Er kommt sich klein vor, abgewiesen wie ein Tourist im Ausland, dem ein Einheimischer den Weg miserabel erläutert. Er steht, so empfindet er es, im Regen der Unbarmherzigkeit.

Paul braucht lange, um sich davon zu erholen. Die Verletzung durch den Fahrer, der ihn auf der Überholspur vor sich her scheuchte, sitzt tief. Der hat ihn behandelt wie einen Sonntagsfahrer, der in Hosenträgern schweißtriefend das Steuer mit den Zähnen lenkt. Er presst, ohne es zu merken, die Kiefer aufeinander. Unwillkürlich fährt er schneller. So etwas will er heute nicht noch einmal erleben. →

→ Vor ihm, auf der rechten Spur, ein Pulk Fahrzeuge. Die Mittelklasse rollt vor sich hin, spottet er in sich hinein. Ein Vectra ist auch dabei. Paul sieht am Typenschild: der ist so motorisiert wie er. Er nimmt den Fuß vom Gaspedal - er ist neugierig, wer den Vectra fährt. Ja, ein Mann so alt wie er, überlegt Paul. Der Fahrer des anderen Vectra schaut zu ihm herüber. Ihre Blicke treffen sich, nur ganz kurz. Der Fahrer lächelt. Verstohlen, links hebt Paul seinen rechten Arm, um auf den Blick zu antworten. Er freut sich, er ist gerührt: Der Mann hat ihn wahrgenommen! Paul ist wieder versöhnt. Der Chef ist weit weg, und der Fahrer des großen Wagens auch. Manchmal gibt es doch nette Autofahrer, sagt er sich. Nicht alle wollen dir an den Kragen.

2.2.7 Euphorie

In einer Studie zu „Erlebensdimensionen beim Autofahren“ von Berger, Bliersbach und Dellen ist der Zusammenhang beschrieben worden, wie das Autofahren und das Hören von Musik eine bestimmte Verfassung ausmachen, die als Hochstimmung oder Euphorie beschrieben werden kann. Eine Befragte hatte das im Interview so formuliert: „Es kribbelt immer, mich treibt etwas. Mich reitet der Teufel“ (Berger u.a. 1973a).

Sie kombinierte Schnellfahren mit dem Hören „donnernder Musik“ - vorwiegend Ludwig van Beethoven. Vierboom und Kast beschreiben, dass Musikkonsum während der Fahrt zu den induzierenden Faktoren bestimmter Ereignistypen zu rechnen ist. „Im Extrem dient Musik zur ‘Stimmungsmache’; dann lassen die Fahrer sich mit entsprechender Lautstärke und Beat (Bsp. Technomusik) voran treiben und ‘aufheizen’“ (Vierboom und Kast 2001). Euphorie ist die Verfassung des Triumphs über die Realität (Boesch 1975), die Erfahrung einer intensiven Lebendigkeit, das Gefühl der Wiederkehr eigener Omnipotenz und Kompetenz. Euphorie erlebt man im Zustand des Flow (Csikszentmihalyi 1992). Euphorie ist ein Zustand äußerst gehobener Stimmung, begleitet von einem Gefühl des Wohlbefindens, der nicht unbedingt mit den Umweltverhältnissen im Einklang steht.

Andreas hört, wenn er Auto fährt, gern Musik. Musik belebt, unterstützt ihn, manchmal treibt sie ihn sogar an. Eines Abends, im Radio wurden alte Big Band-Aufnahmen gesendet, lief ein Stück mit der Count Basie-Truppe über den Sender. Andreas fuhr gerade über eine breite Stadt- →

→ Straße, die mit 70 km/h begrenzt war und eine Reihe von Ampel-Kreuzungen aufwies. Die Band donnerte Whirley Bird heraus, eine ungewöhnliche schnelle, aber typisch laute Komposition. Andreas drehte das Radio auf und wurde sofort schneller. Der Rhythmus befeuerte ihn, die aufheulenden Trompeten-Crescendi beflügelten ihn. Zuhören und Fahren waren eins. Eine Ampel schlug auf Gelb um – er fuhr durch. Die nächste Ampel erreichte er ebenfalls bei Gelb, die dritte ebenso – oder fuhr er bei Rot durch? Bei der vierten Ampel – das Basie-Stück war verklungen, die aufheulenden Trompeten-Sätze dröhnten ihm noch im Ohr – war Andreas erschöpft. Er bremste bei Rot rechtzeitig und hielt an. Meine Güte, sagte er sich – und erinnerte sich an jenen französischen Streifen, in dem Yves Montand im Walzer-Takt den schweren Lastkraftwagen über eine schmale, gefährliche Straße steuerte, aufgekrazt und erleichtert nach dem gelungenen Transport des Nitroglyzerins, für das er gut honoriert worden war. In dem Film verlor Yves Montand die Kontrolle über sein Fahrzeug und stürzte in den Abgrund. Der Film hieß „Lohn der Angst“ (Regie: Henri-Georges Clouzot, Frankreich 1953).

2.2.8 Geduld und Ungeduld

Die Geduld wird häufig als die Fähigkeit verstanden, angesichts von Widrigkeiten „nicht die Nerven zu verlieren“. Die Ungeduld ist das Gegenteil der Kraft des ruhigen Wartenskönnens und Ausharrens. Die Schwierigkeiten, die zwischen Wunsch und Erfüllung liegen, drängen den Ungeduldigen, sein Vorhaben vorzeitig aufzugeben. Ihm fehlen neben der Kraft des Beharrens die Standhaftigkeit sowie die Einsicht in die natürlichen Bedingungen des Werdens (Lexikon der Psychologie Band 3 1993).

Geduld und Ungeduld sind die Emotionen der Gelassenheit und der Gereiztheit. Sie sind die Gefühle geglückter und missglückter Selbstwert-Regulationen. Gelassenheit, schreibt der amerikanische Psychoanalytiker Leo Rangell, „zielt darauf, an der Quelle narzisstischer Zufuhr festzuhalten, dazuzugehören, in einer größeren und gefestigten Einheit (einer Person oder Gruppe) verankert zu sein“ (Rangell 1976). Wer gelassen ist, ist sich seines Wertes sicher. Wer gereizt reagiert, fühlt sich in seiner Selbstwert-Balance schnell bedroht und unsicher – die Ungeduld ist der Ausdruck des eigenen strapaziösen Ringens um den Platz in der Gesellschaft.

Wieso habe ich so getrödel? Wieso bin ich zehn Minuten zu spät gestartet? Jetzt noch pünktlich zu sein auf einer Strecke über Landstraßen?

Erich hadert mit sich. Ein, zwei Rübenfahrzeuge, und der Schnitt ist im Eimer. Erich zieht durch die Kurven. Der erste langsame Autofahrer – in einem Polo. Die denken immer nur an sich. Mal flott zu fahren wie ihre Hinterleute, kommt denen nicht in den Sinn. Hauptsache, ich kann durch die Gegend zockeln, nach mir die Sintflut.

Erich ist gereizt. Er kennt die Strecke genau, er weiß, wie lange er für welchen Abschnitt braucht. Nach zehn Minuten sieht er: Keine Zeit gewonnen. Eher verloren. Gleich kommt seine Abkürzung. Die kann er, obgleich kurvenreich, mit full speed fahren. Neeiin! schreit er in seinem Auto – es kann ihn ja niemand hören: Vier Wagen vor ihm biegen auch ab, und die machen ihm nicht den Eindruck, dass sie tüchtig Stoff zu geben beabsichtigen. „Nie wieder fahre ich so spät los“, schwört Erich. Er fährt auf einen VW Passat B auf, ein altes Ding. Genauso wird er gefahren: Der kriecht ängstlich über den schwarzen, von Reif angefeuchteten Asphalt. „Mensch, du kannst schneller!“, ruft ihm Erich zu. →

→ Wenn Worte schieben könnten, wäre er fein raus.

Erich fährt ein wenig versetzt, einige Zentimeter über der Mittellinie und späht nach vorn. Zwei Autos nähern sich in passablem Abstand. Zwischen den beiden schert er aus, nimmt sich Erich vor. Der erste Wagen kommt ihm entgegen, Erich beschleunigt auf den Passat zu und reißt seinen Wagen auf die Gegenfahrbahn. Das zweite Fahrzeug kommt ihm entgegen. Es war knapp, aber es reichte. Fünfzehn Minuten hat er erst hinter sich. Er kommt sich vor wie ein Rallye-Fahrer, nur dass der berühmte Beifahrer mit dem Gebetbuch in seinem Kopf sitzt.

Aber das weiß er nicht.

Tobias bewegt seinen Golf Cabrio in der Nähe seines Heimatdorfes gemächlich über die Landstraße. In zehn Minuten ist er zu Hause. Es ist Spätsommer, früher Abend, noch warm. Das Verdeck seines Wagen hat er zurückgeschlagen. Er genießt den Fahrtwind, die Gerüche, das Licht. In der Ferne ziehen die Jets ihre Kondensstreifen hinter sich her. Er passiert eine Ortschaft und fährt die vorgeschriebenen 50 Stundenkilometer. Jetzt ist vor ihm ein schwarzer, funkelnagel- →

→ neuer Golf eingebogen, ausgerechnet ein Fahrschul-Wagen, und dann noch ein Mädchen am Steuer. Wäre er schneller als erlaubt in den Ort hereingefahren, hätte der bestimmt gehalten, hadert er mit sich. Naja, was soll's, ich bin gleich zu Hause, resümiert er. Er guckt in den Rückspiegel: Keiner hinter ihm, niemand, der ihn auffordern könnte, dieser lahmen Fahrerin vor ihm einmal kurz zu zeigen, wie man cool überholt.

Tobias ist erleichtert. Er erinnert sich an seine Fahrschul-Zeit. Das ist jetzt fünf Jahre her. Seinen Fahrlehrer konnte er nicht ausstehen. Der wusste alles besser. Der fuhr so gut wie Michael Schumacher, nur nicht so erfolgreich, dieser Kürbis. Coole Socke – dass ich nicht lache. Mechanisch fährt Tobias in seinen Ort hinein. Den Fahrschul-Wagen sieht er nur noch schemenhaft, die Erinnerungen an seine Fahrschul-Zeit haben ihn gefangengenommen. Er hat Mitleid mit der Fahrerin vor ihm. Hoffentlich hat sie einen ordentlichen Lehrer. Er biegt auf das elterliche Grundstück ein.

Drei Tage später bewegt Tobias seinen Golf Cabrio durch Köln. Er fährt gern nach Köln, aber ungern in der Stadt Auto – er hat immer das Gefühl, die Kölner seien →

→ ungeduldig mit ihm. Sobald jemand hinter ihm sein ortsfremdes, doppelbuchstabiges Kennzeichen sieht, schert der Hintermann – auch schon einmal eine Hinterfrau? – aus und überholt ihn, als sei er der letzte Schussel. So schämt er sich für sein Kennzeichen. Wär' das Klasse wie James Bond in Goldfinger die Kennzeichen, je nach Bedarf, wechseln zu können!

Er bewegt sich auf der dreispurigen Ringstraße in der Kölner Innenstadt. Teufel, warum muss mir das passieren? hadert Tobias anklagend. Ein Fahrschul-Wagen fährt vor ihm, wieder einmal, und viel zu langsam für die erlaubten 70 km/h, die jeder hier fährt, viel zu vorsichtig. Was soll er machen? Neben ihm, auf der mittleren Spur, fließt der Verkehr zügig, die Abstände sind zu knapp, da kommt er nicht dazwischen.

Tobias flucht, er schimpft. Hinter ihm rochiert ein Audi 80 von Annotobak – natürlich ein Kölner! Er sieht den Fahrer im Rückspiegel, der ihm zu bedeuten scheint: „Mach, mach, mach!“ Tobias verflucht den Fahrschul-Wagen. Warum fährt der hier, vor mir! Er quetscht sich in die mittlere Spur. Der Hintermann bremst, es quietscht. Egal, sollen die bremsen, berappelt sich →

→ Tobias, jetzt überhol' ich. Tobias ist für einen Moment erleichtert. Aber dann fühlt er sich eingeklemmt in diesem dichten Verkehr. Ruhig fahren gibt's hier nicht. Die wollen's einem ganz schön zeigen. Elende Angeber.

Barbara hat seit zwei Jahren ihren Führerschein. Ihr Vater schenkte ihr damals einen funkelneuen Ford Fiesta. Sie fährt ihn gern: er ist handlich, wendig, braucht wenig Benzin und Platz. Morgens zur Arbeit fährt sie allerdings ungern. Oft fühlt sie sich behelligt von den Autofahrern, die ihre Männlichkeit herauskehren und sie drängen, schneller zu fahren, als ihr lieb ist. Ihre Strecke ist an den Landstraßen-Kreuzungen mit 70 limitiert. Da ist sie froh, dass sie sich zumindest dort entlastet fühlen kann und sich innerlich nicht gegen die Fahrer, die ihr auf die Pelle rücken, wehren muss.

Heute ist das wieder der Fall: Ein Astra-Fahrer, ein wenig älter als sie selbst, schätzt sie nach einem kurzen Blick in den Rückspiegel, ist mit ihrer Geschwindigkeit nicht einverstanden. Er ist ganz dicht aufgefahen. Wieso kann er sich nicht an das Limit halten und wie sie das Tempo verlangsamen? Wahrscheinlich so ein Bürschchen, denkt sie, →

→ das noch bei Mutter und Vater und nur für seinen Astra lebt. Schade, dass sie dem nicht in der Firma begegnet. Den würde sie ganz schön vor die Wand laufen lassen.

Patrick hat es eilig heute morgen. Seine Mutter hatte ihn noch gedrängt, seine Kleidung, die er im Haus verstreut hatte, wegzuräumen. Er hatte sich zu wehren versucht, aber Mama war hartnäckig - er hatte sie nicht mehr herum bekommen. Sie hatte ihm mit Vater gedroht. Darauf wollte er es nicht ankommen lassen, mit seinem Alten aneinander zu geraten. Gereizt startet er seinen Astra und düst los. Nach kurzer Zeit trifft er auf einen Lancia mit niederländischem Kennzeichen, am Steuer ein weißhaariger Mann, dem er manchmal begegnet und der, so findet Patrick, einen ganz flotten Stiefel fährt: Er bekommt ihn nicht überholt. Der Holländer hat's heute morgen noch eiliger als er. Neulich hatten sie ihn geblitzt, und jetzt will er nicht so viel riskieren. Er lässt sich zurückfallen und biegt an der nächsten Kreuzung ab.

Oh Gott, ein Fiesta, mit einer Frau am Steuer! Seinen Schnitt, den er sich jeden Morgen vorbehält, sieht Patrick flöten gehen. Naja, ein bisschen kitzeln kann er →

→ sie schon. Sie ist hübsch, sieht er. Mit meiner Freundin geht's ja den Bach runter, denkt er. Meine Güte, stur hält die sich an die 70. Ist doch keine Polizei weit und breit. Du kannst!! ruft er ihr zu. Aber sie scheint ihn nicht zu bemerken. Blöde Tucke. Bei der nächsten Gelegenheit hab' ich dich. Patrick ist auf dem Sprung.

Eberhard hält sich für einen ordentlichen Fahrer. Er fährt gern Auto, ziemlich flott, und mag seinen Wagen. Nach zwei Sicherheitstrainings fährt er einen souveränen Stil, so schätzt er es selbst ein, hat die dort empfohlene Fahrweise übernommen. Auf der Landstraße hält er sich im Wesentlichen an die Geschwindigkeitsbegrenzung - bis zu 10, 15 km/h mehr allerdings findet er o.k. An den Kreuzungen geht er auf 70, 80 km/h herunter. Das findet er auch in Ordnung, seit er gelesen hatte, dass die Geschwindigkeit von anderen Autofahrern schlecht einzuschätzen ist, und da ist es ja ganz gut, wenn nicht so schnell gefahren wird. So hat er sich angewöhnt, seine Geschwindigkeit vor den Kreuzungen durch Herunterschalten zu reduzieren und nach den Kreuzungen wieder zu beschleunigen. →

→ Heute macht ihm ein Autofahrer das Leben schwer. Auf der geraden Strecke hängt der ihm dicht auf der Stoßstange. Eberhard traut sich nicht richtig, sein Tempo vor der Kreuzung auf die vorgeschriebenen 70 km/h zu verlangsamen. Als Weichei möchte er nicht gelten. Mist, ist der dicht, und ich muss nachher den Fünfiger hinblättern. Eberhard kämpft mit sich - als schlapper Fahrer will er nicht gelten, aber er möchte auch so fahren, wie er fahren möchte. Er flucht in sich hinein: Immer diese ungeduldigen Fahrer! Sollen ihn doch in Ruhe lassen! Sein Ärger macht ihn kämpferisch: Jetzt fährt er gerade die 70, soll der sich schwarz ärgern, und wenn er ihm auffährt, muss er zahlen und kriegt von mir noch eine Anzeige wegen Nötigung.

Udo fährt einen Renault Kangoo. Der Wagen ist seine zweite Werkstatt. Werkzeuge, Materialien, Decken, Bücher, Zeitungen, zwei Taschenlampen und zwei Starter-Kabel fliegen im Innenraum hin und her. Sein Auto, sagt er sich immer, ist ein Gebrauchsgegenstand. Sein Auto soll fahren, sonst nichts. Udo kümmert sich kaum um den technischen, gar nicht um den optischen Zustand seines Wagens. Sein Desinteresse, in →

→ vielen Diskussionen vorgebracht und erprobt, ist die eine, die lieblose Seite seiner Ambivalenz: Könnte er, so fantasiert er in seinen nachdenklichen Augenblicken, hätte er ein großes, schönes Auto. Aber da das nicht möglich ist, behandelt er seinen Wagen schlecht.

Am Steuer lebt er auf, wenn es um wendiges, ein klein wenig riskantes Verhalten geht. Im Kreisverkehr zum Beispiel. Da fährt er zügig hinein, er entscheidet sich schnell, so schnell, dass er schneller als andere hineinfährt - nicht, um die anderen Autofahrer auszusperren, sondern um sie zu beeindrucken. Udo, das gehört zu seinem inneren Umgang mit sich, fährt vor Publikum - er pflegt die Fantasie, andere würden ihm zuschauen, wenn er gekonnt durch den Kreisverkehr seine weich gefederte Kasten-Limousine schaukelt.

Peter fährt einen Opel Omega. Seinem Onkel konnte er den Wagen für einen guten Preis abkaufen. Onkel Hans ist 80 Jahre alt, immer noch fit, aber das Autofahren strengt ihn doch mittlerweile an. Und so kam Peter an den Opel. Ein großes Auto, ganz schön, sagt er sich immer wieder - als müsste er seine Zweifel verscheuchen oder beschwichtigen. Neulich →

→ hatte sich eine Kollegin über ihn lustig gemacht: Einen Opel hätte ich dir nicht zuge-
traut. Sie hatte Salz in seine Wunde gestreut. Er hatte ihr den Satz nicht sonderlich übel genommen, aber er saß.

Peter weiß: Er muss auf sich aufpassen. Er konkurriert gern auf der Straße. Es gibt auf seiner Strecke zur Arbeit eine Kreuzung, da kann er Punkte machen, wenn er schnell ist. An dieser T-Kreuzung muss er die Vorfahrt beachten. Die Landstraße verläuft quer zu seiner Straße, er kann sie von weitem einsehen und, wenn er das Tempo der aus beiden Richtungen kommenden Fahrzeuge gut kalkuliert, mit 30, 40 km/h ohne zu bremsen in die Kreuzung einfahren und sich nach links auf der Landstraße einordnen.

Andere Autofahrer, hat er schon oft beobachtet, halten an der T-Kreuzung und orientieren sich nach rechts und links und fahren dann los. Peter macht das, während er auf die Kreuzung zufährt. Er macht das, hat er inzwischen bei sich beobachtet, wenn er sich herausgefordert fühlt von einem Autofahrer, der ihm folgt, eventuell dicht auffährt und dessen Automobil er ihm neidet. Den hängt er an dieser Kreuzung ab. Das ist der Ort seines Triumphs.

2.2.9 Gelassenheit

Gleichmut, gibt Kluge (1975) als etymologische Geschichte an, ist eine Rückbildung des Adjektivs gleichmütig, das schon Martin Luther (im 16. Jahrhundert) gebrauchte. Gleichmut, gleicher Mut, bedeutet eine gleichbleibende seelische Verfassung. Ihr Aktivitätsmuster ist auf einem mittleren Niveau ausbalanciert. Das folgende Beispiel von Jürgen zeigt, dass Gleichmut - man könnte auch Gelassenheit sagen - das Produkt einer langen Auseinandersetzung mit dem Autofahren und dem Automobil ist. Jürgen hat einen entspannten Fahrstil entwickelt, der orientiert ist am Ideal des flüssigen, sparsamen und vorausschauenden Autofahrens - eher Lastwechsel als Bremsmanöver, eher Nachgeben als Eingehen von Machtkämpfen.

Jürgen, ein Mann in den 50ern, fährt noch immer gern Auto. Vor zwanzig Jahren erwischte ihn das Autofieber - alte Autos faszinierten ihn. Er erwarb zwei, drei so genannte Oldtimer, fuhr sie, solange es für ihn erschwinglich war und verkaufte sie schließlich schweren Herzens. Den alten Zeiten des automobilistischen Paradieses hängt er nach, wenn er heute am Steuer eines Autos sitzt, das millionenfach produziert →

→ wird. Sein Fahrzeug reizt ihn nicht. Beschleunigen, dass es qualmt und andere Autofahrer buchstäblich stehen lassen, Kurven schneiden, Querbeschleunigung ausprobieren - all dies käme ihm unpassend vor, so als würde er in kurzen Hosen einkaufen gehen.

Jürgen fährt heute morgen zur Arbeit. Es ist Herbst, und es ist noch dunkel. Vor sich hat er kein Fahrzeug, im Rückspiegel sieht er niemanden herankommen. Er fährt die vorgeschriebenen 100 km/h auf der Landstraße - nur ein wenig schneller. Natürlich sucht er die Fahrbahn-Ränder ab nach den in Gebüsch aufgepflanzten Radar-Kanonen oder nach etwas seltsam geparkten Allerweltsautos bundesdeutscher Herkunft. Aber er muss die Tempo-Kontrolle nicht fürchten: Er hat es sich zur Regel gemacht, die Geschwindigkeitsbegrenzungen nie deutlich zu überschreiten.

Jürgen holt einen Traktor ein, der mit zwei Anhängern Rüben transportiert - ausgerechnet hier, sagt er sich, wo es nicht möglich ist zu überholen, es sei denn man hätte mehrere hundert Pferdestärken zur Verfügung. Er weiß, dass er in drei Kilometern, dort, wo die Landstraße überschaubar wird, überholen →

→ kann. Ein Toyota fährt ihm dicht auf. Jürgen kann dessen Fahrer erkennen: ein junges Gesicht in den 20ern. Er kalkuliert: Der hat es eilig und ist ungeduldig, weil er seinen Wagen über die Fahrbahn-Mitte zieht, um die in langen Kurven verlaufende Landstraße einsehen zu können.

Jürgen hält seinen Abstand zu dem Trecker, fährt einen sauberen Strich und hofft, damit seinem Hintermann zu signalisieren, dass er nicht zu überholen beabsichtigt. Sein Hintermann scheint ihn zu verstehen, denn plötzlich - für Jürgen ist die Strecke weiterhin unübersichtlich - schert er aus und überholt ihn und den Rüben-Transporter. Junge, Junge, sagt sich Jürgen, während er ihm nachschaut. Du hoffst und gehst davon aus, dass dir keiner entgegenkommt.

Der junge Mann zieht davon. Die Gegenfahrbahn bleibt frei. Trotzdem, denkt Jürgen, als er die französische Ente zur Zeit seines Studiums fuhr, hatte er sich angewöhnt, sich vor dem Überholen auszumalen: Was wäre, würde ihm auf einem unübersichtlichen Landstraßen-Abschnitt ein Sportwagen mit hohem Tempo entgegenkommen? So, wie er es einmal mit einem Maserati erlebte? Er hat sich auch angewöhnt, nach einer →

→ aufreibenden Nebel-Fahrt auf der Autobahn, als er nur noch Schritt fahren konnte und die Markierungen nicht mehr sah, sein Tempo immer der Strecke, die er übersehen kann, anzupassen. „Don't take chances“, sagt er sich, wenn er seinem Vorsatz untreu zu werden droht – eine Formel, die er in dem amerikanischen Western Rio Bravo aufgeschnappt hatte und die er schätzt – gewissermaßen die Floskel nüchterner Professionalität.

Jürgen pflegt, legt man die Studie zu den Mustern des Autofahrens zugrunde, die Fahrform des Pilotierens (Berger u.a. 1975). Er hat eine vergleichsweise lange Geschichte des Autofahrens hinter sich. Eine „Ente“ war sein erstes Auto. Danach fuhr er großvolumige und alte Autos, bis er die Kosten seines Vergnügens realisierte und auf Fahrzeuge umstieg, die seinen Geldbeutel nicht mehr belasteten. Gelassenheit leistet für das Autofahren, was der Humor für die eigene Lebensgestaltung bedeutet: eine selbstkritische, wohlwollende Distanz zu den verheißungsvollen Vergnügen des Automobils mit seinen Versprechen nach Selbst-Erweiterung. Er muss nicht mehr der Erste sein, der die anderen Verkehrsteilnehmer hinter sich lässt. Er hat sich

angewöhnt, die offenen oder vermeintlichen Fehde-Handschuhe, die er früher hier und da aufnahm, zu ignorieren (Bliersbach und Dellen 1981).

2.3 Selbst, Selbstkonzept, Selbstwertgefühl

Wichtige Grundbegriffe zum Verständnis der Emotionalität von Verkehrsteilnehmern

Die eigene Persönlichkeit, das Ich, die personale Identität, das Selbstkonzept und das Selbstwertgefühl sind in den Industrieländern von extrem hoher Bedeutung.

Bei genauer Betrachtung jedoch ist die ideale Vorstellung von einem autonom und unabhängig agierenden Individuum, das, wenn es nur wollte, sich aus der Welt erheben und autark leben könnte, fragwürdig geworden.

„Jenseits von Freiheit und Würde“ nannte der Lernpsychologe Skinner sein Hauptwerk (1973), um darauf hinzuweisen, wie wenig wir uns von unseren Erfahrungen und unseren Gebundenheiten freimachen können und wie sehr das freie und unabhängige Individuum eine Fiktion ist. Mehr noch: Mit der Aufklärung, die den Menschen in sein Recht setzte und ihn von überkommenen Vorstellungen und Glaubensinhalten befrei-

te, erfuhr der Mensch zugleich eine Reihe von Kränkungen seines auf Weltbeherrschung gerichteten Selbstbewusstseins. In der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts lehrte Kopernikus, dass die Erde, die Heimat des Menschen, eben nicht der Mittelpunkt der Welt ist. Rund 300 Jahre später räumte Darwin mit der Vorstellung auf, dass der Mensch die Krone göttlicher Schöpfung und allem anderen Leben weit überlegen sei. Und um 1900 zeigten die Arbeiten Sigmund Freuds, dass das Ich nicht Herr oder Dame im eigenen Hause ist, sondern von unbewussten Kräften ständig bewegt und bedroht wird.

Man könnte meinen, in dieser Situation kam das **Auto** gerade recht. Es gab zurück, was man verloren glaubte: die Illusion, Raum und Zeit zu beherrschen. Das Auto wurde zum Zentrum einer neuen Ichbezogenheit: „Wenn schon nicht autonom, so doch zumindest automobil!“ schreibt Hugo Schmale (in: Der Spiegel 23/1999). Jean Baudrillard, französischer Soziologe, vergleicht den Autofahrer mit der mythologischen Gestalt des Zentaur in seiner zwitterhaften Verschmelzung menschlicher Intelligenz mit tierischer Kraft (ebenda). Übrigens bedeutet die griechische Vorsilbe autos

„eigen oder selbst“ - das Automobil als das Versprechen, sich unabhängig, eben „selbständig“ bewegen zu können. (In Abschnitt 4.2.1 gehen wir ausführlich auf die subjektive Bedeutung des Automobils ein.)

Was jedoch ist das **Selbst**? Es ist das Wissen um und das Gefühl für die eigene Individualität, für die eigene Identität, personale Kontinuität über Zeit und Lebenssituationen hinweg - das Wissen und das Gefühl, dass man existiert. Menschen trennen sich von ihrer Umwelt, machen sich als Subjekte zu Objekten der Erkenntnis und bilden Vorstellungen von sich: Wie sie sich sehen, ist Ausdruck ihres **Selbstkonzepts** oder auch ihres kognitiven Selbst. Selbstreflexivität, Selbsterkenntnis und Selbstkritik gehören vielleicht zu den höchsten Fähigkeiten, über die der Mensch im Unterschied zum Tier verfügt. Das Selbstgefühl ist daneben das emotionale Selbst, die emotionale Seite des Selbstbilds. Das **Selbstwertgefühl** einer Person ist eine verallgemeinerte Bewertung des eigenen Selbst. Es bezieht sich auf das Gefühl, zu wissen, wer man ist und was man wert ist. Identität fasst diese Systematisierungen zusammen: Selbstkonzept, Selbstgefühl und Selbstwertgefühl. Sie entwickeln

sich innerhalb eines Lebenslaufes in prototypischer Weise - in Entwicklungsstufen und in Entwicklungsaufgaben, die für eine gelingende und zufriedene Weiterentwicklung bewältigt werden müssen (Erikson 1998). Zugleich hängt diese Entwicklung mit den Erfahrungen zusammen, die Menschen in sozialen Situationen machen: In den Reaktionen der anderen auf die eigenen Handlungen (Mead 1988) erkennt man sich selbst. Die Reaktionen der Umwelt gleichen einem Spiegel, in dem man sich wahrnimmt, erfährt, kennen lernt und kontrolliert, so wie man überprüft, ob der Sitz der Kleidung den Blicken der Öffentlichkeit standhält. Cooley (1902, zitiert in: Immanuelmann u.a. 1988) nannte diesen Prozess der Selbst-Vergewisserung das „looking-glass-self“ (Spiegel-Selbst), womit er meinte, dass wir uns so sehen, wie wir glauben, von anderen gesehen zu werden.

So sind Menschen nicht nur die passiven Empfänger von Rückmeldungen anderer, sondern sie achten auch sehr subtil auf die Wirkungen, die ihre Handlungen bei anderen hinterlassen, und suchen darüber hinaus Informationen, die zu beurteilen erlauben, ob wir mit unseren Einstellungen und Meinungen zu unserem Verhalten richtig liegen.

Leon Festinger (1954) geht sogar davon aus, dass Menschen ein Grundbedürfnis haben, die eigenen Einstellungen und die Annahmen über ihre eigene Person daraufhin zu überprüfen, ob sie der Realität angemessen sind. Dazu können sie versuchen, diese an der physikalischen Realität zu bemessen, oder aber sie versuchen, sie in sozialen Vergleichsprozessen zu überprüfen. Das Ergebnis kann Bestätigung oder die Feststellung von Nichtübereinstimmung sein - wobei die Bestätigung natürlich bevorzugt wird: denn Informationen über die eigene Person sind „heiß“ (hot cognitions). Sie haben viel mehr als andere Informationen mit dem eigenen Wohlbefinden zu tun und wirken darauf ein. Ein gutes Beispiel ist das „Cocktailparty-Phänomen“: Auf einer Party herrscht munteres Geplauder, eine diffuse Geräuschkulisse mit Gelächter, Gesprächen, einem Wirrwarr von Stimmen. Plötzlich fällt in einer Ecke der eigene Name. Sofort und ganz automatisch richtet sich die Aufmerksamkeit dorthin. Selbstbezogene Informationen (wie eben der eigene Name) haben höchsten Aufmerksamkeitswert, sie werden auch aus einem diffusen Informations-Wirrwarr herausgefiltert.

Selbst-Präsentation und Selbst-Symbolisierung

Menschen sind daran interessiert, wie sie ihr Selbst präsentieren und wie sie in einer sozialen Situation wahrgenommen werden. Früher war die Kleidung das Mittel, das eigene Selbst und den eigenen sozialen Status - wie man sich sieht und wie man gesehen werden möchte - zu präsentieren und zu vermitteln.

Der amerikanische Soziologe Richard Sennett hat dies für das 18. Jahrhundert beschrieben:

„Würde man den Bewohner einer modernen Großstadt plötzlich in das Paris oder London der Jahre um 1750 versetzen, so stieße er auf eine Menschenmenge, die in ihrem Erscheinungsbild zugleich einfacher und verwirrender ist als die unserer Tage. Heute kann man auf der Straße gerade noch den Unterschied zwischen einem Armen und einem Angehörigen des Mittelstandes und - obschon weniger deutlich - vielleicht auch den zwischen einem Angehörigen des Mittelstandes und einem Reichen erkennen. Das Erscheinungsbild der Leute auf den Straßen von London und Paris vor zweihundert Jahren lieferte dagegen sehr viel genauere Hinweise auf den gesellschaftlichen Status des einzelnen. Leicht waren Dienst- →

→ boten von Arbeitern zu unterscheiden. Der ausgeübte Beruf ließ sich an der Tracht der verschiedenen Gewerbe ablesen, und bestimmte Tressen und Knöpfe deuteten an, welchen Rang ein Arbeiter innerhalb seines Gewerbes einnahm. Rechtsanwälte, Buchhalter und Geschäftsleute im mittleren Bereich der Gesellschaft waren sämtlich verschieden herausgeputzt und trugen unterschiedliche Perücken oder Tressen. Die höheren Gesellschaftskreise erschienen auf der Straße in einer Aufmachung, die sie deutlich von Leuten geringeren Standes absetzte und zudem das Straßenbild beherrschte“ (Sennett 1983).

Heute, da die Klassenlagen nicht mehr scharf wahrzunehmen sind, hängt die psychosoziale Identität an dem sichtbaren Besitz gewisser Produkte. Paul Fussell hat einen „Führer durch das amerikanische Status-System“ geschrieben, der deutlich macht, wie sensibel und wie präzise die moderne Wahrnehmung für die Mittel der Selbst-Präsentation und der Status-Differenzen ist (Fussell 1992). John Seabrook hat den enormen Wettbewerb beschrieben, mit dem Kauf verschiedener Konsum-Güter die eigene Identität in der modernen amerikanischen Gesellschaft zu platzieren:

„Man möchte als originell wahrgenommen werden, aber nicht so originell, dass man sich außerhalb des Marktes der öffentlichen Meinung befindet“ (Seabrook 1999; Übersetzung durch Verfasser). Für die englische Gesellschaft hatte Nancy Mitford bereits 1956 die Sprache der Oberschicht, deren Eigentümlichkeiten, Vokabular und Floskeln, aufgeschrieben - als Mittel der Selbst-Differenzierung und Selbst-Präsentation (Mitford und Ross 1978).

Aber vor allem das Automobil hat diese Funktion übernommen. Es zieht die Blicke auf sich und setzt die Vergleichsoperationen in Gang, die den jeweiligen Status auszumachen und die Selbst-Präsentation zu deuten versuchen. Der Fahrer eines Rolls Royce ist von dem Fahrer eines Fiat Panda, beide in Jeans-Jacken und Jeans-Hosen, wenig unterscheidbar im Gewühl einer Fußgängerzone, aber sozial weit entfernt - wenn sie in ihre Autos steigen und sie bewegen.

Sozialpsychologen sprechen von dem Bedürfnis nach sozialer Distinktheit (lateinisch *distinctio* = Sonderung, Unterscheidung). Es ist der weit verbreitete Wunsch, mit dem eigenen Wagen wahrgenommen zu werden und sich zu unterscheiden - weshalb es

so schwer ist, ihn einmal stehen zu lassen. Er polstert das eigene Selbst aus. Wie sehr, lässt sich an einer bekannten Formel ablesen. Danach gefragt, wo das eigene Auto geparkt sei, lautet die selbstverständliche Antwort: „Da hinten steh' ich.“ Natürlich steht da hinten nur mein Wagen. In ihm verdichtet sich, was Sigmund Freud den „Narzissmus der kleinen Differenzen“ nannte: den Wunsch, sich zu unterscheiden von denen, die einem nahe stehen (Freud 1968). Davon lebt auch die Werbung: offeriert werden Fantasien, sich anders (als andere) fühlen zu können - dank eines Paares Turnschuhe, eines Deodorants, eines Bieres, einer Zigarette - oder eines Autos. Deshalb haben es öffentliche Verkehrsmittel schwer (Bliersbach 1992). Denn ihre Benutzung bedeutet den Verzicht auf Selbst-Präsentation mittels des eigenen Fahrzeugs. So kommt sich der Autofahrer, dies belegt eine qualitative Studie zur Frage des Umsteigens auf die öffentlichen Verkehrsmittel (Bliersbach und Schmidt 1996), in Bus und Bahn „narzisstisch amputiert“ vor: die Präsentation und Kommunikation seiner Identität sind unvollständig geworden, und vielleicht hofft er, dass sein Mantel, seine Aktentasche, seine Schuhe oder seine Lek-

türe für ihn sprechen. Er fühlt sich gefährdet: Er hat mit dem **Problem der Scham** zu tun - wenn er glaubt, gesehen zu werden, wie er nicht wahrgenommen zu werden wünscht (vgl. Abschnitt 2.2.3).

Das Automobil und seine Funktion der Selbst-Regulation

Der britische Psychoanalytiker Donald Woods Winnicott hat einmal von der lebenslangen Anstrengung gesprochen, ständig unterscheiden zu müssen zwischen sich und den anderen (Winnicott 1980) und davon, dass wir uns von dieser Anstrengung regelmäßig erholen müssen. Die Grenzen der Intimität sind durchlässig und müssen, je nach Lebenslage, reguliert werden. Das Automobil schützt seine Fahrerin und seinen Fahrer, die für sich sind, in Anspruch genommen von der komplexen Aufgabe des Autofahrens und im inneren Dialog beschäftigt mit den Tagträumen, Plänen, Überlegungen zu den Lebenskontexten. Im Automobil kann man sich entlastet fühlen vom Druck der Zivilisation - man kann intimen Tätigkeiten nachgehen, denen in der Öffentlichkeit einer Straßenbahn oder eines Zuges nicht nachgegangen werden kann. Im Abteil eines Zuges muss man sich, wie man es gelernt hat, in der Gegenwart der ande-

ren benehmen. Im Automobil ist man für Momente entlastet vom Problem, sich im Vergleich mit anderen schämen zu müssen.

Dagegen kann man im Automobil aufleben in der Illusion der (großartigen) Unabhängigkeit, als hätte man mit dem Steuer die eigene Situation in der Hand. Psychologisch gesehen ist das Auto das psychohygienische Regulationsinstrument zum Aufleben und Durchatmen: Erholung von den Abhängigkeiten des Lebens, Genießen der Bewegung in den eigenen (rollenden) vier Wänden - die Auto-Tour in die Umgebung als eine Form der Selbst-Erweiterung: der Lebensradius vergrößert sich, die eigene Welt dehnt sich aus.

Das Automobil als Selbst-Ausstülpung

Das Automobil ist ein Kind der Kutsche. Die Kutsche, mit verhangenen Fenstern und Türen, setzte den Schutz der eigenen vier Wände und damit der eigenen Intimsphäre fort. Sie schützte vor der befürchteten Zudringlichkeit von Menschen, die einem fremd sind, denen man auf den Straßen nur flüchtig begegnet und wieder aus dem Weg geht. Die Kutsche war ein aristokratisches Transportmittel: Abfahrt vor der eigenen, Ankunft vor der

fremden Haustür. Das Automobil lebt von und mit dem Tagtraum vom hochherrschaftlichen Transport und macht ihn, als Folge einer Demokratisierungsbewegung, den meisten zugänglich.

Automobilzeitschriften leben von der Fantasie der noblen Fortbewegung. Regelmäßig werden die raren und teuren Limousinen beschrieben, die, wenn man sie schon nicht fahren, so doch zumindest bestaunen und davon träumen kann, wie es wäre, würde man darin Platz nehmen: „Aus der Sicht des Bentley-Fahrers schrumpft die Welt auf Miniaturformat. Die Lederverkleidung im Innenraum knistert wohligh wie das Kaminfeuer im heimischen Salon“ (auto motor sport 1/1996). Automobilzeitschriften beruhigen und halten zugleich die Sehnsucht nach aristokratischen Lebensformen lebendig.

Zugleich markiert das Automobil die soziale Identität seiner Besitzerin oder seines Besitzers – nicht ganz scharf, aber doch präziser als die Kleidung. Das Automobil hat die Funktion einer **Selbst-Ausstülpung**. Menschen leben in ihren Dingen, mit denen sie sich umgeben: **in** den Schallplatten, Büchern, Möbeln, Wohnungen, Häusern, Gärten - aber vor allem in den Autos. Sie nehmen in der

inneren Welt einen riesigen Platz ein. Die schon angesprochene Antwort: „Da hinten stehe ich“ auf die Frage, wo man geparkt habe, macht deutlich: Das Auto gehört zu einem, zur eigenen psychischen Ausstattung. Es ist ein Selbst-Objekt, aufgeladen mit den eigenen Wünschen, Fantasien und Vorstellungen, wie man sein und wie man wahrgenommen werden möchte im sozialen Raum der Straßen. **Es dient der Regulation des Selbstgefühls und des Selbstwertgefühls.** Ohne Auto fehlt einem etwas.

Jede Demokratisierungsbewegung hat ihren Preis. Aristokratische Formen werden kassiert, popularisiert und massenverbreitet. Die populäre Kunst hat die hohe Kunst verdrängt. Das Kino beispielsweise ist salonfähig geworden, die Kinogänger müssen sich nicht mehr verstecken. Das Fernsehen, dieser Bastard aus Kino und Marktplatz, hat die (narzisstischen) Bedürfnisse nach Selbst-Erweiterung - die Fantasien eigener Großartigkeit und den Wunsch, von einer riesigen Öffentlichkeit wahrgenommen zu werden (Reality-Soaps!) – ähnlich gebunden wie das Automobil. Aber: Vorm Fernseher ist das Publikum nur innerlich in Bewegung, mit dem Auto ist es tatsächlich in Bewegung und kann während des Fah-

rens gleichzeitig tagträumen oder fantasieren. Mit dem Automobil, dieser Selbst-Ausstülpung, kann man großartig sein, wie man es sonst nicht mehr kann. Auf einen Ast mit einem Felgaufschwung zu klettern, kriegt man als junger Erwachsener vielleicht noch hin. Aber in einer Autobahn-Kurve die Höchstgeschwindigkeit halten - mit klopfendem Herzen, angeschwitzt, mit heißem Kopf und der bange Frage, ob der Wagen in der Spur bleibt – das kann auch ein Erwachsener in seinen mittleren Jahren. Auch wenn es ihm nicht mehr so gut zu Gesicht steht.

2.4 Handlungsbedarf

Autofahren ist eine komplexe Tätigkeit. Soziale, motorische, kognitive und emotionale Aspekte müssen in einer Bewältigungsanstrengung ins Gleichgewicht gebracht werden. Autofahrerinnen und Autofahrer interagieren und kommunizieren miteinander. Die Bedienung des Automobils und die gleichzeitige Informationsaufnahme und Informationsverarbeitung müssen in einem die Gefahren des Straßenverkehrs berücksichtigenden Verhalten einreguliert werden. Schließlich sind die beim Autofahren erlebten Emotionen grundlegende Informationen über die Verfassungen und Motivimpulse für das Handeln am Steuer.

Was macht eine Verkehrsteilnehmerin, die sich ärgert, wütend oder zornig ist? Was macht ein Verkehrsteilnehmer, wenn er sich gekränkt oder beschämt fühlt, wenn er aggressiv oder ängstlich ist? Das Problem der emotionalen Dimension der Verkehrsteilnahme ist, dass die Emotionen Situationsauslegungen („Der will mir was, wenn er so dicht auffährt!“) und Handlungsimpulse („Das lasse ich mir nicht gefallen!“) vermitteln, welche die Verfassung der Verkehrsteilnehmer **labilisieren**. Das dürfte in besonderer Weise für die „Fahr-Ver-

fassung“ von Zweirad- und Autofahrern gelten. Die Frage ist, wie die Radfahlerin, der Motorradfahrer, die Autofahrerin oder der Lkw-Fahrer ihre Sicherheiten wiedergewinnen können, wie sie sich also beruhigen und damit ihre Verfassung so regulieren können, dass sie in der Lage sind, sich im Straßenverkehr angemessen zu verhalten.

Antworten auf diese Frage werden im Teil 5 gegeben.

3. Motive

3.1 Was sind Motive?

„Wenn Du ein Schiff bauen willst, so trommle nicht Männer zusammen, um Holz zu beschaffen, Werkzeuge vorzubereiten, Aufgaben zu vergeben und die Arbeit einzuteilen, sondern lehre die Männer die Sehnsucht nach dem weiten, endlosen Meer“ (Saint-Exupéry).

Was setzt menschliches Verhalten und Handeln in Gang, wie ist zu erklären, dass wir die eine Aktivität mit großem Elan und ausdauernd durchführen, eine andere aber nicht? Was entscheidet über die Richtung unseres Strebens und Handelns?

Was ist Motivation, was sind Motive?

Motive sind Beweggründe des Handelns (movere, lat.: bewegen). Ihre Befriedigung ist Ziel des Handelns, sie geben der Tätigkeit Richtung und Energie, sind „Steuer“ und „Motor“ des Handelns. Während Motive einzelne Beweggründe bezeichnen, steht der Begriff **Motivation** für die Gesamtheit der in einer aktuellen Situation wirksamen Motive. Die aktuellen Motive können durchaus unterschiedlich, sogar widersprüchlich sein. So kann beispielsweise der Wunsch, abends ein Restaurant aufzu-

suchen, dadurch gemindert werden, dass es draußen regnet. Dies ist ein „Appetenz-Aversions-Konflikt“ (ein Annäherungs-Vermeidungs-Konflikt): Die Verwirklichung eines bestimmten Motivs (Essen gehen) hat unangenehme Seiten, die man vermeiden möchte. In ähnlicher Weise kann es auch zu „Appetenz-Appetenz-Konflikten“ (Annäherungs-Annäherungs-Konflikten) kommen, bei denen die Wahl zwischen zwei angestrebten Zielzuständen schwer fällt. Die Parabel vom Esel, der zwischen zwei Heuhaufen verhungert, beschreibt diese Situation. Schließlich gibt es auch Aversions-Aversions-Konflikte. In einer Entscheidungssituation sind beide Wahlmöglichkeiten unangenehm. In einer aktuellen Situation können somit vielfältige Motive mit gleicher oder auch unterschiedlicher Ausrichtung wirken. Aussagen über das zu erwartende Handeln müssen deshalb die differenzierte Motivationslage in Betracht ziehen.

Motivationslagen und Motive sind hypothetische Konstrukte: Sie sind also als Hintergründe des Verhaltens nicht direkt beobachtbar, sondern können nur mit mehr oder weniger großer Sicherheit aus dem Verhalten erschlossen werden. Dabei besteht allerdings die Gefahr, zirkuläre

Schlüsse zu ziehen. Ein solcher Schluss liegt z.B. dann vor, wenn man die Richtigkeit der Folgerung: „Er isst, also hat er Hunger“ durch die Aussage „hat, isst er“.

Nun ist die Motivation nur ein Teil der Bedingungen aktuellen menschlichen Verhaltens: Man muss das, was man will, auch können; man achtet (mehr oder weniger) darauf, ob man es darf; und die Situation muss dieses Verhalten ermöglichen (Abb. 3).

Daher besteht also keineswegs immer eine 1:1-Relation zwischen Motivation und Verhalten. Rein vom beobachteten Verhalten her können wir nicht immer zuverlässig auf die zugrunde liegende Motivation oder einzelne Motive schließen.

Die Wissenschaft hat eine Reihe von Theorien über Motive und die Motivation von Menschen, also über das, was ihrem Handeln Energie, Richtung und Ausdauer verleiht, hervorgebracht. Alle motivationalen Erklärungsversuche menschlichen Handelns befassen sich im Grunde mit zwei Kernfragen:

- Ist das Handeln stärker durch die jeweilige Situation („von außen her“) oder durch die handelnde Person selbst („von innen her“) bestimmt?
- Ist die aktuelle Motivationslage stärker von Erfahrungen aus der Vergangenheit geprägt, ist sie in der Gegenwart verankert oder ist sie auf zukünftige Ziele gerichtet?

Abb. 3: Bedingungen des Verhaltens

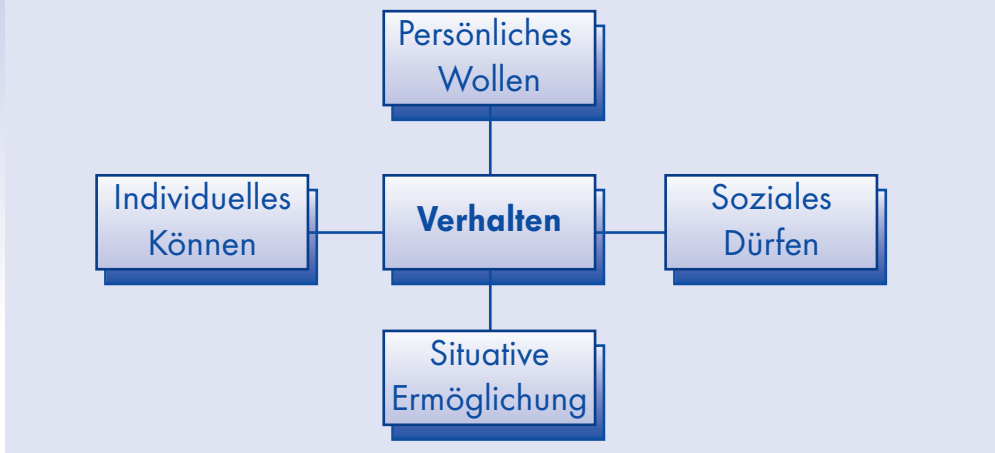
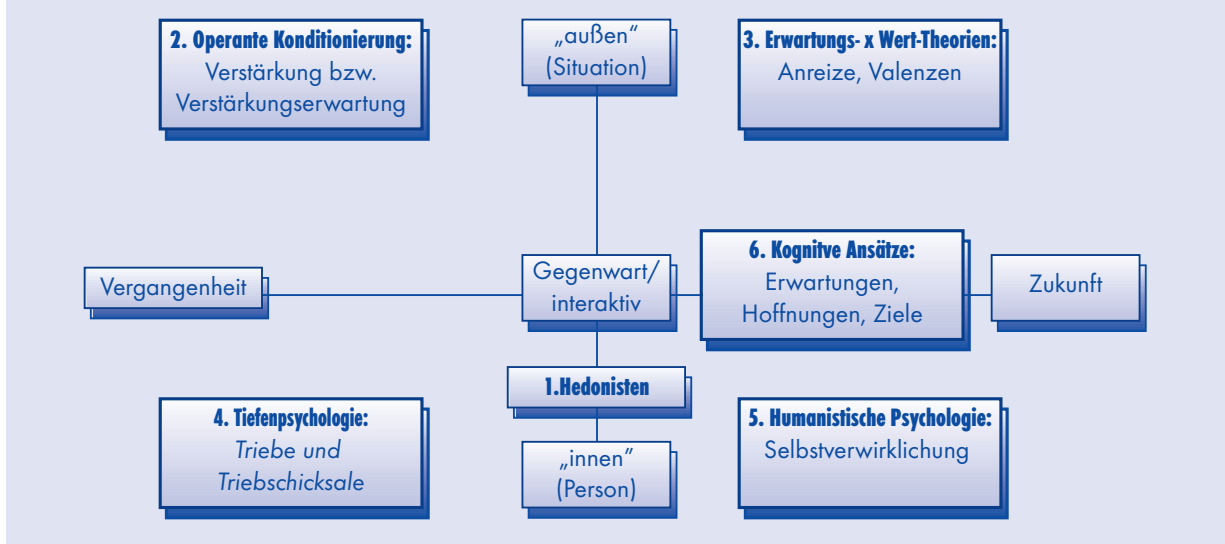


Abbildung 4 ordnet bedeutende Motivationstheorien in dieses (notwendigerweise vereinfachende) zweidimensionale Schema ein.

Abb. 4: Motivationstheorien im Überblick (aus Schlag 1995)



1. Eine der ältesten Orientierungen über menschliche Motive, die aber dennoch bis heute aktuell geblieben ist, stammt von den griechischen **Hedonisten**. Sie behaupteten, dass der Mensch immer das zu tun bestrebt sei, was ihm Lust und Freude bereitet, während er Schmerzen und Unlust zu meiden suche. Damit ist aber nicht die reine Gier nach Genuss und Lust gemeint. Epikur (314 - 270 v. Chr.) schreibt an seinen Schüler Menoikeus:

„Wenn wir nun also sagen, dass die Lust unser Lebensziel ist, so meinen wir nicht die Lust der Prasser, denen es um das Genießen schlechthin zu tun ist. Denn nicht eine endlose Reihe von Trinkgelagen und Festschmäusen schafft ein lustvolles Leben, vielmehr allein das klare Denken.“

Dem Schema in Abbildung 4 folgend, sehen die Hedonisten im Grundsatz die Gegenwart und die eigene Person als Koordinaten der jeweiligen Motivation - auch wenn die Lust am klaren Denken sicherlich nicht darauf begrenzt bleibt.

2. Die **operante Konditionierung** sieht in ihrer traditionellen Ausrichtung das Handeln durch äußere Momente bestimmt: in der Vergangenheit erfahrene Verstärkungen

(z.B. Belohnungen) und erlernte Kontingenzen bestimmen gegenwärtiges und zukünftiges Verhalten - soweit nicht neue Lernerfahrungen gemacht werden. (Kontingenz bezeichnet die feste (= konsistente) Beziehung zwischen einer Reaktion und den von ihr herbeigeführten Bedingungen.)

Aktuell stehen Verstärkungserwartungen (Welches Ergebnis erziele ich mit bestimmten Verhaltensweisen und welche Folgen sind damit verbunden?) im Mittelpunkt motivationaler Überlegungen. Operantes Konditionieren versteht sich als verhaltensbezogene Lerntheorie. Was im Kern auf diesem Wege gelernt wird, scheint im Grunde oft die Motivation zu sein, bestimmte Verhaltensweisen zu zeigen und andere zu unterlassen.

3. **Erwartungs- x Wert-Theorien** (sprich Erwartung mal Werttheorie) sind vor allem in den Wirtschaftswissenschaften beliebt. Sie begründeten eine Zeitlang das Menschenbild des „homo oeconomicus“. Als ausschlaggebend für die Entscheidung, ob in einer bestimmten Weise gehandelt wird, betrachten die Erwartungs- x Wert-Theorien bestimmte Anreize: Sind die Anreize mit dem jeweiligen Verhalten zu erreichen (Eintrittswahrscheinlichkeit

bzw. -erwartung) und haben sie eine genügend große Valenz (Wert), so wird entsprechend gehandelt. Nutzen und Kosten des Handelns werden differenziert betrachtet: Wie wahrscheinlich ist es, dass ein bestimmter Nutzen erreicht wird und welchen Wert hat dieser Nutzen? Und wie sieht dieses Kalkül für die Kosten aus? Wie steht es im Vergleich dazu um Nutzen und Kosten alternativer Handlungsweisen? Anreize, ihre Eintrittswahrscheinlichkeit und ihr Wert lassen sich in gewissem Maße von außen steuern. Über solche Steuerungsinstrumente lässt sich das Verhalten von Einzelpersonen wie von ganzen Gesellschaften lenken. Die persönliche Anstrengung (A) erwächst dabei aus der Wahrscheinlichkeit, ein bestimmtes Ziel zu erreichen (E), multipliziert mit dem Wert dieses Zieles (W): $A = E \times W$. Dabei wird der erzielbare persönliche Nutzen, der Eigennutz, zum zentralen Anreiz:

„Wir erwarten uns unser Abendmahl nicht von der Wohltätigkeit des Fleischers, Brauers oder Bäckers, sondern von deren Bedacht auf ihre eigenen Interessen. Wir wenden uns nicht an ihre Menschlichkeit, sondern an ihre Eigenliebe“ (Adam Smith).

4. Tiefenpsychologische Vorstellungen

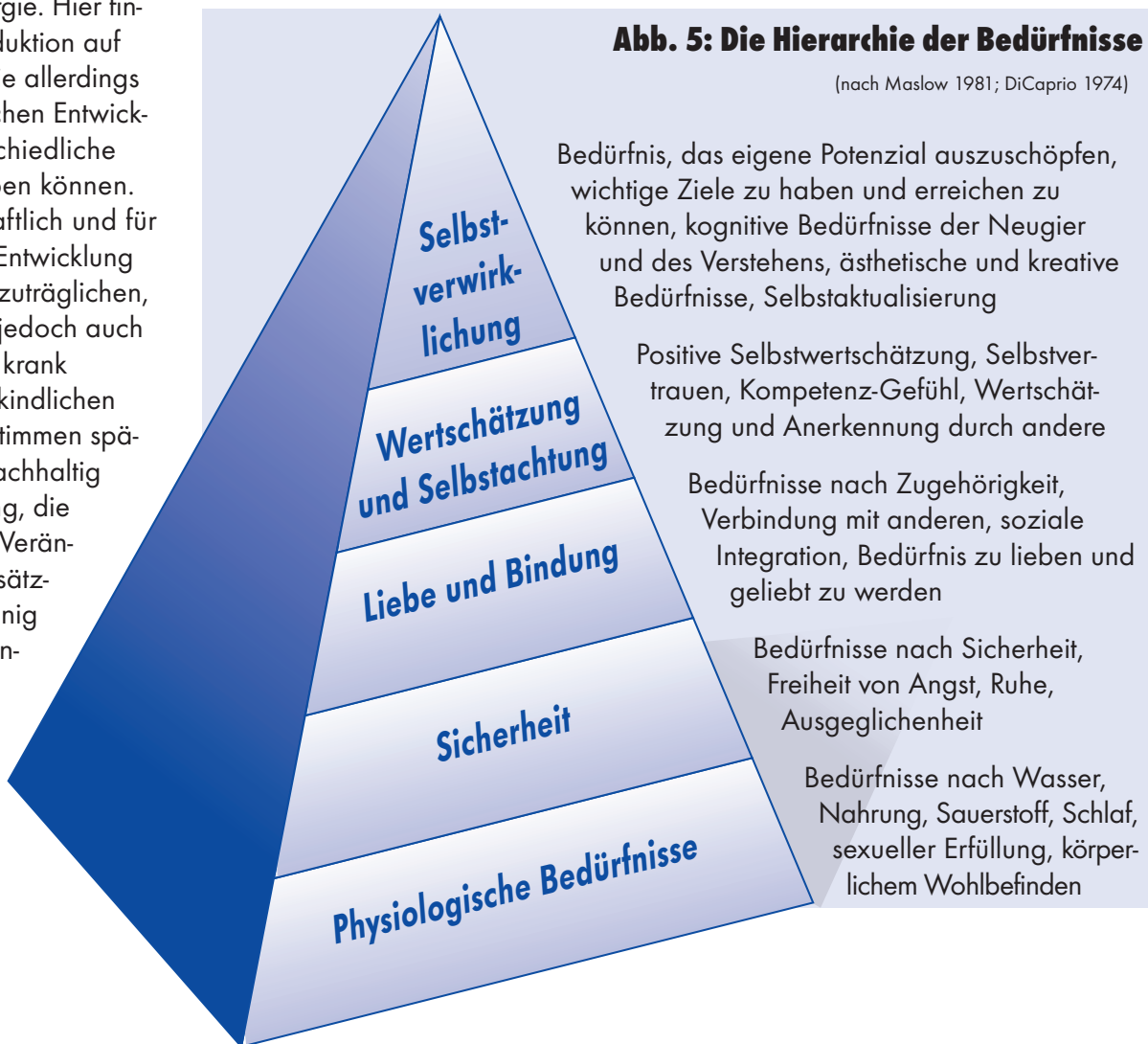
sehen in weit größerem Maße die innere Dynamik der Person selbst und ihre persönliche Geschichte als ausschlaggebend für die aktuellen Handlungen. Motivation entsteht hiernach aus Trieben und ihren Schicksalen. Freud sieht den Menschen als nur zum kleineren Teil bewusst sein Handeln steuerndes Wesen: Er sei in weiten Teilen von Trieben außerhalb seiner Kontrolle gelenkt, vom Eros mit seiner Libido-Energie und vom Thanatos mit seiner zerstörerischen Energie. Hier findet sich eine Reduktion auf zwei Urtriebe, die allerdings in der frühkindlichen Entwicklung sehr unterschiedliche Schicksale erleben können. Diese gesellschaftlich und für die individuelle Entwicklung möglicherweise zuträglich, möglicherweise jedoch auch kränkenden und krank machenden frühkindlichen Erfahrungen bestimmen späteres Handeln nachhaltig – eine Auffassung, die pädagogischen Veränderungen grundsätzlicher Motive wenig Raum lässt. Tiefenpsychologische Motivationstheorien messen der persönlichen Vergangenheit und ganz besonders

der frühen Kindheit entscheidende Bedeutung für späteres Handeln bei. Veränderungen seien bei problematischen Entwicklungen vor allem über eine therapeutische Aufarbeitung dieser frühen Erfahrungen möglich.

5. Einen optimistischeren Standpunkt nimmt die **humanistische Psychologie** mit ihrer Orientierung auf die zukunftsgerichteten Entwicklungsbestrebungen von Menschen ein. Ziele motivieren zum Handeln – und das bedeutsamste Ziel

ist nach Auffassung vieler humanistischer Psychologen die Selbstverwirklichung.

Neben Carl Rogers ist Abraham Maslow einer der bekanntesten humanistischen Psychologen. Maslow hat ein hierarchisches Modell der Bedürfnisse erstellt, nach dem Bedürfnisse auf den „niedrigeren“ Stufen so lange vorherrschend bleiben, wie sie unbefriedigt sind. Werden sie angemessen befriedigt, so binden die Bedürfnisse der nächst „höheren“ Ebene die Aufmerksamkeit der Person.



Maslow sieht eine Hierarchie von biologischen über soziale hin zu personalen Bedürfnissen. Dieses Schema hat er teilweise erweitert um Bedürfnisse der Transzendenz, die darauf gerichtet sind, sich mit der Welt und dem Kosmos im Einklang zu fühlen. Physiologische Bedürfnisse und darüber hinaus auch die Bedürfnisse nach Sicherheit, nach Liebe und Bindung und nach Wertschätzung und Selbstachtung bezeichnet Maslow als Defizitmotive. Sie folgen dem homöostatischen Prinzip: Je größer das Defizit wird und je weiter unten in der Hierarchie das Motiv angesiedelt ist, umso stärker treibt es zum Handeln hin auf Befriedigung dieses einen Bedürfnisses. Bedürfniserfüllung hat eine Spannungsreduktion zur Folge, bewirkt ein Gefühl der Sättigung und führt den Organismus in einen Gleichgewichtszustand zurück.

Bei „höheren“ Bedürfnissen, vor allem bei Bedürfnissen nach Selbstverwirklichung, lähmen hingegen Defizite eher. Die Bedürfnisdynamik folgt nicht mehr homöostatischen Prinzipien und auch das Gefühl der Sättigung ist nicht mehr in vergleichbarem Maße gegeben. Im Unterschied zu den Defizitmotiven sind die „Growth“- oder Seins-Motive auf persönliches Wachstum ausgerichtet.

Daher lässt sich auch von expansiven Motiven sprechen.

Fehlt die Befriedigung von Grundbedürfnissen, so ist nach dem hierarchischen Modell von Maslow der Übergang zu „höheren“ Bedürfnissen nicht möglich.

6. Eine interaktive Position zwischen situativen („außen“) und personalen („innen“) Determinanten des Handelns nehmen in der Motivationspsychologie **kognitive Ansätze** ein. Sie thematisieren unter anderem die Wahrnehmung und das Verständnis der jeweiligen Situation in ihrer Bedeutung für die eigene Person. Sie beachten den Stellenwert von Lernerfahrungen und die Einflüsse der gegenwärtigen Situation. Zudem sind sie insofern auf die persönliche Zukunft bezogen, als sie die Bedeutung von Hoffnungen, Erwartungen und Zielsetzungen für das momentane Verhalten hervorheben. Wichtig ist dabei, dass psychologisch die persönlichen Wahrnehmungen und Deutungen der jeweiligen Situation, nicht ihre objektive Beschaffenheit, das individuelle Handeln bestimmen.

3.2 Motivationale Hintergründe und Bedingungen des Verkehrsverhaltens

3.2.1 Vorbemerkung

Dass Motive und Motivationen auch im Straßenverkehr eine Rolle spielen, resultiert allein schon aus der Tatsache, dass sie zum Wesen des Menschen zählen. Es gibt keinen Grund für die Annahme, sie seien im speziellen Lebensbereich Straßenverkehr bedeutungslos. Obgleich im Straßenverkehr spezifische Bedingungen vorliegen, lässt sich das Verhalten auf der Straße als Modellfall des „allgemeinen Verhaltens“ auffassen. Der Mensch ist auch als Verkehrsteilnehmer ein menschliches Wesen mit biologischen, physiologischen und psychologischen Verhaltensbedingungen und -grenzen. Die Motivationsthematik gewann in dem Maße an Beachtung, in dem das Verkehrssystem nicht mehr nur als rein technisches bzw. juristisches System betrachtet, sondern als System sozialer Interaktionen verstanden wurde.

Die allen motivationalen Erklärungsansätzen zugrunde liegende Kernfrage lässt sich so formulieren: „**Was steuert uns, wenn wir ein Fahrzeug steuern?**“ oder wie es Hoyos und Pupka (1977) formulie-

ren: „Welche Valenzen werden beim Autofahren wirksam, welche Anreize hat die Fahrtätigkeit?“ (Valenz bezeichnet den Aufforderungscharakter von Wahrnehmungsobjekten.)

Im Folgenden wird eine Übersicht über theoretische Ansätze und empirische Befunde zur Bedeutung von Motiven und Motivationen für das Verhalten und Erleben im Verkehr gegeben. Wegen enger Zusammenhänge zur Einstellungs- und Emotionsthematik sind gewisse Überschneidungen mit den Kapiteln 2 und 4 nicht zu vermeiden.

Die motivationalen Ansätze und Befunde lassen sich in mehrfacher Hinsicht voneinander unterscheiden. So etwa hinsichtlich

- ihrer Orientierung an den in Abb. 4 dargestellten Motivationstheorien; es gibt z.B. tiefenpsychologisch orientierte Aussagen, Ansätze mit Anlehnung an die hedonistische Denktradition oder auch mit Verknüpfungen zu kognitiven Theorien und den Erwartungs- x Wert-Modellen;
- ihres Anspruches, Verkehrsverhalten und -erleben generell erklären oder aber Aussagen nur zu bestimmten Teilaspekten treffen zu wollen (z.B. Verkehrsmittel-

wahl, Motive im Berufsverkehr);

- des Ausmaßes, in dem sie stärker situative Bedingungen betrachten (z.B. Anwesenheit anderer) oder aber Motive als Teilaspekt der Persönlichkeit bzw. des Lebens- und Freizeitstiles auffassen;
- des Grades, in dem sie Motive und Motivation unter dem Gesichtspunkt ihrer Bedeutung für die Verkehrssicherheit betrachten (z.B. Risiko und Risikoverhalten; Sensation Seeking).

3.2.2 Extra-Motive

Das Kraftfahrzeug ist zunächst einmal ein Fortbewegungsmittel – es hat instrumentellen Wert. Es ist eine Ortsveränderungsmaschine, und eine wesentliche Motivation des Menschen besteht üblicherweise darin, ein Ziel möglichst schnell, reibungslos, angenehm und mit geringst möglichem Aufwand zu erreichen. Daher ist es falsch anzunehmen, die hauptsächliche Motivation von Verkehrsteilnehmern läge darin, die Straßenverkehrsordnung zu zelebrieren oder Sicherheit zu produzieren (vgl. Böcher und Geiler 1991 a).

Über die Transportfunktion hinaus kann das Kraftfahrzeug jedoch eine Vielzahl weiterer Bedürfnisse erfüllen helfen.

Solche Extra-Motive können bereits mit dem Autobesitz erfüllt sein. Möglicherweise sind sie jedoch erst durch ein bestimmtes Fahrverhalten zu befriedigen. Neben den hedonistischen Bedürfnissen

- Freude am Fahrzeugbesitz und
 - Freude am Fahren
- sind weitere symbolische oder Extra-Funktionen zu nennen wie
- das Gefühl der eigenen Unabhängigkeit,
 - der Aktivations- oder Anregungswert des Fahrens,
 - das Erleben von Kompetenz-Gefühlen beim Fahren,
 - die Kommunikation und Demonstration von sozialem Status und Überlegenheit sowohl über den Fahrzeugbesitz wie durch bestimmte Fahrstile,
 - Macht- und Selbstwertgefühle.

All dies sind expansive, mit positivem Erleben verbundene, auf Erfolg und persönliches Wachstum (und nicht etwa nur defensiv auf die Vermeidung von Schaden und Misserfolg) gerichtete Motive, deren Erfüllung man sich einiges kosten lässt.

Hoyos und Pupka (1977) führen u.a. folgende Motive auf, die für das menschliche Verhalten im Straßenverkehr von Bedeutung sein können: Erniedrigung und Selbst-Destruktion, Leistung, Geselligkeit, Aggression, Unabhängigkeit, Kompensation, Exhibition, Geltung, Spiel. Hinzu treten können Motive wie Freiheit, Überwindung von Frustration, Flucht vor der Realität, Tendenzen der Selbstbestätigung und der Beherrschung von etwas Eindrucksvollem.

Schulz u. a. (2000) haben eine umfangreiche Liste motivationaler und emotionaler Aspekte des Autofahrens vorgelegt. Sie unterscheiden vier Gruppen von Extramotivationen:

- Motivationen, die auf das Erleben der Fahrtätigkeit bezogen sind (angestrebt wird z.B., beim Fahren Spaß und Freude zu erleben, durch Fahren dem Alltag zu entfliehen);
- Motivationen, die auf Selbstwertstärkung durch Fahren und Fahrzeugbesitz gerichtet sind (es wird z.B. angestrebt, Überlegenheit zu demonstrieren oder durch fahrerisches Können soziale Anerkennung zu erreichen);

- Motivationen, die auf Abreagieren bezogen sind (hierbei besteht z. B. der Wunsch, beim Fahren Spannungen abzureagieren und Frustrationen auszuleben);
- Motivationen, die sich auf die soziale Umgebung und auf die Gesellschaft beziehen (angestrebt wird z.B., die Umwelt beim Fahren zu schonen, sich anderen gegenüber partnerschaftlich zu verhalten).

Der Stellenwert dieser Extramotivationen wurde durch eine Fragenbogenerhebung an 1.086 Bielefelder Autofahrern ermittelt. Die größte Bedeutung kommt dem Wunsch nach Fahrspaß zu.

Etwa die Hälfte der Befragten verspürt Freude und Spaß am Fahren. Ungefähr 20 Prozent verbinden mit dem Autofahren auch sportliche Ziele, etwa gleich viele nutzen das Fahrzeug zur Selbstwertstärkung. Das Ausleben von Frustration und die Reduktion von Spannungen sind für etwa 20 Prozent von Bedeutung.

Extra-Motive sind nicht auf spezifische Bevölkerungsgruppen begrenzt. Sie haben jedoch für bestimmte Gruppen besondere Bedeutung und sind besonders stark mit dem Kraftfahren verknüpft.

Vor allem für junge Menschen scheint vom Verkehr eine starke Anregungs- und Faszinationswirkung auszugehen. Motorisierte Verkehrsteilnahme bedeutet für sie nicht nur eine Erweiterung des persönlichen Bewegungsraumes, sondern auch der Persönlichkeit. So wird von Jugendlichen auf die Frage, was den Reiz des Autofahrens ausmache, häufig genannt: Freiheit, Ungebundenheit, Unabhängigkeit, Selbstbestätigung, Demonstration von „Erwachsenesein“, von Macht und Besitz, Nervenkitzel, Frustabbau, Bequemlichkeit und Flucht vor Problemen der Wirklichkeit. Jugendliche und junge Erwachsene befinden sich in einer Entwicklungsphase, in der sie die Aufgabe haben, die eigene Identität möglichst positiv und sozial akzeptiert heraus zu bilden: durch Leistung, durch besondere Taten, teilweise auch durch Besitz oder durch auffälliges Verhalten – im Dienste eines angestrebten Selbstkonzeptes und eines positiven Selbstwertgefühles. Junge Männer scheinen stärker noch als junge Frauen solche Entwicklungsaufgaben mit dem Kraftfahren zu verknüpfen. Möglicherweise genügt es älteren mehr als jungen Menschen, Status und Selbstwert über den Fahrzeugbesitz zu kommunizieren und nicht mehr über das Fahrverhalten.

Vierboom und Kast stellten fest, dass männliche Fahrer eher dazu neigen, „entgegen der fehlenden Fahrerfahrung darauf hinzuweisen, wie gut man sein Fahrzeug beherrsche und wie professionell man schon darüber reden könne. Es werden geradezu Beherrschungsszenen gesucht und inszeniert, die Zeugnis davon geben sollen, dass man sich und sein Fahrzeug im Griff habe“ (Vierboom und Kast 2001).

Die Extra-Motive spielen u.a. eine wichtige Rolle für das Geschwindigkeitsverhalten. Schnell zu fahren kann für viele ein ausgesprochenes Lusterlebnis darstellen (vgl. 3.2.5).

Die Stärke solcher Extra-Motive, die auf Expansion gerichtet sind, hängt u.a. von den Merkmalen der Strecken ab. Bestimmte Strecken bieten bevorzugt Gelegenheit: Landstraßen stellen mehr als Autobahnen Anforderungen und sie bieten zugleich, stärker als Innerortsstraßen, Wahlfreiheit. Sich an Anforderungen bewähren zu können und durch äußere Grenzen weniger eingengt zu sein, bildet eine Anreizsituation, die expansive Motive aktualisieren kann. Es gibt also eine Interaktion zwischen persönlichem „Druck“ und situativem „Zug“: Die Motivationslage

muss auf Anreizsituationen treffen, die die Handlungsabsichten verwirklichen helfen. Bestimmte Straßengestaltungen und bestimmte Kraftfahrzeuge stellen nicht nur Anforderungen, die bewältigt werden müssen – sie haben auch einen „Aufforderungsgehalt“, der zu bestimmten, manchmal riskanten Verhaltensweisen anregt.

3.2.3 Motive bei der Verkehrsmittelwahl

„Das Auto, so zeigt sich, ist weit mehr als ein bloßes Transportmittel; eingehüllt ist es vielmehr in Gefühle, in Wünsche, die es zum kulturellen Symbol erheben“ (W. Sachs in seinem Buch „Die Liebe zum Automobil“ 1984).

„Das Auto ist nicht nur das Symbol der Freiheit, es ist die Freiheit schlechthin“ (Tabor 1981).

Schon bei der Wahl des Verkehrsmittels und bei Kaufentscheidungen spielen Motive eine Rolle. In entsprechenden Befragungen wird das Auto vor allem mit Begriffen wie „Freiheit und Unabhängigkeit“, „bequem“, „angenehm“ und „schnell“ assoziiert (Praschl und Risser 1995). Öffentliche Verkehrsmittel hingegen werden seltener mit positiven Attributen assoziiert. Das Auto besitzt neben seiner

Funktionalität als Fortbewegungsmittel verschiedene emotionale Zusatznutzen.

Folgt man tiefenpsychologisch orientierten Thesen, dann steuern emotionale, irrationale Motive unbewusst die Wahl des Automobils als Verkehrsmittel. So kann z.B. der Wunsch nach Geltung und Prestige eine Rolle spielen. Manch einer mag versuchen, durch die Nutzung des Autos ein hohes Ansehen zu erlangen (Held 1982). Auch das Verlangen, schneller als andere zu sein oder sich etwas beweisen zu wollen, kann eine Rolle spielen. Risser u.a. (1990) vermuten, dass die Verkehrsmittelwahl eigentlich keine Wahl ist, da die irrationale Beziehung zum Auto die anderen Verkehrsmittel benachteiligt.

Hilgers weist in seiner „Psychoanalyse des Autofahrens“ auf die selbstwerterhöhende Funktion des Autofahrens hin. Indem man sich durch hohe Geschwindigkeiten Gefahren aussetzt, diese dann aber meistert, kann man das Gefühl eigener Größe und Grenzenlosigkeit erleben. Das Werkzeug „Auto“ ermöglicht infantile Größenfantasien. Außerdem lässt sich mit ihm soziale Kompensation erreichen. „Wer an anderer Stelle sozial unterliegt, wer sich beschämend

schwach und zurückgedrängt erlebt, mag mittels seines Autos die Verhältnisse wenigstens kurzfristig umkehren. Das Auto kompensiert illusorisch sozioökonomische und psychosoziale Schwächen“ (Hilgers 1992).

Dass emotionale Motive und irrationale Momente bei der Verkehrsmittelwahl (auch unbewusst) wirksam sein können, darf natürlich nicht darüber hinwegtäuschen, dass auch objektive Merkmale der Verkehrsmittelangebote (wie z.B. Bequemlichkeit, Zeitaufwand, Kosten) eine bedeutsame Rolle spielen. Ebenso erwiesen sich in verkehrswissenschaftlichen Untersuchungen sozioökonomische Merkmale – z.B. Pkw-Verfügbarkeit, Alter, Geschlecht, Bildung – als bedeutsam für die Verkehrsmittelwahl (vgl. zusammenfassend Preisendörfer u.a. 1999).

Offensichtlich scheint es aber auch oft vorzukommen, dass die Nutzung des Autos stark gewohnheitsmäßig erfolgt und eine bewusste Entscheidung zwischen Mobilitätsalternativen gar nicht mehr getroffen wird (vgl. Preisendörfer u.a. 1999).

Dies gilt vor allem für Wege mit Routinecharakter (z.B. zur Arbeit, zum Einkaufen, zu Ausbildungsstätten), in gerin-

gerem Maße für Freizeitwege mit größeren Freiheitsgraden hinsichtlich Wegeziel und Zeiteinteilung.

Autos scheinen von vielen Menschen keineswegs mehr als Luxusgut oder als ein Gut, zu dem viele Alternativen bestehen, gesehen zu werden (vgl. RAC 1995). Es scheint einen Lernprozess zu geben, den Menschen bei der Herausbildung bestimmter Mobilitätsmuster regelmäßig durchlaufen. Vor und bei der Anschaffung des ersten Autos wird dieses in der Regel als Luxusgut verstanden, zu dem Mobilitätsalternativen bestehen, die bis dahin ja auch genutzt wurden.

Bei der Entscheidung über die Erstanschaffung wird also noch eine Wahlfreiheit verspürt. Man könnte im Prinzip auf die Erstanschaffung auch verzichten, da man ja Mobilitätsalternativen sieht. Wird später eine Ersatz- oder Neanschaffung „notwendig“, so wird diese Elastizität bzw. Wahlfreiheit nicht mehr erlebt. Tatsächlich haben sich in der Zwischenzeit regelmäßig das räumliche Verhalten und die zeitlichen Dispositionen, oft der gesamte Tagesablauf, das private und berufliche Leben auf die Verfügbarkeit eines Autos eingerichtet. Das Auto hat eine „Wandlung“ vom Luxusgut zu einem

vermeintlich notwendigen Alltagsgut vollzogen. Es hat sich eine Abhängigkeit vom Auto (Car Dependence) entwickelt. Eine Wahlfreiheit zwischen Mobilitätsalternativen wird nicht mehr wahrgenommen und eine Veränderung der Autonutzung nicht mehr in Erwägung gezogen.

Eine Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten anderer Verkehrsarten verlangt deutlich wahrnehmbare Änderungen der Entscheidungsparameter. Folgt man Theorien des Nachfrageverhaltens, dann sind zwei Größen wesentlich für das Entscheidungsverhalten eines rational seinen Nutzen abwägenden Menschen:

- sein verfügbares Einkommen und
- die Preise für die gewünschten Güter.

Keine Wahlmöglichkeiten bestehen dann, wenn es sich um unbedingt benötigte Güter des Alltagsgebrauches handelt. Die Möglichkeit einer Entscheidung besteht hingegen dann, wenn es sich um Luxusgüter handelt. Sie werden mit steigendem Einkommen stärker nachgefragt. Durch höhere Preise für Autos würde zwangsläufig die Wahrnehmung von Mobilitätsalternativen gefördert und eine Situation eintreten, die als Entscheidungssituation erlebt werden kann.

3.2.4 Fahrformen, Übergangsformen, Fahrwelten

Dass das Autofahren nicht nur reine Ortsveränderung ist, sondern auch anderen psychologischen Zielen und Zwecken dient, kommt sehr deutlich auch in den in den 70er Jahren von Berger u.a. durchgeführten Studien zum Ausdruck. Als der Gesetzgeber zur damaligen Zeit die Einführung der Gurtbenutzungspflicht in Erwägung zog, kam es in der Öffentlichkeit zu ungewöhnlich heftig und kontrovers geführten Diskussionen. Sie waren Anlass für die Durchführung einer Motivstudie zum Problem des Anlegens von Sicherheitsgurten (Berger u.a. 1973b).

Das Fazit der Studie war, dass der Sicherheitsgurt als eine Art „Spielverderber“ empfunden wurde, wie ein belehrender Zeigefinger, der das Vergnügen beim Autofahren trübt, weil er auf dessen Gefahren hindeutet, dem Autofahrer ins Bewusstsein rückt, dass er vielleicht schon in den nächsten Minuten tödlich verunglücken kann (Anfang der 70er Jahre betrug die Zahl der jährlich im Straßenverkehr Getöteten ca. 19.000). Davon wollen Autofahrer aber nichts wissen. Sie befürchten sozusagen, sich durch das Gurtanlegen ihres

Fahrvergnügens zu berauben. Denn das Autofahren war und ist ein Vergnügen der besonderen Art. Am Steuer seines Wagens kann man auf verschiedene Weise aufleben.

Die Motiv-Analyse zum Gurtgebrauch machte deutlich, dass Autofahren von einem Konflikt gegenläufiger motivationaler Tendenzen lebt. Berger u.a. nannten sie „Ausleben“ und „Absichern“.

Das Vergnügen muss mit den Gefahren des Autofahrens ausbalanciert werden. Dies stellt eine komplizierte Regulationsleistung dar. Je nachdem, wie diese Regulation vonstatten geht, stellen sich unterschiedliche Fahrformen ein.

Fahrformen sind Handlungsmuster, mit denen Autofahrer den Straßenverkehr bewältigen. Sie sind psychische Strukturen, die das Erleben und Verhalten organisieren. Sie beschreiben sowohl die Innenseite des Fahrens (psychische Prozesse, Motive, Erleben, Bewertungen) als auch seine Außenseite (tatsächliches Verhalten wie z. B. Geschwindigkeitswahl, Überholmanöver). Die Fahrformen bringen gewissermaßen Außen- und Innenseite des Autofahrens zusammen.

„Ein Autofahrer kann, je nach Verkehrsverhältnissen, psychischer Verfassung und Pkw-Typ, den Straßenverkehr mit verschiedenen Fahrformen bewältigen“ (Bliersbach 1978).

Auf der Grundlage von 200 Tiefeninterviews wurden folgende sechs Fahrformen herausgearbeitet (Berger u.a. 1975):

- Die Fahrform der **Autonomie** (angetroffen bei 70 Prozent der Befragten): Damit sind Tendenzen verknüpft, die eigene Unabhängigkeit und Selbständigkeit zu realisieren, die Alltagszwänge zu kompensieren und sich gegenüber Einschränkungen (z.B. Verboten) durchsetzen zu wollen.
- Die Fahrform des **Thrills** (bei 60 Prozent der Befragten): Autofahrern geht es hier um das Vergnügen, im Ausfahren des Automobils dessen Leistungsgrenzen aufzusuchen. Der Thrill ist ein Ausprobieren der Grenzen: Wie weit kann man gehen? Er vermittelt eine eigentümliche Angstlust, eine Mischung aus Angst und Lust am Ertragen der Angst.
- Die Fahrform des **Gleitens** (bei 40 Prozent der Befrag-

ten):

Hier liegt das Interesse des Autofahrers darin, dass der eigenen Fahr-Bewegung keine Widerstände entgegenzutreten. Gesucht wird ein störungsfreies, komplikationsloses Fahren in Ruhe, Ausgeglichenheit und Entspannung – Erlebnisse, die sich vorzugsweise auf Autotouren und Spazierfahrten einstellen.

- Die Fahrform des **Erprobens** (bei 10 Prozent der Befragten):

Der Fahr-Genuss stellt sich dann ein, wenn die Bewältigung des Straßenverkehrs viel Geschick erfordert. Zentral ist die Tendenz, sich mit anderen Autofahrern zu messen. Wichtig ist das Gefühl, dass man den Verkehr besser als die anderen bewältigt. Eine solche Tendenz motiviert die Neigung, Konkurrenz wahrzunehmen und Rivalität zu erleben.

- Die Fahrform des **Pilotierens** (10 Prozent der Befragten):

Hier besteht eine starke Orientierung an folgendem Ideal: Den Verkehr mit einem „kühlen Kopf“ zu bewältigen, möglichst perfekt, gelassen und regeltreu zu fahren.

- Die Fahrform der **Kraftentfaltung** (10 Prozent der Befragten):

Hier geht es den Autofahrern um das Vergnügen an der Demonstration und am Ausspielen der Stärke, die das eigene Fahrzeug zu entfalten imstande ist. Vorbeiziehen und anderen Autofahrern davon ziehen bedeutet einen intensiven Fahrgenuss. Es besteht eine starke Tendenz, an der Spitze sein zu wollen.

Autofahrerinnen und Autofahrer verfügen über mehr als eine Fahrform. Welche sie realisieren, hängt ab z.B. vom Pkw-Typ, den momentanen Verkehrsverhältnissen und der aktuellen eigenen Verfassung. Ein Autofahrer, der auf der Autobahn mit seiner Limousine die Fahrform des „Thrills“ pflegt, kann am Wochenende mit seiner Familie in der Fahrform des „Gleitens“ wie in einer Kutsche ausfahren, ein anderer fährt gut gelaunt und gelassen (Gleiten) aus dem Haus, während der Fahrt verschlechtert sich seine Stimmung und er drückt aufs Gas (Kraftentfaltung).

Welche der Fahrformen unter Verkehrssicherheitsgesichtspunkten die günstigste ist, ist abschließend nicht zu beurteilen. Implizit wurde das Pilotieren als das Ideal einer gelassenen und Konflikt vermeiden-

den Verkehrsteilnahme favorisiert. Die Fahrformen beschreiben ein Potenzial von Fahrverhaltensweisen. Es wurde aber bislang nicht empirisch überprüft, welche Verhaltensweisen in welchem Ausmaß und mit welcher Bedeutung für die Verkehrssicherheit tatsächlich bei den einzelnen Fahrformen realisiert werden.

Interessante Hinweise auf motivationale Orientierungen und Tendenzen während der Verkehrsteilnahme wurden in einer Studie des Rheingold Institutes (1999a) ermittelt. In Tiefeninterviews und Gruppendiskussionen wurde der Frage nachgegangen, was Menschen während des täglichen Routineweges zwischen Wohnung und Arbeitsplatz seelisch bewegt und welche psychischen Befindlichkeiten vorliegen.

Die Studie ermittelte als ein wesentliches Ergebnis, dass vor Antritt des Arbeitsweges eine typische Ausgangsverfassung besteht, die die Autoren „heimisches Gehege“ nennen (man fühlt sich geborgen in den eigenen vier Wänden, kann noch vor sich hinträumen, die harte Realität des Arbeitslebens kann noch etwas warten usw.).

Spätestens bei Erreichen des Arbeitsplatzes muss eine

andere seelische Verfassung vorliegen, die Zielverfassung des „geordneten Tagewerkes“ (man muss sich den vielfältigen Anforderungen und Aufgaben stellen, sich in Strukturen einfügen, Träumereien zurückstellen usw.).

Der Arbeitsweg dient nun nicht nur der reinen Ortsveränderung, sondern auch dazu, den Übergang von der Ausgangs- in die Zielverfassung zu bewerkstelligen. Die Rheingold-Untersuchung ermittelte sechs Strategien des Überganges (sogenannte Übergangsformen). Jede Übergangsform ist charakterisiert durch spezifische Verhaltens-tendenzen, Gefühlszustände, Motivationen und Erlebnisweisen, die sich während des Arbeitsweges einstellen. Die **Übergangsformen** sind:

- **Behagliches Moratorium**

Das Gefühl heimischer Geborgenheit will man noch eine Weile in den Tag hinüberretten. Auf dem Arbeitsweg nimmt man sich eine behagliche Auszeit. Das Auto wird zum zweiten Wohnzimmer, in dem man sich sicher und unbeobachtet fühlt. Man bleibt in seiner verträumten eigenen Welt. Innerlich distanziert man sich vom Verkehrsgeschehen und fühlt sich wie in Abrahams Schoß.

- **Glatte Durchkommen**

Man will hier möglichst reibungslos durch den Verkehr kommen. „Man wünscht sich, durch den Verkehr zu gleiten wie das Messer durch die Butter“. Man will in Schwung kommen und irgendwelche Störungen und Hindernisse, die sich einem in den Weg stellen, überwinden.

- **Nahkampf**

Kaum hat man das heimische Gehege verlassen, werden die Herausforderungen des Alltags offensiv angenommen. Konflikte werden förmlich aufgesucht, weil es einen richtig in Schwung bringt und für die Anforderungen des Tages vorbereitet, wenn man sich ihnen aktiv stellt. Man sucht den Kleinkrieg mit anderen Verkehrsteilnehmern, man macht sich fit für den Tag, indem man rast, drängelt, andere ausbremst usw.

- **Verkehrs-Orientierung**

Verkehrsregeln werden korrekt eingehalten, man will alles richtig machen und verhindern, dass etwas passiert. Man konzentriert sich auf das Verkehrsgeschehen und eigenes verkehrsgerechtes Verhalten.

- **Pralle Lebensfülle**

Der tägliche Weg zur Arbeit wird als langweilig und öde empfunden, daher versucht man, sich erregende Erlebnisse zu schaffen und aus der Zurücklegung des Arbeitsweges ein Vergnügen zu machen, z.B. im Stau mit Insassen von Nachbarautos zu flirten.

- **Betriebsamkeit**

Bereits während des Arbeitsweges werden Tagesgeschäfte in Angriff genommen, man will die Fahrzeit nicht vergeuden, sondern sinnvoll und aktiv nutzen, indem man sich z.B. gedanklich auf die Arbeit vorbereitet, die nächsten Arbeitsaufgaben durchdenkt, vielleicht schon die ersten Telefonate führt usw.

Die einzelnen Verkehrsbeteiligungsarten (z.B. Auto, Fahrrad, ÖPNV) bieten natürlich in unterschiedlichem Maße die Möglichkeit der Realisierung der einzelnen Übergangsformen. Die Autoren betonen auch, dass es sich bei den Übergangsformen nicht um feste Präferenzen handelt. Wer heute eine bestimmte Übergangsform bevorzugt, kann morgen eine andere praktizieren.

In unserer bisherigen Erörterung von Motiven und Motivationslagen haben wir uns im Wesentlichen auf Autofahrer bezogen. Starke motivationale Tendenzen können aber auch bei nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern auftreten. Degen (1989) ging der Frage nach, welche Motive, Empfindungen, Gefühle und Stimmungen sich beim Radfahren einstellen können. Auf der Grundlage von Interviewergebnissen arbeitete er vier prototypische Erlebens- oder **Fahrwelten** heraus. Es handelt sich dabei um typische „Versionen des Radfahrens“, wobei im aktuellen Erleben mal diese, mal jene im Vordergrund stehen kann:

- **Abschalten und Entspannen**

Radfahren wird als etwas Angenehmes und Entspannendes empfunden, bei dem man seine Alltagssorgen vergessen und seinen Tagträumen freien Lauf lassen kann. Das mechanische Vor-sich-hin-Strampeln wird oft von gehobener Stimmung, ja sogar von seelisch-geistigen Höhenflügen begleitet. Man kann sich Belastendes einfach von der Seele strampeln.

- **Umrechnen – weniger ist mehr**

Radfahren wird positiv erlebt, weil das Fahrrad für das günstigste Verkehrsmittel gehalten wird. Die verschiedenen Verkehrsmittel werden hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile miteinander verglichen. Nachteile des Autos werden besonders stark betont, seine Vorteile ins Negative hin uminterpretiert (z.B.: die Abgeschlossenheit des Autos bietet nicht Schutz vor Witterungseinflüssen, sondern stellt ein Hindernis für die Kontaktaufnahme zu Mitmenschen und Umwelt dar).

Bei der Bewertung des Fahrrades wird umgekehrt verfahren: Nachteiliges wird ins Positive verkehrt. Vorteilhaftes wird besonders stark betont. Kurz: Rad fahren ist Genuss, Auto fahren ist Ärger, Hektik, Belastung.

- **Unterdrückung gibt Auftrieb**

Als Radfahrer fühlt man sich als unterdrücktes, rechtloses Opfer in einer feindlich gesonnenen Autowelt. Radfahren wird als moralisch gute Tat empfunden. Für den Verzicht auf das Menschen und Natur zerstörende Auto erfährt man aber

keine Anerkennung, sondern im Gegenteil Unterdrückung und Benachteiligung. Es können sich Hassgefühle auf die Autos und die gesamte Autogesellschaft einstellen. Man fühlt sich im Recht und daher berechtigt, zurückzuschlagen.

- **Hindernisrennen**

Widerstände, die sich dem ungehinderten Fortkommen in den Weg stellen, werden als (sportliche) Herausforderung begrüßt. Hindernisse können in der Topographie liegen oder auch in der aktuellen Verkehrssituation begründet sein. Man will allem gewachsen sein, es mit den anderen aufnehmen, um dadurch seine Grenzen zu erfahren und auszuweiten. Die Autofahrerwelt ist weniger ein verhasster Feind als vielmehr eine Chance zur Bewährung und ein Anreiz zur Leistungssteigerung.

3.2.5 Verkehrsteilnahme und intrinsische Motivation

Ein weiterer Umstand, der Erleben und Verhalten im Straßenverkehr im großen Maße mitbestimmen kann, liegt darin, dass Auto fahren und vielleicht mehr noch das

Motorradfahren oftmals intrinsisch motiviert ist. **Von intrinsischer Motivation spricht man dann, wenn eine Tätigkeit um ihrer selbst Willen durchgeführt wird.**

Der Antrieb zu einem bestimmten Verhalten stammt aus dem Inneren des betreffenden Menschen. Intrinsisch motivierte Tätigkeiten machen Spaß, sie binden uns (selbst wenn niemand anderes davon Notiz nimmt). Man sucht die Tätigkeit auf und möchte das Ende hinauszögern: Die Tätigkeit selbst ist befriedigend. Daher wendet man sich dem Gegenstandsbereich ohne äußeren Druck und möglichst häufig und ausdauernd zu.

Wird ein Verhalten hingegen von äußeren Anreizen verursacht (z.B. finanzielle Belohnung, soziale Anerkennung, Vermeidung von Bestrafung), liegt **extrinsische Motivation** vor.

Das Interesse besteht dann weniger am Gegenstandsbereich selbst, sondern vielmehr darin, durch sein Verhalten bestimmte äußere, außerhalb des Individuums liegende Ziele zu erreichen (eben z.B. eine Belohnung).

Zwar spielt beim Autofahren – wie bei der Verkehrsteilnahme generell – auch extrinsische Motivation eine Rolle.

Denn es dient schließlich auch äußeren Zwecken, etwas zu transportieren oder einen fernen Ort zu erreichen. Gleichzeitig dürfte das Steuern eines motorisierten Fahrzeugs für viele Menschen eine stark intrinsisch motivierte Tätigkeit sein. Darauf deuten die Ergebnisse von Befragungen hin. Mayerhofer u.a. (1990) berichten, dass 68 Prozent der von ihnen befragten 20 – 24-Jährigen und 58 Prozent der 30 – 34-Jährigen Freude beim Fahren empfinden. Vielen gibt das Fahren mit hoher Geschwindigkeit ein prickelndes Gefühl (40 % bzw. 22 %; vgl. auch Abschnitt 3.2.2).

In der Untersuchung von Rothe (1986) charakterisieren junge kanadische Fahrer vergleichsweise häufiger als ältere ihr Fahrerlebnis z.B. durch „Geschwindigkeitsfreude“, „Sportlichkeit“, „Befreiung“, „Erregung“.

Auf einer sechsstufigen Skala mit den Polen „unangenehm“ und „angenehm“ wird das Autofahren deutlich mit „angenehm“ beurteilt (Rothe 1986; Mayerhofer u.a. 1990).

Auf den intrinsischen Belohnungswert des Fahrens dürfte auch der Umfang unserer motorisierten Verkehrsteilnahme hinweisen: Je nach Schät-

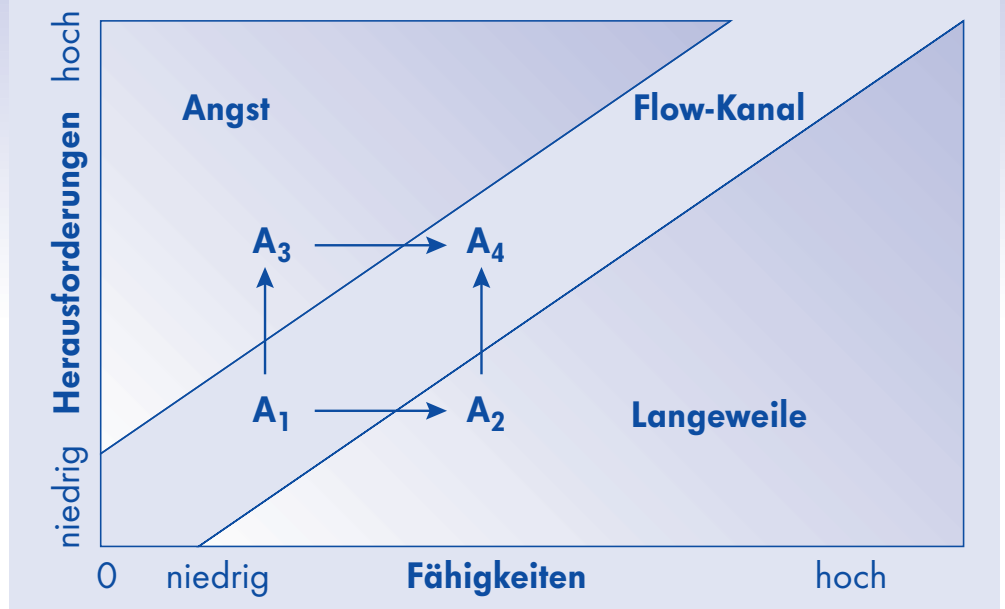
zung entfällt zwischen der Hälfte und zwei Dritteln der Pkw-Mobilität in Deutschland auf den Freizeitverkehr – mit steigender Tendenz.

Wird eine Tätigkeit mit starker intrinsischer Motivation durchgeführt, stellt sich als typischer Gefühlszustand Freude an eben dieser Tätigkeit ein. Csikszentmihalyi (1987; 1996) ließ Schachspieler, Chirurgen, Rocktänzer und Bergsteiger über ihre beruflichen und ihre Freizeitaktivitäten berichten und die Freude einstufen, die sie bei ihren Aktivitäten empfinden. Das völlige Aufgehen in der Tätigkeit, das freudvolle Aktivitätsgefühl, das die Befragten berichteten, nannte er „Flow“: ihre Aufmerksamkeit war völlig durch die Aufgabe gebunden, sie fühlten sich eins mit der Aufgabe und zu höchsten Leistungen fähig.

Rheinberg (1997) analysierte das **Flow-Erleben bei Motorradfahrern**. Freude und Glück auf dem Motorrad scheinen sich vor allem dann einzustellen, wenn der Handlungsablauf als glatt und flüssig erlebt wird – alles geht wie von selbst. Man muss sich nicht willentlich konzentrieren, das schnell und glattlaufende Geschehen zieht wie ein Magnet alle geistig-seelische Kapazität automatisch auf sich – nichts anderes im Kopf,

sich frei fühlen, die Anforderungen und Rückmeldungen sind in sich klar, Überlegungen, Nachdenken birgt die Gefahr, den Flow zu unterbrechen. Im Extremfall kommt es zu einer gänzlichen Selbstvergessenheit, zu einem völligen Verschmelzen „von Ich und Tätigkeit“. Und das alles „auf hohem Niveau“: Freude an der Kompetenzsteigerung, man „verwächst mit der Maschine“ – sie wird ein Bewegungsteil des Fahrers selbst. Im perfekten Zusammenspiel mit seiner Maschine, wenn die Fortbewegung als schwingend, elastisch und zügig erlebt wird – ähnlich wie bei gekanntem Tiefschneefahren – empfindet der Fahrer „Präzisionsgenüsse“. Hierin sehen Csikszentmihalyi (1987; 1996) und Rheinberg (1997) die zentralen Momente des Flow-Erlebens: das reflexionsfreie gänzliche Aufgehen in einer glattlaufenden Tätigkeit, die man trotz hoher Anforderungen unter Kontrolle hat. Csikszentmihalyi stellt dies mit dem „Flow-Kanal“ dar.

Abb. 6: Modell des Flow-Zustandes (in Anlehnung an Csikszentmihalyi 1996)



Bei niedriger (subjektiver) Handlungsfähigkeit und vergleichsweise hohen wahrgenommenen Handlungsanforderungen sorgt man sich um das Gelingen der Tätigkeit. Angst vor dem Versagen kann das Erleben bestimmen. Im umgekehrten Fall einer vergleichsweise hohen subjektiven Handlungsfähigkeit und geringer äußerer Handlungsanforderungen stellt sich Langeweile ein. Die Tätigkeit wird dann als wenig freudvoll erlebt, Unlust und Distanz zu ihr stellen sich ein.

Im Idealfall findet sich eine Passung zwischen subjektiver Handlungsfähigkeit und Handlungsanforderungen. Dann sind die besten Chancen gegeben, Flow zu erleben.

Als Komponenten des Flow-Erlebens lassen sich damit zusammenfassend nennen (modifiziert nach Csikszentmihalyi 1987 und 1996; Rheinberg 1997):

1. Handlungsanforderungen und Rückmeldungen werden als klar und eindeutig erlebt; man weiß jederzeit und ohne nachzudenken, was jetzt zu tun ist.
2. Man hat das Gefühl optimaler Beanspruchung und fühlt sich trotz hoher Anforderung sicher in der Lage, das Geschehen unter Kontrolle zu haben.
3. Der Handlungsablauf ist glatt und flüssig. Ein Schritt folgt dem anderen wie aus einer inneren Logik.

4. Die Konzentration kommt wie von selbst. Das Geschehen zieht alle Kapazität auf sich. Dieses Höchstmaß an Konzentration bringt es mit sich, dass alle anderen Wahrnehmungen ausgeblendet sind.
5. Das Zeiterleben ist stark beeinträchtigt: Stunden vergehen wie Minuten.
6. Man geht in der Tätigkeit völlig auf, erlebt sich selbst nicht mehr getrennt von der Handlung (Selbstvergessenheit); Tätigkeit und Selbst verschmelzen und führen zu einem Verlust von Reflexivität und Selbstbewusstheit.
7. Dies alles wird als höchst freudvoll erlebt, es stellt sich ein Glücksgefühl ein, das uns später wiederum diese Tätigkeiten aufsuchen lässt.

Bei der motorisierten Verkehrsteilnahme erlebte Flow-Zustände können aus zwei Gründen sicherheitsnachteilige Folgen haben:

- Um Flow aufrechtzuerhalten, muss bei fortgeschrittenem Fahrkönnen (hohe Handlungsfähigkeit in Abb. 6) auch die Handlungsanforderung erhöht werden (z.B. durch Geschwindigkeitserhöhung), was vom

Grundsatz her eine Risikoerhöhung bedeutet.

- Da man beim Flow in der Tätigkeit aufgeht, quasi mit ihr „verschmilzt“, ist eine bewusste Steuerung des Geschehens nicht mehr möglich. Andere Wahrnehmungen sind ausgeblendet; bewusste und allgemeine Vorsätze können nicht mehr wirksam werden (Rheinberg 1997).

Rheinberg (1997) fand in seiner Motorradfahrerstudie Zusammenhänge zwischen Flow-Intensität auf der Lieblingsstrecke und selbst berichteter Fahrweise (fahre immer defensiv/fahre manchmal riskant). Fahrer mit hoher Flow-Intensität schätzen ihre Fahrweise relativ häufiger als „manchmal riskant“ ein. Außerdem gaben sie höhere persönliche Richtgeschwindigkeiten in Ortschaften und auf Landstraßen an. Flow-Fahrer hatten häufiger Stürze und Unfälle als solche Fahrer, die vergleichsweise weniger oder keinen Flow erlebten. (Der statistische Zusammenhang zwischen Flow-Intensität und Anzahl von Unfällen bzw. Stürzen erwies sich zwar nicht als sehr hoch, aber doch als bedeutsam.)

3.2.6 Die Bedeutung des optimalen Aktivationsniveaus

Ein wesentlicher motivationaler Hintergrund, der unser Verhalten im Straßenverkehr (und nicht nur dort) mitbestimmt, ist in dem natürlichen Bedürfnis des Menschen nach einem optimalen Ausmaß an Anregung, nach neurophysiologischer Aktivierung zu sehen. Abweichungen von dem Optimum werden unlustvoll erlebt, bei einem zu viel als Überforderung, Überlastung und Stress, bei einem zu wenig als Langeweile. Sowohl ein Übermaß an Anregung als auch eine reizmäßige Unterforderung (z.B. monotone Fahrbedingungen) können Aggressionen begünstigen (Böcher 1984).

Der menschliche Organismus benötigt ein mittleres Erregungsniveau zwischen den Polen niedrigster (z.B. Tiefschlaf) und höchster (panikartiger) Erregung, um angemessen auf verschiedenste Reize reagieren zu können. Der Mensch bevorzugt einen mittleren Reizstrom, der „als unterhaltend und angenehm erlebt wird und zu aufsuchendem Verhalten der Neugier, wie Exploration und manipulativer Tätigkeit herausfordert“ (Heckhausen 1989).

Zuckerman (1983) unterscheidet in seinem biopsychologischen Modell Personen nach der Höhe ihres optimalen Erregungsniveaus. Menschen mit einem hohen optimalen Erregungsniveau (sogenannte „High Sensation Seeker“ – Leute, die ständig auf der Suche nach Anregung, nach starken Empfindungen sind) benötigen zusätzliche Stimulation, z.B. wechselnde, komplexe und ungewöhnliche Reize. Sie suchen Spannung, Abenteuer und neue Erfahrungen, um sich Erregung zu verschaffen. Menschen mit niedrigem optimalen Aktivierungsniveau empfinden solche Erfahrungen eher als unangenehm und vermeiden sie. In ihrem Verlangen nach wechselnden, neuen und intensiven Erfahrungen und Erlebnissen zeigen High Sensation Seeker die ausgeprägte Bereitschaft, physische, soziale, gesetzliche und finanzielle Risiken in Kauf zu nehmen. Dabei sind sie sich möglicher Gefahren und negativer Konsequenzen durchaus bewusst, lassen sich davon aber nicht abschrecken. Im Gegenteil: Die Risiken scheinen für sie hoch motivierend zu sein.

Folgende Teilaspekte von **Sensation Seeking** lassen sich voneinander unterscheiden:

- die Neigung, Spannung und Abenteuer durch ris-

kante und aufregende Tätigkeiten (z.B. durch bestimmte Sportarten, schnelles Fahren) erleben zu wollen,

- die Tendenz, neue und ungewöhnliche Erfahrungen machen zu wollen (z.B. Führung eines nonkonformistischen Lebensstils),
- die Tendenz, sich Stimulation durch soziale Aktivitäten und durch Enthemmung zu verschaffen (z. B. durch soziales Trinken),
- die Anfälligkeit gegenüber Langeweile, die sich in der Abneigung monotoner Situationen und durch Ruhelosigkeit in solchen Situationen ausdrückt.

Die Tendenz zum Sensation Seeking vermindert sich mit zunehmendem Lebensalter. Bei Frauen ist sie geringer ausgeprägt als bei Männern. Dafür werden hormonelle Zusammenhänge verantwortlich gemacht (z. B. abnehmendes Testosteron mit zunehmendem Alter; Wirkung der Östrogene; vgl. zusammenfassend Hippus und Joswig 1999).

Es liegt nun auf der Hand, dass Sensation Seeking nicht ohne Einfluss auf das Fahrverhalten bleibt, bietet doch das Kraftfahren die Möglichkeit, die Höhe der Stimulation und des Reizflusses zu steuern. Der Fahrer neigt dazu, sein

Fahrverhalten – vor allem sein Geschwindigkeitsverhalten – jeweils so einzurichten, dass das von ihm angestrebte Aktivationsniveau hergestellt und aufrecht erhalten wird.

Über Zusammenhänge zwischen Sensation Seeking und Risikobereitschaft sowie Risikoverhalten wird in Abschnitt 3.2.9 berichtet.

3.2.7 Die Bedeutung der Anwesenheit anderer

Es kommt ausgesprochen selten vor, dass ein einzelner Verkehrsteilnehmer alleiniger Nutzer des Verkehrsraumes ist. Im Regelfall sind an einer Verkehrssituation mehrere Personen beteiligt. Verkehrssituationen müssen daher als Situationen aufgefasst werden, in denen soziale Interaktionen stattfinden. Zwischen den Beteiligten bestehen häufig Ressourcenkonflikte, die den Situationsablauf mitbestimmen können. Soziale Interaktionen, bei denen komplexe gruppenspezifische Prozesse ablaufen können, finden auch statt, wenn sich mehrere Personen im Fahrzeug befinden.

Dass das Verhalten und Erleben und somit auch die motivationalen Tendenzen des Einzelnen durch das Vorhanden-

sein anderer und deren Verhalten beeinflusst werden können, wurde verschiedentlich nachgewiesen. Nachahmungseffekte sind keineswegs selten. So richtet sich der Einzelne z.B. in seinem Geschwindigkeitsverhalten nicht nur an den bestehenden formalen Regelungen aus, sondern er orientiert sich quasi automatisch an der Fahrgeschwindigkeit aller anderen. Möglicherweise dient beobachtetes Verhalten dem Einzelnen auch als Hinweisreiz für die Beurteilung des Gefahrenpotenzials irgendwelcher äußeren Bedingungen (z.B. Nebel, Regen, Schnee). Und dies vielleicht umso mehr, je weniger er – etwa aufgrund von Unerfahrenheit – über eigene Beurteilungsstandards verfügt. (Motto: „Wenn hier alle so schnell fahren, dann kann es so gefährlich auch nicht sein.“)

Die Anwesenheit von Beobachtern mag auch als Auslöser für Tendenzen der Selbstdarstellung wirken. Straßenverkehr wurde einmal als „Bühne für Selbstdarstellung“ (Spörli 1974) bezeichnet. Der Pkw und die Art des Umgangs mit ihm können Mittel sein, seiner sozialen Umwelt etwas über sich mitzuteilen. („Schaut her, was ich für ein toller Kerl bin“!) Die eigene Fahrweise bekommt dann den Charakter einer Selbstoffenbarung.

Motivationale Tendenzen können vor allem auch dann entstehen, wenn man sich durch das Verhalten eines anderen in seinen Interessen geschädigt und in Rechten beschnitten sieht. Es kann dann die Bereitschaft entstehen, sich schadlos halten und die Beleidigung rückgängig machen zu wollen. Man will „Rache“ nehmen, um das ursprüngliche Gleichgewicht wiederherzustellen. Zorn und Wut (vgl. Abschnitt 2.2.1) bzw. das Bedürfnis, diese auszuleben, können in solchen Situationen zu einem wirksamen Handlungsmotiv werden – dies vor allem dann, wenn man den Eindruck hat, der andere nutzt es schamlos zur Gewinnung eigener Vorteile aus, dass man sich selbst höflich und korrekt verhält.

Auf der anderen Seite können aber auch Einflüsse in positiver Richtung wirksam sein: Das bei anderen beobachtete rücksichtsvolle und kooperative Verhalten kann eigene Tendenzen in dieser Richtung stärken.

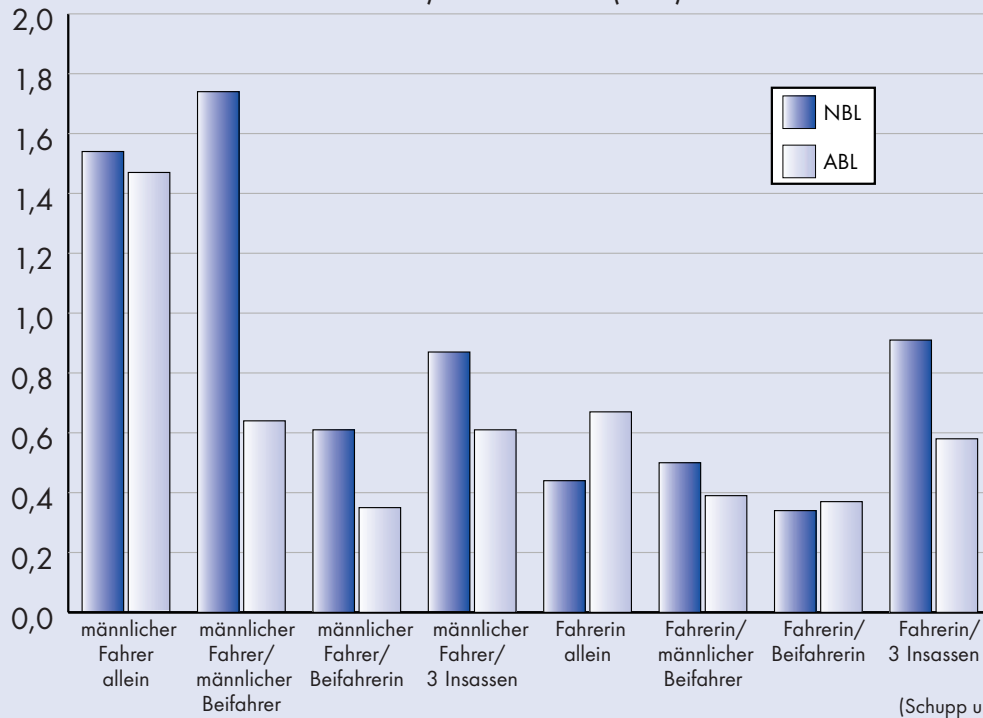
Auch von der reinen Anwesenheit von Beifahrern können Effekte ausgehen. Krüger u.a. (1998) kommen aufgrund ihrer Analyse zu dem Schluss, dass mit Beifahrern im Allgemeinen das Unfallrisiko verringert ist (um ca. 15 %

bei Zweipersonenfahrten; um 8 % bei Mehrpersonenfahrten). Hat man Beifahrer, fährt man in der Regel langsamer. Vermutlich zieht der Beifahrer einen Teil der Aufmerksamkeit des Fahrers von der Fahraufgabe ab. Der Fahrer kompensiert dies dadurch, dass er sich die Fahraufgabe durch Geschwindigkeitsreduktion erleichtert. Dieser Effekt wurde aber nicht für junge Fahrerinnen und Fahrer gefunden. Bei ihnen zeigten sich keine Unterschiede in den Unfallrisiken in Abhängigkeit von der Fahrzeugbesetzung.

Auch Schupp und Schlag (1999) fanden deutliche Effekte der Anwesenheit anderer auf die Wahrscheinlichkeit, eine Pkw-Pkw-Kollision selbst zu verursachen. Dieses Unfallverursachungsrisiko war für allein fahrende Männer deutlich am höchsten, für Frauen in jeder Konstellation im Vergleich zu Männern geringer, für Männer jedoch dann besonders niedrig, wenn sie in Begleitung einer Frau fuhren (Abb. 7). Bei hohen Fahrzeugbesetzungen stieg dieses spezifische Unfallverursachungsrisiko im Übrigen wieder an. Es unterschied sich zudem für die neuen und die alten Bundesländer.

Abb. 7: Risikokennwerte nach Insassenkonstellationen

(Beifahrer- und Geschlechterkonstellation) in den neuen (NBL) und den alten Bundesländern (ABL)



(Schupp und Schlag 1999)

Welche psychologischen Prozesse in Beifahrersituationen auf Seiten des Fahrers eine Rolle spielen können, beschreibt die Theorie der Selbstaufmerksamkeit (Duval und Wicklund 1972). Sie nimmt an, dass die Aufmerksamkeit eines Menschen in einem bestimmten Augenblick entweder überwiegend auf das Selbst oder überwiegend auf externe Ereignisse gerichtet ist. Wenn man glaubt beobachtet zu werden, z.B. durch Zuschauer oder eine Kamera, rückt die eigene Person stärker in das Bewusstsein. Ihre Aufmerksamkeit richtet sich jetzt stärker auf das Selbst, den eigenen

Zustand, die eigenen Gefühle, Empfindungen und Einstellungen. Sie wird gewissermaßen zum außenstehenden Beobachter ihrer selbst. Menschen neigen in solchen Situationen erhöhter Selbstaufmerksamkeit dazu, sich mehr darum zu sorgen, wie andere sie sehen. „Sie halten sich enger an soziale Regeln und Normen und ihre Interaktionen werden kontrollierter und ‚strategischer‘“ (Forgas 1992). Ein hoher Selbst-Fokus bewirkt auch, dass sich die Person stärker als die Ursache ihres Handelns ansieht und weniger die äußeren Umstände und Bedingungen verantwortlich macht (starke Selbstattribution).

Krüger u.a. (1998) formulieren die Annahme, dass die Anwesenheit von Beifahrern, die als Beobachter erlebt werden, „Selbstaufmerksamkeit auslöst, die Tendenz zur Verantwortungsattribution des Selbst verstärkt und Wirkungen im Sinne normkonformen Verhaltens begünstigt. Personen, die eine sicherheitsbewusste Einstellung haben, bringen unter dem Einfluss von Beobachtern diese Einstellung stärker in ihrem Verhalten zum Ausdruck, als sie es ohne Beobachter tun würden“ (Krüger u.a. 1998). Auch andere Autoren (vgl. zusammenfassend Bierhoff 1993) weisen auf eine große

re Einstellungs-Verhaltensübereinstimmung bei hohem Selbst-Fokus hin. Internale Zustände, also auch Einstellungen werden bewusster und können dadurch verhaltenswirksamer werden. Dies vor allem dann, wenn sie konform gehen mit den wahrgenommenen Erwartungen der anwesenden anderen. Somit hätten Beifahrer, weil sie die Selbstaufmerksamkeit beim Fahrer erhöhen, eine Risiko dämpfende Wirkung.

Vor allem im Hinblick auf junge Fahrerinnen und Fahrer sind allerdings auch Risiko erhöhende Auswirkungen der Anwesenheit (gleichaltriger) Mitfahrer diskutiert worden. Die Fahrzeugbesatzung stellt ein komplexes Sozialsystem auf Rädern dar, in dem komplizierte Interaktionen und Prozesse sozialer Beeinflussung und Gegenbeeinflussung ablaufen können. Normative Erwartungen von Mitfahrern – und seien sie vom Fahrer auch lediglich vermutet – können Motivkonflikte in Gang setzen. Sicherheitsorientierte Verhaltensweisen können in Konflikt geraten mit Risiko erhöhenden Tendenzen, in deren Verwirklichung der Fahrer eine Möglichkeit sehen mag, sich bei Mitfahrern Akzeptanz und Anerkennung zu sichern. Vierboom und Kast führen dazu aus, dass insbesondere bei Grup-

penfahrten der Stellenwert des persönlichen Beziehungsgefüges zu beobachten ist, besonders in Situationen wie „Balzfahrten“, Rollenkämpfe um die Herrschaft im Fahrzeug oder bei Überholmanövern und bei Fahrten „im Rudel“. „Das persönliche Beziehungsgefüge und die daran geknüpften Hoffnungen und Befürchtungen können eine konkrete Fahrtsituation überblenden – hier verkehrt sich die Romantik und Symbolik der Gefühle in die Bereitschaft zum hohen Risiko“ (Vierboom und Kast 2001).

Aus der experimentellen Kleingruppenforschung ist das Phänomen des „**Risky Shift**“ bekannt. Es besagt in seiner ursprünglichen Form, dass Gruppen zu riskanteren Entscheidungen neigen als Einzelpersonen. Dieses Phänomen, dass „die Risikofreudigkeit des Einzelnen im Sog einer Gruppe wesentlich höher ist“, wurde verschiedentlich auch in seiner Bedeutung für das Verhalten im Straßenverkehr diskutiert (z.B. Raitel 1999). In einer Befragung von Weißbrodt (1989) gaben jugendliche Autofahrer an, schneller, abgelenkter und „lockerer“ zu fahren, wenn jüngere und gleichaltrige Mitfahrer anwesend sind. In Gruppensituationen kann der Fahrer die Verpflichtung erleben, den (tatsächlichen

oder vermuteten) Erwartungen der Mitfahrer nach einem zügigen und Risiko betonten Fahrstil nachzukommen. Der Fahrer kann dazu neigen, in riskantem Fahren eine Möglichkeit zu sehen, Mitfahrern seine Kompetenz unter Beweis zu stellen und bei ihnen Anerkennung und hohen Status zu erreichen.

Die gruppenspezifischen Prozesse im Fahrzeug (z.B. intensive Interaktion, ausgelassene Stimmung, gemeinsames Musikerleben, direkte oder indirekte Aufforderungen zu schneller Fahrt usw.) können zu einer Diffusion von Verantwortung führen. Der Fahrer fühlt sich nicht mehr allein verantwortlich („Wir fahren gemeinsam“). Sein subjektives Sicherheitsgefühl kann sich erhöhen (Holte 1994). In präventiver Hinsicht ist es daher wichtig, den Fahrer für das Erkennen von Gruppenprozessen sensibilisieren zu machen und seine Fähigkeit zu stärken, sich gegen den Risiko erhöhenden Einfluss von Mitfahrern abzuschotten und Selbstbehauptung zu trainieren (Wagner und Vierboom 1991; Geiler 1998).

Ein weiteres Motiv, das in Interaktionssituationen und auch bei bloßer Anwesenheit von Beobachtern eine Rolle spielen kann, ist das der **Reaktanz** (Brehm 1966):

Sehen wir unsere Wahlfreiheit, unsere Kontrollbefugnis beschnitten, oder erwarten wir eine Bedrohung unserer Freiheit, so entsteht ein starkes Motiv, diese Einengung oder Einschränkung aufzuheben oder rückgängig zu machen. Diese motivationale Tendenz wird Reaktanz genannt. Die begleitenden Emotionen sind meist Ärger und Zorn (vgl. Abschnitt 2.2.1).

Einflussversuche anderer, die uns z.B. zu einem bestimmten Verhalten oder einer bestimmten Einstellung bringen wollen, können also Widerstand auslösen. Reaktanz kann viele Formen annehmen. Handlungsmöglichkeiten und Objekte, die uns jemand nehmen will, gewinnen an Attraktivität – es erscheint gerade das faszinierend, was verboten wird.

Auch in Beifahrersituationen kann Reaktanz auftreten. Sieht sich der Fahrer z.B. durch Äußerungen der Mitfahrer kritisiert und zu risikobewusster Fahrweise aufgefordert, kann er – weil er dies als Einschränkung seines Freiheitspielraumes empfindet – dazu neigen, an seiner riskanten Fahrweise festzuhalten. Holte (1994) kommt aufgrund seiner Untersuchung zu dem Schluss, dass Einwendungen von Freunden, wenn sie im alltäglichen Kontext ausgespro-

chen werden, die Risikobereitschaft nicht verringern, sondern sogar zu einer Verfestigung bestehender Risiko betonender Einstellungen führen können. Äußerungen wichtiger Bezugspersonen haben nur dann eine Chance, wenn sie mit großer Ernsthaftigkeit und ggf. unter Androhung von Konsequenzen ausgesprochen werden.

3.2.8 Fahrertypen, Lebens- und Freizeitstile

Neben den im letzten Abschnitt dargestellten Bemühungen, motivationale Tendenzen aus der aktuellen sozialen (Interaktions-)Situation heraus zu erklären, gibt es in der Verkehrssicherheitsforschung und -psychologie auch Ansätze, die motivationalen Orientierungen als relativ überdauernde und situationsunabhängige Teilaspekte der Persönlichkeit oder der Art der Lebensführung und des Freizeitstiles auffassen. Sie zielen u.a. darauf ab, Zusammenhänge zwischen persönlicher Lebensführung bzw. Freizeitstil und soziodemografischen Variablen einerseits und dem Verkehrsverhalten andererseits aufzudecken („Sag’ mir, wer du bist, und ich sage dir, wie du fährst“). Es geht ihnen dabei darum, Typen von Fahrern zu finden,

die sich in ihren emotionalen Tendenzen, Motiven, Einstellungen und Verhaltensweisen – auch in der Art des Umgangs mit Risiken – voneinander unterscheiden, und sie anhand „verkehrsferner“ Merkmale wie z.B. Freizeitpräferenzen, Alkohol-Trinkgewohnheiten, beruflichem Status, bevorzugten Fahrzeugtypen zu beschreiben.

Solche typologischen Ansätze bieten, wenn sie unter stichprobentheoretischen Gesichtspunkten „sauber“ durchgeführt werden, die Chance, in der kraftfahrenden Gesamtbevölkerung Gruppen mit hohem Risiko ausmaß zu identifizieren, zu quantifizieren und anhand von Merkmalen der Lebensführung beschreiben zu können. Mit hohen Verkehrssicherheitsrisiken behaftete Teilgruppen zu identifizieren, ist für eine zielgruppenspezifische Verkehrssicherheitsarbeit wichtig.

Methodenkritisch anzumerken ist allerdings, dass die Ergebnisse typologischer Untersuchungen durch die Auswahl der zu erhebenden Variablen in gewisser Weise vorher festgelegt werden. Von daher ist es auch nicht weiter verwunderlich, dass sich die vorhandenen Typologien sowohl hinsichtlich der Anzahl der ermittelten Typen

als auch hinsichtlich ihrer inhaltlichen Beschreibung zum Teil deutlich voneinander unterscheiden.

Eine der bekanntesten Typologien ist die von Schulze (1999). Er ermittelte sowohl in der Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen als auch in der Gruppe der 25- bis 34-Jährigen folgende fünf Typen: den häuslichen Typ, den Fashion-Typ, den kritischen Typ, den Action-Typ und den kicksuchenden Typ.

Actiontyp und kicksuchender Typ zeichnen sich durch ein Bündel negativer, d.h. verkehrssicherheitsgefährdender und Risiko erhöhender Motivationen, Einstellungen und Verhaltensweisen aus. Die anderen drei ermittelten Stilgruppen sind hinsichtlich ihrer Motivlagen, Einstellungen und Verhaltensweisen als vergleichsweise unproblematisch zu betrachten.

Action-Typ: Er hat im Vergleich zu den anderen Typen die höchste Unfallbeteiligung. Das Bedürfnis, beim Autofahren Extramotive zu befriedigen (z.B. Spannungssuche, imponieren wollen; vgl. Abschnitt 3.2.2) ist am höchsten ausgeprägt. In der Stilgruppe des Action-Typs liegt die zweithöchste Ausprägung des Bedürfnisses nach Sensation Seeking (vgl. Abschnitt 3.2.6) vor.

Er bevorzugt in hohem Maße außerhäusliche Freizeitaktivitäten (z.B. Besuch von Diskotheken und Gaststätten), zeigt eine große Vorliebe für Actionfilme und betreibt vergleichsweise häufig Extremsportarten. Er ist weniger an intellektueller Auseinandersetzung interessiert (lesen, kulturelle Veranstaltungen, politische und sozialkritische Filme). Sein Freizeitverhalten ist Auto-zentriert.

Die Stilgruppe des Action-Typs hat den größten Männeranteil, außerdem weist sie den höchsten Anteil von Personen auf, die aus den Berufsgruppen Bau und Metall stammen.

Kicksuchender Typ: Er hat die zweithäufigste Unfallentwicklung aller Stilgruppen und auch die zweithäufigste Neigung, Autofahren zur Befriedigung von Extramotiven zu missbrauchen. Dieser Typ ist auf der rastlosen Suche nach individuellen Entfaltungsmöglichkeiten, was auch für den Konsum legaler und illegaler Drogen zutrifft. Außerdem weist er die höchsten Sensation-Seeking-Werte auf. Der kicksuchende Typ richtet sich stark an Trends aus. Er hat das höchste Interesse an aktuellen Musiktrends und vertreibt sich die freie Zeit gern an Plätzen, die gerade „in“ sind (Diskotheken, Kneipen).

Durch Kleidung und Habitus will er sich bewusst von der Erwachsenenwelt abgrenzen und demonstrieren, dass er ein verrückter Typ mit tollen Einfällen ist.

Insgesamt etwa 38 Prozent der 18- bis 24-Jährigen sind einem besonderen Risikokollektiv zuzurechnen, da sie entweder der Stilgruppe Action-Typ oder kicksuchender Typ angehören.

Bei den 25- bis 34-Jährigen erweisen sich ca. 30 Prozent hinsichtlich ihrer Motive, Einstellungen und Verhaltensweisen als besondere Risikogruppe. Diese Fahrer gehören ebenfalls der Action- bzw. kicksuchenden Stilgruppe an.

Ein weiteres Beispiel einer typologischen Arbeit stellt die Untersuchung von Adelt u. a. (1999) dar. Ermittelt wurden insgesamt sechs Autofahrertypen. Die Ergebnisse dieser im Jahr 1997 durchgeführten Studie wurden zwei Jahre später in einer Folgerhebung bestätigt (Sinus Sociovision 1999) – lediglich die quantitative Verteilung einiger Typen hatte sich etwas geändert. Hier die Verteilungszahlen aus der jüngeren Untersuchung für die sechs Typen: Funktionalisten (29 % der Befragten), Gelasene (19 %), Vorsichtige (16 %), Ängstliche (17 %), Raser (11 %), Frustrierte (9 %).

Unter Verkehrssicherheitsgesichtspunkten besonders problematisch sind in dieser Typologie der „Raser“ und der „Frustrierte“.

Den **Raser** treibt die Lust am Risiko. Durch schnelles Fahren sucht er Anerkennung, Abenteuer und Selbstbestätigung. Er misst seine Fähigkeiten gerne mit anderen Verkehrsteilnehmern. Der typische Raser ist jung und männlich und gibt viel Geld für sein Auto aus. Das Auto ist für ihn gleichzeitig Hobby, Prestigeobjekt und Mittel zum Ausleben seiner Wünsche.

Auch der **Frustrierte** sucht beim Fahren Risiko, Abenteuer, Anerkennung und Selbstbestätigung. Allerdings verfügt er über geringere Möglichkeiten, diese Motive auch auszuleben, denn er kann sich – z.B. wegen eingeschränkter finanzieller Mittel – sein Wunschfahrzeug nicht leisten. Er muss das Auto fahren, das er bezahlen kann, und schaut den anderen, die ihm davon fahren, neidisch schimpfend und frustriert hinterher. Der Frustrierte ist vergleichsweise älter und hat Familie.

Abschließend sei kurz auf die vom Rheingold-Institut (1999b) entwickelte Typologie hingewiesen. Auf der Basis von 75 Interviews wur-

den zehn Fahrertypen ermittelt. Sie unterscheiden sich u. a. in der Art und Weise, in der sie sich im Straßenverkehr profilieren (z.B. durch Markenwahl bzw. Fahrweise anderen zeigen, was sie sind bzw. sein wollen) bzw. inwieweit sie einen solchen Profilierungszwang überhaupt erleben.

Verkehrssicherheitsnachteilige Motivlagen finden sich vor allem beim **Aufmotzer**. Er will im Verkehr etwas hermachen, auffallen, Potenz beweisen und aus Alltagsverhältnissen ausbrechen. Er steht unter einem hohen Profilierungs- und Beweiszwang, der sich in seiner „aufgedrehten“ Fahrweise äußert. Der Aufmotzer ist tendenziell männlich, jünger und fährt Fahrzeuge der unteren Mittelklasse (meist in der Sportversion bzw. durch Zubehörteile gestylt und „aufgemotzt“).

Auch der Typ des **Stress-Man(agers)** steht unter einem solchen Druck. Er will den Eindruck erwecken, wichtig zu sein und Wichtiges zu tun zu haben. Auch im Straßenverkehr will er dies demonstrieren. Das äußert sich etwa darin, dass er nicht zurücksteckt, sondern nach der Devise „Platz da, hier komm' ich!“ agiert. Auf der Autobahn glaubt er, die linke Spur für sich gepachtet zu haben.

Zu diesem Typ gehören tendenziell eher Männer (30 – 50 Jahre), die Fahrzeuge mit hoher kW-Zahl und hohem Statuswert fahren.

3.2.9 Risikoverhalten und Risikobereitschaft

- Wie ist es eigentlich zu erklären, dass viele Menschen einerseits ein hohes Maß an Sicherheit anstreben und deshalb alle möglichen Versicherungen abschließen, andererseits im Straßenverkehr aber hohe Risiken eingehen, indem sie z.B. mit sehr hoher Geschwindigkeit und geringem Abstand fahren?
- Ralf Waldmann, Vizeweltmeister der 250 ccm Motorrad-Rennklasse: „Hauptsache, es macht Spaß“ – „Der Sieg ist das Wichtigste“. Und weiter: „Meine schlimmsten Verletzungen – mehrere Unterschenkelbrüche – habe ich im normalen Straßenverkehr erlebt. Da muss man halt mit leben.“
- Warum führen straßenbauliche Verbesserungen keineswegs immer zu einem Rückgang von Unfallzahlen, sondern manchmal sogar zu einer Verschlechterung der Verkehrssicherheit?

Was ist Risikoverhalten? Von Risikoverhalten spricht man, wenn Verhalten unter Risikobedingungen stattfindet (Klebsberg 1982). Risikobedingungen liegen dann vor, wenn der Ausgang einer Handlung ungewiss ist, wenn objektiv die Möglichkeit des Eintritts eines Schadens (z.B. Unfall) gegeben ist. Es kommt dabei nicht darauf an, ob der Handelnde diese Möglichkeit bewusst wahrnimmt. Risikoverhalten ist also keineswegs identisch mit riskantem Verhalten.

Verkehrsverhalten lässt sich als Risikoverhalten auffassen. Denn immer besteht eine mehr oder weniger große Wahrscheinlichkeit des Eintritts eines Schadensereignisses. Eine risikofreie Verkehrsteilnahme ist eine Fiktion – Mobilität birgt Risiken. Daher besteht in Deutschland die Verpflichtung zum Abschluss einer Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeugführer.

Die (Verkehrs-)Psychologie bemüht sich darum, das Erleben und Verhalten des Handelnden unter Risikobedingungen zu beschreiben und zu erklären. Im Mittelpunkt der Betrachtung steht z.B. die Frage, wie sich der Handelnde mit den in einer Situation gegebenen Gefahren auseinandersetzt. Auch das Erzeugen von Gefährdungen durch

das eigene Verhalten ist Untersuchungsgegenstand.

Verkehrsverhalten ist Verhalten in Entscheidungssituationen. Sowohl im Vorfeld als auch während der eigentlichen Verkehrsteilnahme bestehen für den Handelnden mehrere Handlungsalternativen (z.B. Entscheidung über Zeit, Strecke, Verkehrsmittel; Beschleunigen, Verzögern; Einrichtung des Abstandes zum Vorfahrenden usw.). Daher liegt es zuerst einmal nahe, die in der Psychologie für Entscheidungssituationen allgemein entwickelten Modelle auch auf den speziellen Fall des Verkehrsverhaltens anzuwenden. Dabei handelt es sich um die Erwartungs- x Wert-Modelle (vgl. Abschnitt 3.1). Sie besagen, dass in Entscheidungssituationen jene Verhaltensalternative gewählt wird, bei der das Produkt aus Nutzen und Eintrittswahrscheinlichkeit dieses Nutzens maximal ist.

Nutzen bzw. Kosten und ihre jeweiligen Eintrittswahrscheinlichkeiten werden nach diesem Modell bewusst gegeneinander abgewogen. Es gilt somit das Prinzip: Wähle jene Alternative, deren zu erwartender Nutzen maximal ist. Der Mensch wird betrachtet als sich immer rational entscheidendes Wesen. Außerdem wird angenommen, dass ihm

die für die Wahl erforderlichen Informationen über Nutzen/Kosten und Eintrittswahrscheinlichkeiten verfügbar sind.

Einen Spezialfall dieses Erwartungs- x Wert-Modelles zur Vorhersage des Verhaltens in Entscheidungssituationen stellt das SEU-Modell dar (Subjective Expected Utility Model – Modell der subjektiv erwarteten Nützlichkeit). Hier werden nicht nur objektivierbare Nutzen/Kosten mit ihren jeweiligen Eintrittswahrscheinlichkeiten und Valenzen in die Analyse einbezogen, sondern auch subjektive Dimensionen. Das bedeutet: Es kommt auf die subjektiv erlebten Nutzen bzw. Kosten und Wahrscheinlichkeiten an, nicht auf die objektiven.

Auch das mit Blick auf Verkehrsverhalten von Näätänen und Summala (1976) vorgelegte Zero-Risk-Modell (Null-Risiko-Modell) ist ein Erwartungs- x Wert-Modell. Es nimmt an, dass das wahrgenommene Risiko ein Produkt ist aus der subjektiven Wahrscheinlichkeit eines gefährlichen Ereignisses und der subjektiven Wichtigkeit der Konsequenzen dieses Ereignisses. Unter den meisten Umständen werden im Straßenverkehr die subjektive Eintrittswahrscheinlichkeit und somit das Risiko als gegen Null gehend wahrgenommen.

Die Erwartungs- x Wert-Ansätze haben sich für die Erklärung des Risikoverhaltens im Verkehr als wenig tragfähig erwiesen. Das Verkehrsverhalten ist nicht immer Ergebnis bewusster und rationaler Entscheidungen. Wegen der Schnelligkeit der Abläufe steht die für das Treffen bewusster Entscheidungen erforderliche Zeit häufig nicht zur Verfügung. Wir handeln oft unüberlegt, spontan und aus der Situation heraus und nicht selten auch gewohnheitsmäßig.

Daher wurden Modelle des Fahrens entwickelt, die die Motivation ausdrücklich einbeziehen. Diese motivationalen Modelle (dazu gehört die Risiko-Homöostase von Wilde 1982) nehmen u.a. an,

- dass das Fahren weitgehend „self-paced“, also nicht vollständig durch äußere Zwänge determiniert ist,
- dass Fahrer nicht immer bewusste Analysen der Risiken vornehmen, die mit verschiedenen Handlungen verbunden sind,
- dass Fahrer Präferenzen in Bezug auf das grundsätzliche Risikoniveau haben, welches sie in einer gegebenen Situation und bei ihrer eigenen Zielsetzung

zu tolerieren gewillt sind. (Jeder Fahrer bevorzugt also ein bestimmtes Risikoniveau, das er einzugehen bereit ist.)

Die für das Verhalten entscheidende Größe ist das Verhältnis zwischen diesem akzeptierten Risiko und dem wahrgenommenen, persönlichen Risiko, das heißt der Risikobewertung der aktuellen Situation. Diese Risikobewertung bemisst sich wesentlich an den subjektiven Bewältigungsmöglichkeiten, gleicht die (wahrgenommenen) Anforderungen mit den (subjektiv vermuteten) Fähigkeiten ab. Mit steigender Kontrollüberzeugung (man schreibt sich z.B. eine hohe Fahrkompetenz zu – vgl. Abschnitt 4.2.3) sinkt das resultierende wahrgenommene persönliche Risiko. Dieses mag noch innerhalb des Toleranzbereiches der akzeptierten Risiken liegen oder aber es übersteigt die persönliche Risikobereitschaft. Im letzteren Fall resultiert eine Änderung des Verhaltens in Richtung Senkung des wahrgenommenen Risikos (z.B. langsamer fahren, größere Zeitlücken etc.). Letztendlich ist es der Bezug zu dieser individuellen Größe, die in einer gegebenen Situation über die Akzeptanz des Risikos entscheiden lässt.

An dieser Stelle setzen beispielsweise Modelle der **Risikokompensation** an, insbesondere Wildes (1982) **Risiko-Homöostase-Modell**: Zur Verbesserung der Sicherheit gedachte Maßnahmen erhöhen meist die Sicherheitsreserven, damit jedoch gleichzeitig häufig die Leistungsmöglichkeiten im Grenzbereich. Wenn das Kraftfahren als attraktive, leistungsbezogene Tätigkeit erlebt wird, dann wird in vielen Fällen der mögliche Sicherheitseffekt durch ein verändertes Verhalten aufgezehrt - der subjektiv erlebte Risikogehalt bleibt gleich. Diese Risikokompensation oder Verhaltensanpassung führt zu dem Problem, dass technische Sicherheitsverbesserungen im Mensch-Maschine-System Straßenverkehr nicht zwangsläufig Sicherheitsgewinne bewirken, teilweise sogar negative Effekte nach sich ziehen. Vor allem bei Maßnahmen, die eine verbesserte Führung und Stabilisierung des Fahrzeuges im Normal- und Grenzbereich ermöglichen, kann der Gewinn an Sicherheit verloren gehen bzw. erheblich eingeschränkt werden (vgl. u.a. Pfafferott und Huguenin 1991).

Verhaltensanpassungen wurden auch im Zusammenhang mit ABS beobachtet. Taxifahrer, deren Fahrzeuge mit ABS

ausgestattet waren, zeigten eine risikoreichere und unvorsichtiger Fahrweise und hatten nicht weniger Unfälle als Fahrer ohne ABS (Aschenbrenner u.a. 1988). Erneuerungen von Fahrbahndecken auf Bundesstraßen im Land Brandenburg führten zu höherer Fahrgeschwindigkeit und einem deutlichen Anstieg von Unfallzahlen (ZVS 3, 1996, S. 135).

Auch bei pädagogischen Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrfertigkeiten scheinen solche ungünstigen Verhaltensanpassungen möglich: Die in der norwegischen 2-Phasen-Ausbildung für Fahranfänger vorgeschriebenen Anti-Schleuderkurse zeigten durchgehend negative Ergebnisse (riskanterer Fahrstil, erhöhte Unfallrate). Trainingsmaßnahmen mit dem Ziel der Perfektionierung führen leicht zur Selbstüberschätzung (Gregersen 1996). In Norwegen wurde deshalb das „Schleudertraining“ wieder aus der zweiten Phase der Fahrausbildung herausgenommen.

Das Verhalten im Verkehr darf keineswegs als allein rational gesteuertes Handeln aufgefasst werden. Vielmehr muss es als das Ergebnis der Auseinandersetzung zwischen unterschiedlichen motivationalen Tendenzen verstanden

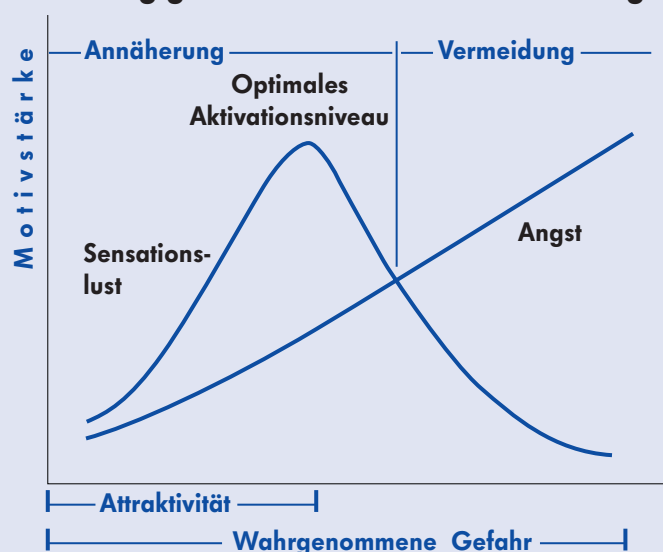
werden. Eine Modellvorstellung, die solche Motivationskonflikte betont, gibt Abb. 8 grafisch wieder. Risikoverhalten wird hier als Motivkonflikt zwischen Annäherungs- und Vermeidungstendenzen verstanden (siehe detaillierter: Sensation Seeking, Abschnitt 3.2.6):

- Annäherungstendenzen liegen nach diesem auf Zuckerman (1983) zurückgehenden Modell in der Sensationslust (oft als Angstlust missverstanden), die ihrerseits gespeist wird durch die Attraktivität, den Anreizwert, den Neuigkeitsgehalt, unter Umständen gerade die Ungewissheit des Ausgangs einer Handlung. Dass die Ungewissheit des Ausgangs einer Handlung ihren Reiz ausmachen

kann, beschrieb neben anderen Wittgenstein : „Nehmen wir ... an, (ein) Spiel sei so, dass, wer anfängt, immer durch einen bestimmten einfachen Trick gewinnen kann. Darauf aber sei man nicht gekommen – es ist also ein Spiel. Nun macht uns jemand darauf aufmerksam – und es hört auf, ein Spiel zu sein“ (Wittgenstein 1989).

- Auf der anderen Seite stehen den Annäherungskräften Vermeidungs- bzw. Rückzugstendenzen gegenüber, die durch die Angst aufgrund wahrgenommener Gefährdung hervorgerufen werden. Das optimale Aktivationsniveau liegt dabei **nicht** im Zustand geringster Angst bzw. geringster Unsicherheit.

Abb. 8: Annäherungs- und Vermeidungstendenzen in Abhängigkeit von Sensationslust und Angst



(modifiziert nach Zuckerman 1983)

Gefahren werden also nicht in jedem Fall zu meiden gesucht, vielmehr kann ein gewisses Maß an wahrgenommener Gefahr seinerseits zu einem sehr wirksamen Handlungsmotiv werden. Als Bestimmungsstücke des Risikos werden meist hervorgehoben: mangelnde Voraussehbarkeit und Bedrohlichkeit. Die mangelnde Voraussehbarkeit mag jedoch bei bestimmten Tätigkeiten erst die Spannung und den Reiz ausmachen. Und die Bedrohlichkeit kann als Chance interpretiert werden, sich zu bewähren. Jenseits von Langeweile und Eintönigkeit werden Spannung und Bewährungsmöglichkeiten gesucht. Zumindest für einige frei gewählte Tätigkeiten im Sport, in der Freizeit, beim Motorrad- und Autofahren scheint diese Interpretation von Risiken viel eher zu gelten.

Angenommen wird somit, dass nicht größtmögliche Sicherheit, sondern vielmehr ein optimales Aktivationsniveau Ziel des Handelns ist.

Dieses optimale Aktivationsniveau lässt wahrgenommene Gefahren so lange tolerieren, wie der Handlung gleichzeitig mit höherer Valenz versehene positive Motivationsaspekte zukommen. Dies können beispielsweise die mit der Handlung verbundene Herausforderung oder die Möglichkeit zur Überwindung von

Langeweile, der Wunsch nach Anerkennung und sozialer Geltung, vielleicht auch „nur“ der angestrebte Zeitgewinn sein, oder der Wunsch, Neues zu erfahren und die eigenen Grenzen auszutesten, vielleicht sogar das Streben nach persönlichem Wachstum im Sinne von Abraham Maslow (vgl. Abschnitt 3.1).

Wie schon ausgeführt, unterscheiden sich Personen in der Höhe ihres optimalen Aktivationsniveaus (vgl. 3.2.6). Die Bevorzugung eines hohen Aktivationsniveaus (Sensation Seeking) und Risikobereitschaft stehen in deutlichem Zusammenhang: Es wurde eine lineare Beziehung zwischen rasantem Fahren und Sensation Seeking gefunden. Personen, die die meisten Alkohol- bzw. Drogenfahrten berichteten, erhielten auch höhere Gesamtpunktwerte auf der Sensation-Seeking-Skala. Die durch Gesetzesübertretungen und Unfälle auffällig gewordenen Fahrer erreichten deutlich höhere Sensation-Seeking-Werte als die Fahrer einer unauffälligen Vergleichsgruppe. Aufgrund der vorhandenen Daten kann als gesichert gelten, dass Sensation Seeking hoch mit sozialer Abweichung und normabweichendem Verhalten auch im Straßenverkehr zusammenhängt (vgl.

zusammenfassend Hippus und Joswig 1999).

Sensation Seeking scheint eher bei jüngeren Menschen vorzukommen. Eine Vielzahl von ihnen erlebt motorisierte Verkehrsteilnahme als eine Möglichkeit, den in anderen Lebensbereichen erfahrenen Reglementierungen, Fremdbestimmungen und Handlungseinengungen zu entkommen, diese vielleicht sogar zu kompensieren. Wie Fahrversuche und Befragungsergebnisse zeigten (Schlag u.a. 1986), ergeben sich bei jungen Fahrern deutlich höhere Risiken dadurch, dass das Kraftfahrzeug nicht nur als Ortsveränderungsmaschine, also als Mittel zur Verbesserung der eigenen Mobilität, aufgefasst wird, sondern vielfältige andere soziale und persönliche Funktionen zu erfüllen hat (z.B.: Spannungsgewinn, Selbstbewahrung).

Nach Befunden der Jugendforschung können Risikoverhaltensweisen durchaus funktionale Bedeutung für die Bewältigung der Entwicklungsaufgaben im Jugendalter haben. Entwicklungsaufgaben, die junge Menschen zu bewältigen haben, sind z. B.: Ablösung vom Elternhaus, Entwicklung von Ich-Identität, Aufbau eines eigenen Werte- und Normensystems, Aufbau stabiler sozialer Beziehungen

zu Gleichaltrigen und zum anderen Geschlecht. Risikoverhaltensweisen können bei der Integration in die Gruppe der Gleichaltrigen oder der Stabilisierung der sozialen Position helfen. Als Symbole für Opposition und Autonomie oder als Mittel der Selbstdarstellung können sie der Abgrenzung gegenüber der Erwachsenenwelt, der Verwirklichung von Selbständigkeit und Unabhängigkeit und der Entwicklung eines Selbstkonzeptes dienlich sein (vgl. ausführlicher Raithel 1999). Vor einer pauschalisierenden Gleichsetzung jung = risikofreudig ist allerdings zu warnen. Wie Fahrproben (Schlag u.a. 1986) und typologische Analysen (Schulze 1999) ergaben, suchen keineswegs alle jungen Fahrer das Risiko.

Dass der Wunsch Neues zu erfahren eine ganz wesentliche Antriebskraft darstellt, betont v. Cube (1990) in seiner verhaltensbiologischen Konzeption des Risikoverhaltens. Zentral ist die Aussage, dass Neugier ein Trieb ist, der durch das Neue, das Unbekannte, eben das Unsichere ausgelöst wird. Der Sinn der Neugier besteht nun darin, das Neue und Unbekannte bekannt zu machen, zu beherrschen und damit Unsicherheit in Sicherheit zu verwandeln. Dieser Prozess wird lustvoll erlebt. Das Eingehen

von Risiken, die Hinwendung zu und Suche nach Neuem und Riskantem dient der Erhöhung der Sicherheit. Der Neugiertrieb ist, so v. Cube, in Wirklichkeit ein „Sicherheitstrieb“. Risiken werden also aufgesucht, um Sicherheit zu gewinnen. Liegt Sicherheit vor, wird es langweilig, weil der Reiz der Unsicherheit fehlt. Daher werden neue Risiken aufgesucht und die jeweils neu erlangte Sicherheit wird lustvoll erlebt. Darin liegt das Charakteristische des Flow-Erlebens (siehe Abschnitt 3.2.5). Flow entsteht durch den Abbau von Unsicherheit, den Gewinn an Sicherheit. Mit jedem Schritt der Flow-Aktivität wird Unsicherheit in Sicherheit verwandelt.

V. Cube formuliert ein „**Sicherheits-Risiko-Gesetz**“ und wendet es auch auf das Verhalten im Straßenverkehr an: Bei hohem subjektiven Sicherheitsgefühl müssen größere Risiken eingegangen werden, um Unsicherheit erleben zu können. Daher können Sicherheitsverbesserungen am Fahrzeug oder in der Verkehrsinfrastruktur zu riskantem Verhalten führen. Das subjektive Risiko bleibt konstant.

3.3 Handlungsbedarf

Im dritten Teil ging es um die Frage: Was steuert uns, wenn wir ein Fahrzeug steuern – also die Frage nach den Motiven, die unser Fahrverhalten bestimmen.

Ein Motiv ist, mit maximaler Sicherheit von A nach B zu gelangen. Es ist das rationalste, und wäre es das einzige, bestünde keinerlei Handlungsbedarf für die Verkehrssicherheitsarbeit. Tatsächlich gibt es aber diverse Extramotive (Abschnitt 3.2.2), die das Verhalten der meisten Verkehrsteilnehmer mitbestimmen und in diesem Teil beschrieben wurden. Unter anderem wurde festgestellt:

- Bei der Verkehrsmittelwahl sind sichere Verkehrsmittel auf Grund unserer teilweise irrationalen Beziehung zum Auto diesem gegenüber im Nachteil – Stichwort: „Selbstwert erhöhende Funktion des Autofahrens“ (Abschnitt 3.2.3).
- Zum Zeitpunkt der Einführung der Gurtbenutzungspflicht war die Akzeptanz des schon damals erwiesenermaßen lebensrettenden Gurts sehr gering, weil er als eine Art „Spielverderber“ empfunden wurde (Abschnitt 3.2.4).
- Gewisse so genannte „Fahrformen“ oder „Übergangsformen“ größerer Verkehrsteilnehmergruppen sind ausgesprochen sicherheitsabträglich, etwa die Fahrformen des „Thrills“ oder des „Erprobens“ oder die Übergangsform des „Nahkampfes“ (Abschnitt 3.2.4).
- Auch wurden problematische Fahrertypen wie „Raser“ und „Frustrierte“ beschrieben sowie bestimmte Freizeitstile, z.B. der „Action-Typ“ oder der „kicksuchende Typ“, die in ungünstiger Weise auf das Fahrverhalten ausstrahlen (Abschnitt 3.2.8).
- Der als „Flow“ bezeichnete Zustand der Selbstvergessenheit ist Motiv vor allem vieler Freizeitfahrten und kann eine riskante Fahrweise begünstigen (Abschnitt 3.2.5).
- Die Anwesenheit anderer wie Mitfahrer oder Passanten kann sich günstig aber auch ungünstig auswirken, wenn die Straße als „Bühne der Selbstdarstellung“ genutzt wird („Risky Shift“, 3.2.7).

Weitere hier erläuterte Phänomene, die im Zusammenhang mit Fahrmotiven stehen und den Handlungsbedarf verdeutlichen, sind „Sensation Seeking“ (Abschnitt 3.2.6) und Risikobereitschaft/-kompensation (Abschnitt 3.2.9).

Möglichkeiten der Beeinflussung von Motiven werden in Kapitel 5 beschrieben.

4. Einstellungen

4.1 Was sind Einstellungen?

„Herr A. ist zu Geschwindigkeitsbeschränkungen ausgesprochen negativ eingestellt.“ Was heißt hier „eingestellt“? Sind Einstellungen wie ein Thermostat in einem Regelkreis zu verstehen, der das Verhalten immer wieder auf die „Einstellungsgröße“, die Norm oder den Soll-Wert hin drängt? Tatsächlich ist der psychologische Einstellungsbegriff einst aus dem Wortschatz der Technik übernommen worden. Und tatsächlich werden Einstellungen teilweise als eine solche regelnde Kraft verstanden, die Abweichungen nicht duldet und Energie aktiviert, damit das Verhalten wieder zur Soll-Größe zurück gelangen kann. Eine sicherheitsbewusste Einstellung wäre dann eine entscheidende Stellgröße für sicheres Verkehrsverhalten. Allerdings besteht selten Gelegenheit, eine Einstellung konsequent in entsprechendes Verhalten umzusetzen. Wie sieht das konkrete Verhalten von Herrn A. aus, wenn er mit seinem Auto unterwegs ist und ständig mit Geschwindigkeitsbegrenzungen konfrontiert ist? Wie kam er überhaupt zu seiner Einstellung?

Einstellungen bezeichnen einen dritten Bereich von Hintergründen des Verhal-

tens, von dem wiederum eines klar ist: Sie haben wie die Emotionen und die Motivation einen richtenden Einfluss auf das Verhalten des Individuums. Meist werden sie definiert als **„erlernte Neigungen, Klassen von Gegenständen oder Menschen in Abhängigkeit von den eigenen Überzeugungen und Gefühlen günstig oder ungünstig zu bewerten“** (Zimbardo 1998). Diese Definition bedarf einer näheren Betrachtung:

- Zunächst ist von **erlernten Neigungen** die Rede (andere Definitionen sprechen anstelle von Neigungen von „Bereitschaft“). Weiter unten wird erläutert, wie Einstellungen gelernt werden.
- Die **Klassen von Gegenständen oder Menschen** sind die sogenannten Einstellungsobjekte. Beispiele für Einstellungen zu Menschen sind die, die wir „den Italienern“, „der heutigen Jugend“ oder „älteren Fußgängerinnen“ gegenüber haben (können). Zu ergänzen wäre, dass wir auch zu vielen Einzelpersonen, z.B. zu unserem Chef, eine Einstellung haben. Der Begriff „Gegenstände“ ist sehr weit zu verstehen. Es geht nicht nur um Sachen (z.B. Meißener Porzellan,

Einweggeschirr, den neuen Toyota), sondern auch um bestimmte Ideen, Ereignisse, Projekte (z.B. eheähnliche Lebensgemeinschaften ohne Trauschein, Förderung der Solarenergienutzung, Trennkost, umfassende Geschwindigkeitsbegrenzungen in Wohngebieten).

- **Eigene Überzeugungen und Gefühle:** Hier wird deutlich, dass Einstellungen eine kognitive (die geistige Informationsverarbeitung betreffende) und eine affektive oder emotionale Komponente haben.
- Das letzte Wort der Definition, **bewerten**, weist auf die Konsequenz der Einstellung hin: Aufgrund bestimmter Meinungen, die wir uns gebildet haben, und einer gefühlsmäßigen Reaktion auf das Einstellungsobjekt kommen wir zu einer mehr oder weniger positiven oder negativen Bewertung. Diese wird, um es ganz vorsichtig zu formulieren, unser Verhalten „irgendwie“ beeinflussen.
- Zu ergänzen ist, dass Einstellungen (im Gegensatz etwa zu Emotionen) **recht dauerhaft** sind – wir wechseln unsere Einstellungen nicht täglich.

Mehrkomponentenmodell der Einstellung:

Einstellungen haben also drei Komponenten (in Anlehnung an Crisand und Herrle 1993):

1. **Die kognitive oder Meinungskomponente:** Auf der Grundlage der Informationen über das Einstellungsobjekt, die der betreffenden Person zugänglich sind, hat sie sich eine Meinung gebildet und ist zu bestimmten Überzeugungen gekommen.
2. **Die affektive (emotionale) Komponente:** Als gefühlsmäßiger Teil der Einstellung reicht sie von massiver Ablehnung/Geringschätzung bis zu höchster Zuneigung/Wertschätzung.
3. **Die Verhaltenskomponente (auch als konative oder motivationale Komponente bezeichnet).** Unsere Einstellungen legen uns bestimmte Verhaltensweisen gegenüber den Einstellungsobjekten nahe. Da sie über die Zeit relativ beständig sind, tragen sie dazu bei, dass unser Verhalten für die Umwelt kalkulierbar ist.

Wie erklärt sich die Negativ-Einstellung von Herrn A. zu Geschwindigkeitsbeschränkungen vor diesem Hintergrund? Er ist der Auffassung, dass man den Bürger nicht mehr als unbedingt notwendig „gängeln“ sollte. Auch

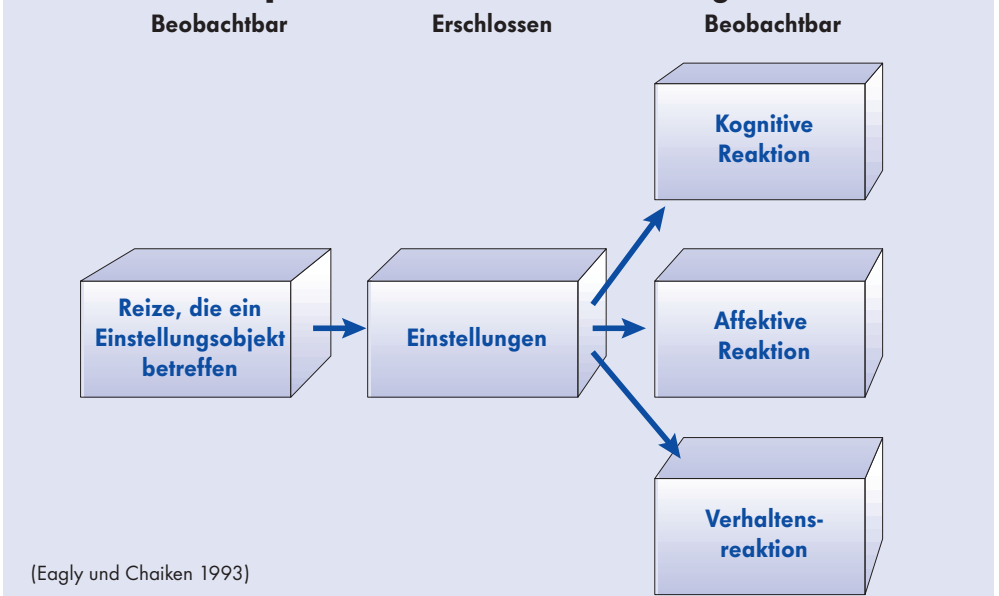
glaubt er nicht, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen viel zur Verkehrssicherheit beitragen (kognitive Komponente). Insofern reagiert er auf jedes „unnötige“ Tempolimit-Schild mit mehr oder minder heftiger Verärgerung (emotionale Komponente). Vor diesem Hintergrund überrascht es nicht, dass Herr A. meist schneller als erlaubt fährt und sich in vielen Diskussionen für eine „Liberalisierung“ von Geschwindigkeitsregelungen ausspricht (Verhaltenskomponente).

Allerdings ist von Herrn A. nicht zu erwarten, dass er auch da zu schnell fährt, wo er eine Radarkontrolle vermutet. Es gibt also eine gewisse, aber keine vollständige Entsprechung zwischen kogniti-

ver und emotionaler Komponente der Einstellung auf der einen Seite und Verhaltenskomponente auf der anderen Seite (vergleiche den Abschnitt „Einstellung und Verhalten“).

Ein wichtiger Aspekt wurde bisher noch nicht angesprochen: Man kann die Einstellungen einer Person nie direkt beobachten. Man kann sie aber erschließen, wenn man gewisse Reize, die ein Einstellungsobjekt betreffen, und die kognitive und affektive Reaktion sowie die Verhaltensreaktion der betreffenden Person beobachtet. Abbildung 9 veranschaulicht diesen Gedanken, der den Kern des sogenannten „Mehrkomponentenmodells“ der Einstellung darstellt.

Abb. 9: Mehrkomponentenmodell der Einstellungen



Zur Verdeutlichung nochmals das Beispiel von Herrn A.: Stellen Sie sich bitte vor, Sie seien als Beifahrer/in mit Herrn A. auf der Landstraße unterwegs und passierten gerade ein 80 km/h-Schild. Herr A., der es mal wieder sehr eilig hat, stößt einen Fluch aus und zeigt auch sonst alle Anzeichen von Verärgerung (affektive Reaktion). Seine Geschwindigkeit, die zuvor etwa 110 km/h betragen hatte, reduziert er nach Ihrer Beobachtung nur minimal (Verhaltensreaktion). Statt dessen erklärt er Ihnen ausführlich, warum nach seiner Überzeugung Geschwindigkeitsbegrenzungen im allgemeinen und diese im besonderen überflüssig sind (eine weitere Verhaltensreaktion auf der Basis seiner kognitiven Reaktion).

Als weiteres Beispiel mag die negative Einstellung vieler Menschen gegenüber Fahrern einer bestimmten Automarke dienen: Wo sie besteht, werden die Fahrer dieser Marke z.B. als „geltungsbedürftig“, „aggressiv“ oder „zu schnell fahrend“ beurteilt (kognitive Komponente) und man findet sie „unsympathisch“ (emotionale Komponente). Auch würde man sie nicht so gerne im engeren Freundeskreis sehen, meidet eher den Kontakt mit ihnen bzw. geht in einen

unausweichlichen Kontakt schon mit bestimmten Tendenzen hinein – im günstigen Fall mit der Absicht, jedes Gespräch über das kritische Einstellungsobjekt zu meiden (Verhaltenskomponente).

Einstellungserwerb

Einstellungen sind gelernt. Wie funktioniert dieser Lernprozess?

Wenn ein Kind mit einem neuen Spielzeug konfrontiert ist, hat es verschiedene Möglichkeiten:

- Es kann das Spielzeug zur Hand nehmen, von allen Seiten begutachten und ausprobieren, was man mit ihm anfangen kann. Kurz: Es kann seine eigenen **Erfahrungen** damit machen.
- Oder es **beobachtet** andere Kinder beim Spielen und schließt vielleicht aus deren Begeisterung, dass es sich um ein attraktives Spielzeug handeln muss.
- Wenn das Kind schon etwas älter ist, wird es sich vielleicht zunächst **anhören**, was Mama oder Papa zu dem Ding zu sagen haben. Oder es lauscht aufmerksam seinen Spielgefährten, die heftig über dessen Vor- und Nachteile streiten.

In jedem Fall wird es eine Einstellung zu dem neuen Spielzeug gewinnen. Damit sind drei Möglichkeiten des Einstellungserwerbs angesprochen. Wir können Einstellungen lernen

1. durch direkte **Erfahrungen**,
2. durch **Beobachtung** und
3. in **Kontakten** und **Gesprächen** mit anderen Personen.

Einstellungen, die wir aufgrund konkreter Erfahrungen erwerben, sind oft sehr stabil. Hat ein Führerschein-Neuling beispielsweise zwei- oder dreimal verkehrgefährdendes Verhalten von Jeep-Fahrern erlebt, kann es durchaus sein, dass sie oder er eine nachhaltige negative Einstellung erwirbt. Ganz wichtig ist, dass dabei schnell eine **Generalisierung** (Verallgemeinerung) eintreten kann: Die Einstellung bezieht sich nicht mehr (nur) auf die zwei, drei Jeep-Fahrer, denen man vielleicht nie mehr begegnet, sondern auf „die Jeep-Fahrer“ als Gruppe.

Dem Beobachtungslernen kommt nicht nur bei Kindern eine große Bedeutung zu. Beobachtet beispielsweise ein Jugendlicher immer wieder ungeduldiges Verhalten motorisierter Verkehrsteilnehmer gegenüber älteren Fußgän-

gern, so kann sich daraus eine ablehnende Einstellung entwickeln, die diese Gruppe vor allem als Störgröße im modernen Straßenverkehr sieht.

Viele Einstellungen übernehmen wir schließlich aus Gesprächen mit Familienmitgliedern, Freunden oder Bekannten. Voraussetzung dafür ist im allgemeinen, dass wir diese Personen akzeptieren und als kompetent ansehen. Vielleicht hat Herr A. seine ablehnende Haltung gegenüber Geschwindigkeitsbegrenzungen auf diesem Wege schon in jungen Jahren von seinem Vater übernommen.

Funktion der Einstellungen

Aus den Beispielen lässt sich einiges über die Funktionen von Einstellungen ablesen. Allgemein kann man sagen, dass Einstellungen uns helfen, bestimmte seelische Bedürfnisse zu befriedigen:

- Sie ermöglichen es, sich schnell in der Umwelt zu orientieren. Zum Beispiel „wissen“ wir dank unserer Einstellungen, was von dieser oder jener Idee, von dieser oder jener Personengruppe zu halten ist.
- Sie unterstützen unser Selbstbild. Hier leisten insbesondere spezielle Einstel-

lungen - die (negativen) Vorurteile (s. u.) - ganze Arbeit: Sie erzeugen ein Gefühl der Überlegenheit gegenüber anderen.

- Sie erlauben es uns, unseren Wertvorstellungen Ausdruck zu geben. So mag etwa Herr A. ein Mann sein, für den Mobilität (genauer: die Möglichkeit, schnell von einem zum anderen Ort zu gelangen) einen hohen Wert darstellt. Dazu passend entwickelt sich seine Einstellung.
- Dadurch, dass wir dazu neigen, uns einstellungsmäßig den Menschen, denen wir nahestehen, anzupassen, vertiefen Einstellungen das Zusammengehörigkeitsgefühl in sozialen Gruppen.

Vorurteile als spezielle Einstellungen

Als Vorurteile bezeichnet man im allgemeinen bestimmte abwertende, stark emotional gefärbte Einstellungen gegenüber anderen Personen oder Gruppen, seltener auch gegenüber Gegenständen. Sie stellen also eine Untergruppe der Einstellungen dar, für die die folgenden Punkte kennzeichnend sind:

- Das „Urteil“ wird scheinbar objektiv begründet durch Informationen, die mindes-

tens unvollständig, oft aber sogar falsch sind.

- Wenn sie erst einmal etabliert sind, sind Vorurteile äußerst schwer zu verändern – vor allem deshalb, weil sie weitgehend „immun“ gegen neue, anders lautende Informationen sind. Diese lässt man erst gar nicht an sich herankommen.

Für das klassische Vorurteil, das sich auf eine soziale Gruppe bezieht, gilt außerdem:

- Mit der Abwertung der anderen ist eine gefühlsmäßige Aufwertung der Gruppe, der man selbst angehört, und somit auch der eigenen Person verbunden.
- Die Zuordnung von Menschen zur betreffenden Gruppe geschieht anhand einfachster Kriterien (z.B. eine dunklere Hautfarbe, als man sie selber hat oder der Besitz eines Autos, das größer als das eigene ist).

Der kognitive Teil eines Vorurteils, also die vorgefasste Meinung über die anderen, wird als **Stereotyp** bezeichnet. Hauptkennzeichen ist meist eine **Urteilsvereinfachung**. Mit ihr sind zwei Effekte verbunden:

- Die „Dichotomisierung“ (Zweiteilung): Die Unter-

schiede zwischen Gruppen werden überschätzt.

- Die „Generalisierung“ (Verallgemeinerung): Die Unterschiede innerhalb einer Gruppe werden unterschätzt.

Hierin liegt ein Hauptcharakteristikum von Stereotypen und Vorurteilen: Sie beziehen sich ohne weitere Prüfung auf **jedes** Mitglied der betreffenden Gruppe. Ein Beispiel: Herr Möller hat sich die (stereotype) Meinung zu eigen gemacht: „Jugendliche Radfahrer verhalten sich rücksichtslos.“ Begegnet ihm nun eine junge Frau auf dem Fahrrad, die nicht ganz rechts fährt, sieht er sich sogleich bestätigt: „Da haben wir's mal wieder – diese Rücksichtslosigkeit!“ Dass die Radfahrerin sich aus einem anderen Grund so verhält, etwa, weil sie Angst hat, auf der schmalen Fahrspur von überholenden Autofahrern an den Bordstein gedrängt zu werden und zu stürzen, kommt ihm gar nicht in den Sinn. Und zwar zum einen, weil nach seiner Überzeugung junge Radfahrer und -fahrerinnen grundsätzlich keine Möglichkeit auslassen, Autofahrer zu behindern (Generalisierung). Und zum anderen, weil er nicht sieht oder sehen will, dass es Autofahrer gibt, die sich ihrerseits

Radfahrern gegenüber rücksichtslos verhalten (Dichotomisierung). Das Vorurteil führt also zur Vor-Verurteilung nach dem Muster:

1. Jugendliche Radfahrer sind rücksichtslos (schlecht).
2. Das da ist eine junge Radfahrerin.
3. Also ist dieses Mädchen rücksichtslos (schlecht).

Das Problem liegt nicht so sehr in dem falschen Denken als vielmehr in dem Verhalten, das es nach sich ziehen kann. Bei Stereotypen, die sich auf soziale (Rand-)Gruppen beziehen, ist dies oft **Diskriminierung**, die tatsächliche Benachteiligung, Bedrohung oder Ausgrenzung der fremden Gruppe. Im Straßenverkehr ist ähnliches vorstellbar: Wer Vorurteile gegenüber jungen Radfahrern hat, läuft Gefahr, ihnen nicht mit der gebotenen defensiven Haltung zu begegnen. Womöglich wird er sie aus einem (wahrscheinlich unbewussten) Rachegefühl heraus sogar durch zu nahes Auffahren oder ähnliches gefährden.

Neben Stereotypen aufgrund von Urteilsvereinfachungen, die einen wahren Kern enthalten können, gibt es solche, die auf einer falschen Zuordnung von Eigenschaften zu Objekten beruhen. Nehmen wir als Beispiel die Eigenschaft „Langlebigkeit“ des

Objekts „Auto“: „Weit verbreitet ist die Meinung, dass Autos und viele Haushaltsgegenstände früher langlebiger waren als heutzutage, obwohl z.B. für Autos nach Statistiken des TÜV eher der gegenteilige Effekt nachgewiesen werden kann. Dieses Stereotyp über unsere heutigen Gebrauchsgegenstände ist wahrscheinlich mit dem sich im Laufe des Lebens verändernden **subjektiven Zeitgefühl** zu erklären: Jeder wird bei sich selbst feststellen können, dass die letzten zehn Jahre als kürzer empfunden werden als die vorhergehende Zeitspanne von objektiv gleicher Dauer. Hat jemand mit 20 Jahren ein Auto erworben, das er bis zu seinem 25. Lebensjahr gefahren hat, wird das als viel länger erlebt werden, als wenn er sich mit 40 Jahren ein Auto gekauft und dieses ebenfalls fünf Jahre gefahren hat“ (Dörner und Selg 1985).

Die Frage, wie viele Einstellungen von Verkehrsteilnehmern gegenüber anderen Verkehrsteilnehmergruppen oder auch Verkehrseinrichtungen („An jeder Straßenecke stehen mindestens zwei Schilder!“) als Vorurteile zu bezeichnen wären, kann praktisch nicht beantwortet werden. Die Übergänge sind fließend und grundsätzlich werden eigene Vorurteile

kaum, die anderer Menschen dagegen um so deutlicher wahrgenommen. Über jede einzelne Meinung wird man also trefflich streiten können. Wir dürfen aber davon ausgehen, dass Stereotype und Vorurteile in diesem Lebensbereich wie in allen anderen weit verbreitet sind!

Einstellung und Verhalten

Wenn wir die Einstellung einer Person zu einem bestimmten Gegenstand oder Sachverhalt kennen, so können wir ihr Verhalten damit noch nicht sicher voraussagen. Nehmen wir wieder das Beispiel der Einstellung zu Geschwindigkeitsbegrenzungen. Von jemandem, der positiv zu ihnen eingestellt ist, erwarten wir zurecht, dass er wahrgenommene Tempo-Limits zumindest nicht nennenswert überschreitet. Ob aber jemand wie Herr A. chronisch zu schnell fährt, kann man nicht voraussagen. Warum sollte er nicht mal über die Landstraße bum-meln, wenn er dazu gerade Lust hat? Warum sollte er bei widrigen Witterungsverhältnissen nicht auch mal mit Tempo 80 auf der Autobahn fahren? Die entsprechende positive Einstellung zu einer verantwortungsvollen Fahrweise kann ihm niemand von vornherein absprechen. Hier zeigt sich bereits, dass verschiedene Einstellungen „in

Konkurrenz“ zueinander treten können. Und natürlich ist unser Verhalten in einer konkreten Situation nicht nur von Einstellungen bestimmt. Eine Reihe anderer Faktoren spielt eine gewichtige Rolle (vgl. auch Kapitel 1):

- **„Interne“ Merkmale der Person:** Neben Einstellungen sind z.B. aktuelle Emotionen, Stimmungen und Motivationen wichtig.
- **Soziale Faktoren** wie Normen und erwartete Konsequenzen. Ein junger Mann mit einer positiven Einstellung zu schnellem Fahren hält sich wahrscheinlich zurück, wenn er ein „Knöllchen“ oder die Geringschätzung seiner Beifahrerin zu fürchten hat.
- **Situative Faktoren:** Die meisten Verkehrsteilnehmer machen beispielsweise die Wahl ihrer Fahrgeschwindigkeit auch von Witterungsverhältnissen, Fahrbahngegebenheiten und der Fahrzeugdichte abhängig.

Zwei weitere Aspekte sind wichtig:

- Der Zusammenhang zwischen Einstellung und Verhalten wird um so größer sein, je besser sich Einstellungs- und Verhaltensweite entsprechen. Von Herrn

Schmitz' genereller Einstellung gegenüber Sportwagen-Fahrern kann man nicht auf sein Verhalten gegenüber einem bestimmten Sportwagen-Fahrer aus der Nachbarschaft schließen, schon eher aber auf sein Verhalten gegenüber „anonymen“ Sportwagen-Fahrern, die ihn auf der Autobahn überholen wollen. Andererseits sagt Herr Maiers Einstellung gegenüber den Fahrkünsten seiner Kollegin wohl etwas über sein Verhalten ihr gegenüber auf dem Firmenparkplatz, nicht aber unbedingt viel über sein Verhalten zu „Frauen am Steuer“ allgemein.

- Der Zusammenhang zwischen Einstellung und Verhalten wird außerdem um so enger sein, je **zentraler** oder **bedeutsamer** die fragliche Einstellung für das Individuum ist. Für uns Deutsche dürfte die Beziehung zwischen der Einstellung zu türkischen Mitbürgern und dem entsprechenden Verhalten fast immer enger sein als die zwischen der Einstellung zu Eskimos und unserem Verhalten ihnen gegenüber. Das hängt damit zusammen, dass wir auf viel mehr Erfahrungen mit Türken als mit Eskimos zurückgreifen können (vgl. Dörner und

Selg 1985). Im Straßenverkehr ist die Einstellung zu Rollerfahrern für die meisten Menschen zentraler und damit verhaltensrelevanter als die zu Führern landwirtschaftlicher Fahrzeuge, denn die erstgenannten begegnen uns auf öffentlichen Straßen viel häufiger als letztere.

4.2 Verschiedene Einstellungsbereiche mit Relevanz für die Verkehrssicherheit

4.2.1 Einstellungen zum Fahrzeug

Das Auto ist kein Gebrauchsgegenstand wie jeder andere. Das haben schon die beiden vorangegangenen Teile zu Emotionen und Motiven gezeigt: Das Bedürfnis, von A nach B zu gelangen, ist keineswegs das einzige Motiv, weshalb wir es benutzen, und oft löst ein Auto durchaus starke Gefühle aus. Natürlich ist es auch reiner Gebrauchsgegenstand wie ein Kleiderschrank oder eine Kaffeemaschine, aber für die meisten ist es doch viel mehr. Insofern ist eine gänzlich nüchternvernunftbetonte Einstellung zum Auto eher selten, zumal Einstellungen ja eine starke emotionale Komponente haben.

Das gilt für Verkehrsteilnehmer aller Altersgruppen und auch für andere Fahrzeuge: Kann man sich vorstellen,

- des Zweieinhalbjährigen zu seinem knallroten Dreirad,
- des Jugendlichen zu seinem ersten Motorroller,
- des Mittfünfzigers zu seinem sündhaft teuren Mountain-Bike,
- der Achtzigjährigen zu „ihrer“ Straßenbahn-Linie 16, mit der sie fast täglich in die Stadt fährt

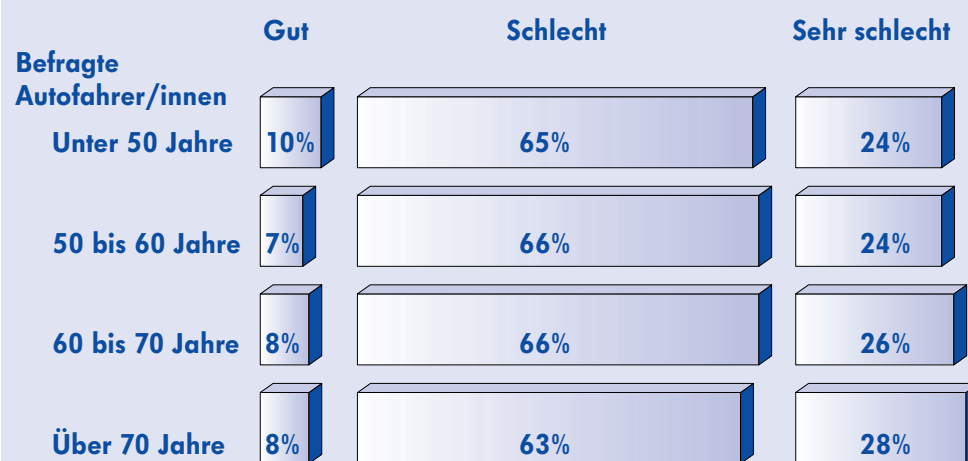
ganz und gar vernünftig ist?

Wäre sie es, würde die Fahrzeugindustrie weit weniger Umsatz machen. Mancher Schnickschnack ließe sich nicht verkaufen. Was das Auto betrifft, würden eine Reihe teurer „Luxus-Ausstattungen“ und „Komfort-Pakete“, vor allem aber die jeweils stärksten Motoren aus dem Angebot gestrichen werden müssen.

Unsere Einstellung zum Auto und zum Autofahren, etwas näher betrachtet:

In einer Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen wurden Autofahrerinnen und Autofahrer aufgefordert, sich selbst die Frage zu stellen: „Wie würde ich ohne Auto auskommen?“ Die Ergebnisse sind eindeutig:

Abb. 10: Wie würde ich ohne Auto auskommen?



(Hartenstein 1995)

Zwei Drittel sagten, sie würden „schlecht“ ohne Auto auskommen, ein Viertel sogar „sehr schlecht“. Nur knapp ein Zehntel konnte sich vorstellen, „gut“ ohne Pkw zurechtzukommen. In diesen Zahlen spiegeln sich laut Hartenstein (1995) nicht nur die objektive Bedeutung des Pkw für die Mobilität, sondern auch die „psychologische Bindung an das Auto“ (= die Einstellung) wider. Interessant auch: Das Alter der Befragten spielte für die Antworttendenz kaum eine Rolle.

Unsere Einstellung zum Auto ist also von der Überzeugung geprägt, dass es ohne nicht geht. Wir sollten uns aber bewusst sein, dass die Prozentzahlen in Abb. 10 nur bedingt etwas darüber aussagen, wie (un-)verzichtbar das Automobil tatsächlich ist. Auch eine Kaffeemaschine dürfte den meisten Zeitgenossen als absolut unentbehrlich erscheinen, obwohl es doch mit dem althergebrachten Handaufguss bei minimal größerem Zeitaufwand genauso gut, wenn nicht besser geht. Aber man hat einfach eine Kaffeemaschine und kann sich ein Leben ohne kaum mehr vorstellen.

Aufs Auto können oder wollen wir also nicht verzichten. Wenn wir etwas für unverzichtbar halten, müssen wir allerdings nicht zwangsläufig eine positive Einstellung dazu haben. Auch

der Teetrinker kann der Überzeugung sein, eine Kaffeemaschine unbedingt zu benötigen, weil er oft Besuch von passionierten Kaffeetrinkern bekommt. Für ihn ist sie dann eher ein notwendiges Übel.

Mit dem Auto scheint es sich anders zu verhalten, zu ihm haben die meisten offenbar eine positive Einstellung. Zu diesem Schluss muss man kommen, wenn man sich die Beurteilungen des Autofahrers aus einer Repräsentativbefragung anschaut:

Abb. 11: Positive und negative Einstellungen zum Autofahren

Die Befragten konnten aus einer Liste mit 10 Antwortalternativen bis zu 3 Antworten auswählen. (Ellinghaus und Schlag 1984)

Autofahrer im Alter ...	- 29	30-49	50-59	60 Jahre und älter
A. Positive Aussagen				
a) Autofahren macht mir einfach Spaß.	63 %	52 %	47 %	59 %
b) Es macht mir Spaß, weite Reisen mit dem Auto zu unternehmen.	59 %	39 %	23 %	30 %
c) Autofahren ist eine Bereicherung meines Lebens.	26 %	23 %	27 %	39 %
d) Es bereitet mir Vergnügen, schnell zu fahren.	27 %	14 %	7 %	6 %
e) Beim Autofahren kann ich mich richtig erholen.	11 %	9 %	12 %	7 %
B. Negative Aussagen				
f) Autofahren ist für mich ein notwendiges Übel.	16 %	29 %	35 %	21 %
g) Das Autofahren im heutigen Verkehr macht mich nervös.	11 %	14 %	11 %	13 %
h) Beim Autofahren denke ich immer an die Unfallgefahr.	8 %	13 %	17 %	15 %
i) Autofahren ist für mich so anstrengend wie arbeiten.	5 %	12 %	12 %	16 %
j) Ich empfinde Autofahren als lästig.	3 %	4 %	4 %	2 %
	N = 303	N = 476	N = 156	N = 119

Mit dem Autofahren wird viel häufiger Positives („macht Spaß“, „Bereicherung meines Lebens“, „erholen“...) als Negatives („notwendiges Übel“, „macht mich nervös“, „anstrengend“...) verbunden. Bei der Altersverteilung fällt auf, dass der Spaß am Autofahren in der niedrigsten und der höchsten Altersgruppe am stärksten ausgeprägt ist. Die mittleren Altersgruppen empfinden es entsprechend häufiger als unerfreulich (vielleicht wegen der Belastung durch berufliche und geschäftliche Fahrten).

In der Untersuchung wurde auch nach Kriterien gefragt, die zur Entscheidung für den Kauf eines bestimmten Pkw-Typs führen:

In allen Altersgruppen werden die Eigenschaften Benzinverbrauch, Wirtschaftlichkeit, Sicherheit, Anschaffungspreis als wichtigste genannt. Kriterien wie Aussehen, PS und erreichbare Höchstgeschwindigkeit rangieren hinten, nur für die Jüngeren haben sie eine etwas größere Bedeutung.

Führen also vor allem rein sachlich-vernünftige Überlegungen zur Entscheidung für ein neues Auto? Und würde das nicht doch für eine entsprechende Einstellung zum Automobil sprechen? Einerseits kann es sein, dass die Befragten sich stark im Sinne der sogenannten „sozialen Erwünschtheit“ verhalten haben. Womöglich haben

viele sich gefragt: „Von welchen Eigenschaften eines Autos **sollte** man sich beim Kauf leiten lassen?“ – schießen „im Ernstfall“ aber doch nach Design und Höchstgeschwindigkeit. Auf der anderen Seite kaufen wir Gegenstände bevorzugt dann, wenn Verstand **und** Gefühl „ja“ sagen. Beispiel: Die alte Kaffeemaschine hat den Geist aufgegeben. Im Test-Heft lesen wir, dass ein bestimmter Typ hervorragenden Kaffeebraut – ein starkes rationales Kaufargument. Den Ausschlag für den Kauf gibt letztlich, dass das Aussehen dieser Maschine unser Herz höher schlagen lässt. Beides, die kognitive und die affektive Komponente, fließt in unsere Einstellung zu dem Gerät ein (vgl. 4.1).

Abb. 12: Kriterien für den Kauf eines Pkw

Es konnten bis zu 3 Eigenschaften aus einer vorgegebenen Liste ausgewählt werden. (Ellinghaus und Schlag 1984)

Autofahrer im Alter ...	- 29	30-49	50-59	60 Jahre und älter
1) Benzinverbrauch	53 %	58 %	69 %	59 %
2) Wirtschaftlichkeit	54 %	64 %	63 %	60 %
3) Sicherheit	49 %	51 %	60 %	53 %
4) Anschaffungspreis	50 %	50 %	49 %	39 %
5) Raum- und Platzangebot	24 %	33 %	16 %	28 %
6) Bequemlichkeit	13 %	12 %	12 %	23 %
7) Aussehen und Erscheinungsbild	21 %	8 %	7 %	4 %
8) Stärke/viel PS	19 %	9 %	8 %	12 %
9) Handlichkeit	8 %	9 %	10 %	12 %
10) Höchstgeschwindigkeit	8 %	2 %	0 %	3 %
	N = 303	N = 476	N = 156	N = 119

Jeder Mensch hat eine Einstellung zum Auto als solchem und zu seinem Auto. Darüber hinaus haben wir je verschiedene Einstellungen zu einzelnen Aspekten oder Teilen des Autos, etwa zum Design moderner Autos im allgemeinen und zum Aussehen unseres Autos im besonderen. Von besonderem Interesse sind hier Einstellungen zu sicherheitsrelevanten Einrichtungen. Beispielhaft lassen sich die Aussagen der Anfang der neunziger Jahre durchgeführten großen europäischen Vergleichsstudie SARTRE (= Social Attitudes to

Road Traffic Risk in Europe) zu den Einstellungen zum Sicherheitsgurt anführen (vgl. Pfafferoth 1994).

Danach vertraten nur sieben Prozent der Fahrer und Fahrerinnen in den neuen und acht Prozent in den alten Bundesländern die Ansicht, bei vorsichtiger Fahrweise seien Sicherheitsgurte nicht nötig. Je 76 Prozent stimmten der Aussage zu: „Ohne Sicherheitsgurt fühle ich mich nicht richtig wohl.“ Mit dem Sicherheitsgurt verknüpfen sich also positive Überzeugungen und Gefühle, d. h. deutsche Autofahrer haben eine bejahende Einstellung zum Gurt – Frauen übrigens noch etwas ausgeprägter als Männer.

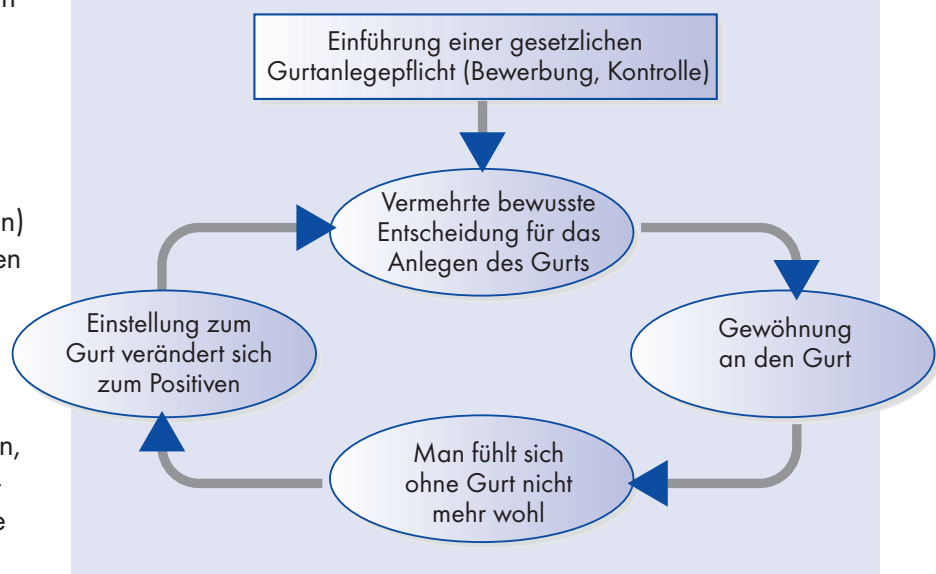
Ein höchst interessantes Ergebnis der Befragungen: In den Ländern, in denen zum Zeitpunkt der Untersuchung schon lange eine generelle Gurtanlegepflicht bestand (und praktisch alle Pkw entsprechend ausgerüstet waren) wie Großbritannien, Schweden und Deutschland, wird diese Sicherheitseinrichtung weitgehend akzeptiert. Wo dies, wie in einigen süd- und osteuropäischen Ländern, nicht der Fall war (die Regelungen haben nur begrenzte Geltung und/oder bestehen noch nicht so lange/es gibt noch Lücken in der Fahrzeug-Ausstattung), ist die Akzeptanz

gering. Und vor allen Dingen: Den unterschiedlichen Akzeptanzen entsprechen auch unterschiedliche Verhaltensgewohnheiten: In den erstgenannten Ländern waren (und sind) die Gurtanlegequoten hoch, in den süd- und osteuropäischen waren sie niedrig.

Für die Verkehrssicherheitsarbeit ist ein solcher Befund von größter Bedeutung. Vereinfacht kann man es so formulieren: Die Einführung einer gesetzlichen Sicherungsverpflichtung und die gleichzeitige (oder vorausgehende) Ausstattung der Fahrzeuge mit den entsprechenden technischen Einrichtungen scheint

die Einstellungen der Menschen in positiver Richtung zu verändern. In den Sozialwissenschaften spricht man in diesem Zusammenhang von der „normativen Kraft des Faktischen“. (Auf Grund des Dargestellten kann diese Feststellung zwar nur für den Sicherheitsgurt getroffen werden, es gibt aber Hinweise darauf, dass man sie verallgemeinern kann, auch in Richtung auf nicht-technische Verkehrssicherheitsmaßnahmen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen.) Abb. 13 zeigt den Prozess der Einstellungs- und Verhaltensänderung nach Einführung der Gurtanlegepflicht als Regelkreis.

Abb. 13: Einstellungs- und Verhaltensänderung nach Einführung der Gurtanlegepflicht



4.2.2 Einstellungen zu anderen Verkehrsteilnehmern

Üblicherweise haben wir zu ganz bestimmten Gruppen von Menschen ganz bestimmte Einstellungen. Das können Gruppen sein, mit denen wir es tagtäglich oder immer wieder einmal zu tun haben (z.B. die jüngeren Kollegen, Handwerker, Bankangestellte, Verkäuferinnen in Bekleidungs-geschäften), aber auch solche, von denen wir Zeit unseres Lebens vielleicht nie einen einzigen Vertreter kennen lernen (z. B. der europäische Hochadel, die Spieler der Fußball-Bundesliga, Spitzenmanager aus der freien Wirtschaft, Regierungspolitiker).

Ob man tatsächlich eine bestimmte Einstellung zu der einen oder anderen dieser Gruppen hat, lässt sich daran ablesen, ob es irgendwelche wertorientierten oder affektiven Aussagen gibt, die man über diese Gruppe **als Gruppe** machen könnte. Beispiel: Wer der Aussage „Angehörige des europäischen Hochadels haben irgendwie alle einen Dünkel und wollen mit ‚Normalsterblichen‘ nichts zu tun haben“ zustimmt, hat eine Einstellung zu dieser Gruppe. Wer andererseits nichts „Allgemeingültiges“ über seine jüngeren Kollegen zu sagen

weiß, hat zu diesen eben auch keine Einstellung – wahrscheinlich wohl aber zu jedem einzelnen Kollegen.

Im Straßenverkehr entwickelt man kaum Einstellungen zu einzelnen Verkehrsteilnehmern, es sei den, man kennt sie persönlich gut. Zwar mag man schnell zu der **Überzeugung** kommen, der jungen Fahrerin des silbergrauen Ford Focus gehöre der Führerschein abgenommen, nachdem man eine Viertel Stunde hinter ihr hergefahren ist; am nächsten Morgen aber hat man sie vergessen. Einstellungen dagegen sind definitionsgemäß relativ dauerhaft (vgl. Abschnitt 4.1). Wir entwickeln sie sehr oft gegenüber Verkehrsteilnehmer-Gruppen, etwa in Bezug auf Rad fahrende Kinder, jugendliche Rollerfahrer, Motorradfahrer, Fahrer getunter Mantas (und Beifahrerinnen in getunten Mantas), ältere Autofahrer mit Hut, betagte Fußgängerinnen. Wiederum gilt: Weiß man nichts Besonderes über eine dieser Gruppen zu sagen, hat man keine (oder eine nur ganz vage) Einstellung ihr gegenüber.

Um eine Einstellung zu einer bestimmten Teilgruppe der Verkehrsteilnehmer entwickeln zu können, müssen zwei Voraussetzungen erfüllt sein:

- Ihre Angehörigen müssen in der Masse leicht zu identifizieren sein (z.B. weil sie einen bestimmten Pkw-Typ fahren oder wegen ihrer Kopfbedeckung),
- die Gruppe darf nicht allzu groß sein.

Wahrscheinlich haben nur wenige etwas über „die VW-Fahrer“ zu sagen, aber viele dürften recht genau zu wissen glauben, was „die BMW-Fahrer“ (und –Fahrerinnen?) kennzeichnet. Trifft man allerdings auf einen älteren Fahrer mit Hut, wird man ihn womöglich dieser (heutzutage äußerst kleinen Gruppe) zurechnen, auch wenn er einen BMW steuert. (Wie aber verhält es sich mit einem älteren Porsche-Fahrer mit Hut?)

Einstellungen sind, wie gesagt, recht dauerhaft. Sie können die Gruppe, auf die sie sich beziehen, sogar buchstäblich überleben. Manta-Fahrer gibt es praktisch nicht mehr. Erblickt man dennoch mal einen Manta im Rückspiegel (tiefer gelegt und spurverbreitert), „weiß“ man sogleich, was einen jetzt erwartet. Nicht selten wird man „entsprechend“ reagieren, z. B. etwas nach rechts ziehen oder das Gaspedal weiter durchdrücken. (Welche dieser beiden Verhaltensvarianten man bevorzugt, ist nicht

zuletzt abhängig von dem Bild, das man von sich selbst als Autofahrer hat. Das ist so etwas wie die Einstellung zu sich selbst – vgl. Abschnitt 4.2.3.) Das Beispiel zeigt im Übrigen, dass Einstellungen tatsächlich verhaltenswirksam sein können (vgl. Abschnitt 4.1).

Der selbstkritische Zeitgenosse ist sich natürlich bewusst, dass seine Einstellung zu Manta-Fahrern ein wenig von den Manta-Witzen geprägt ist. (Andererseits spiegeln diese auch vorhandene Einstellungen wider – wir haben es hier mit einer Wechselwirkung zu tun.) Insofern besteht in besonderem Maße die Gefahr, dass die Einstellung die Qualität eines **Vorurteils** hat (vgl. Abschnitt „Vorurteile als spezielle Einstellungen“ in 4.1). Überhaupt ist zu sagen, dass unsere Einstellungen zu vielen sozialen Gruppen eine nur sehr schwache sachliche Grundlage haben. Sie basieren meist nicht auf Faktenwissen. Mit Verkehrsteilnehmer-Gruppen dürfte es sich meist auch so verhalten. Wir haben z.B. bestimmte Überzeugungen bezüglich des Risikoverhaltens von Fahrern verschiedener Autotypen. Fakten, die einen Bezug dazu liefern, sind u.a. Typklassen-Einordnungen der Versicherungsgesellschaften. Aber wer, außer den Versicherungsleuten, hat darüber schon einen Über-

blick? Statt dessen gründen sich unsere Einstellungen auf ungeprüft übernommene Meinungen anderer und eigene Beobachtungen, die nicht nur völlig unsystematisch, sondern oft genug auch selektiv sind: Viele Menschen haben bereits eine gewisse (Vor-)Einstellung, der zufolge BMW-Fahrer einen riskanten Fahrstil bevorzugen (vgl. Sinus Sociovision 1999) und nehmen dann – unbewusst auswählend – die riskant, nicht aber die defensiv fahrenden wahr. Dies festigt unsere Einstellung natürlich.

Ein weiteres Kriterium von Einstellungen ist, dass sie zwischen verschiedenen Personen nennenswert variieren. Was das heißt, wird in der Umkehrung der Aussage schnell deutlich: Wenn fast alle Leute bezüglich einer Gruppe von Verkehrsteilnehmern dieselben Auffassungen hätten und diese gefühlsmäßig auch in gleicher Weise positiv oder negativ getönt wären, würde es keinen Sinn mehr machen, von „Einstellung“ zu sprechen – angemessener wäre „allgemein anerkannte Überzeugung“ oder „Zustimmung/Ablehnung auf breiter Basis“. In einer von Meinungsvielfalt geprägten pluralistischen Gesellschaft gibt es so etwas nicht gerade oft. Würde man etwa Einstellungen gegenü-

ber BMW-Fahrern und Fahrern anderer Automarken wissenschaftlich untersuchen, so käme man, auch wenn man kleine Unterschiede außer Acht ließe, sicher auf eine Vielzahl. (Ansatzweise geschah dies in einer Studie der Sicher Direct Versicherung; vgl. Sinus Sociovision 1999.)

Die Beispiele von Verkehrsteilnehmer-Gruppen, denen gegenüber wir bestimmte Einstellungen entwickeln, zeigten, dass ein wichtiges einstellungsprägendes Merkmal das **Alter** der Betroffenen ist (jugendliche Rollerfahrer, ältere Autofahrer mit Hut). Das kann nicht überraschen. Schließlich sind unsere Einstellungen zu anderen Menschen generell stark altersabhängig, ja wir haben zu den verschiedenen Lebensphasen selbst ganz bestimmte Einstellungen. In unserer Gesellschaft mit ihrer einseitigen Orientierung an Jugendlichkeit plus Erfolg werden das junge und vielleicht noch mittlere Erwachsenenalter besonders hoch geschätzt. Die Einstellungen zum Jugendalter, das noch keine Erfolge vorzuweisen hat, und zum Alter, dem es an Dynamik und Spannkraft fehlt, sind dagegen eher negativ. Was die Einstellung zur Kindheit betrifft, so scheint die Gesellschaft gespalten zu sein: Ein-

erseite wird zurecht über Kinderfeindlichkeit geklagt, andererseits wird die erste Lebensphase romantisch verklärt. („Man müsste noch mal Kind sein – seufz!“) Es könnte sicher gezeigt werden, wie sich im Verhalten erwachsener Verkehrsteilnehmer gegenüber Kindern diese beiden gegensätzlichen Einstellungen widerspiegeln. (Natürlich liegt nicht jedem objektiv kindergefährdenden Verhalten eine kinderfeindliche Einstellung zu Grunde, es kann auch Folge von Gedankenlosigkeit oder ungenügender Aufmerksamkeit sein!)

Ein Beispiel kann zeigen, welche Wirkungen Einstellungen zu Verkehrsteilnehmern unterschiedlichen Alters haben können:

Eine zweispurige Autobahn. Rechts fahren viele Lkw und Gespanne. Links fährt der 20-jährige **Helmut** mit seinem Audi 80 zu einem 130 km/h schnellen schwarzen Mercedes auf. Für einen Moment verringert er den Abstand, um den auf die Motorisierung hinweisenden Schriftzug am Heck zu erkennen. Aha, der andere könnte viel schneller fahren, sehr viel schneller als es ihm selbst mit seinen schlappen 70 kW möglich wäre. Helmut übt sich deshalb in Geduld. Wann gibt der Mercedes ein bisschen Gas oder zieht nach rechts über? Die Lücken zwischen den Lkw sind doch groß genug! Nichts passiert. Helmut wird kribbelig und fährt jetzt, ganz behutsam, etwas näher auf. Da macht er eine überraschende Entdeckung: Der da vor ihm her bummelt ist ja ein „Opa“! Helmut „weiß“: Normalerweise wird dieser Wagen von dynamischen Geschäftsleuten um die Fünfzig gefahren. Aber in diesem Fall hat er es mit einem mindestens 70-jährigen zu tun. Solche Leute, auch das „weiß“ Helmut, sind notorische Langsamfahrer. Außerdem neigen sie dazu, die linke Spur zu blockieren. Da hilft nur eins: äußerst links fahren, Blinker setzen und noch ein bisschen näher ran gehen.

Herbert, 74, fühlt sich mächtig wohl in seinem neuen Benz. Bei 130 flüstert die Maschine nur, man hört sie kaum. Jetzt aber wird seine Fahrfreude durch einen Audi 80 getrübt, der überholen will. Naja, mal abwarten, wahrscheinlich kann er ja gleich rechts rüber wechseln. Im Moment sind die Abstände zwischen den Lkw allerdings zu klein. Als der Audi für einen Moment näher auffährt, erkennt Helmut im Rückspiegel, dass am Steuer ein höchstens 20-Jähriger sitzt. Er ist etwas überrascht, „weiß“ er doch, dass dieser Mittelklasse-Typ normalerweise von Mittelklasse-Familienvätern und -müttern gefahren wird. Der da hinter ihm ist aber ein milchgesichtiger Führerschein-Neuling, noch dazu einer mit Baseball-Mütze. Die Sorte „kennt“ Herbert: Das sind notorische Drängler, denen es völlig egal ist, wenn sie andere gefährden. Siehst du wohl: Schon fährt er unverschämt nah auf und setzt den Blinker! Da hilft nur eins: Ruhe bewahren und links bleiben. Schließlich darf man ein solches Verhalten nicht auch noch belohnen. (Aber Herbert ist doch froh, als wenig später das blaue Schild auf seine Abfahrt hinweist und er die Autobahn verlassen „darf“.)

Hier wird erkennbar, wie Einstellungen ein bestimmtes Verhalten begünstigen können: Erst als Helmut merkt, dass vor ihm ein älterer Mann fährt, wird sein Verhalten problematisch. Denn mit einem (vermeintlichen) Langsamfahrer und „Linksblockierer“ (= Teil der Einstellung zu älteren Autofahrern) „muss“ man anders umgehen als mit einem dynamischen 50-Jährigen, den er zunächst am Steuer des Mercedes wählte, und der sicher gleich wieder beschleunigen würde. Und Herbert? Er ist eigentlich bereit, die Überholspur zu verlassen – bis er entdeckt, dass es sich bei dem Audi-Fahrer um einen ziemlich jungen Fahrer handelt. Damit gehört dieser für ihn zu einer Gruppe, die durch ihr Verhalten, z.B. durch Drängeln, die Gefährdung anderer billigend in Kauf nimmt (= Teil der Einstellung zu jungen Autofahrern) und darum von einem „alten Hasen“ wie ihm ein bisschen erzogen werden muss.

Mit jeder Einstellung gegenüber anderen – hier einer anderen Gruppe von Verkehrsteilnehmern – ist eine bestimmte **Reaktionsbereitschaft** verbunden (vgl. Stichwort „Verhaltenskomponente“ im Abschnitt „Mehrkomponentenmodell der Einstellung“ von 4.1). Sie kann, wie in unserem Beispiel, der Ver-

kehrssicherheit abträglich sein, sie kann ihr aber auch dienen.

Altersspezifische Einstellungen sind recht intensiv untersucht worden. Immer wieder war festzustellen: Die in der Öffentlichkeit bestehenden Haltungen gegenüber verschieden alten Verkehrsteilnehmern unterscheiden sich sehr stark. Sie haben den Charakter von **Stereotypen**, d. h. von übermäßig verall-

gemeinernden, schablonenhaften Einschätzungen der betreffenden Gruppen (vgl. Abschnitt „Vorurteile als spezielle Einstellungen“ in 4.1).

Ellinghaus und Schlag (1984) fragten 2.000 repräsentativ ausgewählte Personen nach ihrer Beurteilung jüngerer, mittelalter und älterer Kraftfahrer mittels einer Eigenschaftsliste. Abb. 14 gibt die Ergebnisse wieder.

Abb. 14: Beurteilung von Kraftfahrern (Ellinghaus und Schlag 1984)

Beurteilte Gruppe:		20-30 Jahren	40-50 Jahren	65 Jahren u. ä.
Kraftfahrer im Alter von				
Häufigkeit der Zuordnung positiver und negativer Eigenschaften ¹⁾				
vorbildlich	(+)	9 %	42 %	11 %
vorsichtig	(+)	9 %	41 %	30 %
vernünftig	(+)	17 %	66 %	17 %
aufmerksam	(+)	26 %	53 %	16 %
rücksichtsvoll	(+)	7 %	38 %	25 %
überfordert	(-)	25 %	8 %	41 %
langsam	(-)	2 %	7 %	58 %
unsicher	(-)	32 %	3 %	44 %
risikobereit	(-)	83 %	8 %	3 %
gefährdet andere	(-)	44 %	4 %	25 %
Differenz zwischen positiven und negativen Eigenschaften ²⁾				
		- 118	+ 210	- 72

1) Aus einer vorgegebenen Liste von 10 Eigenschaften konnten die Befragten bis zu drei Eigenschaften pro Gruppe auswählen. Jede Eigenschaft konnte jeder Gruppe zugeordnet werden. Die in der Liste enthaltenen Eigenschaften waren in der Interviewvorlage nicht getrennt nach positiven und negativen Eigenschaften geordnet, sondern zufällig gemischt.

2) Die Differenz zwischen positiven und negativen Eigenschaften zeigt an, in welchem Umfang die Zuschreibung positiver oder negativer Eigenschaften für die jeweilige Gruppe überwiegt. Positive Werte zeigen an, dass die Zuschreibung positiver Eigenschaften überwiegt, negative Werte zeigen an, dass die Zuschreibung negativer Eigenschaften überwiegt. Alle Eigenschaften werden hierbei als gleichwertig behandelt.

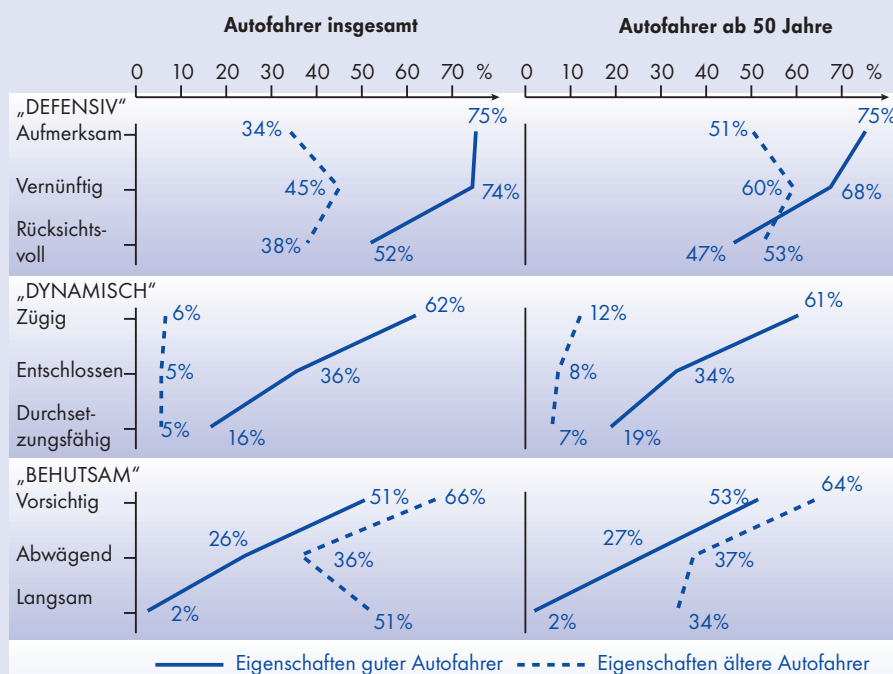
Die 40 bis 50 Jahre alten Fahrer und Fahrerinnen erhielten die mit Abstand positivste Bewertung. Vor allem wurden sie als „vernünftig“ und „aufmerksam“ beschrieben. Den beiden anderen Gruppen wurden häufiger negative als positive Eigenschaften zugeschrieben, jungen Fahrern in noch ausgeprägterem Maße als älteren. Bei den 20- bis 30-Jährigen ist die „Risikobereitschaft“ die mit Abstand am häufigsten genannte Eigenschaft gefolgt von „Gefährdung anderer“, bei den ab 65-Jährigen rangiert „langsam“ auf dem ersten Platz vor „unsicher“ und „überfordert“. Das Bild beider Gruppen in der Öffentlichkeit fällt also aus ganz unterschiedlichen Gründen ungünstig aus. Die außerordentlich großen Differenzen in den Einschätzungen sind sicher teilweise Folge der gewählten Befragungsmethode. Dennoch kann festgehalten werden: Die Einstellungen zu verschiedenen alten Fahrern scheinen von einer übermäßigen Betonung von in der Realität wohl vorhandenen, aber längst nicht so bedeutsamen Unterschieden gekennzeichnet zu sein. In der von Schlag (1987) beobachteten Gruppe junger Fahrer z.B. verhielten sich die meisten **nicht** übermäßig riskant. Und eine entsprechende Untersuchung bei mittelalten würde sicher ergeben, dass nicht wenige von

ihnen ein risikoreiches Verhalten zeigen. Auch ist nicht davon auszugehen, dass Ältere sich so viel weniger „vorbildlich“ und „aufmerksam“ verhalten als Mittelalte.

Interessant ist auch der in einer anderen Untersuchung vorgenommene Vergleich von Eigenschaften, die „für einen besonders guten Autofahrer“ als kennzeichnend angesehen werden mit solchen, die „älteren Autofahrern“ zugeschrieben werden.

Abb. 15: Profilvergleich „gute Autofahrer“ – „ältere Autofahrer“

(Hartenstein u.a. 1990)



Ausgewiesen wird hier der Anteil Nennungen „Trifft zu“.

Frage: Ich habe hier eine Liste mit Eigenschaften, die auf Autofahrer zutreffen können. Sagen Sie mir bitte jedesmal, ob die betreffende Eigenschaft Ihrer Meinung und Erfahrung nach für ältere Autofahrer (ab etwa 60 Jahre)/ für einen besonders guten Autofahrer zutrifft oder nicht. (Den Befragten wurde eine Karte vorgelegt.)

Quelle: infas-Repräsentativerhebungen im Bundesgebiet. Sommer/Herbst 1986. Befragte ab 18 Jahre, 4.364 Fälle (2.473 Autofahrer)

Die wichtigsten Befunde (Einschätzungen der Autofahrer insgesamt, in der Abbildung links):

- Bei den Eigenschaften „aufmerksam“, „vernünftig“, „rücksichtsvoll“ rangieren die guten Fahrer deutlich vor den älteren.
- Mit den drei „dynamischen“ Eigenschaften werden gute Fahrer in unterschiedlicher Ausprägung identifiziert, ältere aber fast gar nicht.
- Die zum Trio „behutsam“ gehörigen Eigenschaften werden den älteren stärker als den guten Autofahrern zugeschrieben, auch das positiv besetzte „vorsichtig“.

Betrachtet man die Untergruppe der Autofahrer ab 50 Jahren (in der Abbildung rechts), so fällt auf, dass die Einschätzungen von guten und älteren Fahrern hier näher zusammenrücken. Noch feinere Analysen der Autoren bestätigen diesen Trend: Die jüngsten Befragten sahen die größten Diskrepanzen zwischen älteren und guten Autofahrern, die ältesten die geringsten (vgl. Hartenstein u.a. 1990). Anders ausgedrückt: Je jünger jemand ist, desto negativer ist seine Einstellung zu älteren Kraftfahrern.

Nun haben wir nicht nur spezielle Einstellungen gegenüber speziellen Verkehrsteilnehmer-Gruppen. Es gibt darüber hinaus auch Grundeinstellungen, die sich praktisch auf die Gesamtgruppe der anderen, oder wenigstens der motorisierten anderen, beziehen. So ist leicht vorstellbar, dass passionierte Fußgänger oder Radfahrer ohne Führerschein eine Einstellung zu den Auto- und Motorradfahrern allgemein haben. Aber auch für Kraftfahrer kann das gelten.

Beispielsweise **Klaus**, 28, seit kurzem stolzer Besitzer eines japanischen Superbikes mit über 100 kW Motorleistung. Sein Hauptmotiv im Straßenverkehr ist: „Ich will schnell sein.“ Daraus ergibt sich seine (unausgesprochene) Grundeinstellung Auto- und anderen Motorradfahrern gegenüber, die sich – etwas überzeichnet – so beschreiben ließe: „Solange ihr meinen Wunsch nach schnellstmöglichem Fortkommen nicht weiter behindert, akzeptiere ich euch als notwendiges Übel. Stellt ihr euch mir aber in den Weg oder versucht gar, mitzuhalten, betrachte ich euch als Rivalen. Dann werde ich euch schon zeigen, wer hier der ‚King of the Road‘ ist!“

Während also Klaus zwischen Duldung und Rivalisieren schwankt, könnte man die →

→ Grundeinstellung von **Uschi**, 49, Fahrerin eines Ford Ka, als wohlwollend-partnerorientiert bezeichnen. Wenn sie schon nicht Fahrrad oder Straßenbahn benutzen kann, möchte sie mit ihrem Kleinwagen möglichst reibungslos von A nach B gelangen. Einstellung zu anderen Verkehrsteilnehmern: „Solange ihr mir das Leben nicht unnötig schwer macht, sehe ich euch als Partner an und werde mich bemühen, euch freundlich und zuvorkommend zu begegnen.“

Zwar wissen wir aus der Einstellungsforschung, dass es keine „gradlinige“ Beziehung zwischen Einstellung und Verhalten gibt. Tendenziell wird aber, wie in den Beispielen gezeigt, einer rivalisierenden Einstellung ein egoistisches Verhalten entsprechen, einer partnerschaftlichen ein altruistisches (uneigennütziges).

Es ist sicher keine klischeehafte Vorstellung, dass sich die der Verkehrssicherheit abträgliche rivalisierende Einstellung besonders oft bei jungen Fahrern findet – und hier häufiger bei den männlichen als den weiblichen. Bliersbach und Dellen (1981) machen deutlich, dass der Wunsch, sich bei anderen Autofahrern zu revanchieren, sie „abzuhängen“, typisch ist für einen bestimmten Zeitraum des Hin-

einwachsens von Fahranfängern in die Welt des Straßenverkehrs. Am Anfang steht eine Phase der Unsicherheit und des Erprobens, am Ende eine größere Gelassenheit und realistischere Selbsteinschätzung, dazwischen eben die Phase des Rivalisierens. In einer anderen Untersuchung findet sich ein Zitat eines jungen Mannes, das die rivalisierende Haltung schön illustriert: „Wenn der mich eben überholt hat, wo ich vielleicht gerade mal langsamer fahren musste, dann, wenn ich den nachher wieder einholen und überholen kann, dann tu ich das auch, dann denke ich: So, jetzt haben wir wieder die alten Verhältnisse hergestellt“ (Schlag 1987).

Bliersbach und Dellen (1981) stellten aber auch fest, dass das „Rivalisieren“ von fünf gefundenen Faktoren der am wenigsten bedeutsame war. Optimistisch stimmt auch ein neuerer Befund von Schulze (1999). Der Aussage „Es ist ein gutes Gefühl, andere abzuhängen“ stimmten 1989 noch 27 Prozent der 18- bis 24-Jährigen zu. 1996 war die Zustimmung dazu in derselben Altersgruppe immerhin um sechs auf 21 Prozent gesunken.

4.2.3 Ich-bezogene Einstellungen: Selbstbild

So wie wir Einstellungen zu anderen haben, so haben wir auch bestimmte Einstellungen zu uns selbst. Diese Einstellungen zum Ich sind ein wesentlicher Bestandteil des Selbstbildes. Das Ich oder Selbst ist der Kern der Persönlichkeit, zum Teil wird es auch mit der Persönlichkeit gleichgesetzt. Das Selbstbild oder Selbstverständnis, in der Psychologie auch als Selbstkonzept bezeichnet, ist somit das Bild, das sich unser Ich im Laufe des Lebens von sich selbst gemacht hat. Es beinhaltet eine Vielzahl von Vorstellungen und Überzeugungen, die wir in Bezug auf unsere Person für zutreffend halten (zu den Begriffen Selbst und Selbstbild/Selbstkonzept vgl. auch 2.3).

Das Selbstbild beinhaltet teils Aspekte, die leicht zu überprüfen sind: Ich bin eine Frau/ein Mann; ich bin blond/dunkelhaarig; ich bin groß/klein; ich bin Arbeiter/Angestellter... Es umfasst aber auch Überzeugungen, deren Richtigkeit nicht so leicht zu klären ist: Ich bin (nicht) attraktiv; ich bin (nicht) intelligent; ich bin (nicht) liebenswert; ich bin (k)ein(e) gute(r) Autofahrer(in). Das lässt schon vermuten, dass es

bei näherer Betrachtung **das** Selbstbild eigentlich nicht geben kann. In der modernen Psychologie wird denn auch davon ausgegangen, dass das Selbst so etwas wie ein Archiv ist (vgl. Saum-Aldehoff 1999). Viele Forscher stellen es sich heute als Geflecht aus einer großen Zahl gefühlsmäßig getönter Erinnerungen vor, die sich darauf beziehen, was wir seit unserer Kindheit über uns selbst erfahren haben – z.B. aus Gesprächen unserer Eltern über uns oder dem Verhalten von Freunden uns gegenüber. In verschiedenen sozialen Situationen werden nun unterschiedliche „Spezielselbstbilder“ wirksam: Möchte meine sechsjährige Tochter mit mir spielen, ist das Vater- oder Mutter-Selbstbild aktiviert, setzte ich mich ans Steuer, drängt sich mein Selbstbild als Autofahrer(in) in den Vordergrund. Durchaus möglich, dass das eine positiv, das andere aber negativ ist.

Wahrscheinlicher ist allerdings, dass beide mehr oder weniger positiv sind. Tendenziell sind nämlich die meisten von uns (nach eigener Überzeugung) besser als der Durchschnitt – ein Phänomen, das Sozialpsychologen seit langem bekannt ist. Es ist auch nicht schwer zu verstehen, hat unser Selbstbild (der Einfachheit halber wird wie-

der auf die Mehrzahl-Form verzichtet) doch einen direkten Bezug zum Selbstwertgefühl: Das (positive) Selbstbild hat nicht zuletzt die Funktion, für eine hohe Selbstachtung zu sorgen, deren psychologische Bedeutung keiner besonderen Erklärung bedarf.

Wir sind also überdurchschnittlich tolerant, begabt, mitfühlend, überdurchschnittlich gute Eltern, Partner, Kollegen. All dies sind Eigenschaften, die einen hohen sozialen Wert haben und deshalb für unser Selbstwertgefühl bedeutsam sind. Dass man kein ausgewiesener Jazz-Kenner oder glänzender Witzerszähler ist, räumt man gerne ein, denn diese Kompetenzen haben gesellschaftlich keinen so hohen Stellenwert.

Wie aber schafft unser Ich es, für ein positives Selbstbild zu sorgen?

- Erstens begutachtet das Ich sich selbst nicht objektiv. Es ist im Gegenteil bereit, sich zur Aufrechterhaltung der Selbstachtung der einen oder anderen Täuschung hinzugeben. Wir haben z.B. eine kleine Ansprache auf einem Familienfest gehalten, am Ende wird freundlich applaudiert und schon halten wir uns für einen talentierten Redner.

- Zum zweiten neigen wir dazu, Erfolge den eigenen Anstrengungen und Fähigkeiten, Misserfolge aber den Umständen zuzuschreiben. Beispiel: Im Autohaus interessiert sich ein Kunde für die teuerste Variante eines Wagens der gehobenen Mittelklasse. Kauft er ihn, führt der Verkäufer dies auf seine Überzeugungskraft zurück. Kauft er ihn nicht, ist der zu hohe Preis schuld.

- Und drittens verfahren wir mit unseren Mitmenschen gerade andersherum: Deren Fehlleistungen führen wir auf mangelhafte Kompetenzen oder charakterliche Schwächen zurück, während wir im Falle ihres Erfolges überzeugt sind, sie hätten einfach Glück gehabt: Die Beförderung des Kollegen hat mitnichten etwas mit seinen Fähigkeiten zu tun. Der Chef hat sich einfach nur von seiner einschmeichelden Art einfangen lassen.

Der amerikanische Schriftsteller William Saroyan hat es einmal auf folgende Formel gebracht: „Jedermann ist, wie er selbst weiß, ein guter Mensch in einer schlechten Welt.“

Die beschriebenen „selbst-überhöhenden Vorurteile“ kann man mit Hilfe eines klei-

nen Tests leicht aufdecken: Man bittet eine Gruppe von Menschen, sich in bezug auf wünschenswerte Eigenschaften anonym mit anderen zu vergleichen, etwa so: „Ich glaube, dass ungefähr X Prozent in dieser Gruppe mitfühlender sind als ich.“ Die Prozentsätze werden bescheiden ausfallen (vgl. Myers und Ridl 1979).

Das „Besser-als-der-Durchschnitt-Phänomen“ bezieht sich nicht nur auf die Selbstwahrnehmung, sondern auch auf die Einstufung der Gruppen, denen wir angehören. Die eigenen Gruppen schätzen wir gegenüber vergleichbaren anderen als überlegen ein. Das beginnt im Kindergarten („Unsere Frosch-Gruppe ist viel toller als die Mäuse-Gruppe!“) und setzt sich über Schulklassen und Jugend-Cliquen bis zu Arbeitsteams in der Berufswelt fort („In puncto Kreativität können die in den anderen Abteilungen uns nicht das Wasser reichen!“).

An dieser Stelle sei eine relativierende Anmerkung eingefügt: Natürlich gibt es selbstkritische Menschen, die durchaus in der Lage sind zu erkennen, dass sie hinsichtlich der einen oder anderen Eigenschaft nur durchschnittlich oder weniger als das sind (und andere Menschen damit besser als sie). Aber die

generelle Tendenz, darüber sind sich die Forscher einig, geht bei der großen Mehrheit doch in die Richtung, dass man sich besser als der Durchschnitt sieht.

Wie steht es nun mit unseren Selbstbildern als Verkehrsteilnehmer, also unserem Fußgänger-, Radfahrer-, Autofahrer-Selbstbild? Sind die für unser Selbstwertgefühl überhaupt wichtig? Täuschen wir uns also auch als Verkehrsteilnehmer über uns selbst? Zumindest für das Autofahren fällt die Antwort eindeutig aus.

Zunächst ein Beispiel: **Angelika**, eine 23-jährige städtische Angestellte, ist ein sportlicher, lebenslustiger Typ. Sie geht gerne zum Tanzen und ins Kino und ist eine leidenschaftliche Volleyballerin. Wenn ihre Sport-Aktivitäten es zulassen, fährt sie am Wochenende bei schönem Wetter gerne mit Freunden in ihrem „halbstark motorisierten“ Golf (Original-Ton Angelika) ins Grüne. Angelika ist überzeugt, eine ziemlich gute Autofahrerin zu sein. In ihrem Bekanntenkreis hat niemand weniger Fahrstunden bis zum Führerschein gebraucht als sie, ihr Vater, der früher als Privatfahrer an Rallyes teilgenommen hat, lobt ihren Fahrstil über den grünen Klee und ab und an äußern sich sogar ihre überkritischen Freunde anerkennend. →

→ Auch ist sie bisher unfallfrei geblieben. Na ja, es gab schon manchmal brenzlige Situationen. Erst neulich hat sie einen Zusammenstoß durch ein reaktionsschnelles Ausweichmanöver vermieden, als sie eine von rechts kommende Rollerfahrerin ein bisschen spät gesehen hat. Und natürlich hat's schon zwei- oder dreimal ein bisschen zerknautschtes Blech gegeben – wie damals, als sie auf dem Parkplatz einem Mercedes an den Kotflügel geraten ist. Schuld war frisch aufgebrachter Splitt gewesen, damit hatte sie wirklich nicht rechnen können!

Die meisten Leute, ist Angelika überzeugt, sind eher schlechte Autofahrer. Wenn sie zum Beispiel an ihren wirklich großen Bekanntenkreis denkt, fällt ihr kaum jemand ein, den sie als richtig gut bezeichnen könnte – außer vielleicht die Mädels aus ihrer Volleyball-Mannschaft, die fahren ähnlich souverän und entschlossen wie sie, wenn auch vielleicht nicht so flott. Die anderen Frauen, die sie kennt, sind eher zögerlich und unsicher, und die Jungs fahren oft ziemlich rasant, ohne ihr Fahrzeug wirklich im Griff zu haben.

In diesem Beispiel sind alle oben angesprochenen Selbstbild-Aspekte enthalten: Die Grundtendenz des „Besser-als-der-Durchschnitt-Seins“, die Selbsttäuschung (Angelika ist nicht unfallfrei, sie hat ein paar Blechschäden verursacht), die Zuschreibung positiver Ereignisse (Unfall vermeidendes Fahrmanöver) an die eigenen Fähigkeiten und negativer Ereignisse (Parkplatz-Karambolage) an die äußeren Umstände, die Abwertung anderer Personen bei gleichzeitiger Hochschätzung von Gruppen, denen man selbst angehört. Angelika sieht sich also als gute Autofahrerin und man darf vermuten, dass ihr das auch wichtig ist.

Offenbar geht es der großen Mehrheit der Autofahrer genauso. Klebelsberg (1982) berichtet von mehreren Untersuchungen, die das positive Selbstbild der Autofahrer im Hinblick auf ihre fahrerischen Qualitäten eindrucksvoll bestätigen. Danach stufen durchgängig weniger als ein Prozent ihr Fahrkönnen als unterdurchschnittlich ein. Hier das Beispiel von Selbsteinstufungen zweier Autofahrergruppen anhand einer Skala von 1 = sehr gut bis 5 = sehr schlecht aus einer der vom Autor zitierten Untersuchungen:

Abb. 16: Selbsteinstufung von Fahrern aus Deutschland und Österreich

(nach Klebelsberg 1982)

	1	2	3	4	5
433 deutsche Pkw-Fahrer	15,5	58,6	25,7	00,2	00,0
662 österreichische Fahrer	25,8	52,6	21,1	00,5	00,0

Auch die große internationale SARTRE-Untersuchung erbrachte Ergebnisse, die für ein gutes Selbstbild deutscher Autofahrer sprechen. So schätzten beispielsweise 64 Prozent der West- und sogar 76 Prozent der Ost-Deutschen ihre Fahrweise, gemessen an der anderer Fahrer auf Deutschlands Straßen, als „weniger gefährlich“ ein. Damit rangieren sie im europäischen Ver-

gleich auf den Plätzen 4 bzw. 1 (vgl. Pfafferott 1994). Und auch die Antworten deutscher Fahrer zum Geschwindigkeitsverhalten sprechen laut Pfafferott für ihr positives Selbstbild.

In der Untersuchung von Ellinghaus und Schlag (1984) wurden junge, mittelalte und ältere Kraftfahrer um Selbsteinschätzungen gebeten.

Abb. 17: Selbstbild (Ellinghaus und Schlag 1984)

Selbstbild der Altersgruppe der		20-30-Jährigen	40-50-Jährigen	über 65-Jährigen
Vorbildlich	(+)	9 %	41 %	23 %
Vorsichtig	(+)	10 %	38 %	57 %
Vernünftig	(+)	27 %	71 %	38 %
Aufmerksam	(+)	37 %	57 %	24 %
Rücksichtsvoll	(+)	9 %	40 %	38 %
Überfordert	(-)	22 %	6 %	22 %
Langsam	(-)	3 %	5 %	45 %
Unsicher	(-)	27 %	3 %	20 %
Risikobereit	(-)	82 %	4 %	0 %
Gefährdet andere	(-)	35 %	2 %	15 %

Wie aus der Abbildung zu ersehen ist, verfügen die Angehörigen der mittleren Altersgruppe über ein „überwältigend positives Selbstverständnis“. Auch die Älteren sehen sich eher positiv. Aber was ist mit den Jungen los? Der Vergleich mit den entsprechenden Fremdeinschätzungen dieser Gruppe aus der gleichen Untersuchung zeigt, dass die 20- bis 30-Jährigen Fahrer nicht nur positive sondern auch negative Eigenschaftszuschreibungen anderer weitgehend teilen. Aber was bedeuten ihnen diese Eigenschaften? Es spricht viel dafür, dass sowohl die im Fremdwie im Selbstbild bedeutsamste, die Risikobereitschaft, von einem Großteil dieser Gruppe gar nicht als negativ empfunden wird, weil man damit einer (vermeintlichen?) Gruppennorm entspricht. Von einem negativen Selbstbild der jungen Kraftfahrer kann man auf Grund dieser Ergebnisse also nicht ausgehen.

Darauf weist auch Schlag (1987) hin, der zuvor festgestellt hatte, „dass junge Fahrer ihren eigenen Fahrstil ausgeprägt stärker (als ältere) in Richtung folgender Merkmale beschreiben (in der Reihenfolge der Unterschiedsstärke):

- reizbar
- risikobereit
- sich durchsetzend
- aggressiv
- draufgängerisch
- abwechslungsreich
- forsch.“

Während der Fremd-/Selbsteinschätzungsvergleich für Junge und Mittelalte insgesamt nur geringe Diskrepanzen zeigt (das Selbstbild ist tendenziell positiver als die Meinung der Öffentlichkeit), gibt es bei den Älteren ganz erhebliche Abweichungen: Das Fremdbild ist klar negativ, das Selbstbild klar positiv. Konkret sehen sie sich selbst vor allem erheblich vorsichtiger und vernünftiger und viel weniger unsicher, als sie von der Allgemeinheit gesehen werden.

Interessant sind die Vermutungen der älteren Fahrer darüber, wie andere sie sehen. Dieses „**vermutete Fremdbild**“ fällt noch ungünstiger als das tatsächliche aus, weshalb die Autoren auch zu dem Schluss kommen, dass sie sich „weitgehend falsch beurteilt oder missverstanden fühlen“ (Ellinghaus und Schlag 1984).

Besonders deutlich werden die unterschiedlichen Selbst- und Fremdeinschätzungen Älterer bei Hartenstein (1995), der je drei Urteile bis 50-Jähriger und über 60-Jähriger einander gegenüberstellt.

Die Deutung des Autors: Zwar seien alle sich einig, dass Ältere besonders „vorsichtig“ fahren, aber nicht darin, was dies bedeute: „Für die Älteren heißt das vor allem ‚**aufmerksam**‘. Für die Jüngeren heißt das vor allem ‚**langsam**‘“.

Etwas anders, aber doch im Grundsatz vergleichbar fallen die Ergebnisse einer Untersuchung aus dem Jahre 1999 aus, bei der es um das **Gruppen-Selbstbild**, also die Einschätzung der eigenen Gruppe, durch ältere (hier: über 55-jährige Kraftfahrer) ging: Einerseits räumt eine Mehrheit von ihnen ein, dass

- ihre Altersgenossen „oft sehr langsam fahren“ (72 % Zustimmung),
- „häufig sehr spät reagieren“ (54 %) und
- „im Straßenverkehr häufig überfordert sind“ (52 %).

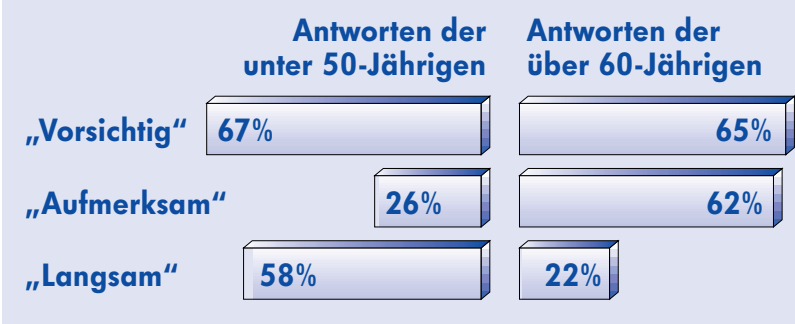
Andererseits sehen sie bei ihrer eigenen Gruppe mehrheitlich

- rücksichtsvolles Verhalten (81 %),
- korrekte Befolgung der Verkehrsregeln (68 %) und
- ein sicheres Fahren auf Grund der großen Fahrpraxis (71 %).

Die Autoren der Studie resümieren: „Ältere Autofahrer haben ein durchaus souverä-

Abb. 18: Urteile über den Fahrstil älterer Autofahrer

(Hartenstein 1995)



nes Selbstbild ihres Verhaltens im Straßenverkehr.

Sie konzedieren (altersbedingte) Schwächen..., eine breite Mehrheit aber ist davon überzeugt, diese durch ihre Erfahrung wettmachen zu können“ (Sinus Sociovision 1999).

Untersucht wurde in dieser Studie auch das Gruppen-Selbstbild der jungen und der männlichen Autofahrer.

Danach bejahen die meisten jungen Fahrer die Aussagen,

- dass Fahranfänger ihr fahrerisches Können überschätzen (94 %) und
- mit ihrem Fahrstil anderen imponieren wollen (88 %),
- dass gerade die männlichen Fahranfänger „fast immer“ Tempolimits missachten (82 %) und
- einen rücksichtslosen Fahrstil haben (55 %).

Dagegen betrachten nur 38 Prozent die eigene Gruppe als vorsichtige Fahrer. Aber auch hier sehen die Autoren solche Ergebnisse nicht als Ausdruck eines negativen Selbstbilds: „Es wäre falsch, diese Angaben lediglich mit einer besonders selbstkritischen Sichtweise der jungen Autofahrer zu erklären. Eher ist es wohl so, dass bestimmte Verhaltensweisen im Straßenverkehr heute sozusagen zur Norm gehören, so dass man

keine Bedenken hat, diese offen zuzugeben.“

Das Gruppen-Selbstbild der Männer wurde mit Hilfe von Fragen untersucht, bei denen es um das Fahrverhalten der eigenen Gruppe im Vergleich zu dem von Frauen ging.

Ergebnis: Männer beschreiben ihren Fahrstil mehrheitlich als

- weniger vorsichtig (85 % Zustimmung),
 - weniger regelgerecht (78 %) und
 - weniger rücksichtsvoll (70 %).
- Und 73 Prozent stimmen der Aussage zu: „Viele Männer möchten mit ihrem Fahrstil im Straßenverkehr auffallen.“

Hier werden also selbstkritische Elemente im männlichen Fahrer-Selbstbild erkennbar. Auf der anderen Seite sind immerhin noch 47 Prozent der Männer überzeugt, anpassungsfähiger bei schwierigen Verkehrsverhältnissen zu sein, 37 Prozent halten sich für routinierter als Frauen. Zu bedenken ist auch, dass nicht ohne weiteres vom Gruppen-Selbstbild auf das eigentliche Selbstbild – wie sehe ich mich persönlich – geschlossen werden kann.

Nach allem, was wir wissen, gibt es zwar Ansätze von

Selbstkritik bei Autofahrern, etwa beim Gruppen-Selbstbild von Männern. Auch räumen junge Fahrer und Fahrerinnen durchaus ein, dass sie sich keineswegs einem defensiven Verkehrsverhalten verpflichtet fühlen. Dennoch dürfte das Selbstbild der meisten Kraftfahrer sehr positiv sein.

Das erleichtert nicht gerade die Verkehrssicherheitsarbeit: Wer zufrieden mit dem eigenen Verhalten ist, wehrt sich dagegen, wenn andere es in Frage stellen. Konkret: Ein 30-Jähriger, für den das Schnellfahren ein positiver Teil seines Autofahrer-Selbstbildes ist, ist wenig empfänglich für Appelle zum Langsamfahren. Hier wird deutlich, dass ein sensibles, behutsames Arbeiten notwendig ist.

4.2.4 Einstellungen zu Fahrgeschwindigkeiten und Geschwindigkeitsbeschränkungen

Es ist beinahe eine Binsenweisheit, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten ein mitentscheidender Faktor – vielleicht der wichtigste – für die Verkehrssicherheit sind. Die „nicht angepasste Geschwindigkeit“ erscheint mit Abstand als häufigste Ursache in den Unfallaufnahme-Protokollen der Polizei.

Neben anderen Einflussfaktoren spielen Einstellungen bei der Geschwindigkeitswahl eine bedeutende Rolle – und zwar individuelle Einstellungen der Fahrer ebenso wie einstellungsnahe Kognitionen (Gefahrenbewertung von Geschwindigkeitsübertretungen) und auf die Einstellungen ausstrahlende gesellschaftliche Wertorientierungen.

Im Folgenden werden insbesondere die individuellen geschwindigkeitsrelevanten Einstellungen von Verkehrsteilnehmern näher betrachtet:

- „Auto fahren ist sowieso langweilig. Da hab ich's nicht eilig. Was anderes ist es mit dem Motorrad. Da fahr' ich gern schnell, das macht halt den Reiz aus.“ (Reinhold, 42)
- „Was soll es bringen zu rasen? Bei den heutigen Verkehrsverhältnissen praktisch nichts! Du kommst 'n paar Minuten früher an, bist aber total gestresst. Ich fahr' nicht schnell.“ (Brigitte, 45)
- „Ich bin eigentlich eher eine ruhige Vertreterin. Aber wenn so ein Typ mit Vollgas überholt und mich vielleicht noch schneidet nach der Devise: ‚Dem Mädels zeigen wir's jetzt!‘ dann geb' ich auch mal Gas. Ehrlich gesagt lasse ich mich nicht gerne abhängen.“ (Monika, 26)
- „Ich habe die Langsamkeit entdeckt und fahre inzwischen mehr Fahrrad als Auto oder mit Öffentlichen Verkehrsmitteln. Irgendwie hat man so mehr vom Leben!“ (Jens, 59)
- „Wie schnell ich fahre, kommt drauf an. Ich bin die ganze Woche mit dem Dienstwagen unterwegs, einem Passat TDI. Der ist zwar nicht lahm, aber irgendwie kein Fahrzeug zum Schnellfahren. Privat fahre ich einen BMW-Roadster. So ein Auto muss man flott bewegen, sonst braucht man's sich nicht zuzulegen!“ (Rüdiger, 52)
- „Ich finde, es wird furchtbar schnell gefahren. Seit ich nicht mehr so gut zu Fuß bin, komme ich oft nur noch an der Ampel über die Straße. Jetzt soll bei uns Tempo 30 kommen, das wäre schön.“ (Ilse, 74)
- „Ich bevorzuge ein mittleres Tempo, schwimme am liebsten immer so mit. Kriminell finde ich Leute, die einen auf der Autobahn durch dichtes Auffahren und so zum Schnellerfahren

nötigen wollen. Allein schon deshalb bin ich für ein allgemeines Tempolimit.“ (Martin, 38)

- „Ich selber fahre eigentlich nicht schnell. Aber mich nerven Geschwindigkeitsbeschränkungen. Wir leben in einer schnellen Zeit, da soll man sich auch entsprechend fortbewegen können, wenn man es mal muss.“ (Irene, 22)

Die acht Aussagen spiegeln ganz unterschiedliche Einstellungen zur Geschwindigkeit wider.

Bevorzugen Menschen eher ein schnelles oder langsames Tempo? In der SARTRE-Untersuchung (vgl. Pfafferott 1994) gaben Deutsche aus West und Ost gleichermaßen oft an, gerne schnell zu fahren. Mit 45 Prozent Zustimmung werden sie im Vergleich zu Fahrern aus 14 anderen europäischen Ländern nur von Dänen und Schweizern übertroffen.

Abb. 19: Gerne schnell fahren

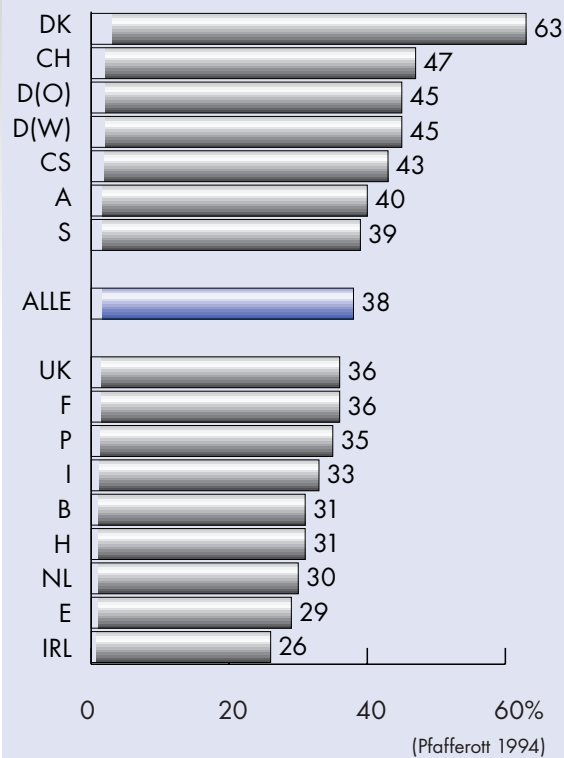
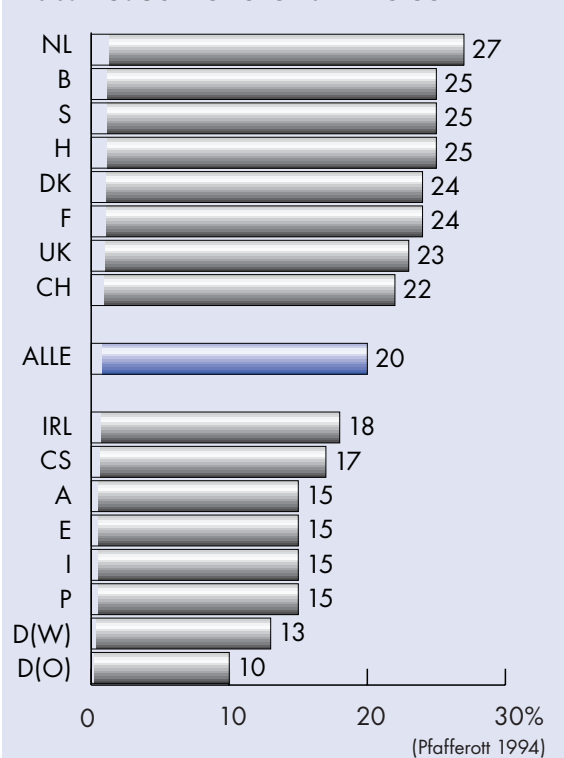


Abb. 20: Schnellere Fahrweise



Andererseits zählen sich nur 13 Prozent der West- und 10 Prozent der Ostdeutschen zur Gruppe der „schnelleren Fahrer“ (Abb. 20) und rangieren damit auf den letzten Plätzen. Also: Fast die Hälfte mag gerne schnell fahren, aber schneller fahren die anderen (vgl. Pffferott 1994).

Für die große Bedeutung der Geschwindigkeit spricht auch eine Untersuchung von „Dimensionen affektiver Beziehung zum Straßenverkehr“ (Bliersbach und Dellen 1981). Danach erwies sich die „Geschwindigkeitslust und Sportlichkeit“ von fünf Faktoren als der mit Abstand bedeutsamste. Er gründet sich auf Aussagen wie:

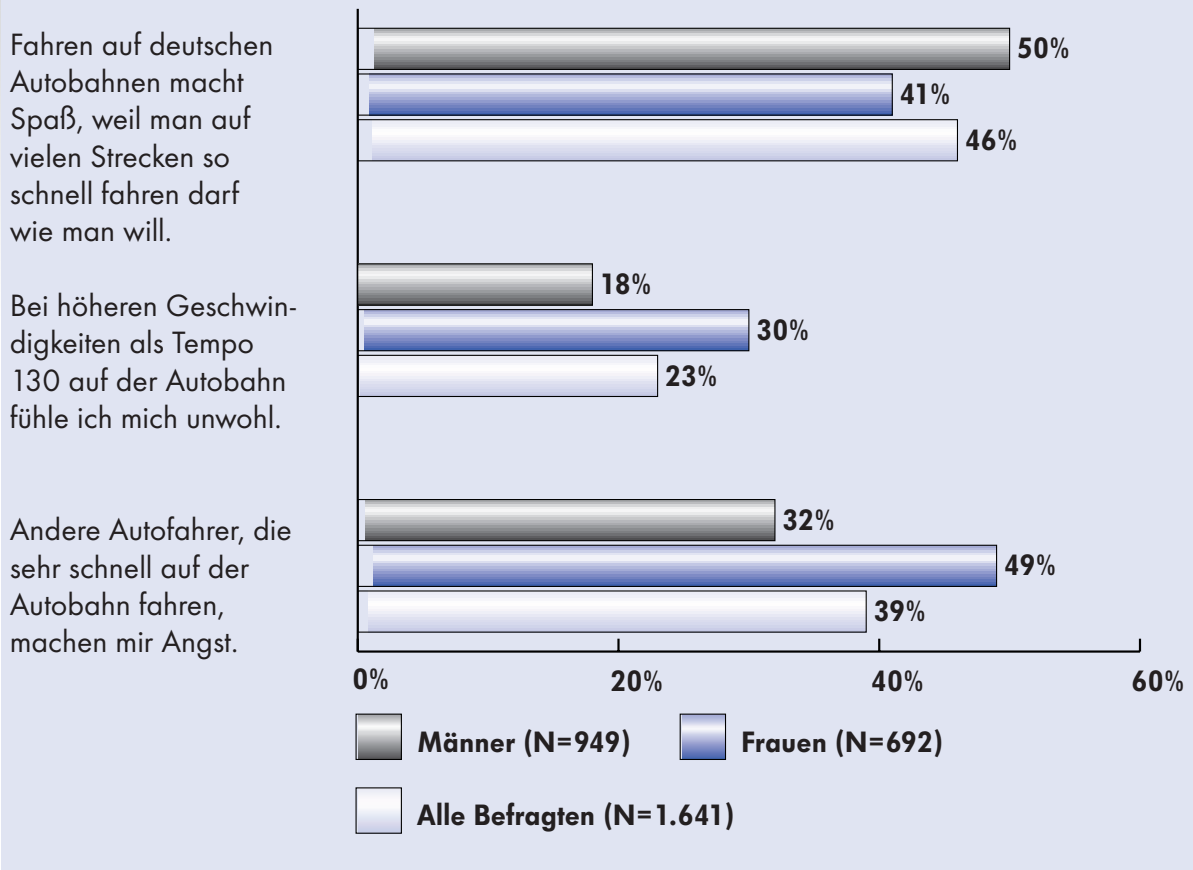
- „Es macht Spaß, den Wagen voll auszufahren.“
- „Es ist schön, schnell über Landstraßen zu fahren.“
- „Sportliches Fahren macht Spaß.“

Die Autoren stellen heraus, dass besonders das schnelle Fahren auf Landstraßen – was besonders gefährlich ist – „eigene Lustqualitäten“ hat.

An anderer Stelle erklärten 46 Prozent, das Fahren auf Autobahnen mache Spaß, weil man zum Teil so schnell fahren dürfe, wie man wolle.

Auf der anderen Seite stehen 23 Prozent, die sich bei Geschwindigkeiten von mehr als 130 Stundenkilometern unwohl fühlen. Beachtenswert sind dabei die erheblichen Unterschiede zwischen Männern und Frauen.

Abb. 21: Fahren und Geschwindigkeiten (Sinus-Sociovision 1999)



Etwas überpointiert bedeutet das: Wenn der eine (z.B. Rüdiger mit seinem Roadster) den anderen (z.B. Martin) auf der linken Autobahnspur vor sich hertreibt, so hat der eine Spaß dabei, der andere aber ängstigt sich. Die Freiheit des einen wird zur Unfreiheit des anderen.

Vor allem bei den Männern spielen auch Altersunterschiede eine große Rolle. Erwartungsgemäß ist ein hohes Tempo jungen Fahrern wichtiger als älteren (vgl. Bliersbach und Dellen 1981; Rudin-

ger und Holte 1996). Schlag (1987) sieht bei einem erheblichen Teil der jungen Kraftfahrer ein „Möchte-gerne-schnell-fahren-Syndrom“. Zitat eines 18-Jährigen: „Da hab ich gegrinst, so ohne Grund, da fährt man 160 und freut sich, einfach so. Man fährt Auto, lenkt, das Ding bewegt sich. Angst erst dann, wenn's eng wird.“ Langsames, defensiveres Fahren scheint bei vielen Jungen einstellungsmäßig mit Verzicht verknüpft zu sein, während es für Ältere einen Gewinn darstellen kann. Auf der anderen

Seite wurde bereits darauf hingewiesen, dass der Wunsch junger Menschen, andere „abzuhängen“, womöglich rückläufig ist.

Es sei nochmals daran erinnert, dass es hier um **Einstellungen** zur Geschwindigkeit geht, von denen man nicht unmittelbar auf das **Verhalten** schließen kann. Auch ist Geschwindigkeit höchst subjektiv: Ein Tempo, das der eine in einer bestimmten Verkehrssituation als schnell bezeichnet, nennt der andere eher langsam. Wahrschein-

lich sind viele derjenigen, die Ilse als „Raser“ empfindet, wenn sie sich wieder einmal nicht über die Fahrbahn traut, aufrichtig überzeugt, in einem angemessenen Tempo an der alten Dame vorbeigefahren zu sein. Dennoch können wir grundsätzlich davon ausgehen, dass Verkehrsteilnehmer mit einer positiv getönten Einstellung zur Geschwindigkeit tendenziell auch schneller fahren – da wo die Verkehrsverhältnisse es erlauben und manchmal wahrscheinlich auch dort, wo sie es nicht erlauben.

Ebenso wichtig oder wichtiger als eine abstrakte Einstellung zu schnellem Fahren könnte die **Akzeptanz von Geschwindigkeitsbegrenzungen** sein. Bedeutsame Hinweise darauf liefern Aussagen zur Einhaltung von Höchstgeschwindigkeiten. Der SARTRE-Untersuchung zufolge räumen deutsche Fahrer aus West und Ost seltener als die aus den meisten anderen europäischen Ländern ein, „oft“, „sehr oft“ oder „immer“ die erlaubten Geschwindigkeiten auf Fernstraßen zu überschreiten (auf Autobahnen 18 bzw. 20 %; auf Bundes- und Landstraßen jeweils 15 %). Die Angaben zu Überschreitungen im Innerortsbereich (städtische Hauptverkehrsstraßen und Straßen in Wohngebieten) bewegten

sich im Durchschnittsbereich (vgl. Pfafferott 1994).

In einer anderen Untersuchung wurde konkreter nachgefragt, und es ergab sich ein Bild weit geringerer Regel-treue. Die Aussage: „Ich fahre auf Autobahnen immer mal wieder mindestens zwanzig Stundenkilometer schneller als erlaubt“ bejahten nicht weniger als 63 Prozent der Befragten, jüngere noch häufiger als ältere (vgl. Sinus Sociovision 1999). Bei einer Differenzierung nach Autofahrer-Typen stimmten als „Raser“ klassifizierte mit 87 Prozent am häufigsten, aber selbst „Ängstliche“ und „Vorsichtige“ noch fast zur Hälfte zu. In derselben Untersuchung sagten 56 Prozent „ja“ zu der Aussage, ein generelles Tempolimit auf Autobahnen stelle eine Bevormundung dar.

Aus diesen Befunden wird deutlich: Geschwindigkeit hat für viele Verkehrsteilnehmer einen äußerst hohen Stellenwert. Ob dahinter der (meist selbst erzeugte) Druck steht, rechtzeitig zur Arbeit oder frühzeitig nach Hause zu kommen, das Urlaubsziel schnellstmöglich zu erreichen oder ob es nur um den Spaß am schnellen Fahren, das Erleben starker Beschleunigung, Querschleunigung und eines hohen Tempos geht

– allemal ist es ein Problem für die Verkehrssicherheit.

Und letztlich steht die individuelle Hochschätzung der Geschwindigkeit in enger Beziehung zu gesellschaftlichen Wertorientierungen. Wie sagte doch Irene: „Wir leben in einer schnellen Zeit.“ Insofern muss Verkehrssicherheitsarbeit immer auch etwas für die (Wieder-)Entdeckung der Langsamkeit als Wert an sich tun. Nur ganz wenige, wie etwa Jens, haben diese Entdeckung schon gemacht!

4.3 Handlungsbedarf

Einstellungen legen uns bestimmte Verhaltensweisen nahe. Wir versuchen also, unser Verhalten in Einklang mit unseren Einstellungen zu bringen.

Bei gewissen Einstellungen muss davon ausgegangen werden, dass sie ein sicherheitsabträgliches Verhalten begünstigen, ob sie sich nun beziehen auf

- das benutzte Fahrzeug („Der technische Zustand ist mir egal, Hauptsache die Kiste läuft!“),
- andere Verkehrsteilnehmer („Radfahrer halten nur den Verkehr auf!“),
- die eigene Person, das Selbstbild („Ich bin halt jemand, der sich durchsetzen will – in allen Lebensbereichen!“)
- oder die Fahrgeschwindigkeit („Langsam fahren ist was für ältere Herrschaften!“).

Wo man auf solche Einstellungen trifft, besteht Handlungsbedarf. Das gilt um so mehr, als Einstellungen vergleichsweise dauerhaft sind. Wir können also nicht darauf vertrauen, dass sie sich in abseh-

barer Zeit „von selbst“ ändern werden.

Verkehrssicherheitsarbeit muss also nicht zuletzt darauf abzielen, Einstellungen zu verändern – in der Hoffnung, damit auch das Verkehrsverhalten sicherer und umweltverträglicher zu machen. Welche Chancen bestehen aber für eine erfolgreiche Einstellungsänderung? Grundsätzlich ist zu sagen, dass die Veränderung von Einstellungen ein schwieriges Geschäft ist. Das hängt mit ihrer positiven Funktion zusammen (vgl. Abschnitt 4.1): Auch solche Einstellungen, die für die Allgemeinheit schädliche Folgen haben können, sind für den Einzelnen zunächst einmal durchaus zweckmäßig und nützlich. Die positive Einstellung zu schnellem Fahren und die entsprechende Verhaltensbereitschaft etwa führen dazu, dass ich mein Ziel schneller erreiche. Die Gefährdung anderer dürfte meist entweder verleugnet („Auch beim Schnellfahren hab’ ich alles im Griff!“) oder billigend in Kauf genommen werden („Wer absolute Sicherheit will, soll zu Hause bleiben!“).

Dennoch gibt es Erfolg versprechende Strategien der Einstellungsbeeinflussung. Sie werden im Folgenden angesprochen.

5. Abbau verkehrssicherheitsgefährdender Emotionen, Motive und Einstellungen

5.1 Vorbemerkung

In den Kapiteln 2 - 4 ist ausführlich über die Bedeutung von Emotionen, Motiven und Einstellungen für das Verhalten und Erleben im Straßenverkehr berichtet worden. Herausgestellt wurde dabei auch, dass sie sehr nachteilige Konsequenzen für das Verkehrsgeschehen insgesamt und speziell die Verkehrssicherheit haben können. Als wichtige Hintergrundbedingung für das Verhalten können sie an der Entstehung von Konfliktsituationen und (Beinahe-)Unfällen entscheidend beteiligt sein.

In diesem Kapitel geht es nun um Möglichkeiten der Intervention.

- Es steht die Frage im Vordergrund, wie sich verkehrssicherheitsabträgliche Emotionen, Motive und Einstellungen abbauen lassen bzw. wie sicherheitsförderliche Tendenzen im Verkehrsteilnehmer gestärkt werden können.
- Wie kann man Autofahrer dazu bringen, sich ihrer „verkehrsunsicheren“ Motive, Einstellungen und Emotionen bewusst werden und diese verändern zu wollen? Wie lässt sich im Straßenverkehr ein höheres Maß an Gelassenheit erreichen und was kann der Einzelne

tun, um auch in schwierigen und belastenden Situationen nicht in Rage zu geraten?

- Wie lässt sich seine Bereitschaft stärken, nicht um Durchsetzung kämpfen sondern Probleme lösen zu wollen, auch wenn andere Verkehrsteilnehmer sie verursacht haben?

Damit werden primär affektive Lernziele verfolgt. Es geht nicht nur um eine Veränderung äußeren Verhaltens. Da auch tiefer liegende Bereiche der Person ins Spiel kommen (wie etwa ihr Selbstbild, ihre persönlichen Motive usw.), geht es auch um Persönlichkeitsbildung.

Vorweggeschickt seien zwei Hinweise:

- Wegen der immer wieder betonten engen Zusammenhänge und wechselseitigen Abhängigkeiten zwischen Emotionen, Motiven und Einstellungen ist bei der Darstellung von Interventionsmöglichkeiten eine strikte Trennung zwischen diesen drei Bereichen nicht sinnvoll. Sie wäre im Übrigen auch gar nicht möglich. Denn eine Stärkung sozialer Einstellungen bedeutet gleichzeitig auch eine Schwächung „schädlicher“ Motive und Emotionen.

- Wegen der Komplexität der Zusammenhänge und der Dynamik innerer Prozesse bei der Verkehrsteilnahme und speziell beim Autofahren können einfache Rezepte mit genereller Wirksamkeitsgarantie und universellem Gültigkeitsanspruch nicht mitgeteilt werden. Dies gilt insbesondere, da auch die konkrete Ausformung sicherheitsabträglicher psychologischer Hintergrundbedingungen von Individuum zu Individuum sehr unterschiedlich ist (vgl. z.B. die Ausführungen in Abschnitt 3.2.8 zu Autofahrer-Typen). Was für den einen Autofahrer eine hilfreiche Anregung zur Erhöhung der Selbstkontrolle darstellen mag, kann einem anderen nicht umsetzbar erscheinen und umgekehrt.

5.2 Ausgangspunkt: Der „ideale“ Fahrer

Für die Entwicklung von Interventionsvorschlägen ist es hilfreich, vom Bild eines idealen Fahrers auszugehen. Es gibt als Vision oder Soll-Vorstellung die Zielrichtung von Beeinflussungsversuchen an. Wie lässt sich der Ideal-Fahrer kennzeichnen, welche Einstellungen und Motive sind bei ihm zu finden und wie geht er mit seinen Gefühlen um?

Hierzu lassen sich der Literatur einige Hinweise entnehmen. Böcher und Geiler (1991 b) haben sich mit dem Thema „Verantwortung im Straßenverkehr“ befasst und herausgearbeitet, was unter verantwortlichem Handeln im Straßenverkehr zu verstehen ist.

Zentral ist der Gedanke, dass es im Straßenverkehr auf eine an Regeln orientierte angemessene Situationsanpassung in sozial positiver Weise ankommt. Zugrundegelegt wird ein utilitaristisches Prinzip (Nützlichkeitsprinzip). Es besagt: **Verhalte dich so, dass sich in einer Verkehrssituation für alle Beteiligten und von ihr Betroffenen insgesamt die geringsten Nachteile bzw. die größten Vorteile ergeben.** Mit Nachteilen sind Gefährdungen, Behinderungen, Zeitverluste,

Ärgernisse, Belastungen, Stress, Beinahe-Unfälle und Unfälle gemeint. Bei Verwirklichung dieses Prinzips - also bei richtiger Anpassung an die Situationsbedingungen - wären Verkehrssicherheitsprobleme weitgehend gelöst. Ferner wären auch Belange des Umweltschutzes berücksichtigt. Denn das Prinzip lässt sich auch auf Aspekte der Nutzung motorisierter Fahrzeuge anwenden (z.B. das Fahrzeug so nutzen, dass nachteilige Folgen für die Allgemeinheit und die Umwelt vermindert werden).

Die Fähigkeit und Bereitschaft zur Situationsanpassung stellen also zentrale Eigenschaften eines verantwortungsvollen Fahrers dar. **Situationsanpassung** setzt einige grundsätzliche Entscheidungen voraus, die bereits im Vorfeld der Verkehrsteilnahme getroffen werden müssen. **Verantwortung** spielt vor allem im weiteren Vorfeld der Situation eine Rolle. Denn wegen der Kürze der für Entscheidungen und Reaktionen zur Verfügung stehenden Zeit ist in der Situation selbst ein bewusstes Abwägen zwischen Alternativen oft nicht möglich. Viele Verhaltensweisen kommen mehr oder weniger „reflexartig“ in Bruchteilen von Sekunden zustande und sind Teil von Routinehandlungen.

Der verantwortungsvolle Fahrer hat vor der eigentlichen Verkehrssituation grundlegende Entscheidungen getroffen. Er hat sich z.B. bewusst für einen sozialen und umweltschonenden Fahrstil entschieden und sich für bestimmte Situationen Gefahrenentschärfende Verhaltensweisen „zurechtgelegt“. Er hat sich egozentrische Sicht- und Verhaltensweisen abgewöhnt und sich in Richtung Kooperationsbereitschaft und Solidarität „programmiert“: Er will Konflikte mit anderen nach Möglichkeit vermeiden und er möchte nicht in gefährliche Situationen geraten, die sich wegen der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit nicht mehr bewältigen ließen.

Der verantwortungsvolle Fahrer verfügt über soziale Fähigkeiten und Einstellungen wie etwa Toleranz und Verständnis für die Lage des anderen. Er ist bereit zur Selbstbescheidung, zur Zurücknahme von Selbstdurchsetzungs-Tendenzen und zum Verzicht auf Imponiergehabe. Es gehört dazu auch die Bereitschaft, anderen zu verzeihen, ihre Fehler auszubügeln, für sie mitzudenken sowie grundsätzlich unangemessene Risiken vermeiden zu wollen. Der verantwortungsvolle Fahrer sieht das Verkehrsgeschehen nicht nur aus seinem Blickwinkel,

sondern gewissermaßen auch aus der Vogelperspektive. Er behält die Kontrolle über seine Emotionen und bleibt auch in schwierigen und belastenden Situationen gelassen. Er ist an der Entwicklung eines optimalen Situationsablaufes interessiert.

Die Wichtigkeit sozialer Fähigkeiten und affektiver Lernziele betont auch Heilig (1997) in seinem Curriculum für die Fahrschülerausbildung. Sich in andere Verkehrsteilnehmer hineindenken und hineinfühlen zu können, den eigenen Ärger kontrollieren und Frustrationen tolerieren zu können sowie Rücksichtnahme und Hilfsbereitschaft walten zu lassen sind wichtige Ausbildungsziele. Der verantwortungsvolle Fahrer hat gelernt, nicht nur sein Auto, sondern auch sich selbst zu steuern und zu beherrschen und seine Gefühle durch den Verstand und das Gewissen zu kontrollieren.

Wagner und Vierboom (1991) gehen in ihrem Curriculum für die Fahrausbildung u.a. auf „emotionale Verwicklungen“ beim Autofahren ein. Sie treffen Aussagen zum Idealbild des guten, souveränen Fahrers: „Der gute, souveräne Fahrer lässt schwächeren Verkehrsteilnehmern den

Vortritt und kann Hindernisse, die sein Vorwärtkommen hemmen, geduldig akzeptieren. Er betrachtet Verkehr als übergreifendes System, er kennt seine Gefühle und weiß um seine Grenzen. Er braucht das Fahrzeug nicht zum Imponieren, Ausleben von Thrill oder zur Erprobung von Grenzen. Er lässt sich nicht von Affekten hinreißen, sondern hat gelernt, mit seinen Gefühlen umzugehen.“

Auch Lamszus (1997) formuliert eine Reihe von Lernzielen zum Thema „Gefühle und Verhalten bei Kraftfahrern im Straßenverkehr“. Übergreifendes Gesamtlernziel der Aus- und Fortbildung von Kraftfahrern in diesem Bereich ist es, sie „mit den emotionalen Faktoren des Fahrverhaltens vertraut zu machen und sie zu befähigen und zu veranlassen, emotionale Einwirkungen zu kontrollieren und sich nicht von ihnen zu Verhaltensweisen verleiten zu lassen, die das ‚Klima‘ im Straßenverkehr belasten und die Verkehrssicherheit gefährden.“

Nach diesen kurzen Ausführungen über die Merkmale eines verantwortungsvollen, idealen Fahrers sollen jetzt geeignete Wege zur Förderung entsprechender Qualifikationen, Bereitschaften und Verhaltensweisen skizziert werden. Eingegangen wird auf folgende

- sich gegenseitig stützende und ergänzende - Ansatzpunkte:

- Über eine Systemsicht von Straßenverkehr und Verkehrssituationen verfügen.
- Sich selbst erkennen und über sich nachdenken.
- Zu Perspektivenwechsel und Empathie bereit und fähig sein.
- Situationen anders interpretieren.
- Sich im Gedankenstopp üben und mentales Training durchführen.
- Auch mit Zeitdruck gelassen umgehen.
- Eine konfliktvermeidende und gelassene Fahrweise bewusst ausprobieren.

Der Schwerpunkt wird dabei auf die Erörterung grundlegender Aspekte gelegt, ohne freilich auf die exemplarische Darstellung konkreter Anregungen für die Seminar-durchführung ganz zu verzichten. Hinweise zur Semindidaktik folgen im zweiten Teil des Ordners. Dort finden sich verschiedene Lehreinheiten, die u.a. Arbeitsblätter und -aufträge für Einzel- und Kleingruppenarbeit beinhalten.

5.3 Strategien

5.3.1 Über eine Systemsicht von Straßenverkehr und Verkehrssituationen verfügen

In den letzten Jahren hat sich zunehmend die Erkenntnis durchgesetzt, dass der Straßenverkehr ein Systemgeschehen ist. Auch jede Verkehrssituation stellt ein System dar. Zu dessen Komponenten zählen die Verhaltensweisen der beteiligten Personen (und die jeweils zugrunde liegenden Faktoren wie etwa Motivation, Einstellungen, Emotionen usw.) ebenso wie die außerhalb der Verkehrsteilnehmer liegenden Bedingungen wie z.B. Art und Merkmale der Fahrzeuge, der Verkehrswege und -einrichtungen und der Umwelt. Es zählen auch dazu die für die Situation gültigen informellen und formellen Regelungen und Normen, also zum einen die inoffiziellen Sitten, Gewohnheiten und Gebräuche von Verkehrsteilnehmern, zum anderen die amtlichen Vorschriften (StVO).

Für Konfliktfreiheit und Sicherheit von Abläufen von Verkehrssituationen ist es wichtig, dass sich die an ihr beteiligten Personen als Teil dieses Systems begreifen und akzeptieren. Dies kann dazu beitra-

gen, sich von engen Eigeninteressen lösen zu können. Ferner fördert es eine solidarische Grundeinstellung, bei der man auch das Wohl des Ganzen im Auge behält.

Das Bewusstsein, in verschiedener Hinsicht Teil von Systemen zu sein, bedeutet u.a., sich nicht so wichtig zu nehmen und sich nicht für das Maß aller Dinge zu halten. Es stellt damit eine wichtige Voraussetzung dafür dar, den eigenen Standpunkt hinterfragen und relativieren zu können, eine Fähigkeit, ohne die Empathie und Perspektivenwechsel nicht möglich sind.

Über eine Systemsicht von Straßenverkehr und Verkehrssituation zu verfügen bedeutet ferner, in seiner Sicht- und Handlungsweise offener, flexibler und weniger auf irgendwelche Einzelfakten ausgerichtet zu sein. Man ist in seinem Verhalten nicht von vorneherein festgelegt, sondern hat mehrere Verhaltensmöglichkeiten vor Augen und kann sich daher besser an die konkreten Bedingungen des Systems „Verkehrssituation“ anpassen.

Weiterhin ist folgender Punkt von Bedeutung: Der Einzelne ist zwar vom System abhängig – er ist aber auch ihr Mitgestalter. Dies gilt auch für die Verkehrssituation.

Oft ist dem einzelnen Verkehrsteilnehmer aber nicht bewusst, dass er durch sein Verhalten die Entwicklung der Situation und ihren Ausgang mitbestimmt. Er erlebt auftretende Schwierigkeiten, Behinderungen und Gefährdungen häufig als ausschließlich durch die anderen verursacht. Er sieht nicht, dass sein eigenes Verhalten meist an der Entstehung der problematischen oder gefährlichen Situation beteiligt war oder sie sogar hervorgerufen hat (Motto: Andere fahren immer so dicht vor mir her), indem er beispielsweise

- Tendenzen der Selbstdurchsetzung an den Tag legte,
- sich im Verhalten von Vorurteilen bestimmten Fahrergruppen gegenüber leiten ließ,
- von anderen erwartete, die sich bedrohlich entwickelnde Situation zu entschärfen, da er sich im Recht fühlte.

Viele Fahrer übersehen also ihren Eigenanteil an einer gefährlichen, problematischen Entwicklung. Dies ist beispielsweise dann der Fall, wenn bei einer drohenden Frontalkollision im Erleben der Gedanke dominiert: „Ein anderes Auto kommt mir ent-

gegen!“ Im Hinblick auf die schnelle Einleitung eines rettenden Fahrmanövers wäre die Kognition „Ich fahre auf ein Auto zu!“ weit angemessener.

In welche Situation man gerät, hängt also sehr stark von einem selber ab. Man ist nicht nur „Opfer“, sondern auch aktiver Mitgestalter und nicht selten Täter. Die als aggressiv oder rücksichtslos empfundene Fahrweise eines anderen stellt manchmal nichts anderes dar als die Reaktion auf die eigene Rücksichtslosigkeit und Aggression.

Man sollte sich – unter Vernachlässigung einer rein juristischen Bewertung – hin und wieder fragen, welche Eigenanteile man an bestimmten Situationen hatte, welche eigenen Einstellungen, Motive und Emotionen eine Rolle spielten und wie man dem Situationsablauf eine andere Richtung hätte geben können.

In diesem Zusammenhang ließe sich auch darüber nachdenken, inwiefern ein Fahrer etwas dafür kann oder ob es einfach nur „Pech“ ist, wenn er

- häufiger als andere von der Polizei angehalten wird, obwohl er keinen Fehler gemacht hat,

- häufig in Verkehrsunfälle verwickelt ist, ohne „Schuld zu haben“,
- häufiger bei „Gelb“ über Kreuzungen fährt, da die Ampeln immer wieder plötzlich umspringen,
- durch Fehler anderer überrascht wird,
- gelegentlich erleben muss, dass andere ihm die Vorfahrt nehmen,
- auf der Autobahn zu starkem Abbremsen gezwungen ist, da ein Lastwagen plötzlich die Spur wechselt.

Für das Interaktionsgeschehen in sozialen Systemen, also auch in Verkehrssituationen, an denen mehrere beteiligt sind, sind kreisförmige Abläufe kennzeichnend (vgl. z.B.: Watzlawick u.a. 1974; Schulz von Thun 1989). Das Verhalten jeder beteiligten Person ist sowohl Ursache als auch Wirkung. Das eigene Verhalten bedingt das Verhalten des anderen und wird seinerseits von ihm bedingt. Ein eigentlicher Anfang, eine eigentliche Ursache lässt sich oft nicht ausmachen.

Typischerweise wird das eigene Verhalten in erster Linie als

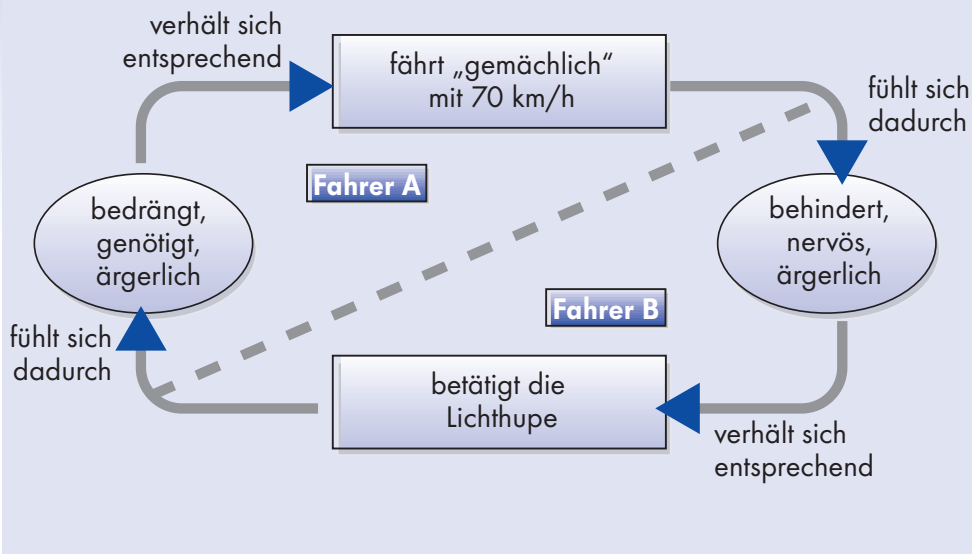
Reaktion auf das des anderen erlebt und es wird nicht gesehen, dass das fremde Verhalten seinerseits eine Reaktion auf das eigene darstellt. Die beteiligten Personen zerlegen das Interaktionsgeschehen in voneinander unabhängige Ursache-Wirkungsketten, wobei sie unterschiedliche Auffassungen über den Beginn der Kausalität haben, also darüber, wer angefangen hat und schuld ist.

Ein Beispiel: Fahrer A fährt mit 70 km/h auf einer gut ausgebauten Landstraße. Fahrer B schließt zu ihm auf, möchte schneller fahren, kann A wegen des starken Verkehrs aber nicht überholen. Er fühlt sich behindert und betätigt deshalb die Lichthupe. Durch dieses Verhalten fühlt A sich bedrängt. Jetzt fährt er erst recht nicht schneller...

Aus einer übergeordneten Perspektive betrachtet stellt die Lichthupe sowohl Folge als auch Ursache für das Langsamfahren dar, ebenso wie das Langsamfahren Folge und Ursache für die Lichthupe ist. Die Frage nach dem Beginn des Geschehens ist in der Praxis kaum zu beantworten und erinnert an die Frage, wer zuerst da war: Henne oder Ei.

Abb. 22: Beispiel „zirkulärer Kommunikation“ im Straßenverkehr

(in Anlehnung an Schulz von Thun 1989)



Zwischen den Verhaltensweisen der Beteiligten kann es also zu intensiven Wechselwirkungen kommen. Im Zusammenhang mit rücksichtslos-aggressivem Verhalten haben diese oft die Form positiver Rückkoppelungskreise: Eine Größe (z.B. aggressives Verhalten) erhöht eine andere Größe (Gegenaggression), die ihrerseits auf die erste Größe verstärkend zurückwirkt. Es kann zu einer spiralartig verlaufenden Verschärfung der Situation kommen.

Sie liegt beispielsweise dann vor, wenn dichtes Auffahren dazu führt, dass der Vorausfahrende aus Protest, weil er sich bedroht fühlt, langsamer wird und der Nachfolgende dann noch stärker drängelt.

Oder wenn jemand riskant überholt, der Überholte nun seinerseits gefährlich überholt, was den anderen wiederum zu weiteren riskanten Fahrmanövern veranlassen kann.

Es ist wichtig, dass sich Kraftfahrer dieser Zusammenhänge bewusst werden. Das Durchschauen des Mechanismus positiver Rückkoppelungsprozesse erleichtert emotionale Selbstkontrolle und deeskalierende Einflussnahme auf Situationsabläufe und trägt somit auch zum Abbau verkehrssicherheits-schädlicher Motive und Einstellungen bei.

5.3.2 Über sich nachdenken und sich selbst erkennen

Oftmals sind dem Einzelnen die in ihm liegenden Hintergrundbedingungen und Programmierungen (dazu zählen Einstellungen, Vorurteile, Motive und Gefühle, aber auch typische Verhaltenstendenzen und körperliche und geistige Leistungsgrenzen) und deren Einfluss auf das Verkehrsverhalten nicht bewusst. Man spricht in diesem Zusammenhang auch von der „Selbstverborgenheit“ des Kraftfahrers (vgl. z.B.: Bliersbach 1978, Lamszus 1999).

Erst wenn die Zusammenhänge bewusst gemacht worden sind, ergeben sich aber für den Einzelnen Möglichkeiten, sie im eigenen Verhalten zu berücksichtigen. Seine Einstellung ändern kann man nur, wenn man sich klar gemacht hat, welche Einstellung man eigentlich hat. Wer sich bewusst vor Augen führt, in welchen Situationen er üblicherweise mit welchen Emotionen reagiert, erhöht die Möglichkeiten zur Selbstkontrolle. Der Abbau verkehrssicherheitsgefährdender Extramotive erfordert, dass sie ins Bewusstsein gerückt werden. Extramotive sind Motive, die zusätzlich zum Wunsch nach bloßer Ortsveränderung

bestehen – z.B. Spaß beim Fahren haben wollen, imponieren wollen usw. (vgl. Kap. 3.2.2).

Sich selbst besser zu verstehen (z.B. sich seiner Motive bewusst zu sein) hilft außerdem, gefährliche Situationsentwicklungen frühzeitiger zu erkennen.

Aus all diesen Gründen ist es wichtig, Selbsterkenntnis zu fördern, zu einer differenzierten Selbstwahrnehmung und einem tiefer gehenden Verständnis der eigenen Person beizutragen. Dies wird in der Fachdiskussion übereinstimmend betont (vgl. z.B. Böcher und Geiler 1991b; Wagner und Vierboom 1991; Lamszus 1999; Knörzer 1997; Heilig 1997; Geiler 1998).

Der Förderung von Selbsterkenntnis und Selbstreflexion kommt aus einer Reihe weiterer Gründe eine wichtige Bedeutung zu:

- Für die Verkehrssicherheit vorteilhafte Einstellungen und Verhaltenstendenzen können dem Menschen nicht einfach von außen eingegeben werden, sie müssen sich in ihm entwickeln. Dies setzt Selbsterkenntnis voraus.
- Selbsterkenntnis kann außerdem zu größerer innerer

Ausgeglichenheit und Ruhe führen. Dies ermöglicht es, für den Straßenverkehr schädliche Emotionen bei sich erst gar nicht aufkommen zu lassen bzw. in ihren Auswirkungen auf das Verhalten zu begrenzen.

- Sie trägt ferner zur Entwicklung eines realistischen Selbstbildes bei. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, sich mit eigenen Schwächen und Grenzen zu beschäftigen. Daraus vermag eine Stärkung der für den Straßenverkehr grundsätzlich wichtigen Bereitschaft zur Selbstbescheidung und zur Zurücknahme von Selbstdurchsetzungstendenzen resultieren (kognitive Impulsdämpfung nach Klebelsberg 1982).

Wie bereits erwähnt, bedeutet verantwortliches Handeln beispielsweise, schon im Vorfeld der eigentlichen Verkehrsteilnahme bei sich solche Verhaltensstrategien zu programmieren, durch die Konflikte mit anderen weitgehend vermieden werden. Dazu gehört im Wesentlichen die Bereitschaft und Fähigkeit zu flexibler Situationsanpassung. Für eine bewusste Verhaltensprogrammierung in dieser Richtung ist es sehr wichtig, sich seine Schwächen, Fehler, Eigenarten, Motive, Werte, Einstellungen,

Gefühle usw. vor Augen zu führen. Denn erst dann ist es möglich, im eigenen Verhalten die persönlichen Hintergrundbedingungen zu berücksichtigen. Anpassung bedeutet eben auch, sich im Verhalten an die in einem selbst liegenden Bedingungen anzupassen (keiner darf „über seinen Verhältnissen fahren“). Das kann etwa konkret bedeuten, bestimmte belastende Situationen, von denen man weiß, dass man sich in ihnen üblicherweise nur schwer beherrschen kann und Stress erlebt, nach Möglichkeit zu vermeiden. Wer z.B. von sich weiß, dass er bei Zeitdruck ausgesprochen nervös und hektisch wird und stark zu riskanten Fahrmanövern neigt, kann besonders großen Wert auf die Einhaltung eines frühzeitigen Abfahrtszeitpunktes legen.

Selbsterkenntnis kann auch die Toleranz und das Verständnis für andere fördern. Je mehr man über die Hintergründe und Bedingungen des Verkehrsverhaltens – also z.B. über die Entstehung und die Auswirkung von Gefühlen oder Einstellungen – weiß, desto besser kann man sich das beobachtete Verhalten eines anderen erklären und es verstehen und eine differenziertere Sichtweise einnehmen, also z.B. vorschnelle, einseitige Attribuierungen vermeiden. Außerdem kann dieses Wissen

natürlich auch dabei helfen, eigene Gefühle zu kontrollieren.

Die generelle Zielsetzung von Bemühungen zur Förderung von Selbsterkenntnis und Selbstreflexion lässt sich sehr schön anhand des so genannten Johari-Fensters veranschaulichen (vgl. Luft 1971 sowie Vopel und Kirsten 1980). Im Kontext von Selbst- und Fremdwahrnehmung lassen sich zwei Dimensionen (das Selbst, die anderen) mit je zwei Abstufungen (bekannt, unbekannt) voneinander unterscheiden, die, miteinander kombiniert, vier Felder ergeben (s. Abb. 23). Die Felder A und C symbolisieren das Selbstbild der Person, das Wissen, das sie über sich hat.

Die Felder A und B repräsentieren die Fremdwahrnehmung. Sie stellen den „öffentlichen Bereich“ dar und beinhalten alles, was andere Menschen an der Person wahrnehmen können und über sie wissen.

D ist der Bereich des Unbewussten. Er ist der Selbstwahrnehmung (noch) nicht zugänglich und entzieht sich auch der Beobachtung durch andere.

Abb. 23: Das Johari-Fenster (Luft 1971)

	Dem Selbst bekannt	Dem Selbst unbekannt
Anderen bekannt	A	B
Anderen unbekannt	C	D

Beispiel:

- A: Die Person fährt ein Auto der Farbe blau. Dies ist ihr bekannt, und auch andere Personen wissen das.
- B: Mitfahrer beobachten, dass die Person ihre Fahrweise ändert, wenn sie schlechte Laune hat. Der Person selbst ist dies nicht bewusst. Dies ist der Bereich des „blinden Flecks“.
- C: Die Person fährt am liebsten, wenn sie alleine im Auto ist. Dies ist ihr „Geheimnis“, ihre Mitfahrer wissen nichts davon.
- D: Der Person ist nicht bewusst, dass es für sie eine Kränkung darstellt, wenn sie überholt wird. Auch andere Personen wissen dies nicht.

Ziel ist es, die senkrechte Trennlinie nach rechts zu verschieben, die Bereiche A und C also zu vergrößern. Autofahrer sollten angeregt werden, ihr Verhalten und Erleben im Straßenverkehr zu beobachten und sich z.B. ihre Werthaltungen, Einstellungen und Motive bewusst zu machen. Dadurch sollen sie das Wissen über sich erweitern und dazu animiert werden, ihr Selbstbild zu ergänzen und gegebenenfalls zu korrigieren.

Abb. 24: Das „korrigierte“ Johari-Fenster

	Dem Selbst bekannt	Dem Selbst unbekannt
Anderen bekannt	A	B
Anderen unbekannt	C	D

Dies stellt einen wichtigen Beitrag zum Abbau verkehrssicherheitschädlicher Motive, Einstellungen und Emotionen dar.

Den Prozess der Selbstreflexion in Gang zu setzen kann gelingen, indem Verkehrsteilnehmer z.B. aufgefordert werden,

- für sich persönlich Fragen zum eigenen Erleben und Verhalten zu beantworten (eine Liste möglicher Fragen findet sich nebenstehend),
- über eigene Gefühle, die sich bei der Teilnahme am Straßenverkehr einstellen, nachzudenken (eine Liste möglicher Fragen folgt auf der nächsten Seite),
- zu bestimmten Phänomenen Stellung zu nehmen (Beispiele für solche Phänomene nebenstehend),
- Entscheidungen zwischen vorgegebenen Alternativen zu treffen bzw. diese in eine Rangordnung zu bringen (was ist mir wie wichtig im Straßenverkehr: Keinen Unfall haben, schnell sein, Spaß haben, bequem ankommen, anderen zeigen, was ich bin...),

- Änderungswünsche an sich zu formulieren (z.B.: Was ärgert mich an mir selbst? Was belastet mich, was will ich daher an mir ändern? Wie kann ich das schaffen?),

- Fantasiereisen zu unternehmen (z.B.: Sich gedanklich in einen Hubschrauber begeben, sich von dort beim Fahren auf der Autobahn oder Bundesstraße beobachten und kommentieren, was einem an „dem da unten“ auffällt).

Fragen zu meinem Erleben und Verhalten als Autofahrer/in

- Wenn mein Auto sprechen könnte, als welchen Typ von Fahrer/in würde es mich beschreiben?
- Wo liegen meine Stärken/Schwächen als Auto- /Motorradfahrer/in? Ist das jeden Tag gleich?
- Welche Art von Unfall/Beinah-Unfall könnte mir am ehesten zustoßen? Durch welche Verkehrsauffälligkeit könnte ich am ehesten Punkte im Flensburger Verkehrszentralregister bekommen? Warum?
- Welche Fehler, die zu einer gefährlichen Situation geführt haben, sind mir beim Autofahren bereits unterlaufen? Wie haben andere meinen Fehler ausgebügelt, um einen Unfall zu vermeiden?
- Als welchen Typ von Fahrer würde mich ein neutraler Beobachter schildern?

Phänomene im Straßenverkehr: Wie kommt es eigentlich, dass ...

- Autofahrer manchmal aus nichtigem Anlass so „ausrasten“, dass sie mit Fäusten aufeinander losgehen?
- manche Autofahrer ihr Fahrzeug liebevoll mit Zubehörteilen ausstatten, um es „schnittiger“ und „schöner“ aussehen zu lassen, aber niemals auf die Idee kämen, ihren Rasenmäher tiefer zu legen und mit Spoiler auszustatten oder an ihrer Waschmaschine besonders formschöne Knöpfe anzubringen?
- die überwältigende Mehrheit der Autofahrer von sich glaubt, besser zu sein als die meisten anderen Fahrer? (Dies wurde in verschiedenen Befragungen immer wieder ermittelt, vgl. Abschnitt 4.2.3).
- sich Menschen einerseits wegen Pestiziden in Nahrungsmitteln oder Nitraten im Trinkwasser gesundheitliche Sorgen machen, andererseits aber mit überhöhten Geschwindigkeiten und zu geringen Sicherheitsabständen im Straßenverkehr unterwegs sind?

Das Nachdenken über eigene Gefühle lässt sich durch folgende Fragen stimulieren:

- Was ärgert mich im Straßenverkehr am meisten? Warum ist das so?
- In welchen Situationen des Straßenverkehrs gelingt es mir, gelassen zu bleiben, in welchen rege ich mich eher auf? Warum ist das so?
- Unter welchen Bedingungen macht mir das Autofahren am meisten Spaß? Wann empfinde ich es eher als belastend?
- Wovon hängt es ab, ob ich mich im Straßenverkehr ärgere, freue, gelassen bleibe, hektisch werde, ...?
- Was bedeutet es für mich...
 - schnell zu fahren,
 - schneller zu fahren als andere,
 - überholt zu werden,
 - wenn mir ein anderer dicht auffährt,
 - wenn ich in einem Stau fest hänge,
 - wenn mir gegenüber jemand sehr rücksichtsvoll ist und mich z.B. einfädeln lässt,
 - wenn ich jemanden einfädeln lasse,
 - wenn sich ein anderer Verkehrsteilnehmer bei mir bedankt,
 - wenn ich mich bei einem anderen Verkehrsteilnehmer bedanke,
 - wenn ich einen Fehler mache, den ein anderer ausbügelt?
- Welche starken Gefühlserregungen habe ich beim Autofahren schon bei mir beobachtet? In welchen Situationen war das? Wie habe ich mich verhalten ...? (vgl. Abschnitt 2.2)

Zwei Verkehrssicherungsprogramme, in denen der Versuch gemacht wird, die Selbstreflexion gezielt zu fördern, sind das „Aufbauseminar für Fahranfänger“ (ASF) und das „Aufbauseminar für Punktauffällige“ (ASP) des Deutschen Verkehrssicherheitsrats. Zielgruppen sind Fahranfänger/innen, die während der Probezeit mit Verkehrsverstößen aufgefallen sind bzw. Kraftfahrer/innen mit hohem „Punktestand“ im Flensburger Verkehrszentralregister. Konkret geht es z.B. darum, sich über Gefühle in erlebten kritischen Verkehrssituationen, Fahr motive (Fahrstile/Fahrrollen) und Einstellungen zu (eigenen) Verkehrsverstößen klar zu werden.

Dies gelingt nur in einer Atmosphäre der Offenheit, in der die Teilnehmer die Bereitschaft entwickeln können, ungeschminkt über sich selbst zu sprechen. Es wird darum Wert darauf gelegt, dass der Seminarleiter auf Belehrungen und den erhobenen Zeigefinger verzichtet. Stattdessen setzt man auf Partner- und Kleingruppenarbeit sowie auf Gruppengespräche.

Gespräche und Diskussionen in kleinen Gruppen gelten als eine der wirkungsvollsten Methoden zur Einstellungsänderung. Der einzelne ist oft eher bereit, seine Einstellungen zu überdenken, wenn sie von „unbedarften“ Mitgliedern einer Gruppe, der er angehört, in Frage gestellt werden, als wenn ein Experte sie mit fachlichen Argumenten zu beeinflussen sucht (vgl. hierzu z.B. Zimbardo und Gerrig 1999). Zu erklären ist das durch einen „positiven Gruppendruck“: Man möchte nicht die Anerkennung und den Respekt von Personen verlieren, denen man sich nahe fühlt, die vielleicht sogar mit einem „im gleichen Boot sitzen“. Demgegenüber wird es besonders von jüngeren Menschen nicht selten als chic angesehen, die Fachautorität „abblitzen“ zu lassen. So wird denn auch eine Testfahrt, die von jedem ASF- und ASP-Teilnehmer durchgeführt wird, nicht nur vom Seminarleiter, sondern auch von einem oder zwei mitfahrenden Teilnehmern kritisch verfolgt, die dem Fahrer im Anschluss entsprechende Rückmeldungen über sein Verhalten geben.

Dies bedeutet aber natürlich nicht, dass ein Seminar- oder Gesprächsleiter grundsätzlich darauf verzichten könnte, bestimmte Informationen zu

geben und Argumente gegen gewisse Einstellungen ins Feld zu führen. Bezogen auf ASF und ASP könnte es beispielsweise notwendig sein, Ausführungen zur Beziehung zwischen Fahrgeschwindigkeit und Anhalteweg zu machen, wenn die Teilnehmer darüber falsche Vorstellungen haben.

Es ist unbestritten, dass durch argumentativ überzeugend vorgetragene Mitteilungen/Informationen die Selbstreflexion angeregt und Einstellungen verändert werden können (**Einstellungsänderung durch Überzeugung**). Die Erfolgsaussichten steigen, wenn bestimmte Merkmale des „Senders“ und des Empfängers der Mitteilung sowie der Mitteilung selbst gegeben sind (vgl. Crisand und Herrle 1993):

- Der „Sender“, also die informierende, ggf. über Expertenwissen verfügende Person, muss vom Empfänger positiv bewertet werden, konkret ihm glaubwürdig und kompetent erscheinen und sympathisch sein.
- Für den Empfänger gilt, dass er erstens bereit sein muss, die Informationen aufzunehmen. Dies wird z.B. nicht der Fall sein, wenn sie sein Selbstwertgefühl bedrohen. Zweitens muss er sie

schlicht verstehen und drittens behalten, also im Langzeitgedächtnis abspeichern.

- Die Information/Mitteilung schließlich sollte so aufgebaut sein, dass Elemente mit nur mäßiger Abweichung gegenüber der Position des Empfängers solchen, die sich stärker von ihr unterscheiden, vorausgehen – man vermittelt erst das, was leichter und dann das, was schwerer zu verdauen ist.

5.3.3 Zu Perspektivenwechsel und Empathie bereit und fähig sein

An einer Verkehrssituation sind im Regelfall mehrere Verkehrsteilnehmer beteiligt. Für einen konflikt- und unfallfreien Situationsablauf müssen die Beteiligten ihre Handlungen aufeinander abstimmen. Dies sollte möglichst so geschehen, dass sich für alle eine bestmögliche Lösung ergibt und die Nachteile so gering wie möglich sind. Erforderlich dafür ist u.a., dass die Beteiligten die Verkehrssituation nicht nur vom jeweils eigenen Standpunkt und den eigenen Möglichkeiten, Wünschen und Ansprüchen her beurteilen, sondern sich als Teil des Ganzen sehen. Sie müssen einen übergeordneten geistigen Standpunkt einnehmen, in dem die Lage, die Ansprüche und die Möglichkeiten der anderen berücksichtigt sind.

Bertold Brecht hat in den „Geschichten von Herrn Keuner“ diese beiden unterschiedlichen Standpunkte beispielhaft beschrieben:

„Ich kenne einen Fahrer, der die Verkehrsregeln gut kennt, innehält und für sich zu nutzen weiß. Er versteht es geschickt, vorzupreschen, dann wieder eine regelmäßige Geschwindigkeit zu halten, seinen Motor zu schonen, und so findet er vorsichtig und kühn seinen Weg zwischen den anderen Fahrzeugen. Ein anderer Fahrer, den ich kenne, geht anders vor. Mehr als an seinem Weg ist er interessiert am gesamten Verkehr und fühlt sich nur als ein Teilchen davon. Er nimmt nicht seine Rechte wahr und tut sich nicht persönlich besonders hervor. Er fährt im Geist mit dem Wagen vor ihm und dem Wagen hinter ihm, mit einem ständigen Vergnügen an dem Vorwärtskommen aller Wagen und der Fußgänger dazu“ (Brecht 1977).

Sich in die Lage des anderen hineinzudenken, Verständnis für ihn zu entwickeln und darum bemüht zu sein, seine Wünsche und Handlungsziele zu erkennen, fördert eine für das Miteinander-Verkehren wichtige solidarische Grundeinstellung, sowie Gelassenheit, Friedfertigkeit, Toleranz und die Fähigkeit

und Bereitschaft, „Fehler“ zu verzeihen und auszubügeln.

Wer darum bemüht ist,

- sich in den anderen einzufühlen (Empathie),
- die Welt auch mit dessen Augen zu sehen (Perspektivenwechsel) und
- von ihm möglicherweise ausgehende Gefahren schon im Ansatz zu erkennen (Gefahrenantizipation),

kann für sich Überraschungen vermeiden. Das Unvorhersehbare kann vorhersehbar werden. Da Irrtümer jedoch nie ganz auszuschließen sind, sollte man gegenüber seiner Einschätzung des anderen kritisch sein und sich eine ausgesprochen defensive Grundorientierung im Verhalten bewahren.

Überraschungssituationen zu vermeiden ist für einen selbst von großem Vorteil. Denn es sind ja oft solche Situationen, die in einem Ärger und Aggression, Angst und Stress auslösen.

Verkehrsteilnehmergruppen – z.B. Kinder, Radfahrer, ältere Menschen –, die von manchen Autofahrern als „problematisch“ empfunden werden, weil sie sich „unberechenbar“ verhalten, sind ja nur insofern problematisch, als Autofahrer nicht mit dem „Unberechenbaren“ rechnen. Man könnte

sogar sagen, dass das Problem weniger bei den „problematischen“ Verkehrsteilnehmern liegt, sondern eher bei denjenigen, die sie als solche bezeichnen.

Während der Verkehrsteilnahme bieten sich dem Einzelnen immer wieder Möglichkeiten, Perspektivenwechsel zu üben und Empathiefähigkeit zu verbessern. Das kann Spaß machen und stellt ein Training emotionaler Intelligenz dar.

Man kann versuchen, sich von Zeit zu Zeit und bei passender Gelegenheit Fragen folgender Art zu beantworten:

- Welche Wünsche und Erwartungen könnte der andere (z.B. der Radfahrer, Fußgänger, Motorradfahrer) haben, konkret an die Situation, speziell an mich?
- In welcher Lage befindet sich der andere? Was würde seine Lage erschweren, was erleichtern?
- Mit welchem Verhalten meinerseits wird er vermutlich rechnen?
- Welche Wünsche und Erwartungen hätte ich, wenn ich an seiner Stelle wäre? Welche hatte ich früher in vergleichbaren Situationen?

Oft wird es wegen der Kürze der Zeit und der Flüchtigkeit der Begegnung nicht möglich sein, sich in der konkreten

Verkehrssituation gedanklich mit dem anderen intensiv zu befassen. Dies ist aber überhaupt kein Nachteil, da die Beschäftigung ohne weiteres zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen kann.

Es kann auch reizvoll sein, einmal Prognostiker zu spielen, indem man Vorhersagen über das Verhalten anderer abgibt (Was wird er gleich tun? Wie wird sich die Situation weiter entwickeln?). Nach Art eines sportlichen Wettbewerbes kann man sich für jeden Treffer einen Pluspunkt gutschreiben oder einen Minuspunkt erteilen, wenn man falsch lag.

Das Üben des Perspektivenwechsels ist Gegenstand vieler BG/DVR-Präventionsprogramme, unter anderem des DVR-Pkw-Sicherheitstrainings, das von verschiedenen Verkehrssicherheitsorganisationen angeboten wird.

Interessant kann es auch sein, kritische Situationen und (Beinahe)Unfälle, die man noch gut in Erinnerung hat, aus drei Perspektiven zu analysieren: Der eigenen (so wie man sie erlebt hat), der des Konfliktgegners (wie könnte er sie erlebt und beurteilt haben?) und der eines neutralen Beobachters, der das Geschehen aus der Vogelperspektive beobachtet hat.

Für die Analyse können z. B. folgende Fragen hilfreich sein:

- Welche Erwartungen an die Situation hatte ich, welche hatte (vermutlich) der andere?
- Welche Handlungsabsichten lagen vor?
- Wurden sie jeweils richtig erkannt? Gab es Missverständnisse? Welche? Wodurch? Was ist insgesamt „schief“ gelaufen in der Situation?
- Welches Verhalten der Beteiligten wäre für die gesamte Situation am günstigsten gewesen?
- Wie hätte Kooperation ablaufen können/müssen?

Perspektivenwechsel und Empathie sind vor allem in Situationen wichtig, in denen sich verschiedene Verkehrsteilnehmergruppen (Fußgänger, Radfahrer, Pkw-Fahrer ...) begegnen. Hier treffen oft unterschiedliche „Fahrwelten“ aufeinander. Es handelt sich dabei um spezifische Erlebenswelten, d.h. um subjektive Interpretationen und Bewertungen der (Verkehrs-)Welt. Sie hängen im großen Maß von der Art der aktuellen Verkehrsbeteiligung ab. Jeder Fortbewegungsart ist eine spezifische Erlebens- oder Fahrwelt eigen, die durch die Merkmale, die Möglichkeiten und Grenzen der Verkehrsmittel geprägt ist. Die Umwelt und der Verkehrs-

raum sowie eigene und fremde Verhaltensweisen werden unterschiedlich erlebt und bewertet, je nachdem ob man zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem ÖPNV oder dem Pkw unterwegs ist. Für den Fußgänger sind vielleicht die Regenpfützen und Schaufensterauslagen bedeutsam, für den Radfahrer die Gullydeckel oder die Abkürzungsmöglichkeiten, für den Autofahrer die grüne Ampel oder der gerade frei werdende Parkplatz.

Die Interessen, Ziele, Verhaltenstendenzen und Orientierungen können sich bei einem Wechsel der Verkehrsteilnahmeart schlagartig ändern. Es gewinnen jeweils andere Dinge an Gewicht und Bedeutung, so dass darüber sehr schnell vergessen wird, wie man in derselben Verkehrssituation aus einer anderen Verkehrsteilnehmerrolle heraus empfinden und handeln würde. Manchmal haben Verkehrsteilnehmer ein kurzes Gedächtnis!

Konflikte kann es immer dann geben, wenn sich Verkehrsteilnehmer nur ungenügend auf die „Fahr- und Erlebenswelt“ des anderen einstellen. Daher ist es wichtig, nicht nur in seiner eigenen Welt zu denken und zu handeln, sondern sich anzugewöhnen, in mehreren Welten gleichzeitig zu „leben“.

In diesem Zusammenhang sollte man sich z.B. überlegen, welche Erwartungen und Wünsche man in ein und derselben Verkehrssituation an andere Verkehrsteilnehmer hat, und zwar in Abhängigkeit von der eigenen Verkehrsteilnahmeart.

Es kann auch aufschlussreich sein, sich konkrete Begebenheiten und Abläufe des Straßenverkehrs vor Augen zu führen und sich zu fragen, inwieweit man sie anders erlebt (und warum) - je nachdem, ob man als Fußgänger, Motorradfahrer, Autofahrer oder Radfahrer unterwegs ist.

Solche Begebenheiten können etwa sein:

- Man wird von einem Lkw überholt.
- Ein Autofahrer fährt mit etwa einem Meter Seitenabstand an einem vorbei.
- Man benutzt eine lange, dunkle Straßenunterführung.
- Man trifft auf eine Straße, für die „Einfahrt verboten“ gilt (Einbahnstraße).
- Man begegnet einem laut knatternden Moped.

5.3.4 Situationen anders interpretieren

Wie in Abschnitt 2.1 ausführlich dargestellt wurde, sind kognitive Prozesse an der Entstehung von Emotionen – wie Wut und Ärger über andere – beteiligt. Schon Epiktet (1. Jh. n. Chr.) hat einmal gesagt: „Es sind nicht die Dinge als solche, die unsere Gefühle in Wallung bringen, es sind unsere Gedanken über die Dinge“ (zitiert nach Lamszus 1997).

Daher besteht prinzipiell die Möglichkeit, durch kognitiven Einfluss auf das Aufkommen, die Stärke und den Inhalt von Emotionen zu nehmen und seine Reaktionen zu steuern. Genau nach diesem Prinzip gehen kognitive Psychotherapien vor: Der Klient lernt, durch geeignete Gedanken und Selbstinstruktionen seine Gefühlslage zu verbessern (vgl. z.B. Bastine 1992). Die Bedeutung von Gedanken bei der Entstehung von Emotionen wird z.B. in dem rational-emotiven Therapiekonzept von Ellis (1977) hervorgehoben. Ellis' Kernhypothese ist, dass emotionale Erregungen durch Gedanken geschaffen werden. Ein Ereignis in der Umwelt (Activating Event = a) löst in der Person bestimmte Überzeugungen und Interpretationen aus (Beliefs = b).

Diese Überzeugungen b veranlassen die Person auf das Ereignis in bestimmter Weise zu reagieren (Consequences = c), z.B. mit dem Gefühl der Feindseligkeit, der Hilflosigkeit, der Angst usw. Zwischen Ereignis und Gefühl besteht also keine direkte Beziehung. Die Denkgewohnheiten, Grundeinstellungen und Werthaltungen des Überzeugungssystems b sind das ausschlaggebende Bindeglied zwischen a und c. Sie entscheiden darüber, welche emotionalen Konsequenzen (c) mit dem Ereignis (a) verknüpft werden.

Der rational-emotiven Therapie geht es – grob gesprochen – darum, dem Individuum solche (rationalen) Gedanken und Denkstile zu vermitteln und mit ihm einzuüben, die keine unrealistischen und selbstzerstörerischen Reaktionen – wie Gefühle der Angst, Minderwertigkeit oder Feindseligkeit mit dem zugehörigen emotionalen Leidensdruck – mehr hervorrufen.

Auch im Hinblick auf den speziellen Fall des Straßenverkehrs besteht eine der besten Möglichkeiten, eigene Emotionen und Aggressionen zu kontrollieren und sich souveräne Gelassenheit anzugewöhnen darin, Ereignisse und Situationen „richtig“ zu interpretieren.

Es gibt immer mehrere Möglichkeiten, ein und denselben Tatbestand zu interpretieren. Jede Situation, die Anlass für Ärger bietet, lässt sich als Chance verstehen, sich und anderen beweisen zu können, dass man souverän ist und über der Sache steht.

Viele Verkehrsteilnehmer machen bei der Interpretation von Situationen jedoch gravierende Fehler. Dadurch „produzieren“ sie sich ihren Ärger und Stress selbst. Ihr hauptsächlichster Denkfehler besteht darin, den bei einem anderen Verkehrsteilnehmer beobachteten Verhaltensweisen eine bestimmte Ursache zuzuschreiben. Sie unterstellen eine Intention, eine „böse Absicht“ oder Aggression und sehen dann – folgerichtig – eigenen Ärger, Wut und Revanche als berechtigte Reaktion auf das Verhalten des anderen an.

Außerdem beziehen sie Verhaltensweisen, die ihnen in irgendeiner Weise nicht passen, sehr schnell auf sich persönlich. Sie vermuten, dass der andere sie persönlich meint, sie ärgern oder demütigen will, wenn er sie beispielsweise „schneidet“. Im Regelfall ist dies ein Trugschluss. Der andere kann sie doch gar nicht persönlich meinen, denn das würde voraussetzen, dass er sie persön-

lich kennt, was im Allgemeinen nicht der Fall ist.

Von zentraler Bedeutung ist es, sich klar zu machen, dass sich rein vom beobachteten Verhalten her nicht immer auf das zugrunde liegende Motiv oder die Intention schließen lässt. Einem beobachteten Verkehrsverhalten können viele Ursachen zugrunde liegen. Jemand, der mit quietschenden Reifen eine Kurve durchfährt, muss noch lange nicht Aggressionen hegen, d.h. die Absicht haben, einen anderen zu schädigen. Vielleicht stehen Imponiergehabe oder Erprobungstendenzen im Vordergrund, vielleicht wurde der Kurvenradius nur falsch eingeschätzt, vielleicht

Der „Trick“ besteht nun darin, bei sich die „richtigen“ Kognitionen aufzurufen und auf diesem Weg die Situation anders zu interpretieren. Dies verlangt geistige Flexibilität und die Fähigkeit, Mehrdeutigkeit aushalten zu können (Ambiguitätstoleranz).

- Man kann zuerst einmal die eigene Situationseinschätzung und Attribution (d.h. die Ursachenzuschreibung) in Frage stellen. Im Regelfall wird man sich eingestehen müssen, dass man die definitive Ursache eines beobachteten Verhaltens nicht wissen kann, da

wegen der eingeschränkten Kommunikationsmöglichkeiten im Straßenverkehr keine Möglichkeit zur Nachfrage besteht.

- Man kann sich ferner sagen, dass der andere einen gar nicht persönlich meint.
- Man kann sich außerdem die Bandbreite möglicher Ursachen vor Augen führen und sich bewusst darum bemühen, nicht gleich böse Absicht zu unterstellen.

Wird man z.B. auf der Autobahn von einem dicht auffahrenden Hintermann bedrängt, dann kann man sich etwa gegenwärtigen, dass dieser Fahrer möglicherweise einen wirklich wichtigen Grund zum Schnellfahren hat, dass er die Situation vielleicht nur falsch eingeschätzt hat, seiner Mitfahrerin imponieren möchte, es sich um einen „armen Spinner“ handelt, der es nötig hat usw. Vielleicht lässt sich bei der kognitiven Umstrukturierung sogar eine „lustige“ Komponente einfügen (z.B.: Er ist von seinem Chef durch „den Propeller gedreht worden“ und muss sich jetzt abreagieren).

Damit die Umdeutung in der akuten Verkehrssituation auch wirklich gelingt, sollte man sich gedanklich darauf vorbe-

reiten (mentales Training, siehe auch Abschnitt 5.3.5). Man stellt sich in entspanntem und ausgeruhten Zustand, außerhalb des Straßenverkehrs, Situationen vor, in denen man üblicherweise mit Verärgerung oder Wut, Aggression oder Revanchege-lüsten reagiert, und führt sich dann die Vielfalt möglicher Ursachen und Hintergrundbedingungen des beobachteten Verhaltens vor Augen.

Man lässt mental beispielsweise eine Situation ablaufen, in der man riskant überholt wird, und in der man sich etwa sagt:

- Er hat sich verschätzt.
- Er wurde von den Beifahrern angetrieben.
- Er weiß genau, dass das Flugzeug auch ohne ihn fliegt.
- Er hat gerade erfahren, dass sein Kind ins Krankenhaus musste.

Durch ein derartiges Interpretieren gewinnt man eine gelasseneren Einstellung gegenüber „unmöglichen“ Verkehrsteilnehmern und deren Verhalten, so dass man sich nicht mehr über Dinge ärgern muss, die man ohnehin nicht ändern kann. Man überwindet den Reiz-Reaktions-Mechanismus (vgl. Ernst 2000).

Gelassenheit bedeutet nicht zuletzt, andere so zu belassen, wie sie nun einmal sind und sich verhalten (vgl. Lauster 1987).

Gelassenheit fördernd kann es auch sein, einmal den Blickwinkel zu ändern, indem man sich an eigenes Fehlverhalten erinnert und sich fragt: Welche Fehler im Straßenverkehr sind mir schon unterlaufen? Welche Ursachen gab es dafür? Wollte ich den anderen dadurch ärgern? Habe ich „böse“ Absichten gehabt? Was glaube ich, welche Ursachen haben andere für mein Verhalten vermutet? Wäre ich damit einverstanden, wenn sie mir Absicht unterstellten?

Die Attributionsforschung (vgl. z.B. Forgas 1992) hat als eine wesentliche Erkenntnis zu Tage gefördert, dass Menschen dazu neigen, die Ursachen eigener Fehler eher in den äußeren Umständen (ungünstige Rahmenbedingungen, Pech) oder bei anderen Personen zu sehen. Beobachtete Fehler anderer werden hingegen eher den Persönlichkeitsmerkmalen der handelnden Person zugeschrieben (mangelnde Fähigkeiten, fehlende Anstrengungsbereitschaft, „böse Absicht“ usw.). Es erscheint lohnenswert, einmal darüber nachzudenken, warum das so ist und welche

Folgen für das Verkehrsgeschehen daraus resultieren können.

5.3.5 Sich in Gedankenstopp üben und mentales Training durchführen

In inhaltlich engem Zusammenhang mit der Situations-Neuinterpretation stehen Gedankenstopp und mentales Training. Die Methode des Gedankenstopps ist ein probates Mittel, wenn man in einer (Verkehrs-)Situation Ärger, Stress, Belastung oder Wut in sich aufsteigen spürt. Man kann laut zu sich sagen: „Stopp. So nicht. Ich lasse mich nicht provozieren!“ und gleichzeitig versuchen, an etwas Angenehmes zu denken, z.B. an ein Ereignis, eine Situation, ein Bild, an das man sich gern zurückerinnert (z.B. aus dem Urlaub). Wichtig ist, dass man sich dieses Bild prägnant in allen Einzelheiten vorstellt. Damit es in der Akutsituation verfügbar ist, sollte es vorher gedanklich zurechtgelegt sein.

Das Prinzip besteht also darin, feindselige Gedanken abzuschneiden, indem man „Halt!“ sagt oder denkt und dann die negativen Gedanken durch neutrale oder angenehme ersetzt. Zorn und Ärger erregenden Gedanken nachzuhängen, führt hinge-

gen zu einer Verstärkung des Ärgers und des Zorns (Goleman 1997). Vor diesem Hintergrund erscheint der manchmal erteilte Rat, im Auto laut zu schimpfen, nicht unproblematisch.

Ferner kann man beim Aufkommen feindseliger Gedanken mit sich selbst argumentieren und die eigenen Emotionen auf ihren Sinn und Nutzen für einen selbst in dieser Situation befragen (z.B.: „Ist es die Sache eigentlich wert? Lohnt sich mein Ärger? Was bringt es mir, wenn ich mich jetzt ‚räche‘? In welchem Verhältnis stehen meine ‚Rachegefühle‘ zu den Risiken? Wenn ich eine ehrliche Kosten-Nutzenberechnung anstelle, wie ist das Ergebnis? Schädige ich mich nicht selbst, wenn ich jetzt ‚ausflippe‘ und mir Stress von anderen machen lasse?“).

Nachdenken kann man auch einmal darüber, inwieweit Benjamin Franklin Recht hat, der sagte: „Wir sind nie grundlos wütend, aber selten aus einem guten Grund“ (zit. nach Goleman 1997).

Außerdem sollte man sich in mehr grundsätzlicher Richtung bewusst machen, dass man durch eigenen Ärger und Aggression den anderen im Regelfall nicht zu rücksichtsvollem Verhalten veran-

lassen kann. Eher das Gegenteil ist der Fall: Aggression ist das „beste“ Mittel um Gegenaggression zu erreichen.

Aggressionen und Ärger über andere entstehen oft auch in Situationen, in denen man sich hilflos fühlt. Sie sind manchmal das Ergebnis von Denkfaulheit oder Fantasielosigkeit. Man weiß nicht, wie man sonst noch reagieren könnte. Daher ist es wichtig sich zu überlegen, wie man auch in schwierigen Situationen ruhig und gelassen bleiben kann und welche deeskalierenden Reaktionen möglich sind.

Eine gute Methode dafür ist das so genannte mentale Training (das Üben im Geiste). Der Begriff wurde von Ulich (1964) eingeführt. Mentales Training bezeichnet eine Übungsmethode, die in der Sportpsychologie umfangreiche Anwendung findet: Durch bewusstes Sich-Vorstellen von zu erlernenden und zu verbessernden Bewegungsabläufen wird eine Leistungssteigerung erzielt, und zwar ohne dass die Bewegungsabläufe tatsächlich durchgeführt werden müssen.

Mittlerweile wird mentales Training auch in anderen Zusammenhängen eingesetzt: So z.B. in der Psychotherapie zur Vorbereitung auf die

Bewältigung von Stress-Situationen und außergewöhnlichen Belastungen (vgl. z.B. Christmann 1996). Es findet auch Anwendung in der Aus- und Fortbildung von Musikern, Piloten und Chirurgen.

Das Prinzip des mentalen Übens besteht darin, dass Verhaltensweisen und Handlungen nur gedanklich ausgeführt werden. Auch dadurch kann Lernen zustande kommen. „Wenn Lernen von Verhalten wesentlich auf der zweckmäßigen Ausarbeitung gedanklicher Abbilder beruht, so brauchen die zu lernenden Verhaltensweisen gar nicht praktisch ausgeführt zu werden. Es genügt der zweckmäßige Entwurf von Plänen und Abbildern“ (Schönpflug und Schönpflug 1989).

Mentales Training kann auch als Vorbereitungsmethode auf Situationen des Straßenverkehrs eingesetzt werden (vgl. z.B. Böcher 1971). Die geistige Beschäftigung mit Gefahrensituationen oder zu erwartenden Verkehrsverhältnissen (z.B. nahender Wintereinbruch) und das Sich-vor-Augen-Führen angemessener Reaktions- und Handlungsweisen vermag dazu führen, dass in der Ernstsituation weniger Angst und Panik auftreten und die adäquaten Handlungsweisen schneller

zur Verfügung stehen. Mentales Training kann ferner zur Kontrolle von Stress und Emotionen eingesetzt werden. Man stellt sich Situationen vor, in denen man üblicherweise mit Ärger, Stress und Aggression reagiert (man wird z.B. von einem anderen Fahrer geschnitten, bedrängt, getrieben und fühlt sich gedemütigt usw.). Man ruft dann solche Gedanken in sich ab, die einem helfen, ruhig zu bleiben. Man lässt die Situation im Zeitlupentempo vor seinem geistigen Auge ablaufen und stellt sich ganz plastisch vor, wie man gelassen reagiert.

Sich gedanklich gegenüber dem Ärger- und Stressauslöser abzuschotten, innere Distanz zu ihm aufzubauen und sich seine Unabhängigkeit zu bewahren, ist von entscheidender Wichtigkeit.

Ein Beispiel kann das Gemeinte veranschaulichen: Man überholt in einer Autobahnbaustelle eine Lkw-Kolonnie. Man muss sich voll konzentrieren, denn beide Fahrspuren sind relativ eng und die Lkw-Reifen bedrohlich nahe. Von hinten schließt ein Pkw dicht auf. Er betätigt die Lichthupe und möchte offensichtlich erreichen, dass man beschleunigt.

Um ruhig zu bleiben, könnte man Folgendes denken:

- In meinem Auto bin ich der Chef – ich lasse mich von anderen nicht zu riskantem Verhalten zwingen.
- Wenn etwas schief geht, zahle ich die „Zeche“ (z.B. Radarkontrolle, Strafe, Unfall).
- Vielleicht ist das nur ein „armer Spinner“, ein Angeber, der es nötig hat.
- Ich gebe meine Unabhängigkeit nicht auf. Ich bringe mich nicht selbst in Gefahr, nur weil ein Wildfremder es von mir erwartet. Ich vertraue ihm ja auch nicht mein Bankkonto an.
- Ich bin wie ein Flugkapitän, der sich von anderen keine riskanten Flugmanöver aufdrängen lässt.

Gedanken dieser oder ähnlicher Art können im Übrigen auch helfen, sich gegen Risiko erhöhende gruppenspezifische Prozesse abzuschotten, die im Fahrzeug ablaufen können (vgl. Abschnitt 3.2.7). Ein Fahrer, dessen Mitfahrer direkt oder indirekt z.B. zu schneller Fahrt auffordern, kann durch derartige Kognitionen ein größeres Maß an Selbstbestimmung erreichen.

Sicherlich kennt jeder Autofahrer aus seinem Alltag viele weitere Situationen, die ihn in Rage bringen (nicht nur Ärger über andere Fahrer, sondern auch über Radfahrer, Motorradfahrer, Fußgänger usw., aber auch über Verkehrsregelungen und -schilder) und für die er mentales Training durchführen könnte.

Wichtig ist es, das Training von Zeit zu Zeit im Zustand der Entspannung und Ruhe zu wiederholen und erlebte Situationen daraufhin zu durchdenken, wie man hätte gelassener bleiben können. Es ist dann relativ einfach, in tatsächlichen Ernstsituationen die angebahnten beruhigenden Gedanken und gelassenen Verhaltensweisen abzurufen.

Das Prinzip besteht darin, sich innere Sätze oder Selbstkommentare bzw. Bilder (Imaginationen) zurecht zu legen, die man vor, in oder nach der kritischen Situation abrufen kann (z.B.: „Das hab' ich gelassen bewältigt, ich hab' die Situation souverän entschärft“).

Derartige Verfahren werden bei kognitiven Psychotherapien verwendet, z.B. bei der Stress-Immunsierung oder der systematischen Desensibilisierung (vgl. z.B. Revenstorf 1992).

5.3.6 Auch mit Zeitdruck gelassen umgehen

Gelassenheit zu bewahren fällt besonders schwer, wenn man unter Zeitdruck steht. Erlebter Zeitdruck ist – weil er mit einem höheren psychophysiologischen Erregungslevel (Arousal) einhergeht – ein fruchtbarer Boden für Hektik, Erregung, Gereiztheit und Ärger im Straßenverkehr. Unter Zeitdruck zu stehen bereitet Unlust und Stress. Das Schwanken zwischen Hoffen und Bangen belastet, senkt die Frustrationstoleranz und erschwert die emotionale Selbstkontrolle.

Erlebter Zeitdruck stellt eine ungünstige Bedingung für die Abläufe im Straßenverkehr und für die Fähigkeit und Bereitschaft zur Situationsanpassung dar. Das Verkehrsverhalten und speziell das Geschwindigkeitsverhalten des Autofahrers ist in seinen Tagesablauf eingebettet (vgl. z.B. Pfafferoth 1985). Ursachen für Zeitdruck während der Verkehrsteilnahme liegen oft außerhalb des Straßenverkehrs. Die Art der Lebensführung, die Organisation und die Zwänge des privaten und/oder beruflichen Alltages können gravierende Bedeutung für das Verhalten und Erleben im Verkehr, insbesondere für die Entstehung von Zeitdruck haben. Lebens- und Freizeitstile mani-

festieren sich auch im Verkehrs- und Unfallgeschehen (vgl. z.B. Schulze 1996) und die Feststellung „wie man lebt, so fährt man“ ist wohl nicht ganz falsch.

Die Vermeidung von Zeitdruck setzt die Auseinandersetzung mit der Art des persönlichen Umgangs mit „Zeit“ voraus. Dazu gehört es, sich seiner Grundeinstellung bewusst zu werden. Sieht man Zeit eher als knappes Gut, das einem zwischen den Fingern zerrinnt, oder als etwas, das es zu genießen gilt?

Menschen mit notorischem Zeitdruck sollten – ohne Zeitdruck – ihren Tagesablauf überdenken und sich selbstkritisch etwa folgende Fragen vorlegen (vgl. z.B. Seifert 1994, zit. nach Heider und Spreen 1999):

- Was könnte ich an meinem Tageslauf ändern, um Zeitdruck zu vermeiden?
- Wie wichtig und notwendig waren die einzelnen Tätigkeiten?
- War der Zeitaufwand gerechtfertigt?
- War der Zeitpunkt der Ausführung sinnvoll?
- Welche Störungen gab es, und wie könnte ich diese Störungen abstellen?

- Kann ich Prioritäten setzen?
- Halte ich mich zu lange an irgendwelchen Details auf und verliere ich mein Ziel aus den Augen?
- Könnte ich irgendwelche Tätigkeiten delegieren oder zeitsparender organisieren?
- Überfordere ich mich ständig, weil ich die zur Erledigung bestimmter Arbeiten erforderliche Zeit unterschätze?
- Werde ich dann dadurch insgesamt weniger effektiv, weil ich unter permanenten Stress gerate?

Solche Zeitanalysen – oft auch Inhalt von Zeitmanagement-Seminaren – können Anlass sein, einmal grundsätzlich über die eigene Lebensführung nachzudenken und sich ernsthaft zu fragen, was einem im Leben wirklich wichtig ist, was einem Zufriedenheit und Glück bedeuten, ob der Verzicht auf diese oder jene hektisch ausgeführte Aktivität nicht eine enorme Verbesserung von Lebensqualität bedeutet. Verfahren der Wertklärung (vgl. Böcher und Geiler 1991b) können bei der Setzung von Prioritäten und der Findung von Lebenszielen helfen. Man stelle sich in diesem Zusammenhang ein

100 cm langes Maßband vor. Von der Null-Zentimeter-Marke ausgehend schneide man so viele Zentimeter ab, wie man alt ist. Am oberen Ende schneide man an der Zahl ab, die dem Alter entspricht, das man zu erreichen glaubt. Wie lang ist das Reststück und wie will man seine Restjahre verbringen? Sind Kleinigkeiten des Alltags, zu denen auch irgendwelche Verkehrssituationen zu zählen sind, in denen sich ein anderer nicht so verhält, wie man es erwartet oder wünscht, angesichts des Reststückes die ganze Aufregung, den Ärger oder die Rivalitätskämpfe wirklich wert?

Dem Nachdenken über den persönlichen Umgang mit „Zeit“ kann es auch dienlich sein, wenn man sich einmal daran macht, seine eigene Grabrede zu entwerfen.

Zwar leben wir in einem Klima, in dem sich die Abläufe des Wirtschafts- und gesamten öffentlichen Lebens beschleunigt haben und weiter zu beschleunigen scheinen, dennoch ist das Hetzen von Termin zu Termin – sei es um des materiellen Erfolges oder der sozialen Anerkennung willen – durchaus nicht immer unvermeidlich.

Speziell im Hinblick auf den Straßenverkehr gibt es eine

Reihe von Möglichkeiten, Zeitdruck zu vermeiden bzw. gelassener mit objektivem Zeitdruck umzugehen. Dazu gehört zuerst einmal das Wichtignehmen der Abfahrtszeit. Nicht selten macht man den Fehler, zwar die Ankunftszeit aber nicht die errechnete Abfahrtszeit ernst zu nehmen. Man schiebt die Abfahrt vor sich her in dem Bewusstsein, großzügig unter Einbeziehung von Pufferzeiten kalkuliert zu haben.

Des Weiteren ist die Feststellung wichtig, dass Zeit unwiderruflich vergeht, sich nicht einholen lässt. Je nach Ausmaß der Verzögerung auf einer Fahrt ist die Verspätung unvermeidbar. Sich damit abzufinden, sich dazu zu bekennen und die Verspätung telefonisch mitzuteilen, kann der Tendenz entgegenwirken, durch riskantes Fahren „alles rausholen“ zu wollen. Ein für die Verkehrssicherheit schädliches Motiv wird abgebaut. Außerdem reduziert sich die Belastung.

Dass sich verlorene Zeit nicht „einholen“ lässt, kann sich jeder an Hand des folgenden Rechenexempels vor Augen führen: Ein Fahrer will eine Strecke von 20 Kilometern zurücklegen. Er kalkuliert dafür 20 Minuten Fahrtzeit ein, also eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 60 km/h.

Auf der ersten Hälfte der Strecke herrscht dichter Verkehr, es kommt zum Stau. Daher erreicht er auf den ersten 10 Kilometern nur eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 30 km/h. Wie schnell müsste er auf den restlichen 10 Kilometern fahren, um die geplante Gesamtdurchschnittsgeschwindigkeit von 60 km/h zu erreichen, um also pünktlich zu sein?

Antwort: Der Fahrer kann das Ziel nicht pünktlich erreichen. Nicht einmal Lichtgeschwindigkeit würde ausreichen, die geplante Durchschnittsgeschwindigkeit von 60 km/h zu erzielen. Denn der Fahrer hat die verfügbaren 20 Minuten für die ersten 10 Kilometer schon verbraucht.

Nachdenken sollte man auch über folgende Problematik: Verkehrsteilnahme dient im Regelfall dem Wechsel zwischen Sozialsystemen (z.B. von der Arbeit nach Hause, zu einem Besprechungstermin, zu Kunden usw.). Die sozialen Normen dieser Sozialsysteme können auf das Verhalten im Verkehr durchschlagen. In vielen Sozialsystemen unserer Gesellschaft gilt Pünktlichkeit als hoch bewertete Tugend. Um dieser Tugend willen zeigen manche Autofahrer – weil sie unter Zeitdruck sind – unsoziales Verhalten, indem sie z.B. rück-

sichtslos und riskant fahren, sich und andere gefährden usw. Stellt es nicht einen eklatanten Widerspruch dar, sich im Sozialsystem „Straßenverkehr“ untugendhaft zu verhalten, nur aus dem Bestreben heraus, in einem anderen Sozialsystem die Pünktlichkeitserwartung zu erfüllen?

Der Einzelne kann sich darüber hinaus fragen, ob er die sozialen Sanktionen auf Verspätung nicht überschätzt. Wegen der größer gewordenen Störanfälligkeit des Systems Straßenverkehr (die im Wesentlichen eine Folge der höheren Verkehrsmenge ist) dürfte heutzutage oft ein größeres Verständnis für Verspätungen vorhanden sein, zumal auch andere Verkehrsträger wie Flugzeug und Eisenbahn keineswegs immer pünktlich sind. Jemand, für den Verspätung gravierende negative Konsequenzen hat, sollte sich von vorneherein überlegen, ob die Anreise am Vorabend oder die Nutzung der Bahn nicht ohnehin die sinnvollere Alternative wäre.

In akuten Zeitnotsituationen Gelassenheit und Ruhe zu bewahren, ist sicherlich nicht einfach. Folgende Übung, das „Atmen mit der Lippenbremse“, kann aber gegen den Stress helfen:

- Man legt die Lippen mit leichtem Druck aufeinander.
- Dann atmet man gegen diesen leichten Druck langsam und konzentriert ein und etwas länger wieder aus. Nicht pressen! Das klingt dann wie „FFFFFF“.
- Nicht willentlich gleich wieder einatmen, sondern die natürliche Atempause zwischen Aus- und Einatmen zulassen und warten, bis der Körper sich nach ein oder zwei Sekunden von selbst die nötige Luft holt.
- Mehrere Male in dieser Weise atmen.

So verlangsamt, beruhigt und vertieft sich unsere Atmung – und mit ihr werden wir ruhiger!

Hilfreich ist es auch, sich kognitiv zu steuern, indem man sich die „richtigen“ Gedanken macht. Solche Gedanken gegen psycho-physiologische Erregung bei Zeitdruck können z.B. sein:

- Auch wenn ich mich jetzt über andere Verkehrsteilnehmer ärgere, hektisch bin und riskant fahre, ich komme keine Minute früher an.
- Ich kann den Stau nicht auflösen – auch wenn ich jetzt innerlich gestresst bin.

Wenn ich ruhig bleibe und an etwas Angenehmes denke, komme ich auch nicht später an.

- Ich soll Risiken eingehen und, wenn etwas schief geht, die „Zeche“ zahlen, nur damit mich andere für zuverlässig und pünktlich halten?
- Zu spät zu kommen ist weniger schlimm, als einen Unfall zu haben. Wie lange werde ich an mein heutiges Zu-spät-Kommen noch denken, wie lange würde ich noch an einen Unfall denken?
- Zu spät kommen wird heute eher akzeptiert, weil die Verkehrsverhältnisse unkalulierbar geworden sind.
- Wie werde ich später (morgen, nächste Woche, in einem Jahr) über mein heutiges Zu-spät-Kommen denken? Was werde ich dann empfinden?
- Welche Bedeutung hat mein jetziger Zeitdruck im Vergleich zum schlimmsten Ereignis?
- Wenn ich mich jetzt aus einem Hubschrauber heraus beobachten könnte, welche Empfehlung könnte ich mir geben?

- Was würde ich von einem Piloten halten, der waghalsige Manöver fliegt, nur weil andere von ihm Pünktlichkeit erwarten?
- Was wäre noch schlimmer als der mich jetzt belastende Zeitdruck?
- Ich gebe meine Selbstbestimmung nicht auf und lasse mich von anderen, bei denen ich pünktlich erscheinen will, nicht zu einer riskanten Fahrweise veranlassen.
- Ich strapaziere jetzt meine Nerven, bin gestresst und fühle mich unwohl. Wird mir das eigentlich von den anderen gedankt?

Wichtig ist, schon vor der Ernstsituation - z.B. zu Hause im Zustand der Ruhe und Entspannung – die entsprechenden Zeitdruck-Situationen vor seinem geistigen Auge ablaufen zu lassen und die hilfreichen Gedanken einzuüben (siehe mentales Training – Abschnitt 5.3.5).

Werden sie dann in der Ernstsituation abgerufen, können verkehrssicherheitsabträgliche Tendenzen (Motive, Emotionen und Einstellungen) in Schach gehalten, langfristig vielleicht sogar abgebaut werden.

5.3.7 Eine Konflikt vermeidende und gelassene Fahrweise bewusst ausprobieren

Üblicherweise geht man in der Verkehrssicherheitsarbeit von der Annahme aus, dass Einstellungen und Motive kausal Verhalten beeinflussen und dass es deshalb entscheidend auf die Vermittlung bestimmter Einstellungen und Motive ankommt, wenn man ein erwünschtes Verhalten hervorbringen will.

Nach der Theorie der kognitiven Dissonanz (Festinger 1954) ist auch eine umgekehrte Kausalbeziehung möglich: Verhalten beeinflusst Einstellungen. Einstellungsänderungen können unter bestimmten Bedingungen erreicht werden, wenn durch äußeren Anstoß Verhaltensweisen erzeugt werden, die zu bestehenden Einstellungen nicht passen.

Im Abschnitt 4.2.1 wurde dies schon am Beispiel der Einführung der gesetzlichen Gurtanlegepflicht verdeutlicht: Wer sich bei Fahrtantritt jedesmal anschnallt, weil er es muss, wird eine ablehnende Haltung dem Gurt gegenüber früher oder später aufgeben.

Autofahrer zu veranlassen - eventuell sogar mit sanftem

„Druck“, aber auf freiwilliger Basis! - beim Fahren Gelassenheit zu praktizieren, kann bewirken, dass sie aufgrund der gemachten Erfahrungen neue Sichtweisen gewinnen und bisherige Einstellungen (z.B. zu bestimmten Fahrmanövern, zu anderen Verkehrsteilnehmergruppen) revidieren oder zumindest relativieren.

Sich selbst zu „zwingen“, auch gegen bisherige Fahrgewohnheiten probierhalber und zuerst einmal nur für einen überschaubaren Zeitraum, gelassene Fahrmanöver zu praktizieren, stellt eine wesentliche Möglichkeit dar, bei sich selbst verkehrssicherheits-schädliche Motive, Emotionen und Einstellungen abzubauen.

Als gelassen lässt sich eine Fahrweise bezeichnen, die den Fahrer in einen niedrigeren psycho-physischen Erregungszustand versetzt, weil von ihr eine eher beruhigende Wirkung und geringere nervliche Belastung ausgeht. Sie schafft auch weniger negative Reize für andere Verkehrsteilnehmer.

Mehr Gelassenheit beim Fahren erreicht man durch das „Vorausschauende Gleiten“ (Bongard u.a. 1990). Man versucht dabei, den Schwung geschickt auszunutzen, indem man ausreichend großen

Abstand zum Vorausfahrenden hält und weit nach vorne blickt. Bemerkt man, dass der vorausfahrende Verkehr etwas langsamer wird, geht man frühzeitig vom Gas und lässt den Wagen ausrollen. Bremsen ist erst dann erforderlich, wenn man den Sicherheitsabstand von 2 – 3 Sekunden zu unterschreiten droht.

Eine gelassene Fahrweise ist keineswegs langweilig. Sie steht nämlich nicht in Widerspruch zu den bei vielen Fahrern vorhandenen Wünschen nach Spaß und Abwechslung sowie zu Motiven wie Selbsterprobung, Steigerung des Selbstwertgefühles usw., wie man in den Fahrökonomietrainings des DVR erleben kann. Der gelassene Fahrer verwendet lediglich andere Mittel zur Bedürfnisbefriedigung. Er stellt sich Fahraufgaben und schafft sich dadurch Anreize unterschiedlichster Art. Die Bewältigung dieser Fahraufgaben bereitet Lustgewinn und fördert gleichzeitig Gelassenheit im Straßenverkehr.

Beispiele für solche Anreize und Aufgaben sind:

- Rechtzeitig vom Gas gehen und den Wagen ausrollen lassen, so dass man an einer vorher festgelegten Stelle (z.B. Ortseingangs-

schild, Geschwindigkeitsbegrenzungsschild) die gewünschte Geschwindigkeit genau erreicht hat. Man kann sich für jedes richtige Timing einen Pluspunkt geben, für jedes falsche muss man sich einen abziehen. Erreicht man Fortschritte im Laufe der Zeit?

- Vorhersagen was andere Verkehrsteilnehmer in den nächsten Sekunden tun werden und sich dann „Pluspunkte“ geben, wenn man mit seiner Prognose richtig lag.
- Auf der Autobahn unter Einhaltung des Sicherheitsabstandes (2 – 3 Sekunden) so fahren, dass man möglichst selten bremsen muss (Motto: „Stell' dir vor, deine Bremse ist defekt“). Man kann einen Wettbewerb mit sich selbst veranstalten, indem man die Anzahl der Bremsungen auf häufig befahrenen Strecken zu minimieren sucht.
- Auf einer alltäglichen Strecke eine Gefahrenanalyse betreiben und Erklärungen für bestimmte Beobachtungen suchen (z.B.: Warum wird gerade an dieser Stelle besonders schnell gefahren? Warum befindet sich gerade auf diesem Streckenabschnitt eine Häufung von Bremsspuren?).

- So fahren, dass man mit einer Tankfüllung möglichst weit kommt.
- Im Straßenverkehr bewusst Freundlichkeit praktizieren und die Reaktionen der anderen beobachten.

Bei jeder dieser Aufgaben kann man sich dann fragen, wie gut man sie bewältigt, wie man sich dabei fühlt und wie man eine solche Fahrweise hinsichtlich Sicherheit, Umweltbelastung, Stress, Ärger und Spaß beurteilt.

Eine oft geäußerte Meinung lautet: „Heutzutage kann man den Sicherheitsabstand kaum einhalten, es drängt sich immer einer dazwischen und so gerät man in der Fahrzeugkolonne immer weiter nach hinten. Man wird sozusagen nach hinten ‚durchge-reicht‘.“

Durch einen „Fahrversuch“ auf der Autobahn, einer Bundes- oder Landesstraße, der gleichzeitig reizvoll und risikovermindernd ist, lässt sich diese Aussage auf ihren Wahrheitsgehalt überprüfen:

Man hält also etwa 3 Sekunden Abstand. Wenn sich ein anderer Wagen in den Abstand hinein drängt, dann stellt man die alte 3-Sekunden-Distanz wieder her. Man muss sich also um etwa 1,5

Sekunden zurückfallen lassen und hat dadurch etwa 1,5 Sekunden verloren. Man zählt, wie oft man durch einen sich dazwischen drängenden Fahrer zu einem solchen Verhalten gezwungen wird und kann anschließend ausrechnen, wie viele Sekunden man auf der Gesamtstrecke dadurch verloren hat. Es lässt sich die tatsächlich gefahrene Durchschnittsgeschwindigkeit berechnen und die Geschwindigkeit, die man erreicht hätte, wenn sich keiner in den Abstand gedrängt hätte. Im Rahmen einer bewertenden Vergleichsbetrachtung kann man sich klar machen, welche Risiken und Nachteile man in Kauf genommen hätte, wenn man den alten Sicherheitsabstand jeweils nicht wiederhergestellt hätte.

In einem anderen „Experiment“ kann man sich die Aufgabe stellen, Geschwindigkeitsbegrenzungen - auch auf alltäglichen Strecken - zu entdecken (man kann sie laut aussprechen) und sich ganz bewusst an ihnen zu orientieren (dies natürlich bei gleichzeitiger Berücksichtigung weiterer situativer Gegebenheiten und ohne rechthaberisch und stur zu sein). Den Tacho benutzt man als Hilfsmittel zur Geschwindigkeitskontrolle, wird aber dabei nicht zu seinem Sklaven. Auf Autobahn-

strecken ohne Begrenzung orientiert man sich an der Richtgeschwindigkeit von 130 km/h, wenn es die Bedingungen zulassen. Man kann ein Zeitprotokoll führen: Wie lange benötigt man jetzt für die Strecke? Wie viel Zeit hat man früher gebraucht? Wie hoch liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit jetzt? Wie hoch war sie früher?

Besonders bei längeren Autofahrten wird man oft überrascht sein: Die Unterschiede sind geringer als erwartet. Viele Autofahrer überschätzen den Zeitvorteil, den sie haben, wenn sie „alles rausholen“. Höchstgeschwindigkeiten lassen sich meist nur kurzzeitig fahren, die erzielte Durchschnittsgeschwindigkeit erhöht sich dadurch nur geringfügig. Außerdem sollte man seine Gefühle beobachten und eine Beurteilung der neuen Fahrweise hinsichtlich Sicherheit, Umweltbelastung, Stress, Ärger, Belastungserleben und Spaß vornehmen.

Interessante Erkenntnisse kann auch die gezielte Beobachtung anderer Fahrer ergeben:

- Wie viele Schnellfahrer, die die zulässige Höchstgeschwindigkeit deutlich überschreiten, gibt es (Schätzung)?

- Wie oft kommt es vor, dass man einem Schnellfahrer nach kurzer Zeit wieder begegnet (z. B. an einer Ampel, am nächsten Parkplatz, am Zielort)?
- Wie viel Prozent der Fahrer fahren eine „ganz normale“ Geschwindigkeit, die im Großen und Ganzen an der erlaubten Geschwindigkeit orientiert ist (Schätzung)?
- Wie viele Drängler wollen einen zu schnellerem Fahren veranlassen? Wie fühlt man sich dabei?
- Welche Gedanken können helfen, ruhig zu bleiben?
- Wie ist diese Fahrweise hinsichtlich Sicherheit, Umweltbelastung, Stress, Ärger, Spaß zu beurteilen?

Die genannten Fahraufgaben und -manöver sind unvereinbar mit verkehrssicherheitsabträglichen Bestrebungen wie Selbstdurchsetzung und Konkurrenzverhalten, Rivalität, Selbstdarstellung usw. Sie tragen zur Bildung sicherer und Konflikt vermeidender Gewohnheiten bei und sind geeignet, Gelassenheit zu fördern.

Für die Entstehung und Aufrechterhaltung von Einstellungen und Vorurteilen spielt die **selektive Wahrnehmung**

eine gewichtige Rolle. Wenn es gelingt, eine enge geistige Fixierung in der Wahrnehmung durch einen umfassenderen Blick auf die Phänomene des Verkehrsgeschehens zu ersetzen, ist ein wichtiger Beitrag für den Abbau von Vorurteilen und die Änderung von Einstellungen geschaffen.

Jeder Autofahrer sollte hin und wieder überprüfen, inwieweit seine eigene Meinung und die in der Öffentlichkeit (u.a. auch durch die und in den Medien) weit verbreiteten Meinungen und Ansichten über das Verkehrsgeschehen tatsächlich zutreffen, bzw. nur einseitige und verkürzte Sichtweisen sind, die eben auf selektiver Wahrnehmung beruhen.

Solche Sichtweisen sind z.B.: „Heutzutage gibt es nur noch Drängler und Raser. An Geschwindigkeitsbegrenzungen hält sich sowieso keiner. Auf den Straßen herrscht Krieg. Alle Mercedesfahrer glauben, eingebaute Vorfahrt zu haben“ usw.

Viele solcher Ansichten werden in der Realität nur sehr bedingt oder gar nicht bestätigt. Das normale, unspektakuläre und kooperative Verhalten herrscht vor. Die Negativabweichungen (rücksichtsloses, aggressives Fahren, emotionale Entgleisungen, drastische Regelübertretungen

usw.) stellen die Ausnahme dar, erregen aber die Aufmerksamkeit (vgl. z. B. Ellinghaus und Steinbrecher 1994).

Bei Geschwindigkeitsmessungen der Polizei wird jeweils nur eine kleine Minderheit auffällig. Ebenso ist es nur ein kleiner Teil der Fahrerlaubnisbesitzer, der im Verkehrszentralregister in Flensburg registriert ist (etwa 10 %; vgl. Verkehr in Zahlen 1998). Ein Fahrer, der z.B. neun oder mehr Punkte in Flensburg hat, ist kein „Normal-Fahrer“, sondern gehört gewissermaßen einer kleinen „radikalen“ Minderheit an.

Zwar gehört aggressives, rücksichtsloses und sozial schädliches Verhalten zur Realität unseres Straßenverkehrs und wohl kaum ein Fahrer ist prinzipiell davor gefeit, sich auch einmal in dieser Weise zu verhalten. Problematisch ist es aber, dies für die ganze Wirklichkeit zu halten. Denn es besteht die Gefahr, dass das für normal Gehaltene das Verkehrsverhalten prägt, in das fahrerische Selbstkonzept integriert wird und vergleichbar dem Prinzip der „Sich-selbst-erfüllenden-Prophezeiung“ wirkt. Daher ist der Abbau solcher Vorurteile wichtig und stellt eine Hilfe für den Aufbau sozialer Einstellungen und Haltungen im Verkehr dar.

Ein Vorurteilsabbau kann beispielsweise dadurch angeregt werden, dass man seine Aufmerksamkeit gezielt auf bestimmte Phänomene im Verkehr richtet.

Ein Fahrer kann z.B. andere Fahrzeuge unter zwei Aspekten beobachten:

- (a) Wie viele Fahrer fahren eine „ganz normale“ Geschwindigkeit, die im Großen und Ganzen an der erlaubten Geschwindigkeit orientiert ist, und zeigen keine Auffälligkeit?
- (b) Wie viele Fahrer setzen sich deutlich über Geschwindigkeitsbegrenzungen hinweg, fahren unangepasst schnell und zeigen eine insgesamt rücksichtslose Fahrweise, indem sie mit der Lichthupe drängeln, riskant überholen usw.?

Wie viel Prozent der Fahrzeuge, die unterwegs waren, fallen in Gruppe (a), wie viel in Gruppe (b)?

Weitere Beobachtungsaufgaben könnten sein:

- Welche kooperativen Verhaltensweisen lassen sich im Straßenverkehr beobachten?

- Rücksichtnahme und Freundlichkeit: Welche Alltagsbeispiele gibt es?
- Wie oft kommt es vor, dass ein Verkehrsteilnehmer den Fehler eines anderen ausbügelt, um einen Unfall zu vermeiden?
- „Das Geschehen im Straßenverkehr ist besser als sein Ruf.“ Welche Beobachtungen stützen diese Aussage?
- „Geschwindigkeitsbegrenzungen haben keine Wirkung“. Stimmt das eigentlich? Was lässt sich im Regelfall beobachten, wenn sich Fahrzeuge (z.B. auf der Autobahn) einer Geschwindigkeitsbegrenzung nähern?
- Sind alle Porsche-, Mercedes-, und BMW-Fahrer „Drängler“ und „Raser“? Gibt es auch ganz normal fahrende Fahrzeuge dieser Marken?

Beobachtungsaufträge dieser oder ähnlicher Art können zur Relativierung einseitiger negativer Sichtweisen der Geschehensabläufe im Straßenverkehr anregen, Gelassenheit fördern und dadurch schädliche Emotionen, Motive und Einstellungen abbauen helfen.

6. Literatur

A

Adelt, Peter J., Grimmer, Werner und Stephan, Ekkehard R. 1999. Autofahrertypen auf Deutschlands Straßen. Sicher Direct Studie '97. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW

Arnold, Magda. 1960. Emotion and Personality. Irvington: Columbia U. P.

auto motor sport Heft 1/1996

Aschenbrenner, M., Biehl, B. und Wurm, G. 1988. Einfluß der Risikokompensation auf die Wirkung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen am Beispiel ABS. In: Schriftenreihe Unfall und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 63, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach

B

Bastine, Reiner (Hrsg.). 1992. Klinische Psychologie, Band 2. Stuttgart: Kohlhammer

Berger, Hermann-Josef, Bliersbach, Gerhard und Dellen, Rolf G. 1973a. Macht und Ohnmacht auf der Autobahn. Frankfurt a. M.: Arthur Tetzlaff-Verlag

Berger, Hermann-Josef, Bliersbach, Gerhard und Dellen, Rolf G. 1973b. Für und Wider Sicherheitsgurte. Frankfurt am Main: Arthur Tetzlaff-Verlag

Berger, Hermann-Josef, Bliersbach, Gerhard und Dellen, Rolf G. 1975. Fahrformen und Erlebensentwicklungen bei der Teilnahme am Straßenverkehr. Köln: Arbeits- und Forschungsgemeinschaft für Straßenverkehr und Verkehrssicherheit - Institut an der Universität zu Köln.

Bierhoff, Hans-Werner. 1993. Sozialpsychologie. Stuttgart : Kohlhammer

Bliersbach, Gerhard. 1978. Interaktionsmuster und Interaktionskonflikte beim Autofahren. In: Gruppendynamik, Heft 4/1978, S. 238 ff

Bliersbach, Gerhard. 1979. Warum wir so leicht in Fahrt geraten. Zur Psychologie des Autofahrens. In: Psychologie heute, Heft 11/1979, S. 24 - 33

Bliersbach, Gerhard. 1990. „Schön, daß Sie hier sind!“ Die heimlichen Botschaften der TV-Unterhaltung. Weinheim: Beltz

Bliersbach, Gerhard. 1992. Gibt es ein Leben nach dem Auto?. In: Psychologie heute, Heft 11/1992, S. 27 - 33

Bliersbach, Gerhard und Dellen, Rolf G. 1981. Informationsverarbeitung und Einstellung im Straßenverkehr. Köln (Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Nr. 54)

Bliersbach, Gerhard und Schmidt, Manfred G. 1996. Motivstudie zur Verkehrsmittelwahl. Schlußbericht im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen FP 2.9309/2

Böcher, Wolfgang. 1971. Die Praxis des Lernens. Bonn: Kirschbaum

Böcher, Wolfgang. 1984. Aggressionen im Straßenverkehr. Aggressionsentstehung und -beeinflussung in umfassender Sicht. Bonn: Deutsche Verkehrswacht (Hrsg.)

Böcher, Wolfgang und Geiler, Michael. 1991a. Regelbefolgung und Eigenverantwortung. Bonn: Deutsche Verkehrswacht (Hrsg.)

Böcher, Wolfgang und Geiler, Michael. 1991b. Prinzipien und Probleme einer modernen Verkehrserziehung. In: Koch, Hubert (Hrsg.). Die neue Verkehrserziehung. Modelle, Konzeptionen, Theorien. München: Vogel

Boesch, Ernst. 1975. Zwischen Angst und Triumph. Stuttgart: Hans Huber

Bollas, Christopher. 1997. Der Schatten des Objekts. Das ungedachte Bekannte. Zur Psychoanalyse der frühen Entwicklung. Stuttgart: Klett-Cotta

Bongard, Adolf-Eugen, Detmar, Winfried und Richter, Meinhard. 1990. Erziehung zu umweltbewusstem Fahrverhalten in der Fahrausbildung. UNESCO-Verbindungsstelle für Umwelterziehung im Umweltbundesamt (Hrsg.). Berlin

Brecht, Berthold. 1977. Geschichten. Frankfurt am Main: Suhrkamp

Brehm, J. W. 1966. A Theory of Psychological Reactance. New York: Academic Press

C

Christmann, F. 1996. Mentales Training. Göttingen: Hogrefe

Ciampi, Luc. Ohne Jahr. Die Hypothese der Affektlogik. In: Signale und Kommunikation. Heidelberg: Spektrum Akademischer Verlag. S. 128 - 139 (Reihe „Verständliche Forschung“ des Magazins „Spektrum der Wissenschaften“)

Crisand, Ekkehard und Herrle, Johannes. 1993. Psychologische Grundlagen im Führungsprozess. Heidelberg: Sauer (Arbeitshefte Führungspsychologie; Bd. 19)

Csikszentmihalyi, Mihaly. 1987. Das Flow-Erlebnis. Stuttgart: Klett-Cotta

Csikszentmihalyi, Mihaly. 1992. Flow. Die sieben Elemente des Glücks. In: Psychologie Heute, Heft 1/1992, S. 20 - 29

Csikszentmihalyi, Mihaly. 1996. Flow. Das Geheimnis des Glücks. 5. Aufl. Stuttgart: Klett-Cotta

Cube, Felix von. 1990. Gefährliche Sicherheit - Die Verhaltensbiologie des Risikos. München: Piper

D

Degen, Michael P. 1989. Immer diese Radfahrer - eine kleine Psychologie des Radfahrens. Hamburg: Rasch & Röhring

Der Spiegel. Heft 23/1999. Sucht nach Mobilität. S. 143 -167

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (Hrsg.). 1997. Apropos Verkehrssicherheit - Stress im Straßenverkehr, Referentenordner, Bonn

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (Hrsg.). 2000. Aufbau-seminare in Fahrschulen - Handbuch für Seminarleiter, 2. Auflage, Bonn

DiCaprio, N. S. 1974. Personality theories: Guides to living. Philadelphia: Saunders

Dörner, Dietrich und Selg, Herbert (Hrsg.). 1985. Psychologie: Eine Einführung in ihre Grundlagen und Anwendungsfelder. Stuttgart: Kohlhammer

Dollard, J. u. a. 1939. Frustration And Aggression. New Haven, Conn.: Yale University Press

Duden. 1996. Der Duden, Bd. 1. Rechtschreibung der deutschen Sprache. 21. Aufl. Mannheim: Duden-Verlag

Duval, S. und Wicklund, R. A. 1972. A theory of objective self awareness. New York: Academic Press

E

Eagly, A. H. und Chaiken, S. 1993. The Psychology of Attitudes. San Diego, CA: Harcourt Brace Jovanovich

Ekman, Paul, Friesen, Wallace V. und Ellsworth, Phoebe. 1974. Gesichtssprache. Wege zur Objektivierung menschlicher Emotionen. Wien: H. Böhlau Nachf.

Ellinghaus, Dieter und Schlag, Bernhard. 1984. Alter und Autofahren. Eine zukunftsorientierte Studie über ältere Kraftfahrer. Köln (Uniroyal-Verkehrsuntersuchung, Nr. 11)

Ellinghaus, Dieter und Steinbrecher, Jürgen. 1994. Die Autobahn – Verkehrsweg oder Kampfstätte? Eine Untersuchung über Konflikte und Unfallgeschehen auf Autobahnen. Köln (Uniroyal Verkehrsuntersuchung, Nr. 19)

Ellinghaus, D. und Welbers, M. 1979. Vorschrift und Verhalten. Köln (Uniroyal Verkehrsuntersuchung, Nr. 6)

Ellis, A. 1977. Die rational-emotive Therapie. Das innere Selbstgespräch bei seelischen Problemen und seine Veränderung. München: Pfeiffer

Erikson, Erik Homburger. 1998. Der vollständige Lebenszyklus. Frankfurt: Suhrkamp

Ernst, Heiko. 2000. Das Stressparadox. In: Psychologie heute, Heft 7/2000, S. 20 – 27

F

Festinger, Leon. 1954. A theory of social comparison processes. In: Human Relations H. 7/54, S. 117 – 140

Forgas, J. P. 1992. Soziale Interaktion und Kommunikation. Eine Einführung in die Sozialpsychologie. Weinheim: Beltz

Freud, Sigmund. 1967. Das Ich und das Es. Gesammelte Werke Bd. XIII. Frankfurt am Main: S. Fischer

Freud, Sigmund. 1968. Das Unbehagen in der Kultur. Bd. XIV Gesammelte Werke. Frankfurt am Main: S. Fischer

Fussell, John. 1992. Class. A Guide Through The American Status System. New York: Touchstone

G

Geiler, Michael. 1998. Risiko und Risikoverhalten. In: Deutsche Verkehrswacht (Hrsg.). Jugend und Verkehr. Projekte für die Sekundarstufe II. Meckenheim

Goleman, Daniel. 1997. Emotionale Intelligenz. München: Deutscher Taschenbuchverlag

Gregersen, N. P. 1996. Young drivers' overestimation of their own skill – an experiment on the relation between training strategy and skill. In: Accident analysis and prevention, Heft 2/1996, S. 243 ff

H

Haas, R. und Herberg, K.-W. 1983. Einflüsse von Fahrer- und Straßenmerkmalen auf die Fahrgeschwindigkeit in Ortschaften. Bergisch-Gladbach (Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Bd. 83)

Hartenstein, Wolfgang. 1995. Das „Älterwerden“ der Auto-

fahrer-Population: Größenordnungen, Fahrgewohnheiten, Einstellungen, Auswirkungen. In: Ältere Menschen im Straßenverkehr, Bericht über das 9. Symposium Verkehrsmedizin des ADAC. München: ADAC-Verlag

Hartenstein, Wolfgang u. a. 1990. Lebenssituation, Einstellung und Verhalten älterer Autofahrer und Autofahrerinnen. Bergisch Gladbach (Schriftenreihe Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft 79)

Hartmann, Michael. 2001. Bildung und andere Privilegien. Kursbuch Heft 143. Die Neidgesellschaft

Heckhausen, Heinz. 1989. Motivation und Handeln. Berlin: Springer

Held, M. 1982. Verkehrsmittelwahl der Verbraucher. Beitrag zur kognitiven Motivationstheorie zur Erklärung der Nutzung alternativer Verkehrsmittel. Berlin: Duncker und Humblot

Heider, Horst und Spreen, Reinhard. 1999. Zeitmanagement – Einflussnahme auf den Umgang mit der Zeit. In: Deutscher Verkehrssicherheitsrat (Hrsg.). Fortbildung für Kursleiter. Hintergrundwissen (3) S. 64 – 76. Bonn

Heilig, Bruno. 1997. Inhalte, Ziele und Lernprozesse in der Fahrerschulerausbildung. In: Heilig, Bruno (Hrsg.). *Der Fahrlehrer als Verkehrspädagoge*. München: Vogel

Hilgers, Micha. 1992. *Total abgefahren. Psychoanalyse des Autofahrens*. Freiburg i. Br.: Herder

Hippius, Kerstin und Joswig, Uta. 1999. *Sensation Seeking und Risikobereitschaft von Kraftfahrern*. In: Schlag, Bernhard (Hrsg.). *Empirische Verkehrspsychologie*. Lengerich: Pabst Science Publishers

Holte, Hardy. 1994. *Kenngroßen subjektiver Sicherheitsbewertung*. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 33)

Hoyos, C. Graf und Pupka, M. v. 1977. *Motivorientierte Aspekte der Verkehrspsychologie*. Bergisch Gladbach (Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Band 7)

Hülshoff, Thomas. 1999. *Emotionen. Eine Einführung für beratende, therapeutische, pädagogische und soziale Berufe*. München: Reinhardt (Uni-Taschenbücher 2951)

I, J

Immelmann, K. u. a. 1988. *Psychobiologie. Grundlagen des Verhaltens*. Weinheim: Psychologie Verlagsunion / Gustav-Fischer-Verlag

K

Klebelberg, Dieter. 1982. *Verkehrspsychologie*. Berlin: Springer

Kleinginna, P. R. und Kleinginna, A. M. 1981. *Categorized list of motivation definitions with a suggestion of a consensual definition*. In: *Motivation and Emotion*, Heft 5/1981, S. 263 - 291

Kluge, Friederich. 1975. *Etymologisches Wörterbuch der deutschen Sprache*. Berlin: Walter de Gruyter.

Knörzer, Wolfgang. 1997. *Aggression und sozial unverträgliche Selbstdurchsetzung*. In: Heilig, Bruno (Hrsg.). *Der Fahrlehrer als Verkehrspädagoge*. München: Vogel

Kohut, Heinz. 1973. *Überlegungen zum Narzißmus und zur narzißtischen Wut*. In: *Psyche*, Heft 27/1973, S. 513 - 554

Krause, Rainer. 1998. *Allgemeine psychoanalytische Krankheitslehre*. Bd. 2: Modelle. Stuttgart: Kohlhammer

Krüger, Hans-Peter u. a. 1998. *Soziales Umfeld, Alkohol und junge Fahrer*. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 88)

L

Lamszus, H. 1997. *Gefühle und Verhalten bei Kraftfahrern im Straßenverkehr*. In: *Deutscher Verkehrssicherheitsrat* (Hrsg.). *Fortbildung für Kursleiter, Hintergrundwissen* (3). S. 18 - 53

Lamszus, H. 1999. *Aufbauseminar für Punkteauffällige*. In: *Deutscher Verkehrssicherheitsrat* (Hrsg.). *Aufbauseminare in Fahrschulen. Handbuch für Seminarleiter*. Bonn

Lauster, Peter. 1987. *Wege zur Gelassenheit. Souveränität durch innere Unabhängigkeit und Kraft*. Reinbek: Rowohlt

Lexikon der Psychologie. 1993. Hrsg. v. Arnold, Wilhelm, Eysenck, Hans Jürgen und Meili, Richard. Band 1 - 3, Neuausgabe. 9. Aufl. Freiburg i. Br.: Herder

Luft, J. 1971. *Einführung in die Gruppendynamik*. Stuttgart

M

Maslow, Abraham. 1981. Motivation und Persönlichkeit. Reinbek: Rowohlt (rororo Bd. 7395)

Mayerhofer, Karin, Scherer, Christian und Kalbermatten, Urs. 1990. Psychogramm des jugendlichen Autolenkers. Bern: Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu-Report 14)

Mead, George Herbert. 1988. Geist, Identität und Gesellschaft. 7. Auflage. Frankfurt a. M.: Suhrkamp

Mitford, Nancy und Alan S.C. Ross (Hrsg.) 1978. Noblesse Oblige. An Enquiry Into the Identifiable Characteristics of the English Aristocracy. London: Hamish Hamilton

Myers, David G. und Ridl, Jack. 1979. Sind Sie auch besser als der Durchschnitt? In: Psychologie heute, Heft 12/1979, S. 14 - 18

N

Näätänen, R. und Summala, H. 1976. Road-User Behaviour and Traffic Accidents. Amsterdam: North-Holland Publishing Company

O, P

Pfafferott, Ingo. 1985. Ursachen normabweichenden Geschwindigkeitsverhaltens motorisierter Verkehrsteilnehmer. In: Polizei-Führungsakademie Münster (Hrsg.): Praxis und Strategie der Geschwindigkeitsüberwachung. S. 59 - 80

Pfafferott, Ingo. 1994. Gurte, Geschwindigkeit und Alkohol - Meinungen und Einstellungen im europäischen Vergleich. Papier zur Fortbildung „Psychologie der Verkehrssicherheit“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrats, November 1994, Bad Driburg

Pfafferott, Ingo. 1995. Warum fahren wir zu schnell? Papier zum Presseseminar „Angepaßte Geschwindigkeit und sicherer Abstand“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrats, November 1995, Würzburg

Pfafferott, Ingo und Huguenin, Raphael Denis. 1991. Adaptation nach Einführung von Sicherheitsmaßnahmen - Ergebnisse und Schlussfolgerungen aus einer OECD-Studie. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit Heft 2/1991, S. 71 ff

Praschl, M. und Risser, R. 1995. Verkehrsmittelwahl: Gute Vorsätze und Realität. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit Heft 1/1995, S. 23 ff

Preisendörfer, P. u. a. 1999. Umweltbewusstsein und Verkehrsmittelwahl. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 113)

Q, R

RAC-Foundation for Motoring and the Environment, Goodwin (Hrsg.). 1995. Car Dependence. Oxford

Raithel, Jürgen. 1999. Unfallursache: Jugendliches Risikoverhalten. Verkehrsgefährdung Jugendlicher, psychosoziale Belastungen und Prävention. Weinheim: Juventa

Rangell, Leo. 1976. Gelassenheit und andere menschliche Möglichkeiten. Frankfurt a. M.: Suhrkamp

Revenstorf, Dirk. 1992. Richtungen und Ansätze der Psychotherapie. In: Bastine, Reiner (Hrsg.). Klinische Psychologie, Band II. Stuttgart: Kohlhammer

Rheinberg, Falko. 1997. Motivation, 2. Aufl. Stuttgart: Kohlhammer

Rheingold Institut für qualitative Markt- und Medienanalysen. 1999a. Zwischen Wohnung und Arbeitsplatz. Qualitative Grundlagenstudie Berufsverkehr zur Optimie-

zung der Unfallprävention.
Hrsg v. Deutschen Verkehrssi-
cherheitsrat, Bonn (Schriften-
reihe Verkehrssicherheit Heft 5)

Rheingold Institut für qualitative
Markt- und Medienanaly-
sen. 1999b. Qualitative Wir-
kungsanalyse von Fahrstilen
zur Ermittlung kommunikativer
Ansatzpunkte zu ausgewähl-
ten Themenkreisen. Köln

Risser, Ralf u. a. 1990. Stra-
ßenverkehr und Lebensqua-
lität. Wien: Literas Universi-
tätsverlag

Rothe, J. P. 1986. Young dri-
vers involved in injury produ-
cing crashes: What do they
say about life and the acci-
dent? Canada: Insurance
Corporation of British Columbia

Rudinger, Georg und Holte,
Hardy. 1996. Subjektive Risi-
kobewertung junger Fahrer.
In: Junge Fahrer und Fahrerinnen.
Referate der Ersten Inter-
disziplinären Fachkonferenz
12.-14. Dezember 1994 in
Köln. Bergisch-Gladbach, S.
90-95 (Berichte der Bundes-
anstalt für Straßenwesen,
Reihe Mensch und Sicherheit,
Heft 52)

S

Sachs, W. 1984. Die Liebe
zum Automobil, Reinbek:
Rowohlt

Sartre, Jean-Paul. 1962. Das
Sein und das Nichts. Versuch
einer phänomenologischen
Ontologie. Hamburg:
Rowohlt

Saum-Aldehoff, Thomas.
1999. Das Selbst - ein
Archiv. In: Psychologie heute,
Heft 3/1999, S. 44 - 49

Schlag, Bernhard. 1987. „In
meinem Alter fährt man an
sich recht zügig.“ Untersu-
chungen zu Risikoverhalten
und Risikobereitschaft junger
Fahrer. Habilitationsschrift
Universität-Gesamthochschu-
le-Essen. Essen

Schlag, Bernhard. 1995.
Lern- und Leistungsmotivation.
Opladen: Leske und Budrich
(Uni-Taschenbücher 1855)

Schlag, Bernhard, Ellinghaus,
D. und Steinbrecher, J. 1986.
Risikobereitschaft junger Fah-
rer. Bergisch Gladbach
(Bundesanstalt für Straßenwe-
sen, Bereich Unfallforschung,
Unfall- und Sicherheitsfor-
schung Straßenverkehr, Heft 58)

Schmidt-Atzert, L. 1981. Emo-
tionspsychologie. Stuttgart:
Kohlhammer

Schönpflug W. und Schön-
pflug U. 1989. Psychologie.
München: Psychologie-Ver-
lags-Union

Schulz, Ulrich, Kerwin, Hart-
mut und Gresch, Heike.
2000. Motivationale und
emotionale Aspekte des Auto-
fahrens. In: Zeitschrift für Ver-
kehrssicherheit, Heft 2/2000,
S. 49 ff

Schulze, Horst. 1996. Lebens-
stil und Verkehrsverhalten jun-
ger Fahrer und Fahrerinnen.
Bremerhaven: Wirtschaftsver-
lag NW (Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwe-
sen, Reihe Mensch und
Sicherheit, Heft M 56)

Schulze, Horst. 1999. Lebens-
stil, Freizeitstil und Verkehrs-
verhalten 18 bis 34-Jähriger
Verkehrsteilnehmer. Bremer-
haven: Wirtschaftsverlag NW
(Berichte der Bundesanstalt
für Straßenwesen, Reihe
Mensch und Sicherheit, Heft
M 103)

Schupp, Astrid und Schlag,
Bernhard. 1999: Das Risiko,
einen Unfall zu verursachen -
Analysen für Männer und
Frauen, für Beifahrerkonstel-
lationen und Altersgruppen.
In: Schlag, Bernhard (Hrsg.).
Empirische Verkehrspsycholo-
gie. Lengerich: Pabst Science
Publishers

Schulz von Thun, Friedemann. 1989. Miteinander reden, Bd. 2: Stile, Werte und Persönlichkeitsentwicklung. Reinbek: Rowohlt (rororo 8496)

Seabrook, John. 1999. Nobrow Culture. Why it's become so hard to know what you like. In: The New Yorker. Heft vom 20. September 1999

Sennett, Richard. 1983. Verfall und Ende des öffentlichen Lebens. Die Tyrannei der Intimität. Frankfurt am Main: S. Fischer.

Sinus Sociovision. 1999. Selbst- und Fremdbild deutscher Autofahrer. Eine Studie im Auftrag der Sicher Direct Versicherung AG. Dreieich

Skinner, B. F. 1973. Jenseits von Freiheit und Würde. Reinbek: Rowohlt

Spörli, S. 1974. Seele auf Rädern. Psychologie auf der Straße. Freiburg: Herder

Stephan, E. 1985. Einige psychologische Überlegungen zur Normtreue des „mündigen“ Bürgers im Straßenverkehr. In: 23. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1985. Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft, Hamburg

T

Tabor, J. 1981. Als ob es nicht so wäre. In: Kommunikationswissenschaftliches Dokumentationszentrum (Hrsg.). Hier wohnen wir. Wien

U

Ulich, E. 1964. Untersuchungen über sensomotorisches Lernen. In: Heckhausen, H. (Hrsg.). Bericht über den 24. Kongress der Deutschen Gesellschaft für Psychologie 1964 in Wien. Göttingen: Hogrefe 1965, S. 363 ff

Ulich, D. und Mayring, P. 1992. Psychologie der Emotionen. Stuttgart: Kohlhammer

Utzelmann, H. D. 1976. Tempowahl und Motive. Darmstadt (Faktor Mensch im Verkehr, Heft 24)

V

Verkehr in Zahlen. 1998. Hrsg. vom Bundesverkehrsministerium. Hamburg: Deutscher Verkehrs-Verlag

Vierboom und Kast. 2001. Ergebnisbericht des Datenerhebungsprojektes „Kritische Situationen im Blickfeld des Fahrdatenspeichers“ (KriSiS), DVR (Hrsg.), Bonn 2001

Vopel, Klaus W. und Kirsten, Rainer E. 1980. Kommunikation und Kooperation. Ein gruppenspezifisches Trainingsprogramm. München: Pfeiffer

W

Wagner, W. und Vierboom, C. 1991. Gefühlswelt junger Fahrer und Möglichkeiten der Beeinflussung. Bergisch Gladbach (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft 84)

Wahrig Deutsches Wörterbuch. 1986. München: Mosaik

Watzlawick, Paul. 1980. Interaktion. Stuttgart: Huber

Watzlawick, Paul, Beavin, Janet H. und Jackson, Don D. 1974. Menschliche Kommunikation. 4. Aufl. Bern: Huber

Weißbrodt, G. 1989. Fahranfänger im Straßenverkehr. Bergisch Gladbach (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft 70)

Westrup, Klaus. 1970. Übermorgan. In: auto motor sport, Heft 10/1970, S. 60 - 68

Wilde, G. J. S. 1982. The theory of risk homeostasis: Implications for safety and health. In: Risk Analysis, Heft 4/1982, S. 209 - 225

Winnicott, Donald Woods. 1980. *Playing And Reality*. London: Penguin. (Deutsch: *Vom Spiel zur Kreativität*. Stuttgart: Klett-Cotta, 1973)

Wittgenstein, Ludwig. 1989. *Bemerkungen über die Grundlagen der Mathematik*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp

Wurmser, Leon. 1987. *Die Flucht vor dem Gewissen*. Berlin: Springer

Wurmser, Leon. 2000. „Rache ist ein archaisches Gefühl“. Ein Gespräch mit dem Psychoanalytiker Leon Wurmser. In: *Psychologie Heute*, Heft 6/2000, S. 26

X, Y, Z

Zimbardo, Philip G. 1998. *Psychologie*. 7. Aufl. Berlin: Springer

Zimbardo, P. G. und Gerrig, R. J. 1999. *Psychologie*. Berlin: Springer

Zuckerman, M. 1983. A biological theory of sensation seeking. In: Zuckerman, M. (Hrsg.). *Biological basis of sensation seeking, impulsivity, and anxiety*. Hillsdale, New York: Erlbaum

ZVS. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Heft 3/1996 S.135 f.

Programme des Deutschen Verkehrssicherheitsrates

Im Text wurden folgende Programme erwähnt:

- Apropos Verkehrssicherheit
 - Stress im Straßenverkehr
- Aufbauseminare für Fahreranfänger
- Aufbauseminare für Punktauffällige
- Pkw-Sicherheitstraining
- Sicherheit für den Radverkehr