

Themen: Editorial + Bericht vom 3. BNV-Kongress „Forum Verkehrspsychologie“ + Thesen zur Toleranzentwicklung bei Alkohol + Bausteine für eine Verkehrspsychologische Beratung – Dritte Sitzung + Glosse zur Aktivberatung des TÜV-Rheinland + Kurz-Nachrichten + Rezension „Handbuch des Fahrerlaubnisrechts“ + Zeitschriftenübersicht + Aus dem Netz gefischt + Szenegeflüster + Kongresse + **SONDERARTIKEL** „Der Tod, die Straße und die Solidarität“ von Dr. Rothenberger

Dies ist die vierte Ausgabe des zweiten Jahrgangs, Infos: [www.nlvp.de](http://www.nlvp.de) – Einzelabo 20,-- für 6 Ausgaben

## Editorial

von Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg



Liebe LeserInnen,

diesen newsletter stelle ich wie üblich unter Zeitdruck zwischen zwei Urlauben und zwei Kongressen, aber in guter Stimmung zusammen. Dieses ist nicht nur den Urlauben geschuldet, sondern auch dem BNV-Kongress und einigen positiven Erfahrungen, Eindrücken und Informationen. Einer dieser positiven Erfahrungen ist Thema des ersten Beitrages: Bericht vom 3. BNV-Kongress „Forum Verkehrspsychologie“.

Wie üblich war dieser Kongress praxisbezogen und eine hervorragende Gelegenheit, sich mit Kollegen auszutauschen. Darüber hinaus gab es aber auch eine Reihe von Vorträgen, die interessante Perspektiven eröffneten.

Eine weitere erfreuliche Entwicklung ist die Tatsache, dass Sie in diesem nlvp drei Beiträge von Kollegen finden: Eine engagierte Polemik des Kollegen Paul Brieler gegen die Aktivberatung des TÜV Rheinland sowie seine Rezension des Handbuch des Fahrerlaubnisrechts von Schue, Glowalla und Brauckmann. Außerdem wie angekündigt der lange Artikel von Dr. Rothenberger zum Thema „Der Tod, die Straße und die Solidarität“, der wegen seiner Länge und der sonst nötigen Umformatierungen ausnahmsweise am Ende des newsletter und im Original-layout erscheint. Er sprengt eigentlich vom Umfang und Anspruch her den nlvp, enthält aber doch eine Reihe interessanter Ansätze, so dass ich mich zu dieser Form der Veröffentlichung entschlossen habe.

Darüber hinaus finden Sie Thesen zur Toleranzentwicklung und Dynamik des Alkoholkonsum, den letzten Teil der Miniserie „Praxishinweise und Module zur Verkehrspsychologische Beratung“ - die Würdigung der inzwischen vorab veröffentlichten Ergebnisse der Arbeitsgruppe „Definition Verkehrspsychologischer Therapie“ erfolgt im nächsten nlvp.

In den Kurznachrichten finden Sie einiges zum Thema Konzentrationsprozesse in unserem Arbeitsfeld und aktuelle Nachrichten. Natürlich wie immer die Rubriken „Zeitschriftenübersicht“, „Aus dem Netz gefischt“, „Szenegeflüster“ und „Kongresse.“

Insgesamt also ein sehr ausführlicher nlvp in einer Situation, die mich optimistisch stimmt. Eine Reihe von Signalen scheint mir darauf hinzuweisen, dass nach den Turbulenzen der letzten 12 Monate in unserem Fachgebiet wieder eine gewissen Konsolidierung eingetreten ist und die Chancen auf einen gemeinsamen Weg nach Europa eher größer als kleiner geworden sind – wir können auf den Rest des Jahres neugierig sein. Ich schließe mit der Bitte um Rückmeldungen, Beiträge, Leserbriefe, Rezensionen, Kritik und allem, was den nlvp voranbringt.

*Jörg-Michael Sohn*

**Impressum:** Herausgeber, verantwortlich i. S. d. Presserechts und Copyright:

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn,  
Saarlandstr. 6 a, D-22303 Hamburg,  
Tel. 040-56008008, email: [redaktion@nlvp.de](mailto:redaktion@nlvp.de)

Der **newsletter verkehrspsychologie nlvp** erscheint 2008 mit **sechs Ausgaben pro Jahr als per email versandte PDF-Datei**. Das Einzel-Abonnement kostet 20,-- € (inkl. 7% MwSt) pro Kalenderjahr für eine Bestellung im ersten Halbjahr und 10,-- € für eine Bestellung für das zweite Halbjahr 2008. Das Abonnement ist nur in elektronischer Form als PDF-Datei per email möglich (Ausdruck mit jedem Drucker), **das Weitergeben von Kopien ist nur nach Absprache zulässig, bzw. setzt ein Firmen-Abo voraus**. Die Preise dafür betragen:

2-4 Exemplare: 40,-- €, 5-9 Exemplare 80,-- €, 10-19 Exemplare 150,-- €, 20-39 Exemplare 300,-- €, 40-79 Exemplare 600,-- €, 80-149 Exemplare 1.000,-- € - Alle Preise jeweils inkl. 7% MWSt. und für insgesamt 6 Ausgaben.

Die Bestellung erfolgt durch Überweisung von 20,-- € oder einen anderen Betrag auf das Konto: 1259124509, Kto-Inhaber Jörg-Michael Sohn, HASPA Hamburg, BLZ 20050550 mit dem Stichwort nlvp und Ihrer (bitte deutlich schreiben) email-Adresse - das Zeichen „@“ am besten durch „(at)“ ersetzen.

Ausland: IBAN DE77 2005 0550 1259 1245 09, BIC/SWIFT-Code: HASPDEHHXXX.

Weitere Informationen und ein Archiv unter [www.nlvp.de](http://www.nlvp.de)

**Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.**

## Bericht vom 3. BNV-Kongress „Forum Verkehrspsychologie“

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Nunmehr schon fast traditionell fand vom 18. - 19. September und wiederum im Schlosshotel Kassel der 3. Kongress des Bundesverbandes Niedergelassener Verkehrspsychologen statt. Der Titel „Forum Verkehrspsychologie“ spiegelte den Versuch wieder, stärker als in den Vorjahren den Fokus nicht nur auf Vorträge zu legen, sondern auf den offenen und öffentlichen Austausch in Workshops, Podiumsdiskussionen und Falldemonstrationen. Daneben gab es aber auch eine Reihe von Vorträgen über Arbeitsfelder für Niedergelassene Verkehrspsychologen jenseits der etablierten, eher therapeutischen Angebote. Der folgende Bericht stellt eine etwas einseitige Auswahl in den Schwerpunkten da, da er zwangsläufig die Blöcke ausgiebiger darstellt, bei denen ich selbst anwesend war.

Die Einführung von Dr. Rothenberger als BNV-Vorsitzender schlug wie

gewohnt einen großen Bogen von Zenon und Achill zum Autofahren und betonte, dass auch Autofahren einer der menschlichen Tätigkeiten sei, die sich nicht durch Darüber-Sprechen veränderten, sondern durch ein verändertes Handeln. Und er sprach die einzelnen Teilnehmer als Teil eines Forums an, das entscheidend zum Erfolg des Kongresses beitragen sollte. Rüdiger Born als Geschäftsführer verdeutlichte dann anhand der Kongressthemen, welche Vielfalt von Aufgaben von Verkehrspsychologen es gibt und wie viele potentielle Auftraggeber.

Es folgte ein Block, der für die Atmosphäre des Kongresses nach Ansicht vieler Teilnehmer prägend war: Ruth Sarah Born analysierte vor dem Hintergrund ihrer Erfahrungen sowohl als Gutachterin, als auch als Verkehrstherapeutin die „Ursachen negativer Gutachtenvoten nach Verkehrstherapie“ anhand von zwei Fallbeispielen und reflektierte kritisch auch die Rahmenbedingungen einer Begutachtung, die eigentlich aufgearbeitete Verhaltenstendenzen von Klienten wieder reaktivieren und damit zu einem negativen Gutachten führen können. Jörg-Michael Sohn lud dann ein zu einem beeindruckenden „Abriss meiner wichtigsten Fehler als Therapeut und was ich aus Ihnen gelernt habe.“ Dabei gelang es ihm, die Balance zwischen sehr offenem Eingestehen von Fehlern und einer sowohl systematischen, also auch humorvollen Darstellung der daraus abgeleiteten Veränderungen seiner Arbeitsweise im Verlaufe der Jahre zu wahren.

Parallel zu diesem Block stellte Dr. Karl-Friedrich Voss seine „Analyse von Unfallschwerpunkten am Beispiel des Trutzhainer Kreisels vor.“ Hier wurde deutlich, welche Fülle von Ergebnissen auch niedergelassene Verkehrspsychologen mit einer Mischung von Kenntnissen über Fahrerverhalten und -erleben einerseits und methodisch sauberem Herangehen andererseits zur Vermeidung von Unfällen beitragen können. Dass dies auch im Nachhinein für die Analyse eines geschehenen Unfalls gilt, zeigte Rüdiger Born mit der „Unfallrekonstruktion für Gerichte als Aufgabe der Verkehrspsychologen“ - dabei wurde ein besonderer Schwerpunkt auf die Erläuterung von Rahmenbedingungen und Anforderungen eines solchen Auftrages gelegt, um Neulingen den Einstieg in dieses Arbeitsfeld zu erleichtern.

Nach der Mittagspause folgte dann einer der spannendsten Beiträge des Kongresses: „Verkehrspsychologische Intervention auf dem Podium – Erkundungstour mit wechselnder Führung.“ Unter der Moderation von Dr. Peter Klepzig stellte Frau Anita Nieder anhand von Gutachten und ihrem Eindruck aus einem Beratungsgespräch einen schwierigen Klienten vor: Ein 67-jähriger ehemaliger Polizeibeamter mit einer Trunkenheitsfahrt von 2,66 Promille mit insgesamt 3 negativen Gutachten in Folge und einer verkehrstherapeutischen Maßnahme nach dem 1 Gutachten. Auf dem Podium saßen mit Frau Ruth Sarah Born, Dr. Achim Hellwig und Jörg-Michael Sohn Vertreter unterschiedlicher verkehrstherapeutischer Richtungen. Aus deren jeweiligen Sicht wurden mögliche Hypothesen zu diesem Klienten, offene Fragen und mögliche therapeutische Ansätze dargestellt. Beeindruckend fand ich einerseits die Vielfalt und Unterschiede der Ideen und Interventionsüberlegungen, aber auch die Ähnlichkeit der Blickweisen und Interpretationen. Viele Beiträge (auch aus dem Publikum) formulierten sehr ähnliche Überlegungen in nur unterschiedlichen therapieschulenspezifischen Begriffen. Diese Einheit in der Vielfalt gehörte für mich zu den prägenden Eindrücken des Kongresses und auch die intensive Publikumsbeteiligung zeigte, dass hier der Anspruch, Verkehrspsychologische Therapie quasi live zu präsentieren, eingelöst wurde.

Parallel zu diesem Block liefen zwei Veranstaltungen von Wolfgang Müller, der zum einen „Das Erstgespräch vor einer verkehrstherapeutischen Maßnahme bei der GRG“ darstellte und sich dann auf das Thema „Sperrfristverkürzung“ konzentrierte. Beide Vorträge zeichneten sich durch ein hohes Maß an Praxisrelevanz aus, zudem zeigte gerade der zweite Vortrag noch einmal die Möglichkeiten auf, in Zusammenarbeit mit Rechtsanwälten Dienstleistungen anzubieten, die einen hohen unmittelbaren Nutzen für Klienten haben.

Auch der Abend war mit Vorträgen dicht gefüllt. Im ersten Block stellten unter dem Thema „Innovationen“ Rüdiger Born und Achim Hellwig für die Arbeitsgruppe „Qualitätssicherung im BNV“ die erste Auswertung

der Klientenfragebögen dar. Insgesamt zeigte sich ein sehr hohes und konstantes Ausmaß von Zufriedenheit mit der Arbeit der teilnehmenden BNV-Praxen. Überraschend war lediglich der doch relativ hohe Anteil an Gruppengesprächen und der erstaunlich geringe Anteil des Zugangs „Rechtsanwalt“ für eine solche Maßnahme. Weiterhin wurden Kriterien für einen einheitlichen Therapievertrag und eine einheitliche Therapiebescheinigung als weitere Schritte zu einem BNV-internen Qualitätssicherungs-System vorgestellt. Es schloss sich ein Vortrag mit hoher Informationsdichte, aber guter Strukturierung an: Prof. Berin Dufaux berichtete mit vielen Details über „Ethylglucuronid im Haar als Marker des Alkoholkonsums“. Auch wenn quantitative Aussagen bisher noch nicht gesichert möglich erscheinen und eine Abstinenz aufgrund noch relativ häufiger falsch-negativer Ergebnis nicht nachweisbar ist, so steht doch ein sehr spezifischer Marker zu Verfügung, d.h. in vielen Fällen kann eine Abstinenzbehauptung eindeutig widerlegt werden, da es praktisch keine falsch positiven Ergebnisse gibt (erhöhter EtG-Wert trotz fehlenden Alkoholkonsums).

Der parallele Block „Rahmenbedingungen“ begann mit einer Darstellung der „Bedeutung der Beurteilungskriterien für den Niedergelassenen Verkehrspsychologen“. Ulrich Höckendorf und Dr. Oliver Monschau von der Dekra stellten eingangs eine hausinterne Untersuchung vor, die zeigte, dass die Teilnahme an einer Maßnahme bei einem spezialisierten Verkehrspsychologen im Vergleich mit anderen Maßnahmen die höchste Wahrscheinlichkeit eines positiven Gutachtens brachte. In den weiteren Ausführungen stellten sie die Verbindlichkeit der Beurteilungskriterien für die Gutachter in den Vordergrund und machten die zu erwartenden Veränderungen in der Neuauflage an Fallbeispielen plastisch. Ihre These: Ohne eine systematische Berücksichtigung der neuen Kriterien in der verkehrstherapeutischen Arbeit wird sich die eingangs genannte Erfolgsquote nicht halten lassen. Anschließend stellte Arndt Himmelreich den Ansatz da, eine MPU bereits im Strafverfahren durchführen zu lassen. Der Ansatz, mit einer Kombination von verhaltensändernder Maßnahme und MPU schon im Vorfeld einer verwaltungsrechtlichen Aufforderung, aber mit gleicher Fragestellung und Methodik eine Bindungswirkung der strafrechtlichen Eignungsfeststellung für die Verwaltungsbehörde zu erzeugen, ist juristisch zwar immer noch nicht unumstritten, zeigt aber einen interessanten Ansatzpunkt auch für Niedergelassene Verkehrspsychologen auf.

Der Abend bot - wie vom BNV gewohnt - keine Rahmenprogramm, sondern viel Zeit, sich beim Abendessen und danach mit Kollegen auszutauschen.

Am nächsten Morgen ging es dann mit 4 Workshops in zwei parallelen Blöcken weiter: 4 Therapeuten (Jörg-Michael Sohn, Dr. Hans-Joachim Hellwig, Dr. Bernd Rothenberger und Hans-Wilhelm Becker) stellten ihre spezielle Art der verkehrstherapeutischen Arbeit vor. Dabei reichten die Arbeitsformen von einer Powerpoint-Präsentation über eine strukturierte Darstellung der eigenen Arbeit und das exemplarische Präsentieren einzelner Module bis hin zu Kleingruppenarbeit. Gemeinsam war allen Veranstaltungen ein hoher Praxisbezug, die Bereitschaft, sich als Therapeut von Kollegen in die Karten gucken zu lassen und ein intensiv mitdiskutierendes Publikum. Die durchgängige Rückmeldung der Teilnehmer war, das eine solche praxisorientierte, offene Darstellung der eigenen Arbeit auch für künftige Kongresse gewünscht wird - den Versuch, die einzelnen Ansätze in einem solchem Kongressbericht zu skizzieren, will ich gar nicht erst unternehmen, der Hinweis soll vielmehr Appetit auf den nächsten Kongress machen und auch Mut, selbst aus dem eigenen Nähkästchen zu plaudern.

Am Nachmittag gab es wiederum ein Premiere: Peter Klepzig und Anita Nieder aus Berlin stellten zwei Fälle vor - einen dabei als Tonbandmitschnitt einer Exploration zur Vorgeschichte - und baten das Publikum um Rückmeldungen, Interventionsansätze und Ideen. Beeindruckend war für mich einerseits, wie schnell und intensiv vom Publikum Hypothesen generiert wurden und wie unterschiedlich diese waren. Zum Teil mit hohem Engagement wurden extrem unterschiedliche Sichtweisen auf die dargestellten Klienten begründet („Opfer des Justizsystems“ vs. „moralische Stufe eines Alligators“) und plastisch ausformuliert. Ich den-

ke, nicht nur mir wurde deutlich, wie schnell wir auch als Therapeuten mit wenigen Informationen Bilder von unseren Klienten entwickeln und wie unterschiedlich (und damit hinterfragenswürdig!) diese seine können. Die andere Erfahrung war aber auch hier, dass in einer Reihe von Punkten solche Hypothesen, Ansatzpunkte verblüffend ähnlich waren, über einige Aspekte herrschte schnell weitgehende Einigkeit und einige Hypothesen wurden durch Zusatzinformationen bestätigt – auch hier zeigte sich wieder die enge Verschränkung von Einheit und Vielfalt der verkehrstherapeutischen Ansätze.

Parallel zu diesem Block stellte Dr. Karl-Friedrich Voss den „Test verkehrsrelevanter Persönlichkeitsmerkmale (TVP) in der verkehrspsychologischen Beratung vor und der junge Berliner Kollege Jan Wildermuth trug zur „Unterscheidung von Missbrauch und Abhängigkeit in der verkehrspsychologischen Therapie“ vor.

Der Kongress klang aus mit einem ausführlichen Bericht aus den einzelnen Vorträgen und Workshops, so dass es möglich war, auch von den verpassten Veranstaltungen einen Eindruck zu gewinnen. Wiederholt wurde von den Chairwomen und -men auf die offene Atmosphäre und Bereitschaft, die eigene Arbeit offenzulegen hingewiesen – neben den interessanten Vorträgen zu möglichen zukünftigen Arbeitsfeldern. Wieder einmal zeigte sich, das es auf dem BNV-Kongress gelingt, innovative Ansätze und praxisrelevante Themen zu verknüpfen und eine Atmosphäre kollegialen Austausches zu schaffen.

## Thesen zur Toleranzentwicklung bei Alkohol

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

**Einer der spannenden, aber auch schwierigen Fragen an der Schnittstelle zwischen Verkehrspsychologischer Therapie und Fahreignungsbegutachtung ist die Einschätzung der Glaubwürdigkeit der Trinkvorgeschichte. Die Pole bilden dabei die Behauptung einzelner Klienten, sie hätten ihr ganzes Leben nicht mehr als 2 Flaschen Bier getrunken und nur ausnahmsweise an dem Tag Schnaps, 2 Promille erreicht und dann seien sie gegen ihre sonstigen Prinzipien gefahren auf der einen Seite und die implizite oder explizite Überzeugung einzelner Gutachter, um mit 2 Promille noch ein Auto führen zu können, müsse man bis vor kurzem sehr häufig und über einen längeren Zeitpunkt vergleichbare Alkoholmengen konsumiert haben und auch häufig gefahren sein. Aufgrund einiger hundert zum Teil sehr sorgfältigen Analysen des Verlaufes von Alkoholgewöhnung bei meinen Klienten lassen sich einige Thesen formulieren, die mir als heuristische Prinzipien geeignet sind, um Aussagen von Klienten einzuordnen.**

Alkoholgewöhnung ist der Prozess, durch den es Menschen gelingt, bei gleichen Promillezahlen (objektiver physikalischer Messwert) individuell sehr unterschiedliche Ausfallserscheinungen zu zeigen (Verhaltens- und Erlebensebene). Dieser Prozess ist Konstrukt oder eine intermittierende Variable, die vermittelt zwischen zwei als unvereinbar wahrgenommenen Beobachtungen: Jemand hat 1,5 Promille und redet normal, jemand hat 2,5 Promille und kann noch Auto fahren, jemand hat 4 Promille und atmet noch. Diese Gewöhnung ist nicht direkt messbar, quantifizierbar oder auf eine einzige Ursache zurückführbar. Denkbar sind eine Reihe von unterschiedlichen Ursachen/Fehlerquellen:

- Nicht auszuschließen sind Beobachterfehler, nach meinen Erfahrungen sind die Angaben im Blutentnahmeprotokoll mit Vorsicht zu genießen, einige Ärzte neigen dazu, Ausfallserscheinungen zu verharmlosen, zum Teil wohl auch, weil sie ihren „Patienten“ schützen wollen – aber natürlich damit das Gegenteil erreichen. Wir dürfen nicht vergessen, dass in Untersuchungssituation und Therapie die

Diagnose „Alkoholgewöhnung“ auf mitgeteilten Beobachtungen von anderen beruht, wir sehen niemals selbst, wie sich ein Proband mit 2,0 Promille wirklich benimmt – und auch die Eigenangaben der Klienten sind geprägt durch disfunktionale Entlastungsversuche.

- Mein persönlicher Eindruck ist auch, dass eine genetische Komponente nicht unterschätzt werden darf. Klienten, die Kinder von Alkoholikern sind, scheinen häufiger mit einer höheren Alkoholtoleranz ausgestattet zu sein, was sich daran zeigt, dass sie sich in kurzer Zeit ein hohes Ausmaß an Gewöhnung antrainieren können. Dieser Hintergrund wird oft erst in der Therapie deutlich, da Klienten sich in der MPU verständlicherweise scheuen, eine familiäre Vorbelastung zuzugeben.
- Eine weitere Fehlerquelle ist ein unterschiedliches Ausmaß von prinzipieller Selbstkontrolle. Es gibt einen Typus von Klienten, der sich grundsätzlich wenig von inneren Prozessen oder Zuständen anmerken lässt – diese Menschen bemühen sich erfolgreich, sich trotz Wut, Angst, Aufgeregtheit oder Betrunkensein wenig anmerken zu lassen. Natürlich sind die meisten Auswirkungen von Alkohol nicht per Willensentscheidung unterdrückbar, aber diese zusätzliche Varianz darf bei dem Versuch einer quantitativen Einordnung nicht außer Betracht gelassen werden.
- Eine eher technische Fehlerquelle ist, dass das Verhältnis von Trinkmengen und Promillezahlen gewichtsabhängig ist. Hier lauern Schätzfehler, allerdings meist in der anderen Richtung, da viele Klienten mit stark reduziertem Alkoholkonsum oder Abstinenz als Nebeneffekt deutlich abnehmen und ich mir deshalb angewöhnt habe, immer nach dem Gewicht zum Tatzeitpunkt zu fragen – eigentlich müsste dies auch für eine Untersuchung zum Standard gehören, ich habe diese Frage aber noch nie in Gutachten gelesen.

Diese Hinweise sollen verdeutlichen, dass eine hohe Alkoholverträglichkeit nicht nur auf eine massive Trainingsphase zurückgeführt werden kann. Eine weitere Dimension der Frage, wie es möglich ist, dass jemand eine für ihn unübliche Menge Alkohol getrunken hat, ist die Verabreichungsform. Noch einmal, um Missverständnisse auszuräumen: Natürlich ist es undenkbar, dass jemand, der normalerweise nur etwa 0,5 Promille erreicht, bei einem normalen Trinkanlass plötzlich 2 Promille erreicht, nichts merkt und dann noch Auto fährt. Aber spannend ist schon die Frage, unter welchen Bedingungen jemand, der normalerweise bei maximal gut einem Promille abregelt, 1,7 Promille erreichen kann und dann in einen Zustand gerät, wo die sonstige Kontrolle (Auto stehen lassen) nicht mehr funktioniert. Fälle, in denen Klienten für mich glaubwürdig aus dem Rahmen fallende Promillewerte erreichen, zeichnen sich verblüffend oft durch eine Reihe von Gemeinsamkeiten aus:

- In den meisten Fällen sind es andere als die gewohnten Getränke oder Standardgetränke. Ich habe ganz selten erlebt, dass Klienten berichteten, sie tranken normalerweise 4-5 Bier – aber an dem Abend seien es 10 geworden oder es seien zwei Flaschen Wein statt der gewohnten 1 gewesen. Üblicherweise findet entweder ein Wechsel statt (die gewohnte Menge Bier ist erreicht und jemand stellt Whisky auf den Tisch) oder es ist von vornherein eine Situation, in der ein anderes Getränk als üblich getrunken wird. In solchen Situationen scheinen auch Menschen mit grundsätzlich noch vorhandener Kontrollfähigkeit anfälliger für ein Entgleisen zu sein.
- Zusätzlich fällt mir immer wieder bei solchen glaubwürdigen Schilderungen auf, dass es sich um süße Getränke handelt („Normalerweise trinke ich keinen Rotwein, aber der war richtig süffig“, „Das war so ein Kräuterlikör, den der Kollege aus Italien mitgebracht hatte“, „Cola-Whisky habe ich ewig nicht mehr getrunken“). Dieses Süße unterläuft quasi das Warnsystem, speziell, wenn es sich um hochprozentigere Getränke handelt, als üblich. Aus eigenem Erleben kenne ich den Effekt, als ich vor Jahren auf einer Party 2 Cocktails getrunken hatte, die süß, lecker und ungewohnt waren und erst als eine ungewohnt massive Wirkung einsetzte, begann ich nachzurechnen, was ich da eigentlich zu mir genommen hatte.
- Und schließlich wird, wie im obigen Beispiel, in ungewohnten Maß-

einheiten getrunken: Sekt aus 0,2-Liter-Bechern statt 0,1 l Gläsern, Likör aus Kaffeetassen, Glühwein aus Glastassen usw. Dieses Element schaltet dann auch noch die kognitive, quantitative Kontrolle aus, da es kaum möglich erscheint, dass Überschreiten einer sonst eingehaltenen Grenze quantitativ einzuschätzen.

Wenn Klienten bei einer nach ihren Angaben außergewöhnlichen Trinkmenge diese Elemente erwähnen, erhöht dies in meinen Augen zumindest die Glaubwürdigkeit für eine nicht so große Alkoholgewöhnung, wie auf den ersten Blick anzunehmen. Interessanterweise finden wir alle diese Elementente bei den zu Recht als sehr gefährlich für Jugendliche eingestuften Alko-Pops: Ungewohntes, nicht leicht einzuschätzendes Getränk, süß und sehr ungewohnte Maßeinheiten – kann jemand auf Anhieb sagen, wie viel Gramm Alkohol in 375 ml 5,8% Alko-Pop ist?

Es bleiben aber noch eine ganze Reihe von Überlegungen übrig: Wieviel „Mehr“ an Promille kann man vom üblichen Level bis zur einmaligen Ausnahme erreichen? Wie lange bleibt eine Alkoholgewöhnung bei verringertem Alkoholkonsum bestehen und wie schnell ist sie aktivierbar? Ist es denkbar, das jemand, der nie betrunken gefahren ist, unter Alkohol eine solche Straftat begeht und gilt dies auch für andere Straftaten? Was sind typische Gewöhnungsverläufe? Zu diesen und weiteren näherem im nächsten oder übernächsten nlvp.

## Bausteine für die Verkehrspsychologische Beratung – Dritte Sitzung

---

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

**Nachdem in den letzten drei nlvp ein Rahmenmodell für die Durchführung der Verkehrspsychologische Beratung zur Punktereduzierung dargestellt wurde und Module für die Kontaktaufnahme und die ersten beiden Sitzungen vorgestellt wurde, geht es im letzten Teil um die Abschluss-sitzung. In dieser sollten die Ergebnisse noch einmal zusammengefasst, auf konkrete Situationen übertragen und als Vorsätze für die Zukunft formuliert werden. Daneben sind einige Formalia zu beachten. Naturgemäß kann gerade für die letzte, sehr individuelle Sitzungen kein Patentrezept aufgestellt werden, einige Auszüge aus Fallbeispielen sollen die Spannweite verdeutlichen.**

Als sinnvoll hat sich für mich erwiesen, mit dem Klienten noch einmal gemeinsam den KBA-Auszug durchzugehen und zu prüfen, ob die möglichen Ursachen für die Auffälligkeiten durch die besprochenen Gesichtspunkte abgedeckt sind oder Aspekte noch fehlen. Dabei ist auch zu beachten, dass wir es gelegentlich mit Klienten zu tun haben, die sozusagen punktuell, aber nicht verallgemeinert lernen. Sie stellen bestimmte, isolierte Fehlverhaltensweise nach Sanktionen ab, generalisieren aber nicht; im Extremfall: Trunkenheitsfahrt – nie wieder vorgekommen, Abstandsverstoß – nie wieder vorgekommen, rote Ampel – nie wieder vorgekommen, Geschwindigkeitsüberschreitung innerorts – nie wieder vorgekommen. Hier gilt es, mögliche weitere Verstöße anzusprechen und vor allem zu klären, ob ein ausgeprägtes Grundmuster von Überoptimismus vorliegt. Im Regelfall sollten aber nach den ersten zwei Sitzungen die Gründe und Hintergründe der Auffälligkeiten klar sein, es geht dann noch darum, diese etwas plakativ zusammenzufassen und vor allem Vorsätze für die Zukunft prägnant zu formulieren. Ich verbinde dieses im Regelfall mit dem Ausfüllen der Dokumentation. An dieser Stelle einige Anmerkungen dazu: Ich erläutere dem Klienten immer, dass nur eine Kopie der Vorderseite (also ohne Personenangaben) eingesandt wird und die Klienten bekommen eine Kopie dieser Seite. Dies hat den Effekt, dass die Beratungsergebnisse keine Formulierungen enthalten, die ich nicht mit dem Klienten abgesprochen habe (denkbar wäre ja auch eine Diagnose bei den Ursachen wie „unverarbeiteter Autoritätskonflikt“ o.ä.) - aber es entspricht meinem Arbeitsstil, dass nur

solche Informationen über einen Klienten nach außen gehen, die er selbst gesehen hat. Ein gewisses Problem liegt darin, dass ich dieses Blatt nicht vorab am Computer produziere, sondern gemeinsam mit dem Klienten handschriftlich ausfülle. Dies bedeutet, dass ich selbst zwar meine Notizen lesen kann und der Klient sich vermutlich auch beim Entziffern erinnert, aber eine externe Auswertung mühsam ist. Ich tröste mich damit, dass nach fast 10 Jahren Arbeit ich bislang noch nicht gehört habe, dass diese inhaltliche Angaben von der Sektion irgendwie ausgewertet würden. Die Auffälligkeiten skizziere ich nur sehr allgemein „v+ hauptsächlich innerorts, 1 rote Ampel“, „v+ BAB meist mit Lkw, mangelnde Ladungssicherung, 2 mal Abstand“ - hier wäre eine vorgegebene Kategorisierung sicher hilfreich, auch für die Auswertung im Jahresbericht. Bei den Ursachen bemühe ich mich um eine Balance zwischen relativ verhaltensbezogene Zuordnungen und einer Interpretation der innerpsychischen Hintergründe. Wichtig ist immer wieder, dem Klienten auch schriftlich den Unterschied zwischen der Kausalattribution „Zeitdruck“ und „Falscher Umgang mit Zeitdruck“ vor Augen zu führen. Beispiele für Ursachenzuschreibungen aus meinen letzten Fällen:

- „dünnhäutig, Gerechtigkeitsgefühl und frühzeitig gelernt, sich zu wehren, provozierbar durch Regelverletzung durch andere, damalige private Belastungssituation, fehlende Gesprächspartner“ (Kranführer mit mehrfachen Beleidigungen und Handgreiflichkeiten im Straßenverkehr auch vor dem Hintergrund einer deutlichen Ausländerfeindlichkeit);
- „Distanziertes Verhältnis zu Regeln, subjektive Einschätzung der Berechtigung, Unterschätzung von Risiken, Überschätzung von Zeitgewinnen, schlechtes Zeitmanagement“ (Journalist mit permanenten Geschwindigkeitsüberschreitungen außerorts);
- „Mangelnde Achtsamkeit für eigenes Verhalten im Straßenverkehr, unterschiedlich differenziertes Normensystem für Leben insgesamt und Autofahren, subjektives Gefühl von Unverwundbarkeit, Verkehr als Spiel-Raum“ (differenzierter Unternehmer mit spirituellem Anspruch, trockener Alkoholiker),
- „Zeitdruck der Fahrgäste nachgegeben, Konsequenzen unterschätzt, Regeln nicht präzise gewusst“ (türkischer Taxifahrer, unterschiedliche Verstößen mit Taxi: v+, Handy, rote Ampel umfahren),
- „Familienkonflikte als Lebenshintergrund, Entscheidung für ein vollgepacktes Leben statt Puffer“ (Erfolgreicher Konzertmusiker mit selbstorganisiertem Zeitdruck und Widerwillen gegen ein angepasstes Leben, Geschwindigkeit, Ampel, Handy).

Diese Beispiele verweisen darauf, dass die Ursachen von Verkehrsauffälligkeiten sehr unterschiedlich sein können und quasi auch auf unterschiedlichen logischen Ebenen liegen können. Hier gilt es, die Ebene auszuwählen, die dem Klienten einsichtig ist und die er sowohl ändern kann als auch ändern will. Im ersten Beispiel war der Begriff „dünnhäutig“ einer, den der Klient spontan übernahm und der seine mangelnde Selbstkontrolle sozusagen liebevoll umschrieb, aber vor allem eine akzeptierte Perspektive von Veränderung aufzeigte. Ich bemühe mich immer, die entsprechenden Lösungsformen (nicht Lösungen!) und Empfehlungen auf diese Ursachenebene zuschneiden (neben den eher technischen Lösungen, die den Schwerpunkt der ersten beiden Sitzungen bilden). In der obigen Reihenfolge also:

- Stärkere Gefühlskontrolle, „Im Straßenverkehr muss ich die Ruhe bewahren“, Gesetze gelten ohne Ansehen der Person, aber ich bin nicht dafür verantwortlich.
- Eigene Standards selbstkritisch überprüfen, „Möglichst schnell Altersweisheit erreichen“, professioneller Umgang mit Fahrtätigkeit.
- „Auch über Verkehr als Teil des Lebens sorgfältig nachdenken“, Konzentration.
- Lieber an das Schlechte denken, Grenzen sehr konsequent einhalten, nach Tacho, nicht nach Gehör fahren, „Gelb heißt STOPP“, keine Geld an die Polizei.
- Konsequenz Regeln einhalten, „Die Jugendzeit ist vorbei“.

Ich bemühe mich immer, einen plakativen, etwas ironisch überspitzten Satz zu finden, der als Erinnerung an das Vorgenommen auch als Aufkleber fürs Armaturenbrett taugt.

Wenn diese Empfehlungen und Zusammenfassungen erarbeitet sind, fehlen noch einige Formalia: Unterschriften auf der Rückseite, Ausfüllen der Teilnahmebescheinigung. Auch davon mache ich zwei Kopien, eine für den Klienten, eine für meine Unterlagen (falls Nachfragen erfolgen). Wichtig ist, den Klienten ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass er das Original selbst beim Straßenverkehrsamt einreichen muss. Ich habe erst kürzlich eine Teilnahmebescheinigung vom KBA zurückerhalten, die der Klient ohne Anschreiben dorthin geschickt hatte.

Den Abschluss der VB bildet eine Bitte um Rückmeldung, die ich so formulieren: „Insgesamt – wie waren diese Gespräche für Sie, was war wichtig, was war nicht so wichtig, was hätten Sie sich anders vorgestellt oder anders gewünscht?“ In aller Regel sind die Klienten sehr zufrieden, sie betonen häufig, dass sie es sich trockener vorgestellt hätten, sind fast immer sehr angetan von den konkreten, durchgerechneten Beispielen und den auf sie zugeschnittenen Themen.

Ich mache fast nie den Vorschlag für weitere Gespräche, da ich im Regelfall davon ausgehe, dass die Kurzintervention hilft und darauf vertraue, dass sich Klienten an mich wenden, falls Sie doch wegen weiterer Punkte den FS verlieren. Nach meinen Erfahrungen ist das Wechseln eines „Arbeitsvertrages“ und einer damit einhergehenden Beziehungsdefinition (Ich zahle 3 Sitzungen, kriege Punkte abgebaut und lerne vielleicht noch was) auf eine eher therapeutische Ebene schwierig, selbst wenn ich selbst dafür Ansatzpunkte oder Notwendigkeit sehe.

Insgesamt halte ich die Festlegung des Leitfadens, dass es sich um eine abgeschlossene Dienstleistung handelt, für sinnvoll und arbeite auch persönlich gerne in diesem engen, begrenzten Rahmen. Durch eine starke Strukturierung und die begrenzte Zielsetzung finde ich die VB wenig anstrengend und eine angenehme Art, Geld zu verdienen.

## Glosse zur Aktivberatung des TÜV-Rheinland

Paul Brieler, IfS Hamburg

**„Nein!“, „Schade!“ oder „Oh Gott!“ Diese und ähnliche Reaktionen kennzeichnen die große Bestürzung der psychologischen GutachterInnen in den Medizinisch-Psychologischen Begutachtungsstellen für Fahreignung der TÜV Rheinland Verkehrs- und Betriebspsychologie GmbH als die Nachricht der erstmal gescheiterten Fusion ihres TÜV Rheinland mit dem TÜV Süd die Runde machte (vgl. Handelsblatt v. 27.08.2008). Das Kartellamt hätte - trotz verlängerter Prüfung und dem zwischenzeitlich geplanten Schnellverkauf der TÜV Süd-Mehrheitsbeteiligung an der TÜV Hessen GmbH – das geplante Zusammengehen wohl untersagt.**

Damit ist nicht nur die Hoffnung auf ein noch engeres Zusammenrücken mit dem Marktführer bei Fahreignungsbegutachtungen hinfällig, sondern vor allem kommt es nicht zu der erwarteten Lösung der massiven Probleme in der psychologischen Diagnostik. Seit längerem sind die psychologischen GutachterInnen des TÜV Rheinland nämlich nicht mehr in der Lage, innerhalb des psychologischen Untersuchungsgesprächs, der Exploration, zu einer belastbaren Beurteilung der Eignung zu gelangen. Die Geschäftsführerin und fachliche Leiterin Dipl.-Psych. Dr. Karin Müller hatte diese massiven Probleme in einem Beitrag zur Festschrift anlässlich des 70. Geburtstages des Kölner Rechtsanwaltes Dr. Klaus Himmelreich erstmals publik gemacht (gemeinsam mit Dipl.-Psych. Ullrich Veltgens, dem fachlichen Leiter der ebenfalls zum TÜV Rheinland gehörenden Impuls GmbH). Allerdings auf individuelle Beratungsgespräche bezogen, in denen Standortbestimmung und Soll-Ist-Abgleich, Motivationsförderung sowie passgenaue Indikation im Mittelpunkt ste-

hen: „Diese Themenkreise sind in der Regel in einem einmaligen Beratungsgespräch nicht abzudecken.“ (S. 218) Dafür gebührt den AutorInnen Dank und Anerkennung. Es kommt leider viel zu selten vor, dass von solcherart Problemen in der psychologischen Diagnostik derart offen berichtet wird.

Die fachlich über jeden Zweifel erhabenen AutorInnen haben in ihrem Beitrag leider nicht die näheren Umstände des Auftretens dieser diagnostischen Probleme berichtet. Auch auf die Sorgen und Nöte der psychologischen Gutachter sind sie nicht näher eingegangen – die berichteten Reaktionen auf die erstmal geplatze Fusion lassen jedoch einen Blick auf die in ihrer professionellen Kompetenz zutiefst verunsicherten psychologischen GutachterInnen des TÜV Rheinland zu.

Allerdings – das kennzeichnet den konstruktiven Umgang mit auftretenden Problemen – konnte eine fachlich fundierte Lösung entwickelt und angeboten werden: die Aktivberatung. „Die Aktiv-Beratung ist ein verkehrspsychologisches Beratungsprogramm für Fahrer, die die Voraussetzungen für eine erfolgreiche medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU) verbessern wollen. Dieses Programm beinhaltet zwei Einzelberatungsgespräche á 45 Minuten mit einem Verkehrspsychologen sowie die Teilnahme an einer Gruppensitzung im Umfang von (4 bis 6 – d.V.) Stunden, die ebenfalls von einem Verkehrspsychologen geleitet wird.“

Das Programm Aktiv-Beratung orientiert sich an den Beurteilungskriterien, die der Durchführung amtlich anerkannter medizinisch-psychologischer Untersuchungen zugrunde liegen.

Die Aktiv-Beratung bietet folgende Leistungen:

- Standortbestimmung, in welchem Umfang die Voraussetzungen für ein positives MPU-Gutachten vorliegen.
- Förderung der Bereitschaft zur aktiven Veränderung.
- Bei Bedarf passgenaue, auf den Einzelfall orientierte Empfehlungen für geeignete weitere verkehrspsychologische Hilfestellungen.

Die Aktiv-Beratung ist kein verkehrspsychologisches Rehabilitationsprogramm. Sie verbessert die Voraussetzungen für die Einleitung von zielführenden Klärungs- und Veränderungsprozessen. Diese können durch geeignete Spezialangebote und qualifizierte Verkehrstherapeuten umgesetzt werden.“ (Ergebniszusammenfassung ‚Ihre Aktiv-Beratung zur MPU‘, BfF Berlin (Wedding) der TÜV Rheinland Verkehrs- und Betriebspsychologie GmbH vom Oktober 2007) Den sachkundigen Leser wird es nicht überraschen, dass vor allem das ebenfalls zum TÜV Rheinland gehörende Unternehmen Impuls GmbH diese Forderungen passgenau erfüllen wird, so dass zumindest dieser Kunde nach seiner Aktiv-Beratung nicht erst lange nach einem geeigneten Anbieter suchen musste.

Leider fehlen in dem Beitrag zur Festschrift nähere Ausführungen dazu, wie

- in der Zwischenzeit all die GutachterInnen beschäftigt worden sind,
- die Zeit bis zur Umsetzung des neuen Angebots ökonomisch bewältigt werden konnte,
- die Fahrerlaubnisbehörden mit der Vielzahl der ohne Begutachtung zurückgesandten Fahrerlaubnisakten umgegangen sind,
- die Kunden auf die Schwierigkeiten bei den Begutachtungsstellen des TÜV Rheinland reagiert haben, und
- die Akkreditierungsstelle Fahrerlaubniswesen bei der Bundesanstalt für Straßenwesen die Akkreditierung der TÜV Rheinland Verkehrs- und Betriebspsychologie GmbH hat aufrechterhalten können.

Es bleibt zu hoffen, dass die Protagonisten vom VdTÜV eingeladen werden, auf dem nächsten Fit to Drive – Kongress der interessierten europäischen Fachöffentlichkeit die vielen offenen Fragen zu beantworten.

Müller K, Veltgens U (2007) Verkehrspsychologie und Fahreignung. In: Karbach U (Hrsg.) Festschrift für Dr. Klaus Himmelreich zum 70. Geburtstag. Köln: Luchterhand, 211-225.

## Kurz-Nachrichten

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

In dieser neuen Rubrik tauchen Meldungen und Kommentare auf, die nicht genügend Material für einen eigenständigen Artikel bieten, aber mehr wert sind als eine ironische Erwähnung im Szenegeflüster. Auch hier gilt, dass Beiträge, Informationen, Hinweise willkommen sind.

► **Bewertung von Punkten im Verkehrszentralregister richtet sich nach dem Tattag – Pressemitteilung des BwVG vom 25.09.08:** „Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat heute entschieden, dass die Möglichkeit eines Führerscheininhabers, seinen Punktestand im Verkehrszentralregister durch die Teilnahme an einem Aufbauseminar zu verringern, davon abhängt, wie viele Verkehrsverstöße er zum Zeitpunkt der Ausstellung der Teilnahmebescheinigung begangen hat; es ist nicht erforderlich, dass die Verkehrsverstöße auch schon zu diesem Zeitpunkt rechtskräftig geahndet waren. Nach dem Erreichen von mindestens 18 Punkten kann eine Tilgung von Punkten nicht mehr berücksichtigt werden. In diesen Fällen ist die Fahrerlaubnis wegen fehlender Eignung zu entziehen.“

Zwei Kläger hatten nach von ihnen begangenen Verkehrsverstößen an Aufbauseminaren teilgenommen, um damit ihre Punktzahl im Verkehrszentralregister zu reduzieren. Sie waren der Auffassung, dass bei der Ermittlung des Punktestandes, der für die Höhe dieses Abzuges maßgeblich ist, nur die Straftaten und Ordnungswidrigkeiten zu berücksichtigen seien, deren Ahndung zum maßgeblichen Zeitpunkt - der Ausstellung der Bescheinigung für die Seminarteilnahme - bereits rechtskräftig war (sog. Rechtskraftprinzip). Dem ist das Bundesverwaltungsgericht nicht gefolgt. Zwar setzen die nach § 4 Abs. 3 StVG von den Fahrerlaubnisbehörden beim Erreichen der dort genannten Punktzahlen zu treffenden Maßnahmen, die von der Erteilung einer Verwarnung bis zur Entziehung der Fahrerlaubnis reichen, rechtskräftig geahndete Verkehrsverstöße voraus. Doch muss, soweit ein möglicher Abzug wegen der Teilnahme an einem Aufbauseminar in Rede steht, die Rechtskraft nicht bereits bei Ausstellung der Teilnahmebescheinigung eingetreten sein. Nach dem Sinn und Zweck der Regelung sind vielmehr die Verkehrsverstöße zu berücksichtigen, die zu diesem Zeitpunkt begangen waren (sog. Tattagprinzip), auch wenn sie erst später rechtskräftig geahndet wurden.“

BVerwG 3 C 3.07, 3 C 21.07, 3 C 34.07 - Urteile vom 25. September 2008

► **Konzentration und Konkurrenz bei den Trägern von Begutachtungsstellen nehmen zu:** Auf der einen Seite werden MPU-GmbH und PIMA nun auch formal als eine Gesellschaft geführt, nachdem es schon länger klar war, dass beide im Grunde Teile des TÜV-Konzern waren. Die gemeinsame Geschäftsführerin wird Frau Borgmeier-Lütz werden. Auf der anderen Seite steht die DEKRA wohl vor einem größeren Einmarsch in den alten Bundesländern, nach meinen Informationen mindestens noch in Vechta, Hamburg und im Ruhrgebiet. Weiterhin kursieren Gerüchte über einen gescheiterten Verkauf eines kleineren Trägers und eines erfolgten eines noch kleineren Trägers an jeweils größere Träger (ich hoffe, im nächsten nlvp präzisere werden zu können).

► **Arbeitsgruppe verkehrspsychologische Therapie veröffentlicht vorläufiges Ergebnis.** Die auf Anregung von Dr. Schubert durch den BNV einberufene Arbeitsgruppe hat ihr vorläufiges Ergebnis im Internet veröffentlicht. In 17 Leitsätzen werden Herkunft, Prinzipien, Vorgehensweisen, Zielsetzungen und Rahmenbedingungen verkehrspsychologischer Therapie beschrieben. Damit liegt ein Text vor, der von einem breiten fachlichen Konsens getragen wird, aber auch bewusst für eine Weiterentwicklung zur Diskussion gestellt wird. Die Liste der Autoren und der mitarbeitenden Personen repräsentiert ein weites Spektrum von Arbeitsfeldern. Den vollständigen Text finden Sie unter [www.verkehrspsychologische-therapie.de](http://www.verkehrspsychologische-therapie.de), eine ausführliche Besprechung erfolgt im nächsten nlvp.

## Rezension „Handbuch Fahrerlaubnisrecht“

Paul Brieler, IfS Hamburg

Schue M, Glowalla P, Brauckmann J (2008) Handbuch des Fahrerlaubnisrechts. Bonn: Kirschbaum Verlag (3. Aufl., aktualisiert Dezember 2007), 384 S., 34,50 Euro, ISBN 978-3-7812-1689-1

Das Handbuch des Fahrerlaubnisrechts liegt in einer dritten, überarbeiteten Auflage vor. Es wendet sich an all diejenigen, die sich rund um die Fahrerlaubnis engagieren, vor allem wohl an Fahrlehrer. Die Autoren sind ausgewiesene Experten und langjährig mit den Fragen des Fahrerlaubnisrechts vertraut.

Das Buch beginnt mit einem Überblick über Innovationen in der Fahrzeugtechnik und einer Vorstellung der neuen Zulassungsdokumente für Kraftfahrzeuge. Im weiteren ist das Buch in die Teile ‚Grundlagen des Fahrerlaubnisrechts‘, ‚Erteilung der Fahrerlaubnis‘ sowie ‚Entzug der Fahrerlaubnis und Neuerteilung nach Entzug‘ aufgeteilt. Im ersten Teil werden die gesetzlichen Grundlagen des Fahrerlaubnisrechts und des Fahrlehrerrechts unter besonderer Berücksichtigung Europas sowie die neue Berufskraftfahrerqualifizierung inkl. Lenk- und Ruhezeiten abgehandelt. Im zweiten Teil folgen dann Einteilung sowie Erteilung der Fahrerlaubnisse, die Fahrerlaubnis auf Probe mit den verschiedenen Fort- und Ausbildungsmodellen und der Komplex der ausländischen Fahrerlaubnisse. Im abschließenden dritten Teil wird der Entzug der Fahrerlaubnis und die Neuerteilung nach Entzug behandelt. Das Sachwortregister erleichtert bei Bedarf das schnelle Auffinden gesuchter Begriffe.

Vor dem Hintergrund der weiten Verbreitung, die dem Buch aufgrund seiner unzweifelhaft gegebenen Qualitäten grundsätzlich zu wünschen ist, sind einige Ausführungen zur Beratung, Schulung und Begutachtung auffälliger Kraftfahrer jedoch richtig zu stellen.

Zur amtlichen Anerkennung von Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF) wird die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts bzgl. der ‚Flächendeckungsklausel‘ kritisiert, da „nicht nur der wirtschaftliche Aspekt, sondern auch die wissenschaftliche Funktionsfähigkeit gewahrt werden muss, weil der sensible Begutachtungsbereich keinen negativen Wettbewerb unter dem Gesichtspunkt ‚Neigung zu positiven Gutachten‘ verträgt. Insoweit wäre die künftige Schaffung einer entsprechenden Ermächtigungsgrundlage durchaus im Interesse der Verkehrssicherheit.“ (S. 213) Diese Aussage wird nicht substantiiert. Jeder etablierte oder neue Träger ist frei zu entscheiden, unter den gegebenen Rahmenbedingungen das zweifello mit der Eröffnung einer BfF vorhandene wirtschaftliche Risiko einzugehen. Die Aufsicht durch die zuständige Behörde sowie die Akkreditierung durch die BASt mit regelmäßigen Gutachtenaudits und Begehungen vor Ort sollte für eine fachgerechte Durchführung der Begutachtungen garantieren, und ein systematisches Abweichen von den Beurteilungskriterien (Schubert, Mattern 2005) eigentlich ausschließen.. Inwieweit Begutachtungsstellen ‚wissenschaftlich funktionsfähig‘ sein müssen, erschließt sich weder aus den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen oder der relevanten Literatur noch aus der täglich erlebbaren Begutachtungspraxis; es wird auch nicht klar, was die Autoren darunter verstehen.

Die Verkehrspsychologische Beratung gem. § 71 FeV ist keine therapeutische Maßnahme (S. 330), leistungsdiagnostische Verfahren sind nicht vorgesehen (S. 332), es handelt sich nicht um eine Untersuchung (S. 332), und die Anerkennungsvoraussetzung für Diplom-Psychologen ist nicht allein durch eine mehrjährige Erfahrung in der Fahreignungsbegutachtung (S. 331) erbracht.

Zu Besonderen Aufbaueminaren wird unter Hinweis auf § 36 Abs. 6 FeV postuliert, dass die Kurse meist bei einer BfF stattfinden (S. 335 und 342). Abgesehen davon, dass die genannte Fundstelle in der FeV die Anerkennung von Kursleitern regelt, und keine Aussagen über die

Veranstalter der Besonderen Aufbaueminare macht, bleibt die Herkunft dieser Behauptung unbelegt. Für den Leser wäre es klarer, wenn die Autoren sich eng an den Text der FeV gehalten hätten.

Zu Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung wird in einer Übersicht (S. 357) eine Nachbegutachtung nach einer Nachschulung aufgeführt, die es jedoch in den verwaltungsrechtlichen Vorschriften nicht gibt. Auf S. 361 ist richtigerweise aufgeführt, dass mit Erreichen des Kursziels, dokumentiert durch die Teilnahmebescheinigung, ohne nochmalige medizinisch-psychologische Begutachtung die Fahrerlaubnis erteilt wird. Allerdings legen die Autoren im folgenden erneut ihre Meinung dar: aus der Überlegung, dass sich die Richtigkeit einer Diagnose und der Erfolg einer Schulung erst in der Verkehrsbewährung nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis dokumentiere, folgern sie, dass eine Schulung in die Fahreignungsbegutachtung einzubetten sei, um in einer Nachbegutachtung den Erfolg der Schulung bestätigen zu können. Abgesehen davon, wie das fachlich gehen sollte – wenn sich der Erfolg doch erst im realen Verkehrsverhalten zeigt –, ignorieren die Autoren die Ergebnisse der Evaluationsstudien, wonach die erneute Auffälligkeit nach Kursteilnahme in geringem Maße auftrat als nach einem positiven Gutachten. In der Logik der Autoren müsste also eine Nachbegutachtung nach einem positiven Gutachten erfolgen, weil „der Betroffene zwar die formalen Anforderungen erfüllt, sich aber innerlich nicht im Sinne einer Bewusstseinsänderung ‚einbringt‘“ (ebda.), d.h. die Gutachter zwar überzeugt hat, ohne jedoch wirklich Einstellungs- und Verhaltensänderungen vollzogen zu haben. Damit sprechen die Autoren eine grundsätzliche Problematik von Rehabilitations- und Begutachtungsprozessen an, deren konsequente Lösung nur in einer lebenslangen Sperre liegen könnte. Wenn das nicht gewollt ist, muss immer ein Restrisiko durch die Gesellschaft getragen werden – die Regelungen des Gesetz- und Verordnungsgebers wie z.B. der Nachweis der Kursqualität, die Kursleiterqualifikation, die Begutachtungen durch die Akkreditierungsstelle Fahrerlaubniswesen, u.v.m. suchen die Quote falsch positiver Entscheidungen im Interesse aller zu minimieren.

Im dann folgenden Abschnitt behaupten die Autoren, eine Zuweisung zu einem Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung für alkoholauffällige Kraftfahrer scheidet „bei wiederholtem Entzug wegen Trunkenheit oder bei erstmaligem Verstoß mit hohen BAK - Werten (über 1,6 ‰) grundsätzlich aus“. Diese unbelegte Aussage entspricht weder den gültigen Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung (Lewrenz 2000) noch den Beurteilungskriterien (Schubert, Mattern 2005). Sie macht auch keinen Sinn, denn dann wären die vorher geäußerten Bedenken der Autoren gegen die Nachschulung insofern überflüssig gewesen, als nur ein sehr kleiner Kreis von wiederholt (§ 24 a StVG, max. eine Straftat gem. § 315c, 316 StGB) alkoholauffälligen Kraftfahrern überhaupt für eine Kursteilnahme in Frage kommen würde, was bei einer Zuweisungsquote durch die Begutachtungsstellen für Fahreignung von weniger als 15 % darauf hinauslaufen würde, dass entsprechende Kurse gar nicht durchgeführt würden.

Das Kapitel „Neigung zu Alkohol- und Drogensucht“ ist bereits in der Überschrift fachlich unsinnig formuliert: entweder jemand ist süchtig oder er ist es nicht, d.h. auf dem Weg in die Sucht, indem er riskanten oder missbräuchlichen Konsum von Suchtmitteln betreibt. In dem Kapitel gibt es weitere Aussagen, die aus fachwissenschaftlicher Sicht fragwürdig sind, wie z.B. dass die Schädigung der Leber „zur Beeinträchtigung wichtiger intellektueller Funktionen ...“ führt bzw. dass der Konsum von Medikamenten oder auch die Einnahme von Cannabis zu einer Schädigung des Gehirns führt, wobei anschließend die möglichen Wirkungen pauschal aufgeführt werden. Oder dass ab 1,6 ‰ Alkoholabhängigkeit nicht auszuschließen ist: erstens gilt diese Aussage auch bei einer BAK unter 1,6 ‰, und zweitens wäre bei Gültigkeit dieser Aussage eine andere Fragestellung seitens der Fahrerlaubnisbehörden an die Gutachter zu erwarten. Oder dass der Missbrauch mit der Abhängigkeit vermischt wird. Dieses Kapitel sollte grundlegend mit fachlich kompetenter Unterstützung überarbeitet werden.

Die kritischen Anmerkungen beziehen sich allerdings nur auf sehr spezielle Teile des Buches, welches in seiner Gesamtkonzeption und der

Ausführung auch für Verkehrspsychologen und Verkehrsmediziner durchaus empfehlenswert ist, um sich über das Fahrlehrerrecht, das Fahrerlaubnisrecht in der EU, Innovationen in der Fahrzeugtechnik o.ä. umfassend zu informieren.

Lewrenz H (als Bearbeiter) (2000) Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung des Gemeinsamen Beirats für Verkehrsmedizin beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und beim Bundesministerium für Gesundheit (6. erw. Aufl.). Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe „Mensch und Sicherheit“, Heft M 115. Wirtschaftsverlag NW, Bremerhaven.

Schubert W, Mattern R (Hrsg.) (2005) Beurteilungskriterien – Urteilsbildung in der medizinisch-psychologischen Fahreignungsdiagnostik. Kirschbaum Verlag, Bonn.

## Zeitschriften-Übersicht

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn

**An dieser Stelle erfolgt regelmäßig der Hinweis auf interessante Artikel aus den wichtigsten Zeitschriften aus unserem Arbeitsgebiet:**

**BA – Blutalkohol:** Die Ausgabe 03/2008 vom Mai beginnt mit einer Untersuchung bezüglich der Frage, ob aufgrund von polizeilichen Vor- tests und daraus folgender Zunahme von Einzeltest-Aufträgen statt Screening-Verfahren an die rechtsmedizinischen Institute möglicherweise die Dunkelziffer von Drogen im Straßenverkehr unterschätzt wird. Immerhin bei knapp 10% von 322 Proben bestätigte sich diese Vermutung. Es folgt ein ausführlicher Artikel zur Labordiagnostik bei Alkoholfragestellungen in der Fahreignungsbegutachtung mit einem sorgfältigem Aufzeigen der Gründe für Fehlinterpretationen und einer Reihe von aktuellen Literaturangaben. Danach eine kurze Antwort von Jansen und Jakobshagen auf den Artikel von Glitsch/Burmeister aus der Heft 01/2008 zur Urteilsbildung in der MPU, wobei die Autoren die Beurteilungskriterien vor allem mit Hinweisen auf die Unangemessenheit einer Forderung nach einer quasi testtheoretischen Fundierung der einzelnen Indikatoren verteidigen. Daneben gibt es eine Dokumentation einer EU-Richtlinie zur Durchsetzung von Verkehrsvorschriften (Geschwindigkeitsübertretung, Trunkenheit, Sicherheitsgurt und rote Ampel) und eine Fülle von Urteilen, von denen mir folgende aufgefallen sind: OLG Stuttgart entscheidet, dass das Benutzen einer während der Laufzeit einer deutschen Sperrfrist erworbenen EU-Fahrerlaubnis aufgrund der komplizierten Rechtslage ein von der Strafbarkeit befreiender Verbotsirrtum sein kann. Zwei Urteile bekräftigen die Notwendigkeit der Wartezeit von 10 Minuten zwischen zwei Messungen der Atemalkohol-Konzentration, und ein Urteil des AG Aachen erklärt eine minutengenaue Rückrechnung der BAK für zulässig. Ein interessantes Urteil des OVT NRW bekräftigt die Zulässigkeit, ein MPU-Gutachten nicht berücksichtigen, wenn es auf wahrheitswidrigen Angaben beruht. Wichtig auch die Feststellung, dass bei der (Neu-)Erteilung der Fahrerlaubnis keine Eignungsvermutung besteht, die Fahreignung muss also positiv festgestellt werden. Mehrere Urteile beschäftigen sich ausführlich mit dem Verhältnis zwischen Straf-/Ordnungswidrigkeiten-Recht und der verwaltungsrechtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis bei Drogenfällen. Dabei scheint sich nach meinem Eindruck eine gewisse Tendenz abzuzeichnen, THC-Konzentrationen zwischen 1,0 und 2,0 mg/ml analog zu behandeln wie den Bereich der relativen Fahruntüchtigkeit bei Alkohol: Diese ist in diesem Bereich nicht automatisch ausgeschlossen, aber eine Verurteilung kann aufgrund spezieller Umstände erfolgen.

<http://www.bads.de/Blutalkohol/blutalkohol.htm>

**ZVS - Zeitschrift für Verkehrssicherheit:** Die Ausgabe 3/2008 startet mit einem Überblick über Konzepte und Effekte von Geschwindigkeitsüberwachung in Europa, den Schwerpunkt bildet aber eine interessante Grundlagenarbeit mit einem Neuvorschlag für Merkmale und Kenngrößen zur Bemessung der Verkehrssicherheit. Tiefgehend theoretisch fundiert, aber auch anschaulich werden quantifizierbare Maßstäbe jenseits der traditionellen Todesopfer- und Unfallzahlen abgeleitet, die eben nicht Sicherheit quantifizieren, sondern Unsicherheit. Sehr technisch, aber präzise nachvollziehbar werden dann Verkehrssysteme nach dem

ingenieurtechnischen Modell der Zuverlässigkeit untersucht. Interessant ist das Ergebnis, dass daraus abgeleitet in Deutschland Verkehrsunfälle statistisch betrachtet die mittlere Lebensdauer um 3 Monate verringern. Lesenswert die differenzierten Bereichen zu der unterschiedlichem Risiko der Verkehrsteilnahme, je nachdem ob die Bezugsgröße Reisestrecke oder Reisezeit ist. Hochinteressanter Artikel! Ebenfalls sehr anregend der Beitrag zu dem zukünftigem Problem älterer Kraftfahrer, an den sich der Bericht über die subjektive Sicherheit von Senioren im Straßenverkehr anschließt, bei denen der unterschiedliche Einfluss von Alter, Geschlecht, Mobilitätseinschränkung und Wohnumgebung herausgearbeitet wird. Optimistisch stimmt eine Studie, die zeigt, dass ein Training eines ökonomischen Fahrstils auch noch nach 10 Monaten positive Effekte im Bereich Energieeinsparung und Sicherheitsorientierung zeigte. Kurze Berichte beschäftigen sich u. a. mit dem Schleppen von PkW hinter Wohnmobilen, 10 Jahre Akkreditierung Fahrerlaubniswesen und einer Verkehrssicherheitskampagne in der Schweiz mit beeindruckenden Details zu der dramatisch steigenden Schwere von Unfällen mit überhöhter Geschwindigkeit. Bemerkenswert auch die Mitteilung, das der Deutsche Verkehrssicherheitsrat sich seit kurzem am Konzept „Vision Zero“ (Null Verkehrstote) orientiert. Im Bereich Verkehrsrecht verwundert etwas, das über die Veränderung der FeV berichtet wird, ohne die eingeführte Trennung von Beratung und Begutachtung auch nur zu erwähnen. Lesenswert ein Urteil des AG Düsseldorf, dass nach einer Trunkenheitsfahrt mit 2,12 Promille von der Verhängung einer Sperrfrist absah, weil der Betroffene an einer verkehrstherapeutischen Maßnahme teilgenommen hatte (ohne sie bereits beendet zu haben!). Das Urteil wird in der ZVS kritisch kommentiert. Lesenswert daneben der Bericht von der Tagung „Road Safety Conference 2008“ in Tallinn und weitere Berichte aus der internationalen Verkehrssicherheitsarbeit.

**NZV - Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht:** In der Ausgabe 07/2008 ist vor allem der Artikel zur "Kontrollteilnahme von Begutachtern der BAST an Explorationsgesprächen im Rahmen der MPU" interessant. Mit Blick sowohl auf die Grundrechte der betroffenen Kraftfahrer, als auch mit Blick auf die Rechtsstellung der Begutachtungsstelle wird diese als rechtlich nicht zulässig abgelehnt - nach meinen Informationen besteht die BAST auch inzwischen nicht mehr darauf. Zudem gibt es ein interessantes Urteil zu der Anfechtbarkeit von Punktebewertungen mit der wichtigen Feststellung, dass die Höhe der Geldbuße unerheblich für die Punktebewertung ist. Eher amüsant, aber auch lehrreich die Auseinandersetzung, ob ein Harnverhalt von der Strafbarkeit einer Trunkenheitsfahrt befreien kann. Auch die Frage des Alkohol-Grenzwertes für einen Elektro-Rollstuhl ist zwar nicht sehr häufig praxisrelevant, aber rechtstheoretisch durch die Analogiebildung zum Fahrrad ganz interessant. Hoch praxisrelevant dann ein Urteil um die Anerkennung von neu entwickelten Kursen nach § 70 FeV, die anzuerkennen seien, wenn die formalen Voraussetzungen vorliegen, auch wenn noch keine Evaluationsergebnisse vorliegen. Damit ist endlich ein Weg aufgezeigt, neu entwickelte Kurse anzuerkennen, das dies nach dem Wortlaut des § 70 FeV praktisch nicht möglich war (Anerkennung setzt Wirksamkeit voraus, diese kann aber nur durch anerkannte Kurse überprüft werden...).

In der Ausgabe 08/2008 ist zentral ein Grundsatzartikel von Dr. Gehrman zu den Grenzwerten für Drogeninhaltsstoffe im Blut mit einer grundsätzliche Betrachtung über die rechtliche Zulässigkeit von Grenzwerten, wobei sorgfältig zwischen Wirkungsgrenzwerten, die rechtliche Wirkung entfalten können und analytischen Werten, die eher die wissenschaftlich gesicherte Wirkungsmöglichkeit erfassen, unterschieden wird. Die Praxis der Orientierung am Konsumstatus bei Cannabiskonsum (gelegentlich vs. regelmäßig) sei eine Quelle von Rechtsunsicherheit, da es keine gesicherten Zusammenhang zu quantitativ bestimmbar Werten gäbe. Daraus wird die Forderung nach einer Art abgestuften Sanktionensystem wie beim Punktesystem abgeleitet, bei denen eine MPU quasi nur noch als letzte Stufe vorgesehen ist. Insgesamt also Ansatz, der viele Diskussionen auslösen wird. Interessant ist auch ein Artikel zur Begutachtung von psychischen Schäden. Daneben fand ich lesenwert einen Artikel zu SEGWAY („Fahrender Fußgänger“). Bei den Urteilen fände ich erwähnenswert für unser Arbeitsgebiet ein Urteil zu Unzulässigkeit der Entziehung der Fahrerlaubnis allein wegen Amphet-

amin-Konsums und eins zu der Unterscheidung von roten Kennzeichen und Kurzzeitkennzeichen.

<http://rsw.beck.de/rsw/shop/default.asp?site=NZV>

**Verkehrszeichen:** keine neue Ausgabe seit dem letzten nlvp

[www.verkehrszeichen-online.de](http://www.verkehrszeichen-online.de)

---

## Aus dem Netz gefischt

---

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

**In dieser Rubrik werden Informationen und Personen vorgestellt, die mir bei Rundgängen durch das Netz aufgefallen sind und die eine größere Bekanntheit verdienen.**

Diesmal habe ich die Seite [www.verkehrsportal.de](http://www.verkehrsportal.de) ausgewählt. Ich hatte im nlvp schon einmal darauf hingewiesen, bin jetzt noch einmal darauf gestoßen und kann empfehlen, sie einmal durchzuforschen. Durchforsten deshalb, weil es sich um ein ganzes Universum verschiedener Teile handelt. Angenehm ist eine ziemlich übersichtliche und aufgeräumte Oberfläche und eine schnelle Reaktion. Es finden sich Infos für fast alle Themen um den motorisierten Strassenverkehr. Beeindruckend ist auch die Vielfalt der Foren und die prompte Reaktion in den Foren – ich habe selten so viele aktuelle Beiträge gelesen. Auch die Qualität der Forum gerade im Bereich der MPU ist nach Stichproben gut, was mich besonders beeindruckt, ist die Geduld, mit der einige kompetente Moderatoren auch mit sehr uneinsichtigen Schreibern umgehen. Auch die Basisinformationen sind gut gegliedert, allerdings wird auf laufende Diskussionen zum Teil noch nicht Bezug genommen (z.B. bei der Fahrerlaubnisverordnung, Segway etc.). Insgesamt aber eine Seite zum Stöbern, speziell in den Foren.

---

## Szenegeflüster – ohne Gewähr

---

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn und Informanten

**Die folgenden Informationen beruhen auf mündlichen Hinweisen und sind nicht detailliert geprüft worden, sie sind eher im Sinne einer nicht ganz ernsthaften Kategorie „Klatsch- und Tratsch aus der High-Society der Verkehrspsychologie“ gemeint, allerdings stammen sie aus in der Regel zuverlässiger Quelle. Für Bestätigungen oder Hinweise auf Fehler bin ich dankbar.**

- Die neueste EU-Rechtssprechung zum Führerscheintourismus soll wohl noch in diesem Jahr in deutsches Recht durch einige Veränderungen der Fahrerlaubnis-Verordnung umgesetzt werden, wobei es sich nur um minimale Veränderungen handeln dürfte. Die reißerischen Pressemeldungen der letzten Zeit nach dem Motto „Führerscheintourismus“ beendet, entbehren nach meiner Einschätzung der EUGH-Urteile jeglicher Grundlage.
- Die Reaktionen der BfF-Träger auf die neue Fahrerlaubnis-Verordnungen sind noch nicht überschaubar, vor allem ist schwer einzuschätzen, für welchen Arbeitsbereich sich Kollegen, die jetzt sowohl gutachterlich, als auch beratend tätig sind, entscheiden werden, es gibt Klagen, dass Gutachter auf dem Arbeitsmarkt schwer zu finden seien, aber auch die Einschätzung, dass viele Kollegen den sichern Zweig de Begutachtung wählen werden.
- Nach einer Umfrage unter den Teilnehmern der BNV-Mitgliederversammlung scheint die Talsohle erreicht zu sein: Die Mehrzahl sprach von massiven Umsatzrückgängen in den letzten Jahren, aber von einer Stabilisierung auf niedrigem Niveau oder leichten Steigerung in diesem Jahr.



- Die Neuauflage der "Beurteilungskriterien" hat sich verzögert, im Augenblick wird der Verkehrsgerichtstag als Termin gehandelt.
- Es gibt Hinweise, dass der Sektion Verkehrspsychologie zum Jahresende ein deutlicher Aderlass in Bezug auf die Mitgliederzahl bevorsteht.
- Man munkelt, dass es ernsthafte Bestrebungen gibt, die Ergebnisse der letzten beiden BNV-Kongresse gemeinsam und in absehbarer Zeit zu veröffentlichen, nachdem es erheblichen Unmut über die bis heute nicht erfolgte Veröffentlichung der Beiträge des Kongresses 2006 gegeben hat.

## Kongresse

---

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

**An dieser Stelle erscheint regelmäßig ein Hinweis auf interessante Kongresse mit Daten und Programmhinweisen.**

Die Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V. (DGVM) und die Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie e.V. (DGVP) veranstalten ihr 4. Gemeinsames Symposium, diesmal zum Thema „Unbestimmte Begriffe in der Begutachtung von Fahrtüchtigkeit und Fahreignung“. Es findet statt vom 24. - 25. Oktober in Neu-Ulm. Alle wichtigen Informationen finden Sie unter:

<http://www.conventus.de/verkehr2008/index.php?page=3790&client=1391&lang=3776>

Wie immer sind wieder ein Fülle von renommierten Referenten mit interessanten Themen vertreten, ein kleiner Auszug:

- „Neuauflage Beurteilungskriterien“ – Was hat sich geändert (Jürgen Brenner-Hartmann, Ulm)
- Evaluationsansätze zum komplexen medizinisch-psychologischen Begutachtungssystem „Beurteilungskriterien“ (Wolfgang Jacobshagen, Berlin; Johannes Jansen, Berlin)
- „Wer ist wer?“ Anlage 15, Punkt 4 FeV (Walter Schneider, Köln; Jan Frederichs, Bonn) – ein etwas kryptischer Titel zu einem umstrittenen Thema ...
- Workshops zu „Alkoholabhängigkeit und schädlicher Alkoholgebrauch“, „Diabetes(therapie) und Straßenverkehr“ und „Bedingte Eignung“
- „Wie sicher kann eine Alkoholkonsumreduktion im Einzelfall beurteilt werden?“ (Helmut Seitz, Heidelberg)

## Ausgabe 05/2008

---

Die fünfte Ausgabe des „Newsletters Verkehrspsychologie“ (nlvp) in 2008 wird voraussichtlich am 02. November 2008 erscheinen (wie immer ohne Gewähr ...), geplant sind folgende Themen:

- **Bericht vom Kongress „Perspektiven Autofreien Wohnens“**
- Ergebnisse des Arbeitskreises „Definition von Verkehrstherapie“
- Thesen zur Toleranzentwicklung bei Alkohol, 2. Teil

# Der Tod, die Straße und die Solidarität

## Über die Liebe in Zeiten der Gewalt gegen Menschen im Straßenverkehr

Dr. Bernd Rothenberger, Esslingen

Aggressiv-impulsives Fahren ist ein weltweites soziales Problem. Die jährlich ca. 40.000 Toten und die 1,7 Millionen Unfallopfer im Straßenverkehr der EU sind kein Schicksal. Sie stehen in funktionaler Entsprechung zu den sicherheitsorientierten, aber emotional unintelligenten Verhaltens- und Erlebnisweisen aller Verkehrsteilnehmer auf das tödliche Verkehrsteilnehmerisiko, und sind nicht allein der Gruppe der aggressiven und impulsiven Fahrer zuzurechnen. Die Praxis einer solidarisch-verantwortungsbewussten Teilnahme am Straßenverkehr, die Liebe zum Verkehrsweg Straße, die Toleranz für die Vielfalt der Fahrer und Fahrzeuge und das partnerschaftliche Verhältnis der Autofahrer untereinander sind die richtigen Antworten auf den unbewältigten Verkehrsstress.

Warum spricht niemand von der einen Million Verkehrsteilnehmer, die jährlich auf den Straßen und Plätzen in allen Ländern unserer Erde getötet werden? Warum erzählt niemand von dem Leiden und der Trauer, die der gewaltsame Tod im Straßenverkehr in den Familien der Opfer, bei ihren Freunden, Gefährten und Kollegen ausgelöst hat? Warum löst die Gewaltbereitschaft auf unseren Straßen und Plätzen bei uns so wenig Beachtung und Mitleid aus? Warum geben wir Mitmenschen und Zeitgenossen uns so wenig Aufschluss über die Gründe, die unserem Verhalten und Erleben als Autofahrer zugrunde liegen? Warum nehmen wir nicht die psychosozialen und finanziellen Folgen wahr, die jährlich mit den Milliarden von Verletzten und Unfallopfern in den Gesellschaften und deren Wirtschaft verbunden sind? Warum wollen wir es nicht wahrhaben, dass die Gewalt gegen Menschen im Straßenverkehr und der Tod auf der Straße ihre direkte Entsprechung in der Verletzung der Menschenrechte in unseren Gesellschaften finden?

	Unfälle		Todesfälle		Unfallopfer	
	Anzahl	per Bevölkerung	Anzahl	per Bevölkerung	Anzahl	per Bevölkerung
<b>1991</b>	1.430.040	3.246	71.160	162	1.896.914	4.305
<b>1992</b>	1.418.175	3.206	66.558	150	1.881.019	4.252
<b>1993</b>	1.357.665	3.056	61.254	138	1.798.000	4.047
<b>1994</b>	1.388.365	3.115	59.579	134	1.848.049	4.146
<b>1995</b>	1.403.798	3.140	58.997	132	1.881.110	4.208
<b>1996</b>	1.393.446	3.110	55.498	124	1.872.287	4.178
<b>1997</b>	1.419.886	3.161	56.420	126	1.907.043	4.246
<b>1998</b>	1.436.631	3.192	55.151	123	1.923.030	4.273
<b>1999</b>	1.467.092	3.253	54.073	120	1.963.488	4.353
<b>2000</b>	1.448.533	3.203	52.489	116	1.928.990	4.267
<b>2001</b>	1.421.119	3.133	50.396	111	1.913.000	4.217
<b>2002</b>	1.395.555	3.064 - 2 %	49.736	109 - 1 %	1.870.140	4.106 - 2 %
<b>2003</b>	1.350.700	2.964 - 5 %	46.900	103 - 7 %	1.820.800	3.996 - 5 %
<b>2004</b>	1.301.100	2.855 - 8 %	43.500	95 - 14 %	1.746.800	3.833 - 9 %
<b>2005(*)</b>	1.272.000	2.800 - 10 %	41.500	92 - 17 %	1.714.100	3.761 - 10 %(*)

Tab.: Zahl der Unfälle, Tote und Verletzungen im Straßenverkehr in der EU in den Jahren von 1991 bis 2005.

Aus: COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES COMMISSION (Ed.): Staff working document European Road Safety Action Programme - Mid-term Review {COM(2006) 74 final. Brussels, 22.02.2006, SEC (2006) 221. (\*) Geschätzte Zahlen.

Risikogesellschaften sind aus sich heraus relativistisch in ihrer Bewusstseinsordnung, technisch-wissenschaftlich in ihrer Organisation und post-materialistisch in ihrer Orientierung. Dabei stellen sie mentale Anforderungen an das demokratische Bewusstsein und an entsprechende politische und nicht nur kulturelle Werte, die im Verhältnis dazu verbindlicher und zwingender sind, das wir brauchen Normen und Prinzipien, die universal, metaphysisch und spirituell sein müssen. Die mentalen Anforderungen an eine intelligente Teilnahme am Straßenverkehr überlasten mehr als Vierfünftel aller Autofahrer, mit dem Ergebnis, dass sie ihr Fahrverhalten nicht korrekt wahrnehmen und ihren emotionalen Umgang mit den chronischen Verkehrsfrustrationen nicht selbst regulieren können. Um sich jedoch legitimieren zu können, sind Risikogesellschaften auf das angewiesen, was Harry Frankfurt (2006) *volitionale Notwendigkeit* nennt. Mit Hilfe der Einsicht in diese Form der Notwendigkeiten kann der Autofahrer ein fahrerbezogenes Wissen von sich selbst, sowie eine bewusste Verkehrsmoral entwickeln. Beides, das fahrerbezogene Wissen und die verkehrsbezogene Moral, können mit den begrifflichen Netzen der wissenschaftlichen Theorie nicht eingefangen oder mit dem Prinzip der Gerechtigkeit allein nicht bewertet werden. Volitionale Notwendigkeiten im Straßenverkehr beziehen sich nämlich auf den zwanglosen Zwang guter Gründe, mit denen der Autofahrer sich Rechenschaft darüber gibt, was er tut und lässt, um seine verkehrsbezogenen Werte und fahrerbezogenes Wissen von sich selbst zu

verwirklichen. Mit volitionalen Notwendigkeiten kann er verstehen, was für ihn während seiner Teilnahme am Straßenverkehr wirklich von Gewicht ist, woran sein Herz als Autofahrer hängt und was er wirklich ernst nimmt, wenn er am Steuer seines Fahrzeugs sitzt. Abschließend kann er seine Eignung, ein Fahrzeug emotional intelligent zu führen, prüfen und zugleich verstehen, was ihn am Ende seiner Entwicklung in solidarischer Verantwortung mit den anderen Verkehrsteilnehmern bindet. Volitionale Notwendigkeiten, insofern sie im Straßenverkehr wirksam werden, unterliegen einer Entwicklungslogik des fahrerbezogenen Wissens von sich selbst und einer Handlungslogik und begründen seine Fahrerintelligenz. Die Entwicklung dieser Handlungslogik des Autofahrers werden wir in einem zweiten Teil beschreiben und in einem dritten Teil auf meine eigene Autofahrerkarriere sowie auf die Praxis der verkehrspsychologischen Therapie anwenden.

Die erste Frage. Warum gibt es auch noch in postmetaphysischen Gesellschaften eine so große Anzahl von schweren Unfällen und den so massenhaften Tod im Straßenverkehr? Die gültige Antwort, die mich in ihrer Einfachheit überzeugt hat, weil sie das Problem des Zusammenhangs von Gewalt und Gerechtigkeit weder mit den stumpfen Instrumenten der Wissenschaft, noch in der Perspektive der Ersten-Person-Introspektion zu lösen versucht, heißt: Um überhaupt die automobilen Mobilität nutzen und am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen zu können, haben die Autofahrer bislang kein anderes Bewusstsein entwickelt als die blinde Gedankenlosigkeit. In diesem Zustand gelingt es ihnen, ihre offene Gewaltbereitschaft aus ihrem Bewusstsein zu verdrängen. Fahrer nehmen ihren spezifischen Mangel an Fahreignung, der aus der Dysfunktionalität resultiert, die Sicherheit auf den Straßen und in ihren Fahrzeugen gewaltsam oder aber ängstlich-vermeidend herzustellen, überhaupt nicht wahr. Wie kann die Verkehrspsychologie diesen Befund dem Autofahrer verständlich machen, ohne dass sie ihn in seiner Absicht zur Verhaltensänderung demotiviert oder aber mit seinen Fahrverhaltensweisen stigmatisiert?

Ich versuche eine moralentwicklungspsychologische Antwort auf die oben gestellte Frage zu geben, indem ich mir die mentalen Anforderungen an eine intelligente Straßenverkehrsteilnahme zusammen mit dem Todesrisiko im Straßenverkehr anschau: Als Verkehrsteilnehmer *müssen* wir unsere Eignung zur Teilnahme am Straßenverkehr nachweisen, obwohl wir bereits am Straßenverkehr *können*, d.h. eine Mobilitätskompetenz und eine Lust an der Mobilität seit unserer frühen Kindheit und auf sensomotorischer Ebene entwickelt haben. Dieser Zusammenhang von *Können (Sein) und Müssen(Sollen)* ist empirisch und normativ zugleich wahrzunehmen. Wenn ich nun in gemischt empirisch-normativer Wahrnehmung auf die Entwicklung der fahrerbezogenen Mobilität schaue, dann muss ich zu der Schlussfolgerung kommen, dass die Übergänge von der Stufe 0 zu den Stufen 1 bis 6 der Theorie und Praxis der Gerechtigkeit völlig unbewusst verlaufen. Es ist der Übergang von einer im Tierreich vorhandenen, einseitigen Dominanzbeziehung der Stufe 0 zu einer menschlichen, wechselseitigen Dominanzbeziehung der Stufe 1, wo der Eine mit Rache und Vergeltung auf eine vorausgehende Gewalttat des Anderen reagiert, und es ist die damit verbundene Symmetrie, auf Gewalt mit Gegengewalt zu reagieren (Auge um Auge, Zahn um Zahn), die überhaupt nicht wahrgenommen werden. Ganz zu schweigen von der Einsicht in die Aufrechterhaltung einseitiger Verantwortungsbeziehung im Straßenverkehr oder von einem Willen zur Verkörperung von Gerechtigkeit und solidarischer Verantwortung, um die offene Gewalt und Feindseligkeit der Menschen untereinander auf unseren Straßen begrenzen zu können. Offensichtlich kann weder eine psychoanalytische noch eine lerntheoretische Betrachtungsweise den Anforderungen an eine angemessene Beschreibung der Gewissensbildung und der Entwicklung des moralischen Verhaltens genügen, weil beide das eigentlich Ethische und Metaphysische an der Normativität nicht beschreiben können. Aber auch die Moralpsychologie in der Interpretation von Kohlberg erlaubt es nicht zu beschreiben, wie die offensichtliche Gewaltbereitschaft in menschlichen Gesellschaften volitional kontrolliert werden kann. Der Übergang von der rein tierischen Dominanzbeziehungen (Stufe 0 menschlicher Gewaltbeziehungen) zu den bekannten sechs Entwicklungsstufen menschlicher Gerechtigkeitsbeziehungen, bleibt auch für die Forscher unbegriffen. Ich breche hier meine moralpsychologischen Überlegungen ab, weil ich die Entwicklung nicht ausreichend gut verstehe, wie die Übergänge von reziproken Gewaltbeziehungen zu einseitigen Solidar- oder Verantwortungsbeziehungen geschehen.

Die zweite Frage. Wie lässt sich die Frage beantworten, dass die allermeisten Verkehrsteilnehmer die symmetrische Dynamik ihrer Gewaltbereitschaft im Straßenverkehr nicht wahrnehmen wollen? Dürfen wir die Verantwortung für die im Straßenverkehr mit offener Gewalt ausgetragenen Rivalitäten um Zeit, Ansehen und Sicherheit allein den impulsiven Rasern, den dominant-feindseligen Autonarren oder den rache- und vergeltungssüchtigen Dränglern zuschreiben? Brauchen wir mehr technische Assistenzsysteme in unseren Fahrzeugen, um das Todesrisiko im und durch das Automobil zu begrenzen? Müssen wir mehr Energie und Geld in den Aufbau „intelligenter Straßen“ stecken, um unsere fahrtechnischen oder emotionalen Defizite am Steuer zu kompensieren? Haben wir eine zu gering entwickelte Sicherheitskultur oder ein zu hohes Risikobewusstsein im Straßenverkehr, um sichere Mobilität für alle fördern zu können oder vielleicht doch Mobilität verhindern zu müssen?

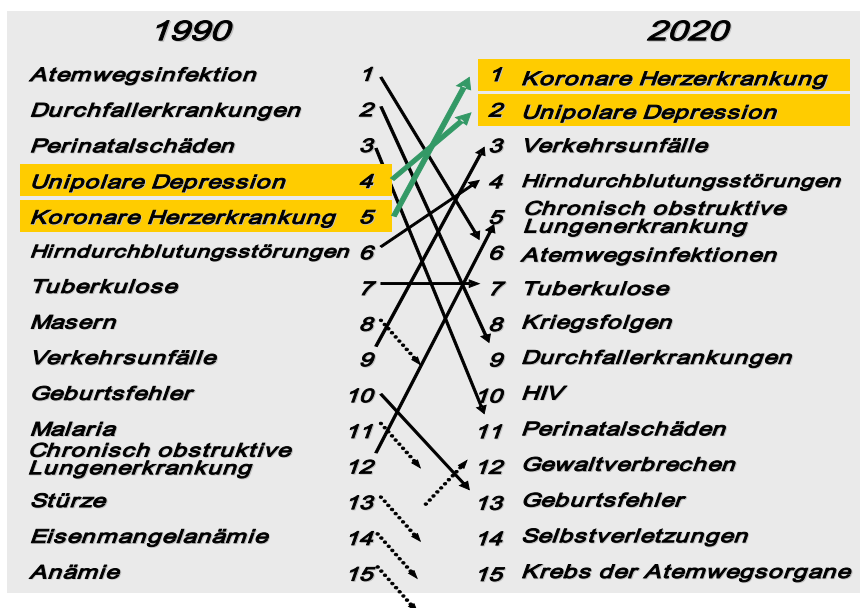
Meine Antwort auf alle diese Fragen lautet nein. Ich meine, dass wir uns nicht aus unserer Verantwortung für eine solidarische Teilnahme am Straßenverkehr stehlen können, und dass wir nicht nur die anderen motivieren müssen, hinter ihrem Steuer weniger Gewaltbereitschaft, Aggressionen und Ärger zu zeigen und mehr Frustrationstoleranz aufzubringen, damit sie mehr Rücksicht auf die Vielfalt der Autofahrer und der Verkehrssituationen nehmen. Kein Verkehrsteilnehmer kann sich auf der sicheren Seite fühlen, wenn er glaubt, er müsse seinen Fahrstil nicht ändern, nur weil er vorsichtig, defensiv und sicher fahre. Weit davon entfernt 'Sichere Mobilität für alle' als oberste Maxime seines Handelns im Straßenverkehr zu betrachten, sollte der gute Autofahrer die folgende Einsicht verinnerlichen: Die Überlebenden im Straßenverkehr sind nicht die sicher angepassten Autofahrer und die sicherheitsorientierten Autofahrer sind nicht die partnerschaftlichen Autofahrer. Wie ich später

(Teil 2) nachweisen werde, schützt ein sicherheitsorientiertes Fahren nicht vor den Risiken und Gefahren im Straßenverkehr, schon gar nicht vor der Gewaltbereitschaft und dem chronischen Todesrisiko. Im Gegenteil, es sind die Gefahren des sicherheitsorientierten Fahrens selbst, die unverzerrt wahrgenommen und korrekt benannt werden müssen, soll emotional intelligent und versöhnlich dem Auftreten von Gewalt und Tod auf der Straße und dem Mythos von der Fatalität verkehrsbezogener Gewalt vorgebeugt werden.

### 1. Das Todesrisiko der Straßenverkehrsteilnahme verstehen können

Die psychosozialen Folgen des Verkehrstodes sind unsäglich und nicht mit Worten zu beschreiben. Die ökonomischen Kosten für durch Verkehrsunfälle bedingte Personenschäden belaufen sich nach Schätzungen der BAST (BAST info 10/2005) auf 16,3 Milliarden Euro jährlich.

Schauen Sie sich die Zahlen für die sozialen Belastungen und die Gesundheitsbelastungen an, die heute und in Zukunft auf uns zukommen. Ich möchte Sie besonders auf den Rangplatz 9 im Jahre 1990 und auf den Rangplatz 3 im Jahre 2020 hinweisen.



Aus: Murray CJ, Lopez AD (Eds.) (1997): *The global burden of disease. Global burden of disease and injury series* (Volume I). Harvard University Press, Harvard 1997.

Selbstverständlich ist hier zu fragen, ob wir diese Folgen stillschweigend aushalten sollen? Aus klinisch-verkehrspsychologischer Sicht, wonach Verkehrssicherheit und Gesundheit mit verkehrstherapeutischen Mitteln wiederhergestellt wird, kann gefragt werden, ob die Unfallkosten im Straßenverkehr von den Krankenkassen getragen werden sollen oder ob auch die nicht auffällig gewordenen Verkehrsteilnehmer die Kosten für die Wiederherstellung ihrer Gesundheit und ihrer Verkehrssicherheit selbst tragen sollten. Meine Antwort darauf lautet, dass wir uns alle dazu verurteilt haben die Unfallkosten für den unbewältigten Verkehrstress solange im Solidarsystem des Gesundheitswesens aufzubringen, bis die Autogesellschaft in der Lage ist, den mentalen Anforderungen an eine solidarische Verkehrsteilnahme zu genügen. Das bedeutet für mich berufspolitisch, dass es an der Zeit wäre das Paradigma der konventionellen Verkehrspsychologie der Begutachtung und Förderung der Fahreignung in einer modernen *Fahrerpsychologie* der Entwicklung solidarisch-verantwortungsbewussten Fahrens aufzuheben. Politisch bedeutet das, dass wir die Bürger darüber zu informieren haben, warum und wie der Verkehrstress auf der Straße entsteht, wer die daraus resultierenden Unfallkosten tatsächlich trägt (die Versicherungen, der Steuerzahler, der Einzelne) und wer sie gerechterweise tragen soll (die Krankenkassen, das staatliche Verkehrswesen oder der Einzelne) und welche innovativen Maßnahmen gegen den bislang unbewältigten Verkehrstress wirksam und sinnvoll erscheinen. Dazu an anderer Stelle mehr.

Was kann uns der Blick auf die Verkehrssituation in der Bundesrepublik lehren?

Fast 20.000 Personen sind im Straßenverkehr des Jahres 1970 allein in den alten Bundesländern ums Leben gekommen. Heute ist die Zahl in den alten und neuen Bundesländern auf weniger als 6.000 Personen gesunken. Auf die Frage, warum die Zahl der Verkehrstoten auf unseren Straßen im Verlauf der letzten Jahre so erfreulich tief gesunken ist, obwohl sie immer noch viel zu hoch ist, um gesellschaftlich akzeptiert werden zu können, muss nicht resignativ und unter Verzicht auf psychologische Erklärungen geantwortet werden. Der mögliche Hinweis auf die Fortschritte der Autotechnik ist für mich jedoch kein Argument. Ich nehme die Reduktion der Verkehrstoten nicht als einen Fortschritt der Technik wahr, was auch das Beispiel der angeblichen Lebensverlängerung durch den medizinischen Fortschritt zeigt, sondern vielmehr als einen Fortschritt in der Zivilisierung der Menschen, die in einer Risikogesellschaft einen höhern Selbstzwang erworben haben. Die im Trend für

die nächsten Jahre immer noch geringer werdende Anzahl von Verkehrstoten, erscheint mir deshalb weder mit dem technischen Fortschritt der Automobilindustrie noch mit einer verbesserten Ausbildungs- und Ausstattungszustand der Notfallmedizin erklärbar zu sein.

Die Fragen aber, warum ganz normale Menschen im Straßenverkehr töten, warum es auch noch in modernen Risikogesellschaften eine Vierfünftel-Mehrheit potentieller Todesopfer und Todefahrer gibt, warum der Schutz gegen die eigene und die fremde Gewaltbereitschaft hinter dem Steuer so mangelhaft ist, warum die Lizenz zum Führen eines Kraftfahrzeugs gedankenlos mit einer Lizenz zum Töten verwechselt werden kann, warum selbst Raser und Drängler ganz gewöhnlich bleiben und für sich kontrafaktisch ein konventionell entwickeltes Verantwortungsbewusstsein beanspruchen können, all diese und noch andere unter den Nägeln brennende Fragen sind in der Öffentlichkeit noch nicht einmal gestellt worden. Warum ist ein intelligenter und erfahrener Ingenieur oder Lehrer in vielen, auch nur ganz alltäglichen Verkehrssituationen nicht fähig, sich gesetzeskonform zu verhalten? Warum schaffen auch ausgeglichene und disziplinierte Männer und Frauen es nicht, ihr Unfallrisiko dauerhaft zu reduzieren?

Die Antworten, die sowohl die Wissenschaft, als auch die Praxis der Verkehrspsychologie bisher gegeben haben, dienen mehr der negativen Individualisierung auffälliger Verkehrsteilnehmer und damit der Verhinderung von Mobilität oder aber der Entlastung der gedankenlosen Mehrheit der Verkehrsteilnehmer, als der Sicherung der Mobilität für alle und der öffentlichen Diskussion über die Ursachen und Folgen der Gewalt gegen Menschen auf dem Verkehrsweg Straße. Zuallererst schließe ich alle eindimensionalen Antworten aus, die entweder von der Persönlichkeit des auffälligen Fahrers oder von den Umständen ausgehen, die eine Person dazu bringen, gegen das Gesetz zu verstoßen. Ich glaube, die gesuchte Antwort kommt aus der Entwicklungspsychologie des Erwachsenenalters. Die richtige Antwort liegt in der Erklärung der Entwicklung einer charakterlichen Reife der Fahrerintelligenz, das ist der verkehrsbezogene Teil einer Handlungslogik oder Ordnung des Bewusstseins des Autofahrers, die mit entwicklungspsychologischen Methoden gemessen (Rothenberger, 2000 ff) und mit verkehrspsychotherapeutischen Maßnahmen gefördert werden kann.

Die Forschungen und Messungen von Torbert (Rooke und Torbert 2005, Torbert 2004) und Cook-Greuter (2005) haben die folgenden Ergebnisse zu den Entwicklungsstufen des Selbst in einer amerikanisch-angelsächsischen Population von Erwachsenen erbracht.

<b>Ich-Entwicklungsstufe nach Loevinger</b>	<b>Ordnung/Fahrerintelligenz</b>	<b>Häufigkeit in %</b>
2 - Impulsgesteuerte Stufe	<u>vorkonventionelle Ordnung</u>	5 %
3 - Selbstorientierte Stufe		
4 - Gemeinschaftsbestimmte Stufe	<u>konventionelle Ordnung</u>	12 %
5 - Rationalistische Stufe		38 %
6 - Eigenbestimmte Stufe		30 %
		} 80 %
7 - Relativierende Stufe	<u>postkonventionelle Ordnung</u>	10 %
8 - Systemische Stufe		4 %
9 - Integrierte Stufe		1 %
		} 15 %
		100 %

**Abb. 1:** Die Ich-Entwicklung nach Loevinger in neun Stufen und die Ordnung des Bewusstseins nach Kegan in drei Entwicklungsstufen. (Die Stufe 1 ist nicht aufgeführt, weil sie bei Autofahrern nicht vorkommen kann.)

Wenn wir die aktuellen Zahlen der Verteilung der Ich-Entwicklungsstufen von Erwachsenen in den modernen Gesellschaften betrachten, dann lassen sich daraus zwei Schlussfolgerungen ableiten. Die schlechte Nachricht für die Verkehrspolitik ist: Ca. 85 % der Autofahrer haben ihre Hausaufgaben hinter ihrem Steuer noch nicht gemacht. Das ist die Gruppe, die eine vorkonventionelle oder eine konventionelle, aber noch keine postkonventionelle Fahrerintelligenz, entwickelt haben. Die gute Nachricht lautet, dass über 98 % aller Verkehrsteilnehmer ihre verkehrsbezogenen Hausaufgaben in der Zeit ihres Erwachsenenalters erledigen könnten. Das heißt, dass beinahe alle Verkehrsteilnehmer eine postkonventionelle Ordnung in ihrem Verkehrsverhalten und ihren Verkehrseinstellungen entwickeln könnten, wenn eine entsprechende förderliche oder „einbindende Kultur“ (Kegan, 1982) vorhanden wäre. Bei nur 2 % der Verkehrsteilnehmer scheint eine Störung in ihrem Erleben vorzuliegen, die schon die Entwicklung einer konventionellen Fahrerintelligenz hemmt.

*Bewältigung negativer Gefühle im Straßenverkehr*

Die meisten Rehabilitationsmaßnahmen und driver-improvement Programme beruhen auf behavioralen und kognitiv-emotionalen Lernprozessen, die auf eine horizontale Änderung des Fahrverhaltens oder auf ein Training der Fertigkeiten am Steuer (*anders als und unterschiedlich, aber gleich*) abzielen.

In Erweiterung des kognitiv-behavioralen Ansatzes der Verhaltenstherapie, der auf Lerngesetzen und der horizontalen Ver-

haltensänderung beruht, beruht die entwicklungspsychologische Förderung der Reife der Fahrerintelligenz auf klar unterscheidbaren, nur langfristig veränderbaren, dafür aber nachhaltigen Entwicklungsprozessen, die eine vertikale Änderung und somit eine transformatorische Höher-Entwicklung (*anders als und unterschiedlich, aber besser*) der Ordnung des Bewusstseins des Autofahrers ermöglicht.

Schauen wir uns die vertikalen Entwicklungsaufgaben an, die ein guter Autofahrer im Verlauf seiner Fahrerkarriere zu erledigen hat, um eine postkonventionelle Fahrerintelligenz entwickeln zu können. In der Zeit zwischen seinem 25. und 55. Lebensjahr kann der Autofahrer folgende fahrerbezogenen Einsichten und verkehrsbezogenen Normen entwickeln:

A. Das Verkehrsteilnahmerisiko und der chronische Verkehrsstress stehen in einem universalen Rahmen, der alle Verkehrsteilnehmer angeht, überall auf der Welt und auf allen Straßen. Deshalb sind auch universale Lösungen gefragt, die alle Verkehrsteilnehmer mit einschließen.

- Ich kann die Gefahren, den Stress und die Aggressionen während der Verkehrsteilnahme nicht beseitigen: Ich kann nur mein Verhalten gegenüber diesen Problemen ändern und zu diesem Zweck einen emotional intelligenten Umgang mit meinen meist negativen Gefühlen am Steuer entwickeln.
- Emotionale und partnerschaftliche Fahrerintelligenz ist nicht zu haben. Sie ist das Ergebnis einer lebenslangen Entwicklung, die meine gesamte erwachsene Lebensspanne umfasst.
- Es sind nicht die Anderen, die Drängler und Raser, die für den Ärger und den Verkehrsstress verantwortlich sind. Ich selbst kann zu einem Raser und Drängler werden, sowie andere 85 % aller Verkehrsteilnehmer auch.
- Ich sollte die Gruppe der aggressiven Raser, der implusgesteuerten Autonarren und der gedankenlosen Verkehrsrowdys nicht stigmatisieren, nicht schlecht machen, mich nicht über sie erheben und ihnen allein die Verantwortung für die Gewalt auf unseren Straßen zuschreiben. Ich würde sonst meinen eigenen Anteil an dem universalen Teilnahmerisiko im Straßenverkehr externalisieren. Auch würde ich die Fahrfertigkeiten der vorkonventionell orientierten Fahrer unterschätzen und ihre Änderungsbereitschaft untergraben, ihre egozentrische zu einer solidarisch-verantwortungsbewussten Fahrerintelligenz weiterzuentwickeln.
- Auch ich kann, abhängig von meiner Befindlichkeit und den Verkehrsumständen, immer wieder einmal zu einem Raser und Drängler werden, der sich seine Verkehrsgesetze selbst macht und keiner Logik in seinem Fahrverhalten folgt, außer der eigenen.
- Die Ursachen für die Verkehrsfrustrationen und die tödliche Straßengewalt liegen in mir selbst, konkret in meinem vorkonventionell regulierten, oftmals impulsiven und leicht reizbaren Fahrverhalten, in meinen egozentrischen Fahrereinstellungen im trügerischen Glauben schon ein guter Autofahrer zu sein, sowie in meinem konventionell regulierten, gedankenlosen Vertrauen auf und meiner eindimensionalen Orientierung an einem sicherheitsorientierten und defensiven Fahren.

B. Es lassen sich Gründe angeben, warum die Verkehrsmoral so schlecht ist, das Fahrverhalten so gewaltreguliert und die gesetzlichen Regelungen im Straßenverkehr so prekär und riskant eingehalten werden. Der Umstand, beim Fahren in einer nicht-kommunikativen, potentiell „automobilen Todeszelle“ zu sitzen, sowie das Problem, an diesem Ort der Gefahr die Gewalt und das daraus resultierende Unfallrisiko nicht nur nicht wahrzunehmen, sondern sich vielmehr in der Differenz von Fahren und Bewegt-Werden so sicher wie zuhause zu fühlen, sind gewiss zentrale Gründe für die gering entwickelte Verkehrsmoral.

- Die Teilnahme am modernen Straßenverkehr stellt hohe mentale Anforderungen an mich als verantwortungsbewusste Person, an meine charakterliche Reife als Fahrer, sowie an die Höhe der Entwicklungsstufe meiner Verkehrsmoral.
- Ich habe sehr wahrscheinlich, wie die allermeisten Autofahrer auch, eine fahrerspezifisch, wie auch fahrzeugspezifisch verzerrte Risikowahrnehmung. Ich fühle mich in meinem eigenen Fahrzeug um vieles sicherer als in einem Flugzeug oder in einem Zugabteil.
- Vor allem meine emotionale Fahrerintelligenz am Steuer ist gefragt. Ich muss nämlich im Straßenverkehr nicht nur fahrtechnische, sondern auch komplexe emotionale Herausforderungen bewältigen, um auf meine eigenen Verkehrsfrustrationen nicht mit Reizbarkeit, Feindseligkeit oder gar Gewalt reagieren zu müssen.
- Autofahren hat sehr viel mehr mit meinen Stimmungen und Gefühlen zu tun, die mein Fahrverhalten leiten und mit der Höhe meiner emotionalen Intelligenz, die meine negativen Emotionen regulieren, als selbst die Verkehrsexperten lange Zeit dachten.
- Ich will es genießen, mich am Steuer meines Fahrzeugs im Flow des Fahrens und Bewegt-Werdens zu fühlen.
- Bevor ich in mein Fahrzeug steige, mache ich mir meine Vision bewusst, Teil einer wachsenden Gemeinschaft solidarisch-verantwortungsbewusster Verkehrsteilnehmer zu werden.

Was folgt daraus für die Verkehrsexperten, wenn sie die fahrerbezogenen Probleme im Straßenverkehr mit modernen fahrerpsychologischen und nicht nur, wie bislang, mit verkehrspsychologischen Maßnahmen diagnostizieren und lösen wollen? Verkehrsstress muss heute als ein signifikanter emotionaler Faktor im Straßenverkehr wahrgenommen werden, der zur Steigerung der Aggressionen auf den Straßen, sowie zur Erhöhung der Anzahl der Unfälle und der Todesfälle beiträgt. Der emotional intelligente Umgang mit den chronischen Verkehrsfrustrationen kann helfen, die Zahl der Verkehrstoten und Verletzten

zu reduzieren, ohne die Gesamtheit der Autofahrer als krank erklären und sie von Kopf bis Fuß therapieren zu müssen. Die klinisch tätigen Verkehrspsychologen haben Maßnahmen zur Bewältigung von Verkehrsauffälligkeiten entwickelt, die nachweislich als praxistauglich gelten dürfen. Diese Maßnahmen sind viel zu wertvoll, um sie allein der Gruppe der impulsiven Fahrer und der Fahrer unter Alkohol- und Drogeneinfluss zugute kommen zu lassen. Sie zielen in einem Prozess lebenslangen Lernens darauf ab, eine Liebe zum Verkehr zu entwickeln und sich um ein partnerschaftliches Verhältnis zu den anderen Verkehrsteilnehmern zu bemühen. Hier eröffnet sich für Millionen von Autofahrern eine neue Perspektive für ein solidarisches, prosoziales Verhalten und mitfühlendes Erleben im Straßenverkehr, die ihnen eine echte Chance zum lebenslangen fahrerpsychologischen Wachstum bietet.

## **2. Drei Entwicklungsstufen der Handlungslogik des Autofahrers**

Eine moderne Psychologie des Autofahrers muss heute keine gruppenstatistische Verkehrspsychologie mehr sein, sondern kann sich um eine differentielle, entwicklungsbezogene Fahrerpsychologie erweitern. Diese kann eine einfache, weil direkte, Antwort auf die Frage nach der Gewalt gegen Menschen auf dem Verkehrsweg Straße geben. Die Antwort heißt, dass das Führen eines Fahrzeugs einen großen Einfluss auf das Selbstgefühl des Autofahrers hat, ja funktional seiner Selbstdistanz entspricht, mit der er sein Fahrverhalten, seine negativen Stimmungen und seine gefühlte Verantwortlichkeit im Hinblick auf den chronischen Verkehrstress reguliert. Diese Selbstdistanz nenne ich heute Fahrerintelligenz.

Die moderne Fahrerpsychologie mit ihren bewährten Maßnahmen der verkehrspsychologischen Therapie kann die Entwicklung der Fahrerintelligenz all derjenigen Autofahrer fördern, die bereit sind, ihr Fahrverhalten und ihre Verkehrseinstellungen zu überdenken und ihr Selbstbild als guter Autofahrer zu hinterfragen.

*„Sage mir wie Du Auto fährst und ich sage dir, wie du ein solidarisch-verantwortlicher Autofahrer werden kannst.“*

Die Art, wie wir uns als Autofahrer verstehen, steht in funktionaler Entsprechung zu der Art, wie wir Auto fahren und uns insgesamt betrachtet im Straßenverkehr verhalten. Immer spiegelt die Art und Weise, wie der Fahrer über seine Praxis Auto zu fahren spricht, sein Fühlen und Denken am Steuer, die Ordnung seines Charakter, seine Handlungslogik, kurz seine Fahrerintelligenz wider. Jede einzelne Entwicklungsstufe der Fahrerintelligenz lässt sich unmittelbar aus der Selbstbeschreibung und dem Wissen des Autofahrers von sich begründen. Verstehen wir uns im Sinne der Verkehrspsychologie ganz naturalistisch als Naturwesen mit rein empirisch beschreibbaren Fertigkeiten, dann darf es uns nicht verwundern, wenn wir uns in unserem Auto wie ein Affe in einer Rakete verhalten. Verstehen wir uns jedoch als Teil einer wachsenden Autogemeinschaft solidarischer und verantwortungsbewusster Fahrer, dann werden wir ein solches Selbstverständnis für unsere Praxis des Fahrens nicht als leitend akzeptieren.

1. Wer die Probleme des modernen Straßenverkehrs erforschen und lösen will, muss bei der biologischen Konstitution des Menschen und der in ihr gründenden Fähigkeit zur lebendigen Bewegung beginnen, diese aber in der Entwicklung bis zu der Stufe ihrer seelischen und geistigen Fähigkeit zur Selbstregulation und Selbsttranszendenz verfolgen. (Piaget 1967, deutsch 1974). Eine Fahrerpsychologie wird deshalb auch die Begrenzungen des kognitiv-behavioralen Paradigmas überwinden und nicht nur die Lerngesetze des Fahrverhaltens und -erlebens erforschen, sondern auch die Gesetze der Entwicklung, denen alle behavioralen und mentalen Ereignisse unterworfen sind, auch die menschliche Mobilität.

2. Um die verschiedenartigsten Formen von Verkehrssituationen und die unterschiedlichsten Gruppen von Verkehrsteilnehmer beschreiben und dabei maßgeschneidert und positiv individualisierend auf jeden einzelnen Verkehrsteilnehmer eingehen zu können, gehe ich von der folgenden entwicklungsmaßbigen Annahme aus:

**Die Gesamtheit der Verkehrsteilnahmepraktiken, das ist das System aller Verkehrsteilnehmer, Fahrzeugformen und Verkehrssituationen, ist identisch mit der Entwicklungslogik der Fahrerintelligenz des Autofahrers. Das ist eine Logik der Entwicklung, der sowohl die Ordnungen menschlicher Bewegung, als auch die automobilen Mobilität insgesamt folgen.**

**Die Entwicklung der Fahrerintelligenz verläuft in Entwicklungsstufen von der impulsiven, sensomotorischen bis zur solidarisch-verantwortungsbewussten, postkonventionellen Stufe.**

Es ist die Entwicklung der Handlungslogik des Autofahrers und nicht bloß die Qualität seines Fahrverhaltens und seiner Verkehrseinstellungen, die bestimmt, wie er sein Fahrzeug lenkt und ob er ein guter Autofahrer wird. Die Entwicklung der Handlungslogik des Autofahrers bestimmt, warum und mit welchem fahrtechnischen Know-how er am Straßenverkehr teilnimmt und mit welcher Fahrerintelligenz er auf die universalen Teilnahmerisiken und chronischen Verkehrsfrustrationen reagiert. Diese Entwicklungslogik verläuft in drei unterscheidbaren, stringent aufeinander folgenden und immer höherwertigen Entwicklungsstufen seines fahrerbezogenen Bewusstseins.

3. Auf Grund meiner Praxisforschungen (Rothenberger 1997 ff) beschreibe ich im Folgenden die Entwicklung der Handlungslogik des Autofahrers in den Ordnungen des Bewusstseins von Kegan (1994).

In Umformulierung und Weiterentwicklung seiner fünf Stufen der Selbstentwicklung in seinem Hauptwerk „Die Entwicklungsstufen des Selbst“ (1982) postuliert Robert Kegan in seinem nächsten Buch (*In Over Our Heads* 1994) fünf hierarchische, invariante „Ordnungen des Bewusstseins“ (orders of consciousness). Er beschreibt eine logische Abfolge von Stufen des menschlichen Selbst in der erkenntnistheoretischen Sprache der Beziehungen von Subjekt und Objekt, von der Geburt

und über die Pubertät hinaus, bis zum hohen Erwachsenenalter.

Das dieser Erkenntnistheorie zugrunde liegende Entwicklungsmuster verläuft ebenfalls in Stufen der selbstreflexiven Auseinandersetzung des Subjekts mit den Objekten der Erkenntnis oder der Begierde. Nach Robert Kegan (1982 und 1994) entwickeln wir uns dadurch weiter, dass wir die *Struktur* unserer Erkenntnis auf der einen Stufe bewusst zum *Inhalt* unserer Erkenntnis auf der nächsten Stufe machen. Und so geschieht eine vertikale Entwicklung, eine Höherentwicklung.

ORDNUNG DES BEWUSSTESINS	SUBJEKT Struktur der Erkenntnis	OBJEKT Inhalt der Erkenntnis	EPISTEMOLOGISCHE STRUKTUR
<b>1. Ordnung</b> <b>VOR-TRADITIONAL</b> (Stufe 1 Kohlberg)	Wahrnehmungen  Soziale Wahrnehmung  Impulse	Bewegungen  Empfindungen	Einzelne Punkte  Unmittelbar  Atomistisch
<b>2. Ordnung</b> Ca. 10 % der US-Bevölkerung (nach Cook-Greuter und Torbert) <b>VOR-TRADITIONAL</b> (Stufe 2 und 3 nach Kohlberg)	Konkret: Aktualität  Perspektive: Roller-Erwartungen Einfache Reziprozität: (do ut des)  Überdauernde personale Dispositionen, Bedürfnisse, Präferenzen	Wahrnehmungen  Soziale Wahrnehmung    Impulse	Dauerhafte Kategorien
<b>3. Ordnung</b> Ca. 75 % der US-Bevölkerung <b>TRADITIONAL</b> (Stufe 3/4 und 4 nach Kohlberg)	Abstrakt: Idealität  Wechselseitigkeit: Intersubjektivität  Innere Zustände: Subjektivität, Selbstbewusstsein	Konkret  Perspektive    Überdauernde Dispositionen, Bedürfnisse, Präferenzen	Cross-kategorial  Trans-kategorial
<b>4. Ordnung</b> Ca. 10 % der US-Bevölkerung <b>MODERN</b> (Stufe 5 und 6 nach Kohlberg) Ca. 2 % der US-Bevölkerung	Abstrakte Systeme, Ideologien Beziehungen zwischen Abstrakta  Institutionen: Beziehungswirklichkeiten regelnde Formen Multiples Rollenbewusstsein  Selbstherrschaft Selbstregulation Selbstverantwortung Autonomie Individuation	Abstraktionen    Wechselseitigkeit: Intersubjektivität    Innere Zustände: Subjektivität, Selbstbewusstsein	Systemisch/komplex

**Tabelle 1: Die ersten vier Ordnungen des Bewusstseins.** Übernommen und verändert nach den „Die Fünf Ordnungen des Bewusstseins“ von Robert Kegan 1994, S. 314-315.

*Die drei großen Entwicklungsstufen der Handlungslogik des Autofahrers*

Auch die der Handlungslogik des Autofahrers zugrunde liegenden Entwicklungsstufen verlaufen nach James&Nahl (2000) in den Stufen der Entwicklung von den sensomotorischen über die kognitiven zu den affektiven Fahrfertigkeiten. Wie wir sehen werden, verläuft die kulturelle Entwicklung der Fahrfertigkeiten des Erwachsenen in zeitlich umgekehrter Richtung zur natürlichen Entwicklung der Intelligenz, der Moral und des Weltbildes beim Kinde und Jugendlichen. Sensomotorische Fahrfertigkeiten dürfen wir nämlich erst ab dem 18. Lebensjahr erwerben, die natürlichen sensomotorischen Schemata aber können wir schon bis zum 18. Lebensmonat entwickeln.

Die erste Entwicklungsstufe der Handlungslogik des Autofahrers ist (1) die *vortraditionelle* Stufe einer *dominant-feindseligen*



oder aber *submissiv-feindseligen Fahrpraxis* und die Stufe der impulsgesteuerten Kontrolle seiner Verkehrsteilnahme, die durch offene Gewaltbereitschaft und Aggression, Rache- und Vergeltungsorientierung, sowie im Extremfall durch intermittierende Reizbarkeit und Rücksichtslosigkeit gekennzeichnet ist.

Der impulsive Fahrer engagiert sich im Straßenverkehr in risikoreichen und seine Sinne erregenden Aktivitäten, um sich besser oder überhaupt lebendig fühlen zu können. Er reagiert überempfindlich bis gewalttätig auf die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer und die gefühlte Bedrohung durch sie.

Es ist die Stufe einer egozentrischen Verkehrsorientierung und einer Abwehr von Fremdzwängen bei fehlenden verkehrsbezogenen Selbstzwängen. Verkehrsregeln erscheinen als Verbrechen und Strafe und geben Anlass zum Klagen und Jammern (BMW-Sprache).

Die zweite Entwicklungsstufe ist (2) die *traditionelle Stufe einer defensiven, und wettbewerbsorientierten Fahrpraxis* und die Stufe *der rationalen und selbstbewussten Kontrolle* der mit dem chronischen Verkehrstress verbundenen negativen Gedanken, Gefühle und Handlungsabsichten.

Der sicherheitsorientierte Fahrer kann eine bessere emotionale Kontrolle seines Ärgers und seiner Aggressionen im Straßenverkehr entwickeln und so mehr Verantwortung für sein Fahrverhalten übernehmen, weil er verstehen kann, wie seine Wahrnehmungen und Gedanken seine Gefühle und Handlungsabsichten steuern.

Diese Verkehrsorientierung zielt taktisch-klug auf die Sicherheit von Fahrer und Fahrzeug ab, hat jedoch die kontraproduktive Konsequenz, dass eher schnell, selbstüberschätzend, unter Zeitdruck und damit ohne erlebte Eigenzeit, hausgemacht genervt und streng wettbewerbsorientiert gefahren wird.

Es ist die Stufe einer leicht paranoiden, vorsichtigen und ängstlich-vermeidende Verkehrsorientierung mit einem außergeleiteten Selbstzwang. Verkehrsregeln geben unter Stress- und Risikobedingungen Anlass zum Jammern und Klagen, weil kein Zugang mehr zu der konventionellen Ordnung seines Bewusstseins da ist.

Die dritte Entwicklungsstufe ist (3) die *moderne Stufe einer prosozialen, solidarischen Fahrpraxis* und die Stufe der durch *Achtsamkeit und Selbstregulation aktueller innerer Zustände* gekennzeichneten Verkehrsteilnahme, die durch mitfühlende, partnerschaftliche und ambiguitätstolerante Einstellungen im Hinblick auf die Vielfalt der Fahrer, Fahrzeuge und Verkehrssituationen gekennzeichnet ist.

Es ist die Stufe der volitionalen Kontrolle der Aufmerksamkeit sowohl auf die negativen, als auch auf die positiven Affekte im Straßenverkehr, sowie die Stufe des individualisierten verkehrsbezogenen Selbstzwangs.

Der bewusste Autofahrer kann mit Hilfe der Aufrechterhaltung einseitiger aber solidarischer Verantwortungsbeziehung einen eigenständigen Beitrag zur Solidarität und Koexistenz im Straßenverkehr leisten, im Wissen von sich selbst, dergestalt die strukturellen Mängel in den solidarischen Beziehungen und der affektiven Kommunikation der Verkehrsteilnehmer untereinander beseitigen zu können. Die Fähigkeit, die im Augenblick irrelevanten Informationen, irrationalen Gefühle und allogischen Urteile vom aktuellen Fahrverhalten und -erleben abzuschirmen, ist besonders gut entwickelt. Sie lieben den Verkehr, akzeptieren sich und die anderen Fahrer und bringen die volitionalen und emotionalen Notwendigkeiten auf, um der potentiellen Gewaltbereitschaft und dem chronischen Verkehrstress achtsam, gelassen und mitfühlend begegnen zu können. Auch in Stress- und Risikosituationen gelingt ihnen der Zugang zu ihrem postkonventionellen Bewusstsein und der Durchbruch zur Gegenwart ihrer Gefühle und Fahr motive.

• *Auf der vortraditionellen Entwicklungsstufe der impulsiven, reizbaren und antisozialen Fahrpraxis*

Dem impulsiven Fahrer erscheint der Verkehrsweg Straße und sein Fahrzeug als ein bedrohlicher Ort, die beide sein antisoziales und selbstentfremdetes Denken scheinbar automatisch triggern. Das ist jedoch nicht der Fall. Aber der impulsive Fahrer hängt, aufgrund seines völligen Mangels an internalisierten Fremdzwängen, einer Trigger-Theorie des Ärgers und der Aggression an. „Ich bin nicht schuld. Die Anderen lösen bei mir automatisch Wut und Rache aus.“ Um sich in dieser Lage gut oder frei fühlen zu können, braucht der impulsive Fahrer ein gewaltstrukturiertes, dickfelliges und den Gefühlen der Anderen gegenüber unsensibles Befindlichkeitsmanagement. Er will sehr laute Musik mit Bässen oder seine Reifen quietschen hören, wie sonst könnte er sich lebendig fühlen? Impulsive Fahrer sind (nach: Galovski, u.a 2006) oftmals Fahrer mit gestörter Impulskontrolle (F 63.8) oder mit einer antisozialen Persönlichkeitsstörung (F60.2). Auf Grund ihrer „Störung mit intermittierend auftretenden Reizbarkeit während sie ein Fahrzeug lenken“ (F63.8) fühlen sich diese Autofahrer unfähig, das, was sie „können“, nicht zu wollen oder zu begreifen, dass sie nicht alles, was sie können auch dürfen. Das bedeutet, dass sie sich einsam, verletztlich und missverstanden fühlen. Sie reagieren deshalb chronisch reizbar, weil sie ihren Impulsen, sich auf diese Weise zu verhalten, zu denken und zu fühlen, nicht widerstehen können.

Impulsiv-antisoziale Fahrer (F60.2) können die Differenzen zwischen ihrem automobilen Selbstbild, ihrem Fahrverhalten und den bestehenden Verkehrsvorschriften nicht wahrnehmen. Sie haben noch kein fahrerbezogenes Wissen von sich als Autofahrer und keine verkehrsbezogenen Selbstzwänge als Ergebnis internalisierter Fremdzwänge entwickelt. Insofern externalisieren alle impulsiven Fahrer das Verkehrsteilnehmerisiko, verstärkt durch ihre irrationale Überzeugung selbst verantwortlich und sicher zu fahren, wobei sie sich permanent von anderen Autofahrern belästigt, angegriffen, genötigt fühlen oder glauben, durch andere Fahrer und deren Fahrzeuge in Gefahr gebracht zu werden. Sie externalisieren ihr Risiko- und Aggressionspotential dadurch, dass sie die anderen Autofahrer beschuldigen, ihnen allein die Verantwortung für Fahrfehler zuschreiben, eigene Fahrfehler aber bagatellisieren oder gar leugnen. Sie fühlen sich schon dann bedroht, wenn sie sich nicht im Voraus der

Gefahr durch andere erwehren würden. Angriff ist für sie die beste Verteidigung, eine Verteidigung um jeden Preis, auch um den der Gewalt und der Aggression. Weil sie die negativen Konsequenzen aus ihren paranoiden Beziehungsideen und Wahnideen nicht wahrnehmen können, fühlen sie sich innerlich gezwungen, exakt diejenigen Gefahren im Straßenverkehr zu leugnen, die von ihnen selbst ausgehen. Ihre Unfähigkeit, echtes Mitleid und nicht nur Empathie, Schuld oder Schamgefühle zu entwickeln, bewirkt nicht nur einen prekären Zustand „gelernter Sorglosigkeit“, sondern verhindert sowohl ein Lernen aus verkehrsbezogenen Erfahrung, wie die Entwicklung von Selbstzwängen überhaupt. Aus Mangel an Frustrationstoleranz können sie ihren Ärgerimpulsen, oftmals auch ihren Gewaltphantasien, mit Rache und Vergeltung auf das Fahrverhalten der anderen Fahrer zu reagieren, nicht widerstehen. Und so verhalten sie sich ihnen gegenüber misstrauisch, rachsüchtig und vergeltungsbereit, und deshalb zeigen sich auch immun gegenüber Disziplinierungsmaßnahmen, wie Geschwindigkeitskontrollen oder Geldstrafen aus dem Bußkatalog und externalisierend gegenüber verkehrsbezogen Fremdwängen wie Verkehrsregeln und konkret Straßenschildern oder Ampeln. Mit Strafen allein lässt sich jedoch keine Weiterentwicklung ihres impulsiv-antisozialen Fahrstils einleiten.

Nun argumentieren aber sowohl tiefenpsychologisch als auch lerntheoretisch eingestellte Verkehrspsychologen auf derselben vorkonventionellen Stufe, auf der die von ihnen kritisierten Raser und Drängler Auto fahren. Wie sollen sie ihnen, Blinde unter Blinden, helfen können? Gesetzliche Vorschriften und moralische Normen, und ihre Differenz, können erst auf postkonventionellem Niveau verstanden werden. Dass moralische Verbote und Verkehrsregeln, der Psychoanalyse folgend, als zwangsneurotische Strukturbildungen begriffen werden, dass, dem Behaviorismus oder Kognitivismus folgend, nicht fremd-kontrollierte Verstöße gegen Verkehrsregeln und gesetzliche Disziplinarmaßnahmen negative Verstärker darstellen oder irrationale Reaktionserwartungen im Hinblick auf abweichendes Verhalten erzeugen, das sind gewiss naturalistische Fehlschlüsse, dem die empirische Wissenschaft mit ihren vorkonventionellen Bewusstseinsformen leicht unterliegen. [Als Zeugen hierfür rufe ich Viktor Frankl (Der unbewußte Gott) und Larry Kohlberg (1971) auf.]

• *Auf der traditionellen Entwicklungsstufe der defensiven, selbstbewussten Fahrpraxis*

Der defensive Fahrer konzentriert sich auf seine Sicherheit sowie die Sicherheit seines Fahrzeugs und der Insassen. Es gelingt ihm, seine negativen Gedanken und irrationalen Gefühle während der Verkehrsteilnahme zu minimieren. Seine risikobewusste Kultur sicherer Mobilität, zusammen mit seiner Fähigkeit kontrafaktische Gefühle und Gedanken zu prozessieren („Was wäre wenn... → Gefühl „Angst“. „, Wenn ich dieses mache, dann reagieren die andern mit jenem“ → Gefühl der Kontrolle), erlaubt es ihm verkehrsbezogene Fremdwänge zu internalisieren. Mit Hilfe seines traditionell ausgeprägten Selbstzwangs beim Autofahren kann er rationalere Urteile über seine Fahrverhaltensgewohnheiten fällen und ist dadurch bereit geworden, vorausschauender und rücksichtsvoller zu fahren.

Seine eindimensionale Philosophie sicherer Mobilität zeigt ungeplante Konsequenzen und kontraproduktive Züge. Seine fahrerbezogene Grundüberzeugung fördert nämlich einen nur taktischen Umgang mit sich und den andern Verkehrsteilnehmern, fordert zugleich aber die Wahrnehmung einer Marktsituation freien Wettbewerbs um sichere Mobilität und Risikovermeidung. Der sicherheitsorientierte Autofahrer versteht nicht, warum Sicherheit im Straßenverkehr, das ein gesellschaftliches Gut ist, weder wie eine Currywurst zu Marktbedingungen zu organisieren, noch, wie Sonnenschein, zum Nulltarif zu haben ist. Sicherheit ist überhaupt nicht zu haben. Im Habenmodus des selbstbewussten aber defensiven Autofahrers kann sein Sicherheitsbedürfnis nie schweigen, will vielmehr Ewigkeit.

Als konventionell urteilender Fahrer kann er sich nicht klar machen, dass die Idee eines Marktes der Sicherheit und die Idee einer menschlichen Fähigkeit zur Selbstregulation sich notwendig widersprechen müssen, und das nicht nur in einer modernen Risikogesellschaft (Beck 1986). Kontraproduktiv wird seine rein defensive, sicherheitsorientierte Verkehrseinstellung, weil der defensive Fahrer den Erfolg und die Nützlichkeit seiner Sicherheitskultur auch noch an seinem rivalisierenden und leicht paranoiden Begehren im Straßenverkehr messen kann. Je mehr er an Sicherheit hat, je mehr er an Sicherheit will. Je mehr Risiko er wahrnimmt, desto mehr Maßnahmen muss er ergreifen, um das von ihm wahrgenommene Risiko zu begrenzen. So führen seine Sicherheitsängste zu Vermeidungsverhalten und zu ungeplanten Kollateralschäden und damit exakt zu denjenigen Folgen und Nebenfolgen, die er zu vermeiden versucht: Wie lange kann ich sicher und benzinsparend fahren, bevor ich bremsen muss? Wie viele Autos muss ich überholen, bis mein Fahrzeug und ich nicht länger gefährdet sind? Wie viel Zeit kann ich einsparen, wenn ich schneller als erlaubt fahre? Defensiv fahrend und konventionell wahrnehmend kann der Autofahrer auf dieser Entwicklungsstufe nicht erkennen, dass Sicherheitsbedürfnisse immer frustriert werden müssen, frustrierte Sicherheitsbedürfnisse immer rivalisierendes Begehren auslösen, Sicherheit im Straßenverkehr jedoch nicht im Wettbewerb um sicheres Fahren hergestellt werden kann.

Der Konflikt, der sich zwangsläufig zwischen dem traditionellen Bewusstsein des defensiven Fahrer und den mentalen Anforderungen an die moderne Verkehrsteilnahme auftut, erzeugt ein doppeltes, mobilitätsbezogenes wie individuelles, stabiles Ungleichgewicht zwischen Sicherheit und Sicherheitsverwirklichung, bzw. zwischen Risiko und Risikovermeidung, das jedoch auf dieser zweiten Entwicklungsstufe nicht mehr instabilisiert werden kann. Damit kann der Konflikt zur Chance werden, den Übergang zur nächsten Entwicklungsstufe intelligenter Fahrpraxis zu schaffen.

• *Auf der modernen Entwicklungsstufe der solidarisch-verantwortungsbewussten Fahrpraxis*

Erst auf der modernen Entwicklungsstufe der Fahrpraxis sind die Verkehrsteilnehmer auf Dauer gestellt in der Lage, das gewaltsame Verkehrsteilnehmerisiko als solches wahrzunehmen und ihre zwangsläufig erlebten Verkehrsfrustrationen zu akzeptieren.

tieren. Sie können ihre Risikowahrnehmungen und ihre erlebten Frustrationen dafür nutzen, sie in ein Flow-Erleben und in ein partnerschaftliches Fahrverhalten miteinander zu transformieren.

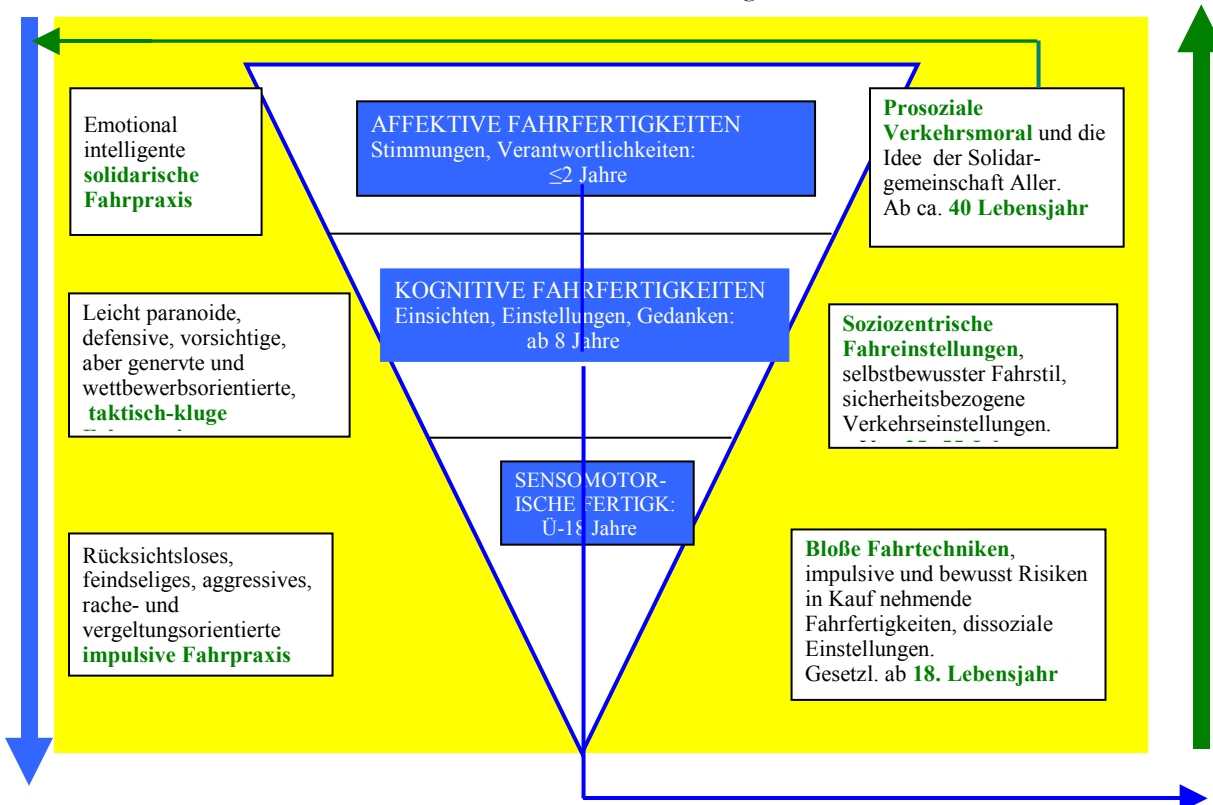
Wie kann der Einzelne seiner symmetrischen Gewaltbereitschaft hinter seinem Steuer widerstehen, wie seine mit intermittierender Reizbarkeit und Aggression ausgetragenen Rivalitäten im Straßenverkehr emotional und volitional intelligent regulieren? Indem er eine nicht-reziproke, asymmetrische oder einseitige Verantwortungsbeziehung zu den andern Autofahrern aufbaut und gegen Veränderung aufrechterhält. Er hat ein Wissen von sich, wie er die im Straßenverkehr permanent erlebten Ungerechtigkeiten tolerieren kann, ohne - wie die Autofahrer auf vorkonventioneller Bewusstseinsstufe - in die potentiell unendliche Gewaltspirale von Rache und Vergeltung verstrickt zu sein, und ohne - wie auf konventioneller Bewusstseinsstufe - die ebenfalls grenzenlose Sicherheitsspirale von Risiko und Risikovermeidung drehen zu müssen.

Solidarisch-verantwortungsbewusste Fahrer verfügen über Selbstregulationsfähigkeiten, d.h. sie haben in und für sich einen Selbstzwang entwickelt, der es ihnen erlaubt, einseitig und ganz aus sich selbst heraus eine Verantwortungsbeziehung auch zu gewaltbereiten oder sicherheitsorientierten Verkehrsteilnehmern aufzubauen. Kurz, sie lieben den Verkehr und können ihre eigene Teilnahme am Straßenverkehr und die der anderen Verkehrsteilnehmer lieben. Kern einer partnerschaftlichen Fahrpraxis scheint eine doppelte volitionale Kontrolle zu sein, nämlich negative Gefühle und Stimmungen, die zwangsläufig bei jeder Verkehrsteilnahme auftauchen, zu kontrollieren, bei volitionaler Aufmerksamkeit auf prosoziale Gefühle wie Mitgefühl, Mitleid und Verständnis für Fremde. Diese positiven Stimmungen dürfen jedoch nicht als psychologische Fertigkeiten missverstanden werden, die man intrinsisch motiviert und zielereichungsgeleitet trainieren und gegen Veränderung resistent machen kann. Vielmehr stellen sie sich als Folge der bewusst gemachten Handlungslogik des Fahrers und der Praktik seiner Fahreignung ein, die einem vertikalen Entwicklungsprozess unterliegen. Handlungslogik und Fahreignung müssen permanent in der täglichen Fahrpraxis beobachtet, eingeübt und verbessert werden, um als empirische und zugleich normativ begründete Maßnahmen gegen Gewalt, Impulsivität, Rivalität und fremdbestimmtes Sicherheitsdenken im Straßenverkehr auch wirksam werden zu können.

Sie erkennen, dass die technisch-wissenschaftliche Mobilität den Erfordernissen der menschlichen Natur untergeordnet werden muss, sollen nicht nur die Fahranfänger, sondern alle Verkehrsteilnehmer diejenigen mentalen Anforderungen entwickeln können, die heutzutage an hoch entwickelte Selbstzwänge im Straßenverkehr gestellt werden müssen.

Erst jetzt wird der Autofahrer bereit sein, in sich ein Gemeinschaftsgefühl zu entdecken und zu kultivieren, das mit der inneren Befriedigung, dem Wissen von sich und dem Selbstbewusstsein (Selbst-als-Kontext) verbunden ist, ein aktiver und bewusster Teil einer Solidargemeinschaft aller Verkehrsteilnehmer zu sein.

(Entwicklungslogisch ließe sich auch noch eine spätmoderne Bewusstseinsstufe und eine wirklich bewusste Fahrpraxis beschreiben, in der das allgemeine Verkehrsteilnehmerisiko nicht mehr mit Hilfe eines Aktionsmodus solidarischen Fahrens bewältigt wird, sondern in einen Seinszustand der *Konkordanz von Verhalten und Sein* übergeht, in dem eine freie und kommunikative Mobilität dadurch praktiziert wird, dass man ganz präsent und achtsam ist in dem Wie, Warum und Wohin seines Fahrens. Das ist kein Weltwissen mehr, sondern eine Erfahrungserfahrung, deren Ursprung uns aber nicht mehr verfügbar ist. *Mobilität die verstanden werden kann ist Selbstsein*, und umgekehrt, könnte man mit Gadamer formulieren.



GRAHIK: Die drei Stufen der Fahrfertigkeiten

**Kulturelle  
Entwicklung der  
Stufen der  
Fahrfertigkeiten**

1. sensomotorische Fahrfertigkeit
2. konkret-operatorische Fahrfertigkeit
3. formal affektiv-kognitive Fahrfertigkeit

I

**Natürliche  
Entwicklung  
der Stufen  
der Intelligenz**

Der **blaue** Pfeil beschreibt nicht nur die kulturelle Entwicklung der Fahrfertigkeiten vom zweiten bis zum achtzehnten Lebensjahr. Er weist auch auf die Dominanz der affektiven vor dem kognitiven und dem sensomotorischen Fahrfertigkeiten hin. Diese Dominanz lässt sich allein nur aus den entwicklungspsychologischen Forschungen zur Psychologie des Fahrverhaltens ableiten. Denn die Möglichkeit, ein Fahrverhalten auch im evaluativen und nicht bloß naturalistischen Sinne, nämlich gemischt normativ und empirisch zugleich, zu beschreiben, setzt die Existenz dreier grundlegender Aspekte der Handlungslogik des Autofahrers voraus: seine affektiven, kognitiven und sensomotorischen Fahrfertigkeiten (nach James&Nahl 2000, Kap.9: Lifelong Driver Education, S. 190 - 215).

Die Dynamik dieser Dominanz wird mit dem dünneren blauen und grünen Pfeil sichtbar gemacht werden. Die Dynamik der Entwicklung, dargestellt durch den dünnen blauen Pfeil, beginnt im 2. Lebensjahr und geht über das 18. Lebensjahr hinaus auf den dicken grünen Pfeil zu. Mit dem 18. Lebensjahr muss der Autofahrer seine natürliche Entwicklung als kulturelle Entwicklung vom Novizen zum Meister im Autofahren wiederholen und zwar von den sensomotorischen Fahrfertigkeiten bis zu einer prosozialen Handlungslogik. Der dünne grüne Pfeil verweist wiederum auf die Dominanz der affektiven Strukturen und schließt damit den Kreislauf der natürlichen und der kulturellen Entwicklung.

- Als Baby erfahren wir, wie beruhigend und angenehm es ist, im Auto bewegt zu werden und im Verkehrsfluss (*flow*) und mit den Eltern vereint zu fahren. Hier schon liegt die Basis für die Entwicklung zukünftiger positiver Verkehrsemotionen, die Liebe zum Verkehrsweg Straße und Land, die Sympathie und das Engagement für die Rechte und Bedürfnisse des Autofahrers und ein echtes Mitleiden mit den anderen Autofahrern., nicht nur eine kognitive Rollenübernahme oder Empathie mit ihnen.
- Im Kindergartenalter beobachten wir die mangelhafte Emotionskontrolle unserer Eltern am Steuer sowie deren täglichen Stress am Steuer. Wir erleben wie sie den chronischen Verkehrsstress und ihre Gewaltbereitschaft, ihren Ärger und ihre Reizbarkeit bewältigen. Wir erfahren, wie der Fahrer durch sein Fahrverhalten und sein automatisches negatives Denken sich und anderen Stress macht. Wir lernen Ärger und Aggressionen zu vermeiden, auch ohne eine zu große Emotionskontrolle der negativen Verkehrsemotionen. Wir praktizieren und verstärken einen gelernten Optimismus als Fußgänger und Mitfahrer, indem wir positive Annahmen und erwünschte Ergebnisse unserer Verkehrsteilnahme formulieren.
- In der mittleren bis späten Kindheit lernen wir den Straßenverkehr mit seinen Gefahren und Chancen zur mechanischen Mobilität kennen. Wir lernen die Rechte der einzelnen Verkehrsteilnehmer kennen, lernen die Regeln im Straßenverkehr wahrzunehmen und die Sicherheitsbestimmungen für Fußgänger, Fahrradfahrer, Autofahrer und Berufsfahrer anzuerkennen. In der Jugendzeit lernen wir, wie man objektive Urteile über das eigene und das fremde Fahrverhalten abgibt. Wir lernen unseren inneren „Autopilot“ (Kabat-Zinn) kennen, der alle unsere Bewegungen des Laufen und Fahrens gleichsam automatisch begleitet. Wir werden fähig, kritische Verkehrseignisse und Hochrisikosituationen zu analysieren. Wir erfahren die Vorteile und Belohnungen einer positiven, prosozialen und mitfühlenden Einstellung zum Straßenverkehr.
- Ab dem 18. Lebensjahr üben wir die sensomotorische Exzellenz des Autolenkens in einer Fahrschule ein. Wir üben Selbstregulationsfähigkeiten ein, um höhere Aufmerksamkeit und Disziplin hinter dem Steuer aufrechterhalten zu können. Wir lernen, unser Risikoverhalten am Steuer unter den unterschiedlichsten Verkehrssituationen exakt zu beobachten und intelligent zu regulieren. Wir lernen, wie man sich auf Standardrisikosituationen einstellen und z.B. vernünftig auf aggressive Fahrer reagieren kann. Wir üben eine Fahrer-zu-Fahrer Kommunikation ein, lernen unser nonverbales Verhalten hinter dem Steuer zu regulieren und aggressive Fahrstile zu vermeiden.
- Erst im Erwachsenenalter, in der Zeit zwischen ca. dem 25. und dem 55. Lebensjahr, entwickeln wir allmählich ein Gemeinschaftsgefühl im Straßenverkehr, verstehen den Verkehr als eine geliebte Praxis, die wir zusammen mit den andern Verkehrsteilnehmern bilden und durch die wir selbst in unserem Fahrverhalten gebildet und erzogen werden. Wir entwickeln unsere Praktik während der Verkehrsteilnahme weiter, um einseitige Verantwortungsbeziehungen zu den andern Verkehrsteilnehmern aufrechterhalten zu können. Wir schaffen es, zu fahren und zugleich entspannt zu sein. Wir lieben es zu fahren, weil wir am Steuer einen Zustand der Selbstliebe und der Gelassenheit aufrechterhalten können.

Der **grüne** Pfeil beschreibt die gegenläufige natürliche Entwicklung der Stufen der Intelligenz, der Moral und des Weltbildes in piagetschen Begriffen.

Der grüne Pfeil beschreibt auch die kulturelle Entwicklung des Fahrverhaltens vom Novizen zum Experten der Fahrerintelligenz. Jeder Novize beginnt mit einem impulsiven Fahrstil, internalisiert allmählich einen defensiven Fahrstil, der in der Regel ein Leben lang als wettbewerbsorientiert, wachsam, eigensinnig, verstimmt und zeitdruckbelastet praktiziert wird. Der grüne Pfeil beschreibt auch die Reife der Fahrerintelligenz des Autofahrers, die ich, im Anschluss an Loevinger (1970) und Cook-Greuter (1995), mit der entwicklungspsychologischen Methode des Satzungsergänzungstest im Straßenverkehr messen kann (Rothenberger, 2000 ff unveröffentl. Auswertungsprojekt).

Dem Kompetenzerwerbmodell in fünf Stufen von Dreyfus (Dreyfus, H. L. und Dreyfus, St., 1987) folgend beschreibe ich hier <sup>1</sup>(1.) den *Novizen* oder *Fahranfänger*, der streng gelernten Regeln folgt, ohne auf die situativen Bedingungen im Straßenverkehr eingehen zu können. (2.) Der Fortgeschrittene oder *Lehrling* im Autofahren, der schon zusätzliche Aspekte der Verkehrssituation kennt, sich jedoch nach wie vor an kontextfreien Richtlinien orientiert, die ihm alle gleich wichtig erscheinen (3.) Der Kompetente oder *Geselle* im Autofahren,

---

1 An andere Stelle beschreibe ich (B.R. 2008) die Entwicklungslogik des klinischen Handelns des Psychologen und Arztes vom Novizen zum Meister in streng entwicklungslogischen Begriffen, eine klinische Handlungslogik, die ich in meiner verkehrstherapeutischen Praxis dem Modell von Dreyfus vorziehe.

der wahrnehmen kann, dass die Anzahl unterschiedlicher Situationen permanent frustrierend wirken muss. Es gibt zu viele Ausnahmen zu den gelernten Regeln. Er entwickelt kontextsensitive Handlungspläne und versucht so die Komplexität der Situation zu reduzieren. (4.) Der Gewandte oder *Obergeselle* im Autofahren, der die starren Regeln durch situationsspezifische Heuristiken ersetzt hat. Er erkennt aufgrund seiner intuitiven, ganzheitlichen Wahrnehmungsfähigkeit, was in einer Verkehrssituation wichtig oder unwichtig, gefährlich oder ungefährlich ist. (5.) Den Experten oder *Meister* im Autofahren, der den verkehrsbezogenen Blick hat und über ein fahrerbezogenes Wissen von sich selbst (auch ohne Worte) verfügt. Er hat ein automotives Selbst entwickelt, aus dem heraus er intuitiv und ohne viel Worte zu machen, handeln kann, ohne sein Handeln bewerten oder sich auf Regeln, Leitlinien oder abstrakte Grundsätze beziehen zu müssen. Er verfügt über langfristige Visionen, hat ein Gefühl für den richtigen Augenblick und oftmals auch eine untrügerische Ahnung davon, was alles möglich ist. Er praktiziert den flow eines emotional und volitional intelligenten und entspannten Genussfahrens, im Wissen ein aktiver Teilnehmer an der Verwirklichung einer gerechten Solidargemeinschaft aller Verkehrsteilnehmer zu werden und zu bleiben.

### 3. Meine Mobilität aus der Perspektive des Autofahrers und des Verkehrspsychologen

1. Ich musste während meiner psychotherapeutischen Tätigkeit die mich jahrelang verstörende Erfahrung machen, dass auch noch Erwachsene, die ansonsten hypothetisch und im Sinne Piagets formal-operatorisch denken können, in manchen Bereichen ihres Alltags, sowie unter Belastungen, immer noch und immer wieder magisch und voroperatorisch denken. So müssen beispielsweise erwachsene Kinder untereinander oder mit ihren Eltern immer noch vorkonventionell strukturiert kommunizieren und interagieren. Auch nach Jahren der Ehe greifen Ehepartner zum pathologischen Mittel des Mauerns und zur Gesprächsverweigerung, was einem Rückzug auf die vormoralische Entwicklungsstufe 0 des moralischen Urteilens nach Kohlberg entspricht. Auch der professionelle Umgang mit Heiminsassen in sog. totalen Institutionen führt zu einer Gewaltstruktur rezozialisatorischer Interaktion, die nicht nur die Insassen, sondern auch die Helfer auf der Entwicklungsstufe des impulsiven und selbstschützenden Verhaltens eingeschlossen hält. Im Umgang von Berufskollegen untereinander kann sich, sei es aus professionellen Gründen der Rivalität, sei es aus ökonomischen Gründen der einseitigen Gewinnmaximierung, ein vorkonventioneller Umgang des Misstrauens und der Rücknahme jeden Wohlwollens entwickeln, der jede Form beruflicher Zusammenarbeit verhindert. Diese Erfahrungen musste ich zunächst einmal verstehen und dann auch psychologisch korrekt interpretieren, bevor ich sie als Erfahrungserfahrungen in meine berufliche Tätigkeit einbringen konnte. Während meiner Dissertationszeit habe ich erstmalig die spannende Erfahrung gemacht, dass die Stufeneinteilungen von Piaget und Kohlberg, was deren Zuordnung zu den Lebensjahren betrifft, viel zu optimistisch sind. Ich habe aber früher selbst den Fehler gemacht, zu glauben, dass die Entwicklung der Bewusstseinsstufen mit der Pubertät, spätestens aber bis zum 30. Lebensjahr abgeschlossen ist. Traue keinem unter 30, dachte ich später. Heute weiß ich: Viele Erwachsene können nicht formal-operatorisch denken, und die allermeisten Erwachsenen fallen unter Stress und Belastungsbedingungen auf frühere, einige sogar auf die frühe Entwicklungsstufe egoistisch-aggressiver Verhaltensweisen zurück.<sup>2</sup>

Viele Erwachsene sind nicht in der Lage, die Diskrepanz zwischen ihren Zielen und ihren Operationen der Zielerreichung, zwischen ihrem Wissen und ihrem Handeln wahrzunehmen und postkonventionell zu erklären. Sie zeigen sich als Sklaven eines impulsiven Switchovers zwischen ihren antisozialen und ihren prosozialen Handlungsstrategien. Das heißt, sie sind nicht bereit, primär sich selbst und ihre Überzeugungen oder Praktiken zu ändern, sondern nur das anstehende Problem oder aber die Anderen, die daran beteiligten Personen. Die Alltagsweisheit sagt aber, dass es irrig ist zu glauben, man könne seine Ziele dadurch erreichen, dass man allein nur sein problematisches Verhalten ändert. Der postkonventionell Urteilende akzeptiert die komplexe und oft widersprüchliche Natur seiner Wünsche und Absichten, bevor er sie zu ändern versucht; und so kann er sich bewusst machen, dass und warum die Weiterentwicklung seines Bewusstseins eine so komplexe und lebenslange Aufgabe darstellt.

2. Was mich und meine berufliche Tätigkeit als Verkehrspsychologin betrifft, so habe ich selbst jahrelang die Bestimmung und Bewältigung des strukturellen Risikos der Verkehrsteilnahme und der damit verbundenen Verkehrsfrustrationen auf die Entwicklung einer sicherheitsorientierten Fahrfähigkeit im Sinne der Entwicklung einer individuellen Mobilitätskompetenz beschränkt. Bis zu meinem Kongressvortrag im Jahre 2002 über „Verkehrsentelligenz“, die ich als eine emotionale und soziale Intelligenz des Autofahrers im Umgang mit seinen Gefühlen am Steuer explizierte, hatte ich ein Therapiekonzept, das nur für ein defensives Fahrverhalten galt und verfügte über eine Vision, die auf die Aufrechterhaltung einer sicheren Mobilität für alle beschränkt war. Wer, wie ich es tat und auch heute immer wieder tue, beim Autofahren einer Kultur sicherheitsorientierten, defensiven Fahrens folgt, der entwickelt wohl eine in sich logische und rationale Orientierung, um die universalen Verkehrsr Risiken und die alltäglichen Verkehrsfrustrationen zu bewältigen. Er hat aber keinen Begriff von einer intelligenten Fahrpraxis oder einer fahrerbezogenen Handlungslogik, die ihn auf ein Entwicklungsniveau überhalb des sicherheitsorientierten Fahrstils aufmerksam machen könnte. Deshalb konnte ich mir damals auch nicht bewusst machen, dass ich tatsächlich für eine solidarische Teilnahme am Straßenverkehr nicht geeignet gewesen war. Erst als ich mich selbst unter die entwicklungspsychologische Lupe nahm und meine Fahrpraxis nicht nur in Begriffen der kognitiven Psychologie und der Verhaltenstherapie zu beschreiben begann, war ich in der Lage, meine unterentwickelte ängstlich-paranoide Fahrpraxis als solche wahrzunehmen. Erst jetzt konnte ich klar und deutlich wahrnehmen, welche ungeplanten und nicht beabsichtigten Folgen es hat, wenn ich einer Handlungslogik folge, die besagt, dass die beste Abwehr gegen Verkehrsr Risiken eine gute Verteidigung ist. Nicht, dass ich immer und unter allen Umständen in der Lage bin, dieses Wissen um ein solidarisches Fahrverhalten in meine Fahrpraxis umzusetzen. Auch heute schimpfe ich immer wieder einmal über den „Trottel“ vor mir auf der Straße, ohne zu er-

---

2 Ich darf in diesem Zusammenhang auf ein überraschend moderne Sprache aufmerksam machen (Joan Didion: *Das Jahre magischen Denkens*, Claassen 2006), die zu lesen sich, auch unabhängig von diesem Kontext, wirklich lohnt.

kennen, dass ich selbst der Trottel bin, ein emotionaler Trottel nämlich, der seine Gefühle und seinen Willen nicht selbst regulieren kann, sondern sich vom Verhalten anderer abhängig macht. Noch schlimmer: Immer wieder erwische ich mich als einen defensiven Fahrer, der von den anderen Verkehrsteilnehmern das Schlechteste erwartet, für sich aber das größtmöglich Beste erhofft. Statt dass ich das Verkehrsteilnehmerisikos, zunächst einmal, für alle als gleich groß bewerte, habe ich immer wieder für mich den GAU im Straßenverkehr, das ist der Tod auf der Straße, gelehrt. Statt am Steuer immer den schlimmsten aller Fälle zu erwarten, zugleich aber die beste aller Lösungen zu erhoffen, ging ich, in gelernter Sorglosigkeit, von der Verwirklichung meiner erlebten Sicherheit sowie von der Faktizität der personal erwünschten Wirksamkeit meines Fahrverhaltens aus. Heute weiß ich: der defensive Fahrer kann nicht zwischen seiner normativen und seiner empirischen Wahrnehmung vorhandener Risiken, nicht zwischen Sicherheitsnorm und Sicherheitswirklichkeit unterscheiden. Völlig irrational bagatellisiert er seine riskanten Fahrverhaltensweisen und seinen Mangel an emotionaler Intelligenz, seine Verkehrsfrustrationen konstruktiv zu bewältigen, ist jedoch von seiner Verantwortlichkeit für sein Fahrverhalten überzeugt.

3. Heute erkenne ich, dass ich als Autofahrer das Problem bin - und nicht das abstrakte Verkehrsteilnehmerisiko. Meine Lösung „defensive Orientierung im Straßenverkehr“ kann ich nämlich im Sinne von „immer mehr desselben“ missbrauchen, und damit degeneriert sie zwangsläufig zum Problem. Defensives Fahren und die Konzentration allein nur auf die Sicherheit des Fahrers und seines Fahrzeugs kann, wie ich von James und Nahl (2000) gelernt habe, Misstrauen untereinander erzeugen. Der defensive Fahrer ist sich seiner parafunktionalen Grundüberzeugung nicht bewusst, wonach er wohl funktional am Straßenverkehr teilnimmt, jedoch zusätzlich alle Verkehrsteilnehmer als potenzielle Konkurrenten wahrnimmt, die untereinander um Sicherheit, Schnelligkeit und die Rangplätze streiten, wie viele Fahrzeuge im Straßenverkehr sich vor ihnen befinden und wie viele sie schon hinter sich gelassen haben. Der sicherheitsorientierte Fahrer ist nicht völlig immun gegen eine dysfunktionale Null-Fehlerkultur, die auf das Bagatellisieren, ja sogar das Leugnen von Fehlern am Steuer oder von chronischen Gefühle wie Ärger, Gereiztheit oder Unzufriedenheit ausgerichtet ist. Damit ist er aber nicht in der Lage, seine parafunktionalen Einstellungen als solche wahrzunehmen. Er kennt wohl seine traditionellen Stereotype hinsichtlich der Vielfalt an unterschiedlichen Autofahrern und ihren Fahrzeugen: „*Er will mich ärgern.*“, „*Ich muss dem Raser hinter mir aus dem Weg gehen, sonst gefährdet er mich. Sie sind alle gegen mich.*“, „*Typischer Sonntagsfahrer. Opa! Frau am Steuer!*“, „*Ich muss dem Trottel eine Lektion in Fahren erteilen.*“<sup>3</sup>. Aber dieses Wissen macht ihn nicht immun gegen die Ungeduld, mit der er „schwierig“ erlebte Autofahrer wahrnimmt, wie auch gegen den Mangel an Toleranz den Fehlern gegenüber, die die anderen - aber auch er selbst - am Steuer machen.

Als Verkehrspsychologe weiß ich heute, dass die Förderung eines postkonventionellen Bewusstseins und einer entsprechenden Praxis solidarischen Fahrens wirksam dazu beitragen kann, den Mythos von der Fatalität der Gewalt auf der Straße ebenso zu überwinden wie das falsche Autofahrerbewusstsein einer fest eingebauten Negativität zum impulsiven oder aber defensiven Fahren. Das Risiko gewaltsamer Straßenverkehrsteilnahme reduziert sich tatsächlich schneller, wenn zunächst wir Professionellen uns mit unseren Lösungsverständnisse weiterentwickeln, weil wir ja in der Beziehung zu unsrem Klientel einen gemeinsam geteilten Kontext transformatorischer Entwicklung geschaffen und nicht bloß das Verhalten unserer Klienten verändert haben. Da ich mich verändert habe, bin ich professioneller geworden und kann auch mich selbst oder meine Rolle als Therapeut als das Problem in der verkehrspsychologischen Therapie sehen. Anders ausgedrückt, ich darf meinen Klienten nicht länger negativ individualisieren, um mit Robert Castel zu sprechen. Ich weiß, wie ich meinen Klient in einem transformatorischen Gespräch anleiten kann, für sich verantwortlich zu sorgen und liebevoll mit sich und anderen Verkehrsteilnehmer umzugehen und mit ihnen mitzufühlen (Rothenberger 2007 Solidarity). Ich weiß, ich muss Therapeut und Patient zugleich sein, um meinen Patienten besser helfen zu können, um zu *wissen wo*, auf welcher vertikalen Entwicklungsstufe er steht, in welchem horizontalen Entwicklungszustand er sich befindet, und mit welchen Beschränkungen in seiner aktuellen Lernfähigkeit er von dort her zu rechnen hat. Nur so kann ich *wissen was* genau ich für ihn Gutes tun kann, um ihn nicht mit meinen therapeutischen Interventionen zu überfordern. Meine klinischen Erfahrungen sagen mir heute, dass ich das strukturelle Problem des Verkehrsteilnehmerisikos nicht zu dem individuellen Problem meines Patienten machen darf. Wie gesagt: Ich soll meinen Patienten nicht negativ individualisieren, will ich als Therapeut nicht zum Problem in der verkehrspsychologischen Therapie werden oder aber für meinen Patienten ein Entwicklungshemmnis sein.

#### 4. Welche Ursachen und Gründe hat ein Unfall, bei dem ein Raser mit einem Daimler den Kleinwagen einer jungen Mutter mit ihrem zweijährigen Kind bedrängt und den Tod beider verursacht?

Die Antwort auf diese Frage lautet: Der Tod ist das Ergebnis mangelnder Fahrerintelligenz. Muss ich nun als Verkehrspsychologe zwangsläufig depressiv werden, wenn ich die Frage beantworten soll, warum so wenig Rationalität in unser Verkehrsverhalten zu bringen ist? Ich greife meine Argumente auf und sage wiederum nein. Es gibt für mich keinen Grund depressiv

---

3 Die rationaleren Alternativen: „*Ich bin nicht so gut drauf, versuche es doch mal mit einer volitionalen Kontrolle deiner Stimmung.*“, „*Möglicherweise hat der Fahrer hinter mir noch kein wirksames Zeitmanagement entwickelt, vielleicht hat er Sorgen oder Ärger gehabt. Versetze dich nicht nur in seinen Person, fühle mit ihm.*“, „*Ich fühle mich heute wirklich bedroht. Das bin nicht ich, das sind nur meine Gedanken und nur meine Gefühl. Frage dich selbstdistanziert: Wie fühlt sich meine Bedrohung in mir an? Was lerne ich über mich, wenn ich achtsam auf mein Gefühl der Bedrohung blicke?*“, „*Du typisierst Personen- das ist eine typische Psychologenkrankeheit. Verzichte auf alle Formen von Vorurteilen und Typisierung.*“, „*Wer ist der Trottel? Du musst deinen Fahrstil ändern, nicht die Anderen. -Schieß los, Jetzt hast du die Gelegenheit dazu.*“

zu werden, weil ich das Verhalten und Erleben auch von so unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern wie aggressiven Rasern, emotional instabilen Fahrern unter Alkoholeinfluss oder gedankenlosen Kraftfahrern erklären und im Einzelfall auch verändern kann. Ich weiß, dass der Übergang von der konventionellen Verkehrspsychologie zur modernen Fahrerpsychologie schon im Fließen ist: Klinische Verkehrspsychologen können die Betroffenheit der Öffentlichkeit über das hoch riskante und verantwortungslose Verkehrsverhalten einzelner Autofahrer aus ganzheitlichen, in der Entwicklung der Handlungslogik des Autofahrers liegenden, Bedingungen wissenschaftlich beschreiben und mit dem Mangel an Fahrerintelligenz des Autofahrers auf den Begriff bringen.

Die Autofahrer dürfen aber nicht so blind technikgläubig sein, dass sie ihre Verantwortung für ein solidarisches Verhalten auf den Straßen an die Autotechnik abgeben. Die Ursachen für mehr Sicherheit und Solidarität auf den Straßen und für weniger Verkehrstote und Unfallopfer liegen nämlich nicht allein nur in der Technik, sondern vor allem im Verständnis der vertikalen Weiterentwicklung der Fahrerintelligenz. Wir wissen zwar noch nicht genau was Fahrerintelligenz ist und aus welchen multiplen Intelligenzformen sie sich zusammensetzt. Auch wissen wir noch nicht genau, wie sie in der Person des Autofahrers wirksam wird. Was wir jedoch wissen und an psychologischen Begriffen und Methoden zur Verfügung haben, hat sich in der Praxis verkehrspsychologischer Therapie nachweislich sehr gut bewährt. Es ist nicht die fahrtechnische Rationalität des Autofahrers, nicht seine technischen Assistenzsysteme, wohl aber seine entwicklungsabhängige, immer auch auf bestimmte Entwicklungsstufen beschränkte Fahrerintelligenz, die exakt beschrieben und therapeutisch verbessert werden kann.

Doch aufgepasst! Auch wenn die große Mehrheit der Autofahrer sich in der Regel genug angepasst verhält, um im Straßenverkehr nicht aufzufallen, so hat – Gott sei's geklagt – nur eine kleine und leider noch nicht öffentlichkeitswirksame Minderheit von Autofahrern (unter 10 %) die höchste Entwicklungsstufe erreicht. Es leuchtet aber ein, dass eine solidarische Verkehrsteilnahme nicht als eine Lösung zu haben ist, nicht für alle Zeit und nicht einmal für alle Fälle, sondern eine lebenslange Übung darstellt, für die der Alltag des Verkehrs selbst den Ort abgibt, an dem täglich geübt werden kann und soll. Man sollte mithin nicht nur diejenigen Autofahrer, die sich in der Hochrisikogruppe der impulsiv-aggressiven Fahrer befinden, rechtzeitig entdecken und verkehrspsychologisch therapieren. Auch von dem Fahrverhalten und den Verkehrseinstellungen der defensiven und wettbewerbsorientierten Fahrer geht ein erhöhtes Todesrisiko im Straßenverkehr aus. Darauf sollte diese Gruppe aufmerksam gemacht werden. Auf diese Weise könnte die Zahl der Verkehrstoten drastisch reduziert und viel menschliches Leiden verhindert werden. Dies ist nicht nur im Interesse des einzelnen Rasers, sondern dient zugleich der Verwirklichung einer solidarischen Verantwortungsgemeinschaft aller Verkehrsteilnehmer.

5. Von Robert Kegan (1994) belehrt, kann ich heute verstehen, dass und warum ein Ungleichgewicht zwischen den institutionellen Erwartungen im Straßenverkehr, in der Arbeitswelt, der Ehe, der Psychotherapie einerseits und der Höhe der Selbstentwicklung Erwachsener andererseits zu beobachten ist. Dieses Ungleichgewicht zwischen den mentalen Anforderungen des modernen Lebens und der mentalen Wirklichkeit der Reife oder des Charakters des Einzelnen erklärt, warum eine 80%-Mehrheit der Erwachsenen sich trotz unbewältigtem Verkehrstress ans Steuer ihres Fahrzeugs setzt und das Risiko des Verkehrstotes gedankenlos in Kauf nimmt. Es erklärt auch, warum sie ihren Beruf nicht auf die gewünschte, nämlich professionelle Weise ausüben können, und warum sie auch in anderen Bereichen ihrer Lebensführung ihren Alltag nicht ausreichend gut bewältigen können.

Piaget und Kegan folgend kann ich die Ursachen und Folgen des universalen Verkehrsteilnehmerisikos als ein Ganzes begreifen, das in den unterschiedlichen Entwicklungslogiken der professionellen Helfer wie der einzelnen Autofahrer verkörpert ist und sich auf den einzelnen Entwicklungsstufen von einer vortraditionellen über eine traditionelle zu einer modernen Praxis entfaltet. Heute nehme ich auch den Widerstand gegen Veränderung deutlicher wahr, der in der jeweiligen Ordnung des Bewusstseins und der jeweiligen Stufe der Praxislogik angelegt ist. Ich wünsche mir, diesen Widerstand nicht länger als ein Risiko wahrzunehmen, sondern als eine instabile Instabilität, als eine „Äquilibration“ im Sinne Piagets (1974). Darin liegt die Chance verborgen, wie ich meinem Klienten helfen kann in eine dynamische Instabilität zu kommen, sein eigenes Hin und Her in der Koexistenz im Straßenverkehr zu leisten, um die Strukturschwächen in den Beziehungen und in der Kommunikation der Verkehrsteilnehmer untereinander zu beseitigen. Deshalb kann ich heute meinen Klienten auch besser helfen und ihnen in einem 'transformatorischen Verantwortungsgespräch' über ihre Handlungslogik als Autofahrer wirksamer dazu motivieren, sich denjenigen mentalen Anforderungen zu stellen, die an Erwachsene und an eine Verkehrsteilnahme gestellt werden, für die das Risiko des Tod im Straßenverkehr kein Tabu ist. Dazu an anderer Stelle mehr.

#### **Literatur:**

Cook-Greuter, S.: Postautonomous Ego Development. A Study of Its Nature and Measurement. Harvard University, Diss. 1999, updated 2005

Cook-Greuter, S.: Ego Development: Nine Levels of Increasing embrace. In: [www.cook-greuter.com](http://www.cook-greuter.com)

Didion, Joan: **Das Jahr magischen Denkens**. Claassen-Ullstein Buchverlage 2006.

Dreyfus, H. L., Dreyfus, St. E.: **Künstliche Intelligenz**. Rowohlt Verlag 1987.

Frankfurt, H. G.: **Taking ourselves seriously**. Getting it right. Stanford University Press 2006 (erscheint auf Deutsch im Suhrkamp-Verlag, Frankfurt 2008).

Galovski, T.E., Malta L.S., Blanchard, and E.B.: **Road Rage**. Assessment and Treatment of the Angry, Aggressive Driver. American Psychological Association: Washington, DC, 2006.

- James, L. & Nahl, D.: **Road Rage and aggressive Driving**. Steering Clear on Highway Warfare. Prometheus Book 2000.
- Kegan, R. 1986: **Entwicklungsstufen des Selbst**. Kindt-Verlag: München 1986.
- Kegan, R. 1994: **In over our heads**. The mental demands of modern life. Harvard University Press 1994.
- Kegan, R and Lahey, L.L.: **How the way we talk can change the way we work**. Seven languages for transformation. Jossey-Bass, 2001.
- Piaget, J.: **Biologie und Erkenntnis**. Über die Beziehung zwischen organischen Regulationen und kognitiven Prozessen, Frankfurt: Fischer-Verlag 1974.
- Rooke, D. and Torbert, W.: Die sieben Managertypen- und welcher Erfolg hat, Harvard Business Manager. Juni 2005, S. 19 -34.
- Rothenberger, B.P.: Über Klinische Verkehrspsychologie Teil 1: Kraftfahrereignungsmodifikation als soziale Kontrolle und als Maßnahme der Verkehrssicherheit. Unveröff. Manuskript, Esslingen am Neckar, 1977, 17 S.
- Rothenberger, B.P.: Über Klinische Verkehrspsychologie. Teil 2 Praxis der verkehrspsychologischen Psychotherapie. Unveröffentl. Manuskript, Esslingen a.N. , 1978.
- Rothenberger, B.P.: Satzergänzungstest zur Messung der Fahrerintelligenz. Auswertungsprojekt, Esslingen a.N., 2000 ff.
- Rothenberger, B.P.: Auf der Suche nach der Verkehrsintelligenz. Vortrag auf dem 38. BDP-Kongress für Verkehrspsychologie, Universität Regensburg 2002, In: <http://psydok.sulb.uni-saarland.de/volltexte/2006/699/>
- Rothenberger, B.P.: Solidarity in Traffic. A Look at the Future and at a New Paradigm of Modification of Driving Behaviour. Vortrag auf dem 2. Fit-to-drive-Kongress vom 14. bis 15. Juni 2007 in Wien ([www.fit-to-drive.com/de/index.html](http://www.fit-to-drive.com/de/index.html)).
- Rothenberger, B.P.: Solidarity in Traffic. A Look at the Future and at a New Paradigm of Modification of Driving Behaviour, in: Risser, R., Nickel, W-R.: **Fit to Drive 2<sup>nd</sup> International Traffic Expert Congress** Vienna 2007, Proceedings. Kirschbaum Verlag Bonn, Oktober 2007 S. 70 -75.
- Rothenberger, B.P.: Die Entwicklungslogik des klinischen Handelns und des therapeutischen Selbst. Arbeitstitel. Unveröffentl. Manuskript, Esslingen a.N., 2008.
- Torbert, W and Assoc.: **Action inquiry**. The Secret of Timely and Transforming Leadership. Berrett-Koehler Publishers: San Francisco June 9, 2004.