

Andere Länder, anderes Verkehrsverhalten

Bei der Therapie von Verkehrssündern ist das kulturell bedingte Normenbewusstsein wichtig

Wer sich im Verkehr deviant verhält, wird unter Umständen psychologisch begutachtet. Dabei sollten Verkehrspsycholog(inn)en die Herkunft ihrer Klient(inn)en im Auge behalten.

JÜRGEN RAITHEL UND PAOLA FONTANA GASIO

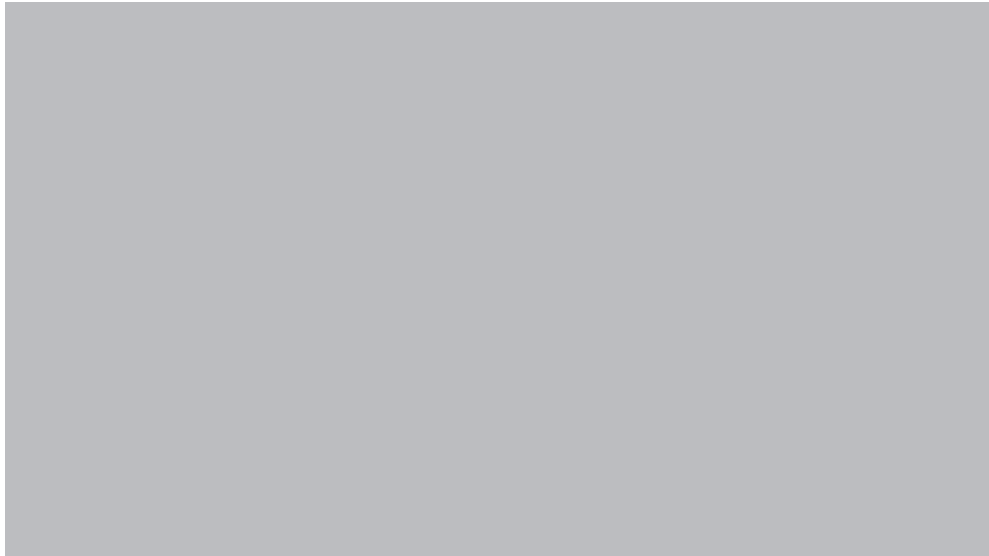
Medien hierzulande berichten sehr oft über Unfälle, die durch die Missachtung von Strassenverkehrsregeln verursacht wurden. Das Interesse an deviantem, also normabweichendem Verkehrsverhalten ist gross, denn Verkehrsteilnehmer, die häufig die Regeln missachten, reduzieren die Verkehrssicherheit deutlich. Hier kommt die Psychologie ins Spiel: Überschreitet ein Verkehrsteilnehmer eine bestimmte Toleranzgrenze – «Zuwiderhandlungen», die nicht mehr mit Bussen bestraft werden –, gilt das Gefährdungsrisko für die Allgemeinheit als nicht mehr tragbar. Die Person muss sich einer verkehrspsychologischen Begutachtung unterziehen. Dabei soll der Verkehrspsychologe respektive die Verkehrspsychologin feststellen, ob die betroffene Person zum Fahren charakterlich geeignet ist.

Warum verhalten sich manche Menschen regelkonform und andere nicht? Der Grad der Regelmissachtung ist vom Normenbewusstsein des jeweiligen Verkehrsteilnehmers abhängig. Gerade in diesem Bereich sind die kulturellen Unterschiede gross. In Ost- und Südeuropa beispielsweise ist das verkehrsbezogene Normenbewusstsein schwächer ausgeprägt. Ins Schwarze trifft der Scherz des italienisch-schweizerischen Komikers Massimo Rocchi: «In der Schweiz

findet man an jeder Kreuzung eine Ampel. Bei Rot wird angehalten, bei Grün weitergefahren. In Italien gibt es zwar auch Ampeln bei Kreuzungen, die sind aber Dekoration.» Der Komiker unterstreicht das unterschiedliche Normenbewusstsein und die daraus folgende Missachtung der Verkehrsregeln in Italien. Die Vorschriften sind zwar allen bekannt, es gibt aber eine Diskrepanz zwischen den geltenden Regeln und der Realität.

Wenn Regelverletzung normal ist

Beim Normenbewusstsein spielen individuelle Sozialisationserfahrungen wie auch kulturelle Unterschiede eine wichtige Rolle – Stichwort «Enkulturation», also das Hereinwachsen des Einzelnen in die jeweilige Kultur. Wächst jemand in einer Umgebung auf, wo deviantes Verkehrsverhalten oft vorkommt, wird das Konzept «Regelverletzungen ist die Normalität» internalisiert. Solche Umgebungen sind beispielsweise in vielen Ländern Asiens zu finden. «Deviantes Verkehrsverhalten» nach unserer Definition ist Normalität – die gesetzliche Regelmissachtung wurde zur «sozialen Norm». In thailändischen Ballungsgebieten beispielsweise ist die Verkehrsdichte enorm hoch. Geschwindigkeitsbegrenzungen werden kaum beachtet, man wird regelmässig rechts überholt und von Mofas oder Hunderten Velofahrern regelrecht überrollt. Wer sich dort regelkonform verhält, kommt kaum vorwärts. In der Lebenswirklichkeit der Menschen in diesen Ländern ist das Konzept der Verkehrssicherheit nicht auf rechtlich bindende Normen abgestützt. Die Verkehrsteilnehmer schätzen vielmehr die Risiken selbst ein: je nach Ver-



Bildlegende Bildlegende Bildlegende
 Bildlegende Bildlegende Bildlegende
 Bildlegende Bildlegende Bildlegende

kehrssituation und je nach der subjektiv empfundenen respektive tatsächlich erlebten Gefahr.

Ansatzpunkt für eine psychologische Intervention ist der subjektiv wahrgenommene Grad der Regelmisachtung. Er ist unter anderem von der Sanktionspraxis des jeweiligen Herkunftslandes der Klient(inn)en abhängig. Ist der Staat sanktionsschwach, verlieren Gesetze an Verbindlichkeit, dafür werden soziale Normen und soziale Kontrolle wichtiger. Hier wäre beispielsweise an Südtalien oder den Balkan zu denken. Was nun, wenn Menschen mit anderem Normenbewusstsein mit den hiesigen Verkehrsregeln in Konflikt geraten? Viele unserer verkehrsauffälligen Klient(inn)en sind über die Sanktionen und deren konsequente Umsetzung überrascht. Im deutschsprachigen Raum sind die Folgen für regelwidriges Verkehrsverhalten weitreichend und mit hohen Geldbussen verbunden. Dazu kommt, dass deviantes Verkehrsverhalten ein politisch relevantes und oft auch brisantes Thema. Politikerinnen und Politiker erarbeiten Massnahmen, die darauf abzielen, die Unfallzahlen möglichst gering zu halten. In dieser Logik kommt der verkehrspsychologischen Therapie hierzu eine wichtige Rolle zu, obwohl vergleichsweise wenige Verkehrsteilnehmer betroffen sind.

«Bei uns schnallt man sich nicht an»

Ein Klient aus Südtalien erzählt: «Bei uns schnallt man sich nicht an. Ich werde gar von den anderen auf den Arm genommen, wenn ich dies tue.» Seine Mitfahrer gäben ihm zu verstehen, dass sie sich wegen ihm schämen würden, wenn er sich anurte. Polizisten würden angeschnallte Fahrer eher anhalten, weil sie suspekt

wirken würden. Diese Verhaltensweise stellt niemand in Frage und fällt deshalb auch nicht auf. Die Verkehrsteilnehmer identifizieren sich mit den sozialen Normen und stufen diese als wichtiger als die Gesetze und Verkehrsvorschriften ein. Wer sich gegen die sozialen Konventionen verhält, riskiert schikaniert und ausgeschlossen zu werden. Besonders in männlichkeitsdominanten Peer-Groups. Aber warum verhält sich ein in der Schweiz wohnhafter Südtaliener so, als ob er noch in seinem Herkunftsland lebt? Einer der Gründe ist ein trivialer: Gewohnheit. Der Klient hat sein Verhalten bisher noch nie in Frage stellen müssen. Erschwerend kommt hinzu, dass der Betroffene das Gefühl hat, zu Hause zu sein, wenn er sich wie gewohnt nicht anschnallt. In dieser Logik ist es verständlich, warum viele Migrant(inn)en oft mit ihresgleichen Kontakte pflegen, da sie sich dadurch heimisch und verstanden fühlen. Sie erleben im Kreis ihrer Landsleute ein Zugehörigkeitsgefühl, das ihre Identität konsolidiert. In einer Therapie mit Migrant(inn)en und Secondos muss dies unbedingt berücksichtigt werden.

Lerntheoretische Prinzipien wirken über alle Kulturen hinweg. So können therapeutische Interventionen helfen, dass Klient(inn)en am Erfolg lernen und bisherige Kognitionen hinterfragen (entsprechend der kognitiven Verhaltenstherapie). Eine Möglichkeit, die sich den Klient(inn)en im Herkunftsland oft nicht bot. Darüber hinaus entdecken wir während der Therapie häufig kognitive Irrtümer, also dysfunktionale Gedanken, die es zu hinterfragen und korrigieren gilt. Im therapeutischen Prozess ist es äusserst wichtig, die dem devianten Verkehrsverhalten zugrundeliegenden

DEVIANTES VERKEHRsverhalten

Drei Therapieschritte

Entdeckung persönlichkeitsbezogener Risikofaktoren und der Funktionalität des Verhaltens (aufdeckender Ansatz).

Aufbau und Stärkung kompensatorischer Strategien (Ressourcenansatz). In dieser Perspektive wird eruiert, was den Betroffenen manchmal dazu bringt, sich in bestimmten Verkehrssituationen regelkonform zu verhalten. Es geht auch um den Abbau von dysfunktionalen Kognitionen. Schliesslich muss eine «Bewährungsstrategie» gefestigt werden.

Komplettierung um psychoedukative Inhalte wie Gefahrenwissen.

persönlichkeitsbezogenen Risikofaktoren zu identifizieren. Verkehrstherapeut(inn)en müssen zudem die individuelle innerpsychische Funktionalität eruiieren. Denn erst auf Basis der Verhaltensfunktionalität können wir den Betroffenen bewusst machen, woher ihr deviantes Verkehrsverhalten stammt und darauf aufbauend Veränderungsstrategien entwickeln. Reine psychoedukative Massnahmen greifen zu kurz.

Dreh- und Angelpunkt einer erfolgreichen Intervention ist die Betonung der Funktionalität des Verhaltens. So werden mit dem devianten Verkehrsverhalten persönlichkeitsbezogene Defizite kompensiert. Diese Persönlichkeitsaspekte stehen im Fokus der therapeutischen Arbeit. Durch eine vertiefte Auseinandersetzung mit den innerpsychischen Mechanismen und der daraus hervorgehenden Verhaltensmotivation kann erreicht werden, dass die Klient(inn)en ihr Verhalten nachhaltig verändern. Voraussetzung hierfür ist natürlich, dass sie über eine entsprechende Therapiemotivation verfügen.

Das kognitiv-verhaltenstheoretische Modell des devianten Verkehrsverhaltens (siehe Literaturangabe) zeigt, welche persönlichkeitsbezogenen Risikofaktoren respektive -dimensionen zu einem devianten Verhalten führen können. Die motivierende Kraft, die das deviante Verhalten aufrechterhält, ist dabei immer der psychologische «Gewinn», den die Betroffenen daraus ziehen. In den meisten Fällen ist dieser den Klientinnen und Klienten aber nicht bewusst, weshalb es in einem ersten Schritt darum geht, diesen aufzudecken. Erst auf dieser Basis können dann, auf den schon vorhandenen Ressourcen aufbauend, Bewährungsstrategien für die Zukunft entwickelt werden.

Persönlichkeitsdefizit mit Fahrstil kompensiert

Nehmen wir das Beispiel eines jungen Mannes, der Verkehrsregeln missachtet. Auch hier ist der kulturelle Hintergrund von Bedeutung: die männliche Geschlechtsrollenstilisierung ist inter- wie auch intrakulturell verschieden. Motorleistung und Tempo wird in gewissen Gruppen mit Kraft und Maskulinität assoziiert. Junge Männer kompensieren ihre «Persönlichkeitsdefizite» oft mit einem entsprechenden Fahrstil. In der Logik des Betroffenen ist folglich deviantes Verkehrsverhalten Ausdrucksmöglichkeit seines Könnens und seiner Fähigkeiten.

In der therapeutischen Arbeit wird die Funktionalität des Verhaltens fokussiert. Dabei ist das aktenkundige Delikt «nur» als Anlassdelikt, also als das Vergehen, weshalb es zu einem Ausweisentzug kam, zu sehen. Die therapeutische Auseinandersetzung muss das Phänomen des devianten Verkehrsverhaltens als Ganzes betrachten. Dabei spielt die Gesamtheit aller Delikte, also inklusive der nicht aktenkundigen Regelverstösse (Dunkelfelddelikte) eine grosse Rolle. Wurde in der therapeutischen Arbeit der «innerpsychische Motor» für das normmissachtende Verhalten herausgearbeitet, kann darauf aufbauend eine Bewährungsstrategie entwickelt werden, damit der Klient/die Klientin nicht mehr im Strassenverkehr gegen Regeln verstösst. Die therapeutische Arbeit sollte durch psychoedukative Elemente ergänzt werden, um beispielsweise Wissensdefizite und Fehleinschätzungen auszugleichen. ♦

DIE AUTOR(INN)EN

Professor Jürgen Raithel ist FSP-Fachpsychologe für Verkehrspsychologie, Psychotherapie, Gesundheitspsychologie sowie Kinder und Jugendliche. Zudem ist er auch Fachpsychologe für Rechtspsychologie FSP. Er arbeitet als rechts- und verkehrspsychologischer Gutachter und als Psychotherapeut.

Paola Fontana Gasio ist Fachpsychologin für Psychotherapie FSP sowie Verkehrspsychologin der Schweizerischen Vereinigung für Verkehrspsychologie (VfV). Sie ist als Psycho- und Verkehrstherapeutin tätig.

LITERATUR

Raithel, J. & Widmer, A. (2012). *Deviantes Verkehrsverhalten. Grundlagen, Diagnostik und verkehrspsychologische Therapie*. Göttingen: Hogrefe.

Raithel, J. (2013). *Deviantes Verkehrsverhalten. Ein kognitiv-behaviorales Erklärungsmodell*. *Verkehrszeichen*, 29(4), 27–30.