

Deviantes Verkehrsverhalten

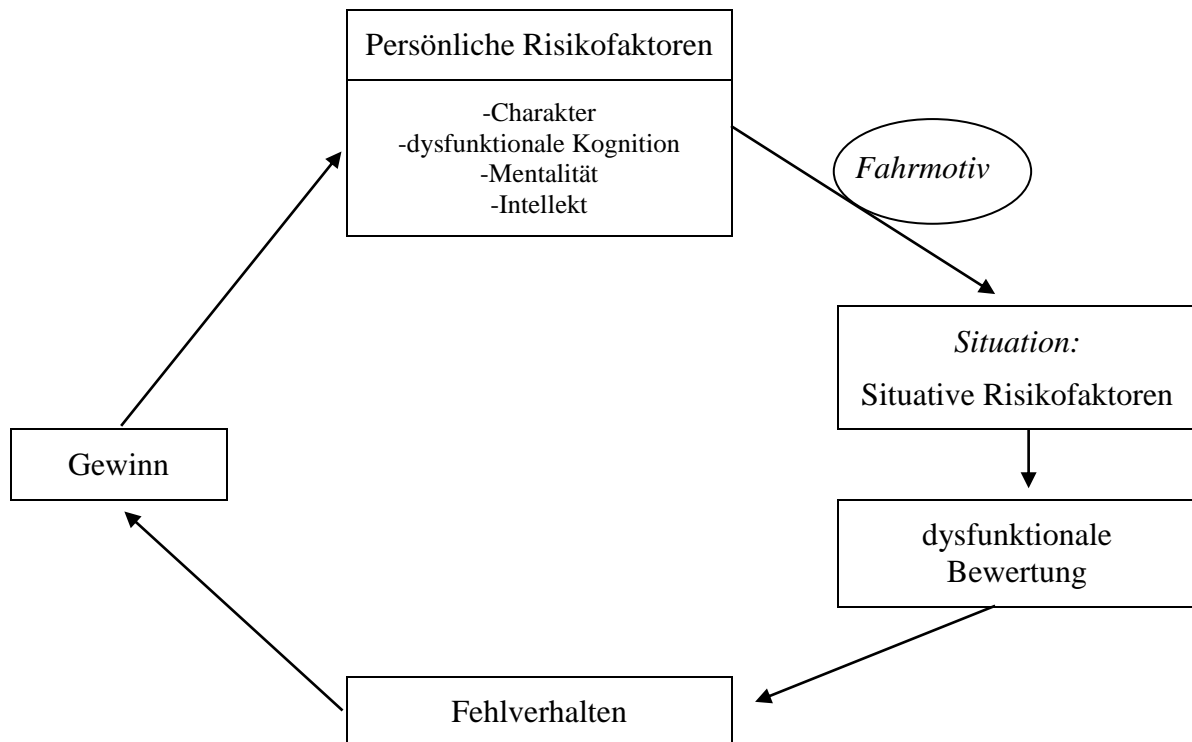
Ein kognitiv-behaviorales Erklärungsmodell und seine therapeutische Anwendung am Beispiel FiaZ

Deviantes Verkehrsverhalten meint ein nicht-verkehrsregelkonformes Fahrverhalten. Wer sich nicht an Regeln bzw. Normen hält und diese missachtet, verhält sich von diesen abweichend. Ein normabweichendes Verhalten wird in der Soziologie als deviantes Verhalten bezeichnet (vgl. Dollinger & Raithel, 2006). Da im Straßenverkehr judikative Rechtsnormen qua Gesetz gelten, könnte man im strengen Sinne auch von delinquenten Verkehrsverhalten sprechen, aber zur Vermeidung einer zusätzlichen Stigmatisierung und Kriminalisierung wurde sich für den Begriff des devianten Verkehrsverhaltens entschieden.

Durch das Nichteinhalten von Straßenverkehrsregeln ist die Verkehrssicherheit deutlich reduziert. Von welchen Bedingungen ein deviantes Verkehrsverhalten abhängig ist und wie diese Einflussgrößen untereinander zusammenhängen, ist Gegenstand dieses Artikels. Denn die Wahrnehmung der entscheidenden Bedingungen innerhalb der eigenen Person wird als Voraussetzung für die Entwicklung geeigneter und stabiler Alternativen zum verkehrsdevianten Verhalten angesehen. Nur durch eine vertiefte Auseinandersetzung und Reflektion ist eine tragfähige Einstellungs- und Verhaltensänderung zu erwarten.

Im kognitiv-verhaltenstheoretischen Modell des devianten Verkehrsverhaltens wird versucht, die wesentlichen aufrechterhaltenden Faktoren darzustellen (s. Abb. 1). Das Verständnis um die relevanten Faktoren und ihr Zusammenwirken ist sowohl für die verkehrspsychologische Therapie als auch für die verkehrspsychologische Begutachtung eine wichtige Grundlage. In der klinischen Verkehrspsychologie stellt die Erarbeitung eines „Erklärungsmodells“ der begangenen Verkehrsdelikte ein grundlegendes Element des Therapieprozesses dar (vgl. Raithel & Widmer, 2012).

Abbildung 1: Kreislaufmodell devianten Verkehrsverhaltens



Der „Teufelskreis“ devianten Verkehrsverhaltens nimmt seinen Ausgangspunkt in der Regel in einem Bündel von persönlichen Risikofaktoren, die für eine „devianzaffine Vulnerabilität“ der Person verantwortlich sind. Hierdurch ist die Schwelle zum devianten Verkehrsverhalten abgesenkt, was sich beispielsweise in einer aggressiven Durchsetzungsbereitschaft im Straßenverkehr manifestiert.

Das Spektrum persönlicher Risikofaktoren kann in vier Dimensionen differenziert werden: (1) Charakterliche Größen, (2) dysfunktionale Kognitionen bzw. Überzeugungen, (3) intellektuelle Ressourcen sowie (4) Milieu und kulturelle Sozialisationsbedingungen.

Im Folgenden die einzelnen Faktoren:

<p>Charakterliche Faktoren (vgl. z.B. Raithel, 1999; Bächli-Biétry, 2008):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geringes Selbstwertgefühl • Geringe Frustrationstoleranz/Stressresistenz, ungenügende Emotionsregulation • Mangelhafte Impulskontrolle/Selbstkontrolle, Spontanität, Undiszipliniiertheit • Erhöhte Risikobereitschaft • Aggressive Durchsetzungsbereitschaft, Aggressionsneigung • Hoher Leistungsimperativ / Perfektionismus • Narzisstische, egozentrische Persönlichkeitsakzentuierung („Ich muss mich nicht an Regeln halten, die gelten nur für die anderen“) • Anti-soziale, dissoziale Persönlichkeitsakzentuierung • Oppositionelle oder anomische Haltung: Geringe Normenakzeptanz / Anpassungsbereitschaft (an soziale Normen) • Geringes Verantwortungsbewusstsein • Expressivität, „impuls expression“ (Schuman et al., 1967) • Mangelhafte emotionale Stimulierung, Alexithymie • Bedürfnis nach Arousal, „sensation seeking“ (Zuckerman, 1979) • Fremdattribuierung (Schuldsuche bei anderen) • Situationsunangepasster Umgang mit psychotropen Substanzen
<p>Kognitiv-wissensbezogene Faktoren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dysfunktionale Denkschemata (z.B. Fehlannahmen über das Verkehrsverhalten der Allgemeinheit) • Geringes Gefahrenwissen sowie Gefahrenbewusstsein • Geringe Risikowahrnehmung
<p>Mentalitätsspezifische Faktoren (Milieu, Kultur, Ethnie):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Statusdemonstration durch das Auto und somit hoher emotionaler Bezug zum Fahrzeug • Geschlechtsrolle / Maskulinitätskonzept (vgl. Raithel, 2005) (z.B. Macht, Kontrolle, Konkurrenz, Territorial-Kampf) („ich muss besser sein als die anderen“, „ein richtiger Mann fährt so“) • Hedonistische Wertorientierung und Lebensstil (vgl. Raithel, 2004) • Anomisches Wertesystem
<p>Intellektbezogene Faktoren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eingeschränkte Reflektionsfähigkeit • Geringe geistige Elastizität/Flexibilität • Geringe Lernfähigkeit

Das Konglomerat persönlicher Risikofaktoren kann durch situative Auslöser (im und/oder außerhalb des Straßenverkehrs) sowie das Fahrmotiv „aktiviert“ werden. Ob beispielsweise eine unfreundliche Geste eines Autofahrers als Provokation empfunden wird oder nicht, ist von dem Rezipienten abhängig. Eine auslösende Situation für eine deviante Verkehrshandlung kann auch eine

erlebte Frustration in Beruf, Familie oder im Strassenverkehr sein, entweder als Reaktion auf eine Verkehrssituation oder als Kompensation im Sinne einer stressbezogenen Coping-Strategie.

Ein sehr häufiger situativer Risikofaktor ist der Zeitdruck. Der Betroffene ist zu spät losgefahren, möchte aber den Termin unbedingt einhalten, da er die verabredete Person nicht enttäuschen möchte bzw. sich selbst nicht in schlechtes Licht stellen will und überschreitet deshalb die zulässige Höchstgeschwindigkeit. Beispielsweise können auch Ablenkung während des Fahrens, Frustration oder gute Stimmung können Risikofaktoren für die Missachtung von Verkehrsregeln sein. Dass es dann zu einer Regelmässigkeit kommt, hängt wiederum von der persönlichen Risikokonstellation ab.

Situative Risikofaktoren:
<ul style="list-style-type: none">• Zeitdruck• Beeindrucken wollen / Imponieren• Gruppendruck/-dynamik• Ablenkung (z.B. Konzentration aufs Gespräch)• Frustration• Konflikt / Streit• gute Stimmung / Euphorie - günstige/verlockende Strassen-/Verkehrsverhältnisse• Müdigkeit• Bequemlichkeit• Offensive Provokation durch eine andere Person• situationsunangepasster Umgang mit Alkohol, Drogen, Medikamenten

Weiterhin ist für die Ausführung einer devianten Verkehrshandlung auch die Bewertung der Situation und der eigenen Bewältigungsstrategien entsprechend dem Stresskonzept von Lazarus (1966) ausschlaggebend. Eine angetrunkene Person fährt in aller Regel nur dann noch mit dem Auto, wenn sie der Meinung ist, dass sie noch das „Auto gut beherrsche“ – wobei natürlich die Alkoholisierung die Selbstwahrnehmung verzerrt. In suizidaler oder aber Fremdtötungsabsicht kommt nicht das Delikt „Fahren im angetrunkenem Zustand“ zustande. Das gleiche gilt aber auch beispielsweise bei Geschwindigkeitsdelikten. Der Fahrer geht davon aus, dass er das Fahrzeug auch noch bei der erhöhten Geschwindigkeit oder bei ungünstigen Witterungsverhältnissen voll unter Kontrolle habe. Der Bewertungsprozess wird durch dysfunktionale Gedanken wie auch unkritischer Selbstwahrnehmung und unzureichendem Gefahrenbewusstsein beeinflusst.

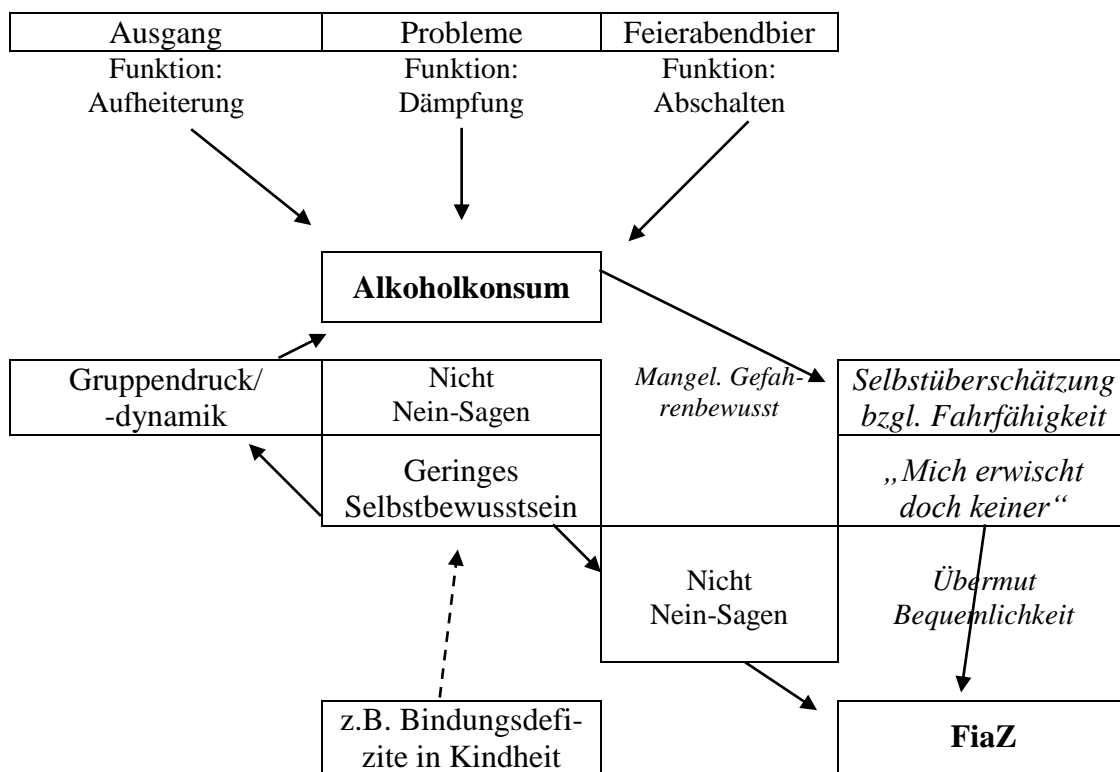
Nun ist bisher ein lineares Kausalmodell devianten Verkehrsverhaltens beschrieben worden. Die Frage der verhaltenstherapeutisch arbeitenden Kliniker ist nun die nach den aufrechterhaltenden Bedingungen. Warum wird das deviante Verhalten im Straßenverkehr wiederholt praktiziert? Dies liegt an dem Gewinn des Verhaltens, d.h. an der Funktionalität des Verhaltens – an der jeweilig individuellen Logik devianten Verhaltens.

Die Verkehrsdevianz kann ein Gefühl der Kontrolle über Risikosituationen vermitteln und somit einen positiven Effekt auf das Selbstwertkonzept auslösen. Kompensatorisch ermöglicht es beispielsweise durch Imponieren Selbstwertstärke herzustellen. Sich nicht an die Vorschriften qua eigenen Auto zu halten, initiiert bei manchen Akteuren ein Freiheitsgefühl. Der Akteur instrumentalisiert das Auto und den unmittelbaren Verkehrsraum zu einem selbstbestimmten bzw. rechtsnormfreien Territorium.

Als eine häufige persönlichkeitsbezogene Problematik Verkehrsdelinquenter stellt sich ein schwaches bzw. problematisches Selbstwertgefühl dar. Dies wiederum kann z.B. durch interpersonale Defizite, interkulturelle Anpassungsschwierigkeiten im Aufnahmeland, hohem Leistungsimperativ (Wertschätzung nur über Leistung, dann über ein leistungsstarkes Auto und schnelles Fahren), Bindungsdefizite in der Kindheit etc. bedingt sein. Die „charakterlichen Wurzeln“ der Verkehrsdelinquenz liegen oft schon in der Kindheit oder spätestens in der Jugend.

Für die Erarbeitung eines Erklärungsmodells für FiaZ (Fahren im angetrunkenem Zustand) sind genau genommen zwei Submodelle notwendig: Das erste dient der Erklärung des Alkoholkonsums per se und das zweite für das Fahren unter Alkoholeinfluss (s. Abb. 2). Als ursächliche Bedingung finden sich oft ein geringes Selbstbewusstsein sowie unzureichende Problembewältigungsstrategien. Ein geringes Selbstbewusstsein kann sich darin äussern, dass die betroffene Person sich einem Gruppendruck bzw. Gruppendynamik nicht zu widersetzen vermag und nicht Nein-Sagen kann. Weiterhin wird der Alkohol zu einer erleichterten Kontaktaufnahme instrumentalisiert. Wird der Alkohol mit dem Ziel der Dämpfung bei Problemen konsumiert, fehlt es an produktiven Coping-Strategien. In ähnlicher Form stellt sich auch das Feierabendbier dar, das eine ritualisierte Form des Abschaltens darstellt. Dieses Erklärungssubmodell ist noch verkehrsunspezifisch.

Abbildung 2: Erklärungsmodell für FiaZ

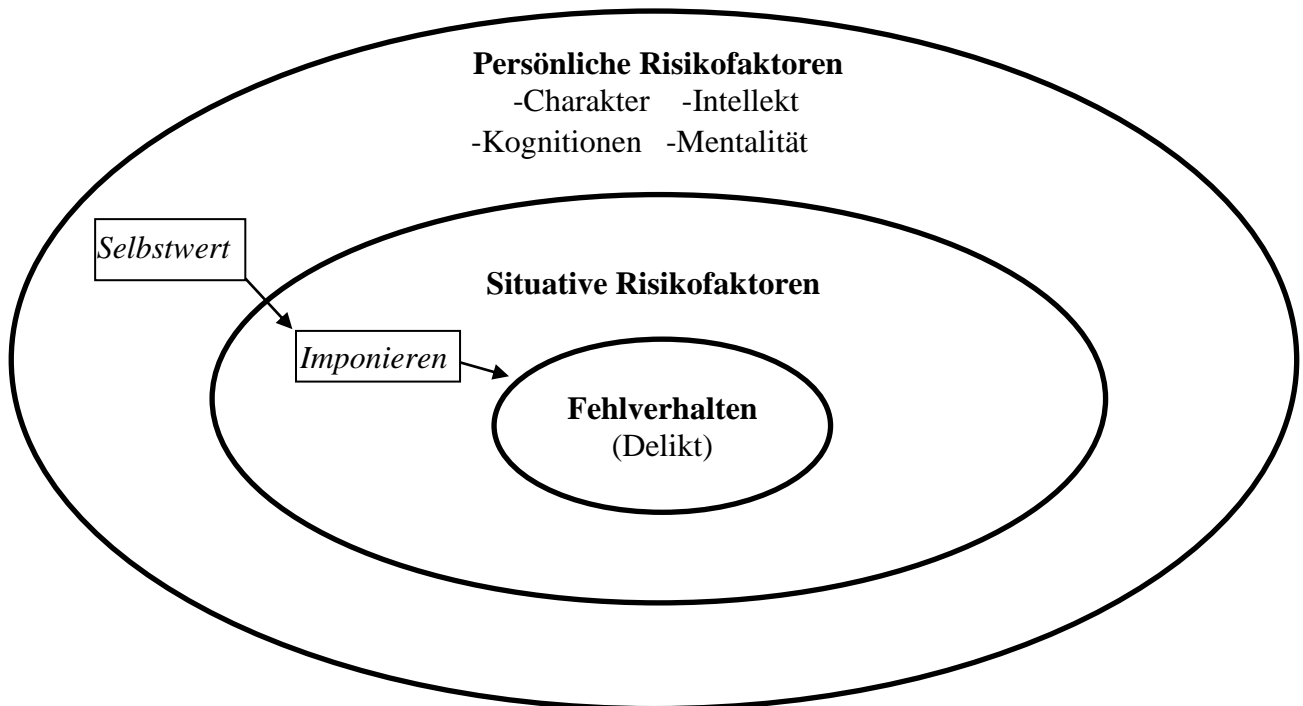


Wie kommt es nun zum FiaZ? Hier ist ebenfalls wieder von den charakterlichen Strukturen auszugehen. Das geringe Selbstbewusstsein äussert sich darin, dass sich die Person nicht traut, gegenüber den Freunden bzw. Kollegen zu sagen, dass sie jetzt nicht mehr mit dem Auto fahren wird. Der aktive Akt des Nein-Sagens wird nicht praktiziert. Gleichfalls möchte die Person auch keine Schwäche zeigen, sondern vielmehr damit imponieren, dass sie noch voll fahrtauglich sei und bei ihr der Alkoholkonsum keine wesentliche Auswirkung habe. Durch dieses Verhalten demonstriert der Betroffene Stärke und stilisiert seine Männlichkeit und weitere damit verbundene Attribute (vgl. Raithel, 2005). Dies wird als eine wesentliche Einflussgrösse für FiaZ angesehen. Weiterhin spielen ein mangelhaftes Gefahrenbewusstsein, Bequemlichkeit (mit dem Auto nach Hause zu fahren ist die einfachste Form) sowie der alkoholbedingte Übermut eine Rolle.

Das Kreislaufmodell devianten Verkehrsverhaltens wie auch das Erklärungsmodell für FiaZ kann zunächst als psychoedukatives Element innerhalb der Verkehrspsychologischen Therapie eingesetzt werden. Für die konkrete Auseinandersetzung des Klienten mit den eigenen innerpsychischen Mechanismen ist das „Zwei-Ebenen-Modell“ hilfreich. Es dient der Entwicklung eines adäquaten Problembewusstseins. Hier kann der Klient eigene Risikofaktoren auf der persönlichen sowie situativen Ebene eintragen (s. Abb. 3). Danach lassen sich entsprechend eines Pfadmodells Risikofakto-

ren auf den beiden Ebenen verbinden. Das individuelle Modell stellt ein auf wesentliche Faktoren reduziertes Realitätsabbild dar.

Abbildung 3: Zwei-Ebenen-Modell



Auf der Basis der identifizierten Risikofaktoren können produktive Bewältigungsstrategien entwickelt werden, nachdem die Prozesshaftigkeit innerpsychischer Mechanismen erarbeitet wurde. Die Bewährungsstrategie gilt es dann auf konkrete Massnahmen und Methoden herunterzubrechen. Dabei ist der gesamte therapeutische Prozess stets dem Primat der Verkehrssicherheit verpflichtet. Es ist deshalb neben den bereits angesprochenen Inhalten sehr wichtig zu vermitteln, dass es sich beim Verkehrsverhalten um ein Verhalten in einem sozialen Raum handelt. Solidarität gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmern stellt hierbei einen wichtigen Wert dar. Der Erfolg einer Verkehrstherapie muss sich schließlich immer am Ausmaß der erfolgten Einstellungs- und Verhaltensänderung bemessen. Hierfür stellt die Erarbeitung eines Erklärungsmodells die wesentliche Basis dar.

Literatur:

- Bächli-Biétry, J. (2008). Zur Psychologie und Psychopathologie des Raserphänomens. In: Queloz, N. et al. (Hrsg.): Strassenverkehr, Auto und Kriminalität. Bern: Stämpfli Verlag, 203-220.
- Dollinger, B. & Raithel, J. (2006). Einführung in Theorien abweichenden Verhaltens. Weinheim: Beltz.
- Lazarus, R.S. (1966). Psychological Stress and the Coping Process. New York: McGraw-Hill.
- Raithel, J. (1999). Unfallursache: Jugendliches Risikoverhalten. Verkehrsgefährdung Jugendlicher, psychosoziale Belastungen und Prävention. Weinheim: Juventa.
- Raithel, J. (2004). Gesundheitsrelevantes Verhalten und Lebensstile Jugendlicher. Lengerich: Pabst.
- Raithel, J. (2005). Die Stilisierung des Geschlechts. Jugendliche Lebensstile, Risikoverhalten und die Konstruktion der Geschlechtlichkeit. Weinheim: Juventa.
- Raithel, J. (2011). Jugendliches Risikoverhalten. Eine Einführung. Wiesbaden: VS.
- Raithel, J. & Widmer, A. (2012). Deviantes Verkehrsverhalten. Grundlagen, Diagnostik und verkehrspsychologische Therapie. Göttingen: Hogrefe.
- Schuman, S. H., Pelz, D. C., Ehrlich, N. J. & Selzer, M. L. (1967). Young male drivers. In: Journal of the American Medical Association, 200, 12, 1026-1030.
- Zuckerman, M. (1979). Sensation seeking: beyond the optimal level of arousal. Hillsdale: Erlbaum.