

# **Driver Improvement 6. Internationaler Workshop**

**Referate des Workshops 1997**

veranstaltet von

Bundesanstalt für Straßenwesen,  
Bergisch Gladbach

Kuratorium für Verkehrssicherheit,  
Wien

Schweizer Beratungsstelle für Unfallverhütung,  
Bern

vom 20. bis 22. Oktober 1997 in Berlin

**Berichte der  
Bundesanstalt für Straßenwesen**

**Mensch und Sicherheit Heft M 93**

**bast**

Jörg-Michael Sohn  
Verkehrspsychologische Praxis, Hamburg

## Es gibt keine aggressiven Autofahrer !!!

Der Titel dieses Vortrages ist bewußt doppelbödig in mehrfacher Hinsicht gewählt. Er leugnet in quasi aggressiver Form (3 Ausrufezeichen!!!) ein offensichtliches Faktum. Inhalt und Form des Titels widersprechen sich damit ebenso wie Realität und Behauptung. Und doch ist der Titel nicht nur Spielerei mit Selbstbezüglichkeit, sondern er bringt eine Erfahrung auf den Punkt, die jeder von Ihnen, der oder die mit verkehrsauffälligen Kraftfahrern gearbeitet hat, aus der Praxis kennt: Auf teilweise atemberaubende Art fühlt sich jeder Autofahrer im Recht. Zwei Beispiele aus der Praxis:

Ein 51-jähriger Kraftfahrer äußert sich in einer Untersuchungssituation entrüstet darüber, daß er ausgebremst worden sei und anschließend ein „Urteil, aber kein Recht“ gesprochen worden sei. In den therapeutischen Gesprächen ergibt sich Stück für Stück folgender Sachverhalt: Der Fahrer war in einer Autobahnbaustelle statt der erlaubten 80 km/h 120 gefahren, war dicht auf einen anderen Wagen auf der Überholspur aufgefahren, hatte den anderen Autofahrer bei Überholen mehrfach mit dem Blitz seines Fotoapparates geblendet; anschließend entwickelte sich eine Verfolgungsjagd über die Autobahn mit bis zu 250 km/h. Der Klient hielt dann auf dem Seitenstreifen der Autobahn und wurde erst danach durch die benachrichtigte Polizei mit einer Straßensperre gestellt - „unverantwortlich, wie die die Autobahn blockiert haben - was hätte da passieren können.“

Ein anderer Kraftfahrer räumt in einer Untersuchung ein, daß er sich „nicht ganz richtig“ verhalten habe, das passiere ihm „nicht im normalen Leben, er sei eher friedliebend, nie aggressiv“. Die Äußerung bezieht sich auf einen Vorfall, bei dem er nach einer Verfolgungsjagd durch die Stadt seinen „Kontrahenten“ an einer roten Ampel mit der Taschenlampe niedergeschlagen hatte und anschließend weitergefahren war, ohne sich um den Bewußtlosen, der auf der Straße lag, zu kümmern.

Die Reihe ließe sich fast beliebig fortsetzen, unsere Erfahrung aus der Arbeit mit Punktetätern ist die, daß es sich im Gegensatz zu alkoholauffälligen

Fahrern fast ausnahmslos um Klienten ohne jedes Unrechtsbewußtsein oder Leidensdruck handelt.

An dieser Stelle einige Bemerkungen zu meinem Hintergrund: Ich arbeite seit etwa 13 Jahren mit verkehrsauffälligen Kraftfahrern, in unserer Praxis haben weit über 1.000 Klienten eine Verkehrstherapie aufgenommen, knapp 20% davon sind Punktetäter - die folgende Darstellung bezieht sich also auf eine reichhaltige praktische Erfahrung in der Arbeit mit dieser Zielgruppe -; im Mittelpunkt dieses Vortrages sollen aber nicht Daten und Zahlen stehen, sondern die Veranschaulichung eines Aspektes des Zuganges zu dieser Gruppe.

Alkoholauffällige Kraftfahrer räumen in aller Regel ein, daß es verkehrt ist, unter Alkoholeinfluß zu fahren, daß sie tatsächlich etwas Unkorrektes getan haben und daß die Bestrafung im Prinzip zu Recht erfolgt ist und sie sich wirklich bemühen, eine Wiederholung zu vermeiden. Punktetäter dagegen verteidigen bei jeder einzelnen Auffälligkeit zäh drei Abwehrpositionen:

- Ich war es nicht.
- Es war nicht gefährlich.
- Alle anderen machen es genauso oder schlimmer.

Verschärft wird das Problem der mangelnden Einsicht noch dadurch, daß im Regelfall keine so objektiven Daten zur Verfügung stehen wie bei Trunkenheitstätern - bei dieser Gruppe läßt sich mit dem Klienten relativ leicht Einigkeit herstellen, daß er 5 oder 6 Liter Bier getrunken haben muß. Ob in einer Verkehrssituation „Überholen an unübersichtlicher Stelle mit Gefährdung des Gegenverkehrs“ die Sicht tatsächlich „völlig frei war und der andere massig Platz hatte“, läßt sich als subjektive Erinnerung kaum mit Hinweis auf harte Fakten erschüttern.

Wir haben es also bei der Gruppe der Punktetäter mit einer Zielgruppe zu tun, bei der sich die Probleme der therapeutischen Arbeit mit verkehrsauffälligen Kraftfahrern in potenziierter Form zeigen: Die Klienten haben keinen Leidensdruck („eigentlich müßten nur die idiotischen Verkehrsregeln endlich dem Verkehr angepaßt werden und die Psychologen beim TÜV sollten endlich mal die Leute aus dem Verkehr ziehen, die ständig auf der linken Spur den Verkehr blockieren“), sie haben kein Unrechtsbewußtsein („schließlich fahre ich jedes Jahr mindestens 5 mal so viel wie diese Sonntagsfahrer und habe bis auf diese 3 Kleinigkeiten noch nie

einen richtigen Unfall gehabt") und sie haben im Regelfall nicht mal einen Selbstzweifel („wenn jeder so wie ich fahren würde, sähe es besser auf den Straßen aus und durch einen flüssigen Verkehr ohne Geschwindigkeitsbegrenzungen würde auch die Umwelt entlastet, da die Autos nicht dauernd im Stau Benzin verbrauchen“).

Kraftfahrer mit diesen Einstellungen bekommen natürlich zu Recht ein negatives Gutachten - spannend ist allerdings die Frage, wie sich diese Einstellungen therapeutisch ändern lassen, an welcher Stelle ich den Klienten an seiner subjektiven Weltsicht und Eigenwahrnehmung abholen kann. Es führt in der Tat kein Weg daran vorbei, Klienten erst einmal in ihren noch so verschrobene Sichten, ihren noch so bizarren Attribuierungen, noch so verzerrten Erinnerungen ernst zu nehmen. Nur, wenn es gelingt, quasi den archimedischen Punkt zu finden, die Stelle, auf die sich Therapeut und Klient einigen können, dann kann es gelingen, von da aus eine Veränderung einzuleiten. Dieser Akt ist allerdings in der Tat einer, der mühsam ist, da es ein zeitweiliges Ausblenden einer eigenen normativen Bewertung des Therapeuten erfordert, ein Vergessen-Können der eigenen Realitätskontrolle, die dauernd schreien möchte: „Aber das ist doch totaler Quatsch, so kann das nicht gewesen sein - sieht der denn nicht, was er da angerichtet hat!“ Wenn ich mit einer Wahrnehmung von „Egozentrischer Grundhaltung, Mangel an sozialer Reife, Labilität, Schwäche der Steuerungsfunktion, wenig sensitiv, brüchige Impulskontrolle, egozentrische Einengung auf eigene Bedürfnisse, impulsive Durchbrüche, erhöhte Risikobereitschaft, dissoziale Persönlichkeitsstörung im ICD 10 60.2“ (alles Zitate aus Gutachten!) an den Klienten herangehe, also dem in wissenschaftliche Gewänder gekleideten Vor-Urteil „aggressiver Autofahrer“ - dann werde ich wenig Chancen haben, einen Veränderungsprozeß zu bewirken.

Einige Nebenbemerkungen an dieser Stelle, um keine Mißverständnisse aufkommen zu lassen: Dieser diagnostisch-bewertende Blick des Gutachters kann sowohl inhaltlich richtig, als auch fachlich gerechtfertigt sein - mir geht es darum, deutlich zu machen, daß gerade bei Punktetätern die notwendige diagnostische und die notwendige therapeutische Grundhaltung weit auseinanderklaffen. Zum zweiten möchte ich betonen, daß ich gerade unter diesem Aspekt eine Nachuntersuchung von therapierten Punktetätern durch eine amtlich anerkannte Untersuchungsstelle für noch

wichtiger halte als im Bereich der alkoholauffälligen Kraftfahrer. Und zum dritten gestatten Sie mir eine Hypothese: Ich glaube, daß uns Punktetäter besonders stark mit unserem eigenen Fahrverhalten konfrontieren, die präzise Abgrenzung zwischen dem normalen, üblichen, auch von Verkehrspsychologen praktizierten Fahrverhalten und dem unserer Probanden oder Klienten ist nicht so einfach und führt nach meinem Eindruck dazu, daß die Ambivalenz zwischen Identifizierung und Abgrenzung nur schwer ausgehalten wird. Punktetäter appellieren ja gelegentlich geradezu an eine Komplizenschaft: „Sie sind doch auch schon mal zu schnell gefahren.“ Ich glaube, daß wir als Therapeuten sehr aufpassen müssen, uns mit dem Klienten nicht zu sehr zu identifizieren, seine verharmlosende Sichtweise nicht unbemerkt zu übernehmen („Seien Sie mal ehrlich, manche Schilder sind doch wirklich idiotisch.“) und die Distanz zu verlieren und wir dürfen als Diagnostiker nicht den Blick dafür verlieren, daß einerseits Häufungen von Verkehrsauffälligkeiten situativ bedingt sein können und verurteilte Täter auch Opfer von Provokationen gewesen sein können - nicht jede Häufung aktenkundiger Verkehrsauffälligkeiten ist ein Indiz für eine psychopathologische Persönlichkeit.

Wenn es also darum geht, zu diesen Kraftfahrern einen therapeutischen Zugang zu gewinnen und ihn nicht durch eine Attribuierung als „aggressiver, persönlichkeitsgestörter Raser“ (selbst wenn er dies objektiv richtig sein sollte) in die Defensive zu treiben, dann kommt es darauf an, einen therapeutischen Zugang genau an der Stelle zu gewinnen, die eingangs als hartnäckig verteidigte Abwehrposition bezeichnet wurden. Interessanterweise spiegeln die Abwehrhaltungen auch in der Reihenfolge die zu lösenden Aufgaben des Therapeuten wieder:

- Ich war es nicht.
- Es war nicht gefährlich.
- Alle anderen machen es genauso oder schlimmer.

Erste Aufgabe ist es also, mit dem Klienten zu einer gemeinsamen Wahrnehmung zu kommen, wie die Auffälligkeiten faktisch abgelaufen sind - unabhängig von der Frage einer Bewertung. Dieser Schritt gelingt in der therapeutischen Arbeit in der Tat relativ leicht. Zum einen fühlen sich Klienten nicht so stark in einer Verteidigungsposition wie bei einer Fahreignungsuntersuchung. Dort wird gelegentlich aufgrund „guter Ratschläge“ (auch von Rechtsan-

wälten) oder blinder Angst die Strategie gefahren, alles abzuleugnen, sich keine „Blöße“ zu geben. Im therapeutischen Setting ist diese Befürchtung relativ leicht abzubauen, zum einen durch den pragmatischen Hinweis, daß es auch in einer nächsten Gutachten-Situation kaum möglich sein dürfte, dem Gutachter zu verkaufen, daß man nie einen Fehler gemacht, sich aber grundlegend geändert habe.

In hartnäckigen Fällen, wenn konsequent jeglicher Verstoß gegen Vorschriften geleugnet wird, hat sich die (wie immer nur dann funktionierende, wenn ernstgemeinte) paradoxe Botschaft bewährt, wenn der Klient wirklich ein unschuldig Opfer einer Verschwörung von falschen Zeugen, heimtückischen Bekannten, bestochenen Sachverständigen und ignoranten Richtern gewesen sein, dann brauche er in der Tat keinen Psychologen, sondern einen guten Anwalt, aber dann sei es auch sehr unwahrscheinlich, daß er gegen diese Phalanx jemals ankäme und er müsse vermutlich mit der bitteren Erkenntnis leben, daß er als unschuldig Opfer staatlicher Willkür niemals den Führerschein wiedererlange, obwohl gerade er ihn moralisch verdiene. Eine solche zugespitzte Übernahme von Positionen des Klienten führt in aller Regel erst mal zur Verblüffung und dann tatsächlich meist zu einem verlegenen „Na ja, so ein bißchen zu schnell war ich ja schon.“

Der nächste Schritt, also der Aufbau einer angemessenen Risikowahrnehmung, ist die zentrale Aufgabe des Therapeuten. Erst wenn es gelingt, eine Verhaltensweise, eine Wahrnehmung, eine Tendenz ö. ä. als änderungsbedürftig auch aus der Sicht des Klienten zu etablieren, besteht Aussicht auf stabile Verhaltensänderung. Hier taucht ein Problem auf, das wir im Regelfall offen ansprechen: Es geht ein Stück weit um Gehirnwäsche, d.h. es geht nicht nur darum, den Klienten dazu zu bringen, sich in Zukunft an Regeln zu halten, sondern ihn dazu zu kriegen, dieses freiwillig und gerne zu tun. In dem schönen Beispiel von Watzlawick für ein double-bind: „Ich möchte, daß Du den Mülleimer runterbringst, aber nur, wenn Du es freiwillig tust.“

Klienten haben in der Tat oft ein sehr genaues Gespür dafür, daß von ihnen eine innere Überzeugung eingefordert wird, die eben nicht einforderbar ist. Die Erwartung der Gutachter ist ja nicht nur, daß sich jemand in Zukunft an die Regeln hält (dies ist dann lediglich zweckgerichtet, zeichnet sich durch eine Antworttendenz im Sinne der sozialen Er-

wünschtheit aus etc.), sondern er soll dies auch ohne äußeren Druck tun und nicht nur, um die Fahrerlaubnis zu behalten. Damit stehen wir vor der in der Tat paradoxen Situation, daß für die Untersuchung eine Haltung gefordert wird, deren Einforderung im staatlichen Bereich zu Recht als Gesinnungs-Justiz bezeichnet würde.

Es ist gute demokratische Rechtstradition, daß der Staat die Einhaltung gewisser Regeln fordern und auch erzwingen kann, daß er aber nicht das Recht hat, eine bestimmte Gesinnung einzufordern. Es reicht, daß jemand keine illegalen Drogen einnimmt, er muß dieses Verbot nicht auch noch für sinnvoll oder gerechtfertigt halten. Und Klienten spüren den Konflikt oft sehr genau, auch wenn sie ihn meist sprachlich nicht präzise zu benennen wissen: Es wird von ihnen eine Einsicht gefordert, die sie in der Tat nicht haben und die auf den ersten Blick auch nicht durch den Untersuchungsauftrag gedeckt ist: „Ist zu erwarten, daß der Untersuchte auch in Zukunft erheblich gegen verkehrsrechtliche Bestimmungen verstoßen wird.“ Es handelt sich um eine verhaltensbezogene, nicht um eine einstellungsbezogene Fragestellung, die Frage lautet nicht: „Sieht der Untersuchte reumütig ein, daß er in moralisch verwerflicher Art gegen sinnvolle Regeln verstoßen hat?“

Auch an dieser Stelle noch einmal: Das Abprüfen genau dieser Dimension durch den Gutachter ist fachlich richtig und moralisch legitim - aber es bedarf im therapeutischen Kontext einer anderen Behandlung und einer sorgfältigen Einbettung. Bewährt hat sich die Erklärung, daß es, ausgehend vom Ziel des Klienten, seinen Führerschein zu behalten, notwendig sei, Verkehrsauffälligkeiten möglichst weitgehend zu vermeiden. Um dieses abgeleitete Ziel zu erreichen, ist es notwendig, sich gegen die Tendenz zu schützen, aus Fehleinschätzungen heraus („hier stehen sie um diese Zeit nie“) doch wieder ein Auge zuzudrücken. Dieses Einhalten von Regeln unabhängig von der Sanktionswahrscheinlichkeit wiederum wird erleichtert, wenn ich grundsätzlich Regeln akzeptiere, dies wiederum werde ich aber nur tun, wenn ich eine von mir akzeptierte Begründung habe. Was dann im individuellen Normengefüge des Klienten ein Argument oder Anker ist, an dem er eine Regelakzeptanz festmachen kann, ist sehr individuell, am Finden dieses Punktes zeigt sich die therapeutische Kreativität - ich erinnere mich an einen Klienten mit einer Vorliebe für sado-maso-Praktiken, der als Ergebnis der Therapie genüßlich auf der Autobahn

Geschwindigkeitsbegrenzungen einhielt und den phantasierten Ärger der „Drängler“ genoß .

In unserem Zusammenhang aber soll eher die Frage interessieren, welcher tiefere Sinn, welche nachvollziehbaren Gründe es für scheinbar aggressive, impulsive, risikofreudige Fahrverhaltensweisen geben kann. Und hier gibt es eine unglaubliche Vielfalt an Motiven, subjektiven Wahrnehmungen, Erfahrungsauswertung, biographischen Hintergründen. Die häufig gebrauchte Argumentation, es handele sich quasi um eine Art Triebdurchbruch, der auf mangelnde Selbstkontrolle, Egozentrismus oder mangelnde Reife schließen lasse, verstellt den Blick für das Spektrum anderer Mechanismen. Einige Beispiele sollen den Blick für diese Motivschichten schärfen:

Ein Klient war mehrfach wegen Nötigung und Geschwindigkeitsübertretungen aufgefallen. Einen Hintergrund bildete ein fast 30 Jahre zurückliegender Beinahe-Unfall. Der Klient war gerade dabei, einen Lkw mit Langholz zu überholen, als sich die Ketten lösten und die Ladung begann, auf die Straße zu rutschen. Der Klient gab Gas und knapp hinter ihm polterten die Stämme auf die Fahrbahn - einsichtig, das er die ganzen Folgejahre dem Motto folgte „im Zweifelsfall Gas geben“ - das hatte ihm schließlich subjektiv (und vermutlich auch objektiv) in dieser Situation das Leben gerettet.

Dies Beispiel ist insofern zu verallgemeinern, da sich ein solcher Befund bei vielen Klienten findet: Irgendwann in ihrer Vorgeschichte hat es einen oder mehrere Beinahe-Unfälle gegeben. Daß nicht mehr passiert ist, wird dann auf irgendwelche Faktoren geschoben, die unterschiedlich konkret, realistisch und personenbezogen sind - auf jeden Fall ist diese Deutung verhaltenssteuernd. Wenn mir bei 120 km/h der Reifen geplatzt ist und ich glaube, nur deshalb überlebt zu haben, weil ich so schnelle Reaktionen hatte, wird dies andere Konsequenzen haben, als wenn ich glaube, nur deshalb überlebt zu haben, weil ich nicht wie sonst üblich an dieser Stelle 160 km/h gefahren bin. Besonders plastisch wird die Wirkung der Deutung bei Fahrern, die sich nicht anschnallen, weil sie erlebt oder gehört haben, daß in einem Einzelfall jemand „nur überlebt hat, weil der rausgeschleudert wurde, mit Gurt wäre er bei lebendigem Leibe verbrannt.“ Es bedarf eines oft langwierigen Umdeutungsprozesses, um diese Übergeneralisierungen aufzulösen - und damit die Bereitschaft zu wecken, andere Verhaltensweisen als früher für sinnvoll zu halten.

Ich bin immer wieder verblüfft, welche subjektiven Wahrscheinlichkeitstheorien Kraftfahrer haben, meist kreisen sie um den Fehlschluß: „Weil nichts passiert ist, ist es nicht gefährlich.“ und „Was einmal funktioniert hat, ist immer richtig.“ Es lohnt sich also in jedem Fall, genau nachzufragen, welche Beinahe-Unfälle oder auch unverschuldeten Unfälle Klienten erlebt haben und worauf sie das Davongekommen-Sein zurückführen - es ist immer wieder überraschend, wie eng die Verbindung zu den scheinbar zu irrationalen, risikofreudigen, impulsiven, „aggressiven“ Fahrverhaltensweisen ist.

Diese Kausalattributionen sind nicht immer leicht zu erfragen, da sie nicht immer so rational begründbar sind wie in dem obigen Beispiel. Ein Klient von mir gestand mir nach vielen Stunden, daß er zweimal in seinem Leben erlebt habe, daß sich ein schwerer Unfall direkt an der Stelle ereignet habe, an der er gerade vorbeigekommen sei, er glaube seitdem, er hätte einen Schutzengel, der ihm immer gerade genug Geschwindigkeit eingegeben habe, damit ihm nichts passiere. - Ich glaube, daß es ein guter Einfall von mir war, diesem Klienten die Überlegung mitzugeben, daß nicht nur er, sondern auch sein Schutzengel älter und langsamer werde und er ihm allmählich die Möglichkeit geben sollte, ihn vor einer Gefahr abzubremsen, als ihn darüberzupeitschen - man muß Deutungen von Klienten erst einmal verstehen und ernstnehmen, um sie verändern zu können. Man kann sich übrigens leicht vorstellen, welche Qualität die Antworten haben, wenn dieser Klient in einer Untersuchung gefragt wird: Warum fahren Sie immer zu schnell? Die Antwort „Weil es mir mein Schutzengel rät.“ dürfte kaum kommen.

Ein weiterer wichtiger Zugang, um eine Risikowahrnehmung zu verändern und damit eine Bereitschaft zu wecken, eigenes Verhalten zu überdenken ist die Klärung des Charakters von Normen und Regeln. Ein zentraler Denkfehler, aus dem viele Klienten scheinbar schlüssig ableiten, daß sie gegen Regeln verstoßen können, ist der untaugliche Versuch, Regeln inhaltlich oder argumentativ als sinnvoll abzuleiten. Normierungen beziehen ihrer Sinnhaftigkeit aber nicht aus einer argumentativen Überlegenheit, sondern aus der Verbindlichkeit. Es gibt keine rationalen Grund dafür, daß sich ein Land für Rechts- statt Linksverkehr entscheidet, wenn diese Entscheidung gefallen ist es aber sinnvoll, daß sich alle daran halten und dies durchgesetzt wird. Ebenso ist es sinnvoll, andere Regeln einzuhalten, nicht, weil die Regeln sinnvoll sind,

sondern weil das Einhalten sinnvoll ist. Der Verstoß gegen Regeln („da kann doch nichts passieren!“) setzt praktisch immer implizit voraus, daß sich alle anderen an alle Regeln halten - dann kann ich selbst als Einzelner ungestraft dagegen verstoßen - aber eben nur dann. Ein Klient brachte diese Paradoxie mal schön auf den Punkt: Er beschrieb, wie er früher bei riskanten Überholmanövern die anderen Insassen beruhigt hatte: „Keine Angst, es kann gar nichts passieren - es sei denn, uns kommt solch ein Idiot wie ich entgegen!“

Zwei weitere mögliche Gründe für als unverständlich aggressiv erscheinendes Verhalten sollen nur genannt, nicht ausgeführt werden: Spannend ist oft die Analyse unterschiedlicher Sozialisationsmuster, Verkehrserziehung, kulturelle Muster und Bewertungen bei Ausländern - wengleich dies auch eine sehr schwierige Zielgruppe ist, die einen eigenen Workshop verdienen würde. Und gerade bei jugendlichen Punktetätern lohnt sich häufig eine Nachfragen bezüglich Drogen, bestimmte Verhaltensweisen scheinen sich in begrenzten Phasen des Konsums weicher Drogen zu häufen, Stichwort: „Bekifft im Walzertakt über die Autobahn“. Hier wäre dann die Klärung des Fortbestehens des Konsums oder die Trennbarkeit vom Fahren zu thematisieren.

Grundsätzlich geht es also darum, bei den Klienten eine Umattribuierung zu erreichen. Die Anfangsüberzeugung lautet meist: „Ich beherrsche mein Fahrzeug, das zeigt ja schon die Tatsache, daß ich nie einen schweren Unfall hatte und bei meiner Fahrleistung sind die paar Punkte wenig aussagefähig - in kritischen Situationen kann ich mich schon auf meine Reaktionen verlassen.“ Dies muß ersetzt werden durch die Überzeugung, daß es objektiv identifizierbare und vermeidbare Risikofaktoren gibt, auch wenn sie noch nicht zu einem eigenen Unfall geführt haben, und zu der Einstellung, daß Punkte immer ein ernstzunehmender Hinweis auf ein normabweichendes und damit änderungsbedürftiges Fahrverhalten sind.

Dabei ergibt sich in der Tat oft der Seiteneffekt, daß Klienten berichten, daß Autofahren mache ihnen nicht mehr so viel Spaß, sie seien ängstlicher geworden, nähmen Situationen als bedrohlicher wahr und seien verunsicherter als früher. Hier ist es wichtig, frühzeitig darauf zu achten, daß der einsetzende Lernprozeß nicht durch diese unangenehmen Erfahrungen blockiert wird - im Regelfall wird nach einiger Zeit ein risikobewußteres Fahr-

verhalten als entspannender und befriedigender erlebt.

Damit sind wir schon bei der Auflösung der dritten Blockade: Wenn das frühere Fahrverhalten als problematischer akzeptiert wurde, als früher gedacht und die innere Bereitschaft vorhanden ist, etwas zu ändern, dann kann ein neues Verhalten eingeübt werden und auch die dritte Fehlwahrnehmung aufgelöst werden - „alle anderen machen es auch so“. Hilfreich für diese Phase ist, daß viele Punktetäter noch im Besitz der Fahrerlaubnis sind - auch wenn dies von Bundesland zu Bundesland sehr unterschiedlich ist. Aber auch ohne Fahrerlaubnis können bestimmte Konzepte überprüft, Erfahrungen gemacht, Verhaltensweisen ausprobiert werden. Damit wird nachvollziehbar, daß das frühere Verhalten nicht „normal“ war, sondern daß auch viele andere Autofahrer ruhig und angepaßt fahren. Wichtig in diesem Zusammenhang ist, praktikable Ziele und umsetzbare Ansprüche zu vermitteln. Entscheidend ist, daß der Klient erlebt, daß die vorgeschlagenen Änderungen und Konzepte in der Realität funktionieren, da viele Klienten mit einem unterschwelligem oder offenem Mißtrauen kommen, was ihnen dieser Theoretiker schon vom Autofahren erzählen will. Damit Verhalten stabil bleibt, muß es selbstverstärkend sein, es dürfen keine Illusionen erweckt werden, auch negative Effekte müssen angesprochen werden („Seit ich korrekt fahre, zeigen mir alle den Vogel!“). In diesem Zusammenhang gehört auf die Bearbeitung der kommunikativen Aspekte. Gerade das Wissen, daß ich als Verkehrsteilnehmer in einen Prozeß eingebunden bin der permanente Verständigung erfordert, diese aber gleichzeitig extrem erschwert, sensibilisiert für mögliche Mißverständnisse. Der Autofahrer, der nach dem Überholen des Lkw nicht gleich einschert kann ein Fahranfänger sein, der das erste Mal auf der Autobahn einen Lkw mit Anhänger überholt - sein Zögern kann Ausdruck der Angst sein und nicht der Versuch, mich zu provozieren. Die Umdeutung „Nicht alle sind so erfahrene Fahrer wie Sie - rechnen Sie mit den unsicheren“ bewirkt oft verblüffend viel.

Ich bin immer wieder überrascht, wie wenig im Bereich des Autofahrens eine Bereitschaft oder eine Lust ausgeprägt ist, etwas Neues zu lernen, alte Einstellungen in Frage zu stellen, seinen Horizont zu erweitern und auf dem Laufenden zu bleiben. Die gleichen Menschen, die als Computerfans jeder Woche die neuesten Fachzeitschriften lesen müssen, sich freuen, wenn sie verstanden haben,

was sie früher alles falsch machten, glauben, daß sie vor 10 Jahren perfekt Autofahren gelernt haben, alles wissen und nichts dazu lernen müssen. Der Geschäftsmann, der hochsensibel auf kleine Umsatzschwankungen in Teilbereichen reagiert und sich Gedanken macht, was er verbessern könnte, erlebt den Hinweis des Straßenverkehrsamtes, daß seine Fahrerlaubnis und damit seine berufliche Existenz bedroht ist, als lästigen Kleinkram, den man schnell wieder vergißt. Offenbar ist für viele Kraftfahrer Autofahren so selbstverständlich wie Atmen, Schlucken oder Gehen, daß kaum jemand es für nötig hält, darüber einmal nachzudenken, Neues zu lernen und den eigenen Fahrstil professioneller zu gestalten.

Wenn es uns als Verkehrspsychologen gelingt, auf Probanden und Klienten mit einer ehrlichen und offenen Neugier zuzugehen: Warum macht er das, was sind seine Gründe für dieses Verhalten, was sieht er falsch und was können wir ihm beibringen - dann sind die Chancen einer Veränderung größer, als wenn wir Kraftfahrer in Schubladen einsortieren, die immer einen stark moralischen Beigeschmack haben: „aggressive Selbstdurchsetzungstendenz, egozentrische Sichtweise, mangelnde Impulskontrolle.“ Menschen sind vielfältiger als Textbausteine und für mich persönlich ist es immer wieder eine spannende Überraschung, was ich alles von meinen Klienten über die Vielfalt von subjektiven Realitäten lernen kann.



### **Jörg-Michael Sohn**

Jahrgang 1953. Diplom-  
Psychologe

Nach dem Studium in Braunschweig verschiedene Tätigkeiten im Beratungsbereich (Kinderheim, Jugendberatung, Studentenberatung),

Ausbildung in Verhaltens- und Gesprächspsychotherapie; seit 1984 Entwicklung der Verkehrstherapie als verhaltensändernde Maßnahme für verkehrsauffällige Kraftfahrer; mit Dr. Meyer-Gramcko zusammen Aufbau der Verkehrspsychologischen Praxis mit Standorten in Braunschweig, Hamburg, Hannover und Kiel. Leitung der Praxen in Hamburg und Kiel, Supervision von Mitarbeitern, Mitarbeit an verschiedenen Projekten im Bereich Verkehrserziehung, Stadtentwicklung und Architektur.

Mitglied in der Leitung des Arbeitskreises „Klinische Verkehrspsychologen“ im Berufsverband Deutscher Psychologen.

### **Anschrift**

Verkehrspsychologische Praxis  
Lokstedter Steindamm 61a

D - 22529 Hamburg