

Gottfried Griesl Verantwortung und Zufall im Straßenverkehr

Durch den modernen Verkehr sind Leben und Gesundheit vieler Menschen bedroht. Neben den großen Zug-, Schiffs- oder Flugzeugkatastrophen vergessen wir die ungleich größere Zahl derer, die auf unseren Straßen ums Leben kommen oder ihre Gesundheit einbüßen. Zur Herabsetzung dieser Gefahren des Verkehrs geschieht manches, aber (auch von der Kirche) noch viel zu wenig. — Der Salzburger Pastoraltheologe Griesl will darum den Seelsorgern, Religionslehrern und Erwachsenenbildnern aus der Sicht der Pastoralpsychologie Informationen geben, auf welche Weise die persönliche Verantwortung der Verkehrsteilnehmer vertieft werden könnte. Überhöhte Geschwindigkeit, Alkoholisierung und jede andere Gefährdung von Leben und Gesundheit müssen endlich als moralische Probleme ersten Ranges erkannt und dürfen nicht als Kavaliersdelikte verharmlost werden. Damit aber dem Menschen bei so vielfältigem Einwirken verschiedenster Triebkräfte und Störfaktoren (wie Selbstwertbestätigung, Aggression, Frustration, verminderter Kommunikation usw.) auch in kritischen Momenten eine vernunftgeleitete und realitätsangepasste Steuerung möglich ist, helfen gerade nicht Sozialzwang, verschärfte Strafen, Angst und Abschreckung, sondern nur überzeugende Bewußtseins- und Gewissensbildung durch möglichst konkrete Information und Motivation. — Ebenso wichtig ist aber auch ein Abbau der unnötigen Belastungen und Überforderungen der Verkehrsteilnehmer durch eine Anpassung der gesamten Verkehrsstruktur und der Verkehrsvorschriften an die heutigen Erfordernisse. Der Basler Verkehrspublizist Schildknecht zeigt, wo hier die größten Mängel und Aufgaben liegen: Christen müßten sich für eine bessere Entflechtung des gemischten Verkehrs (durch Bahn-, Auto- oder Fußgängerunterführungen, Fahrradwege usw.), für eine gute Beleuchtung der Zebrastreifen und Kreuzungen (hier wären wohl in jeder Gemeinde große Mängel zu beseitigen!), für angemessene Geschwindigkeitsbeschränkungen, für die Benutzung der Sicherheitsgurten u. ä. einsetzen. Die Kirche müßte auch öffentlich die politisch Verantwortlichen zu den notwendigen Maßnahmen drängen und sie gegenüber bestimmten Lobbies unterstützen.

red

Sorge um den Menschen . . .

Kirchliche Seelsorge wurde oft mißverstanden, eingengt in die rein religiösen Bezüge des Menschen auf der Vertikalen, in Verkündigung, Kult und Sakrament. Das von Johannes XXIII. einberufene Konzil umschreibt die

Aufgabe der Seelsorge jedoch ganz anders; in der Pastoralkonstitution Nr. 3 heißt es programmatisch: „Es geht um die Rettung der Menschheit, um den rechten Aufbau der menschlichen Gesellschaft. Der Mensch also, der eine und ganze Mensch, Leib und Seele, Herz und Gewissen, Vernunft und Willen steht im Mittelpunkt unserer Ausführungen“. Das Werk ihres Stifters fortsetzend, der gekommen ist, „damit sie das Leben haben und es in Fülle haben“ (Joh 10,10), hat sich die Kirche um das Leben der Menschen in einem umfassenden Sinn zu kümmern. Dieser Auftrag umfaßt Aufgaben in zwei verschiedenen Ebenen: in der *Vertikalen* ist es die genannte übernatürliche Heilssorge durch Glaubensvermittlung, Liturgie und Sakrament; Aufgaben, die der Kirche allein und unabtretbar übertragen sind; in der *Horizontalen* geht es um naturale Aufgaben am einen und unteilbaren Menschen, die auch im nichtkirchlichen Kontext erfüllt werden können und sollen, wie in den Bereichen der Erziehung, Bildung, Beratung, Sozialhilfe u.s.w.; diese Aufgaben liegen hauptsächlich in der Kompetenz profaner Instanzen, sind aber auch für jede Seelsorge genuin und unverzichtbar; hier muß es zu einer sinnvollen Partnerschaft und Zusammenarbeit der Instanzen kommen. Dazu gehört ohne Zweifel die Sorge um die Verkehrssicherheit.

... auch im Straßenverkehr ...

Christliches Leben realisiert sich auch im Straßenverkehr. Die öffentlichen Stellen tun durch Straßenbau und -Planung, Gesetzgebung, Überwachung, Zulassung, Bestrafung und Verkehrserziehung manches für die Sicherheit; aber das Risiko nimmt bei der stetig steigenden Frequenz nicht ab. Ein anderer mitentscheidender Faktor ist die personale Verantwortung des Verkehrsteilnehmers. Das ist eine *moralische Frage*. Hier ist insbesondere auf zwei moralische Gefahrenelemente hinzuweisen: auf überhöhte Geschwindigkeit und auf Alkoholisierung. Der Seelsorger wird dabei an ein Wort von S. Kierkegaard gemahnt: „Alle Darstellung des Christlichen hat Ähnlichkeit mit dem Verhalten des Arztes am Krankenbett“; Verantwortungslosigkeit deckt einen gefährlichen Defekt der Person auf, der nach Heilung verlangt. Kirchliche Seelsorge kann sich in der gegebenen Lage ihrer Funktion als Gewissen der Gesellschaft nicht entschlagen, ohne sich selbst untreu zu werden. Wir haben den Auftrag, die Möglichkeit und die Verpflichtung, die Tötung und Verstümmelung von Menschen zu verhindern und zwar in Zusammenarbeit mit den Instanzen der Verkehrssicherheit. Nicht nur die Toten wür-

... eine moralische Frage

dig zu begraben. Der Beitrag kirchlicher Seelsorge wird vor allem in der Verantwortungsbildung der Verkehrsteilnehmer bestehen.

I. Verantwortung und Verantwortungslosigkeit

1. Tatsachen

Das Gewissen als das zentrale Organ personalen Verhaltens verlangt eine umsichtige Bildung. Wo es unterentwickelt ist, erweist sich ein kurzschlüssiges Moralisieren durch Verbot und Gebot als recht hilflos. Wenn Pulverfaß und Feuerzeug immer bequem nebeneinander liegen, nützt auf die Länge kein Verbot: „Explodieren verboten“. Schon die alten Kirchenväter wußten um die moralische Weisheit, daß Unrecht meist schon getan ist, bevor man es tut (vgl Jak 1,14 f), nämlich in einer inneren Vorentscheidung, die sich gleichermaßen gegen die objektive sittliche Verhaltensforderung in der Situation wie auch gegen die subjektive gesunde Einsicht richtet. Auch für den Strafrichter beginnt die Verantwortung des Täters nicht erst dort, wo es kracht, sondern schon im unverantwortlichen Risikoverhalten, das die Gefahr provoziert. Tiefer gesehen, fällt auch dieses nicht vom Himmel, sondern ist meist schon eingebettet in einer Fehleinstellung, mit der man sich an den Volant setzt. Man muß das Übel an der Wurzel zu fassen kriegen, um es zu beseitigen. Pastorale Sorge um den Menschen hat es sich daher angewöhnt, in einem Dreischritt vorzugehen: zuerst sind die gegebenen Tatsachen umsichtig zu sammeln und zu ordnen, dann wissenschaftlich-theologisch zu analysieren und zu interpretieren, um schließlich daraus die notwendigen Handlungsimperative abzuleiten. Im Folgenden kann nur ein kleiner pastoralpsychologischer Ausschnitt nach diesem Vorgang skizziert werden.

Schwierige Beherrschung der technischen Maschinerie

Wer heute die Straße betritt, begibt sich in ein hochentwickeltes System mechanisierter Technik, dessen Regeln gekannt und beachtet werden müssen, um sich und andere nicht zu gefährden. Von diesem System, so bedeutungsvoll es ist, sehen wir hier ab und wenden uns einer anderen Tatsache zu, die zu unrecht oft übersehen wird; ganz allgemein läßt sich behaupten, daß wir mit unserer äußeren Sachkultur (Technik) in einem stauenswerten Fortschritt begriffen sind, daß wir aber in der Entwicklung innerer Persönlichkeitskultur (Verantwortung) nicht annähernd Schritt halten können; dieses Nachhinken hat zur Folge, daß wir unsere technische Maschinerie nur mehr schwer überblicken, integrieren und verantwortlich bewältigen können: sie läßt sich dann nicht mehr beherrschen und beginnt wie der rasend gewordene Besen den Zauberlehrling zu beherrschen und

zu gefährden. Die Befreiung liegt nicht in einer Zauberformel, sondern in einem moralischen Imperativ, der sehr realistisch die technische Eigendynamik durchschaut und beherrscht. Bei der Anwendung dieser Zielsetzung auf den Straßenverkehr stellt sich heraus: der Verkehrsteilnehmer steht, ob er es wahrhaben will oder nicht, auch in einem Kraftfeld mächtiger *Triebenergien in seinem Inneren*. Den biblischen „Mächten und Gewalten“ vergleichbar, mit denen es christliches Leben zu tun hat, versuchen sie, ständig aus tiefliegenden Antrieben aufsteigend, das Verhalten des Menschen zu beeinflussen und zu beherrschen. Verantwortungsbildung muß bei diesen inneren Gründen menschlichen Verhaltens klärend ansetzen.

2. Ursachen für
unverantwortliches
Risikoverhalten (Mo-
tivationsanalyse)

Was drängt eigentlich, nicht selten auch den sonst Besonnenen, zum unverantwortlichen Risikoverhalten? Auf diese Frage tritt eine erstaunliche Reihe mächtiger Antriebe auf den Plan, die als neue Erlebnismöglichkeiten im Straßenverkehr nur zu gut verständlich und nachweisbar sind und das Verhalten aus menschlichen Grundbedürfnissen heraus motivieren.

a) Selbstwertbestäti-
gung

Die mühelose Beherrschung von „Pferdekräften“ ermöglicht eine gewaltige *Machtausübung*; sie gibt dem sonst oft Zurückgesetzten oder mit Minderwertigkeitsgefühlen Behafteten die ersehnte stolze Befriedigung, auch einmal sich stark zu erweisen. Die Psychotherapeuten stellen in ihren Analysen fest, daß Auto, Gaspedal und Bremse bereits zu stereotypen Traumsymbolen für Ichraum, Machtantrieb und Hemmung geworden sind. Die Verbindung mit dem Motorfahrzeug stellt tatsächlich eine *Erweiterung der Machtgrenzen* des menschlichen Organismus dar, wie sie von der Selbstbehauptungstendenz erstrebt wird. Dazu gehört auch die neue Möglichkeit, es „denen endlich zu zeigen“, wer man ist: der Kraftwagen ist für viele zum gesellschaftlichen Statussymbol geworden und die höhere Geschwindigkeit, besonders für den Jugendlichen (jeden Alters), eine Forderung des *Prestiges*. Besonders verhängnisvoll wirkt sich dieses Motiv zusammen mit dem *Rivalitätsverhalten* aus: es verletzt die Ehre, wenn man überholt wird, und verlangt kategorisch, selbst der Schnellere zu sein; oder mit dem *Trotzverhalten*, das manchen Fußgänger veranlaßt, provozierend langsam die Straße zu überqueren, um seine Übermacht vor der gestoppten Kolonne zu genießen. Oft spielt auch der *Reiz des Risikos* eine Rolle, Mutproben also, die zur Erhöhung des Selbstwertgefühles beitragen.

Machtausübung ...

... und Rivalitäts-
verhalten

b) Erhöhte Aggression

Die Verkehrspsychologen stellen fest, daß sich der

Mensch im Straßenverkehr im allgemeinen aggressiver verhält, als man es sonst von ihm gewohnt ist. Das hängt wohl mit einem bekannten seelischen Vorgang zusammen: das Leben auf der Straße ist gefährlicher als sonst wo; auf Gefahr reagiert der menschliche Organismus mit Angst; Angst erzeugt Abwehrreaktionen; Abwehr weckt aber Aggressivität. Auch ein harmloses Tierchen beginnt schließlich zu beißen, wenn es in die Ecke gedrängt wird. Die Kanalisierung der Aggression ist immer eine Zentralfrage menschlicher Sittlichkeit gewesen. Für die Verkehrssicherheit stellt sich die Aufgabe neu. In diesem Zusammenhang muß die Parole „defensiv fahren“ kritisiert werden, die man vor einigen Jahren gut gemeint, aber schlecht getroffen ausgab; es ist kein guter Rat, weil er selbst die Aggressionsbereitschaft erhöht, indem er die Angsteinstellung nahelegt, alle anderen Verkehrsteilnehmer seien Feinde, gegen die man sich wehren müsse.

c) Vermehrte Frustration

Die Verkehrsregeln sind unabdingbar, aber sie haben einen unerwünschten Nebeneffekt: Verkehrszeichen, Kreuzungen, Gefahren, Vorrangregeln, Ampeln u.s.w. erzwingen ständig — und nicht immer aus einsichtigen Gründen — Geschwindigkeitsreduktionen bzw. das Anhalten des Kraftfahrers, die gegen das physische und psychische Trägheitsgesetz gerichtet, eine als Unlust erlebte Frustration darstellen. Besonders im stotternden Kolonnenverkehr läßt sich das aufregend erfahren. Nach dem Dollardschen Gesetz erzeugt aber Frustration wieder Aggression, erhöht die seelische Spannung und die Bereitschaft zur Risikohandlung.

d) Verminderte Kommunikation

Eine der wertvollsten Hilfen für das gewissenhafte soziale Verhalten und ein ständiges Korrektiv gegen blinde Triebimpulse stellen das Sprechen und überhaupt die personale Begegnung von Mensch zu Mensch dar. Gerade diese Möglichkeiten werden aber durch die Geschwindigkeit, den Lärm und die Isolierung in der Blechhülle drastisch herabgesetzt (bis auf das Hupen oder „eindeutige“ Handzeichen). So kommt es leichter zu einem „autistischen“ Verhalten, in dem primitive und unsoziale Antriebe durchschlagen.

e) Geschwindigkeitsrausch

Die Motorisierung scheint vielfach ein Euphorieträger zu sein. Jedenfalls besteht eine auffällige Ähnlichkeit zwischen den Motiven, die manche Menschen zum Drogenkonsum und andere zum Geschwindigkeitsrausch führen. Das durchgedrückte Gaspedal ermöglicht ihnen mit relativ geringem Aufwand Lusterlebnisse, mit denen sonst das Leben geizt. „Man muß einmal drauflosfahren, ganz gleich wohin.“ Vielleicht ist es eine Suche nach der Ek-

f) Versagen der
rationalen und sozialen
Bremse

stase, dem großen Vergessen der Alltagsorgen, vielleicht der Versuch, sich selbst zu entfliehen?

Der Gefährdung des Menschen im Straßenverkehr durch die aufgezählten Triebimpulse (die Bestandaufnahme ist nur exemplarisch) muß man offen ins Auge schauen, um sie bewältigen zu können. Man wird immer mit ihr rechnen, weil die menschlichen Grundbedürfnisse, aus denen sie stammt, im wesentlichen konstant bleiben. Die Aufgabe wäre jedoch leichter, wenn man mit der Hilfe der öffentlichen Meinung rechnen könnte. Davon scheinen wir noch ziemlich weit entfernt zu sein. Die Ergebnisse wissenschaftlicher Befragungen lassen erkennen, daß im öffentlichen Bewußtsein die moralische und strafrechtliche Verantwortung für das Verkehrsverhalten kaum vorhanden, geschweige denn verankert ist. Verkehrsdelikte werden nicht als kriminelle Delikte angesehen; man weigert sich, sie überhaupt in Zusammenhang mit der Allgemeinkriminalität zu stellen, und fordert ihre getrennte Behandlung¹. Moraltheologisch ausgedrückt: die Verkehrsvorschriften werden weithin als reine Pönalgesetze betrachtet, die im Gewissen nicht zu einem bestimmten Verhalten verpflichten, sondern nur zur Übernahme der Strafe, wenn man erwischt wird. Diese Einstellung ist selbst fast so erschreckend wie die Höhe des Blutzolls, mit der sie bezahlt werden muß, und läßt die Aufgabe öffentlicher Gewissensbildung erlassen, zu der die Kirchen ihren Beitrag zu leisten haben.

3. Folgerungen

Das Verkehrsverhalten wird in gleicher Weise wie alles andere Verhalten von zwei Faktoren bestimmt, die in dialektischer Weise zusammenarbeiten: das an sich blinde *Triebgeschehen* stellt sozusagen den Motor dar — die Selbster„fahung“ des handelnden Menschen knüpft am Modell des „Fahrens“ an, bis in Traumsymbole hinein; so nimmt es nicht wunder, daß sich etymologisch das Wort „Motiv“ und das Wort „Motor“ vom selben Stamm „movere“ = bewegen ableiten —, während die vernunftgeleitete, realitätsangepaßte *Selbstentscheidung* der Steuerung vergleichbar ist. Wo die blinde innere Triebdynamik ihre eigene Autonomie entwickelt (und diese Tendenz ist immer vorhanden, ablesbar auch etwa am Sexualverhalten) und sich verselbständigt, wird das Verkehrsverhalten des Menschen für ihn selbst und seine Umwelt gefährlich, denn der Trieb kennt weder Vernunft, noch innere Norm, sondern wirkt ausschließlich nach dem Gefälle des Lustprinzips. Es geht also bei der

¹ Vgl. W. D. Zuzan, Driver-improvement. Maßnahmen bei Verkehrsauffälligen, in: Informationen u. Mitteilungen der Sektion Verkehrspsychologie B. D. P., Heft 8 (Mai 1976) S. 54 f.

Humanisierung des Verkehrs darum, die unreflektierte Triebdynamik des Menschen unter die Botmäßigkeit einer wissenden, realitätsgerechten und daher verantwortlichen Vernunftsteuerung zu bringen. Damit sind zwei Aufgaben gestellt: 1. die eigenen wirksamen Einstellungen sind bewußt zu machen und der Kritikinstanz des Gewissens zu unterwerfen; 2. das Verkehrsgewissen muß selber stärker entfaltet, ausgebildet und verfeinert werden. Dabei ist die Prävention ungleich wichtiger als die nachhinkende Sanktion.

Die zwei Aufgaben
verantwortlicher
Vernunftsteuerung

In der Didaktik erweist sich der Sozialzwang („das tut man nicht“ — Angst vor der Mißbilligung durch die Gesellschaft) als wenig wirksam, denn das öffentliche Gewissen versagt hier offensichtlich selbst. Aber auch die Pönalisierung scheint allein kein geeignetes Mittel darzustellen; die Strafe richtet sich auch selbst wieder an das dumpfe Triebsystem und erreicht häufig nicht das personale Gewissen; der Täter kann aus ihr auch lernen, die lästigen Normen geschickter zu umgehen, damit er nicht mehr gefaßt wird. Besonders vorsichtig sollte man mit dem Instrument der *Angsteinflößung* umgehen, so wirksam es erscheint. Man hat in der Sexualerziehung versucht, durch die Besetzung mit Angst und Ekel die gefährliche Triebdynamik abzubauen und hat mit diesem wirklichkeitsfeindlichen Versuch Abwehrmechanismen inganggesetzt, Trotzreaktionen erzeugt und vielfach das Gegenteil bewirkt. Auch in der Verkehrserziehung wird das Schwert der Abschreckung bald stumpf; außerdem dürfte der verängstigte Fahrer keine geringere Gefahr darstellen als jener, der sich zuviel zutraut.

Weder Sozialzwang
und Pönalisierung ...

... noch Angst und
Abschreckung

Was bleibt ist eine gezielte Gewissensbildung, damit das Verkehrsverhalten zu dem wird, was es eigentlich ist: eine *Gewissensfrage*. Dazu genügt es nicht, abstrakte Gebote mitzuteilen; der Mensch muß die sittliche Verbindlichkeit aus eigener Einsicht verstehen, die Regel als seine eigene Verhaltensnorm akzeptieren und in seiner dauernden Einstellung realisieren. Das heißt, wir müssen ihn *überzeugen*. Zwei Wege führen, einander ergänzend, zu diesem Ziel. Zuerst bedarf es einer guten *Information*. Wenn man nach dem Wesen der Verkehrsdisziplin fragt, so bietet sich das Modell der Betriebspsychologie an, die auf ihrem Gebiet Disziplin dann gesichert sieht, wenn im Betrieb alle Mitarbeiter das Gleiche wollen wie die verantwortliche Leitung; um diesen Zustand zu erreichen, gilt es vor allem, alle Mitarbeiter anschaulich und einsichtig zu informieren, nicht nur über die eigenen konkreten Aufgaben, sondern auch über deren Begrün-

Überzeugende
Gewissensbildung ...

... durch Infor-
mation ...

derung, die gegenseitige Angewiesenheit, den Wert ihrer Arbeit u.s.w. So verlangt auch die lebenswichtige Disziplin auf der Straße zunächst, daß die Zusammenhänge immer wieder erklärt, der Sinn des richtigen und der Unsinn des falschen Verhaltens einsichtig gemacht wird, bis schließlich der Sachzwang der Vernunft und Sittlichkeit in die eigene Überzeugung übernommen wird.

... und Motivation

Information allein reicht aber noch nicht aus; damit sich das nötige Wissen zum Ge-wissen integriert, muß die Information durch eine gediegene *Motivation* ergänzt werden. Hier stehen dem Verkehrserzieher ungleich stärkere Beweggründe zur Verfügung als dem Betriebspsychologen; angefangen vom vitalen Selbsterhaltungstrieb, über den Wert des Lebens („Leben hat Vorrang“) und die soziale Verantwortung bis zum religiös verankerten Gottesgebot. Gerade im Straßenverkehr läßt sich etwa die Bedeutung der silbernen und goldenen Regel der Nächstenliebe besonders gut demonstrieren: „Was du nicht willst, das man dir tu, das füg auch keinem andern zu“ und „alles, was ihr von den Leuten erwartet, das sollt auch ihr ihnen tun“ (Mt 7,12).

II. Unfall und Zufall

1. Das Problem des Unfällers

Bei der kausalen Analyse eines Verkehrsunfalles kann man häufig die Alternative hören, entweder sei menschliche Schuld oder technisches Versagen die Ursache gewesen. Diese Einteilung ist weder durch die Logik noch durch Tatsachen gedeckt. Es gibt auch den tragischen Zufall (z. B. Steinschlag) als eine weitere Ursache. Aber auch dort, wo ein menschliches Fehlverhalten eindeutig das Unglück herbeigeführt hat, muß erst ein zurechenbares Verschulden nachgewiesen werden, bevor man von moralischer Schuld sprechen darf. Es gibt offensichtlich auch ein „technisches Versagen“ in der seelischen Organisation des Menschen, das zur Unfallsursache werden kann und zwar im Sinn der psychischen Kausalität, nicht aber im Sinn moralischer Schuld².

Nach dem statistischen Material werden unter den Unfällen aus menschlichem Fehlverhalten über 20% von Leuten verursacht, denen das immer wieder passiert. Die Verkehrspolizei versieht deren Akte vielfach mit einem eigenen Kartenreiter. Man bezeichnet diese Mehrfachtäter im Straßenverkehr als „Unfäller“. Es handelt

² Unser pastoralpsychologisches Seminar in Salzburg hat sich einmal mit diesem rätselhaften Phänomen befaßt; ein Beispiel sei hier kurz mitgeteilt: Ein Arzt fährt durch die stille Kleinstadt S. zu einem Patienten. Nach einer Straßenbiegung sieht er — etwa 15 m entfernt — einen langsamen Radler vor sich in die gleiche Richtung fahren. Dieser fällt ohne jeden Anlaß plötzlich längsling quer in die Straße herein. Der Arzt verreißt auf den linken Gehsteig, hält an und untersucht den Gestürzten. Bis auf kleine Hautabschürfungen ist nichts passiert. Glücklicher Zufall! Der Arzt erkennt den Mann aber als alten Patienten von früheren Unfällen.

sich meist durchaus nicht um Gewohnheitsverbrecher; sie sind ja selber die Leidtragenden. Schlechte Absicht oder bewußte gesetzwidrige Einstellung sind selten nachweisbar. Trotzdem verursachen sie immer wieder Unfälle in einer Weise, die den Eindruck einer beabsichtigten Handlung erweckt. Die klassische Psychologie und Lerntheorie steht bei einer solchen „Gewohnheit“ vor einem Rätsel. Dem Unfall mit seinen schmerzlichen Folgen fehlt ja jeder gewohnheitsstiftende Charakter. Im Gegenteil: der Normale lernt daraus, eine Wiederholung der bösen Erfahrung vorsichtig zu vermeiden („ein gebranntes Kind . . .“).

2. Unbewußte Impulse

Die Tiefenpsychologie vermag das rätselhafte Verhalten final und kausal einleuchtend zu erklären. Sie zeigt, daß der Mensch nicht immer aus bewußten Entschlüssen und Einstellungen heraus handelt (für die er verantwortlich ist), sondern u. U. von unbewußten Impulsen determiniert wird, die als verdrängte Inhalte weder in der Sicht seines Wissens, noch im Griff seines Willens liegen (für die er also aktuell nicht verantwortlich ist). Diese unbewußten Impulse können unter gewissen Umständen zu einem Fehlverhalten führen, das sehr leidvoll ist; für den Täter schaut aber doch ein Lustgewinn heraus, der die sinnvolle „Ökonomie“ im scheinbar unsinnigen Verhalten erkennen läßt. Die unbewußt gesteuerte Verhaltensstörung erweist sich in dieser Sicht als konsequent eingesetztes Mittel zur Erreichung eines (unbewußten) Zweckes. Solche Zwecke können sein: der Genuß, in den Mittelpunkt der Aufmerksamkeit und pflegenden Zuwendung zu kommen (hysterische Reaktionen), drohenden Gefahren zu entinnen (die „Kriegszitterer“ des 1. Weltkrieges), bequeme Versorgung (Rentenneurosen), primitive oder infantile Rachlust („jetzt bringe ich mich um, dann habt ihr's“) oder auch Selbstbestrafungstendenzen aus unbewältigten (verdrängten) Schuldgefühlen.

Verdrängte Schuld . . .

Dieser letzte Fall stellt einen unüberhörbaren Appell an die Seelsorge dar. In unserer other-directed-Gesellschaft wird häufig moralische *Schuld* grundsätzlich in Frage gestellt und werden Gewissensreaktionen — verpsychologisiert — als bloße Folgen einer repressiven Erziehung betrachtet. Man kann von einem kollektiven Verdrängungsprozeß sprechen. Trotzdem ist das Schuldgefühl nicht verschwunden, sondern nur verschoben auf das Gebiet seelischer Gesundheit und mitmenschlicher Kommunikation; man merkt etwa, daß in der Ehe, im Beruf oder überhaupt in der Lebensführung etwas gestört ist; von Verpflichtung, Schuldigkeit und Sünde ist

... als Aufgabe für
pastorale Beratung

wenig die Rede. Die Seelsorge wird die Tatsachen zur Kenntnis nehmen und die verlaufenen Schuldgefühle dort abholen, wo sie sind (Verstärkung pastoraler Beratung), ihre Hilfe bleibt unersetzbar. Denn menschliche Schuld gehört zu den unüberwindlichen Aporien des Lebens: sie kann weder durch Bestrafung oder „Sühne“ ungeschehen gemacht, noch durch Psychologie zerklärt werden (der Erlöserkomplex einiger alter Analytiker machte ihr Handwerk selbst verdächtig); Schuld kann letztlich nie menschlich „bewältigt“, sondern nur göttlich vergeben werden. Die Korrelation von leeren Beichtstühlen und überlaufenen Ordinationen, von sinkendem Schuldbewußtsein und steigender Neuroseanfälligkeit läßt sich nicht übersehen. Vorläufig wird man also damit rechnen müssen, daß der Ausfall bewußter Gewissensbildung und Schuldauseinandersetzung sich in der öffentlichen Moral und in Verhaltensstörungen auch auf dem Gebiet der Verkehrsverantwortung bemerkbar macht. Doch zurück zum Problem des Unfällers.

3. Neurosen und

Bedeutungsvoll für die Verkehrssicherheit wird die Beschäftigung mit dem Unfäller aus folgenden Überlegungen. Der Unfäller stellt nur scheinbar eine Randfigur der Verkehrsdelinquenz dar. Am hohen Prozentsatz von Mehrfachtätern bei den Verkehrsvergehen sind zwar auch sicher Gewohnheitsdelinquenten mit voller Verantwortungsfähigkeit beteiligt; aber andererseits scheint die Häufigkeit von Milieugeschädigten und Neurotisierten unter ihnen statistisch gesichert³. Die Unsicherheit rührt daher, daß sich die unbewußt wirksamen Faktoren des Verschuldens weitgehend der gesetzlichen Normierung, der gerichtlichen Verurteilung und sogar dem psychologischen Test entziehen; sie können nur in der langwierigen und kostspieligen psychoanalytischen Behandlung herausgelöst und durch Aufrollung des lebensgeschichtlichen Zusammenhanges geklärt werden. Unbewußte Antriebe sind ex definitione der direkten Einsicht und dem bewußten Wollen entzogen; sie vermögen aber auf dem Umweg der neurotischen Reaktion das Realverhalten des Menschen entscheidend zu beeinflussen. Das Unfällerverhalten signalisiert eine Gefahr größeren Ausmaßes, so wie die Spitze eines Eisberges. Natürlich sind nicht alle Verkehrsteilnehmer Neurotiker. Aber die Grenze zwischen dem normalen und dem neurotischen Verhalten läßt sich in concreto sehr schwer ziehen. Jeder Mensch hat seine verdrängten Inhalte, unbewußten Tendenzen und unkontrollierten Antriebe, mehr als die Ei-

³ Vgl. die Angaben von W. D. Zuzan, a. a. O. 50 ff.

genliebe der öffentlichen Meinung zuzugeben bereit ist. Ob diese Antriebe unter Umgehung der Realitätskontrolle zur unverantworteten Handlungsweise durchschlagen, hängt — grob gesprochen — vom Grad der Neurotisierung und von der Ungunst der Gelegenheit ab.

Gerade das eilige Verkehrsgeschehen bietet eine ideale Voraussetzung für solche Fehlhandlungen. Es ergeben sich häufig perplexen Situationen. Man muß rasch reagieren. Es steht viel auf dem Spiel, daher gilt es gut zu überlegen, um nicht falsch zu entscheiden. Zum Überlegensakt bleibt aber kaum die Zeit. Die seelische Organisation behilft sich in dieser Notsituation (die übrigens auch neurotisch-projektiv eingebildet werden kann) durch „instinktive Reaktionen“, d. h. sie greift blitzschnell auf bereitliegende Einstellungen, Reflexhandlungen, eingeschliffene Reaktionen zurück, die nicht reflektiert zu werden brauchen, also vorbewußt ablaufen. Diese „Bewußtseinsenge“ stellt den optimalen Ort dar, wo unbewußte Antriebe eindringen und die Verhaltenssteuerung übernehmen können.

Notwendige
Psychotherapie . . .

Es leuchtet ein, daß bei Unfällen, die auf diese Weise zustandekommen, dem Täter (und der Gesellschaft) nicht geholfen werden kann durch Belehrung (seinem Bewußtsein, an das sie sich wendet, ist die Sinnlosigkeit und Verwerflichkeit seines Verhaltens ohnedies meist klar; seine wirksamen unbewußten Absichten werden dadurch nicht erreicht), durch Bestrafung (wieviel Verantwortung kommt einer neurotischen Reaktion zu?), durch Führerscheinentzug (er kann sich als Fußgänger oder Radfahrer nicht weniger gefährlich verhalten!). In diesen — zugegeben nicht häufigen — Fällen kann man sich Besserung nur von einer gezielten Psychotherapie erwarten.

. . . und Gewissens-
bildung

Aber auch hier wird klar, welche Bedeutung die Stiftung einer tiefsitzenden und dauerhaften sittlichen Einstellung für die Verkehrssicherheit hat. Es handelt sich im Grunde um einen Persönlichkeitsdefekt, wenn sich die bewußte Verantwortungsinstanz nicht gegen unbewußte Antriebe durchzusetzen vermag, ob das reale Verschulden nun im Einzelfall moralisch zurechenbar ist oder nicht. Der Seelsorger, der sich auf dem aktuellen Gebiet der Verkehrserziehung um eine solide Gewissensbildung bemüht, leistet nicht nur einen unersetzlichen Dienst für eine menschliche Gesellschaft, sondern erfüllt auch einen göttlichen Auftrag.