

Wilhelm Heinen Kontaktprobleme im Straßenverkehr

Familie, Schule und Beruf waren von jeher die Hauptbereiche menschlicher Begegnungen und Beziehungen. Der Markt und die Straße hatten in wirtschaftlicher Hinsicht ihre eindeutigen Aufgaben, in Kriegen eine große strategische Bedeutung; für die Entwicklung und Entfaltung des einzelnen Menschen waren Wege und Straßen nicht entscheidend. Solange Wohnung und Arbeitsplatz nahe beieinander lagen, gab es selten Verkehrsprobleme. In dem relativ schnellen Prozeß der Industrialisierung, mit dem Wachsen der Städte und dem Zunehmen der Mobilität innerhalb der Länder und zwischen den Völkern änderte sich das Bild so grundlegend, daß der Mensch im Straßenverkehr zu einem Problem erster Ordnung geworden ist. Für die öffentlichen Verkehrsmittel: Eisenbahn, Straßenbahn, Omnibus wurden stets die verantwortlichen Fahrer sorgfältig ausgewählt, geschult und laufend auf Fahrtüchtigkeit überprüft.

Mit dem zahlenmäßigen Wachsen der motorisierten Verkehrsteilnehmer, besonders mit dem Zunehmen der Geschwindigkeit, der Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge und der Verkehrsdichte, wuchsen die Anforderungen an den Menschen. Aufmerksamkeit, Reaktionsfähigkeit, Geschicklichkeit, Verantwortung und Rücksichtsfähigkeit des einzelnen Verkehrsteilnehmers wurden für das reibungslose und möglichst unfallfreie Gelingen des Verkehrs ausschlaggebend. So wesentlich die technischen Faktoren, die Daten der Straße, der Landschaft, vor allem der Witterung und der Tagzeiten sind und bleiben werden, entscheidend ist die Verfassung und die Haltung des Menschen in den verschiedenen Formen und Situationen des rasanten Verkehrs auf Straßen und Schienen. Haltung und Verhalten der Menschen aller Altersstufen werden von Erwartungen, bewußten und heute noch mehr von unbewußten Forderungen bestimmt. Unbewußte Erwartungen und Forderungen äußern sich in der Regel durch das Spontanverhalten mit dem indirekten Fragegehalt. Fehlleistungen, Leistungsausfall, Erkrankungen, Unfälle, Vergehen und Verbrechen enthalten indirekte Fragen nach bestimmten Beziehungspersonen¹. Sie manifestieren unbewußte Forderungen, die für das Gelingen des lebenslangen Reifungsprozesses der betreffenden Menschen unentbehrlich sind. Entscheidend für den Prozeß personaler Entwicklung und Entfaltung sind die Kontakte mit den Grundgestalten der Ursprungsfamilie: Mutter, Vater,

¹ R. DREIKURS/V. SOLTZ, *Kinder fordern uns heraus. Wie erziehen wir sie zeitgemäß*, Stuttgart 1966. P. SEIDMANN, *Moderne Jugend. Eine Herausforderung an die Erzieher*, Zürich-Stuttgart 1963. W. HEINEN, *Das indirekte Fragen nach den personalen Grundgestalten in menschlichem Agieren und Reagieren*, in: *Jahrbuch des Instituts für christliche Sozialwissenschaften*, Münster 1964. Ders., *Im Krankheitsprozeß verborgene Fragen des Patienten*, in: *Allgemeine Therapeutik*, Heft 10, 1965.

Schwester, Bruder. Unzureichende oder gestörte Kontakte in der Familie äußern sich zunächst im Familienleben. Bleiben solche Nachforderungen unbeachtet oder unerfüllt, so werden sie von den Kindern im Kindergarten oder in der Schule, von Erwachsenen im Berufsbereich manifestiert durch Auffälligwerden in den bereits genannten Formen. Der unbewußte Kontaktmangel, das nicht erkannte Reifungsdefizit werden von dem Unbewußten des betroffenen Menschen signalisiert mit dem Ziel, daß Mitmenschen helfend beistehen oder regulierend eingreifen. Bleiben Familie, Schule und Berufsbereich unverständlich, weil sie das indirekte Fragen oder Nachfordern nicht erkennen oder nicht vernehmen, so wird ein deutlicheres Zeichengeben provoziert, weil ein Reifungsnotstand nicht hingenommen werden kann. Ein bevorzugtes Feld solchen Symptomatisierens oder Signalisierens bestehender Reifungsverzüge, akuten Werdenotstandes ist der Straßenverkehr. Demonstrationen in Protestmärschen und Kundgebungen manifestieren in der Regel nicht nur bewußte, erkannte Forderungen, sondern ebenso unbewußte Erwartungen und indirekte Nachforderungen. Neben diesen lautstarken Äußerungen gibt es das symbolhaltige, symptomatische Geschehen. Dieses Geschehen im Leben des einzelnen Menschen und der Gesellschaft wird überwiegend vom Unbewußten produziert und gesteuert, während die Tat aus dem Zusammenwirken von Bewußtsein und Unbewußtem entsteht. Die gezielte actio (Handlung) ist überwiegend ein Produkt des bewußten Wollens. Welche dieser drei Formen menschlicher actio und reactio herrscht im Straßenverkehr vor? Was drängt in dem Geschehen, Tun und Handeln der Menschen, der Verkehrsteilnehmer in das Licht des Tages, in das »Merkfeld« der am Verkehrsgefüge beteiligten Menschen? Sind es primär technische Fragen oder Probleme personal-sozialen Kontaktes, menschlicher Begegnung und Beziehung?

I. Anthropologische Aspekte des Straßenverkehrs

Im Vordergrund des Geschehens dominieren für den Beobachter die Fahrzeuge, heute die motorisierten, in denen der Mensch als Fahrer oder Lenker kaum sichtbar ist. Je größer das Fahrzeug, desto kleiner, unbedeutender wirkt auf den Beobachter der Mensch, der das Auto, den Lastzug, den Omnibus steuert. Der Eindruck ist für den kindlichen Fußgänger übermächtig, überwältigend oder gar bedrohlich. Genaueres Wissen und Gewöhnung können diesen Eindruck mildern, erträglich werden lassen. Die Frage: *Wer ist der Mensch, der eine solche Maschine lenkt, bedient, beherrscht?* beschäftigt nicht nur den Fußgänger, den naiven Beobachter am Straßenrand; die gleiche Frage dominiert auch, bewußt oder unbewußt, in jedem Fahrzeuglenker, der in dem Verkehr fährt. Nach vorn und rückwärts, nach links und rechts, nach oben und unten gilt es zu blicken und stets die Ausmaße seines Fahrzeugs im »Gefühl« präsent zu haben. Ein hohes Maß an Seh-

und Hörfähigkeit, an punktueller Konzentration, an weiträumiger Aufmerksamkeit, an zügiger Aktions-, an sekundenschneller Reaktionstüchtigkeit wird besonders für den dichten Straßenverkehr vom Fahrer einfach gefordert, vorausgesetzt. Der Zustand der Fahrzeuge, der Straßen, die wechselnden Beleuchtungen und Sichtverhältnisse (Tag, Nacht, Dämmerung, Regen, Schneetreiben) sind sehr ernst zu nehmende Unsicherheitsfaktoren. Die größte Unbekannte, die den Verkehr als höchstes Risiko belastet, ist gegenwärtig noch der Mensch, der einem solchen Verkehr ausgesetzt ist. Es stellt sich die Frage, was den Menschen im modernen Verkehr so unberechenbar macht, was ihn sich und den Mitmenschen verfremdet, was ihn zum Risiko werden läßt.

1. Intentionen und Ziele in den Verkehrsteilnehmern

Wenn man Autobesitzer fragen würde, warum sie ein eigenes Auto fahren, könnte man mannigfache, bekannte Gründe erfahren, die den Beruf und ihre Stellung in der Gesellschaft betreffen, die genannten Gründe würden manches über Absichten und Ziele der Autofahrer erkennen lassen. Der weite Weg zu dem Arbeitsplatz, die Unabhängigkeit von den öffentlichen Verkehrsmitteln, der Zeitgewinn, die Konkurrenzfähigkeit im Geschäfts- und Wirtschaftsleben, die Möglichkeit, die freie Natur außerhalb der Stadt schneller erreichen zu können, die unabhängige rasche Verbindung vom Dorf zur Stadt, kurz, man ist beweglicher, schneller, unabhängiger in Raum und Zeit. Die genannten Gründe und Ziele leuchten ein. Die Fragen nach der wirtschaftlichen Rentabilität, nach der persönlichen Eignung für das Selbstfahren stellen sich je nach Lebensalter und Einkommen recht unterschiedlich und werden mit mehr oder weniger Bedenken rasch beantwortet. Daß die bewußten Gründe selten die entscheidenden für das Selbstfahren im eigenen Wagen sind, entdecken manche erst viel später, andere erst nach einem Unfall, wieder andere niemals, sofern sie nicht darauf angesprochen werden.

2. Unbewußte Motive und Antriebe in Autofahrern

Abhängigsein und Mangel an Selbständigkeit können von Jugendlichen und Erwachsenen als lästig oder gar als schmerzlich erlebt werden. Unabhängigkeit von Eltern, Selbstand im Beruf sind in unserer Gesellschaft relativ schwer zu erreichen. Ein eigener Wagen kann solchem unbewußten Verlangen entgegenkommen, kann Selbstbestimmung, freies Sichentscheiden, das gewünschte Maß an Eigenständigkeit verheißen oder gar vortäuschen. Faktisch steuert der Autofahrer sich, seine Person selbst; er kann fahren, wann und wohin er will, er kann Richtung, Tempo und Dauer seiner Bewegung selbst bestimmen, und das ohne viel Mühe. In seinem eigenen Erleben und in den Augen seiner Mitmenschen scheint er unabhängiger und selbständiger Mensch zu sein, in gewissem Maß Herr über Raum und Zeit. Von »Vorwärtskommen im Leben«, in dieser Welt ist oft die Rede. Das eigene Fahrzeug

scheint ein geeignetes Mittel für ein solches »Vorankommen« zu sein. An Raum und Zeit ist man als Mensch in dieser Welt gebunden; mit ihnen muß man umgehen können und ausgesöhnt sein. Verheißt ein eigener Wagen nicht beides? Hinzu kommt der Nachahmungsdrang. Wenn dieser oder jener Bekannte schon einen Führerschein, einen eigenen Wagen hat, so liegen das »Auch-Haben«, das »Auch-Können« als Nachahmen nahe. Wenn noch das Motiv der Erleichterung des Lebens oder das der Sparsamkeit hinzukommt, so ist die Entscheidung bereits getroffen. Das Kauf- oder Verhaltensmotiv der Mode vermag die restlichen Bedenken oder Widerstände zu entkräften.

Personale und soziale Gründe, ausnahmslos respektabel und scheinbar unwiderlegbar, bestimmen den Kauf und das Fahren eines eigenen Wagens oder eines anderen motorisierten Fahrzeugs. Der Führerschein ist für ungezählte Jugendliche weit mehr als eine Fahrerlaubnis; er figuriert als Unbedenklichkeitsausweis, als Dokument eines erreichten Reifungsstatus, als Zeugnis für ein vollgültiges Mitglied der modernen Gesellschaft, auch wenn eine solche Meinung nicht in das Bewußtsein einfällt, niemals ausgesprochen wird. Die Selbsteinschätzung, die unbewußten Antriebe, die ungeklärten Strebungen, unerfüllte Erwartungen und Forderungen treten in dem Gebrauch der Fahrzeuge, in dem individuellen Fahrstil, in dem gesamten Verkehrshabitus in den signifikanten *Ausdruck* oder in die aufschlußreiche *Darstellung*.

3. Das Streben nach Ansehen, der Drang nach Geltung

Beide sind in jedem Menschen wirksam und darum, sofern in adäquatem Maß kultiviert, durchaus legitim. Bedenklich oder störend wirken sie sich aus, wenn sie unkontrolliert, unbewußt übermächtig werden und einen Menschen beherrschen, so daß die Mitmenschen darunter leiden, nur er selbst es nicht bemerkt.

Dieses Streben nach Ansehen und Geltung kann bereits bei dem Kauf eines Wagens zu unbesonnenem Verhalten, zu unökonomischem Aufwand verleiten, wenn Größe und Ausstattung des Wagens einem kompensatorischen Geltungsstreben dienen müssen. In einer Gesellschaft, die den eigenen Wagen als Symbol des *standard of life* wertet, liegt die Gefahr einer Zweckentfremdung des Einkommens und damit einer Störung des Familienbudgets nahe. Wenn nur der Kaufpreis, nicht aber die Unterhalts- und Betriebskosten veranschlagt werden, können Ansehen und Geltung auf diesem Wege teuer zu Buch schlagen.

Bei Jugendlichen kann das *Imponiergehabe* zu einem Fahrstil verführen, der nicht nur für die anderen Verkehrsteilnehmer lästig oder aufdringlich wird, vielmehr Gefahrensituationen arrangiert, die Leben und Eigentum rücksichtslos gefährden². Schneidiges oder rasantes Fahren mit

² W. SCHÖLLGEN, *Anthropologische Gesichtspunkte zur Verkehrserziehung*, in: *Aktuelle Moralprobleme*, Düsseldorf 1955, 363–377.

Höchstgeschwindigkeit mag manchen wagemutig erscheinen, grenzt jedoch nicht selten an Tollkühnheit und ist, auch wenn kein direkter Schaden entsteht, niemals frei von Schuld, weil es Selbst- und Menschenverachtung impliziert. Für den rücksichtslos rasanten Auto- und Motorradfahrer ist das Fahrzeug entweder das Mittel, zu Ansehen und Geltung zu gelangen, oder das Spielzeug zum Auskosten des Geschwindigkeitsrausches. Das Sicherheitsmoment tritt hinter das Risiko zurück. Der Kitzel im Wagnis läßt die Gefahr im Risiko des rasanten Fahrens übersehen oder unterschätzen.

4. Aggressives Konkurrieren und Rivalisieren

Die vitalen Antriebe im Menschen äußern sich in dem begehrliehen Streben nach Erwerb (Besitz), Geltung (Macht) und Genuß³. Im Kleinkind dominiert dieses lustbetonte Streben. Die unerläßliche Steuerung und Orientierung dieses Strebens auf wertbetonte Ziele, das Einüben wertbezogenen Wollens sollten bereits im Kindesalter durch die Eltern und Erziehungsberechtigten geschehen. Wie soll ein hemmungslos begehrendes, sich mit seinen Wünschen stets und überall durchsetzendes Kind, ein ungezügelter Jugendlicher plötzlich zu einem sich beherrschenden Erwachsenen werden? Die Vernunft vermag eine solche Wandlung von sich aus nicht zu erreichen. Hemmungsloses Verhalten, aggressives Sichbehaupten im Straßenverkehr tragen die Züge infantilen Agierens und Reagierens.

Zahlreiche Menschen können in dem beruflichen Wettbewerb nicht konkurrieren; andere sind in der Ehe nicht zum Mann oder zur Frau gereift, sie fühlen sich benachteiligt oder *unterlegen*. Da sie ihren – deplazierten – Machtkampf in Ehe und Beruf nicht erfolgreich austragen können, verlegen sie ihn auf den Schauplatz des Verkehrs. Unbewußt artet das Sichbewegen im Straßenverkehr in Rivalitätsstreben aus. Wettrennen und Überholen bieten Möglichkeiten, ein ungezügeltes Machtstreben, Minderwertigkeits- oder Unterlegenheitsgefühle zu kompensieren. Aggressive Strebungen aus ungeklärten oder gestörten Beziehungen zu Personen und Dingen sind in den meisten Menschen lebendig. Wer seine Aggressionstendenzen nicht in Wertschaffen, positive Kritik oder aktiven Sport umzusetzen vermag, kann versucht sein, Angriffslust und Rivalitätsbedürfnis am Steuer seines Wagens auszuleben, bisweilen ohne Rücksicht auf Sicherheit und Humanität. Konkurrenz- und Rivalitätsstreben, kompensatorische Überheblichkeit und Ressentiments belasten und stören den Verkehr in größerem Maße, als angenommen wird. Wo sind die Ursprünge solcher Fehlhaltungen zu suchen? Gestörte familiäre und berufliche Relationen, unüberwindbar scheinende Hindernisse im personalen Werde-

³ W. HEINEN, *Liebe als sittliche Grundkraft und ihre Fehlformen*, Freiburg ²1958.

5. Unkontrolliertes Erwerbsstreben

prozeß von Verkehrssündern und Unfällen sind in der Regel die letzten Ursprünge. Die naheliegenden, bewußten oder leicht feststellbaren Gründe sind Auslöser oder Symptome der generell unbewußten Relationsstörungen, nach denen auch heute noch selten geforscht wird.

Erwerben- und Besitzenwollen gehören zu den drei Grundstrebungen im Menschen (Besitz, Geltung, Genuß), die das Dasein und die Entfaltung jedes Menschen garantieren. Sie sind in allen Lebensstadien wirksam, entwickeln einen erstaunlichen Formenreichtum und bedienen sich aller verfügbaren Mittel und Wege. Im Zeitalter der ungeahnt rasch sich entwickelnden Technik bestimmt die Maschine, der Motor das Tempo der Arbeit, des Erwerbslebens, nicht selten sogar die Erholung, den Urlaub. Die Dynamik und Zähigkeit menschlichen Strebens nach Erwerb und Besitz werden durch die Maschine verstärkt, durch den Motor im Tempo gesteigert⁴.

Die Erwerbsgier, das Schnell-reich-werden-Wollen scheint weiter verbreitet und legitimiert zu sein als die Erwerbsucht und die Habsucht, in denen es mehr um das Haben und Behalten geht. Die Überforderung der leiblichen und seelischen Kräfte des Menschen im technischen Zeitalter wird seit ungefähr 20 Jahren nicht nur von Ärzten festgestellt. Verkehrsexperten müssen immer wieder konstatieren, daß manche Kraftfahrer ihre Ermüdung nicht wahrhaben wollen und sie durch Reizmittel zu überspringen versuchen. Da mit zunehmender Ermüdung eine allgemeine Aktionsschwächung und eine Reaktionsminderung automatisch eintreten, so stehen hohe Verkehrsanforderungen in einem inadäquaten Verhältnis zur persönlichen Leistungsfähigkeit. Der ermüdete und besonders der übermüdete Verkehrsteilnehmer wird zu einer Gefahrenquelle erster Ordnung. Wie ist das unkontrollierte Erwerbsstreben als Gefährdung der Verkehrssicherheit zu verstehen; ist es als Datum zu nehmen oder reduzierbar auf andere Ursprünge? Wo materielle Güter zügellos, unkontrolliert erstrebt werden, liegt die Frage nahe, für wen werden sie erstrebt, von wem stammt die ungeklärte, infantil anmutende Bindung an die materialen Güter, an den Besitz?

Diese Fragen sind mit den betroffenen Menschen im allgemeinen unschwer zu klären, ohne daß man die Vererbung als Ursprung in Betracht zieht. Die Reduktion auf die Relationen zu den Personen der Ursprungsfamilie liegt auch hier nahe, obwohl man lieber von solchen Feststellungen absieht, da man sich für eigenständig und unabhängig hält.

⁴ W. SCHÖLLGEN, *Die Kirche und die moderne Technik*, in: ders., *Konkrete Ethik*, Düsseldorf 1961, 183f. L. PROHASKA (Hrsg.), *Lebensformen und Lebensgestaltung in der technischen Welt*, Wien 1965. Ders., *Erziehung angesichts der technischen Entwicklung*, Wien 1965.

6. Desorientierter Spieltrieb – Geschwindigkeitsrausch

Jeder Mensch, nicht nur das Kind, bedarf des Spielens, weil er spielend Zugang zu den Mitmenschen, zu der Umwelt und zur eigenen Person gewinnt. Im Spiel übt der Mensch das freie Verfügen und die sozialen »Spielregeln« ein. Daß bei dem Gebrauch motorisierter Fahrzeuge u. a. auch der Spieltrieb des Jugendlichen, aber auch der Erwachsenen in Funktion tritt, ist leicht zu beobachten. Neben dem disziplinierten Spielen mit dem Auto oder Motorrad gibt es auch das unbeherrschte Agieren mit dem großen *Spielzeug*. Spiel und Risiko gehören nicht nur im Glücksspiel zusammen. Menschen mit undiszipliniertem oder fehlorientiertem Spieltrieb sind für den motorisierten Verkehr kaum geeignet, weil sie als Hasardeure eine permanente Gefahr für den geordneten Verkehr sind.

Hohe Geschwindigkeit vermittelt dem fahrenden Menschen einen permanenten Wechsel des Standortes und zugleich eine schnelle Folge der optischen Eindrücke. Das Gebundensein an einen begrenzten Raum oder an einen Standort kann das Gefühl des Geborgenseins und der Stabilität vermitteln; für den innerlich wert- und erlebnisarmen Menschen kann es Langeweile bedeuten. Der dauernde Wechsel des Standortes verschafft das Erlebnis der Unbegrenztheit, der hindernislosen Weite und zugleich ein unbeschreibliches Gefühl einer Quasi-Allgegenwart. Die rasche Folge der Eindrücke täuscht einen Erlebnisreichtum vor, der die Langeweile nicht aufkommen läßt. Da der Mensch als »Ebenbild Gottes« stets bereit ist, Gott zu imitieren, so kann dieses Ubiquitätsstreben verständlich werden. Rausch jeder Art will im Menschen Armut und Begrenztheit überwinden. Ekstase bringt den Menschen außer sich, über sich hinaus. Dieses Transzendieren der personalen Begrenztheit und Enge ist die Endbestimmung des Menschen. Manche Menschen der Gegenwart schätzen weder das *Bei-sich-Sein* noch das *Zu-sich-Kommen*; sie bevorzugen das *Außer-sich-Sein*. Die Schnelligkeitsekstase ist ein Versuch, über sich hinaus-, von der Ichbefangenheit loszukommen, sich selbst zu transzendieren⁵.

7. Flucht vor dem Selbst in die Pseudoleistung

Jeder Mensch ist vom Grunde seines Wesens auf Erfassen und Verwirklichen von Werten, auf personale Beziehungen angelegt. Materielle Werte erfüllen ihn ebensowenig, wie er sich selbst genügt. Er sucht geistige Werte und Beziehungen von Dauer, letztlich das *summum bonum* (Gott), der allein sein Sehnen nach Beseligung, sein Verlangen nach zeitloser Seligkeit zu erfüllen vermag. Nichts ist für den jungen wie für den erwachsenen Menschen schwerer zu ertragen als persönliche Wertarmut, als seelisch-geistige Leere. Es erfaßt ihn der *horror vacui*, die Angst, vor der er zu fliehen versucht. Langeweile ist ein erster Anfang des

⁵ A. VETTER, *Wirklichkeit des Menschlichen*, Freiburg 1960. W. HEINEN, *Rücksichtslosigkeit – Rücksichtnahme im Verkehr*, Hamm 1959.

horror vacui, der Angst vor dem Nichts. Mannigfache Formen des Gelangweiltseins, des Sichscheuens vor der Leere des eigenen Herzens drängte zahlreiche Menschen in die Flucht vor dem Selbst, das um sein Einvernehmen mit Mitmenschen, mit der eigenen Person und mit Gott betrogen worden ist. Diese Flucht in den Betrieb, in den mit Sensationen gefüllten Verkehr trägt alle Zeichen hektischer Verkrampfung, der Panik, des rastlosen Engagiertseins.

Das Ausweichen vor dem sinnsuchenden Selbst kann sowohl eine Flucht vorwärts in die Betriebsamkeit sein als auch ein Fliehen rückwärts in die Welt der Kindheit oder der romantischen Träumerei⁶.

Wertarmut oder Unfähigsein für Werterleben ertragen nur wenige Menschen. Ist dem Menschen das Werteschaffen oder die echte Leistung als Ausdruck seines Wesens versagt oder erschwert, so schafft er Surrogate, oder er zerstört. An die Stelle der Ideale treten Idole (Scheinwerte), an die Stelle der Wirklichkeitserkenntnis tritt die Ideologie. Arbeits- oder leistungsbesessene Menschen erleben sich nur in Tätigsein, in Bewegung als wirklich oder existent. Kommen sie unversehens in Ruhe und Stille, so können sie sich bedroht oder sogar »schuldig« fühlen. Das Gefühl der Nutzlosigkeit, des Wertlosseins, die unerklärlichen Schuldgefühle versucht man nicht selten zu überdecken oder zu betäuben (Rausch). Schnelles Fahren, hastiges Gehen als Geschäftigkeit oder Betriebsamkeit können ein Schaffen, eine Leistung dem Menschen und der Mitwelt vortäuschen. Da die Illusionen dem Menschen lieb, unentbehrlich sind, so bemerkt er nicht, daß es sich bei solchem Agieren und Reagieren um ein Quasi-Schaffen, um eine wertarme Ersatz-Leistung handelt.

8. Situationsfremdheit im Kampf mit Raum und Zeit

Jede Verkehrssituation wird aus zahlreichen Faktoren gebildet: die *Fahrbahn* in schlechtem, mittelmäßigem oder gutem Zustand, trocken, bei Regen, Schnee oder Vereisung, beschattet oder von der Sonne beschiene, von Bäumen, Hecken oder Zäunen begrenzt, von Seitengräben oder Mauern flankiert. Zur Verkehrssituation gehört die Mannigfaltigkeit der Fahrzeuge hinsichtlich Größe, Geschwindigkeit, Überschaubarkeit, Verkehrszuverlässigkeit. Ein Unsicherheitsfaktor sind die Tiere auf der Fahrbahn, in Waldgelände der Wildwechsel. Bei all den genannten Situationselementen ist und bleibt der Mensch der entscheidende Faktor, wobei die erheblichen Verschiedenheiten der Verkehrsteilnehmer in Alter, Temperament und Verkehrsfähigkeit bzw. Verkehrs- oder Fahrstil zu berücksichtigen sind. Wer die Verkehrssituation in ihrer komplexen statischen und dynamischen Ganzheit erfassen will,

⁶ W. SCHÖLLGEN, *Bekennnis und Flucht als Lebensprobleme*, in: ders., *Konkrete Ethik*, 152–161. Ders., *Zur moraltheologischen Beurteilung der Tagträume*, in: *Aktuelle Moralprobleme*, 323–344.

muß sowohl mit den oft schnell wechselnden räumlichen Gegebenheiten als auch mit der permanent variierenden inneren Verfassung der zahlreichen unbekanntem Verkehrsteilnehmer rechnen.

Zu einem situationsgerechten Verhalten gehört, daß man sich und das Fahrzeug jederzeit und an jedem Ort in der Gewalt hat, besonders in unübersichtlichem Gelände, an Steigungen, vor Kurven und Kreuzungen, auf dem Gefälle, ferner das richtige Einschätzen der anderen Verkehrsteilnehmer auf Stetigkeit, Wendigkeit, Rücksichtnahme, das blitzschnelle Taxieren der Mitmenschen, besonders der Langsamppassanten (Radfahrer, Fußgänger) aufgrund ihrer Pantomimik, wodurch Blindlingsfahren und Unfälle vermeidbar werden. Unentbehrlich ist das Ernstnehmen der möglichen Verkehrsgefahren, die aus der Unstetigkeit der Menschen und der Tiere, aus der »Unklarheit« der Fahrbahn und nicht zuletzt aus dem Versagen des Materials, der technischen Apparaturen am Fahrzeug, an der Fahrstrecke (Blinklicht, Ampel) jederzeit und an jedem Ort entstehen können.

Mit dem Blick auf die genannten räumlichen und zeitlichen Elemente einer Verkehrssituation können situationsfremdes oder wirklichkeitsfeindliches Agieren und Reagieren erkannt und beurteilt werden. Wie entsteht ein solches Verhalten im Verkehrsteilnehmer?

Wer auf einer Straße als Auto-, Radfahrer oder Fußgänger sich so verhält, als gebe es nur ihn und nichts anderes, nimmt sich zwar sehr wichtig, erkennt jedoch nicht die komplexe Verkehrssituation. Der ichzentrierte, nur auf sich bedachte Mensch, dessen Fühlen, Denken und Streben nur um die eigene Person kreisen, entbehrt die erforderliche Einsicht in die vielfach differenzierte, bisweilen komplizierte Verkehrslage. Die Fernsinne (Auge und Ohr) dieses Menschen sind vorwiegend oder ausschließlich auf ich-fördernde Faktoren gerichtet. Die Einfühlung in den Mitpassanten ist überwiegend auf den eigenen Vorteil, im günstigen Fall auf das eigene Recht gerichtet. Jede *Ich-Betonung* oder Selbstverliebtheit mindert die Verkehrsfähigkeit jedes Passanten in gefährlichem Maße herab, weil jeder Straßenverkehr ein genuin soziales Phänomen ist, das Vorsicht, Rücksicht und Nachsicht impliziert. Wer zu solchem primär menschlichen Verhalten nicht fähig oder nicht bereit ist, wäre mehr oder weniger für einen motorisierten Verkehr nicht geeignet. Ihm würden Sich-anpassen oder Sicheinordnen als Zumutungen oder Benachteiligung erscheinen.

In jedem Fall extremen situationsfremden Agierens oder Reagierens handelt es sich um Menschen, die ihr Ich oder Selbst verkennen oder überschätzen, die ihre Rechte überbetonen und damit die berechtigten Erwartungen oder Ansprüche der anderen entweder nicht wahrnehmen oder nicht anerkennen. Ichhafte Blindheit oder Selbstverschät-

zung führt zu Kontaktverlust, Begegnungsarmut und diese zu situationsfremdem Verhalten im Straßenverkehr. Die Unfallgefährdung eines solchen Menschen ist dann lediglich ein Ausdruck seiner inneren personal-sozialen Verfassung oder Haltung. Das Fahrzeug übernimmt die insuffiziente Kontaktfähigkeit des Fahrers, macht sie offenkundig, demonstriert seine – oft unbewußte – aggressive Einstellung in Raum und Zeit. Dabei kann sich eine geringfügig erscheinende *gereizte Stimmung*, die bei einem Fußgänger oder Sportler unmerkbar abreagiert wird, über eine Apparatur im Effekt multiplizieren. Wie die Maschine die Leistung des Menschen vervielfacht, so vermag sie auch die mensch- und weltfeindlichen Regungen des sie bedienenden Menschen in ihren Außenwirkungen zu steigern (unscheinbare latente Ursache – großer Schaden). Wer sich der Maschine bedient, sollte ihre multiplizierende Wirkung in jeder Hinsicht gegenwärtig halten.

9. Auf der Flucht vor – auf der Suche nach dem Menschen

Neben der Flucht vor dem Sicheinlassen mit dem Ich-Selbst gibt es das Ausweichen vor dem Mitmenschen, weil man sich durch ihn aufgefordert, von ihm angefordert oder vielleicht sogar ins Ungewisse gesetzt oder überfordert wähnt. Mit dem Fahrzeug kann man dem Menschen begegnen, ohne ihm standhalten zu müssen. Selbst wenn er in dem Wagen mitfährt, sitzt man ihm selten gegenüber. Die rasche Folge der Eindrücke ermöglicht ein gemeinsames Erleben, das unverbindlich bleiben kann, das jedoch auch Beziehung zu stiften oder zu fördern vermag. Weil der Mensch in seinem Wesen an den Mitmenschen verwiesen, vielfach auf ihn angewiesen ist, darum impliziert jedes Fliehen oder Ausweichen vor ihm zugleich ein Suchen nach Kontakt mit ihm. Wie zahlreiche Menschen Haus oder Heim vorübergehend verlassen, um das Heimkommen zu erleben, weil es einen besonderen Reiz enthält, ähnlich gibt es das Ausweichen und Fliehen, unterströmt oder getragen von der unbewußten Gewißheit, daß man trotzdem den Mitmenschen treffen, ihn finden wird. Solches Verhalten ähnelt dem Versteckspiel der Kinder, die suchen und gesucht, das heißt gefunden, entdeckt werden wollen. Das Weglaufen mancher Kinder von daheim, sei es in der Phantasie oder in der Tat, verrät eine ähnliche Ambivalenz. Die Eltern sollen sich um das Kind sorgen, seinen Verlust zu spüren bekommen, um es in seinem Wert schätzen zu lernen. An dem Aufwand der Eltern zu dem Wiederfinden des Kindes liest dieses ab, was es den Eltern wert ist.

Die ambivalente Tendenz des Weg-vom-Menschen und des Hin-zu-ihm bleibt den Menschen generell unbewußt und ist darum so wirkmächtig. Sie kann sich äußern in Unschlüssigkeit, in einem unentschiedenen, unsicheren Fahrstil, im zögernd-zaudernden Anfahren bei Kreuzungen, Übergängen, an Steigungen, in gewagten Überholungsversuchen, im risikoreichen abstandarmen Auffah-

ren. Menschenfreundliches, wohlwollendes Fahren und Verhalten ist ebenso oft zu treffen wie das Gegenstück, das sich in aggressivem Fahrstil äußert. Daß Traurigkeit und depressive Grundstimmung den Verkehr in eben dem Maße gefährden wie Zorn und Müdigkeit, wird heute allgemein anerkannt.

Darum werden Fahrer von öffentlichen Verkehrsmitteln, Piloten und Kapitäne in Luft- und Schifffahrt auf normale Kontaktfähigkeit und auf ungestörte soziale Relationen (*geordnete Familienverhältnisse*) vor der Zulassung geprüft und in bestimmten Abständen überprüft. In manchen Fahrschulen sind diese anthropologischen Daten und Zusammenhänge bekannt und werden für die Ausbildung genutzt. Bei der Ermittlung der Ursachen oder Ursprünge von Verkehrsunfällen werden die sozialen Relationen der Unfälle, ihre psychische Einstellung zu den Mitmenschen und zur eigenen Person in die Untersuchungen seit einigen Jahren einbezogen, weil sie als mitwirkende, nicht selten als entscheidende Faktoren erkannt worden sind. Zahlreiche gestörte Relationen, die in der Regel unbewußt geblieben oder geworden sind, werden im Straßenverkehr offenkundig und verlangen auf diesem Wege nach Sanierung oder Aussöhnung. Die Zahl der latent suizidgefährdeten oder lebensmüden Verkehrsteilnehmer, die in einem persönlichen Reifungsverzug oder eklatanten Reifungsrückstand leben, ist auch nicht annähernd zu schätzen. Riskantes oder tollkühnes Verhalten im Transport und Verkehr läßt in der Regel auf persönliche Unreife schließen. Eine derartige Unreife impliziert die unbewußte Tendenz zu einer baldigen Behebung des Reifungsrückstandes. Die Untersuchung der immer zahlreicher werdenden Unfälle – auch in Beruf, Haushalt und Sport – unter diesem Aspekt des überfälligen Nachholbedarfs rückt allmählich in den Blickpunkt der Versicherungen und der Gerichte, Eltern, Schulen und Ärzte werden auf die bisher latenten Zusammenhänge aufmerksam, weil das indirekte Fragen nach unentbehrlichen Helfern im lebenslangen Reifungsprozeß der Menschen nachweisbar zunimmt.

Mit dem an Dichte und Differenziertheit zunehmenden Verkehr wurde zuerst die Forderung nach direkten Hilfen für die Einübung der Teilnehmer in den komplizierten Straßenverkehr laut. Verkehrskindergärten in den Städten, Verkehrserziehung in den Schulen, Belehrung der Erwachsenen durch die Kommunikationsmedien waren bisher die Antworten auf diese Forderung. Auch die Kirchen schalteten sich mit Belehrungen, Ermahnungen und vorwiegend moralisierenden Aussagen ein.

Die relative Wirkungslosigkeit dieser Bemühungen ist bekannt. Diese Tatsache läßt erkennen, daß die Appelle an das Bewußtsein und an den »guten Willen« der Menschen nicht ausreichen, weil die Ursprünge des Unfallgeschehens mehr in dem Antriebsbereich und im Unbewußten der

II. Erziehende und pastorale Hilfen für Verkehrsteilnehmer

1. Sicherkennen –
Sichannehmen –
Sichwandeln

Verkehrsteilnehmer als in dem bewußten Agieren und Reagieren zu suchen sind⁷. Ein direktes Angehen dieser Personbereiche, z. B. mit Worten oder Androhung von Strafen, ist sehr selten ertragreich. Wie wären diese Bereiche im Menschen zu erreichen?

Wenn ein hoher Prozentsatz der Unfälle auf »menschliches Versagen« reduziert werden kann, so wird dem Menschen die erste Sorge und Hilfe für das Bestehen des Verkehrs gelten müssen. Das Sicherkennen ist den meisten Menschen weder angenehm noch erstrebenswert. Wenn das im Menschen generell vorhandene Lebenwollen mit dem Sicherkennen-Wollen integriert würde – auf dem Wege über die Neugier, – so könnten Erziehung und Pastoral zu einer besseren Selbsterkenntnis, inclusive unbewußte Erwartungen, Forderungen, Strebungen, verhelfen. Vorbeugende, verhütende Selbsterkenntnis kann den Vorrang vor der »heilenden« Erkenntnis über Unfall, Krankheit oder Vergehen im Bewußtsein und im Verhalten der Menschen gewinnen.

Dasselbe gilt für das Sichannehmen, das in der Regel über das Angenommenwerden, Bejahtwerden durch die familialen Beziehungspersonen (Eltern, Geschwister), Lehrer, Seelsorger, Meister, Vorgesetzte eingeübt wird⁸. Jedes bewußte, gewollte, aber auch unbewußte Verstrittensein mit den genannten Personen behindert oder verhindert das Sichannehmen des Menschen in dem Zustand des lebenslang dauernden Werdens und Reifens. Die Natur des Menschen, mit der sich die Hilfe (Gnade) Gottes verbündet, drängt auf Vollständigkeit, die durch Entwicklung und Sichwandeln in den verschiedenen Lebensstadien nur langsam erreicht wird. Charakteristisch für diesen Prozeß ist der vielgestaltige Widerstand im Menschen, der als Appell oder Forderung an die Mitmenschen verstanden, angenommen und bestanden werden will. Die große Bedeutung der psychischen Projektion und der Identifikation für das Gelingen des Sicherkens, Sichannehmens, Sichwandeln wird den Eltern, Lehrern und Seelsorgern in dem Maße deutlich, wie sie sich um eine detaillierte Erkenntnis dieser alltäglichen personal-sozialen Vorgänge mühen. An Information und Literatur psychologischer und anthropologischer Art fehlt es heute nicht mehr. Die Versuche, mit den herkömmlichen Methoden die Reifungswiderstände bei Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen zu »erledigen«, haben sich als ungeeignet erwiesen und werden auch weiterhin scheitern. Weder Bagatellisierung noch Dramatisierung des Verkehrsgeschehens und der Unfall-

⁷ L. PROHASKA (Hrsg.), *Pädagogik der Reife*, Freiburg 1966. H. ZULIGER, *Die Angst unserer Kinder*, Stuttgart 1966. Ders., *Horde, Bande, Gemeinschaft*, Stuttgart 1961.

⁸ L. PROHASKA, *Pädagogik der Begegnung. Entwurf einer ganzheitlichen Erziehungslehre*, Freiburg 1961. W. HEINEN, *Werden und Reifen des Menschen in Ehe und Familie*, Münster 1965.

häufigkeit helfen zu einer durchgreifenden Änderung der Modi und des Stiles im Verkehr, der nur ein – wenn auch wesentliches – Ausdrucksfeld für den personalen und sozialen *Kontakt-Notstand* ist.

2. Sehen, Erkennen, Annehmen der Mitmenschen

Mit dem Sehen, Erkennen und Annehmen der Eltern und Geschwister beginnt die Entfaltung jedes Menschen. In diesen ersten Begegnungen und Beziehungen (Kontakten) werden Erkennen und Bejahen des Mitmenschen eingeübt. Die Eltern können also entscheidend mithelfen, daß ihr Kind allmählich lernt, den Mitmenschen zu sehen, zu erkennen und ihn anzunehmen, indem das Kind Geschwister erhält, die es sich in der Regel auch wünscht. Die Geschwister (Bruder und Schwester) sind die ersten »Mitmenschen« auf der Horizontalen, mit denen ein Kind sich vertragen, auskommen muß. Die Erfahrung der heute oft geforderten Brüderlichkeit gewinnt der Mensch im Umgang mit seinen Brüdern und Schwestern, Vettern, Cousins in der eigenen Familie und Sippe. In Kindergarten, Schule und Nachbarschaft wird das Erkennen und Annehmen der Gleichaltrigen in allen möglichen Formen, bei den verschiedenen Anlässen gefordert und eingeübt. Eltern, Schwestern, Kindergärtnerinnen, Lehrer(innen) haben in diesen Altersstufen für das Gelingen des Kontaktnehmens der Kinder eine Mittlerfunktion, die täglich angefordert wird. Das erste Vorbild für das Erkennen und Annehmen der Mitmenschen nehmen die Kinder an ihren Eltern, deren Gespräche über die Mitmenschen und deren Verhalten zu ihnen von den Kindern genau registriert und nachgeahmt werden. Ressentimenterfüllte oder kontaktscheue Eltern sollten verstehen lernen, warum ihre Kinder kontaktscheu oder streitsüchtig sind; daß solche Kinder die oft unbewußte Haltung ihrer Eltern ungeniert erleben und dafür nicht bestraft werden dürften, weil sie die Mängel ihrer Eltern unverstellt offenkundig machen. Wer im Straßenverkehr auf den Mitmenschen rücksichtsvoll Bedacht nehmen will, muß bereits in den ersten Jahren seines Lebens gelernt haben – am besten durch elterliches Vorbilden, – wie man Eigenart, Anspruch und Erwartungen der Mitmenschen erkennen und bejahen kann und muß.

3. Sicheinüben in den Umgang mit Raum und Zeit

Alles Leben in dieser Welt spielt sich in Raum und Zeit ab. Sie sind die Grundkategorien menschlichen Lebens – auch im Straßenverkehr. Menschen mit unentwickeltem Raum- oder Zeitgefühl sind für einen dichten, differenzierten, flüssigen Großstadtverkehr nicht geeignet, weil sie sich nicht oder nur schwer der raumzeitlichen Aufeinanderfolge anzupassen, einzuordnen vermögen. Das Gefühl für den Raum (Wohnraum, Bewegungsraum, Zeitraum) wird im Kind entfaltet in dem Wohnraum der Familie, im Kindergarten, auf dem Spielplatz, in der Schule, in der Kirche. Das Gefühl für Dauer und Zeit entwickelt sich allmählich, zunächst für den Zeitraum zwi-

schen den Mahlzeiten, später für die Relation zwischen Arbeits- und Spielzeit innerhalb eines Tages, einer Woche, eines Monats. Erst der Erwachsene plant auf ein Jahr oder weitere Sicht. Diesen planenden Umgang mit der Zeit schauen Kinder und Jugendliche den Eltern oder Erwachsenen ab, also im bildhaften Erleben. Dasselbe gilt für den Umgang mit der Raumzeit und dem Zeitraum im Straßenverkehr, wo es auf sekundenschnelles Disponieren und auf richtiges Entfernungsschätzen ankommt.

Nähe und Distanzhalten im Verkehr sind primär ein Raum-Zeit-Problem. Punktuelle und weiträumige Aufmerksamkeit, Reaktionsgeschwindigkeit (Schrecksekunde) und Wagemut sind primär Typuseigenarten, sekundär auch erlernbare Ausdrucksmerkmale, die von der Kontaktbereitschaft und der geübten Kontaktfähigkeit direkt abhängen. Wer mit Raum oder Zeit »verstritten« ist, sollte sich nicht selbst an das Steuer eines motorisierten Fahrzeugs setzen. Da menschliche Kontakte (Begegnung und Beziehungen) räumlich und zeitlich sich ergeben und der Pflege bedürfen, so können schwache, gestörte oder blockierte Kontakte sich im Straßenverkehr äußern: risikoreiches Fahren, Zusammenstoß usw. Ermahnungen und Strafen erreichen nicht die Ursprünge in dem Verkehrsdelinquenten, solange er nicht um seine Kontaktstörungen zu Menschen, um sein Verstrittensein mit Raum und Zeit weiß.

4. Freiheit in Beziehung und Bindung

Zahlreiche junge Menschen suchen durch Steuern eines eigenen motorisierten Fahrzeugs ihre Unabhängigkeit, Selbständigkeit und Freiheit, vor allem von dem Elternhaus, zu gewinnen.

Sie wollen ihr Leben selbst bestimmen, ihre Ziele und die Wege selbst finden. Äußerlich gesehen, ist all das im Selbstfahren gegeben. Was in Wirklichkeit gesucht wird: freies Sichentscheiden zu gültigen zwischenmenschlichen Beziehungen, zu unentbehrlichen, tragenden und haltenden Bindungen, kann durch Führerschein und eigenen Wagen, durch risikoreiches oder rasantes Fahren niemals erreicht werden. Erfahrungen kann man natürlich auch durch motorisiertes Selbstfahren sammeln; sind es jedoch die Erfahrungen, die der reife Mensch braucht? Bei zahlreichen Verkehrsunfällen, besonders unter Alkoholeinwirkung, drängt sich die Frage auf: wer wollte hier von wem – unbewußt freikommen? – Solcher Fragegehalt liegt selten »auf der Hand«, ist in den meisten Fällen relativ leicht zu verifizieren. Wenn Erziehung und Seelsorge sich des menschlichen Strebens nach Freiheit in geglückten Beziehungen und gültigen Bindungen generell und konkret für alle Lebensstadien annehmen, so wäre das nicht nur wirksame Hilfe bei der Lösung von Kontaktproblemen, sondern zugleich auch eine spürbare Unfallprophylaxe.

Aggressives Verhalten im Verkehr ist wie Rebellion, Aufsassigkeit und Demonstration intensives Anfordern oder

Nachfordern personaler Hilfen in dem unerläßlichen Einüben freien Sichentscheidens, selbstgewählter Beziehungen und außerfamiliärer Bindungen. Cura pastoralis et medicinalis, korrespondierende Hilfen in Strafprozeß, Strafvollzug und Bewährungshilfe könnten entscheidende Kontaktanierung leisten, wenn diese Zusammenhänge erst in weiteren Kreisen anerkannt würden. Symptomverurteilung, Symptombehandlung und Symptombestrafung haben zur Zeit noch generell den Vorrang. Die Syndromatik menschlichen Freiheitssuchens ist in aller Welt, in allen Bereichen des zivilisierten Lebens trotz aller Larvierung und Verdeckung so manifest geworden, daß man sie nicht einmal mehr mit wissenschaftlich getarnten Ausreden umgehen oder bagatellisieren kann. Das üblich gewordene Gerede von den »Strukturwandlungen« kann nicht von der Realität des kontaktarmen oder kontaktgestörten Menschen ablenken. Wird die allseitige Kritik an Kirchen und Klerus von diesen als Anruf und Aufforderung zu standhaltender personaler Assistenz verstanden und entsprechend beantwortet werden?

5. Rücksichtnahme aus wachem Gewissen

Wenn Reden und Schreiben über das Gewissen den kontaktschwachen, beziehungsstörungen Menschen zu einem wachen, funktionstüchtigen Gewissen verhelfen könnten, so dürfte es kaum noch gewissenslabile Menschen in unserer Gesellschaft geben. Da sich die Gewissensposition in Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen nur an Vorbildern gewissensfähiger Mitmenschen orientiert und allmählich entfaltet, so könnte die Seelsorge durch gezielte Mithilfe in der Sanierung der familialen und beruflichen menschlichen Relationen einen beachtlichen Beitrag zu der Lösung der Verkehrsprobleme leisten. Wenn der Seelsorger weiß, daß jeder Mensch das *Wertnehmen* (das primäre Grundelement der Gewissensfunktion) am Vorbild und Beispiel der Mutter lernt, das *Sichentscheiden* (das zweite Element des tätigen Gewissens) an dem Vater und an den älteren Brüdern absieht, dann könnte er damit wissen, wo bei rücksichtsarmen oder kontaktbehinderten Verkehrsteilnehmern helfend, beratend, wegweisend anzusetzen wäre. Mit Schockpädagogik und Drohbotschaft hat sich die Seelsorge schon seit geraumer Zeit die auf Eigenstand bedachten Christen entfremdet. Jeder allgemeine Appell an *das* Gewissen kann niemand dienen, solange nicht gesagt und *gezeigt* wird, *wie* man als Mensch Gewissen hat, entfaltet und betätigt⁹. Verkehrsregeln sind Gebote und Verbote mit relativer und relationaler Verbindlichkeit, die jeden Verkehrsteilnehmer im *Gewissen*,

⁹ TH. HAUTH/W. ARNOLD/A. AUER/J. BECK (Hrsg.), *Das Gewissen als freiheitliches Ordnungsprinzip. Studien und Berichte der Katholischen Akademie in Bayern*, 1962, Heft 18. L. M. WEBER/J. DUSS-V. WERDT, *Gewissensfreiheit?*, Mainz 1967. W. HEINEN, *Hindernisse und Störungen in der Bildung des Gewissens*, in: *Lebendiges Zeugnis*, 1965, Heft 4.

nicht nur unter Strafe im Übertretungsfall verpflichten. An Gefahrenstellen und in Gefahrenzeiten (erhöhter Verkehrsdichte) haben sie absolute, ausnahmslose Verpflichtung. In verkehrsarmen Zeiten verpflichten sie relativ, das heißt entsprechend der Gefahr, die Leben und Gut der Mitmenschen und der eigenen Person droht. Die relationale Verbindlichkeit der Verkehrsnormen ist dem motorisierten Passanten nicht immer bewußt, da die Entfernung zwischen ihm und den anderen relativ groß und der Kontakt gering ist. Das Rechnen mit der Geschwindigkeit, dem Antrieb der Maschine, mit der Bremsstrecke erfordert geschulte Intuition und hohen Grad an punktueller Aufmerksamkeit, die nach Alter und Gesamtkondition (morgens, abends, Müdigkeit, Medikamenten-, Alkoholwirkung) variieren. Da im Fahren nicht nur, nicht einmal primär, Bewußtsein und Wille agieren und reagieren, vielmehr Gefühl und Gemüt, besonders das Unbewußte mit Projektion und Identifikation in Aktion und Reaktion engagiert sind, so wäre auf diese Daten und Faktoren besonders zu achten¹⁰. Wie kann auf schnell wechselnde Emotionen, auf unbewußte Strebungen und tendenziöse Projektionen geachtet, wer kann dafür verantwortlich, haftbar gemacht werden? Hier ist in unserem Zeitalter des aufbrechenden Unbewußten der Erziehung und der Seelsorge eine wirklich neue Aufgabe zugewachsen, die in den Bereich der Gewissensbildung gehört. Der Umgang mit dem personalen Unbewußten, das Hinblicken und Horchen auf seine Äußerungen (Einfälle, Assoziationen, Träume, Fehlleistungen) ist für die Mehrzahl der Menschen so neu und ungewohnt wie die Atomphysik und die neuen Apparate der Datenverarbeitung (Computer). Das Sprechen, Schreiben und Rechnen werden vom Kind und dem heranwachsenden Menschen mühsam erlernt. Warum sollen Umgang und Aussöhnung mit dem Unbewußten nicht auch lernbar sein? Alle Zeichen deuten darauf, daß der Mensch der technisierten Welt sich bereits heute nicht mehr dieser Aufgabe entziehen, nicht vor ihr ausweichen kann. Für die Imputation (Zurechnung), für die Frage nach der Verantwortung in der Moralthologie wird diese neue Aufgabe ebenso schwierig und fordernd sein wie für eine Seelsorge, die von Bewußtsein und Wollen dominiert wird. Das ernsthafte Fragen nach Wesen, Werden, Wirken des Menschen in Familie und Beruf, nach dem Gelingen seines Lebens in Gesellschaft, Wirtschaft, Politik und religiöser Gemeinde provoziert und erzwingt in Gegenwart und Zukunft Antworten, die von der Aussagekraft des menschlichen Unbewußten mitgeformt werden. Das Gewissen wird als Mitteninstanz der Person bereits mitwirken bei dem Verstehen des indirekten, symbolhaltigen Fra-

¹⁰ E. GRÜNEWALD, *Die personale Projektion*, München 1962. W. HEINEN, *Aufbruch des Unbewußten*, in: TH. FILTHAUT (Hrsg.), *Umkehr und Erneuerung. Kirche nach dem Konzil*, Mainz 1966.

gens aus dem Unbewußten¹¹. Bei dem adäquaten Antworten auf dieses Fragen wird es seine fordernde, wegweisende, beurteilende und bestätigende Aufgabe erfüllen und sich damit bewähren.

6. Pastorale Hilfe zu dem Sichbewähren in der Liebe

Mit der Entwicklung des motorisierten, dichten Verkehrs auf den Straßen und in den Städten ist eine neue Epoche personaler Entfaltung, menschlich-individualer und sozialer Bewährung angebrochen. Der Gestaltwandel menschlichen Strebens und persönlichen Liebens, des sozialen Miteinanders, Gegeneinanders und Füreinanders stellt Forderungen und z. T. neue Aufgaben in der natur- und persongemäßen Bewältigung der mit diesem Wandel auftretenden Gegensätze, Spannungen und Verfeindungen.

Der vierfache Widerstreit, in dem der Mensch steht (Trieb-Ich gegen Geist-Selbst innerhalb der Person; Ich beziehungsweise Selbst gegen Du und Wir; Mensch gegen Naturmächte im Kosmos; Mensch zu oder gegen Gott), hat Formen des Ausdrucks angenommen, die nach ordnenden Hilfen menschlichen Liebesstrebens durch Erziehung, cura medicinalis et pastoralis, durch Rechtsprechung und religiös-sittliche Bildung verlangen, wie sie in dieser Dringlichkeit, in dem Umfang in der Geschichte des Abendlandes noch nicht bekannt geworden sind. Das differenzierte Gebiet des Verkehrs ist in diesem globalen Prozeß der Klärung um den Menschen und seiner Relationen nicht nur ein hervorragender Bereich der Symptomatik personalen Werdens und Reifens, sondern ein ebenso fruchtbares Feld des Sichbewährens, besonders im Glauben, in der christlichen Hoffnung und in der Liebe zu den Menschen, die als Brüder und Schwestern angenommen, bejaht werden wollen.

Wie können Erziehung und Seelsorge zu dem Sichbewähren in der Liebe beitragen? Diese Hilfe ist in allen Lebensstadien gesucht und möglich: im Kindergarten, einem wesentlichen Mithelfer in der Familienerziehung, in den Schulen, nicht nur im Religionsunterricht, durch die lebendige Gestaltung der Gottesdienste, nicht nur in der Predigt. Große Möglichkeiten haben der Seelsorger und der Arzt am Krankenbett, besonders der Unfallversehrten. Die Gefangenenseelsorge an den Verkehrsdelinquenten könnte, ähnlich der Kranken- und Versehrtenseelsorge, helfen in der Ermittlung des Fragegehaltes eines Verkehrsunfalles für den Reifungsprozeß der Betroffenen. Was den Menschen widerfährt, passiert, was durch sie geschieht oder getan, verursacht wird, dient der Aussöhnung mit den familiären Beziehungspersonen, den Grundgestalten

¹¹ W. DREIER, *Funktion und Ethos der Konsumwerbung*, Münster 1965. M. BECKER, *Bild - Symbol - Glaube*, Essen 1965, M. A. SECHE-HAYE, *Die symbolische Wunscherfüllung. Darstellung einer neuen psychotherapeutischen Methode und Tagebuch der Kranken*, Bern-Stuttgart 1955. J. H. PHILLIPS, *Psychoanalyse und Symbolik*, Bern-Stuttgart 1962.

(Eltern, Geschwister, Ehepartner, Kinder). Seelsorge unter diesem Aspekt der Aussöhnung wirkt sowohl prophylaktisch als auch therapeutisch. Heilende Sorge ist zugleich stets Heilssorge. Natur und Übernatur stehen und wirken ineinander, nicht nebeneinander oder nacheinander. Eine rein übernatürliche Heilssorge wäre noch wirklichkeitsfremder als eine exklusiv somatische Therapie. Leib, Seele und Geist bilden den Menschen, der »Abbild« und »Kind« Gottes ist nach christlichem Offenbarungsglauben. Abschließend kann – induktiv und reduktiv – gesagt werden: Kontaktprobleme sind, ursprünglich und final gesehen, Fragen nach dem Gelingen menschlichen Lebens, primär der Mitmenschen, sekundär der eigenen Person und letztlich des unsichtbaren Gottes, der im Menschen, nicht nur im Gottmenschen Jesus Christus, sich uns naht, durch sie uns fragt und auffordert: »Fürwahr, ich sage euch: Was ihr einem der Geringsten meiner Brüder getan habt, das habt ihr mir getan« (Mt 25, 40).

Josef Schreiner

Der Dekalog – Lebensweisung im Gottesbund¹

Der herkömmlichen Auffassung, nach der Moses den gesamten Pentateuch geschrieben und möglichst noch in einem Zuge abgefaßt hat, vermochte der Dekalog bezüglich seiner Herkunft und seines Wesens kaum Fragen aufzugeben; denn im Buch Exodus (19f; 34) wird berichtet, daß Gott die Zehn Gebote auf dem Berge Sinai verkündet und mit eigener Hand auf steinerne Tafeln aufgezeichnet habe. Dieses Dokument hatte demnach der Herr dem großen Gottesmann der Wüstenzeit kundgetan und anvertraut. Moses hatte es dann in seine Bücher eingefügt und die Urkunde wegen ihrer Wichtigkeit noch einmal im Deuteronomium, wo er Anlaß hatte, ein zweites Mal über die Sinaiereignisse zu reden, wiederholt.

Als aber die mosaische Autorschaft am Pentateuch zweifelhaft wurde und es sich im Laufe der Forschung herausstellte, daß diese nach Moses benannten Bücher aus vier Quellenschichten zusammengearbeitet sind, war auch die Frage nach Herkunft, Bedeutsamkeit und Funktion des Dekalogs gestellt. Die jüdische und christliche Überlieferung hatten die Zehn Gebote als die mosaische Urkunde des Sinaibundes betrachtet. Mußte diese Sicht nun aufgegeben werden?

Der literarkritischen Schule schien es sicher, daß der

¹ Dieser Beitrag ist die gekürzte Fassung zweier Vorträge. Einzelheiten und Nachweise, in: J. SCHREINER, *Die Zehn Gebote im Leben des Gottesvolkes. Dekalogforschung und Verkündigung*, München 1966.