

# Auf der Suche nach der Verkehrsintelligenz

Bernd P. Rothenberger

## **Einleitung: Der Begriff der „Verkehrsintelligenz“ und sein Bezug zum Motto des 38. Kongresses für Verkehrspsychologie.**

Das Motto des 38. BDP-Kongress „Verkehrspsychologie bewegt – Personen, Systeme, Daten“ macht uns auf die Komplexität aufmerksam, die sich im Phänomen der menschlichen Bewegung offenbart. Wie ich zeigen werde liegt der sensomotorischen Bewegung des Körpers, wie der technisch hergestellten Bewegung eines Kraftfahrzeugs eine Einheit und Einzigartigkeit zugrunde, die sowohl die Vielfalt der Praxis der Verkehrspsychologie als auch die psychologischen Rationalitätsformen der intelligenten Verkehrsteilnahme und des intelligenten Fahrverhaltens begreifen und verändern hilft.

Die Rationalitätsform der Bewegung in der Zeit hat schon Platon erkannt und in der Einheit von *bewegen* und *bewegt werden* auf den Begriff gebracht. Diese Einheit will ich im Folgenden beschreiben und dabei dreierlei zeigen.

- *Erstens*, dass im Verstehen und Verändern des Fahrverhaltens die kognitiven Fertigkeiten nicht von den perzeptuell-motorischen Fertigkeiten des Autofahrers getrennt werden dürfen.
- *Zweitens*, dass die beiden intelligenten Fertigkeiten der Kognition und der Bewegung nicht wertfrei und damit nicht unabhängig von der Tugend der Verkehrsintelligenz und der Verkehrsmoral des Autofahrers betrachtet werden können.
- *Drittens*, dass der unbestimmte Rechtsbegriff der „Eignung zum Führen eines Kraftfahrzeugs“ nur dann psychologisch korrekt begriffen werden kann, wenn er mit einem gemischt empirisch-normativen und damit anomalen (nicht allein in einer naturwissenschaftlichen Sprache formulierbaren) Begriff explizit gemacht wird. Einen solchen nicht-naturalistischen Begriff habe ich im Begriff der „Verkehrsintelligenz“ gefunden.

Mit dem Tagungsmotto sollen wir m. E. auf Folgendes aufmerksam gemacht werden:

- *Erstens*, dass die Verkehrspsychologie nicht nur etwas bewegt, sondern auch selbst bewegt sei. Mit dieser Differenz in der Verbindung von Verkehr und Psyche steht die Verkehrspsychologie selbst zur Diskussion. Sie wird praktisch im umfassenden Sinne, wenn sie nicht nur durch die Verkehrspsychologen bewegt wird, sondern vielmehr die Psychologen selbst in den gesellschaftlichen Bereichen von Recht, Technik und Gesundheit bewegt oder genauer gesagt: in ihrem Denken und Handeln inspiriert. (Rothenberger, 1996)
- *Zweitens*, dass die Verkehrspsychologie tatsächlich den Unterschied zwischen der (natürlich und kulturell gewordenen) Bewegung von Menschen und der (technisch oder elektronisch gemachten) Bewegung von Daten, Gütern, Systemen und Informationen kennt und entsprechend korrekt beschreiben kann. Denn eine Beschreibung von Bewegung darf nur dann psychologisch genannt werden, wenn sie nicht nur eine Beschreibung einer physikalischen Ortsveränderung enthält, die eine Ordnung in der Beziehung zwischen Objekten darstellt. Sie muss auch eine geistige und soziale Veränderung innerhalb und zwischen Subjekten beschreiben. Eine solche Veränderung von Subjekten kann einerseits als eine zeitliche Beziehung der Selbstbewegung und Selbstentwicklung innerhalb von Subjekten und andererseits als eine soziale Beziehung der Verantwortungsentwicklung zwischen Subjekten begriffen werden. (Mehr davon später).
- *Drittens*, dass das Phänomen „Verkehr“ uns als Verkehrspsychologen bewegt und zwar sowohl im Sinne einer kognitiven Aktivierung als auch eines emotionalen Berührtwerdens durch die Themen Transport, Mobilität und Verkehr. Und zwar nicht nur deshalb, weil im Phänomen der Mobilität und des Verkehrs so viel Psychologie steckt, weil wir Verkehrspsychologen einen schönen Beruf haben oder weil das Faszinosum Auto und die anderen Formen motorisierter Mobilität uns immer wieder neu herausfordern psychologisch angemessen auf die Risiken und Gefahren der Verkehrsteilnahme zu reagieren. Vielmehr bewegt und inspiriert die Verkehrspsychologie, weil es in der Frage nach der Intelligenz in der Bewegung um die noch nicht verwirklichten Optionen in unserer Subjektivität geht, d.h. um unsere grundsätzliche Zukunftsfähigkeit und um unsere möglichen Entwicklungschancen als bewusste Subjekte. Denn ohne die Fähigkeit zur intelligenten Bewegung und zur bewussten Lebensführung wären wir nur weitere Objekte unter neutralen Objekten in einer rein physischen Welt.

An diesem Ort und an dieser Stelle hier schränke ich unser Tagungsmotto auf die folgenden Fragen ein, die immer noch rätselhaft bleiben und weiterhin genug Anlass zum Staunen<sup>i</sup> oder aber zum Leiden an unseren automobilen Leidenschaften geben,

- Worin besteht die Einheit von motorisierter Bewegung und automobiler Selbst, die der Autofahrer im Fahren verkörpert? Wie ist die Einheit von motorisierter Bewegung im Straßenverkehr einerseits und „auto-mobiler“ Subjektivität und Normativität des Fahrverhaltens andererseits zu begreifen?
- Wie ist die technisch hergestellte und zugleich eigenverantwortliche Einheit der Mobilität des Fahrens in einem Automobil zu verstehen und zu verändern?
- Wie ist die Intelligenzform zu begreifen, die sich in der Struktur und im Prozess des motorisierten Fahrverhaltens zeigt?
- Was macht die Verkehrspsychologie als Praxis der Begutachtung und Förderung von Fahrverhalten aus? Wie ist ihr individueller und gesellschaftlicher Auftrag zu bestimmen und mit welchen angemessenen Mitteln und Strukturen kann dieser Auftrag erfüllt werden?
- Welchem wissenschaftlichen und gesellschaftlichen Wandel unterliegen die begrifflichen und die normativen Bewegungen der Verkehrspsychologie? <sup>iv</sup>

Eine Vorbemerkung: Bei der Suche nach der „Verkehrszintelligenz“ geht es mir weniger um ein Spielen mit Begriffen (das auch), als vielmehr darum, den Beschränkungen in der praktischen Arbeit durch das naturwissenschaftliche Weltbild entgegenzuwirken, Beschränkungen, die aus einer unzureichenden Vergewisserung der Grenzen der wissenschaftlichen Sprache folgen. Ich beobachte einen Mangel an theoretischer Auseinandersetzung mit dem, was Psyche (Seele, Subjektivität, Bewusstsein, Selbstorganisation, aus sich heraus neu beginnen können) in der objektiven Welt der Wissenschaft heißt oder noch spezifischer: was "Psyche" uns Psychologen und unseren Klienten heißt; einen Mangel nicht nur an begrifflicher Systematik, sondern speziell auch an Praxisreflexion. Ich diagnostiziere einen Mangel an einer theoretisch-spekulativen Kultur nicht nur in der psychologischen Forschung, sondern auch in der psychologischen Praxis, den ich – neben anderen Gründen - auf ein frühes Entwicklungsstadium der Lebenswissenschaften zurückführe. In einem solchen Stadium befindet sich jedoch nicht nur das Fach und die Grundbegriffe der Verkehrspsychologie, sondern auch die psychologische Wissenschaft insgesamt. Aus Gründen, die jedoch unabhängig von der Entwicklungsstufe der theoretischen Kultur in der psychologischen Wissenschaft sind, wird die Psychologie sehr wahrscheinlich immer auf der Suche nach ihrem Gegenstandsbereich sein, nach dem Geheimnis, das Psyche oder Seele im Leben (und nach dem Tod) heißt.

### ***Schwierigkeiten im Verständnis psychomotorischer Bewegungen***

Wir verstehen spontan, was jemand tut, wenn er ein Auto fährt und motiviert ist, sich anderen Verkehrsteilnehmern gegenüber sicher, rücksichtsvoll und partnerschaftlich zu verhalten. Wenn wir aber wissen wollen, was jemand tut, der Auto fährt, dann verstehen wir sein Fahrverhalten nicht. Entsprechend ist auch das Verständnis der psychologischen Grundlagen des Erwerbs von psychomotorischen Operationen, verglichen mit dem Verständnis des Erwerbs von kognitiven Operationen immer noch sehr unterentwickelt.

Wenn wir über das Gebiet von Kognition und Handeln, von Erleben und Verhalten miteinander reden, dann können wir leicht feststellen, ob wir über das Selbe reden und ob der jeweils Zuhörende schon begriffen hat, was der jeweilig Sprechende gerade gemeint hat. Wenn wir aber über das Gebiet von „Bewegen und Bewegt-werden“ miteinander kommunizieren, dann verirren wir uns leicht in den Worten, die wir dabei benutzen. Wie sprechen wir verstehbar und verständlich über komplexe Bewegungen? Wie sprechen wir z.B. darüber, wie wir auf Bäume klettern, wie wir rote Beeren vor dem Hintergrund grüner Blätter erkennen kann, um sie pflücken zu können, wie wir ein Motorrad beherrschen oder wie wir Tanzen, Fechten, Fußball oder Tennis spielen lernen?

Wie bitte wird das alltägliche und das wissenschaftliche Denken und Sprechen über diese Formen von Mobilität mit den damit verbundenen begrifflichen Problemen fertig?

In der Praxis bemühen wir uns, und in der Regel gelingt es uns auch, rücksichtsvoll und sicher ein Fahrzeug zu führen. Wir wissen aber noch nicht, dass und warum es sich hierbei um eine hochkomplexe und intelligente Leistung handelt. Auch noch im wissenschaftlichen Nachdenken überbewerten wir den Unterschied zwischen psychomotorischen und kognitiven Leistungen, anstatt die Einheit unserer psychomotorischen Bewegungen zu erkennen und ihr die Intelligenz zurückzugeben, die in ihr steckt und in unserem motorisierten Fahrverhalten "verkörpert" ist. (Rosenzweig, u.a. 2001)

Damit sind wir beim Begriff der „Verkehrsentelligenz“ angekommen, dessen wahre Bedeutung mir erst nach und nach klar geworden ist. Da Autofahrer ihr Verhalten und Erleben im Straßenverkehr mit Geist, Intelligenz und Verantwortung organisieren und regulieren können, müssen wir ihr Verkehrsverhalten als intelligent organisiert und verantwortlich geleitet oder allgemeiner ausgedrückt als mental verursacht begreifen. Und wir Verkehrspsychologen müssen fordern und den auffälligen Verkehrsteilnehmer darin fördern, dass sein Fahrverhalten mit intelligenten Handlungsplänen ausgeführt sowie mit rational nachvollziehbaren Argumenten rechtlich verantwortet wird.

### ***Verkehrsentelligenz als die zentrale Frage der Verkehrspsychologie***

In der Auseinandersetzung mit dem Begriff der Verkehrsentelligenz geht es vor allem um die folgende Frage: Wie konnte es dem Menschen gelingen, nicht nur diejenigen kognitiven oder intelligenten, sondern auch diejenigen personalen und sozialen Fähigkeiten zu entwickeln, die so komplexen psychomotorischen Prozessen wie dem selbständigen Lenken von und dem eigenverantwortlichen Bewegt-Werden durch Kraftfahrzeugen zugrunde liegen?

Nicht nur wir praktisch tätigen Verkehrspsychologen, so meine ich, sollten darauf eine (Kopf und Hand) umfassende psychologische und nicht bloß eine kognitive Antwort parat haben.<sup>3</sup> Dies schon deshalb, weil es bei dem Phänomen der Verkehrsentelligenz um mehr geht als um die bloß naturalistische Beschreibung und Veränderung psychomotorischer und kognitiver Fähigkeiten. Es handelt sich zusätzlich auch noch um das normative und zugleich subjektivitätsbezogene Problem der Fahreignung, um das Know-how eines verantwortungsbewussten Fahrverhaltens, das auf den Charakter des Autofahrers, seine Verkehrsmoral oder auf die Tugenden des guten Autofahrers verweist.<sup>4</sup>

Extensional, d.h. vom Begriffsumfang her betrachtet verweist der Begriff der Verkehrsentelligenz auf eine doppelte Verwandlung des Menschen und seines Automobils im Prozess der durch Fahrzeugtechnik bewirkten zunehmenden Distanzierung von Mensch und Natur. Der Mensch verwandelt sich beim Autofahren in eine Naturkraft, die er an sich selbst erfährt, wenn er sich in seinem Auto bewegt. Das zur Selbstbewegung und Reflexion fähige Subjekt „Autofahrer“ wird nun während seiner Verkehrsteilnahme zu dem technisch bewegten Objekt „Lenker eines Fahrzeugs“ – und das ist psychologisch sehr bedeutsam: ohne dabei zwangsläufig seine Subjektivität verlieren zu müssen. Gleichzeitig wird das Objekt „Fahrzeug“ zum Zweck der Bewegung in ein „geliebtes Objekt“ (Habermas, T. 1996) der Beherrschung von Natur verwandelt. Der Prozess dieser Verwandlungen hatte zur Folge, dass die Naturkraft der Bewegung durch den Menschen humanisiert oder sozialisiert wurde, so wie die menschliche Kraft zur Selbstbewegung durch die Technik mechanisiert und naturalisiert wurde. Anders ausgedrückt: während der Verkehrsteilnahme wird das technisch hergestellte „Kraftfahrzeug“ - als ein den Gesetzen der empirischen Natur folgendes Objekt „motorisiertes Kraftfahrzeug“ - in das humanisierte, sowie den normativen Gesetzen der Verkehrsmoral und des Rechts folgende Subjekt „Ich und mein Auto“ verwandelt.<sup>5</sup>

#### *Die Einheit von Mobilität, Emotion und Zeit im Lebenslauf*

Ontogenetisch betrachtet ereignet sich diese technisch hergestellte Verwandlung von Automobil und Selbst immer als eine sensomotorische und zugleich intelligente Bewegung in der Zeit. Im Folgenden erörtere ich nur die Frage nach der unauflösbaren, aber schwer verständlichen Verbindung von motorisierter Bewegung, Selbstbewegung und Zeit im Fahrverhalten und Fahrerleben. Ich konzeptualisiere diese Verbindung von Bewegung und Zeit als eine (einer Ent-

wicklungslogik folgende) Einheit von natürlicher und zugleich technisch hergestellter Bewegung von Automobil und Autofahrer-Selbst folgendermaßen: Im Vollzug des Führens von Fahrzeugen verändert sich der Autofahrer ebenso wie er im lebensumspannenden Verlauf seiner Entwicklung in seinem Fahrverhalten verändert wird.

Um diesen Zusammenhang von Fahrer (trait) und Fahrverhalten (state) verstehen und verändern zu können, bringe ich die Einheit der Bewegung von (technisch hergestelltem) Automobil und (selbst beweglichen und damit *auto*-mobil gewordenen) Autofahrer-Selbst in der *Theorie der Verkehrsintelligenz* auf den Begriff. Beginnen wir mit einem historischen Rückblick:

In der Erfahrung von Bewegung verbergen sich so große grundbegriffliche Verwirrungen, dass es mehr als 2000 Jahre gedauert hat, bevor diese Widersprüche der Bewegung im Rahmen einer Theorie gefasst und damit begreifbar gemacht werden konnten.

Zenon hebt mit seiner argumentativen Kraft das Phänomen der Bewegung auf, indem er auf die Widersprüche der Bewegung im Sinne einer Ortsveränderung hinweist. In seinem berühmten Beispiel läuft der schnellfüßige Achill vergeblich der ungleich langsameren Schildkröte nach. Indem Achill sich bewegt ist er *nicht mehr* am ersten Ort, aber *noch nicht* am zweiten. Das gleiche gilt für die Bewegungen der Schildkröte. Achill wird mithin die Schildkröte niemals einholen können. Gibt es also keine Bewegung und wenn doch, was setzt sie voraus?

Platon begreift die Seele als eine Selbst-Bewegte oder eine Selbstbewegliche. Im Deutschen haben wir für diese Selbstbewegung das gemischt griechisch-lateinische Wort „Automobil“. Noch heute bezeichnen die Griechen das mechanisierte Fahrzeug, das wir „Automobil“ nennen mit ihrem griechischen Wort „Autokineton“. Platons Begriff von Seele, verstanden als eine geordnete Selbstbewegung, meint, dass es die Zeit ist, die sowohl die Seele konstituiert als auch die Seele zu einer Ordnungsfunktion von Bewegung macht. Sich aus sich heraus bewegen zu können, genauer: von sich aus immer wieder neu anfangen zu können, das ist für Platon der nicht-mechanistische, auf dem Prinzip der Lebendigkeit beruhender Begriff von Seele. Ein auf solche Weise selbstbewegtes, wie wir heute sagen, psychologisch strukturiertes Konzept der Ordnungs- und Bedeutungsfunktion von „Seele“ resultiert nicht aus direkter eigener Erfahrung im Umgang mit Bewegung, sondern vielmehr aus einer reflexiven Vertrautheit mit sich selbst als einem intentional handelnden, abstrakt denkenden und bewusst fühlenden (e-motionalen)<sup>viii</sup> Wesen. Ein solches Wesen lässt sich nicht als ein Objekt in der Welt begreifen, da die Welt in Folge der Ordnungen der Seele erst existent wird. Nach Platon resultiert dieses nicht-mechanistische, im wörtlichen Sinne metaphysische Konzept von Psyche auf einer Selbstbezüglichkeit, in der das Bewegende und das Bewegte dasselbe sind. Ist es aber nicht ein hölzernes Eisen, wenn von einer Bewegung gesprochen wird, die sich selbst bewegt? Oder verfügen wir Menschen über ein angeborenes Wissen um unsere Subjektivität und unsere Tugenden, über ein bewusst zu machendes Wissen in einem bewusst zu führenden Leben, das uns ermöglicht uns als selbstbewegte Subjekte und damit als frei bewegliche und freie Wesen zu verstehen und uns untereinander moralisch zu verantworten?

Leibniz und Newton lösen das Rätsel von Zenon auf, wie Ortsveränderung durch Bewegung möglich sind. Sie können als erste erklären, warum sich die Geschwindigkeiten von Objekten im freien Fall erhöhen.

Darwin und die Anthropologie des 20. Jahrhunderts konnten die aristotelische Bestimmung des Menschen als politisches Wesen verständlich machen, wonach Tiere im Gegensatz zu Pflanzen im Raum wohl Pfade haben, aber nur Menschen – ihrer exzentrischen Position (Plessner) entsprechend - die Technik entwickeln konnten, Wege und Straßen herzustellen.<sup>ix</sup>

Piaget gelang es verständlich zu machen, dass und warum Tiere und Kleinkinder mit dem Bewegungsvermögen ihres Leibes (in Weiterentwicklung ihres Systems sensomotorischer Operationen) wohl präoperative Denkbewegungen, niemals aber konkrete oder gar abstrakte Sprechbewegungen und kritisch-reflexive Denkbewegungen ausführen können.

#### *Entwicklung von Mobilität: zunehmende Distanz von Mensch und Umwelt*

Erst dem erwachsenen Menschen gelingt es, seine Distanz zwischen sich und seiner Mit- und Umwelt so weit vergrößern, dass er zu einer bewussten Lebensführung fähig wird. Das abstrakt oder reflexiv operatorisch denkende Individuum kann sich selbst als Teil einer Pluralität von

Welten begreifen und nicht nur als Teil einer konkret sichtbaren, fühlbaren oder hörbaren Welt. Es allein ist fähig diese seine Welt-Bilder, Vorstellungen, Befindlichkeiten, Stimmungen und inneren Stimmen zu seinem eigenen Verhalten, seinem innerem Erleben Denken und Wollen in Beziehung zu setzen. Es allein wird fähig die Prämissen und Grenzen seiner Weltbilder zu verstehen und sich nach selbst gegebenen Maßstäben glücklich oder verzweifelt zu fühlen.

Die Fähigkeit zur Vergrößerung der Distanz zwischen Selbst und Umwelt, die von Geburt an durch Intelligenz gesteuert und damit mental und nicht nur physisch verursacht ist, kann auch zu der Einsicht führen, dass die perzeptuell-motorischen Fertigkeiten zum Lenken eines Fahrzeugs nicht weniger intelligent sind als die kognitiven und sozialen Fertigkeiten.

Bedenken wir dazu folgendes: Im Jahre 1997 hat man ein Computerprogramm entwickelt, das den amtierenden Weltmeister im Schach besiegen konnte. Aber noch ist es den Ingenieuren nicht gelungen einen Roboter zu bauen, der so erfolgreich auf einen Baum klettert, wie es ein fünfjähriger Junge schon kann. Und noch sind wir weit von einem Roboter entfernt, der unsere Auto auf unseren Straßen und Plätzen so intelligent zu bewegen weiß, wie es ein 18-jähriger Fahranfänger kann. Bedenken wir weiterhin: Im Gegensatz zum Menschen kann ein Affe seine Kognitionen und Emotionen, z.B. seine Angst, nur direkt und ohne Distanz zu seinem Verhalten fühlen und infolge davon nur Fluchtbewegungen ausführen. Ein Affe ist wohl ein fühlendes, intentional handelndes, als auch ein denkendes und intelligentes Wesen. Aber erst der Mensch kann sich als fühlendes und denkendes Wesen auch begreifen. Und erst aus dieser entwicklungspsychologisch informierten Wahrnehmung der Differenz und der Gemeinsamkeit von Tier und Mensch, von Kind und Erwachsenem, kann die Intelligenz im menschlichen Handeln als die Einheit von Bewegen (Nachdenken) und Bewegtwerden (Wahrnehmen, Fühlen) bewusst gemacht werden. Damit kann aber auch die zentrale theoretische Frage der Verkehrspsychologie präzisiert werden: Wie ist die Einheit von motorisierter Bewegung im Straßenverkehr einerseits und „auto-mobiler“ Subjektivität und Normativität des Fahrverhaltens des Autofahrers andererseits zu verstehen und zu verändern?

### ***Das Phänomen der Verkehrsintelligenz***

Beginnen wir mit einer *naiv-psychologischen* Beschreibung des Phänomens der Verkehrsintelligenz und erinnern wir uns an die folgenden Sachverhalte:

1 Der Wunsch nach Mobilität in Raum und Zeit ist ein uralter Traum der Menschheit. Bewegen und Sehen sind biologische Grundbedürfnisse des Menschen. Die Koordination von Motorik und Sensorik stellen den Beginn menschlicher Tätigkeiten wie Wahrnehmen, Fühlen, Wollen und Nachdenken dar. Ein breiter Sektor der Technik gilt der Motivation, die auf die Koordination von Bewegung und Sehen ausgerichtet ist.

Die technische Herstellung von Geschirr, Sattel und Steigbügel haben es dem Menschen ermöglicht, bequemer zu reiten und tierische Zug- und Tragkräfte optimaler zu nutzen. Die Erfindung des Rades machte es geradezu zum Symbol der Technik. Ohne Rad gäbe es keine Drehbank, keine Spinnfabrik, weder Schiff, Flugzug, Auto, noch Eisenbahn, aber auch keine Globalisierung, kein Tourismus und keine moderne Wirtschaft und keine Risiko-Gesellschaft.

Die Bewegung von Fahrzeugen ohne Pferde hat die menschliche Phantasie seit dem Altertum beschäftigt. Vorbilder fand der Mensch in der tierischen Muskelkraft, im Wind und im Dampf, mithin in der Natur. Noch die Bewegungen des Fliegens hatte Natur, nämlich den Vogelflug zum Vorbild. Erst die Bewegung von Raketen hatte keinen Vorläufer mehr in der Natur.

Die Raumfahrt entwickelte sich ganz allein aus dem menschlichen Geist, aus einer noch wenig verstandenen Einheit, die sich aus menschlicher Phantasie, wissenschaftlichem Erkenntnisdrang, technischem Können und sozialer Organisation ergibt. Diese Einheit von Phantasie, Verantwortung, Wissenschaft und Technik wiederum verweist auf eine Vision von Verkehrsintelligenz, die eine Zukunft selbstständiger, eigenverantwortlicher und zugleich solidarischer Mobilität der Menschen untereinander entwirft.

2 Vielleicht können uns die *biologischen* Unterschiede in der Bewegung und in der ihr zugrunde liegenden räumlichen Intelligenz von Tier und Mensch lehren, das Besondere des menschlichen Bewegungsverhaltens zu verstehen.

Bei einem Besuch im Zoo können wir wahrnehmen, welche Unterschiede und welche Gemeinsamkeiten es in der spezifischen Beweglichkeit von Tier und Mensch gibt. Wir können uns fragen, ob wir in den Unterschieden zwischen den Tieren, aber auch in dem Unterschied und in der Gemeinsamkeit zwischen Tier und Mensch eine Entwicklungslogik von Bewegung und Leiberfahrung entdecken können.

Fragen wir uns: Stellen die Hilfsmittel, die den einzelnen Tierarten im Zoo zur Verfügung gestellt werden, damit sie sich in ihrer neuen Umgebung auch wohl fühlen und möglichst frei und artgemäß bewegen können, nicht biologisch sensible Geräte dar, die uns Besuchern die unterschiedlichen Intelligenzformen in der Bewegung und der räumlichen Orientierung von Tier und Mensch verständlich machen können?

In der folgenden Reihe des Übergangs vom Fisch zum Mensch können wir erste Umrisse einer Entwicklungslogik der Bewegung in den speziesspezifischen Räumen erkennen:

- Für die spezifische Bewegungsfähigkeit von *Fischen* braucht es nur Wasser, um ihre Bewegungsintelligenz zu zeigen und zu fördern.
- *Vögel* benötigen zusätzlich zur Bewegungsfreiheit in der Luft auch noch Plätze zum Starten und Landen, um mit ihrem Körper ihre Flugbewegungen zu gestalten und zu optimieren.
- *Säugetiere* bekommen Balken zum balancieren, tischartige Plätze zum Ausruhen, Rutschen zum Erproben ihrer Geschicklichkeit, aber auch Bälle und große Reifen, um ihren Körper im Erfassen dieser Rauminstallationen zu erfahren und ihre auf Erfolg ausgerichtete Intelligenz in neuen Wahrnehmungen und spannenden Bewegungen zu erproben.
- *Menschenaffen* werden Schaukeln, Leitern, Kisten, Stäbe, Stühle, ja ganze Zimmereinrichtungen zur Verfügung gestellt, um ihre auf Erfolg ausgerichtete räumliche Intelligenz erproben und vertiefen zu können.
- Wer einen modernen Zoo oder ein Museum für Kinder besucht, kann dort die unterschiedlichsten Spielzeuge für *Menschenkinder* betrachten. Dort wird versucht die Kinder anzuregen, ihre räumliche Mobilität und ihre präoperative Intelligenz unter kalkulierte Risiko zu erproben: bewegliche Treppen, enge Röhren, Hindernisse mit Stricken, sowie künstliche Kletterwände simulieren eine Wildnis für das Menschenkind, die es zu erkunden und zu bewältigen gilt.
- Im Auto und noch mehr im Flugzeug hat der *erwachsene Mensch* den Abstand zwischen seinem Körper einerseits und seiner Umwelt andererseits technisch so weit vergrößert, dass es ihm möglich wurde neue Raum- und Kausalitätsvorstellungen zu entwickeln. Und mit der technischen Konstruktion von Autos, Flugzeugen und Raketen hat der Mensch eine Technisierung und Verwissenschaftlichung seiner eigenen Natur vorgenommen, die mit naturwissenschaftlichen Mitteln allein nicht zu begreifen ist. Hier ist eine subjektivitätstheoretisch und normativ begründete Psychologie der mentalen Verursachung und der moralischen Verantwortungsübernahme gefragt.

#### **Vier allgemeinspsychologische Zugänge zu Verkehrsintelligenz**

Am Beispiel der psychologischen Theorien (1.) der multiplen Intelligenz, (2.) der Persönlichkeitseigenschaften, (3.) der Entwicklung der Intelligenz und (4.) der naiv-psychologischen Konzepte von Intelligenz und Begabung soll der Begriff der Verkehrsintelligenz exemplarisch erklärt werden.

Ein erster Zugang zu einem psychologischen Begriff der Verkehrsintelligenz kann dann gefunden werden, wenn man die Interaktion wissenschaftshistorischer mit sachlogischer Dimensionen in den differenten Forschungstraditionen der angewandten (praktischen) und der allgemeinen (theoretischen) Psychologie betrachtet. Wie bekannt, entstammen die Theorien der Entwicklung der Persönlichkeit und der Entwicklung der Intelligenz aus der Forschungstradition der experimentellen Psychologie. Die Entwicklung der Persönlichkeitstestung und der Intelligenzmessung war dagegen nicht an theoretischen Interessen, sondern allein an den Zwängen der jeweiligen Praxis orientiert und musste deshalb auf die Bedürfnisse der dort arbeitenden und

lebenden Menschen reagieren. So geschah es, dass die Praxis der Psychodiagnostik und der differentiellen Psychologie viele Jahrzehnte ohne Kontakt zu den Ergebnissen in der Allgemeinen- und der Persönlichkeitspsychologie verblieb.

### 1 Der Intelligenztheoretische Zugang zur Verkehrsintelligenz

Es mussten seit Beginn der modernen Psychodiagnostik (Binet und Simon 1905) beinahe 70 Jahre vergehen, bevor eine Verbindung zwischen dem Gebiet der Denkpsychologie und der Praxis der Psychodiagnostik der Intelligenz hergestellt werden konnte (Kaminski, 1959). Erst mit der kognitiven Wende in der Psychologie konnte die Frage aufgeworfen werden, was ein Intelligenztest überhaupt testet: kognitive Leistungen, affektive Zustände und personale Eigenschaften oder doch eher die Länge der Schulkarriere und die Höhe des soziokulturellen Status der Eltern? (Sternberg, 1999). Nun konnte die Frage empirisch beantwortet werden, ob die Ergebnisse der Intelligenzmessung mit den Ergebnissen der denkpsychologischen Erforschung intelligenter Leistungen übereinstimmen.

Für die Verkehrspsychologie wurden diese und ähnliche Fragen relevant, weil in der Praxis der Begutachtung schon in den 60er Jahren erkannt wurde, dass die Höhe des Intelligenzquotienten verkehrsauffälliger Kraftfahrer keinen empirisch nachweisbaren Zusammenhang mit ihrem Fahrverhalten aufweist. Damit wurde der Weg frei für die neue Frage der Verkehrspsychologie, mit der wir uns hier und heute beschäftigen wollen: Ist die theoretische Fundierung der für die Verkehrsteilnahme notwendigen Intelligenz nützlicher als die psychodiagnostische Bestimmung der Höhe des Intelligenzquotienten des Verkehrsteilnehmers. Und wenn ja, warum? Wie kann diejenige Intelligenzform theoretisch begriffen und empirisch nachgewiesen werden, die sich in der Struktur und Entwicklung des motorisierten Fahrverhaltens zeigt?

Die Grundlagenforschung hat mit der Analyse des Begriffs der Intelligenz einen Durchbruch erzielt. Die Theorie der triarchischen Intelligenz von Robert Sternberg und die Theorie der vielfachen Intelligenz von Howard Gardner sind theoretisch fruchtbare Versuche „jenseits von IQ und emotionaler Intelligenz“ diejenigen Formen von Intelligenz zu bestimmen, die der Entwicklung der Kompetenz zum Lösen realer Probleme in alltäglichen Situationen zugrunde liegt.

Howard Gardner (2002) geht von einem Verständnis von multipler Intelligenz aus, das seiner Meinung nach wissenschaftlich am besten fundiert, weil es der Vielfalt des menschlichen Geistes und der Einzigartigkeit des individuellen Intelligenzprofils am ehesten gerecht wird und weil es für das 21. Jahrhundert den maximalen gesellschaftlichen Nutzen zu versprechen scheint. Dieses Verständnis formuliert er in seiner Theorie der vielfachen Intelligenz. Gardner (1991) postuliert ursprünglich sieben Intelligenzen: zwei theoretische Intelligenzen: die sprachliche und die logisch-mathematische; drei technisch-künstlerische Intelligenzen: die musikalische, die körperlich-kinästhetische und die räumliche; sowie zwei personale Intelligenzen: die interpersonelle und die intrapersonale.

Es scheint aus verkehrspsychologischer Sicht einleuchtend, dass es sich beim intelligenten Fahrverhalten eines guten Autofahrers um eine harmonische Kombination der Intelligenzform des Sehens und Raumdenkens, der Raum- und Körperintelligenz und der psychosozialen Intelligenz handelt. Verkehrspsychologisch fruchtbar könnte die von Gardner (1991, 2002) postulierte Form der Raum- und Körperintelligenz werden, wenn allgemein anerkannt werden würde, dass sich in der Mobilität des motorisierten Verkehrsverhaltens eine Intelligenzform zeigt, die die Koordination der Bewegungen des Körpers und die Orientierung im Raum bestimmt.

So könnte eine von Gardner inspirierte These folgendermaßen lauten:

Es gibt eine räumliche einerseits und/oder eine personale Intelligenz andererseits, die für das intelligente Führen eines Fahrzeugs bedeutsam ist. Verkehrsauffällig gewordene Kraftfahrer verfügen über eine gering entwickelte räumliche und eine gering entwickelte personale Intelligenz. Sie kommen mit der technisch hergestellten Distanz zwischen sich als Verkehrsteilnehmer und ihrer inneren Natur sowie zwischen ihrem Fahrverhalten und den äußern Verkehrsverhältnissen nicht mehr ausreichend gut zurecht.

These 1: Es gibt einen Mangel an körperlich-kinästhetischer Intelligenz in den perzeptuell-motorischen Strategien, der für das wenig intelligente, unsichere und unfallträchtige Führen eines Fahrzeugs verantwortlich ist.

These 2: Das für das intelligente Führen eines Fahrzeugs notwendige Gleichgewicht von räumlicher und personaler Intelligenz ist gestört.

These 3: Es gibt einen Mangel an der personalen Intelligenz im Profil der Persönlichkeit und im Beziehungsstil, der für das wenig intelligente und nicht partnerschaftliche Führen eines Fahrzeugs verantwortlich ist.

#### *Diskussion und Kritik des Intelligenztheoretischen Ansatzes:*

Eine grundlegende Problematik jeglichen psychologischen Begriffs von Intelligenz seit Binet und Simon (1905), und nicht nur desjenigen Intelligenzbegriffs, den Gardner (2002) benutzt, besteht darin, dass in der bestehenden wissenschaftlichen Psychologie die Frage nach der Theorie der Intelligenz streng von der Frage nach der richtigen Anwendung von Intelligenz getrennt wird. Die Durchführung einer intelligenten Leistung "im Leben draußen" wird von den Forschern als ein normatives Problem begriffen und damit als eine Frage der Werte behandelt, von der sie glauben, sie dürfen sich, der Wertfreiheit der Wissenschaft folgend, überhaupt nicht mit solchen Problemen befassen.

Im psychologischen Labor umfasst der Begriff der Intelligenz nur noch die Psychologie oder die Neurobiologie des Problemlösens und nicht mehr die praktische Urteilskraft und das moralische Urteilen und Handeln. Der Intelligenzbegriff bleibt auf die Berechnung von Daten und Fakten beschränkt und wird auf die Formen der Informationsverarbeitung reduziert; die Frage nach der Bestimmung, Begründung und dem Handeln gemäß den Pflichten und Tugenden wird nicht gestellt. Das war in der Antike und im Mittelalter bekanntlich nicht so. Der Begriff der Intelligenz selbst geht auf den philosophischen Begriff der Klugheit (griech. *phronesis*, lat. *prudentia*) zurück. Der griechische Begriff der „*phronesis*“ wurde von Cicero mit *prudentia* übersetzt. Für Kant war Klugheit schon keine der vier Kardinaltugenden mehr. Bei Hans-Georg Gadamer (1985, Griechische Philosophie I) lernen wir, was außerhalb des naturwissenschaftlichen Weltbildes mit „*phronesis*“ gemeint ist, nämlich eine intellektuelle Tugend, die speziell mit Besonnenheit und Klugheit verbunden ist. Als das Gegenteil von Sorglosigkeit stellt Besonnenheit die Tugend dar, in einer konkreten Situation frei über seine Wahrnehmungen und sein Gedächtnis an das Gute und Richtige verfügen zu können, um für das Führen eines guten und wohlgeordneten Lebens urteils- und handlungsfähig zu werden und auch zu bleiben. An diese aristotelische Begriffsbildung schließe ich die Idee der Verkehrsintelligenz an, weil ich im Nachdenken über die Förderung des Fahrverhaltens und der Fahreinstellungen meiner Patienten erkannt habe, dass weniger deren Fahrverhalten zu trainieren als vielmehr deren Eigenverantwortlichkeit für ihr Trink- und Fahrverhalten zu fördern ist.

## 2 *Der persönlichkeitspsychologische Zugang zur Verkehrsintelligenz*

Die Absicht durch verkehrspsychologische Maßnahmen einen Einfluss auf die Beseitigung des Mangels an Verkehrsintelligenz auffällig gewordener Verkehrsteilnehmern nehmen zu können, ist in der Praxis nicht immer mit der folgenden klinischen Einsicht verbunden gewesen: Um auffällig gewordene Verkehrsteilnehmern in ihrem Fahrverhalten langfristig und stabil verändern zu können, muss man auf ihre personale Eigenschaften, ihren Charakter, ihr Selbstverständnis als Autofahrer sowie vor allem auf ihre normativen Wahrnehmungen und Überzeugungen hinsichtlich ihres Fahrverhalten verändernd einwirken. Es reicht nicht aus ihnen nur zu helfen ihre empirische Wahrnehmungs- und Kontrollfähigkeit im Trink-Fahrkonflikt zu verbessern oder ihr Trinkverhalten zu ändern.

Der persönlichkeitspsychologisch informierte Kliniker geht in der Regel von Folgendem aus: Die Gruppe der auffällig gewordenen Verkehrsteilnehmer weist eine Reihe charakteristischer personaler Eigenschaften (*traits*) und personaler Zustände (*states*) auf, die schon vor ihrer Alkoholkarriere und vor dem Begehen ihrer Verkehrsstraftaten bestanden haben. Die personalen



Eigenschaften haben sich nicht erst in Folge des süchtigen und/oder abweichenden Verhaltens entwickelt (Beck, A., u.a.1997).

Solche prädispositionellen Merkmale von auffällig gewordenen Kraftfahrern lassen sich mit dem Fünf-Faktoren-Modell der Persönlichkeit („big five“) beschreiben (McCrae, Costa, 1999). Speziell drei Faktoren scheinen - nach meinen klinischen Erfahrungen aus meiner Praxis - in einem engem Zusammenhang mit dem Fahrverhalten zu stehen: Erstens der Faktor Extraversion versus Introversion, zweitens der Faktor Neurotizismus: „emotionale Stabilität versus emotionale Labilität“ und drittens der Faktor Gewissenhaftigkeit: „Besonnenheit versus Sorglosigkeit“. Diese drei Persönlichkeitsfaktoren erscheinen dem Kriterium der Einfachheit folgend ausreichend zu sein, um das Fahrverhalten auffällig gewordener Verkehrsteilnehmer prototypisch beschreiben zu können.

Bei aller gebotenen Vorsicht und mit der notwendigen ironischen Distanz zum Beschriebenen lassen sich diese drei Faktoren im Modell der big five zur Beschreibung verkehrsauffälliger Kraftfahrer kombinieren, um begrifflich sparsam die vier Prototypen des alkoholauffälligen Kraftfahrers, des BTM-Konsumenten, des Punkte-Täters und des guten Autofahrers entdecken zu können.

- Der typische *Fahrer im alkoholbezogenen Trink-Fahr-Konflikt* zeigt sich als der impulsive und sorglose Autofahrer, gekennzeichnet durch deutliche Extraversion und Geselligkeit, emotionale Instabilität (leicht ängstlich angespannt oder depressiv) und geringe Gewissenhaftigkeit. Auf Grund seiner Extraversion sucht er in und mit seinem Auto nach neuen Reizen und Vergnügungen, ohne jedoch schon ausreichend gut zur Aufrechterhaltung großer Fröhlichkeit und positiver Stimmungen in der Lage zu sein. Er liebt schnelle Autos, die ihm ungewöhnliche Bewegungserlebnisse vermitteln, Autos mit hellen und aktiven Farben. Immer auch weist er ein riskantes Fahrverhalten auf, weil seine verkehrsspezifische Extraversion nicht durch eine ebenso hohe Gewissenhaftigkeit in Grenzen gehalten wird. Sein riskanter Fahrstil ist jedoch eher Ausdruck seines Motivs nach Erregungssuche und seiner erhöhten Risikobereitschaft, als seiner Furcht vor Langsamkeit, Langeweile und eintönigen Bewegungsabläufen. Er ist auf Grund seiner emotionalen Instabilität oder Ich-Schwäche auch in weniger komplexen Verkehrssituationen stressanfällig und eher passiv und unentschieden in seinem Stressbewältigungsverhalten sowie in seiner Motivation zur Unfallreduktion.

Er dissoziiert oftmals während seines Alkoholkonsums und gerät in diesem dissoziativen Zustand zwangsläufig in eine „kognitive Blockade“, in der ihm seine guten Vorsätze, weniger zu trinken und sich an die Straßenverkehrsgesetze zu halten, kognitiv unbewusst bleiben müssen. Deshalb ist er auch unfähig Alkohol und Autofahren zuverlässig zu trennen. Oftmals ist er zusätzlich noch nikotinabhängig.

Auf Grund seiner geringen Gewissenhaftigkeit verfügt er über ein nur gering entwickeltes Unrechtsbewusstsein. Da er in seinem Handeln kein Unrecht wahrnehmen kann, folgt aus dieser Wahrnehmung das Fehlen seiner Einsicht sich an bestehende Gesetze halten zu sollen. Bei fehlender oder nur geringer Motivation eigene Langeweile, unklare Zielvorstellungen und negative Gefühle aushalten zu können, aber auch nur bei vorhandenen äußeren Widerständen ist er nicht in der Lage seinen Willen zu aktivieren, d.h. sich aus eigener Kraft zum Handeln zu bewegen. Viele junge Fahranfänger, die verkehrsauffällig geworden sind, und die sog. Stressreduktionstrinker sind überwiegend sorglos lebende und impulskontrollgestörte Personen, die nicht gut mit ihrer inneren Unruhe umgehen und ihre negativen Gefühlen nicht akzeptieren oder wenig gut aushalten können und deshalb - oder zusätzlich - wenig Ehrgeiz zeigen sich zu ändern. Ein gutes Beispiel für diesen Typus ist die junge Marian Faithfull, die ehemalige Freundin von Mick Jagger.

- Der typische *Fahrer mit BTM-Konsum* während der Verkehrsteilnahme ist der naiv-hedonistische, oberflächlich gut angepasste Autofahrer, gekennzeichnet durch Extraversion, emotionale Stabilität und Mangel an Gewissenhaftigkeit. Extraversion und Mangel an Gewissenhaftigkeit teilt er mit dem impulsiven Autofahrer. Im Gegensatz zu ihm verfügt er jedoch über eine größere emotionale Stabilität. Er erweist sich als sozial zugewandt, emotional und körperlich stabil, gutgelaunt, spaßorientiert an fun und action, "no risk no fun", ein eher jugendlicher Vertreter unserer Spaßgesellschaft, der gut mit Stress und Sorgen umgehen kann, jedoch wenig Bereitschaft zu einem bewussten Handeln und einer selbstverantwortlichen

nig Bereitschaft zu einem bewussten Handeln und einer selbstverantwortlichen Lebensführung zeigt.

Idealtypische und in diesem Sinne gute Beispiele sind die Figur des Fieslings aus der Dallas-Serie „J.R. Ewing“, der heutige Boris Becker, der späte Helmut Kohl, der Musiker Mick Jagger.

- Der typische *Punktetäter* ist ein riskanter, unfallträchtiger, wenig gesetzestreuer und gefährlicher Autofahrer, der sich im Straßenverkehr introvertiert, emotional instabil und wenig gewissenhaft zeigt. Er hat ein psychopathisches Persönlichkeitsproblem entwickelt (Smith, 1995). Im Unterschied zu dem impulsiven und zu dem hedonistischen Autofahrer zeigt der Typus des gefährlichen Autofahrers keine Stärken in seiner Persönlichkeit, sondern nur psychopathische Schwächen und autofahrerische „Minusmerkmale“. Er verhält sich im Umgang mit anderen eher schüchtern und scheu und ist in komplexen Situationen leicht überfordert und hoch empfindlich gegenüber alltäglichen Belastungen. Da er einen deutlichen Mangel an Emotionskontrolle aufweist, herrschen in ihm eher negative (Sorgen, Ärger, Unzufriedenheit, Ressentiments) als positive Gefühle vor, wie z.B. Fröhlichkeit, Neugier oder Engagement. Sein riskanter Fahrstil und seine Spielernatur sind ihm nicht bewusst.

Er stellt den innerlich angepassten Verkehrsstraftäter dar, der sich auch unter der Bedingung instabiler emotionaler Zustände mit einem guten Gewissen ausgestattet wahrnimmt („Ich bin nicht wirklich immer gut drauf, aber du bist schuld“). Und so *fühlt* er sich als guter Autofahrer und „neutralisiert“ oder bagatellisiert die negativen Folgen seines wenig intelligenten Verkehrsverhaltens. Es wäre aber eine psychologische Fehleinschätzung, seinen riskanten und unsicheren Fahrstil als bloßen Ausdruck einer egozentrischen Unfähigkeit zur Rücksichtnahme und Verantwortungsübernahme oder aber als Ablehnung der Straßenverkehrsgesetze zu werten. Das Gegenteil trifft in den allermeisten Fällen zu. Der riskante Autofahrer verhält sich im Straßenverkehr gefährlich, obwohl er das Rasen in seinem moralischen Bewusstsein generell verurteilt. Obwohl er die bestehenden sozialen Normen übernimmt und die herrschenden Gesetze gut heißt, bleibt er ein gefährlicher Autofahrer.

Der gefährliche Fahrer rast, weil er glaubt, nur so seine inneren Spannungen managen sowie seine negativen Gefühle reduzieren zu können. Sein riskanter Fahrstil ist Selbstausschüttung seines Bedürfnisses nach Spannungsreduktion, entstanden aus seiner Furcht vor zu starken und zu vielen negativen Gefühlen.

Gute Beispiele sind das Rumpelstilzchen, Oskar Matzerath in der „Blechtrommel“ von Günther Grass und die junge Prinzessin Diana, die frühere Ehefrau von Prinz Charles.

- Autofahrer mit den folgenden Eigenschaften haben bei einer Begutachtung ihrer Kraffahreignung gute Chancen. Der Typus des guten Autofahrers stellt sich dem Gutachter im Habitus eines Politikers, Unternehmers oder Helden vor: extravertiert, emotional stabil, und gewissenhaft. (Den guten Autofahrer gibt es selbstverständlich auch in der Kombination: introvertiert, emotional stabil und gewissenhaft; prototypisches Beispiel: Wladimir Putin, Präsident der russischen Föderation) Der gute Autofahrer zeigt ein mittleres Maß an Risikobereitschaft, gepaart mit einer erhöhten Bereitschaft zum sozialen Engagement und zur Verantwortungsübernahme für sein Handeln. Er zeigt sich besonnen, stressresistent, selbstbeherrscht und zur Selbstorganisation fähig. Er verfügt über wirksame Bewältigungsstrategien und neigt weder zu Angst- oder Ärger-Exzessen, noch zu ängstlich-besorgtem Grübeln oder zu vermeidungsverhaltensbezogener, passiver Vorsicht in neuen, unbekanntem Situationen. Im Straßenverkehr zeigt er hohe soziale und emotionale Fähigkeiten und damit ein partnerschaftliches und solidarisches Fahrverhalten.

Seine Selbstwahrnehmung eigener Gefühle sowie seine Wahrnehmung der Auswirkung fremder Handlungen und Gefühle auf sein eigenes Verhalten und Erleben sind gut entwickelt und haben sich auch in schwierigen Situationen als gültig bewährt. Zur Ausübung von rücksichtsvollem Handeln und vorausschauendem Denken in gefährlichen und belastenden Verkehrssituationen ist er deshalb gut vorbereitet.

Gute Beispiele finden sich überall im Wissenschaftsmanagement, in der Wirtschaft, in Kultur und Politik, wie z.B. Max Planck, Adolf Würth (Montagematerial) oder Artur Fischer (Fischertechnik), der Suhrkamp-Verleger Siegfried Unseld oder der Politiker Hans-Dietrich Genscher.

### 3 Der entwicklungspsychologische Zugang zur Verkehrsintelligenz

Verkehrsmotivität kann auch entwicklungspsychologisch und mit der vom Kind her bekannten Form der Intelligenz begriffen werden, die auf das Vorhandene, den Sinnen Zugängliche ausgerichtet ist, um Erfolge zu erzielen. Diese Form der Intelligenz ist die sensomotorische Intelligenz. Seit Piaget (1936) wissen wir, dass die kognitiven und affektiven Strukturen sich aus Strukturen des Handelns, genauer aus sensomotorischen Operationen heraus entwickeln, die dem Neugeborenen die ersten, auf seinen Leib bezogenen Orientierungen in seiner neuen Umwelt ermöglichen.

Das System der sensomotorischen Operationen darf damit auch als die Grundlage zum Verständnis der Entwicklung von Verkehrsmotivität betrachtet werden. Es bestimmt auch noch das motorisierte Mobilitätsverhalten des Erwachsenen mit. Die perzeptuell-motorischen Kompetenzen mögen sich in ihren Ausdrucksformen von den kognitiven Kompetenzen wesentlich unterscheiden, insofern die ersten nichtsymbolisch und aktional, die zweiten symbolisch repräsentiert sind. Die psychologischen Mechanismen des Erwerbs und der Performanz der beiden Kompetenzen sind jedoch überraschend ähnlich. (Rosenzweig, Carlson, Gilmore, 2001). Offensichtlich verändert sich das Mobilitätsverhalten, wie alles Verhalten auch, im Laufe des Lebens. So wird es verkehrspsychologisch notwendig eine Mobilitätsentwicklung zu beschreiben, die die gesamte Lebensspanne übergreift. Das Mobilitätsverhalten folgt den bekannten Lerngesetzen; die Mobilitätsentwicklung kann jedoch nicht beschrieben werden ohne die selbstregulatorischen Kreisprozesse von Wissen und Handeln in die Beschreibung mit einzubeziehen. Dies führt aus verkehrspsychologischer Sicht dazu, dass die auf das Mobilitätsverhalten einwirkenden subjektivitätsbezogenen, kulturellen und technischen Veränderungen theoretisch zu beschreiben sind. Dabei handelt es sich um Entwicklungsprozesse (Soziogenese) und nicht nur um bloße Lerngesetze, die mit den Prozessen individueller Entwicklung (Ontogenese) so verbunden sind, dass der Verkehrsteilnehmer die Entwicklung seines Verkehrsverhaltens dadurch aktiv beeinflussen kann, dass er mit seinem eigenen Verkehrsverhalten seine Verkehrsmotivität direkt beeinflusst und zugleich durch die gesellschaftlichen Prozesse in seinem Rechtsbewusstsein (Normativität) sowie in seiner Subjektivität beeinflusst wird (siehe Abbildung 1, Seite 13)

Baltes (1997, 1998) hat einen auf der Theorie der Lebensspanne beruhenden genetischen Ansatz vorgeschlagen, der die Entwicklung der Intelligenz mit zwei eigenständigen Komponenten des kognitiven Funktionierens erklärt: die flüssige Mechanik der Intelligenz und die kristallisierte Pragmatik der Intelligenz, die den Einfluss des individuellen Wissens, Handelns und der Kultur beschreibt. Im Gegensatz zur Entwicklung der Mechanik der Intelligenz, nimmt die Entwicklung der Pragmatik auch im höheren Alter nicht ab.

Weiterhin unterscheidet Baltes ein soziales, normatives und kontextuelles Wissen von einem personenspezifischen Wissen, in dem die individuellen Erfahrungen als Expertenwissen, dessen Unterschiede extrem groß sein können, gespeichert sind. Speziell in der Weisheit, die ein personenspezifisches Expertenwissen über die Bedeutung und Führung eines (bewussten) Lebens beinhaltet, steckt ein Potenzial für positive und individuell extrem unterschiedliche Veränderungen, die auch noch im hohen Alter möglich sind. Das auf Weisheit bezogene Expertenwissen gilt als ein gut erforschter Prototyp für diese Form des personenspezifischen Wissens. (Staudinger & Baltes, 1996 und Baltes, P.B. 1998).

Es darf nun angenommen werden, dass auch die Verkehrsmotivität sich im Sinne eines solchen personenspezifischen Expertenwissens entwickelt. So könnte das Zwei-Komponenten-Modell der Intelligenzentwicklung nach Baltes und Kollegen z.B. zur Erklärung herangezogen werden, warum die Zahl der Verkehrsunfälle mit dem Alter (bis zu einer bestimmten Altersgrenze) kontinuierlich abnimmt und nicht etwa zunimmt. Für die Förderer der Fahreignung stellt das personenspezifische Expertenwissen des Autofahrers eine wesentliche Dimension der individuellen Verkehrsmotivität dar. Insofern die verkehrspsychologische Therapie an diesem Expertenwissen, auch in seinen Verzerrungen, ansetzt, können die Beschränkungen von Trainingsmaßnahmen und psychoedukativer Wissensvermittlung über die Gefahren von Alkohol am Steuer überwunden werden. (Rothenberger, 1997, 1998, 1999).

#### *4 Der naiv-psychologische Zugang zur Verkehrsmotivität*

Die Erinnerung an Intelligenz als eine Rationalitätsform der räumlichen und der zeitlichen Orientierung erscheint intuitiv und spontan einleuchtend..

Wir erproben z.Z. in unserer Partnerschaftsgesellschaft **auto-MOBIL®** einen vom Referenten konstruierten Satzergänzungstest zur Bestimmung des kognitiv-affektiven Handlungsfelds unserer Klienten von „Verkehrsmotelligenz“, der im Anschluss an Loevinger (1970) aufgebaut ist und ausgewertet wird, mit Items wie: „Wenn ich ein Kraftfahrzeug fahre...“, „Mein Auto und ich...“, „Wenn ich am Steuer wütend werde ..“, „Die Gefahr, die von mir und meinem Verhalten im Straßenverkehr ausging, war...“.

Im naiv-psychologischen Nachdenken unserer Klienten steht Verkehrsmotelligenz vor allem im Dienste des Erwerbs ihrer motorisierten Mobilität. In einer ersten Auswertung der Satzergänzungen unsere Klienten haben wir erfahren:

- 1 Die naiv verstandene Verkehrsmotelligenz umfaßt zuallererst die Lizenz zur Teilnahme am Straßenverkehr und bedeutet die Unterwerfung unter die immer als ungerecht erlebte Verteilung des administrativ geregelten Rechts auf Individualmobilität.
- 2 Verkehrsmotelligenz erscheint als Selbstaussdruck eines "automobilen" Lebensstils, als Spiegel des Erwachsenseins, als etwas, das Freiheit, Unabhängigkeit und soziale Anerkennung garantiert.
- 3 Verkehrsmotelligenz ist ein Mittel zur Selbstdarstellung, zur Inszenierung demonstrativer Sorglosigkeit und zum Genießen des symbolischen Gehalts und der öffentlichen Anerkennung eines faszinierenden, oftmals prestigeträchtigen, immer aber geliebten Automobilbesitzes.
- 4 Verkehrsmotelligenz kann in den Dienst der emotionalen Regulierung erlebter persönlicher Defizite, alltäglicher Distresserfahrungen und gefühlter Ungerechtigkeiten gestellt werden.
- 5 Verkehrsmotelligenz eröffnet die Freude an ungewöhnlichen Bewegungserlebnissen und den Zugang zu Grenzerfahrungen, die über den Alltag hinausweisen.
- 6 Verkehrsmotelligenz hat die Funktion riskantes Verkehrsverhalten als Quelle der Stimulierung oder der Dämpfung von Emotionen und Stimmungen zu benutzen, oder aber auch als Mittel der sozialen Abgrenzung, um seine Erfahrungen, seinen Affekthaushalt und seine Zufriedenheit mit dem eigenen Verkehrsverhalten auf ein persönlich angenehmes Niveau zu bringen.
- 7 Für Verkehrspsychologen steht die Verkehrsmotelligenz zusätzlich und immer schon im Dienste der Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Reduktion von Unfällen.

Im Bewegungsfeld des Nachdenkens unserer Klienten über ihr Fahrverhalten lassen sich in dem Satzergänzungstest bislang die folgenden sieben Dimensionen naiv-psychologischer Verkehrsmotelligenz unterscheiden:

- (1) Die Erklärung von Verkehrsmotelligenz sowie des Mangels an Verkehrsmotelligenz: Fertigkeiten, die Fahrfehler eher verhindern oder eher begünstigen.
- (2) Die sozialen Konflikträume, die die Verkehrsgefährdungen bedingen: Alkohol, Aggression (Mangel an Impulskontrolle) und Sorglosigkeit im Straßenverkehr.
- (3) Der personale Problemraum „Überidentifikation mit dem eigenen Fahrzeug“.
- (4) Das Selbst- und Fremdbild des guten, verkehrsmotelligenten Autofahrers.
- (5) Die Regeln und das Normbewusstsein eines guten Autofahrers.
- (6) Das naiv-psychologische Konzept von verkehrspsychologischer Therapie und Förderung der Kraftfahreignung.
- (7) Die naiv-psychologischen Erklärungsmuster für das Begehen oder Vermeiden eigener Verkehrsstraftaten: Strategien des Neutralisierens, Bagatellisierens oder Leugnens eigener Verkehrsstraftaten.

### *Exkurs Anfang*

Hier folgt ein Text unseres Jüngsten, gerade 16 Jahre alt geworden, der mich, während ich gerade meinen Vortrag am Laptop überarbeite, gefragt hat ob er auch etwas zu meinem Referat beitragen darf. Ich habe gesagt, natürlich darfst du das, wenn du etwas zu sagen hast.

Hier sein erster Beitrag zur Verkehrspsychologie:

*Hallöle Bandy Tandy, wie geht's? Wie es mir geht ist ja nicht schwer zu erraten.*

*Mein Grund für mein gutes Befinden heißt "YAMAHA DT 125"*

*Noch Fragen?????*

*Gut!!!!*

Viel Spaß noch beim Schreiben an deinem Text!!!  
Christoph

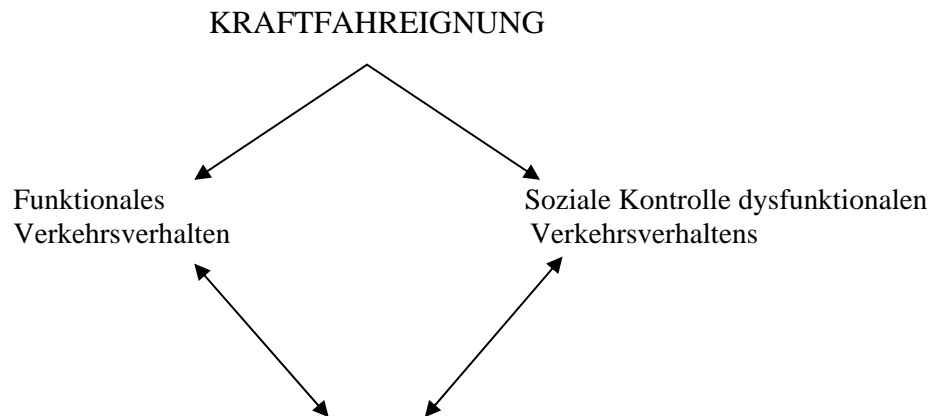
Exkurs Ende

### 5 Diskussion und Ergebnis

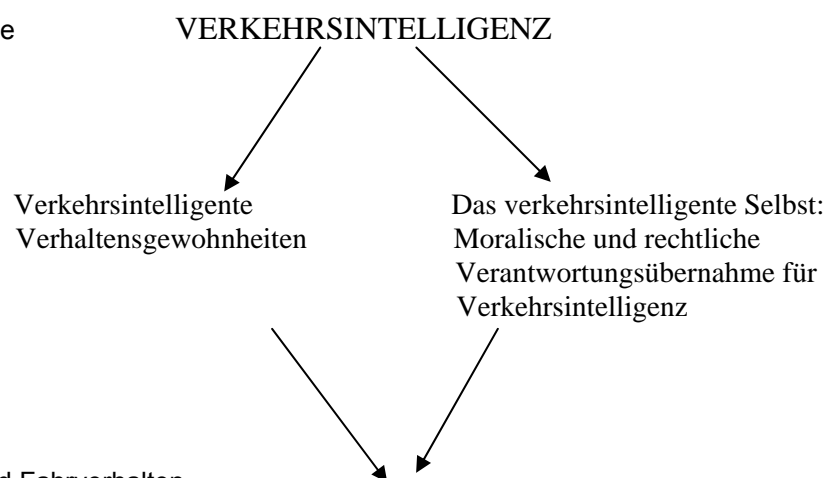
Das Spezifische des menschlichen Mobilitätsverhaltens ist eng mit einem angemessenen Problemverständnis von Selbst-Bewegung verbunden.

Wie wir gesehen haben, lassen sich die Prozesse, die dem Fahrverhalten zugrunde liegen, mit psychologischen Ansätzen der Intelligenz, der Persönlichkeit, der Motivation, sowie der Entwicklung beschreiben. Diese psychologischen Prozesse sind auch den Betroffenen intuitiv zugänglich.

Die Ebene 1:  
Macht- und Rechtsverhältnisse



Die Ebene 2:  
Personenspezifische verkehrspsychologische Wissensformen



Die Ebene 3:  
Rechtsbewusstsein und Fahrverhalten im Straßenverkehr

VERKEHRSSITUATION

Abbildung 1: Die wechselseitige Konstitution von Gesellschaft, Institution und Individuum sowie die komplexe Einheit von Machtverhältnissen, psychologischen Wissensformen und Subjektivitäts- und Normativitätsprozesse am Beispiel einer verrechtlichten und bürokratisch organisierten Verkehrspsychologie

Das Modell in Abbildung 1, das den Begriff der Verkehrssintelligenz in die Mitte zwischen dem normativen Begriff der Fahreignung und dem empirischen Begriff der Verkehrssituation stellt, kann helfen, die zentrale These zu erläutern: Die psychologischen Mechanismen der Veränderung des individuellen Verkehrsverhaltens sind verbunden

1. auf *gesellschaftlicher* Ebene mit Veränderungen der Rechts- und Machtverhältnisse in den Machtbalancen der Menschen untereinander, sowie durch den sozialen und technologischen Wandel des Mobilitätsverhaltens,

2. auf *institutioneller* Ebene mit Veränderungen der durch das Rechtssystem (auf Ebene 1) legitimierten verkehrspsychologischen Wissensformen, die Prozess der Entwicklung der personalen, sozialen und moralischen Fähigkeiten eines intelligenten Autofahrers zugrunde liegen,
3. auf *individueller* Ebene mit Veränderungen der personenspezifischen Selbstregulierungs- oder Selbsterziehungsprozesse im Aufbau der perzeptuell-motorischen Fertigkeiten und der personenspezifischen Wissensformen, die zum intelligenten Lenken eines Fahrzeugs notwendig sind.

Noch einmal kurz formuliert: Im Begriff der Verkehrsintelligenz konkretisiert sich die aus der Modernitätstheorie abgeleitete These von der wechselseitigen Konstitution und Einheit von (1.) Macht- und Rechtsverhältnissen, (2.) verkehrspsychologischen Wissensformen und (3.) individuellen Subjektivitätsprozessen und Tugenden (individuelles Norm- und Regelbewusstsein) des intelligenten Autofahrers. Im Folgenden erläutere ich das Modell genauer.

### ***Terminologisches zu Verkehrsverhalten und Verkehrsintelligenz - und die praktischen Folgen***

Um im Dickicht der verkehrspsychologischen und verkehrsrechtlichen Diskussion beweglich zu bleiben, schlage ich vor, zwischen „Verkehrsintelligenz“ und „Verkehrsverhalten“ zu unterscheiden, sowie die *normative* Wahrnehmung der Eignung zum Führen eines Fahrzeugs von der *empirischen* Wahrnehmung der sozialen Kontrolle eines Mangels an intelligenten Fahrverhaltens deutlich zu unterscheiden.

1 *Verkehrsverhalten* kann entweder funktional oder dysfunktional sein. Verkehrsverhalten ist funktional, wenn es gesetzlichen Vorschriften oder bewährten Standards intelligenter Verkehrsteilnahme genügt, z.B. der Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses bei erhöhtem Verkehrsaufkommen.<sup>xviii</sup>

2 Intelligentes Verkehrsverhalten wiederum kann nicht als unter *sozialen Kontrolle* stehend gedacht werden. Es darf als selbstreguliert oder selbstorganisiert bezeichnet werden, wenn es nicht heteronom, sondern autonom bestimmt ist, d.h. wenn es im Dienste einer Mobilität steht, die durch ein verkehrsentelligent gemachtes Selbst reguliert oder organisiert wird.

3 Im Gegensatz zum beobachtbaren Verkehrsverhalten meint die immer mental verursachte und damit niemals beobachtbare *Verkehrsentelligenz* die Selbstwirksamkeit zu einem intelligenten Verkehrsverhalten. Daraus folgt: Verkehrsintelligenz verhält sich zu Verkehrsverhalten, wie das Ei zum Wasser, in dem es gekocht wird. Während das Ei sich nach dem Kochen in seiner Eigenschaft/ Substanz verändert hat, kehrt das Wasser in seinen Ausgangszustand zurück.

Hieraus ergibt sich ein bedeutsames theoretischer Hinweis für die praktische Arbeit: Zeigt ein Proband oder ein Patient ein geändertes Verkehrsverhalten, dann müssen sich seine Einstellungen zum Straßenverkehr, sein Bild von sich als Autofahrer und seine verkehrsrelevanten personenspezifischen Eigenschaften und Wissensbestände nicht notwendigerweise auch verändert haben: seine Verkehrsintelligenz bleibt durch Erfahrung unverändert.

### ***Ergebnis***

Verkehrsentelligenz kann als ein Gleichgewichtsverhältnis (eine Äquilibration im Sinne Piagets 1970) zwischen drei Hauptfaktoren der Entwicklung von Verkehrsverhalten beschrieben werden. Die Entwicklung der Verkehrsintelligenz ist damit ein Resultat aus (1) den personalen und motivationalen Bedingungen des Verkehrsverhaltens, (2) den situativen Bedingungen der jeweiligen Verkehrssituation im Zusammenhang mit den verantworteten und im Selbst verankerten Verkehrsregeln und (3) den Äquilibrationsfaktoren der Selbstregulierung, Selbstorganisation oder Selbsterziehung.

Dieser dritte Faktor in der Entwicklung von Verkehrsintelligenz ist der für die therapeutische Wirksamkeit zentrale Faktor. Verstanden als Hilfe zur Selbsthilfe, Selbsterziehung und Selbstwirksamkeit (im Sinne von Bandura) beschreibt er den Prozess, an dem die therapeutische Intervention ansetzen muss, um die Stabilität des Verkehrsverhaltens durch Veränderung der Übernahme der Verantwortung für sein Verkehrsverhaltens zu bewirken. Xaver Bacherle wird dazu heute Nachmittag ein verkehrspsychotherapeutisches Beispiel geben, von der Praxis der

Verantwortungsübernahme für die Entwicklung eines „auto-mobilen“ Selbstkonzepts erzählen und damit auf den Äquilibrationsfaktor der Verkehrsintelligenz eingehen. Ich bringe später noch (im Abschnitt „Verkehrsintelligenz als Tugend“) ein praktisches Beispiel.

Der theoretisch gut informierte Praktiker weiß, dass er ein Sollen nicht aus einem Sein, eine Regel nicht aus einem deskriptiven Datum, eine Vorschrift nicht aus einer Tatsachenfeststellung oder ein Normenbewusstsein nicht aus einem empirisch beobachtbaren Verhalten ableiten darf. Aber sowohl in unserem Alltagshandeln als auch in unserem professionellen Handeln ist der Übergang von der Norm zur Wirklichkeit, vom Bewusstsein zum Verhalten - und auch umgekehrt von der Wirklichkeit zur Norm - gänzlich unproblematisch: Im Schließen vom Sein auf ein Sollen steckt tatsächlich nur ein theoretisches und *kein* praktisches Problem – und dieses praktische Problem habe ich mit dem Begriff der Verkehrsintelligenz gelöst.

Worin besteht die Lösung? Sie besteht darin, dass ich auf die Synthese der Gegensätze von Sein und Sollen in einem einheitlichen Subjektivitätsbegriff vom Menschen, der zu einem bewussten und intelligenten Handeln fähig ist, aufmerksam gemacht habe. (Rothenberger, 2001). Allein schon in der Natur personaler Eigenschaften zeigt sich die Einheit von empirischen Eigenschaften und sozialer Wertschätzung dieser Eigenschaften. Verkehrsintelligenz meint damit neben der empirischen Wahrnehmung des eigenen Fahrverhaltens immer auch die Übernahme der Verantwortung für sein Fahrverhalten und damit die Fähigkeit zur moralischen und rechtlichen Wahrnehmung des eigenen Fahrverhaltens.

Jeder Verkehrsteilnehmer sollte sich seiner Verantwortung für die Wahrnehmung seiner Verkehrsintelligenz bewusst werden und prüfen, ob er ihr in seinem Verkehrsverhalten auch gerecht geworden ist. Eigenverantwortlichkeit nur von außen zu fordern oder aber die Präsenz eigener Verantwortlichkeit naiv zu unterstellen, um sich dem guten hinzugeben Gefühl schon ein guter Fahrer zu sein und es nicht erst werden zu müssen, setzt an die Stelle der notwendigen Prüfung der Verkehrsintelligenz die bloße Zufriedenheit mit seinem Gewissen. Das dadurch erzeugte *gute Gefühl* eines selbstgewissen *guten Gewissens* unterläuft jedoch das verantwortungsbezogene Gespräch darüber, welche Erfahrungen aus einer Analyse der eigenen Fahrfehler gewonnen werden können und welche Normen für eine intelligente Verkehrsteilnahme vorausgesetzt werden müssen. Ohne eine solche Auseinandersetzung mit der eigenen Person als Verkehrsteilnehmer und seinen Verantwortlichkeiten für ein intelligentes Fahrverhalten wird jedoch die Persönlichkeit ärmer und die allgemeine Verkehrsmoral rüder. In Folge dessen wird nur jene riskante Teilnahme an einem nervenaufreibenden, rücksichtslosen und letztlich unsolidarischen Straßenverkehr aufrechterhalten, den wir uns nicht wünschen und vor dem wir uns nur fürchten können.

### ***Der unbestimmte Rechtsbegriff der Krafftfahreignung und der naturalistische Fehlschluss***

Zunächst gilt es anzuerkennen: Krafftfahreignung ist ein normativer Begriff. Intelligentes Verkehrsverhalten und die es strukturierende Verkehrsintelligenz sind anomale Begriffe, die nicht unter das im Bereich der Naturwissenschaften gültige Prinzip der kausalen Verursachung fallen. Sie können nicht im nomologischen Netz der physikalischen Theorie eingefangen werden, um die schöne Formulierung von Donald Davidson (1980) zu benutzen. Warum ist das so?

1. Niemals wird ein Psychologe allein mit empirischen Mitteln den normativen Gehalt eines ethischen Begriffs (z.B. der Tugend) oder eines Rechtsbegriffs (die charakterliche oder personale Eignung zum Führen eines Kraftfahrzeugs) angemessen beschreiben, geschweige denn begründen können. Wer so vorgeht begeht den „naturalistischen Fehlschluss“ des unbegründeten Übergangs vom Sein auf ein Sollen, von einer Tatsachenfeststellung auf eine Regelbegründung.
2. Allein schon der Begriff der „Intelligenz“, und nicht erst der Begriff einer auf Mobilität und räumliche Orientierung bezogenen Intelligenz, stellt eine Verknüpfung von gemischt normativen und empirischen Begriffen dar. Aufbau und Anwendung von Intelligenz meint eine psychologische Einheit von Sein und Sollen, verstanden als eine von der Person herzustellende Verbindung von individuellem Können und sozial Erwünschten. So kann man, Piaget (1932) in

seinen Untersuchungen zum moralischen Urteil beim Kinde folgend, formulieren: Verkehrsverhalten zeigt in seiner am höchsten entwickelten Form eine Moral der Verkehrsintelligenz, so wie die Verkehrsmoral eine Logik des Verkehrsverhaltens ist.

3. Im Begriff der "Verkehrsintelligenz" habe ich die psychologische Einheit von Sein und Sollen in der Person wie im Fahrverhalten des Verkehrsteilnehmers auf den Begriff gebracht. Mit dem Begriff der „Person“ ist eine nicht nur empirische Einheit gemeint, bestehend aus Persönlichkeitseigenschaften, aus der sozialen Wertschätzung dieser Eigenschaften und aus der sorgenden Aufmerksamkeit der Realisierung dieser Eigenschaften im bewussten Handeln.

Man beachte: zur Entwicklung der Verkehrsintelligenz gehört damit nicht nur der Erwerb *perzeptuell-motorischer* und *kognitiver* Fertigkeiten zum Führen eines Fahrzeugs. Es bedarf auch des Aufbaus *personaler* Eigenschaften und *normativer* Grundüberzeugungen, die –auf individuell unterschiedliche Art und Weise – die Verkehrsmoral ausmachen und die Ansprüche bedingen, ein guter Autofahrer zu sein.<sup>xix</sup>

### **Verkehrsintelligenz als Tugend**

Als Verkehrspsychologen sind wir wohl eher als andere Verkehrsexperten bereit die emotionale und volitionale Tatsache anzuerkennen, dass Menschen nicht dadurch zu intelligenten und rücksichtsvollen Autofahrern werden, dass sie wissen, was vernünftig und rücksichtsvoll ist und dass sie nicht immer gemäß ihrem Wissen und ihren Überzeugungen handeln. Vielmehr müssen sie auch motiviert und Willens sein, sich intelligent zu verhalten. (Kuhl, 2001) Wenn sie ein Motiv haben oder ihren Willen aktivieren können, beginnen sie die Intelligenz ihres Fahrverhaltens wertzuschätzen und eine solidarische Teilnahme am Straßenverkehr zu lieben. Mit dem eher unpsychologisch klingenden Konzept der „Liebe“ ist eine sorgende Selbstbeziehung gemeint, im positiven und personenspezifischen Sinne erleben zu können, was mir meine sichere Mobilität garantierende Verkehrsintelligenz bedeutet und was mich meine Solidarität mit den anderen Verkehrsteilnehmer konkret heißt. In diesem Sinne unterstützen wir unsere Klienten, ein nicht nur moralisch begriffenes Verständnis von sich als Autofahrer zu entwickeln und mehr als eine rechtliche Verantwortung für das eigene Fahrverhalten zu übernehmen.

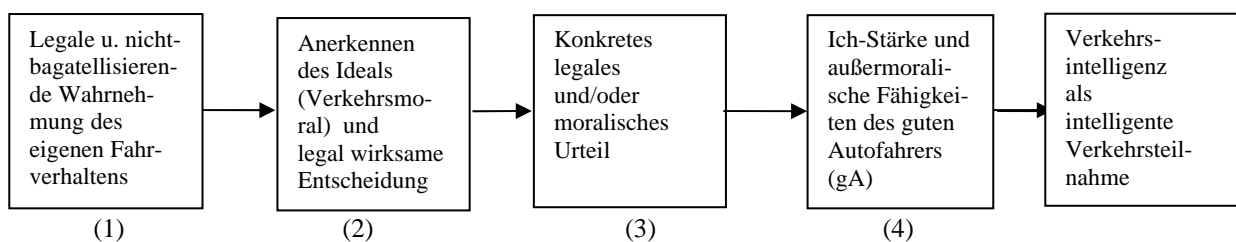
Dieses auf der Ebene der Subjektivität und der Normativität verankerte Verständnis für den Begriff der „Verkehrsintelligenz“ kann exemplarisch auf das Folgende aufmerksam machen:

- In der verkehrspsychologischen Therapie kommt es darauf an mit seinem Klienten einen psycholegalen Verantwortungsdiskurs führen zu können. (Hammer, Rothenberger, Bacherle, Bogatzki, in diesem Band) Dazu kann die affektive Empörung seinen Führerschein entzogen bekommen zu haben, sowie der Wunsch ihn wieder zu erlangen, nicht nur als eine Tatsache begriffen werden, die eine Ursachenforschung notwendig macht. Vielmehr kann diese Empörung vor dem normativen Hintergrund der eigenen Gerechtigkeitsvorstellungen diskutiert werden, welche Gründe es sind, die den behördlichen Zweifel an der Fahreignung begründen. Dass es dabei nicht nur darum gehen kann die Kränkung, alkoholkrank geworden zu sein, zu bearbeiten oder aber die Umstände zu erzählen, die zum „Verlust“ des Führerscheins geführt haben, dürfte spontan einsichtig sein.
- Während zur sozialen Kontrolle auffällig gewordenen Verkehrsverhaltens gruppenstatistisch abgesicherte Normen zur Anwendung kommen, die gemeinhin als wertfrei gelten, geht es in der wirksamen verkehrspsychologischen Therapie um die individuelle Bearbeitung subjektiver, personenspezifischer Momente der Verkehrsintelligenz (Rothenberger, 1999).
- Förderung der Verkehrsintelligenz meint im Kern nicht ein auf Lerngesetzen beruhendes Intelligenztraining, sondern vielmehr einen die gesamte Lebensspanne umgreifenden Entwicklungsprozess der Selbst- und Verantwortlichkeitsentwicklung. (Baltes, 1998).Zwar können behaviorale Interventionsformen, wie z.B. die Trennung von Alkoholtrinken und Autofahren für diejenigen Verkehrsteilnehmer sinnvoll sein, die das Stadium des Nachdenkens bereits verlassen und sich im Stadium des Handelns befinden (Prochaska, Norcross, DiClemente 1999). Es bleibt aber eine naturalistische Illusion zu glauben, man könne Verkehrsintelligenz als Technik wie eine bloße Fertigkeit erlernen. Verkehrsintelligenz ist vielmehr eine Tugend, die, wie andere Tugenden auch oder wie wünschenswerte Personeneigenschaften, sich nur in einem lebenslangen Entwicklungsprozess entfalten kann, der die



Gesetze des Lernens bestimmt und nicht umgekehrt. (Edelstein, W., Nunner-Winkler, G., Noam, G. 1993)

- Komplexe moralische Probleme der Rechtfertigung von Therapiezielen lassen sich in der Praxis folgendermaßen lösen. Statt als Therapieziel die Anpassung des Klienten an die bestehenden Verkehrsregeln zu fordern - was einem therapeutischen Technizismus gleichen würde - kann als Ziel die Förderung der Entwicklung einer Verkehrsintelligenz betrachtet werden. (Kohlberg, 1971).
- Die *doppelte Verantwortung* des Verkehrspsychologen, die er sowohl für eine Reduktion des Verkehrsteilnehmerisikos als auch für eine individuelle Mobilität des Klienten zu übernehmen hat, kann auch für die klinischen Aufgaben des Verkehrspsychotherapeuten deutlich gemacht werden. Auch er ist zuständig für ein angemessenes Verständnis sowie die bewusste Anerkennung von Recht und Gesetz einerseits und für ein bedürfnisgerechtes Verstehen und Verändern der psychischen Störungen und/oder der Mängel in der Verkehrsintelligenz seines Klienten andererseits. Der echte Verkehrspsychotherapeut zeichnet sich durch eine Doppelkompetenz aus: er muss zugleich Verkehrspsychologe und Psychotherapeut sein, dessen verkehrspsychologisches Selbstverständnis und dessen therapeutische Entscheidungen für die zu erreichenden Therapieziele ethisch begrenzt sind. Denn mit psychotherapeutischen Mitteln allein können die Verkehrssicherheit und die Verkehrsintelligenz weder analysiert noch gefördert werden. Indem nun der psychotherapeutisch tätige Verkehrspsychologe den *Doppelzwang* eines strengen Rechtsverständnisses und eines sensiblen therapeutischen Gewissens als einen professionellen Selbstzwang übernimmt, kann er von den juristischen Vorgaben folgen *und* zugleich die Entwicklung eines verkehrsmoralischen Selbst fördern. Wie er das genau macht, kann nicht mehr Inhalt dieses Referates sein. (Rothenberger, 1997, 1998, 1999). Kurz zur Förderung von Verkehrsintelligenz nur das Folgende:
- Wenn wir dem *Komponentenmodell moralischen Handelns* nach Kohlberg (1984, deutsch 1996) folgen, dann geht es im Hinblick auf eine Förderung der Verkehrsintelligenz darum, die personenspezifischen Werte und Einstellungen zum Straßenverkehr in Übereinstimmung mit dem tatsächlichen Fahrverhalten im Straßenverkehr zu bringen. Dazu hat der Klient vier psychologisch unterscheidbare Komponenten verantwortungsbewussten Handelns wahrzunehmen und zu verwirklichen. Er hat mithin nicht nur die eine Komponente (3) der Urteilsfähigkeit wahrzunehmen, um wirksame Einstellungs- und Verhaltensänderungen zu erreichen. Er hat die im Diagramm bezeichneten vier psychischen Komponenten zu verwirklichen, um schlussendlich das Ziel eines intelligenten Verkehrsverhaltens zu erreichen: (1) die legale und zugleich empirisch korrekte Wahrnehmung des eigenen Fahrverhaltens, (2) die Anerkennung und gelebte Aneignung eines Ideals des guten Autofahrers oder einer Verkehrsmoral, (3) ein juristisch korrektes Urteil bezüglich seiner Verkehrstraftaten, und (4) die notwendige Ich-Stärke und die außermoralische, personenspezifische Handlungsbereitschaft die Rolle eines guten Autofahrers übernehmen zu wollen.



**Diagramm:** Ein fünf Komponentenmodell des rechtlich korrekten und verkehrsmoralischen Verhaltens

### **Nachtrag zum Begriff der Verkehrsintelligenz als natürlich gewordene und technisch gemachte Auto-Mobilität**

Nach dem Kongress haben mich einige Kolleginnen und Kollegen angesprochen und gemeint, dass es in meinem Referat wohl um die Intelligenz des Autofahrers ginge. Spezifischere Kritik

bezog sich auf den Begriff der Verkehrsintelligenz: er sei entweder redundant, empirisch unklar, logisch widersprüchlich oder aber nur modisch-schick. Ich antworte, so gut ich kann, auf die in den Diskussionen angeschnittenen Fragen und Probleme.

Verkehrsintelligenz betrifft uns alle, nicht nur den verkehrsauffällig gewordenen Verkehrsteilnehmer. Das Automobil ist mehr als nur ein faszinierender Gegenstand, der uns auf geheimnisvolle Weise anzieht und dabei die Gefahren vergessen macht, die von ihm ausgehen. Es ist in den letzten 100 Jahren ein weniger zum Staunen als zum Leiden führendes Ereignis geworden, das unser alltägliches Leben, Arbeiten und Wohnen von Grund auf verändert hat.

Das verwissenschaftlichte und hochtechnisierte Automobil stellt sich mir heute dar als ein Ereignis mobil gewordener Intelligenz wie Intelligenz fordernden Mobilitätsverhaltens.

Können aber das „intelligente Auto“ und die „intelligente Straße“ der Verkehrsintelligenz des Autofahrers entsprechen?

Was das äußere Gestalt des Autos betrifft, so zeigt sich das Autodesign als ein Symbol des Heiligen und Erhabenen in einer durch Technik entzauberten Welt, in der wir Automobilisten uns noch einen Rest an Spiritualität erlauben. Nach Roland Barthes ("Mythen des Alltags") ist das Auto „das genaue Äquivalent der großen gotischen Kathedralen". Was den Wunsch betrifft, ein Auto sein eigen zu nennen, so hat der Automobilbesitz unser alltägliches Erleben von Bewegung verzaubert, unser Straßenverkehrsverhalten ins Rasante gesteigert sowie unser Nachdenken über das Risiko einer technisierten Verkehrsteilnahme gründlich verwirrt. Alle Faktoren zusammen, das Moment des Numinosen im Automobildesign, die Verherrlichung des Automobilbesitzes und die durch Wissenschaft ermöglichte Technisierung unseres Mobilitätsverhaltens, bewirken eine permanente Steigerung unserer Ansprüche an unsere Automobile. Zugleich aber stellen die heutigen Automobil einen eben so hohen Anspruch an unsere Intelligenz als Autofahrer. Das Automobil der Gegenwart, als Produkt mobil gewordener technischer Intelligenz und spiritueller Bedürfnisse, ist damit ein riskantes und leidvolles Ereignis geworden, das von uns Autofahrern Verkehrsintelligenz erfordert, wie es uns Autofahrern eine intelligente Verkehrsteilnahme ermöglicht.

Eine solchermaßen mobil gewordene wie mobil gemachte *automobile Verkehrsintelligenz* kann nur verstanden werden, wenn die unbewusste, aber intelligente Organisation von *gewordener* Subjektivität/Aufmerksamkeit beim Lenken eines technisch *gemachten* Fahrzeugs, als eine hybride Einheit von Subjektivität und Technik in den Blick kommt. Einseitig nur auf die Materialität der Technik und die Trainierbarkeit des Fahrverhaltens zu setzen oder einseitig nur auf die Subjektivität des Autofahrers zu betonen, würde theoretisch zu kurz greifen. Verkehrsintelligenz umfasst beides in der Verschränkung von Technik und Subjektivität: den technischen Geist, der im Automobil steckt und den subjektiven Geist, der im Autofahrer verkörpert ist. Das ist die These meines Referates.

Welche psychische Gestalt nimmt nun diese Einheit intelligenten Verkehrsverhaltens an?

Diese Frage ist mit der Antwort einer Einheit von Mobilität und Selbst nicht mehr offen. Ihre beispielhafte Beantwortung in meinem Referat hat unterschiedliche psychologische Theorien zusammengebracht in einem Begriff intelligenter Selbstregulierung und intelligenten Mobilitätsverhalten. Daraus wurde der verkehrspsychologische Begriff der Verkehrsintelligenz entwickelt. Aber auch in ihm steckt noch das Rätsel einer ichloser Intelligenz oder eines unbewussten Selbstbewusstseins im spirituell erlebten, verwissenschaftlichten, künstlerisch gestalteten und technisch hergestellten Automobil. Darauf gehe ich hier nicht ein, das ist ein anderes Thema.

Der Begriff der Verkehrsintelligenz reagiert, wie jeder andere fruchtbare theoretische Begriff der Psychologie auch, auf eine durch das wissenschaftlich-technische Handeln problematisch gewordene *personale* Realität der Innenperspektive der ersten Person: der risikoträchtige und auffällig gewordene Verkehrsteilnehmer.

Der Begriff der Verkehrsintelligenz reagiert darüber hinaus aber zugleich auch auf die daraus folgende problematische *soziale* und *politische* Realität der Rechts- und Gerechtigkeitsperspektive: der Tod im Straßenverkehr, der alle Verkehrsteilnehmer betrifft und den wir mit gesetzlichen, administrativen, technischen und medizinisch-psychologischen Mitteln wirksam zu reduzieren haben.

Und der Begriff der Verkehrsintelligenz reagiert auch noch auf die immer mit Risiken und Gefahren verbundene *technisch* hergestellte Realität der Wissenschaftsperspektive der dritten Person: das Automobil, die modernen Straßen, die empirische Verkehrspsychologie, der verkehrspsychologische Klient und das abstrakte Verkehrsteilnahmerisiko.

Entscheidend für das Verständnis des Begriffs der Verkehrsintelligenz ist nun nicht die Anerkennung des Primats der einen Perspektive über die beiden anderen. Entscheidend ist die systemische Betrachtung der Perspektiven, die Frage, wie diese drei Perspektiven in einer erst noch herzustellenden Einheit miteinander korrespondieren, welche Schnittstellenprobleme sich daraus ergeben und wie die Innenperspektive der ersten Person in die Wissenschaftsperspektive der dritten Person zu integrieren wäre. All dies wurde in meinem Referat nicht explizit angesprochen. Insofern stellt das Referat nur einen ersten Schritt auf dem Weg zum Verständnis von Verkehrsintelligenz dar. Doch das, was die genannten drei problematischen Wirklichkeiten ausmacht, ist angesprochen. Sie zeigen sich als die im Folgenden beschriebenen wissenschaftlichen, rechtlichen, subjektiven und politischen Probleme einer motorisierten Verkehrsteilnahme.

Das *wissenschaftliche* Problem, das im angewandt-wissenschaftlichen Sinne Fragwürdige, verweist auf die immer noch theoretisch-begrifflich wenig durchdachte verkehrspsychologische Praxis der Begutachtung und Förderung der Eignung zum Führen eines Kraftfahrzeugs.

Das *grundlagenwissenschaftliche* Problem in der motorisierten Verkehrsteilnahme ist mit dem an der Naturwissenschaft orientierten Selbstverständnis des Fahrzeuglenkers als "Automobilist" gegeben. In diesem naturalistischen Selbstverständnis scheint der Widerspruch eines sich mit Technik selbst bewegenden Bewegers auf. Bewege ich mich selbst oder bewege ich mich durch Technik? Wenn ich glaube, ich bewege mich selbst, wenn ich Auto fahre, bin ich dann immer noch ein mich selbst Bewegender, ein mich selbst Bestimmender oder bin ich schon ein technisch Bestimmter und durch mein Automobil Bewegter? Was für ein Verständnis habe ich von mir selbst und von meinem Auto? Von was und wem spreche ich, wenn ich z.B. bei meiner Mutter zu Besuch bin und zu ihr sage: "Ich stehe an der Parkuhr und kann deshalb nur eine Stunde bleiben?" Bin ich, der Ich-Sager, in diesem Fall nicht schon ein Hybrid, ein Zwitter aus Mensch und Kraftfahrzeugtechnik?

Hier stellt sich eine grundsätzliche psychologische Frage, die zugleich verkehrspsychologisch bedeutsam ist: "Wie konnte es geschehen, dass das technisch zum Fahren hergestellte Objekt, der Kraftwagen, mit dem Begriff der „Auto-Mobilität“ belegt und als "Automobil" benannt werden, mit einem Begriff, der in der Antike doch etwas ganz anderes, nämlich das natürlich Gewordene und Lebendige, das sich selbst Bewegende bezeichnet hat: die menschliche Seele?"

Das *soziale* Problem der Verkehrsteilnahme besteht in der immanenten und niemals völlig ausschaltbaren Gefahr, die mit der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr verbunden bleibt.

Die Juristen erkennen darin ein *rechtliches* Problem. So wie sie die Arzt-Patienten-Beziehung verstehen, stellt jede Intervention des Arztes am Körper eines Patienten zunächst einmal eine Körperverletzung dar. Entsprechend stellt jede Form des Sich-öffentlich-Bewegens – sei es zu Lande, auf dem Wasser oder in der Luft und damit auch im öffentlichen Straßenverkehr – eine abstrakte Gefährdung der Menschen dar. Allein schon die Bereitschaft in Zeiten, in denen Dampfschiffe, Eisenbahnen, Automobile und Flugkörper erfunden wurden, sich dieser technischen „Errungenschaften“, wie es so kämpferisch heißt, zu bedienen und diese technischen Objekte zur Mobilität zu benutzen, stelle abstrakt eine Gefahr für Leib und Leben dar. Diese Gefährdung des Menschen ist im Interesse einer gleichberechtigten und zugleich sicheren Teilnahme am Straßenverkehr gesetzlich zu regeln.

Das mit der immer risikobehafteten, gefährlichen Verkehrsteilnahme verbundene *individuelle* Problem trifft jeden einzelnen Verkehrsteilnehmer und nicht nur diejenigen, die nicht fähig waren, das Teilnahmerisiko am motorisierten Straßenverkehr zu bewältigen und in Folge davon verkehrsauffällig wurden. Das mit jeglicher Verkehrsteilnahme verbundene individuelle Risiko zeigt sich als ein *subjektives* Leiden, das schon in der verhaltensgenetischen Ausstattung des Menschen begründet liegt, der ja nicht allein nur mit einer Fähigkeit zum Nachdenken und einer

Freude am Sprechen, sondern auch mit einer Wahrnehmungs- und Bewegungsfähigkeit und ineins damit mit einer Bewegungslust ausgestattet ist. Anders ausgedrückt, das subjektive Leiden zeigt sich deutlich, wenn wir die „mobilen Leidenschaften“ des Autofahrer betrachten. Seine Wünsche nach Mobilität sollen ihn ins Unbegrenzte und sein Bedürfnis nach ungewöhnlichen, erregungssteigernden Bewegungserlebnissen ins Unbedingte führen. Tatsächlich aber besteht die Gefahr, dass ihn seine mobilen Leidenschaften in unkontrollierbar erlebten Süchte nach Autobesitz und in einen Geschwindigkeitsrausch führen, besonders dann, wenn er nicht das nur durch eine Praxis der Achtsamkeit erreichbare Erleben von flow im Führen eines Autos oder eines Motorrads eingeübt und praktiziert hat.

Das *politische* Problem der Verkehrsteilnahme stellt sich als das soziale Problem der gesetzlichen und moralischen "Herstellung und Regelung von Sicherheit" dar. Das politische Problem besteht derzeit in dem Dilemma, sich zwischen der Cholera einer dogmatischen, staatlichen und der Pest einer freizügigen und marktmäßigen Bewältigung des Problems der Verkehrssicherheit entscheiden zu müssen. Sicherheit ist aber nicht zu haben, schon gar nicht zum Nulltarif. Sie ist auch nicht bloß "zu haben", als ein Zustand der Sicherheit oder als ein Sicherheitsbewusstsein. Vielmehr muss sie in jedem Fall immer erst als Sicherheitsverhalten politisch gewollt und individuell verwirklicht werden. Das ist der Beitrag, den die Verkehrspsychologie zur Aufrechterhaltung der Balance von allgemeiner Sicherheit und individueller Mobilität aufgefordert ist zu leisten. Und damit zeigt sich das politische Problem der Verkehrsteilnahme auch als das rechtliche Problem der *Normativität* des Autofahrers. Denn nur dadurch, dass die Perspektive der Subjektivität und der Normativität des Autofahrers übernommen wird, kann der Weg frei werden für die verkehrspsychologisch zentrale Frage, wie die Perspektive der ersten Person in die wissenschaftliche Methode der Begutachtung und der Förderung der Fahreignung zu integrieren ist. Wenn nun, was unstrittig ist, das verkehrspsychologische Ziel darin besteht, die Eigenverantwortung des Autofahrers zu stärken, dann müssen wir Verkehrspsychologen sowohl der Mechanisierung der Begutachtung als auch der Technisierung der Verkehrstherapie entgegenarbeiten und die erste Person Perspektive der Subjektivität des individuellen Autofahrers mit der dritten Person-Perspektive der Begutachtung und Förderung seiner Fahreignung in eine Kohärenz zu bringen versuchen.

#### *Begriffliche Probleme der Verkehrspsychologie*

Wir haben gesehen: Dem unspezifischen Rechtsbegriff der Krafftahreignung kann nur ein verkehrspsychologisch expliziter Begriff intelligenten Verkehrsverhaltens gegenüberstehen. Ein solcher Begriff kann kein nur empirisch abgesicherter, naturalistischer Begriff sein. Er muss ein unverwickelter, gemischt empirischer und normativer Begriff sein. Dieser Umstand führt zu multiplen Folgeproblemen, die bislang noch nicht fachöffentlich diskutiert wurden.

► Verkehrsrechtler und Verwaltungsfachleute erwarten ganz naiv von den Verkehrspsychologen, dass sie fähig sein müssten einen validen und einfachen Test zu entwickeln, der die Gruppe der guten von der Gruppe der schlechten Krafftaher trennscharf abzugrenzen hilft. Solange es ein solches Testverfahren noch nicht gibt, so sagen sie, mögen die Psychologen ihre Begutachtungspraxis wissenschaftlich evaluieren. Rechtlich und zugleich empirisch informierte Verkehrsexperten könnten jedoch leicht erkennen, dass es eine psychodiagnostische Testung der Krafftaher nicht ohne eine Begutachtung ihrer Krafftahreignung, und diese wiederum nicht ohne eine Beratung und Förderung der Krafftahreignung geben kann.

► Es gibt keine sehr validen Prädiktoren für Krafftahreignung. Aktualisierte Daten zur Legalbewährung im Straßenverkehr sind für den Bereich der Begutachtung der Fahreignung noch nicht vorhanden. Die wissenschaftliche Aussage einer statistischen Eintrittswahrscheinlichkeit ist für den Einzelfall zu ungenau und personal zu unspezifisch. Da es keine validen Prädiktoren für nicht-auffälliges Verkehrsverhalten gibt, jedoch alle Maßnahmen mit Rechtsfolgen auf ihre Erfolge hin evaluiert werden müssen, werden gruppenstatistisch gewonnene Daten für die Evaluation herangezogen. (Fehlschluss von der Gruppe auf das Individuum). Die Gültigkeit der verkehrspsychologischen Urteilsbildung als ein zugleich empirisch und normativ gemischtes Urteil kann jedoch nicht allein auf ihre interne Validität beschränkt werden. Als bloß empirisches Urteil kann es nämlich keine kausalen Beziehungen zwischen den Begriffen der Fahreignung und den Variablen der Verkehrsverhaltensprognose herstellen.

Die Lösung der Probleme, die mit der Begutachtung und Förderung der Krafftfahreignung verbunden sind, bestünde für mich darin, in der praktischen Arbeit die Perspektive der Subjektivität im Verkehrsverhalten anzuerkennen und mit der Wissenschaftsperspektive zu verbinden. Wie dies geschehen kann, ist nicht mehr Sache des Referats gewesen.

► Ich musste mit dem Begriff der Verkehrsintelligenz – vor dem Hintergrund der bestehenden Praxis der Begutachtung und Förderung der Fahreignung - zunächst einmal eine doppelte Zurückweisung falscher Ansprüche vornehmen. Zum einen musste ich den quasi-klinischen Anspruch des verkehrspsychologischen Gutachters als Psychoanalytiker zurückweisen. Den konventionellen Gutachter leitet die für seinen Arbeitsbereich dysfunktionale klinische Analogie von Therapeut und Patient, der Probanden erfülle die Rolle eines unwissenden Analysanden und der Gutachter würde die Fragen der Eignung und des Lizenzerwerbs zur Verkehrsteilnahme mit der Macht eines wissenden Psychoanalytikers beantworten können. Zum anderen musste ich aber auch den quasi-gutachterlichen Anspruch des Verkehrspsychotherapeuten zurückweisen, er wisse aus seiner therapeutischen Arbeit besser als alle anderen, ob die Krafftfahreignung seines Patienten wiederhergestellt sei oder nicht. Es kann aber weder in der gutachterlichen Praxis eine klinische Beziehung von Therapeut und Patient geben, noch in der therapeutischen Praxis eine "psychologische Therapie der Eignung" zur Anwendung kommen.

► Damit nun die in unterschiedlichen Berufsfeldern tätigen Verkehrspsychologen ihre Arbeitsbereiche sauber trennen und zugleich konstruktiv zusammenarbeiten können, bedarf es einer gemeinsam zu entwickelnden Professionalität, die zumindest in einem gemeinsamen Selbstverständnis und in einem Bestand an gemeinsamen Praxiswissen gründen muss.

► Mit Hilfe des suggestiven, den Klienten leicht zugänglichen Intelligenzbegriffs, so meine ich, kann leicht aufgezeigt werden, wie es vom Standpunkt der Subjektivität des Autofahrers aus gelingen kann, den Klient dort abzuholen, wo er in seinem Fahrverhalten steht, ohne ihn als „Idioten“ abzustempeln oder ihn mit verkehrspsychologischen Mitteln auf die Rolle eines „Bittstellers“ oder eines „Bürgers ohne Rechtsansprüche“ zu reduzieren. Auf diese Weise kann er die Idee der solidarischen Verkehrsintelligenz kennen lernen, die in der Sprache der Klienten heißt: *nicht nur im Leben, auch am Steuer braucht man Köpfcchen, um die Sicherheit im Straßenverkehr erhöhen und die Lebensgefahr am Steuer verringern zu können*. Sobald nämlich der Klient die Idee der Verkehrsintelligenz wirklich begriffen hat, erkennt er, dass er als Bürger ein Sozialrecht auf gleiche und freie Teilnahmechancen am gesellschaftlichen Leben besitzt. Er weiß nun, dass er einen Anspruch auf Sicherheit im Straßenverkehr hat und dass dieser Anspruch auf Sicherheit nur verwirklicht wird, wenn alle an der Produktion von Sicherheit teilnehmen, weil keiner für sich allein den Anspruch auf Sicherheit durchsetzen kann. Nun kann er erkennen, dass auch die MPU ihm dieses Recht auf Sicherheit geben soll und, so fügen wir Verkehrspsychologen zu, nachweislich auch geben kann. Auch in einer verkehrspsychologischen Beratung oder Therapie soll ihm deutlich gemacht werden, dass der Anspruch auf Sicherheit nur wirksam wird, wenn er in der Praxis, sprich Straßenverkehr, auch verwirklicht wird und zwar von allen. Dann ist es vielleicht nur noch ein kleiner Schritt bis auch derjenige, der bislang sein Verkehrsdelikt bagatellisiert hat, erkennen kann, dass er sich selbst helfen muss, möglicherweise aber auch weiterhin auch fachliche Hilfe angewiesen ist, um seinen Beitrag leisten zu können, den Anspruch auf Sicherheit für alle zu verwirklichen.

In diesem Zusammenhang von Sozialbürger und Verkehrsteilnehmer hat das BVerfG in seinem Urteil vom 20. Juli 2002 erneut auf die existenzsichernde und partizipationsdienliche Bedeutung der Fahrerlaubnis für den Fahrerlaubnisinhaber und seine Familie hingewiesen.

Zur gelingenden Bewältigung des gesellschaftlichen Partizipationsproblems ist - neben der notwendigen sozialen Anpassungsbereitschaft im Straßenverkehr (deren nicht zu vergessende Rückseite die ebenfalls notwendige Innovationsbereitschaft des Einzelnen darstellt) - heutzutage auch der Besitz einer Fahrerlaubnis notwendig. Der Entzug seiner Fahrerlaubnis, verstanden als ein Partizipationsproblem verweist damit nicht nur auf den individuellen Mangel an Verkehrsintelligenz seitens des auffällig gewordenen Verkehrsteilnehmers, sondern immer auch auf den gesellschaftlichen Mangel an empirisch korrekter Wahrnehmung des Risikos des motorisierten Verkehrsteilnahme (beinahe 40.000 Tode in der EU pro Jahr!), sowie auf die öffentliche Wahrnehmung einer solidarischen Verkehrsverhaltens der Krafftfahrer untereinander.

In der Art und Weise, so meine ich, wie eine klinische Verkehrspsychologie ihr Klientel enttabuisiert und als Personen entdeckt, die ihre Verkehrsintelligenz selbst regulieren und eigenverantwortlich lenken können, gelingt es mehrere Aufgaben zugleich zu bewältigen. Es gelingt die

Positionierung von Psychologie im Bereich von Verkehrs- und Transport, es gelingt der Aufbau einer fairen Lobbyarbeit und es gelingt die Entwicklung neuer, bedürfnisgerechter Therapieformen für die unterschiedlichen gefährdeten Personengruppen, um ihren Anspruch auf solidarischer Verkehrsintelligenz zu verwirklichen.

► Moralpsychologisch kann die Verkehrsintelligenz als eine Fertigkeit der sorgenden Aufmerksamkeit und Gewissenhaftigkeit expliziert werden. Es gilt (in liebevoller und selbstliebender Betroffenheit und nicht mit einem fremden juristischen, pädagogischen oder therapeutischen Zeigefinger von außen) auf das zu achten und in seine Selbstverantwortung zu nehmen, was während der Straßenverkehrsteilnahme immer problematisch und gefährlich bleiben wird. Diese psychische Leistung, die jeder Verkehrsteilnehmer zu erbringen hat, sollte nicht nur auf die unverzerrte Wahrnehmung vorhandener Mängel im Straßenverkehrsverhalten, sondern auch auf die Zukunft eines verkehrst intelligenten Verhaltens aller Verkehrsteilnehmer gerichtet sein. Um diese verkehrsbezogene Zukunftsfähigkeit zu erwerben, sollte der Verkehrsteilnehmer fähig sein schon im Voraus das Problematische, Gestörte, Riskante und letztlich Tödliche in seinem Verkehrsverhalten wahrzunehmen. Und damit ist auch schon die bedeutsame affektive Dimension der Verkehrsintelligenz bezeichnet: sich von seinem eigenen Verhalten im Straßenverkehr betroffen machen zu lassen. Hier ist die personale Motivation angesprochen: eine „sorgende Aufmerksamkeit“ dauerhaft zu kultivieren und so etwas wie eine Liebe für ein partnerschaftliches Fahrverhalten zu entwickeln: eine solidarische Verkehrsintelligenz als Tugend und eine Tugend des intelligenten Verkehrsverhaltens,

Fazit und Ausblick: Die allgemeinen Teilnahmebedingungen am Straßenverkehr sowie das hohe Verkehrsteilnehmerisiko machen im personalen Sinne die Entwicklung einer solidarischen Verkehrsintelligenz aller Verkehrsteilnehmer und im sozialen Sinn die Entwicklung eine Kultur der Eigenverantwortlichkeit erforderlich. Eine solche Kultur der Eigenverantwortlichkeit im Straßenverkehr kann sich jedoch nur dann frei entwickeln, wenn sie in einer Solidarität der Verkehrsteilnehmer füreinander gründet. Denn niemand kann für sich allein das Recht auf Sicherheit im Straßenverkehr verwirklichen. Um diesen Mangel an solidarischer Verkehrsintelligenz beseitigen können, sind neue Formen verkehrspsychologischer Therapie und Beratung sowie weitere kreative Praxisreflexionen notwendig.

## Literatur

- Bacherle, X. 2002: *Erlebtes Staunen* - als wesentliche Voraussetzung für die subjektiv intendierte Neuorientierung und Selbstverpflichtung bzgl. bisheriger Verkehrsteilnahme unter Alkohol. In diesem Band.
- Baltes, P.B. 1997: *Die unvollendete Architektur der menschlichen Ontogenese: Implikationen für die Zukunft des vierten Lebensalters*, in: Psychol. Rundschau, 48, 191-210.
- Baltes, P.B. u.a. 1998: Life-span theory in developmental psychology, in: Damon, W. (ed.): *Handbook of Child Psychology*, New York: Wiley&Sons, Chapter 18, S. 1029-1143.
- Beck, A. u.a. 1997: *Theorie und Therapie der Sucht*. Beltz: Weinheim.
- Beck, U. 1986: *Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne*. Frankfurt: Suhrkamp es.
- Costa, P.T. Widiger, Th. A. (Eds.) *Personality disorders an the five-factor model of personality*. Washington: APA 1993, Appendix D, 341-345.
- Davidson, D. 1980: „Geistige Ereignisse“, in: Davidson, D.: *Handlung und Ereignis*. Frankfurt: Suhrkamp, S. 291-316.
- Edelstein, W., Nunner-Winkler, G., Noam, G. 1993: *Moral und Person*. Frankfurt: Suhrkamp stw.
- Gadamer, H.G. 1930: *Praktisches Wissen*, in: Ders. : *Griechische Philosophie I*, Tübingen: J.C.B. Mohr (Paul Siebeck) 1985, S.230 -248.
- Gardner, H. 1991: *Abschied vom IQ. Die Rahmen-Theorie der vielfachen Intelligenzen*. Stuttgart: Klett.
- Gardner, H. 2002: *Intelligenzen. Die Vielfalt des menschlichen Geistes*. Stuttgart: Klett
- Groeger, J.A. 2000: *Understanding driving*. Applying cognitive psychology to a complex every day task. East Sussex: Psychology Press.
- Habermas, T. 1996: *Geliebte Objekte. Symbole und Instrumente der Identitätsbildung*. Frankfurt: Suhrkamp stw 1999.

- Hammer, G., Rothenberger, B.P., Bacherle, X., Bogatzki, W.: *Die Oper der Verkehrsicherheit*. Der kognitiv-verhaltenstherapeutische und psycholegale Ansatz der **auto-MOBIL**<sup>®</sup> - Partnerschaftsgesellschaft, in: 38. BDP-Kongress, in diesem Band
- Jonas, H. 1994: *Das Prinzip Leben*. Frankfurt: Insel.
- Kaminski, G. 1959: *Beziehungen zwischen Intelligenzforschung und Denkpsychologie*, in: Thomae, H. (Hrsg.): Bericht über den 22. Kongress der DGP in Heidelberg vom 27. September bis 1. Oktober 1959, Göttingen: Hogrefe, S.164-166.
- Kohlberg, L. 1971: From Is to Ought: How to commit the naturalistic fallacy and get away with it in the study of moral development, in: Mischel, Th. (Ed.): *Cognitive development and epistemology*. London, New York: Academic Press (auch in Kohlberg, 1981).
- Kohlberg, L. 1981: *Essays on moral development*. Vol. I. The philosophy of moral development. Moral stages and the idea of justice. San Fransisco: Harper&Row.
- Kohlberg, L. 1995: *Die Psychologie der Moralentwicklung*. Frankfurt: Suhrkamp stw.
- Kohlberg, L., Turiel, E. 1978: Moralische Entwicklung und moralische Erziehung, in: Portele, G. (Hrsg.) 1978: *Sozialisation und Moral*. Weinheim, Basel: Beltz.
- Kuhl, J. 1998: Wille und Persönlichkeit: Von der Funktionsanalyse zur Aktivierungsdynamik psychischer Systeme, in: *Psychologische Rundschau*, 49, 61-77.
- Kuhl, J. 2001: *Motivation und Persönlichkeit. Interaktion psychischer Systeme*. Göttingen: Hogrefe: Bern, Toronto, Seattle, 2001.
- Latour, B. 1998: *Wir waren nie modern. Versuch einer symmetrischen Anthropologie*. Frankfurt: Fischer.
- Lay, M. G. 1994: *Die Geschichte der Straße. Vom Trampelpfad zur Autobahn*. Frankfurt: Campus.
- McCrae RR, Costa PP Jr.: A five-factor theory of personality, in: Pervin, LA & John, OP (Eds.) 1999: *Handbook of Personality. Theory and research*. New-York: Guilford, 2<sup>nd</sup>. Ed.
- Loevinger, J., Wessler, R. 1970: *Measuring ego development*. Construction and use of a sentence completion test. San Francisco: Jossey-Bass.
- Prochaska, J., Norcross, J., DiClemente, C. 1997: *Jetzt fange ich neu an. Das revolutionäre Sechs-Schritte-Programm für ein dauerhaftes suchtfreies Leben*. München: Knaur
- Piaget, J. 1936: *Das Erwachen der Intelligenz beim Kinde*. Stuttgart: Klett, 1969.
- Piaget, J. 1970: *Biologie und Erkenntnis. Über die Beziehung zwischen organischen Regulationen und kognitiven Prozessen*. Frankfurt: Fischer 1974.
- Rosenbaum, D. A., Carlson, R.A., Gilmore, R.O.: Acquisition of Intellectual and Perceptual-Motor-Skills, in: *Ann. Rev. Psychol.*, 2001, 52; 453 – 70.
- Rothenberger, B.P. 1996: *Über Verkehrspsychologie Teil 1: Zwei Kontroversen in der Praxis und ihre mögliche Auflösung*. Esslingen: Manuskript.
- Rothenberger, B.P. 1997: *Über Verkehrspsychologie Teil 2:: Die Praxis der verkehrspsychologischen Therapie*. Esslingen: Manuskript.
- Rothenberger, B.P. 1998: *Theorie und Therapie gelernter Sorglosigkeit*. Das Beispiel „intelligente Teilnahme am Straßenverkehr“. Esslingen: unvollst. Manuskript.
- Rothenberger, B.P. 1999: *Entwicklungstheorie und kognitiv-volitionale Therapie des Verkehrsverhaltens auffälliger Kraftfahrer*. Esslingen: Manuskript.
- Rothenberger, B.P. 2001: Darwin, Piaget und die Entwicklung. Zur Biologie des Geistes und des freien Willens. Kapitel 3 des Ms. „Zu einer naturphilosophisch informierten Psychotherapie.“
- Smith, R.J.: Psychopathy one more time: Comment to Levenson, in: *Theory and Psychology*, 1995, Vol. 5(1): 131 -137.
- Staudinger, U.M., Baltes, P.B.: Weisheit als Gegenstand psychologischer Forschung, in: *Psychologische Rundschau*, 1996, 47, 57 - 77.
- Sternberg, R. 1999: *Erfolgsintelligenz. Warum wir mehr brauchen als EQ und IQ*. München: Lichtenberg.

<sup>i</sup> Vgl. dazu den Vortrag von Xaver Bacherle (2002): Erlebtes Staunen, in diesem Band

<sup>iv</sup> Siehe mein Paper, in dem ich den begrifflich-theoretischen sowie den gesellschaftlich-normativen Rahmen einer nicht nur diagnostisch, sondern interventionistisch orientierten Verkehrspsychologie zu rekonstruieren versuche: Rothenberger, B. P.: „Über Verkehrspsychologie, Teil 1. Ms., Esslingen 1996.

---

<sup>3</sup> Die Sicht der kognitiven Psychologie wird umfassend dargestellt von: Groeger, J. A.: Understanding driving. Applying cognitive psychology to a complex everyday task. East Sussex: Psychology Press, 2000.

Die handlungstheoretische Sicht, wonach psychomotorische und kognitive Fertigkeiten (Akte des Wahrnehmens, Bewegens und Denkens) sich psychologisch eher gleichen als unterscheiden, insofern alle Formen der Erfahrungsbildung und des Wissenserwerbs performativ sind, wird als Überblick brillant dargestellt von D.A. Rosenbaum, R.A. Carlson, Rick O. Gilmore: Acquisition of Intellectual and Perceptual-Motor-Skills, in: Ann. Rev. Psychol., 2001, 52; 453-70.

<sup>4</sup> Zunächst ist damit nur das Problem einer wissenschaftlich anschlussfähigen, praktischen Verkehrspsychologie theoretisch unverkürzt benannt. Dennoch ist damit auch praktisch schon etwas gewonnen. Denn die Ziele und die Aufgaben einer psychologischen Verkehrssicherheitsarbeit müssen als solche begriffen sein, bevor das Problem der Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie der Förderung und Begutachtung der Fahreignung erfolgreich bewältigt werden kann.

<sup>5</sup> Bruno Latour (1998) beschreibt nicht nur eine Verwandlung, sondern eine vollkommen neue Erschaffung von bislang unbekanntem Wesen, die aus einer Vermischung von Natur und Kultur, sowie aus der Trennung des Menschen und der Gesellschaft von der Natur entstanden sind. Es handelt sich dabei um "Hybriden oder "Quasi-Objekte"", die damit sowohl natürlich, als auch sozial determiniert sind. Das Automobil ist ein gutes Beispiel für solch einen geliebten Hybriden.

<sup>viii</sup> Im "Langenscheidts Großes Schulwörterbuch Lateinisch-Deutsch" werden die Wörter motus und moveo folgendermaßen übersetzt: motus, us m (moveo) 1. a) Bewegung meist als Zustand = das Sichbewegen od. Bewegtwerden; b) Lauf, Gang, Wendung; c) Erschütterung; d) Aufbruch, Abreise; e) Körperbewegung, taktmäßige Bewegung, Tanz; f) mil. Schwenkung. 2. a) Gemütsbewegung, Erregung, Leidenschaft; b) geistige Tätigkeit; c) Trieb, Antrieb, Begeisterung; 3. politische Bewegung, Aufstand, Aufruhr, auch politische Umwälzung 4. (bei Quintilian) (rhet. t.t.) bildlicher Ausdruck, Tropus – motu proprio (aus eigenem Antrieb) Formel in Reskripten der Päpste, die auf deren eigene Anregung zurückgehen.

<sup>ix</sup> Maxwell G. Lay: Die Geschichte der Straße. Vom Trampelpfad zur Autobahn. Frankfurt: Campus, 1994, legt eine Kultur- und Technikgeschichte der Mobilität vor. Er beschreibt wie - im Prozess der Zivilisierung der Bewegungsformen - die Tierpfade immer mehr in ein einheitliches, dem Menschen besser angepasstes System gebracht wurden.

<sup>xviii</sup> Die gesetzliche Kontrolle des Straßenverkehrsverhaltens folgt - leider - immer noch nicht den psychologischen Gesetzen des Lernens und der Entwicklung. Straßenverkehrsgesetze definieren keine Pflichten intelligenten Verkehrsverhaltens. In Folge dessen helfen sie nicht einen positiven Punktekatalog oder eine öffentliche Beurkundung (Stichwort „positives Punktesystem“) zu bestimmen. Wer als Verkehrsteilnehmer sich intelligent im Straßenverkehr verhält, wird nicht öffentlich belohnt. Dabei würde jedoch die positive Verstärkung, die öffentliche Belohnung oder Beurkundung verkehrsentelligenten Fahrverhaltens aus lerntheoretischer Sicht der Verkehrssicherheit mehr dienen, als die öffentliche Bestrafung verkehrsauffälligen Verhaltens. Vor allem – und das ist der zentrale Punkt dieser würde ein positives Punktesystem ein partnerschaftliches Fahrverhalten sowie die Solidarität der Verkehrsteilnehmer untereinander fördern. Denn die öffentliche und normativ gewürdigte und zugleich empirisch verstärkte Wahrnehmung solidarischen Verkehrsverhaltens ist für die Entwicklung von Eigenverantwortlichkeit im eigenen Fahrverhalten konstitutiv: ohne die öffentliche Wahrnehmung von Solidarität gibt es keine individuelle Wahrnehmung von Eigenverantwortlichkeit. Dies gilt auch und gerade im Straßenverkehr.

<sup>xix</sup> Wie wir jedoch aus empirischer Forschung wissen, überdecken viele Autofahrer ihre Schwächen in ihrem Verkehrsverhalten mit Wunschdenken und wünschenswerten Erwartungen an sich selbst. In ihrem idealen Selbstbild sehen sie sich schon als einen sehr guten Autofahrer, der überzeugt sein darf, besser als der Durchschnitt der Autofahrer fahren zu können. Sie glauben, dass sie sich augenblicklich fair und rücksichtsvoll verhalten werden, sobald sie am Steuer ihres Wagens sitzen. Auf diese Weise praktizieren sie die klinisch auffällige Fusion von Denken/Fühlen und Handeln: Das, was ich fühle, ist real (im Sinne von wirklich) und das, was ich fühle tue ich auch (im Sinne von wirksam).