

tip

BERLINMAGAZIN

**Über 6000
Kleinanzeigen**

Berlin

50 Jahre Nazi-

Olympiade

25 Jahre Mauer

1 Jahr Sasse

Film

Steven

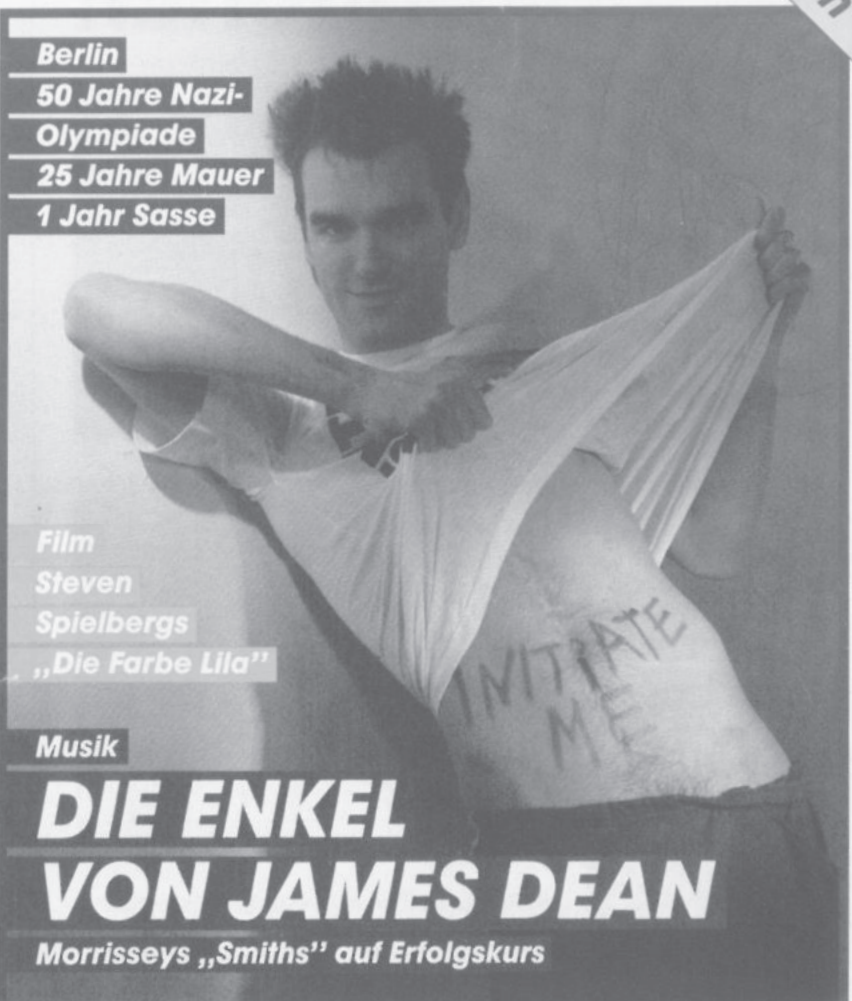
Spielbergs

„Die Farbe Lila“

Musik

DIE ENKEL VON JAMES DEAN

Morrisseys „Smiths“ auf Erfolgskurs



Blickpunkte

„Risikobereitschaft“ – und was auf den Straßen wirklich passiert Ein Beitrag zur Initiationsthematik¹

In der verkehrswissenschaftlichen Diskussion wird Unfallverursachung zumeist durch die Eruierung von Bezugsgrößen des Straßenverkehrs (Fahrzeugaufkommen, Fahrleistung usw.) sowie einer Gewichtung ihres Vorkommens erklärt. Die Verkehrspsychologie betont dagegen, daß bestimmte Straßenverkehrsteilnehmer spezifische Dispositionen mitbringen, aus denen ein erhöhtes Unfallrisiko resultiert. Bei der Gruppe der jungen Fahrer faßt man diese Disposition unter dem Begriff der „Risikobereitschaft“ zusammen (s. dazu BREINBAUER u. HÖFNER 1974; KLEBELSBERG 1982; SCHLAG et al. 1986).

Aber was meint eigentlich der in den letzten Jahren geradezu inflatorisch benutzte Begriff der Risikobereitschaft? Bereit-Sein unterstellt seinem Wortsinn nach ein souveränes, sich seiner selbst bewußtes Subjekt, das im Vollbesitz seiner geistigen Kräfte zu etwas bereit ist. Risikobereitschaft würde also die Bereitschaft eines Fahrers bezeichnen, sich für eine bestimmte Fahrweise zu entscheiden und in voller geistiger Souveränität fahrrisikante Situationen aufzusuchen.

Kann man speziell beim jungen Fahrer von „Risikobereitschaft“ sprechen? Es erscheint uns sinnvoller, im Falle des Risikoverhaltens oder des 'risk-taking' den Begriff der Bereit-

schaft zu meiden und damit der Tatsache zumeist unbewußt funktionierender, emotionaler Verwicklungen im motorisierten Straßenverkehr besser Rechnung zu tragen. Es sei an dieser Stelle an FREUDS These erinnert, daß der Mensch die kränkende Erkenntnis auszuhalten habe, noch nicht einmal Herr im eigenen Hause zu sein.

Bereits WILDE (1974) faßt Risikobereitschaft nicht als einen Verursachungszusammenhang auf, der zum Unfall führt, sondern als eine Produktion, die aus der Abhängigkeit vorsichtigen oder unvorsichtigen Fahrens von der Einschätzung der jeweiligen Situation resultiert. Demnach ist Risikobereitschaft bloße Resultante und keinesfalls ein Erklärungsfaktor für unfallträchtiges Fahren. Aber woraus kann riskantes Verhalten resultieren? Auf diese Frage soll nun eine möglichst konkrete Antwort gesucht und dabei in Rechnung gestellt werden, daß dem motorisierten Fahrer zumeist seine emotionalen Verwicklungen im Straßenverkehr nicht bewußt verfügbar sind.

In der psychologischen Exploration von Fahrern zeigt sich, daß diese sich durch die juristisch definierte Fahrerlaubnis, vor allem aber durch Fahrerfahrungen, im Extremfall sogar durch Unfallfahrungen zu initiieren und damit zum ‚vollwertigen‘ Fahrer zu machen suchen. Von dieser Beobachtung ausgehend soll den Beschreibungen und Äußerungen der befragten Fahrer nachgegangen werden. Es lassen sich mehrere Tendenzen unter-

scheiden, die einen strukturellen Bezug zum Initiationsritual aufweisen.

Wunsch nach Integration

Häufig wird der Führerschein als ein Vorzeigemittel, als eine Beglaubigung des Erwachsenseins angesehen; er sichert die Position in der Gemeinschaft der Freunde (Clique) oder auch des Familienkreises. Viele Fahranfänger streben danach, den Führerschein auch pünktlich zum 18. Geburtstag zu besitzen bzw. den Geburtstag erst dann zu feiern, wenn der Führerschein erworben ist. Ein achtzehnjähriger Schüler braucht dazu das von der Kinderkommunion (!) gesparte Geld auf. In sinnfälliger Weise nimmt er von einem Guthaben der Kindheit Abschied und wandelt es in eine Befähigung des Erwachsenenalters um.

Der ‚alte‘ Führerschein verkörperte das Versprechen, einen direkten Zugang zur ‚großen‘ Welt zu eröffnen. Vom Führerschein auf Probe erwarten nicht wenige junge Fahrer, daß sie in seinem Rahmen gleichsam unter Anleitung in das Verkehrsgeschehen eingeführt werden. Ziel dieser Übergangphase ist dann die Integration in die Gemeinschaft der Kraftfahrer, die sich im Verkehrsalltag bereits bewährt haben. Mit den ‚Könnern‘ kann man sich vergleichen und stellt dabei noch weite Abstände zu den eigenen Fähigkeiten fest. Man ist „auf dem Weg dorthin“ – ein Weg, der Anstrengungen erfordert, Wettbewerbscharakter hat und möglicherweise mit einem ‚Durchgefallen‘ endet.

Wunsch nach Schonraum

Ebenso stark wie der Wunsch, sich ins Erwachsenenleben zu integrieren, ist die Tendenz, einen Bereich zugestanden zu bekommen, in dem man zunächst noch keine volle Verantwortung zu tragen hat. Zwar möchte man möglichst zügig „sein eigener Herr“ sein und mehr PS „im Anzug“ haben, auch nicht mehr „kurz vor dem Ziel“ überholt werden; aber zugleich ist man sich dessen bewußt, daß man

„nur langsam hochkommt“. An dieser Stelle bedeutet der Führerschein einen „Sprung in die Unabhängigkeit“, der auch Gefahren impliziert. Unfallereignisse vor allem im Freundeskreis können dann eine abschreckende Wirkung haben.

So nimmt mancher Fahranfänger für sich in Anspruch, „noch nicht erwachsen“ zu sein. Besser sei es, „wenn man nicht alles selber ausbügeln muß“. Die Phase des Führerschein-erwerbs wird als ein Moratorium gesehen, das man ‚gewährt‘ bekommt und in dem man mehr bewahrt als gefordert wird. Am liebsten wäre einem der Fahrlehrer als ein guter Onkel, der über allem die schützende Hand hält. Der elterlichen Untersagung, den Motorradführerschein zu machen, wird kein Protest entgegengesetzt, weil dieses Verbot den eigenen Abschirmungstendenzen entgegenkommt. Ideal wäre ein Schonraum, in dem Fehler keine unmittelbaren Konsequenzen oder gar schwerwiegenden Folgen haben.

Wunsch nach ‚harten‘ Realitäten

Hier steht nicht der Wunsch nach Schutz, sondern im Gegenteil das Verlangen nach einer „harten Prüfung“ im Vordergrund. Die Fahrprüfung wird als latente Bedrohung erlebt, wie ein „Klotz im Nacken“. Einerseits ist es angenehm, wenn der Fahrlehrer in der Fahrstunde nicht „dazwischenfunk“; andererseits aber befürchtet man, bei der Fahrprüfung in eine „Sackgasse“ geführt zu werden. Trotz der abschreckenden Qualität der Fahrprüfung und der Beschwerlichkeit des Führerscheins auf Probe besteht die Neigung, den Zugang zur Fahrerlaubnis noch schwieriger gemacht zu bekommen bzw. ihn anderen Fahranfängern zu erschweren:

„Da müßten überhaupt schärfere Regeln für alle sein, egal ob Anfänger oder nicht – viel höhere Strafen für alle – Rasertypen müßten ’ne Bewußtseinsveränderung eingebleut bekommen!“ (Schüler,

18 J.) Die „wilden Fahrer“ solle man „richtig schockieren“, man müsse die Konsequenzen deutlich zeigen, wenn es „einen im ersten Jahr gleich dreimal auf die Fresse legt“ (Schüler, 19 J.).

Die Führerscheinregelung wird zu einer „objektiven Instanz“ gemacht, die entscheidet, „wer gut fährt und wer nicht“; die Unfähigen würden – so hofft man – im Laufe der Zeit „rausgefiltert“ (Schüler, 17 J.). Das Prüfverfahren bekommt hier eine Filter- oder Auslesefunktion und wird zur Gütekontrolle hoch-



stilisiert. Die Berechtigung zum Führen eines Kraftfahrzeuges gesteht man nur dem zu, der auch wirklich harte Bewährungsproben durchgemacht und seinen Führerschein nicht „bei Neckermann“ erhalten habe. Durch einen Prägestempel gleichsam gezeichnet, ist man berechtigt und verpflichtet zugleich. Die ‚harten‘ Regeln haben weiterhin Gültigkeit; man steht unter Beobachtung und kontrolliert sein eigenes Verhalten wie das der anderen.

Wunsch nach Vollwertigkeit

Anders als bei dem Wunsch nach einer Schonfrist kann der Führerschein auch so aufgefaßt werden, daß ein Unterschied zwi-

schen Anfängerstadium und ‚Könnerschaft‘ nicht zugelassen wird. Man will sofort „voll drin sein“ im Straßenverkehr und zugleich die volle Anerkennung als guter Fahrer erleben.

Eine neunzehnjährige Erzieherin berichtet: die Fahrschule wolle sie „auf Teufel komm ’raus“ alleine bezahlen; die Fahrprüfung sei ein „ganz entscheidender Schritt“, um „wieder alleine zu fahren“. Den rosa Führerschein wolle sie zehnmal knicken, „damit der alt aussieht“. Das Fahren würde zusehends selbstverständlicher und gehe „so in’s Blut über“. Auf der Autobahn sei sie bereits „Voll Dampf“ gefahren, worauf der Fahrlehrer sie gefragt habe, ob sie ihn „umbringen“ wolle. Beim Motorradfahren kleide sie sich in eine feste Montur, Stiefel, Lederhosen – das gebe natürlich auch ein bißchen Prestige, wenn man in seiner Lederkluft erscheine, „vor allem, wenn die schwarz ist und ganz alt“.

Der Umgang mit der Fahrprüfung ist hier um das Bestreben zentriert, von Anfang an den Eindruck des Fertigen, Ausgereiften zu hinterlassen. Der Status des Fahranfängers wird als geradezu peinlich erlebt. Die Prüfung bekommt die Bedeutung einer zwar notwendigen, aber lästigen formellen Handlung, als sei sie quasi ‚en passant‘ zu bewältigen. Was an Anfängerzeiten erinnern könnte, wird zu modellieren oder auszuklammern gesucht.² Dagegen stehen Fähigkeiten, die einem ‚erfahrenen Hasen‘ zukommen, hoch im Kurs; dazu gehöre auch ein „gewisser Elan“ beim Fahren.

Wunsch nach eigenen Welten

Auf starke Vorbehalte treffen Prüfung und Führerschein bei Fahrern, für die der Verkehrsalltag das ‚eigentliche‘ Bewährungsfeld darstellt. Der Fahrschule haftet in ihren Augen etwas Vorläufiges und Überflüssiges an, da doch die ‚wahre‘ Prüfung auf der Straße stattfindet. Der praktische Fahrunterricht spielt nur insofern eine Rolle, als hier wie bei einem Training oder einem Rennen ‚alle Grenzen‘ kennengelernt werden sollen. Ein 38jähriger Werklehrer:

Der Führerschein auf Probe sei „Attrappe“, „Gummi“, „minderbemittelt“, „Beschneidung“, auf keinen Fall ein „Mannbarkeitsritus“. Dazu müsse man schon „mit einem Motorrad gegen eine Mauer fahren“; dann wisse man, was es mit dem Fahren auf sich habe.

Hoch favorisiert werden Auslebensemöglichkeiten („auf zwei Rädern kurz vor dem Fliegen“), Kraftentfaltung („sich mit Naturgewalten messen“) und Durchsetzungstendenzen

aus der Eifel nach Hause gefahren. Oder man hat es in der Fahrschule mit einem Fahrlehrer zu tun, der sein steifes Bein zeigt, das er sich bei einem Unfall geholt hat. Es scheint auch kein Zufall, daß man sich gerade mit diesem Fahrlehrer „gekebbelt“ habe, der auf „Image eines Sportfahrers“ gemacht und gezeigt habe, was er alles konnte.

Mancher Motorradfahrer betont den Reiz sinnlicher Qualitäten beim Motorradfahren: z. B. mit nackter Haut, nur mit Leder bekleidet, auf einer Maschine zu sitzen und sie kurz aufzudrehen.



(„die Schwerkraft austricksen“, „über Leben und Tod entscheiden“).³ Unfälle dagegen bagatellisiert man, als gehörten sie im Verkehrsalltag wie selbstverständlich dazu. Da passiert es eben, daß man sich mal „unbesehen auf die Nase“ lege. Körper und Körpersymbolik spielen eine wesentliche Rolle, insbesondere bei Motorradfahrern.

Die soeben erstandene Maschine wird noch ohne Führerschein, ohne Helm, Brille und richtige Kleidung mit flatterndem Hemd bei Wind und Wetter

Man stilisiert sich zum ‚Outlaw‘; der Film „Easy Rider“ gehört zum Kult im Motorradclub („die Totgeweihten grüßen dich“), ebenso Rituale wie das ‚Bepinkeln‘ von Jeansjacken. Auf Motorradfahrertreffen segnet ein ‚Motorrad-Pfarrer‘ während einer Messe die Maschinen, „als würde die ganze Sache dadurch auch noch ein bißchen geheiligt werden“.

Die Motorradwelt entwickelt ihren eigenen Charakter, mit eigenen Gesetzen und Rechten, die nur der Eingeweihte kennt (s. dazu auch: WÜRZBERG 1985; KÜNSTRING 1986). Diese Regeln resultieren nicht aus der Straßenver-

kehrordnung, sondern sind Gesetze der ‚Gesetzlosen‘: z. B. im Streit einem Pkw-Fahrer „eine Beule in die Tür treten“ oder „Sonntagsfahrern an die Wäsche gehen“. Das Leben mit dem Fahrzeug wird zu einem kontinuierlichen Initiationsritus. Nicht das ‚Dokument‘ Führerschein beglaubigt fahrerisches Können, sondern die nachweisbar bestandenen Prüfungen des Fahralltags. Am deutlichsten bezeugen die in der Auseinandersetzung mit der Realität davongetragenen Spuren wie vorzeigbare Narben, steifes Bein, Verstümmelungen usw. den persönlichen Einsatz und die ‚Bewältigung‘ der fahrerischen Herausforderung.

Zur Struktur der Initiation

Strukturelle Analogien zwischen dem Grundmuster von Initiationsriten und den Erlebens- und Verhaltensmustern beim Erwerb der Fahrerlaubnis legen die Hypothese nahe, die Fahrprüfung oder auch die frühe Fahrerfahrung habe einen ähnlichen Stellenwert in unserer Gesellschaft wie die Initiation von Heranwachsenden bei den Naturvölkern. Der biographische Übergang vom Kind oder Jugendlichen zum Erwachsenen gilt in der Initiationsforschung als exemplarische Form, die im Rahmen von Entwicklung notwendigen Übergangsverfassungen zu bewerkstelligen. Die zur Ablösungszeit von Kindheit und Elternhaus stattfindenden Initiationsriten haben eine strukturell bedingte Notwendigkeit; sie dienen letztendlich der Aufrechterhaltung der sozialen Ordnung, weil sie die Einfügung des Heranwachsenden in die Erwachsenenkultur und Verantwortung organisieren helfen. Auf der anderen Seite aber eröffnen sie dem Heranwachsenden die Möglichkeit, in der gesellschaftlichen Hierarchie aufzusteigen und entsprechende Rangpositionen einzunehmen: Mitglied in Erwachsenengemeinschaften, Fachverbänden und Geheimbünden oder gar ‚Meister‘ oder Schamane zu werden (POPP 1969; BETTELHEIM 1982; v. GENEP 1986; ELIADE 1988; HIRSCHBERG 1988).

Die jeweils erreichte Rangstufe wird durch Kleidung, Abzeichen oder Tatauierung sichtbar gemacht. Zuvor jedoch hat der Initiand eine Reihe von Opfern und Mutproben zu erbringen. Er wird aus der Gemeinschaft abge sondert; er muß sich an einen geheimen bzw. verbotenen Ort ‚in Exil‘ begeben. Ihm werden alltägliche Notwendigkeiten wie Licht, Nahrung, Konversation entzogen. Er erhält Unterricht in verschiedenen Fertigkeiten und wird in die Kultform, die Geheimsprachen, Masken und Riten der Kultur eingeführt und mit der sexuellen Wirklichkeit vertraut gemacht.

Das Körperbild spielt in diesem Übergangsprozeß eine wichtige Rolle; das symbolische Sterben des Individuums, seine Neuerschaffung und anschließende Wiedergeburt als vollwertiger, erwachsener Mensch wird durch verschiedene Arten der Veränderung und Deformation einzelner Teile des Körpers wie Haare ausreißen, Durchbohren von Körperteilen, Beschneidung des Genitals, Zahnaus schlagen, Tatauierung, Narbenoperation *zeichenhaft* dargestellt. Diesen Ritualen liegt der Gedanke zugrunde, daß erst durch schmerz hafte Prozeduren und Opferungsvorgänge eine Erhöhung im sozialen Rang zu erreichen ist.

Unsere Kultur hält sich im allgemeinen zugute, daß sie auf so martialische Weise nicht mit den Heranwachsenden verfare. Es gibt in Westeuropa und Nordamerika sogar Initiativen, die trotz ständig gewachsener Zweifel am eigenen Kulturzentrismus den Versuch machen, die Initiationsformen z. B. afrikanischer Stämme zu verändern oder gar zu unterbinden.

Aber auch in den sog. zivilisierten Gesellschaften lassen sich Abkömmlinge der Initiation finden: z. B. Exerzitien, die Reifefeiern zum Abschluß der Schulzeit, die Jugendwei-

hen in den osteuropäischen Staaten, die Probezeit zum Beginn einer Anstellung, der Eintritt in bestimmte Berufsstände, Geheimbünde oder religiöse Organisationen. Nach ELLADE (1988) sind die Initiationsthemen auch für den modernen Menschen wirksam; dies macht er z. B. an dem Erfolg von Literaturen und Filmen fest, die in ihren Geschichten und Bildern die Mythen (Prüfungen) des Helden inszenieren. Allerdings sei der Sinn für die traditionelle Initiation verloren, der zugrunde liegende Wirkungszusammenhang nicht mehr bewußt und damit auch nicht mehr öffentlich zugänglich.

Initiatorische Funktionen des Unfalls im Straßenverkehr

Das Verkehrsleben kann zu einer eigenständigen Realität werden – mit eigenen Normen und Mutproben. Über die Initiation, d. h. die angestrebte Veränderung und Legitimation des angehenden ‚Kraftfahrers‘, hat dann nicht mehr die Fahrerlaubnisregelung, sondern eine bestimmte Perspektive von Straßenwirklichkeit zu befinden – das ‚Gesetz der Straße‘. Vor allem die Erzählungen junger, männlicher Motorradfahrer hinterlassen immer wieder den Eindruck, als seien Unfälle zu einer ‚gestandenen‘ Erfahrungsbildung und ‚Ausrüstung‘ des Kraftfahrers unerlässlich, und als würden sie aus einer ‚irrationalen‘ Logik heraus immer wieder provoziert. Dazu abschließend noch einmal ein Blick in das Erhebungsmaterial:

„Ich würde direkt von Anfang an knallhart in alle Formen des Verkehrs ‚reingehen ...‘ (Maschinenschlossler, 17 J.).

„Jetzt ist mir das alles in Fleisch und Blut übergegangen“ (Gymnasiast, 19 J.).

„Daß man sich ‚breit‘ macht, gehört vielleicht dazu. Es ist vielleicht bestärkend, wenn die Leute einen Unfall gehabt haben, daß die nicht tot sind ... Sachen, die man einfach hinter sich gebracht haben muß“ (Beschäftigungstherapeutin, 26 J.).

„Ich hatte einen Fahrlehrer, der war über 60, der hat mir immer Geschichten aus dem zweiten Weltkrieg erzählt ... bei der Invasion in der Normandie war er dabei; und später hat er in Köln Bomben entschärft. Als ich mal aus Versehen in eine Einbahnstraße reingefahren bin, hat er den Wagen angehalten, die Tür aufgerissen und rumgebrüllt ... ich hab' Blut und Wasser geschwitzt ...“ (Gymnasiast, 18 J.).

„Man hat aber die Erfahrung noch nicht. Die kommt vielleicht noch, wenn man sich ein paarmal hingelegt hat oder eben mit dem Auto einen schweren Unfall hatte“ (Dreher, 19 J.).

Was hier auf den ersten Blick nach grober Pädagogik und ‚harten‘ Erfahrungen verlangt, das ist sich seiner (selbst-)gefährdenden Tendenz gar nicht bewußt. Die Initiation ist der herkömmlichen Definition nach ein Vorgang von hohem öffentlichem Interesse. Die Rituale der Initiationskultur finden bei den Naturvölkern denn auch als ein öffentliches Ereignis statt. In unserer Kultur wird dagegen die martialische Version der fahrerischen Initiation zu einem privaten Ereignis gemacht, das offenbar nicht von öffentlichem Interesse sei. Derjenige, der einen Unfall ‚baut‘, wird eher für ‚dumm‘, ‚unreif‘ und ‚unerfahren‘ erklärt. Von dieser Warte aus betrachtet wäre deshalb die Benutzung des Begriffs ‚Initiation‘ für unsere Fahrkultur in Zweifel zu ziehen.

Dem ist nun entgegenzuhalten, daß das aus riskanten und martialischen Fahrhandlungen resultierende Leid noch lange nicht aus der Welt geschafft ist, indem man es an einer bestimmten, genau definierten Problemgruppe lokalisiert und damit quasi zum privaten Leid erklärt. Es ist hier vielmehr die These, daß man der Unfallgefahr der ‚Initiationsfahrer‘ nur beikommt, indem man sie stärker als bisher in den Zusammenhang des Erfahrungsmachens und der ‚Bewährung‘ rückt. Dann würde auch deutlich werden, wie stark unsere Fahrkultur im Ganzen durch unbewußte Ini-



tiationsphantasien geprägt wird: bei dem ‚Alten Hasen‘, der stolz sein steifes Bein zeigt, das er sich bei einem Rennen ‚geholt‘ hat; bei der Fahrschule, die in ihrer Schaufensterdekoration mit allerlei Trophäen aufwartet; bei einem Lifestyle, für den Alkoholkonsum immer noch eine Frage des ‚Standings‘ ist; bei den Abzeichen und Orden, die man sich als ‚Kraftfahrer‘ bei Automobilclubs ‚verdienen‘ kann; auch bei dem Filmteam, das ‚Verkehrssinnbildung‘ betreibt, dabei ohne Crashes einfach nicht auskommen mag und sich zum Jubiläum langjährigen Bestehens auf ein umgestürztes Auto postiert, als habe es soeben einen prächtigen Bock geschossen, usw.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß die Äußerungen und Verhaltensweisen junger Fahrer ihrer Sperrigkeit gegen die rationale Logik wegen nicht einfach eine Sinnlosigkeit

darstellen. Der Umweg über ethnologische Befunde zu den Bedeutungen und Erscheinungsformen der Initiation macht deutlich, daß hier ein ernstzunehmender psychologischer Sinn verborgen liegt, der sich in verschiedenen Tendenzen äußert:

- junge Fahrer wollen beweisen, daß sie zu Recht zur Gemeinschaft der ‚Kraftfahrer‘ gehören; Zeichen dieser Beweisführung sind alle Erfahrungen und markanten Ereignisse der Fahrerkarriere, auch und gerade Unfälle;
- sie suchen nach den ‚Grenzen‘ ihrer Fahrmöglichkeiten: Wie weit kann man gehen, was ist noch zulässig?
- sie spüren aber auch die Unfertigkeit ihres Könnens und die Versehrbarkeit der eigenen (körperlichen) Existenz; eine Situation, in der

sie nach Wappnungsmöglichkeiten suchen, im Extremfall nach dem Motto: ‚Was uns nicht tötet, macht uns nur härter‘.

HORNSTEIN (1986) sieht die Unfallproblematik junger Leute dadurch bedingt, daß sie dem Druck unerträglicher Verhältnisse zu entfliehen suchen, sich selbst und andere gefährdend. Die hier referierten Befunde zum Fahrerlaubniswerb und zur Fahrerfahrung junger Fahrer legen eine andere Verstehensgrundlage nahe. Was sich als Ausbrechen und Entfliehen gebärdet, ist der (schmerzhaft) sich verkehrende Wunsch, einen Schritt in die Kultur und Hierarchie der Erwachsenen zu tun. ●

Anmerkungen

¹Die hier vorgestellten Befunde basieren auf einer Untersuchung, die im Rahmen von Begleitforschungen zu den neuen Fahrerlaubnisregelungen im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (Bergisch-Gladbach) durchgeführt wurde. Die Untersuchung bezieht sich auf den Zeitraum Sommer 1986 - Herbst 1988, d.h. genau auf die Übergangsphase von der alten Führerscheinregelung zu den neuen Führerscheinregelungen ‚Stufenführerschein‘ und ‚Fahrerlaubnis auf Probe‘. Wir danken Herrn Dr. I. PFAFFEROTT von der Bundesanstalt für Straßenwesen für wertvolle Anregungen.

²In diesem Zusammenhang wird des öfteren die rosa Farbe des neuen Führerscheins mokiert: „wie neugeboren“; „Mädchenfarbe“; „tuntenmäßig“. Das verweist auf ungeliebte Bedeutungen im Bild und Selbstbild des Fahranfängers sowie auf die darin implizierte Unsicherheit und Diffusion seines Rollenstatus.

³Diese Grundtendenzen motorisierten Fahrens sind in den Studien des DelBerg-Instituts Köln während der 70er Jahre ausführlich beschrieben worden. Siehe dazu BERGER et al. 1975; BLIERSBACH u. DELLEN 1981.

Literatur

BERGER, H. J., BLIERSBACH, G., DELLEN, R. G. (1975): Fahrformen und Erlebensentwicklungen bei der Teilnahme am Straßenverkehr. Buchreihe der Arbeits- und Forschungsgemeinschaft für Straßenverkehr und Verkehrssicherheit (AFO), Band XXV, Köln

BETTELHEIM, B. (1982): Die symbolischen Wunden. Pubertätsriten und der Neid des Mannes. Frankfurt/Main

BLIERSBACH, G., DELLEN, R. G. (1981): Informationsverarbeitung und Einstellung im Straßenverkehr. Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft 54, Köln

BREINBAUER, W., HÖFNER, K. J. (1974): Die jugendlichen Kraftfahrer. Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien

ELIADE, M. (1988): Das Mysterium der Wiedergeburt. Versuch über einige Initiationstypen, Frankfurt/Main

GENNEP von, A. (1986): Übergangsriten. Frankfurt/Main, New York

HIRSCHBERG, W. (Hg.) (1988): Neues Wörterbuch der Völkerkunde. Berlin

HORNSTEIN, W. (1986): Einstieg in den motorisierten Straßenverkehr – der Anfang vom Ende? Zur Situation jugendlicher motorisierter Zweiradfahrer. Unveröff. Ref., Bonn

KLEBELSBERG, D. (1982): Verkehrspsychologie. Berlin, Heidelberg, New York

KÜNSTING, S. (1986): Meine Ehre heißt Treue. Ethnologische Untersuchung eines Callasclubs in der Bundesrepublik. Köln

POPP, V. (Hg.) (1969): Initiation. Zeremonien der Statusänderung und des Rollenwechsels. Frankfurt/Main

SCHLAG, B., ELLINGHAUS, D., STEINBRECHER, J. (1986): Risikobereitschaft junger Fahrer. Unfall- und Sicherheitsforschung im Straßenverkehr, Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft 58, Bergisch-Gladbach

VIERBOOM, C. (1989): Psychologische Formen des Umgangs mit den neuen Fahrerlaubnisregelungen. Schlußbericht zum Forschungsprojekt 8311/2 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln

WAGNER, W., VIERBOOM, C. (1988): Untersuchung zur Optimierung des Nachschulungskurses für Fahranfänger. Forschungsbericht für den Deutschen Verkehrssicherheitsrat. Unveröff. Manuskript, Köln

WILDE, G. J. S. (1974): Wirkung und Nutzen von Verkehrssicherheitskampagnen. Ergebnisse und Forschungen – ein Überblick. ZVS 20 (4), 227-238

WÜRZBERG, G. (1985): Rocker, Hexen, Kamikazes – Geschichten aus dem Motorradalltag. Reinbek

Dr. Werner Wagner/Carl Vierboom