

Rasen als Sucht

Autor(en): **Mathys, René**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Mobile : die Fachzeitschrift für Sport**

Band (Jahr): **6 (2004)**

Heft 1

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-991492>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Rasen als Sucht

Auf den Schweizer Strassen wird gerast. Bei jedem dritten schweren Unfall spielt überhöhte Geschwindigkeit eine Rolle. Für 18- bis 24-Jährige ist der Strassenverkehrsunfall die häufigste Todesursache. Was fasziniert Jugendliche an der Droge Geschwindigkeit?

René Mathys

Im Strassenverkehr ist das Nichtanpassen der Geschwindigkeit an die Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse eine häufige Unfallursache. Die gesetzlich festgelegten Tempolimiten geben lediglich die Höchstgeschwindigkeiten an, die keinesfalls überschritten werden dürfen und nur unter optimalen Bedingungen gefahren werden können. Untersuchungen zeigen, dass bei 20 bis 50 Prozent aller Fahrten – je nach Zeit und Strassenart – die erlaubte Höchstgeschwindigkeit überschritten wird. Auf Ausserortsstrassen und Autobahnen fahren nachts und bei Regen sogar bis zu 60 Prozent aller Lenkerinnen und Lenker zu schnell. Bei jedem dritten schweren Unfall ist überhöhte Geschwindigkeit die Ursache, und jeder zweite Fahrausweis wird wegen dieser Verletzung der Verkehrsregel entzogen.

Die Spitze des Eisbergs

Überhöhte Geschwindigkeit auf Strassen ist ein Massendelikt. Die in den Medien erscheinenden «Raser», die sich Autorennen mit tödlichem Ausgang liefern, sind nur die Spitze des Eisbergs. 2002 starben bei Verkehrsunfällen in der Schweiz 513 Menschen, 6000 Personen wurden schwer verletzt. Bei einem grossen Teil dieser Unfälle war überhöhte Geschwindigkeit zumindest eine Mitursache.

Auffallend ist auch, dass Personen zwischen 18 und 24 Jahren ein zwei- bis dreifach höheres Unfallrisiko haben als ältere Verkehrsteilnehmer – der Strassenverkehrsunfall ist die häufigste Todesursache junger Menschen dieser Altersklasse.

Erwachsenwerden als Aufgabe

Das Verhalten Jugendlicher muss auf dem Hintergrund der an sie gestellten Anforderungen gesehen werden. Innerhalb so genannten Sozialisationsbedingungen (ökonomische, kulturelle, politische und soziale Strukturen und Prozesse) entwickeln junge Erwachsene ihre Identität und Verhaltensweisen. Die Rahmenbedingungen sind folgende:

- die Jugendphase mit dem steigenden Konkurrenzdruck ist eine eigentliche Qualifizierungsphase.
- damit verknüpft ist eine Verlängerung und qualitative Steigerung der Ausbildung. Der Übergang in das Erwerbsleben gestaltet sich oft kompliziert.
- Jugend ist eine in der Gesellschaft eigenständige Grösse, was sich in speziellen Einrichtungen, Massnahmen und Programmen manifestiert, die sich an Jugendliche richten.

Wunsch und Wirklichkeit

Die Jugendlichen selbst erleben ihre Situation als widersprüchlich. Einerseits erreichen sie früh eine soziokulturelle Unabhängigkeit, während sich ihre ökonomische Abhängigkeit verlängert. Die durch

Anhalteweg eines Autos bei verschiedenen Geschwindigkeiten

Geschwindigkeit	Reaktionsweg (Reaktionszeit = 1 s)	Bremsweg		Anhalteweg	
		trocken	nass	trocken	nass
30 km/h	8 m	5 m	6 m	13 m	14 m
50 km/h	14 m	13 m	16 m	27 m	30 m
80 km/h	22 m	34 m	42 m	56 m	64 m
100 km/h	28 m	52 m	66 m	80 m	94 m
120 km/h	33 m	76 m	94 m	109 m	127 m



hologen Interview mit dem dem Verkehrspsychologen Inte

die Werbung angepriesene hemmungslose Konsumaufforderung steht im Widerspruch zu einer anspruchsvollen Ausbildungszeit, die Disziplin verlangt. Schliesslich konkurrenzieren im Erleben der Jugendlichen auch zwei zeitliche Bezugspunkte: Jugendliche sollen sich einerseits auf die Zukunft – die für sie in weiter Ferne liegt – vorbereiten, andererseits ist für die Identitätsfindung der aktuelle Moment im Hier und Jetzt von grosser Bedeutung. Das Verhalten von Jugendlichen ist in jedem Fall eine Strategie zur Bewältigung der an sie gestellten Anforderungen. Die durch Disziplinierung geprägte Phase der Vorbereitung auf das Berufsleben wird durch die Suche nach Erlebnissen, die das Selbstgefühl und die Selbstbestimmung fördern, beantwortet. Wer in der Ausbildung wenig erfolgreich ist, der kompensiert. Dabei eignet sich offensichtlich Rassen mit dem Auto zum Ausleben dieser Bedürfnisse besonders gut.

Raser sind Jäger

Norbert Bolz, Professor für Kommunikation an der Universität Essen, erklärt das Rassen auch mit einem anthropologischen Ansatz, wenn er sagt, hohe Geschwindigkeiten hätten mit dem Jagdinstinkt zu tun: man «jagt» über die Autobahn. Dahinter stecke dieses archaische Erbe, das wir unzerstörbar in uns trügen, dieses Erbe des Jägers, das in der modernen Welt nirgendwo mehr ausgelebt werden kann. Ebenso wenig wie die tiefsten Wünsche nach aggressivem Verhalten im sozialen Alltag. Bolz vergleicht das Rassen auch mit einem Drogenrausch: Raser sind jene, die die Droge Geschwindigkeit zu sich nehmen. **m**

«Im Auto bin ich Bond, James Bond»

Können Jugendliche ihre Bedürfnisse anstatt beim Rassen mit dem Auto allenfalls im Sport ausleben? Wenn ja, mit welchen Risiken? Heinz Graf: Fahren dient vielen Jugendlichen zur Befriedigung jugendspezifischer Extramotive, wie Imponiergehabe, Selbstdarstellung, Spannungssuche, sich an Grenzen tasten und dem Bestreben «Dampf abzulassen». Für die Gruppenzugehörigkeit nehmen Jugendliche auch Risiken in Kauf, denn durch Vernunft und Vorsicht gewinnt man kein «cooles» Image. Der Schnellste zu sein, oder der Geschickteste beim Durchschlängeln im Stadtverkehr sind Eigenschaften, die Ankommen und Selbstbestätigung geben. Das Fahrzeug dient dabei als Vehikel für Fantasien, Träume und Illusionen. So ist die Überwindung der Raum-Zeit-Grenze ein alter Menschheitstraum. Vorbilder aus der Filmbranche, Enterprise, Startrek, Batmobil, Knight Rider und James Bond animieren zum Nachahmen. Sportlerinnen und Sportler holen sich diese Anerkennung im Training und im Wettkampf. Mit Ausnahme der Extremsportarten sind die Risiken kalkulierbar und gering. Zudem werden die Jugendlichen betreut und begleitet. Trainerinnen und Betreuer können eventuelle Auswüchse kontrollieren und in die richtigen Bahnen lenken.

Sind Sportler disziplinierte Autofahrer oder Raser? Ein guter Sportler ist auf der Höhe seiner Leistungsfähigkeit, die er sich mit grossem Willen und Disziplin angeeignet hat. Er kennt seine Grenzen, hat ein realistisches Risikoverhalten und ein gesundes Selbstwertgefühl. Zudem ist sein Bewusstsein für Gesundheit ausgeprägter als bei Nichtsportlern. Deshalb sind Sportler disziplinierte, manchmal auch schnelle Autofahrer, aber in der Regel sicher keine Raser.

Wie lassen sich Raser therapieren? Zuerst sind die Motive des Rasers zu ergründen. Vielleicht findet man ungefährliche Alternativen, um diese Bedürfnisse zu befriedigen, zum Beispiel im Sport. Oft muss die Motivationsstruktur im Sinne einer Nachreifung der Persönlichkeit geändert werden. Nicht jeder Schnellfahrer ist jedoch ein Raser, der therapiert werden muss. Oft sind es Gedankenlosigkeit, Unwissenheit und momentaner Stress, die zu Unfällen und/oder zum Entzug des Fahrausweises führen. In einigen Fällen reicht eine verkehrspsychologische und verkehrssinnbildende Nachschulung. Mit gezielter Wissensvermittlung und dem Bewusstmachen und analysieren der eigenen Erfahrungen lassen sich Überzeugungen ändern, was letztlich zu einer Einstellungsänderung führen kann.

Heinz Graf ist Verkehrspsychologe und hat täglich mit Autorasern zu tun. Hier erfährt man noch mehr zum Thema: www.verkehrundsport.ch