

Sicherheits- und Risikoabschätzung als täglich-alltägliches Exerzitium

Autor(en): **Hürlimann, Fred W.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **108 (1990)**

Heft 45

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-77548>

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.

Sicherheit und Risiko

Sicherheits- und Risikoabschätzung als täglich-alltägliches Exerzitium

Wenn der Autor in einem früheren Artikel in SI+A [1] dargelegt hatte, dass Risiko und Sicherheit zwei dominieren-

VON FRED W. HÜRLIMANN,
ZÜRICH

de Faktoren im menschlichen Leben seien, dass kreatürliche Existenz häufig zwischen diesen Polen oszilliere, dass dieses Positionieren sich dem Menschen als Daueraufgabe stelle, andernfalls er sich positionieren lassen müsse, dass zwischen Lebenslüge und Realitätssturz eventuell Komplementarität oder androgyne Wesenhaftigkeit sich (vielleicht) langsam tastend etablieren und dass daher Werte wie Wartenkönnen, Geschehenlassen, Stille ertragen und Auskultivieren, gegenüber den gängigen (männlichen?) Orientierungsbalken der Leistung, des Erfolges, der Durchsetzung und Dynamik, von Verdrängungskampf und Aufstieg eventuell im Aufschwung wären. (Bis der nächste wirtschaftliche Grosswettersturz wieder korrigierend-straftend eingreift? Oder die «Grundprogrammierung» trotz modisch-sanftem Gehabe und kosmetischer Tünche wieder Oberhand gewinnt?)

Wenn aus all diesen Überlegungen postuliert wurde, dass die pessimistisch-resignative No-future-Weltschmerz-Haltung, wonach es typologisch simpel nur zwischen Gewinner und Versager zu diskriminieren gäbe, wenn all dies relativiert werden kann und muss, indem eben die Leuchtfeuer der Seele am Lodern gehalten werden, dann liegt im täglich-alltäglichen Exerzitium des Weges, des Übens, Suchens eine wahrhaftige Chance. Dürckheim nennt sie so [2]:

«Die erste Voraussetzung aller rechten Übung ist, dass man verstanden hat, was rechtes Üben bedeutet: Nicht Üben eines Könnens im Dienst einer von der Welt her geforderten Leistung, sondern Exerzitium auf dem inneren Weg! Die Übung zur Leistung erledigt sich, wenn man das Geübte kann. Die Übung auf dem inneren Weg beginnt erst, wenn man das Geübte kann, und besteht in seiner ewigen Wiederholung. Wo die Technik einer Leistung vollendet beherrscht wird, spiegelt jede Wiederho-

lung des Gekonnten die Haltung des Übens wider. Jeder Fehler im Vollzug bedeutet eine Fehlhaltung des Übens. Ist dies erkannt, dann kann die Bemühung um den reinen Vollzug zu einer Arbeit des Menschen an sich selbst werden [3]. So wird auch die Übung der wesensgerechten Haltung und des naturgegebenen Atems zu einem Exerzitium erst dann, wenn man sie technisch beherrscht. Und in der ewigen Wiederholung ihres wesensgemässen Vollzuges wächst der innere Mensch. So erst wird der Alltag zur Übung.

Die zweite Voraussetzung der Übung, als Dauerexerzitium verstanden, ist, dass der Mensch bereit und wirklich entschlossen sei, sein Leben in der Welt im Zeichen seiner Bestimmung zu führen, d.h. im Dienst an seinem überweltlichen Sein zu leben. Er muss begriffen haben, dass er nur in der Treue dieses Dienstes heil werden kann, und sich für diesen Dienst entschieden haben. Solange er nur seiner Sicherheit und seinem Glück in der Welt lebt, kann er das Rechte nicht finden. Nur wenn es ihm in *allem* Erkennen und Wirken um das Offenbarwerden des *Lebens* in der Welt geht, gelangt er auf den *Weg*. Und dann verwandelt der Alltag sich zu einem einzigen Felde der Übung. Solange der Mensch in der Übung etwas für sich sucht, was es auch sei: Gewinnung höherer Fähigkeiten, schöne Erlebnisse oder auch Gelassenheit, Harmonie oder selbst sein eigenes Heil, verfehlt er den *Weg*.»

Wenn Dürckheim also hier deutlich macht, dass Üben einmal die Beherrschung der rein technischen Seite eines Ablaufes voraussetzt, um überhaupt auf den inneren Weg zu gelangen, und dass andererseits Übung nur dann zum Dauerexerzitium kommen kann, wenn der Mensch bereit und wirklich entschlossen ist, sein Leben in der Welt im Zeichen seiner Bestimmung zu führen, d.h. im Dienst an seinem überweltlichen Sein zu leben. Wenn also auch hier die Polarität zwischen (technischer) Ablaufsicherheit einerseits und (Bestimmungs-) und Seins-Risiko andererseits angezielt wird, dann kann unsere Vorstellung, wonach uns unsere inneren «Leuchtfeuer der Seele» als Mar-

«Übung im Alltag bedeutet immerzu Einkehr und Umkehr, Loslassen der Welt und Zulassen des Wesens. Und wenn wir den innersten Kern unseres Selbst einmal fühlen und in uns das Wesen erwacht – dann spüren wir auch das Wesen der Dinge, und mitten im weltlichen Dasein begegnet uns allenthalben das Sein.» Karlfried Graf Dürckheim

kierungsbojen des Seins helfen können und müssen, tauglich sein. Freilich ist damit die Frage nach deren vitalen Lebensspeisung noch nicht beantwortet. Diese ist allenfalls in der nächsten Überlegung zu finden [3]:

«... Die Übung auf dem inneren Weg ist allem zuvor die Übung eines Sich-Aufschliessens für das in der Innerlichkeit erfahrbare Wesen, aus dem das Sein spricht und ruft. Von früh bis spät ruft die Welt uns nach aussen, will als Welt erkannt und gemeistert werden. Das Wesen ruft uns fortgesetzt von innen und nach innen. Die Welt verlangt von uns Wissen und Können, das Wesen verlangt von uns, dass wir das Gewusste und Gekonnte immer wieder im Dienste des Reifens vergessen. Die Welt verlangt von uns, dass wir fortgesetzt etwas machen. Das Wesen verlangt von uns, dass wir das Rechte einfach nur zulassen. Die Welt hält uns und treibt uns, ohne Ruhe zu geben, in Gang, auf dass wir zu etwas Feststehendem kommen. Das Wesen verlangt von uns, dass wir, ihm zugewandt, nirgendwo haften, damit wir uns nicht im Stehenbleiben verfehlen. Die Welt hält uns an zum Reden und unablässigen Wirken. Das Wesen verlangt, dass wir stille werden und tun, ohne zu tun. Die Welt zwingt uns, an Sicherungen zu denken. Das Wesen ermuntert uns, uns ständig aufs neue zu wagen. Die Welt fügt sich uns, wenn wir sie verstehen



Bild 1. Die verkehrssoziologische Situation eignet sich auch sehr gut für weltanschauliche Postulate

und begreifen. Das Wesen öffnet sich uns, wenn wir das Unbegreifliche aushalten. Die Tragkraft des Wesens bewährt sich, wenn wir das, was uns in der Welt hält, wieder lassen, und das Wesen erneuert und verwandelt uns nur, wenn wir uns von dem, was uns in der Welt reich macht, wieder trennen.»

Hier wird wieder die polare Sichtweise zwischen «der Welt» und «dem Wesen», aber diesmal umgekehrt, artikuliert: Der Ruf nach Wissen und Können und die Notwendigkeit, Gewusstes und Gekonntes immer wieder im Dienste des Reifens zu vergessen. Der äusserer Zwang, «etwas zu tun», und die innere Notwendigkeit, «das Rechte» einfach nur zuzulassen. Die weltliche Aufforderung zum Reden und Wirken und andererseits die wesenhafte Aufforderung, stille zu sein, zu tun, ohne zu tun... und letztlich an weltliche Sicherungen zu denken und trotzdem wesensgemäss ständig das Risiko, Neues zu wagen, einzugehen, Bewährtes wieder zu lassen. Echte Tragfähigkeit bewähre sich nur dort, wo der Mensch sich im Zeichen des Wandels auch wieder trennen könne...

Dieses tagtägliche Exerzitium auf dem WEG zwischen der Welt und dem Wesen kann auch der Gefahr begegnen, dass permanent drohende Gefahrenpotentiale sich im subjektiven Erleben des Menschen rasch relativieren, dass aber auch ständig auf hohem Niveau aufrecht erhaltene Sicherheitsnetze, wirksame Gefahrenwitterung und Sinnesschärfe abstumpfen können.

Am Beispiel der tagtäglichen Meisterung der eigenen Mobilitätsbedürfnisse im sozialen Feld des Verkehrs kann sehr schön der von Dürckheim als initiatischer Weg im Alltag aufgezeichnete Prozess dargestellt werden.

Auf dem Wege oder im Wege

Am Beispiel der Geschwindigkeit des BeWEGens einer für den Menschen offenbar sehr bedeutsamen, weil (scheinbar?) zeitrelevanten Dimension kann die aktuelle Problematik des «Übend-auf-dem-Wege- oder Sich-im-Wege-



Bild 2. Bei der Entwinterung des Autos bietet sich den Mitgliedern einer Grossfamilie, sofern diese arbeitswillig sind, die Gelegenheit, sich nützlich zu machen. Die richtige Verteilung der diversen Arbeiten übernimmt am besten, wie auf dieser Zeichnung zu sehen ist, das Familienoberhaupt mit seiner Qualifikation zum Oberlehrer.

Sein» dargestellt werden. Typisch dafür sind denn auch die immer wieder heftig aufflammenden Diskussionen um die Begrenzung meist schon längst vorhandener, lediglich um einige Kilometer Geschwindigkeit zu differenzierenden Höhe der Fahrgeschwindigkeit. Solche Auseinandersetzungen um Geschwindigkeitsbegrenzungen, genauer, um die Verschiebung der vorhandenen Limiten um ein Kleines nach oben oder unten, lösen immer wieder starke Emotionen aus. Art und Stärke dieser Diskussionen lassen jedesmal erkennen, dass generelle Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Innerorts- und Ausserortsstrassen oder auf Autobahnen bei der Bevölkerung, insbesondere bei den betroffenen Motorfahrzeuglenkern, auf einen umfangreichen Komplex von Meinungen, Einstellungen, Erwartungen, Widerständen und Vorurteilen stossen.

Sie nehmen oft den Charakter von «Heiligen Kriegen» an, in denen sich polar und sehr vereinfachend ausdrückt die Lager der Vertreter der «persönlichen Freiheit» (und des Risikos) und diejenigen von «Ruhe und Ordnung» (und Sicherheit) unerbittlich gegenüber stehen.

Dies alles ist nachvollziehbar, handelt es sich beim BeWEGen im Verkehr doch um einen Lebensbereich, in dem es praktisch nur Betroffene gibt. Getroffen werden zentrale Existenzbedürfnisse des Menschen wie: Sicherheit und körperliche Unversehrtheit (auf 4, 2 oder 0 Rädern), Wohlbefinden und Ruhe (im Wohnquartier), Freiräume und Entfaltung (Freiheit dank jederzeit

verfügbarem Fahrzeug), Zuwendung und Zärtlichkeit (bei perfekter Pflege und Ausstattung des eigenen Fahrzeuges), Freizeiterfüllung (Sporthobbys dank und mit Fahrzeug), Arbeitsplatzsicherung (von der Fahrzeugherstellung bis zum Zubehörhandel).

Im Spannungsverhältnis des Menschen zu Fahrzeug und Geschwindigkeit lassen sich denn auch prototypisch einige aktuelle Zeit- und Gesellschaftsprobleme erkennen.

Bedeuten Fahrzeug und Geschwindigkeit für die einen Verkörperung der individuellen, jederzeit verfügbaren Mobilität, erfüllt es für andere die ideale Sündenbock-Funktion. Führen die einen wiederum arbeitsplatzsichernde Argumente an, werden sie von der anderen Seite sofort der heimlichen, kulturellen Verherrlichung von Fahrzeug und Tempo beschuldigt, bei der der Preis Tote und Verletzte seien.

Solche Auseinandersetzungen kulminieren immer wieder und regelmässig in öffentlichen Glaubenskriegen um

- Geschwindigkeitsbegrenzungen
- Gurtenobligatorium
- Promillegrenze beim Fahren mit Alkohol
- Zulassungsalter für jugendliche «Töffli»-Fahrer
- Abriegelungs- und «Beruhigungs»-Kämpfe in Quartieren
- Autobahnbau-Diskussionen

Diese Diskussionen verlaufen auch daher häufig dermassen hoch emotional, engagiert, ideologisch und moralisch, und es flammen auch aggressiv gefärbte

Literatur

- [1] F.W. Hürlimann: Menschliche Existenz zwischen Sicherheit und Risiko, Schweizer Ingenieur und Architekt, Nr. 35, 25.8. 1988
- [2] Karlfried Graf Dürckheim: Der Alltag als Übung, Huber-Verlag, Bern
- [3] Karlfried Graf Dürckheim: Sportliche Leistung - menschliche Reife, 2. Aufl. 1966, Limpert-Verlag, Frankfurt

Selbsteinstufung des Fahrkönnens

Frage:
Wie würden Sie selbst Ihr eigenes Fahrkönnen einstufen?

sehr gut	gut	durchschn.	knapp durchschn.	schlecht
5%	20%	50%	20%	5%

Tabelle 1. Statistisch zu erwartende Resultate

Auseinandersetzungen auf, weil gerade das Auto mit ganz hohen Ladungen an Emotionen besetzt ist.

Ganz offensichtlich stecken im Verhältnis des Menschen zu seinem Auto ganz ansehnliche Potentiale an Gefühlen positiver und negativer Ausprägung.

Wie sind die oben angeführten Auseinandersetzungen zu erklären?

Zu den angeführten Mobilitätsfaktoren mit den tatsächlich unerhörten Möglichkeiten der Ortsungebundenheit dank Auto kommt ohne Zweifel auch die Möglichkeit, im eigenen Fahrzeug, also am eigenen Besitz, einen persönlichen Gestaltungs- und Freiraum ohne stark normierende staatliche Eingriffe zu besitzen.

Wie manifestiert sich das?

Dieser Wagen, PW genannt, also «Personen»-Wagen oder «Privat»-Wagen, verschafft dem Besitzer die Möglichkeit, mit Hilfe von wenigen Millimetern Blech im eigenen Auto, mitten im Gestank und Lärm, mitten in der Menschen-Masse, einen persönlich ausgestalteten, weitgehend illusionären Schonraum zu pflegen. Dieser wird nach den persönlichen Bedürfnissen des Einzelindividuums wahlweise klimatisiert oder gewärmt, erfüllt mit den Wohlklängen der Lieblingsmusik oder der letzten English-Lektion. Auf individuell eingestellten, anatomisch und hautfreundlich gestalteten Ledersesseln sitzend, umgeben von «Denk-an-mich-(ex-Voto-)Bildern» (Familie mit Hund), je nach Geschmacksrichtung und Anspruchsniveau geschmückt mit künstlichen Blumen, magischen Glückssymbolen wie Hufeisen, Kleeblättern und unermüdlich zum Rückfenster hinausnickenden Hunden. Letztere provozieren selbst einen Verkehrspsychologen gelegentlich zu waghalsigen Überholmanövern.

Aus Platzgründen kann diese Thematik nicht weiter verfolgt werden. Es wäre

	sehr gut	gut	durchschn.	knapp durchschn.	schlecht
Total	15,5%	58,6%	25,7%	0,2%	0%
	74,1% überdurchschn.				
Fahrer von PS-schwachen Fahrzeugen	7,4%	51,6%	41,0%	0%	0%
	59,0% überdurchschn.				
Fahrer von PS-starken Fahrzeugen	27,7%	63,9%	8,4%	0%	0%
	91,6% überdurchschn.				

Tabelle 2. Tatsächliche Resultate (Quelle: Biehl et al, 1970)

aber noch hinzuweisen, dass die individuell egozentrischen Tendenzen verstärkt werden, beispielsweise durch ein sehr unterentwickeltes Kommunikationsverhalten. Einmal besitzt der Automobilist in der Hupe ein technisch sicher nicht allzu differenziert ausgestaltetes Instrument. Es wäre wohl eher von einem «Urhorn» mit bekannten, in unserer Vergangenheit nicht gerade freundlichen Funktionen zu reden. Zum anderen hat sich auch das Kommunikationsverhalten des Menschen am Steuer nicht besonders kultiviert. Es beschränkt sich, wie wir alle wissen, auf einige wenige Gesten (die hier wohl nicht zu explizieren sind). Ethnopsychologisch interessant ist lediglich, dass praktisch alle diese Zeichen negativ aufgeladen sind. Ja dass es geradezu schwierig ist, eine positive oder gar eindeutig erkennbare Entschuldigungs-geste störungsfrei und unmissverständlich zu übermitteln.

Dies führt dazu, dass, wenn schon einmal ein Fahrzeuglenker seinem Verkehrspartner durch Handzeichen eine positive Geste oder gar ein Kompliment machen möchte, dies häufig falsch interpretiert wird.

Diese Problematik wirkt sich lediglich nachts etwas positiver aus. Negativ-aggressive oder positiv gemeinte, aber fälschlicherweise als negativ empfundene Handzeichen entfallen, da sie nicht wahrnehmbar sind. Die sanfte Lichthupe wird zum weithin sichtbaren geschätzten Kommunikationsinstrument, das, diskret klickend, menschlichem (vor allem männlichem) Spielbedürfnis entgegenkommt.

Die verkehrssoziologische Situation eignet sich auch sehr gut für weltanschaulich-politische Postulate (Bild 1). Der stark emotionale persönliche Bezug zum eigenen Auto, dieses hohe Mass an individueller Besitz- und Gestaltungsfreude lässt sich nachweisen in den Resultaten aus der nachfolgenden Untersuchung.

Es wurde eine repräsentative Gruppe von Autofahrern gebeten, ihr eigenes Fahrkönnen einzustufen (Tab. 1 und 2).

Interessant an diesen Daten ist die Tatsache, dass diese Untersuchung, 1970 durchgeführt, erst kürzlich mit absolut identischen Fragestellungen und Forschungsdesigns wieder durchgeführt wurde. Die Resultate sind dieselben, zum Teil bis auf die Kommastellen genau wie im Jahre 1970. Diese Tatsache, dass sich das emotionale Verhältnis des Fahrers zu seinem Auto über fast 20 Jahre völlig unverändert aufrecht erhalten hat, ist doch recht interessant.

Dieses positiv emotional aufgeladene Verhältnis zum eigenen Auto zeigt sich auch in der Tatsache, dass sehr viele Autos im Familienverband aufgenommen sind, indem sie getauft werden. Sie tragen Namen wie Joggeli, Entli, Butzli usw., bezeichnenderweise im Diminutiv, also in der Verkleinerungsform. In jener sprachlichen Form, in der man Gegenstände und Personen bezeichnet, die man liebt.

Dies zeigt sich am besten bei dem im Familienverband gepflegten wöchentlich-samstäglichem Waschritual, welches dadurch institutionalisiert ist. Somit dürfte der Schritt zum Familiengötzen nicht weit sein. Und wehe dem, der dem Heiligtum nahekommt, es überholt, zerkratzt oder gar schwer beschädigt: Die geballten familiären Aggressionen sind ihm gewiss!

Adresse des Verfassers: Fred W. Hürlimann, dipl. Psych., Chileweg 16, 8044 Gockhausen.

Der Autor ist Betriebs- und Verkehrspsychologe und tätig als Ausbildungsleiter bei der Stadt Zürich (Verkehrsbetriebe) in der Erwachsenenbildung, als Dozent an der Eidg. Technischen Hochschule Zürich sowie als Obergutachter am Gerichtlich-Medizinischen Institut der Universität Zürich. (Red.)