

RISIKOVERHALTEN

Ironie des Terrors

Die Anschläge vom 11. September 2001 forderten Tausende von Opfern am Ground Zero – und auf der Autobahn. Denn noch lange danach verleitete die Angst vorm Fliegen viele Menschen zu paradoxem Verhalten.

VON GERD GIGERENZER UND
WOLFGANG GAISSMAIER

Etwa 3000 Menschen starben, als vor fünf Jahren zwei Verkehrsflugzeuge in die beiden Türme des World Trade Center flogen und eines auf das Pentagon stürzte; eine vierte Maschine bohrte sich in ein Feld in der Nähe von Pittsburgh. Seitdem ist für die USA »nichts mehr so, wie es war«, wie Präsident George W. Bush wiederholt erklärte. Das Gefühl der Verwundbarkeit stachelte die Weltmacht zum »Krieg gegen den Terror« an, der Anschläge dieser Sorte in Zukunft verhindern soll.

Damit reagiert die Bush-Regierung auf die direkten Folgen der Anschläge. Kaum beachtet hat sie allerdings bislang die indirekten Konsequenzen: Denn noch Monate nach den schrecklichen Ereignissen kamen Menschen zu Tode – weil die Anschläge in ihren Köpfen nachwirkten. Die Rede ist von denjenigen, die ihr Leben ließen, gerade weil sie bestimmte Risiken vermeiden wollten. Dabei sind die indirekten Folgen

keine vernachlässigbare Größe: Auch sie kosteten viele Menschen das Leben.

Wie das? Bekanntlich ging die Zahl der Flugreisenden nach den Terroranschlägen vom 11. September deutlich zurück: Im Oktober, November und Dezember 2001 flogen in den USA jeweils 20, 17 und 12 Prozent weniger Passagiere als in den gleichen Monaten des Vorjahrs. Stattdessen nutzten sie oftmals das Auto. Normalerweise steigt in den USA der PKW-Verkehr von Jahr zu Jahr nur leicht an: So fuhren in den ersten drei Monaten des Jahres 2001 0,9 Prozent mehr Menschen mit dem Wagen als im gleichen Quartal 2000. Dieser Anstieg verdreifachte sich aber in den letzten drei Monaten von 2001: Hier stieg die Rate gegenüber dem Vorjahr auf 2,8, im folgenden Vierteljahr so-

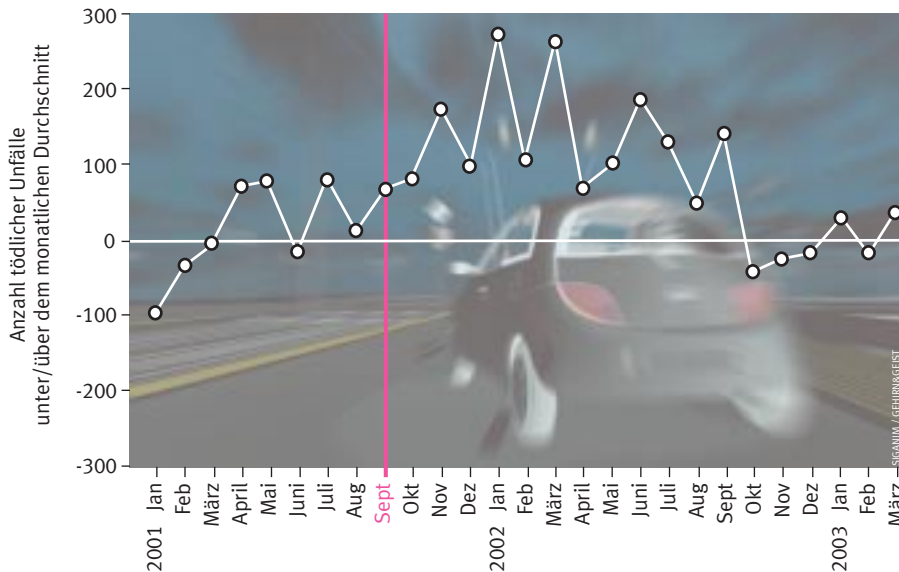
gar auf 3,1 Prozent, um dann langsam wieder zu sinken und im Winter 2002/03 auf Durchschnittswerte zurückzufallen. Die Daten des US-Verkehrsministeriums zeigen außerdem, dass die zusätzlichen PKW-Fahrten hauptsächlich auf Fernstraßen stattfanden. Es handelte sich also um Reisen über größere Distanzen, die eine Flugreise ersetzen konnten.

Tragischerweise stieg gleichzeitig die Zahl der Todesfälle auf den Straßen. Von Oktober 2001 bis September 2002 überschritt sie deutlich die Werte der vorherigen fünf

Jahre: 1505 mehr Unfälle mit Todesfolge sind zu verzeichnen. Rechnet man jetzt noch dazu, dass bei jedem dieser Unfälle im Schnitt 1,06 Menschen ums Leben kamen, dann ergibt das eine Zahl von 1595 Toten!

Auf gut anderthalbtausend beziffern sich also die indi- ▶





TOD AUF DER STRASSE
 In dem Jahr nach den Anschlägen auf das World Trade Center in New York stieg die Zahl tödlicher Straßenverkehrsunfälle in den USA deutlich an. Die Nulllinie markiert für jeden Monat den entsprechenden Durchschnittswert der Jahre 1996 bis 2000. Die Punkte geben also die jeweiligen Abweichungen von diesem statistischen Vier-Jahres-Mittel wieder.

▷ direkten Todesfolgen der Anschläge allein in den USA; wobei wir betonen, dass es sich um eine Schätzung handelt. Sollte die Zahl jedoch der Realität entsprechen, so ist sie knapp sechsmal so groß wie die Zahl der Opfer in den vier entführten Flugzeugen: 256.

FALSCHES VERMEIDEN

Die Daten lassen den Schluss zu, dass ein Teil der tödlichen Folgen des Terrors darauf zurückzuführen sind, wie unsere Psyche arbeitet: Wir setzen unser Leben aufs Spiel, weil wir vermeintlich tödliche Gefahren vermeiden wollen.

Nach dem 11. September fürchteten sich ganz besonders viele Menschen vor einem Flugzeugabsturz, denn diese Art katastrophaler Ereignisse kostete in einer kurzen, schrecklichen Zeitspanne besonders viele Menschen das Leben. Solche »dread risks« (etwa: fürchter-

liche Risiken) genannte Szenarien scheuen wir deutlich stärker als andere Ereignisse, die ebenfalls vielen den Tod bringen, wenn auch auf weniger dramatische Weise: Schätzungsweise 8000 bis 16000 Patienten sterben jährlich in deutschen Kliniken, weil sie falsche Medikamente bekommen. Dennoch meidet kaum jemand den Gang ins Spital.

Untersuchungen von Michael Sivak und Michael Flanagan von der University of Michigan zeigen außerdem, dass die Wahrscheinlichkeit, bei einer Autobahnfahrt von gut 18 Kilometern tödlich zu verunglücken, genauso hoch ist wie das Risiko, etwa bei einem Nonstop-Flug von Boston nach Los Angeles sein Leben zu verlieren. Grundlage der Berechnung waren Inlandsflüge der zehn größten amerikanischen Fluglinien zwischen 1992 und 2001. Hier kamen bei Unfällen 433 Menschen ums Leben, wobei die Opfer in den entführten Flugzeugen vom 11. September einberechnet wurden.

Wer also mit dem Auto zum Flughafen fährt und heil ankommt, hat den gefährlichsten Teil der Reise möglicherweise schon hinter sich.

Trotzdem beeinflussen »fürchterliche Risiken« unser Verhalten besonders stark. Drei Erklärungsmöglichkeiten stehen zur Auswahl: Zum einen wissen viele schlichtweg nicht, dass weniger einschneidende Ereignisse dennoch eine große Gefahr darstellen können – siehe die Autofahrt zum Flughafen. Zum anderen haben wir beim Autofahren das Gefühl, die Situation kontrollieren zu können. Als Flugzeugpassagiere fühlen wir uns dagegen viel mehr ausgeliefert.

Ein dritter Grund könnte evolutionärer Natur sein: Katastrophen gefährdeten bei unseren Vorfahren das Überleben der ganzen Gruppe. Wenn viele auf einen Schlag starben, dann bedeutete das womöglich das Ende der Gemeinschaft. Also vermieden sie solche Ereignisse; auch deshalb, weil der Zusammenhang zwischen Ursache und Wirkung so drastisch ausfällt – viel deutlicher als bei einem schleichenden Tod. Offenbar hat sich diese Strategie bis in unsere Zeit gehalten.

Bislang kann also über die Gründe für das spezielle »dread risk«-Verhalten nur spekuliert werden. Sicher ist, dass diese eigentümliche Art

der Risikovermeidung Terroranschläge schlimmere Folgen zeitigen lässt als auf den ersten Blick ersichtlich. Das lehrt uns das Beispiel der Autounfallopfer nach dem 11. September. Terrorabwehr sollte sich daher auch mit diesen indirekten und psychologischen Folgen befassen und nicht nur die geheimdienstliche, militärische oder technologische Seite betrachten. Das könnte bereits helfen, Menschen bewusst zu machen: Der Terror wirkt auch in unserer Psyche nach – ein Grund mehr, ihm vorzubeugen.

Wer sich das eigene typische Risikoverhalten vor Augen hält, lernt dadurch womöglich, seine spontanen emotionalen Reaktionen besser zu kontrollieren. Eine solche erweiterte Anti-Terror-Strategie könnte bewirken, dass bei etwaigen zukünftigen Anschlägen mehr Menschen am Leben bleiben. ◀

Der Psychologe **GERD GIGERENZER** ist Direktor am Max-Planck-Institut für Bildungsforschung in Berlin. **WOLFGANG GAISSMAIER** ist Doktorand am gleichen Institut.

Ihre Meinung ist uns wichtig!

Auto oder Flugzeug – wie gehen Sie mit Risiken um?
www.gehirn-und-geist.de/lesermeinung

www.gehirn-und-geist.de/audio