

Was unterscheidet eine Risikokultur von einer Sicherheitskultur?

Was wir als Risiken betrachten und welchen Umgang mit ihnen wir angemessen finden, wird stark von unserer aktuellen Risikokultur beeinflusst. Mit der Zunahme an Lebenssicherheit in den letzten Jahrzehnten hat sich auch unsere Risikokultur verändert hin zu einer Sicherheitskultur. Dieser Beitrag beschreibt die zentralen Unterschiede.

Einerseits sind unser Erleben und Verhalten individuell und in ihrer Gesamtheit für jeden Menschen einzigartig. Andererseits werden wir innerhalb einer Kultur sozialisiert, und unser Erleben und Verhalten sind durch diesen kulturellen Kontext beeinflusst. Kulturen bilden im Allgemeinen eine Art Beurteilungsgrundlage für unser situatives Verständnis und geben so auch indirekt einen Rahmen für unsere Wahrnehmungen, Bewertungen, Einstellungen und Verhaltensweisen vor (Schein, 2017). Der kulturelle Einfluss erstreckt sich auch auf die Art und Weise, wie wir Risiken wahrnehmen, wie wir diese beurteilen und was wir als angemessenes Verhalten empfinden.

Obwohl Gefahren und die dadurch entstehenden Gefährdungen real sind, ist die Risikobewertung stets subjektiv (Slovic, 1992). So wird die Gefährdung durch Luftverschmutzung, Sonnenstrahlung oder das Gas Radon häufig unterschätzt, wodurch das Risiko einer Schädigung geringer als angemessen eingeschätzt wird. Im Gegensatz dazu wird beispielsweise die mögliche Schädigung durch die elektromagnetische Strahlung elektronischer Geräte eher überschätzt, wodurch auch das Risiko höher als angemessen beurteilt wird (Bundesamt für Strahlenschutz, 2024). Die Risikoeinschätzung kann somit auch von den tatsächlichen Gefahren abweichen. Unsere Vorstellung von

Risiken beschränkt sich nicht allein auf das Produkt aus der Eintrittswahrscheinlichkeit eines negativen Ereignisses und dem potenziellen Schadensausmaß. Risiken beziehen sich vielmehr immer auch auf etwas, das für uns von Bedeutung oder Wert ist (Aven & Renn, 2009). Diese Bedeutungszuschreibung stellt eine subjektive Konstruktion dar, die stark von sozialen Übereinkommen, also der Kultur, geprägt wird. Diese geteilte Vorstellung von Risiken wird mit dem Begriff Risikokultur bezeichnet. Risikokultur umfasst allgemein die Werte, Normen und Traditionen sozialer Einheiten (z. B. einer Gruppe, Organisation oder Gesellschaft), die bestimmen, wie Risiken identifiziert, verstanden, bewertet und gehandhabt werden (Institute of International Finance, 2009).

Risikokultur

Risikokultur umfasst die Werte, Normen und Traditionen sozialer Einheiten (z. B. einer Gruppe, Organisation oder Gesellschaft), die bestimmen, wie Risiken identifiziert, verstanden, bewertet und gehandhabt werden.

Veränderte Gefahren

Obwohl es subjektiv nicht immer so empfunden wird, hat sich die Lebensqualität in den letzten Jahrzehnten stetig verbessert. Zahlreiche Entwicklungen und Maßnahmen führten nicht nur zu einer

Steigerung der durchschnittlichen Lebenserwartung, sondern auch zu einer Reduktion der Anzahl und des Ausmaßes von Gefahren für die körperliche Gesundheit. So starben beispielsweise im Jahr 1970 in der Bundesrepublik Deutschland knapp 20.000 Menschen im Straßenverkehr, während es in den vergangenen Jahren lediglich um die 2.800 Todesfälle gab (Statistisches Bundesamt, 2024). Dieser Rückgang fand statt, obwohl sich im gleichen Zeitraum sowohl die sogenannte Pkw-Dichte (von etwa 230 auf etwa 580 Pkw pro 1.000 Einwohner) als auch die pro Tag und Person zurückgelegte Strecke (von 20 auf 40 km) mindestens verdoppelte (Kuhnimhof, 2024). Dieser Zugewinn an Sicherheit wurde unter anderem durch technische Innovationen wie Airbags, Fahrsicherheits- und Fahrerassistenzsysteme, durch Fortschritte im Rettungswesen und der Notfallversorgung sowie durch bauliche Maßnahmen wie Kreisverkehre oder die Befestigung und Verbreiterung der Banketten von Landstraßen erreicht. Ähnliche Zunahmen an Sicherheit sind in vielen Bereichen des Alltags zu beobachten, beispielsweise in der Qualität der Versorgung im Krankheitsfall, in der Nahrungsmittelsicherheit oder in der Sicherheit von Konsumgütern.

Veränderte Risikokultur

Die hier interessierende Frage ist, ob sich mit dem skizzierten

Zugewinn an Sicherheit auch unsere Einstellungen gegenüber Risiken und unser Umgang mit ihnen verändert haben.

Im Straßenverkehr war es beispielsweise in Deutschland sowie den meisten westlichen Ländern bis Mitte der 1970er Jahre durchaus üblich und auch erlaubt, unangeschnallt Auto zu fahren (Fhanér & Hane, 1973). Auch stark alkoholisiert zu fahren war verbreiteter als heute. In Deutschland lag damals die Promillegrenze bei 1,5 Promille Alkohol im Blut. Beide Verhaltensweisen, alkoholisiert und unangeschnallt fahren, erhöhen beträchtlich die Gefahr, sich und andere zu verletzen. Dennoch waren sie verbreitet, weil sie Teil der damaligen gesellschaftlichen Risikokultur waren. Diese Risikokultur ging so weit, dass erst 1974 Automobilhersteller verpflichtet wurden, Anschnallgurte serienmäßig einzubauen.

Durch die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h auf Landstraßen, die Absenkung der Promillegrenze auf 0,8 Promille und die Einführung der allgemeinen Anschnallpflicht – 1976 zunächst nur auf den Vordersitzen, 1979 auch auf den Rücksitzen und erst ab 1984 bußgeldbewehrt – begann eine nachhaltige Veränderung der straßenverkehrsbezogenen Risikokultur (Steptoe et al., 2002). Heute liegen die Anschnallquoten nahe bei 100% und alkoholisiertes Fahren wird gesellschaftlich weit weniger akzeptiert. Auch wenn staatliche Steuerungsmaßnahmen wie die Androhung von Bußgeldern zunächst in die bürgerliche Freiheit zur Selbstschädigung eingegriffen haben, kann heute davon ausgegangen werden, dass die meisten Personen sich deswegen beim Autofahren anschnallen und auch Mitfahrer:innen zum Anschnallen auffordern würden, weil sie unangeschnallt fahren als inakzeptables

Risiko empfinden, und nicht, weil sie eine Strafe fürchten. Die Risikokultur in diesem Bereich hat sich somit gewandelt. Heutzutage dagegen ist die Nutzung eines Smartphones während der Autofahrt Teil der Risikokultur (Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen, 2024). Studien schätzen, dass etwa die Hälfte aller Autofahrer:innen ihr Smartphone regelmäßig während der Fahrt nutzt und dass diese Nutzung für bis zu einem Drittel aller Verkehrsunfälle mitverantwortlich ist (Berufsgenossenschaft Rohstoffe und chemische Industrie, 2018).

Merkmale Risikokultur

Eine analoge Zunahme der Sicherheit wie im Straßenverkehr lässt sich beispielsweise im Bergsport beobachten. Bergsteigen war früher deutlich gefährlicher als heute und schwieriger durchführbar. Zur Gefährlichkeit des Bergsteigens trug maßgeblich bei, dass notwendige Informationen nicht vorhanden waren oder nur aufwendig zu beschaffen, Material notorisch unzuverlässig war, Wetterprognosen kurzfristig und fehlerhaft, die Kommunikation mit der Zivilisation stark eingeschränkt bis unmöglich war und Rettungseinsätze unsicher und zeitaufwendig waren.

Die Gefährlichkeit wurde ebenfalls deutlich kommuniziert. Typische Bergsteigererzählungen enthielten als zentrale Botschaft die eigene Gefährdung: Im Gebirge ist es gefährlich, und man muss bereit sein, möglicherweise zu Schaden zu kommen. Damit war auch dem Laien klar, dass diese Tätigkeit riskant ist und nicht jede(r) sie jederzeit ausüben kann. Sollte man dies dennoch tun, handelt man selbstverantwortlich. Klassische Bergsteigerweisheiten wie „Einen Berg hat man erst bestiegen, wenn man wieder im Tal ist“ oder „Bedenke, dass der Berg immer stärker ist als du“

zeugen von dem Bewusstsein der eigenen Verletzlichkeit und erfordern eine entsprechend demütige Einstellung, da Arroganz oder Übermut hier tödlich sein können.

Am Beispiel des Bergsteigens werden die zentralen Merkmale einer Risikokultur deutlich, in denen die bestehenden Gefahren transparent sind und die Konsequenzen für den eigenen Umgang mit ihnen vermittelt werden. Diese Merkmale sind in der folgenden Übersicht dargestellt.

Merkmale Risikokultur

- Kommunikation der Gefahren
- Gefahren sind bestenfalls reduzierbar
- Nicht jede(r) kann immer alles machen
- Betonung der Eigenverantwortung
- Risikobewusstsein
- Demuthaltung

Merkmale Sicherheitskultur

Im Gegensatz zu Risikokulturen sind Sicherheitskulturen von der geteilten Überzeugung geprägt, dass Gefahren vernachlässigbar seien. Dadurch sinkt das subjektive Risikobewusstsein in Gefahrensituationen. Dies setzt einerseits Ressourcen frei und eröffnet den Raum für andere Formen des Erlebens einer Situation, wie beispielsweise Entspannung, Vergnügen, Ablenkung oder die Beschäftigung mit anderen Dingen. Unproblematisch ist dies so lange, wie die tatsächliche Gefahr mit dem subjektiven Risikobewusstsein übereinstimmt und das Verhalten für die Gefährlichkeit einer Situation angemessen ist. Beispielsweise ist im Alltag über die Gefahr einer Lebensmittelvergiftung gering und eine kurze Kontrolle, ob ein Lebensmittel verdorben sein könnte, genügt. Abkochen von Wasser oder Milch oder der

Verzicht auf ungekochte Lebensmittel ist bei uns unnötig.

Andererseits neigen Menschen dazu, sich beim Ausbleiben negativer Konsequenzen zukünftig in ähnlichen Situationen sorglos zu fühlen: „Hierbei ist noch nie etwas Negatives passiert, also wird in Zukunft auch nichts geschehen.“ Diese Reaktion ist durch einen zentralen Lernmechanismus begründet, dem Lernen aus Erfahrung. Um angemessenes Verhalten durch eigene Erfahrungen lernen zu können, müssen positive oder negative Konsequenzen möglichst unmittelbar und konsistent auf das eigene Verhalten folgen. Wenn in einer Gefahrensituation Schäden nur sehr selten eintreten, ist es für die einzelne Person schwierig, allein aus ihrer Erfahrung angemessenes Risikoverhalten in dieser Situation zu erlernen. Vielmehr benötigt sie zusätzlich Wissen über die gesammelten und abstrahierten Erfahrungen einer Vielzahl anderer Personen (Streicher & Schwiersch, 2024). Beispielsweise erhöht Fahren mit geringem Sicherheitsabstand auf der Autobahn die Unfallgefahr deutlich. Dennoch wird man häufig dicht auffahren können, ohne in einen Unfall verwickelt zu werden. Hierbei allein aus der eigenen Erfahrung zu lernen, führt zu erlernter Sorglosigkeit (Frey et al., 2016). Die gesammelten Erfahrungen anderer – nämlich in Form von Statistiken über Unfallursachen und darauf basierenden Verhaltensempfehlungen bzw. Verkehrsvorschriften – helfen jedoch, das eigene Verhalten zu reflektieren und trotz Ausbleiben eigener negativer Erfahrungen auch in komplexen oder inkonsistenten Gefahrensituationen angemessen zu handeln.

Wenn das geteilte Risikobewusstsein im Verhältnis zu den bestehenden Gefahren zu niedrig ist, kann zusätzlich zur Sorglosigkeit der

Eindruck entstehen, dass ein breites Spektrum an Verhalten ohne negative Konsequenzen möglich sei und daher auch eigentlich riskante Vorhaben von jeder Person jederzeit sicher durchführbar seien. Diese Dynamik wird verstärkt, wenn die Gefahren nicht mehr ausreichend vermittelt werden. Hier kann es zu einer zirkulären Kausalität der Zusammenhänge zwischen Risikobewusstsein und Risikokommunikation kommen: Ist das Bewusstsein niedrig, wirkt ein expliziter Hinweis auf Gefahren widersinnig. Daher werden Gefahren in einem geringeren Ausmaß kommuniziert. Dadurch sinkt wiederum das Bewusstsein für vorhandene Gefahren und auch den eigenverantwortlichen Umgang mit ihnen und so weiter.

So wie ein Mehr an Sicherheit Möglichkeiten für nicht-gefahrenbezogene Verhaltensweisen eröffnet, so ermöglicht reduzierte Kommunikation von Gefahren die Vermittlung anderer Inhalte wie Spaß, Freude, Zugehörigkeit oder persönlicher Entwicklung. Entsteht dann der Gesamteindruck von realen Gefahrensituationen, dass die Gefahren minimal seien, Sorglosigkeit angemessen sei und die Situation die Erfüllung bedeutungsvoller Ziele für jede Person ermögliche, kann dies der einzelnen Person suggerieren, dass sie ebenfalls einen Anspruch auf die Situation und die mit dieser Situation angeblich verbundene Erreichung von Zielen hätte. In einer solchen Konstellation schwindet auch das Bewusstsein für die eigene Handlungsverantwortung. Sollten sich die suggerierten Erwartungen nicht erfüllen oder es sogar zu einer Schädigung kommen, ist eine Erklärung durch schlichtes Pech oder individuelles Fehlverhalten fernliegend. Denn die geteilte Sicherheitskultur vermittelt ja eine sichere Durchführung für alle. Naheliegender für die Erklärung negativer

Konsequenzen ist dann vielmehr, dass jemand anderes als man selbst daran schuld sei (Streicher, 2014).

Merkmale Sicherheitskultur

- Nicht-Kommunikation der Gefahren
- Gefahren sind beherrschbar
- Alles ist für alle jederzeit möglich und sicher
- Verantwortungsabgabe
- Risikoverdrängung
- Anspruchshaltung

Die Veränderung des Bergsteigens ab Mitte der 1970er Jahre bis heute veranschaulicht den Übergang von einer Risikokultur zu einer Sicherheitskultur. Verlässliche und leicht zugängliche Informationen, hochwertigeres Material, Standardisierungen, Lehrmeinungen, effizientes Ausbildungs- und Rettungswesen erhöhten die Sicherheit. Eine Risikokultur, die in ihren Narrativen stark das Heldenepos harter Männer repräsentierte, verwandelte sich zu einer Sicherheitskultur, die die Prinzipien von Events und kapitalistischen Selbstoptimierungen bedient – mit allen positiven und negativen Begleiterscheinungen.

Fazit

Sicherheitskulturen unterscheiden sich von Risikokulturen durch ein deutlich niedrigeres Risikobewusstsein. In Risikokulturen steht die realistische Wahrnehmung von Gefahren und die daraus resultierende Eigenverantwortung des Handelns im Vordergrund. In Sicherheitskulturen werden Gefahren mit erstrebenswerten Inhalten und Zielen verknüpft, was zu unangebrachter Sorglosigkeit und unrealistischen Anspruchshaltungen führt, wenn das Risikobewusstsein nicht mit den tatsächlichen Gefahren übereinstimmt.

Literatur

- Aven, T., & Renn, O. (2009). On risk defined as an event where the outcome is uncertain. *Journal of Risk Research*, 12(1), 1-11. <https://doi.org/10.1080/13669870802488883>
- Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (2024). *Erhebung der Nutzungshäufigkeit von Smartphones durch Pkw-Fahrer, Radfahrer und Fußgänger 2022*. BASt-Bericht M 344. <https://www.bast.de/DE/Publikationen/Berichte/unterreihe-m/2024-2023/m344.html>
- Berufsgenossenschaft Rohstoffe und chemische Industrie (2018). *Tödlicher Griff zum Smartphone: Mindestens jedes zehnte Verkehrsoffer geht auf Ablenkung zurück*. https://www.bgrci.de/fileadmin/BGRCI/Microsites/Arbeitsschutzplakate/Factsheet_runter_vom_Gas.pdf
- Institute of International Finance (2009). *Risk culture*. Washington, DC: Institute of International Finance.
- Fhanér, G., & Hane, M. (1973). Seat belts: Factors influencing their use: A literature survey. *Accident Analysis & Prevention*, 5(1), 27-43. [https://doi.org/10.1016/0001-4575\(73\)90003-1](https://doi.org/10.1016/0001-4575(73)90003-1)
- Frey, D., Ullrich, B., Streicher, B., Schneider, E. & Lermer, E. (2016). Theorie der gelernten Sorglosigkeit. In H.-W. Bierhoff & D. Frey (Hrsg.), *Enzyklopädie der Psychologie. Sozialpsychologie Band 1: Selbst und soziale Kognition* (S. 429-469). Göttingen: Hogrefe. <http://doi.org/10.1026/00563-000>
- Kuhnimhof, T. (2024). Mobilitätsverhalten und Fahrzeugnutzung. In A. Kampker & H.H. Heimes (Hrsg.), *Elektromobilität*. Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-662-65812-3_22
- Schein, E. H. (2017). *Organizational culture and leadership* (5th ed.). Hoboken, NJ: John Wiley & Sons.
- Slovic, P. (1992). Perception of risk: Reflections on the psychometric paradigm. In S. Krimsky & D. Golding (Eds.), *Social theories of risk* (pp. 117-152). New York, NY: Praeger.
- Statistisches Bundesamt (2024). *Verkehrsunfälle: Verkehrsunfälle und Verunglückte im Zeitvergleich (ab 1950)*. www.destatis.de
- Steptoe, A., Wardle, J., Fuller, R., Davidsdottir, S., Davou, B., & Justo, J. (2002). Seatbelt use, attitudes, and changes in legislation: An international study. *American Journal of Preventive Medicine*, 23(4), 254-259. [https://doi.org/10.1016/S0749-3797\(02\)00513-5](https://doi.org/10.1016/S0749-3797(02)00513-5)
- Streicher, B. (2014). Vom Heldenepos zu einer neuen Risikokultur. *Bergundsteigen* (89), 28-33. <https://assets.bergundsteigen.com/2021/08/28-33vom-heldenepos-zur-risikokultur.pdf>
- Streicher, B. & Schwiersch, M. (2024). *Mensch und Lawine. Versuch einer Bestandsaufnahme - Teil 2 von 3: Merkmale der Person*. *Bergundsteigen* (129), 20-33. https://assets.bergundsteigen.com/2024/11/bergundsteigen-129_seite-20-33-mensch-und-lawine-teil2-merkmale-der-person.pdf

Autor

Dr. habil. Bernhard Streicher, Dipl.-Psychologe langjährige Tätigkeit als Universitätsprofessor für Sozialpsychologie an der LMU München und der UMIT Tirol, Gründer der Risikolabore an diesen Universitäten, in der alpinen Ausbildung und Erlebnispädagogik (u.a. Lehrteam Alpin der Zusatzqualifikation Erlebnispädagogik). Forschungs- und Publikationsschwerpunkte zu Risikokultur und psychologische Aspekte der Risikowahrnehmung und des Risikoverhaltens in Gruppen und Organisationen. Derzeit als Autor, Vortragender und Berater zum Thema Risiko für profit und non-profit Organisationen tätig. www.bernhardstreicher.de

Zitationsempfehlung

Streicher, Bernhard (2024). Was unterscheidet eine Risikokultur von einer Sicherheitskultur? *Risklab whitepaper* (3). <https://risk-lab.de/> | [ResearchGate](https://www.researchgate.net/publication/381111111)

© Streicher, Bernhard

Die *risklab whitepaper* dürfen gemäß der creative commons Lizenz [CC BY-NC-SA 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/) unter Quellenangabe und Beibehaltung derselben CC-Lizenz für nicht-kommerzielle Zwecke weiterverwendet und verbreitet werden.

Die *risklab whitepaper* sind ein Projekt von Dr. habil. Bernhard Streicher. Die Idee hierfür entstand aus den Arbeiten am ehemaligen Risikolabor an der Ludwig-Maximilians-Universität, München, das Bernhard Streicher dort während seiner Post-Doc-Zeit gründete. Die *risklab whitepaper* beschäftigen sich allgemein verständlich und wissenschaftlich mit Themen aus dem Spektrum *Menschen - Unsicherheit - Entscheidungen - Kompetenzen*. Alle *risklab whitepaper* als pdf unter www.risk-lab.de bzw. www.bernhardstreicher.de/autor.

Kontakt: www.bernhardstreicher.de/kontakt

