

## Praktische Verantwortung im Straßenverkehr

Betrachtet man die Begriffsbestimmungen von Verantwortung, stellt sich natürlich die Frage, was sich aus diesen Erkenntnissen für eine verantwortliche Teilnahme am Straßenverkehr ableiten lässt. Dabei taucht angesichts der spezifischen Bedingungen des motorisierten Straßenverkehrs die weitere Frage auf, ob ein im Interesse der Verkehrssicherheit angestrebtes Zielen auf Verantwortung – zumindest in vielen Fällen – nicht zu hoch greift, bzw. inwieweit überhaupt in vielen Situationen unseres zunehmend technisch bestimmten Lebens Verantwortung im eigentlichen Sinne eine bedeutsame Verhaltensdeterminante darstellen kann.

Die Kürze der oft für Entscheidungen und Reaktionen zur Verfügung stehenden Zeit in der Situation selbst macht ein sorgsames, verantwortliches Abwägen von Verhaltensalternativen im Sinne bewusster Wahlentscheidungen unmöglich. Wir sind z.B. beim Abbremsen vor einem die Fahrbahn überquerenden Tier nicht in der Lage, spontan verschiedene Verhaltensmöglichkeiten verantwortlich abzuwägen. Trotzdem spricht die Rechtsprechung in zahlreichen Gerichtsurteilen von einer „Güterabwägung“. So kommen viele Verhaltensweisen von Verkehrsteilnehmern mehr oder weniger reflexhaft – instinktiv in Bruchteilen von Sekunden zustande, und in vielen Situationen handelt es sich außerdem um ethisch nicht reflektierte Gewohnheitsbildungen und alltägliche Routine-Verrichtungen.

Die angestellten Überlegungen müssen jedoch nicht zwangsläufig zu dem Schluss führen, dass Verantwortung keine Rolle bei der Verkehrsteilnahme spielen würde. Erstens gibt es tatsächlich auch im Straßenverkehr echte Entscheidungs-Situationen (Anlegen des Gurts, einen Anderen einfädeln lassen usw.), und zweitens spielt Verantwortung vor allem im weiteren Vorfeld unmittelbaren, situationsbedingten Verhaltens eine ganz bedeutsame Rolle. Man kann zwar in einer ganz bestimmten Situation vielleicht nicht mehr bewusst bestimmen, wie man handeln sollte. Man kann sich aber durchaus so verhalten, dass man erst gar nicht in eine solche Situation gerät, und in einer gegebenen Situation so früh wie möglich sich anbahnende Entwicklungen voraussehen lernen, um noch eine Chance zu haben, sein Verhalten flexibel an die jeweilige Situation anpassen zu können. So gesehen, sind sogar die Fähigkeit und Bereitschaft zu schlichtem Voraussehen und Mitdenken eine Art von Verantwortung.

Außerdem kann man Entscheidungen sozusagen zurückverlegen. Nämlich in eine Zeit, in der eine echte Entscheidung noch möglich ist. Das heißt, man kann zu einer Zeit, die lange vor der eigentlichen Ernstsituation liegt, grundsätzliche „Verhaltens-Programmierungen“ vornehmen, die ein entsprechend sinnvolles, sozial orientiertes und sicheres Verhalten sozusagen bahnen. Und diese Programmierungen können durch ständiges Üben mehr und mehr eingepägt werden, so dass sie sich in den jeweiligen Ernstsituationen quasi „automatisch“ anbieten.

Ein glänzendes Beispiel für eine solche „Prägung“ stellt der vor Jahren intensiver propagierte Slogan „Im Zweifel nie!“ dar. Das bedeutet, in einer Situation, in der man nicht sicher ist, ob ein bestimmtes aktives Manöver ohne Gefahr möglich ist, sollte man grundsätzlich auf dieses Manöver verzichten. Das kann man sich aber bewusst vornehmen und systematisch üben.

aus: Böcher, W./Geiler, M.: Eigenverantwortung und Regelbefolgung

Ein Beispiel aus der Rechtsprechung:

**„Augen auf nach der Sperrstunde – Vor Kneipen mit Betrunkenen rechnen“**

Autofahrer müssen damit rechnen, dass ihnen nachts vor Gaststätten Betrunkene vor den Wagen laufen können. Daher ist ratsam, an solchen Stellen die Geschwindigkeit zu reduzieren und bremsbereit zu sein. Im konkreten Fall hatte ein Autofahrer einen angetrunkenen Kneipengast angefahren, als dieser völlig unerwartet die Straße überquerte. Das Opfer starb. Die hinterbliebene Familie verklagte den Fahrer und dessen Versicherung auf Schadenersatz. Das Landgericht Kaiserslautern (Az.: 2 S 97/00) kam zwar zu dem Ergebnis, dem Fahrer sei kein Verschuldensvorwurf zu machen. Dennoch musste er sich mit 25 Prozent an der Schadenssumme beteiligen. Die Richter entschieden bei der Haftungsabwägung, dass die Kollision mit dem Fußgänger für den Fahrer kein „unabwendbares Ereignis“ war. Da sich an der fraglichen Stelle eine geöffnete Gaststätte befand und bekannt ist, dass Betrunkene „zu Spontanreaktionen neigen“, hätte der Fahrer sein Tempo reduzieren müssen.“

(nach [www.lernwerkstadt.de](http://www.lernwerkstadt.de))