

Verhalten im Straßenverkehr

Die Teilnahme am Straßenverkehr wird immer schwieriger. Ursache sind unter anderem die immer weiter steigenden Zulassungszahlen für Kraftfahrzeuge, dass die Kraftfahrzeuge immer leistungsstärker und damit schneller werden, aber auch die steigenden Zahlen der Radfahrer, verstärkt durch immer mehr Pedelecs und auch eine immer mehr zu beobachtende Rücksichtslosigkeit gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern.

Alle Verkehrsteilnehmer, also auch diejenigen, die die Verkehrsvorschriften kennen und sich daran halten, müssen sich aber darüber im Klaren sein, dass es nicht reicht, sich „richtig“ im Sinne der Verkehrsvorschriften zu verhalten. § 1 der Straßenverkehrsordnung verlangt mehr, nämlich die ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme. Der Gesetzgeber verlangt also von jedem Verkehrsteilnehmer, nicht nur die Verkehrsvorschriften einzuhalten, sondern auch, auf die übrigen Verkehrsteilnehmer Rücksicht zu nehmen. Der Straßenverkehr ist damit kein Wettbewerb, in dem es darum geht, wer die Straßenverkehrsvorschriften am besten befolgt. Er ist auch keine Volkshochschule, in der die klugen und besseren Verkehrsteilnehmer die Lehrer sind, die den übrigen nicht so perfekten Verkehrsteilnehmern beibringen müssen, wie sie sich zu verhalten haben. Im Gegenteil haben die klugen und besseren Verkehrsteilnehmer die Pflicht, sich nach allen Kräften darum zu bemühen, die Fehler und Unzulänglichkeiten der übrigen Verkehrsteilnehmer mit ihrem überlegenen Können auszugleichen. Sie müssen die Fehler der übrigen Verkehrsteilnehmer voraussehen und ihr Verhalten im Straßenverkehr darauf einrichten, sodass daraus keinem ein Schaden entsteht. Dieses wird gemeinhin als „defensives Fahren“ bezeichnet. Die „besseren“ Verkehrsteilnehmer dürfen ihre überlegenen Fähigkeiten also nicht dazu benutzen, sich gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern einen Vorteil zu verschaffen, um schneller anzukommen. Sie müssen ihre Fähigkeiten nutzen, um für alle den Verkehr sicherer zu machen.

Betriebsgefahr und Mitverschulden

Eine für den Verkehrsteilnehmer nur sehr schwer verständliche Vorschrift ist § 7 StVG. Dieser weist allein aufgrund der Gefährlichkeit eines Kraftfahrzeuges (Betriebsgefahr) dessen Halter die Schadenersatzpflicht bei einem Verkehrsunfall zu. Allerdings muss zusätzlich geprüft werden, ob auch der Geschädigte durch sein Verhalten zu dem Verkehrsunfall beigetragen hat, ihn also ein Mitverschulden trifft. Aufgrund dieser Situation von Betriebsgefahr und Abwägung des gegenseitigen Verschuldens entscheiden die Gerichte in den meisten Fällen quotal. Dieses bedeutet, dass jeder Unfallbeteiligte sich einen gewissen Verschuldensprozentsatz zurechnen lassen muss.

Unbekannte oder vergessene Regelungen

Als Teilnehmer am Straßenverkehr und auch bei der Regulierung von zahlreichen Verkehrsunfällen ist immer wieder festzustellen, dass auch erfahrenen Teilnehmern am Straßenverkehr einige Regeln nicht bekannt sind oder sie diese bereits wieder vergessen haben.

Linksabbieger

Der Gesetzgeber hat in § 9 Abs. 1 S. 3 StVO festgelegt, dass ein Linksabbieger nicht nur den Fahrtrichtungsanzeiger setzen muss, um seine Absicht anzukündigen. Darüber hinaus muss der Linksabbieger auch den nachfolgenden Verkehr beobachten, und zwar zunächst vor dem Einordnen nach links und dann zum zweiten Mal vor dem unmittelbaren Abbiegevorgang. Hieraus ergibt sich, was für die meisten überraschend ist, dass derjenige, der nach links abbiegen will auf den ihm nachfolgenden Verkehr achten muss und nicht der nachfolgende Verkehr auf ihn, weil er vorne fährt und den Fahrtrichtungsanzeiger gesetzt hat. Wenn also ein überholendes Fahrzeug mit dem Fahrzeug des Linksabbiegers während des Überholvorganges kollidiert, hat in erster Linie der Linksabbieger das überwiegende Verschulden an dem Verkehrsunfall und nicht der, der ihn zu überholen versucht.

Einfädelungstreifen

In § 7a Abs. 2 StVO ist geregelt, dass auf Einfädelungstreifen schneller gefahren werden darf als auf den durchgehenden Fahrstreifen. Dieses ist allerdings nur eine Ausnahme. Auch für Einfädelungstreifen gilt § 7 Abs. 5 S. 1 StVO. Danach darf ein Fahrstreifen nur gewechselt werden, wenn eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Wer also von einem Einfädelungstreifen auf die normale Fahrbahn wechseln will, muss den Fahrzeugen, die sich bereits auf dem durchgehenden Fahrstreifen befinden, vorbeifahren lassen. Der Einfädelnde darf also erst auf die normale Fahrbahn auffahren, wenn die dortigen Fahrzeuge nicht abbremsen müssen. Es muss also der Einfädelnde auf die von hinten heranfahrenden Fahrzeuge achten und nicht umgekehrt.

Fahrradwege

Gerade schnellen und geübten Fahrradfahrern ist häufig unbekannt, dass sie einen Radweg benutzen **müssen**, wenn dieses durch das entsprechende Verkehrszeichen „Radweg“ oder „gemeinsamer Rad und Gehweg“ angeordnet ist. Auf der anderen Seite dürfen Sie einen links gelegenen Radweg nur benutzen, wenn dieses durch das Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ zugelassen ist. Ein Verstoß gegen diese Bestimmungen ist nicht nur eine Ordnungswidrigkeit, kann also mit einem Bußgeld geahndet werden. Durch einen entsprechenden Verstoß gefährdet der Fahrradfahrer auch sich selbst und andere.

Ampelanlagen

Immer wieder kommt es zu Unfällen oder gefährlichen Situationen an Ampelanlagen, wenn Fahrradfahrer auf abbiegende Fahrzeuge treffen. Grundsätzlich dürfen Fahrradfahrer Fußgängerüberwege nur benutzen, wenn dieses auf der Ampel durch das Sinnbild „Radverkehr“ angezeigt wird. Fehlt dieses Symbol, müssen Fahrradfahrer an der Ampel absteigen und ihr Fahrrad über den Fußgängerüberweg schieben. Sofern es also auf einem nicht für den Fahrradverkehr freigegebenen Fußgängerüberweg zu einem Verkehrsunfall kommt, trifft den Fahrradfahrer in aller Regel das überwiegende Verschulden.

Geschlossene Verbände

Wiederum den meisten Kraftfahrzeugführern unbekannt sein dürfte § 27 Abs. 1 S. 2 StVO. Dieser bestimmt, dass mehr als 15 Rad fahrende einen geschlossenen Verband bilden dürfen. Sollten also mehr als 15 Radfahrer sich zu einem geschlossenen Verband zusammenfinden, werden sie straßenverkehrsrechtlich als ein Fahrzeug angesehen. Wenn also das erste Fahrzeug dieses geschlossenen Verbandes eine Kreuzung bei grüner Ampel überfährt, dürfen auch die übrigen Fahrradfahrer nachfolgen, auch wenn die Ampel zwischenzeitlich auf rot umspringt. Die übrigen Verkehrsteilnehmer müssen also trotz Rotlicht dem geschlossenen Verband das Überqueren der Kreuzung ermöglichen.

Sicherlich ließe sich nun trefflich streiten, ob diese Vorschriften alle sinnvoll und richtig sind. Wie jedoch bereits im vorhergehenden Artikel beschrieben, ist es für uns notwendig und auch sinnvoll, sich an diese Vorschriften zu halten. Wenn jemand der Auffassung ist, durch staatliche Vorschriften oder staatliches Handeln in seinen Rechten verletzt zu sein, sollte er sich an die Gerichte wenden, um seine Rechte durchzusetzen. Sinnvollerweise sollte er sich hierbei rechtlich beraten und auch vor Gericht vertreten lassen.

- Ende -