

beispielsweise bei bestimmten äußeren Verkehrsbedingungen (z. B. Stadtverkehr, hohe Verkehrsdichte) oder bei bestimmten Geschwindigkeiten. Hier zeigt sich bereits der Doppelcharakter der Gewöhnung. Sie führt zunächst zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit, indem sich der Fahrer sicherer fühlt. Dieses Gefühl der Sicherheit kann aber die Aufmerksamkeit und bewußte Aktivität des Fahrers beeinträchtigen, so daß beim Überwiegen dieser Tendenz der anfängliche Vorteil aufgehoben wird. Die mit der Gewöhnung einhergehenden Eindrucks- und Erlebnisveränderungen können zwar willentlich nicht beeinflußt, wohl aber bewußt gemacht werden, so daß das Verhalten darauf ausgerichtet wird. Das ist besonders für die Gewöhnung an Fahrgeschwindigkeiten sehr wichtig, da sie infolge der daraus resultierenden Fehleinschätzungen oftmals verkannte Unfall-determinanten darstellen. Unsere Untersuchungen ergaben, daß die Fahrer im allgemeinen ihre Fahrgeschwindigkeit bei einer Geschwindigkeitsverminderung unterschätzen und bei einer Beschleunigung überschätzen.

So zeigt eine vom „Verkehrsmagazin“ des Deutschen Fernsehfunks veranlaßte Geschwindigkeitsüberprüfung von Kraftfahrzeugen an Autobahnauf- und -abfahrten durchschnittliche Differenzen von etwa 20 km/h. Derartige Schätzfehler bei Geschwindigkeitsübertretungen spielen vermutlich nach längerem Fahren mit hohen Geschwindigkeiten und besonders nach dem Verlassen von Autobahnen eine nicht unerhebliche Rolle.

2. Gewöhnung an gesellschaftliche Bedingungen und an Verhaltensweisen anderer

Auf die große Bedeutung der Gewöhnung für das Zusammenleben der Menschen und für die gesellschaftliche Entwicklung wiesen bereits die Klassiker des Marxismus nachdrücklich hin². Auch im Alltag des einzelnen hat die Gewöhnung bzw. fehlende Gewöhnung an positive oder negative Lebens- und Arbeitsbedingungen wesentlichen Einfluß auf sein Verhalten. Dem Kraftfahrer kann es eventuell schwerfallen, sich an das soziale Klima seines Meisterbereichs im Kraftverkehrsbetrieb oder an bestimmte Forderungen zu gewöhnen und sich gefühlsmäßig auf sie richtig einzustellen. Die sich daraus möglicherweise ergebenden Konflikte können ihn bei der Fahrtätigkeit ungünstig beeinträchtigen.

3. Gewöhnung an eigene Reaktionen auf Anforderungen

Gewöhnung ist hier psychische Begleiterscheinung und Ergebnis der Ausbildung von Verhaltensgewohnheiten. Gewöhnung an pflichtwidriges Verhalten bedeutet also, sozial negative Gewohnheiten zu entwickeln, die nicht mehr bewußt erlebt werden.

Gewohnheiten sind Handlungen, die durch wiederholte Ausführung „automatisiert“ wurden. Sie werden unter bestimmten Bedingungen durch eine innere Tendenz, ein Bedürfnis ausgelöst. Ihre neurophysiologischen Grundlagen sind dynamische Stereotype, gefestigte Systeme zeitweiliger Nervenverbindungen im Großhirn. Die Ausbildung von Gewohnheiten ist dort möglich, wo bestimmte Reaktionen bestimmten Reizen bzw. Situationen fest zugeordnet werden können.

Die große gesellschaftliche Bedeutung positiver Gewohnheiten kommt in der Feststellung Walter Ulbrichts zum Ausdruck, „besonders mit Hilfe des Rechts und der Entwicklung des Rechtsbewußtseins solche Lebensgewohnheiten und Verhaltensweisen herauszubilden, daß die freiwillige Einhaltung der Regeln des Zusammenlebens der Menschen zur allgemein geübten Gewohn-

heit wird“³. So ist es z. B. Aufgabe der Fahrschule, beim angehenden Kraftfahrer in erster Linie die grundlegenden Verhaltensgewohnheiten zu entwickeln, die zur zuverlässigen Bewältigung konkreter Verkehrssituationen erforderlich sind. Vorsicht und Rücksichtnahme sind zu dauerhaften bedürfnistragenden Verhaltensgrundtendenzen beim Führen eines Kraftfahrzeugs auszubilden. Das wird am Beispiel konkreter Vorgänge trainiert. So muß Herabmindern der Geschwindigkeit beim Annähern an Kindergruppen bereits in der Fahrschulausbildung ebenso zur Gewohnheit werden wie das Einordnen als Linksabbieger, das Orientieren über eventuell nachfolgenden Verkehr vor dem Überholen wie das technische Überprüfen des Fahrzeugs vor Fahrtantritt usw. Diese Gewohnheiten sichern nicht nur wichtige Voraussetzungen des ungestörten Verkehrsablaufs, sondern entlasten den Fahrer auch psychisch, da er für diese Handlungen keine besonderen Energien aufzuwenden braucht.

Die Möglichkeit und Gefahr gewohnheitsmäßigen Handelns wächst in dem Maße, wie eine Tätigkeit an Variabilität und geistiger Beanspruchung abnimmt. So ergibt die mittlere geistige Beanspruchung für eine Reihe von Tätigkeiten etwa folgende Werte:

Putzen, Kehren, Lastentragen	10%
Feilen und Stanzen	25%
Autofahren auf der Landstraße	30%
Autofahren in der Stadt	60%
Schreibmaschineschreiben	75%
Lesen	100%

Demnach läßt auch der Stadtverkehr genügend Raum für automatisierte Handlungen — eine Feststellung, die durch Unfallanalysen vielfältig bewiesen ist. Die Charakterisierung des Verkehrsverhaltens als weitgehend „gewohnheitsmäßiges Antworten in einer Entscheidungssituation“ dürfte insofern richtig sein, als sich für die Verkehrssituationen bei allen Fahrzeugführern bestimmte erfahrungsabhängige Handlungstendenzen ausbilden, die aber in der Regel so weit unter bewußter Kontrolle gehalten werden, daß bei ihrer Verwirklichung Gefahrenansätze noch erkannt werden.

Entwicklungsphasen der disziplinlosen Gewöhnung

Bei einer Analyse des durch Gewöhnung an pflichtwidriges Verhalten verursachten Verkehrsunfalls lassen sich in der Regel einige charakteristische Entwicklungsphasen erkennen, die hier am Beispiel demonstriert werden sollen:

1. Der Fahrzeugführer verhält sich in einer Verkehrssituation gemäß den für ihn geltenden Pflichten. (Der LKW-Fahrer F. fährt mit einem Dumper Baustoffe aus einer Tongrube zur Baustelle. Am Ausgang der Tongrube steht ein Stoppschild, weil die Sicht zur Straße durch Sandberge begrenzt ist. Die Straße ist wenig befahren. Er hält am Stoppschild.)

2. Die gleiche Fahrhandlung wird wiederholt durchgeführt. Der Fahrer geht zum pflichtwidrigen Verhalten über. (F. hat den Auftrag, während der ganzen Schicht Sand aus dieser Grube zu holen. Bei der zweiten oder dritten Fahrt hält er nicht mehr am Stoppschild, um schneller voranzukommen und weil die Hauptstraße kaum befahren wird.)

3. Die pflichtwidrige Handlung wird nach anfänglicher Zurückhaltung mehr oder weniger „optimiert“. Sie bewegt sich an der subjektiven Grenze der Sicherheit. Der Fahrer wendet sich den Anforderungen aufmerksam und reaktionsbereit zu. (Das Überfahren des Verkehrszeichens erfolgt zügiger. F. schaut gründlich nach

3 W. Ulbricht, „Die Rolle des sozialistischen Staates bei der Gestaltung des entwickelten gesellschaftlichen Systems des Sozialismus“, NJ 1968 S. 641 ff. (648).

4 Kasielke / Lander / Schmidt / Strauß, „Psychologische Aspekte zum Problem der Fahrlässigkeit und des Vorsatzes“, Staat und Recht 1964, Heft 4, S. 672.

2 Vgl. Lenin, Staat und Revolution, Berlin 1951, S. 86.