
Verkehrswende bedeutet mehr Miteinander – auch in den Details : Ethische Überlegungen und normative Anhaltspunkte zur Relevanz des Blinkens im Straßenverkehr

Mario Kropf

Siehe AutorInnenangaben

Abstract

Vor dem Hintergrund der stärkeren Bewusstseinsbildung der Wechselwirkung der eigenen Entscheidungen im Verkehrsverhalten mit der Umwelt, sind auch Details, wie das Blinken, nicht nur von rechtlicher, sondern auch von ethischer Relevanz. Das Hauptanliegen dieses Beitrages liegt auf der Darstellung von wichtigen Gründen, die aus ethischer und moralischer Sicht für die Verinnerlichung des Blinkens im Straßenverkehr sprechen, sowie einer Bewusstseinsbildung für diese Problematik im gesellschaftlichen Kontext. Diesbezüglich sind sowohl die Gesundheit als auch die Solidarität von entscheidender Bedeutung und werden in normativem Sinne untersucht.

Schlagwörter / Keywords:

Straßenverkehr, Blinken, Moralische Werte, Gesundheit, Solidarität

1. Einleitung und Grundanliegen

Die Verkehrswende als Prozess hin zu einer nachhaltigeren und auch sozial gerechteren Gestaltung des Verkehrswesens ist eine große Aufgabe unserer Zeit. Damit verbunden ist auch das stärker herauszubildende Bewusstsein der einzelnen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer für die Auswirkung der eigenen Handlungen auf Dritte. Dieses Bewusstsein offenbart sich jedoch nicht nur in Fragestellungen, wie der gesellschaftlichen Diskussion um die (Neu-)Aufteilung des Verkehrsraumes oder der Förderung einzelner Verkehrsarten. Es sind auch unsere alltäglichen Entscheidungen und Handlungsweisen, die diesem Bewusstsein Ausdruck geben. Hierzu gehört auch das Verhalten im Straßenraum. Mit der Straßenverkehrsordnung (StVO) in Österreich und der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) in Deutschland sind derartige Handlungen klar geregelt, doch geht damit nicht automatisch eine ethische Betrachtung einher. Insbesondere die fehlende Bereitschaft beim Autofahren zu blinken, kann schwerwiegende Folgen haben und ist darüber hinaus in ethischer Hinsicht von Bedeutung. Das Hauptanliegen dieses Beitrages

liegt auf der Darstellung von ethisch relevanten und oftmals vernachlässigten Problemfeldern, rund um das Nicht-Blinken (Vgl. § 7 StVO 2013). Zudem werden Gründe aufgezeigt, welche als normative Leitlinie fungieren und intersubjektive Nachvollziehbarkeit erlauben, mit dem Verweis auf Gesundheit und Solidarität. Dazu wird in einem ersten Schritt die Thematik beleuchtet und mit dem Aspekt der Sicherheit in Verbindung gebracht. Anschließend erfolgt eine Präsentation diverser Schwierigkeiten, welche sich durch das Nicht-Blinken im Straßenverkehr ergeben können. Im Zuge der ethisch-orientierte Evaluation folgen Handlungsvorschläge, damit sich ein vertretbarer Umgang aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer realisieren lässt.

2. Sicherheit und Problematik des Blinkens

Wenn es um die Frage des Nicht-Blinkens von Menschen im öffentlichen Verkehr geht kann es durchaus vorkommen, dass derartige Handhabungen als gar nicht so schlimm und moralisch verwerflich angesehen werden. Warum soll ich beispielsweise blinken, wenn ich alleine¹ auf der Straße bin? Wichtiger

¹ Es sollte bedacht werden, dass es Situationen im Straßenverkehr geben wird, in denen Personen für gewöhnlich erkennen, ob sie alleine auf der Straße sind. Da sich solch ein Wissen allerdings auch als falsch herausstellen kann, beispielsweise wenn ein

anderes Fahrzeug übersehen wurde, gilt es auch in jenen Fällen zu blinken. Zudem erscheint diese Vorgehensweise ein falscher Ansatz zu sein, wonach sich das Blinken ausschließlich auf die

scheint es doch die Geschwindigkeitslimits (Vgl. § 20 StVO 1960) einzuhalten, nicht betrunken mit dem Auto zu fahren und grundsätzlich die Gefährdung anderer Individuen – durch ein vorsichtiges und vorausschauendes Fahren – zu verhindern (Vgl. OEAMTC, 2022, pp. 1–3). Genau im Zusammenhang mit dem zuletzt genannten Aspekt wird allerdings die Notwendigkeit des Blinkens offensichtlich, weil ein geregeltes und sicheres Vorankommen auf öffentlichen Straßen, eine Absehbarkeit des Verhaltens anderer erfordert (Vgl. ADAC, 2017, pp. 1–2; Vgl. Kroher, 2014, pp. 202–205).

Dies wird beispielsweise dadurch erreicht, indem ein Mensch der gerade mit dem Auto vor einem fährt, seine nächste Handlung und Entscheidung für den dahinterfahrenden Menschen visualisiert. Folglich können Fehleinschätzungen vermieden werden (Vgl. Ströer Digital Publishing GmbH, 2020, pp. 1–2). Sollte das voranfahrende Auto auf einer Kreuzung stehen, ohne eine Richtungsänderung mit dem Blinker anzuzeigen, kann das anschließende Verhalten nicht abgeschätzt werden (Vgl. § 2 StVO 1960). Damit einher geht auch eine Verringerung der allgemeinen Sicherheit aller partizipierender Individuen, auf den öffentlichen Straßen. Diverse Erhebungen in Österreich (Vgl. Statistik Austria, 2023) und Deutschland (Vgl. Statista, 2023) sowie die Darstellungen von Hautzinger et al. zeigen auf, dass fast ein Drittel aller Verkehrsunfälle auf falsches Verhalten beim Abbiegen, Überholen oder der Missachtung von Vorfahrt- und Vorrangregeln zurückzuführen sind (Vgl. Hautzinger et al., 2011, pp. 22–25). Diese Ergebnisse verweisen darauf, dass bei derartigen Aktionen häufig das nicht betätigen des Blinkers für einen Unfall ausschlaggebend ist. Derartige Handhabungen reduzieren nicht nur einen reibungslosen Ablauf im Straßenverkehr, sondern ebenfalls die Sicherheit, welche allen Mitgliedern der Gemeinschaft zu gewähren ist. Eine mögliche Formulierung für die Wichtigkeit des entsprechenden Blinkverhaltens, zur Förderung einer generellen Sicherheit, ist im Anschluss dargestellt (Vgl. Hautzinger et al., 2011, pp. 9–11; Vgl. Mobile.de GmbH, 2019, pp. 1–4).

Sicherheit und Blinken:

P1: Sicherheit im Straßenverkehr ist ein wichtiges Kriterium um die beteiligten Menschen vor Schäden und Verletzungen zu schützen.

P2: Menschen wollen sicher durch den Verkehr auf öffentlichen Straßen kommen, weil ihnen ihr Leben wichtig ist.

P3: Sicherheit wird dadurch erhöht, indem die Verhaltensweisen anderer Personen ersichtlich sind.

P4: Durch den Blinker werden Überholmanöver (Vgl. § 5 StVO 2013; Vgl. § 15 StVO 1960) angezeigt, die Entscheidung an einer Kreuzung (Vgl. § 2 StVO 1960), das Abbiegen oder ein richtiges Entfernen aus dem Kreisverkehr (Vgl. § 2 StVO 1960).

P5: Um das Verhalten von anderen Menschen einschätzen zu können, ist das Blinken im Straßenverkehr besonders hilfreich.

K: Mit dem angemessenen Einsatz und der Verwendung des Blinkers, kann die Sicherheit auf öffentlichen Straßen erhöht werden.

Diese Darstellung soll als erster Anhaltspunkt dienen, um ein meist vernachlässigtes und in den letzten Jahren scheinbar an Bedeutung verlorenes Verhalten – nämlich die Bereitschaft zu blinken – zu befürworten und zu verinnerlichen. Aus ethischer Sicht kommt es durch diese Missachtung der beschriebenen Handlungsweise, neben den rechtlichen Gesetzesverletzungen, zu einer Geringschätzung moralischer Werte (Vgl. Heinen, 1957, pp. 8–11). Dazu zählen in diesem Zusammenhang etwa Gesundheit, Gleichheit, Freiheit oder das Leben. Diese Werte leiten uns in bestimmten Situationen an und werden um ihrer selbst willen angestrebt, auch mit der Bezugnahme auf unsere Mitmenschen (Vgl. Yudkin et al., 2021, pp. 7–9). Damit einher geht nicht mehr nur eine rechtliche Vorschrift, sondern vielmehr moralische Leitlinien und Zielsetzungen, denen der Aspekt des Sollens anhaftet. Dieses Sollen erschließt sich durch die Wichtigkeit moralischer Werte, denen man als menschliches Wesen folgen und zustimmen will (Vgl. Rinderle, 2011, pp. 74–76). Welche Relevanz genau diese Werte besitzen und ob es in diesem Zusammenhang überhaupt eine intersubjektive Rechtfertigung für deren Befolgung geben kann, wird im zweiten Abschnitt dieses Beitrages erörtert. Schon jetzt kann allerdings im Hinterkopf behalten werden, dass moralische Werte eine übergeordnete Positionierung einnehmen, im Vergleich zu beispielsweise pragmatischen- oder rein egoistischen Werten (Vgl. Bietti, 2020, pp. 210–212; Vgl. Myyry et al., 2013, pp. 270–272). Mit dem Blick auf die gesellschaftliche Bedeutung eines geregelten und aufeinander abgestimmten Handelns im Straßenverkehr, wird die Signifikanz einer ethisch vertretbaren Haltung und Umgangsform – womit allen Menschen ein gelungenes und sicheres Leben ermöglicht wird – offensichtlich (Vgl. Hägler, 1995, pp. 592–594; Vgl. Heinen, 1957, pp. 9–12). Als denkbare Gründe für derartige Verhaltensweisen können die folgenden angeführt werden, welche sich an den Darstellungen des ADAC, mobile.de und Heinen orientieren.

Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer*innen bezieht. Entscheidend ist die Handlung aufgrund der Einsicht, dass es sich um etwas Wichtiges handelt. Ähnliche Probleme zum Wissen

und gerechtfertigtem Glauben können in dem Literaturverweis nachgelesen werden. Vgl. Gettier (2017)

Unabsichtlich: Individuen vergessen auf das Blinken, weil es ihnen im Moment nicht bewusst ist. (Ablenkung, Unaufmerksamkeit, Angewohnheit)

Unabsichtlich: Individuen vergessen auf das Blinken, weil es grundsätzlich keine große Wichtigkeit besitzt. (Fehlende Einsicht, Wertvorstellung, Gleichgültigkeit)

Absichtlich: Das Blinken wird absichtlich unterlassen, weil es nicht als etwas wichtiges angesehen wird. (Wertignoranz, irrelevante rechtliche Strafe, Respektlosigkeit)

Absichtlich: Das Blinken wird absichtlich unterlassen, weil zwar eine Relevanz erkannt wird, dieser aber bewusst zuwidergehandelt wird. (Unmoralisch, amoralisch, unsoziale Wesen)

Absichtlich-unabsichtlich: Das Blinken wird unterlassen, weil Personen nicht wissen, dass in der entsprechenden Situation geblinkt werden muss. (Unwissenheit, fehlende Kompetenz) (Vgl. ADAC, 2017, pp. 1–2; Vgl. Heinen, 1957, pp. 5–9; Vgl. Mobile.de GmbH, 2019, pp. 1–5; Vgl. Ströer Digital Publishing GmbH, 2020, pp. 1–2)

Diese Gründe sollen verdeutlichen, wie vielfältig die Erklärungsansätze sein können, wenn Personen bewusst oder unbewusst diese Handlungen des Nicht-Blinkens vollziehen. Zudem ist es durchaus vorstellbar, dass mehrere Gesichtspunkte zusammen eine Rolle spielen (Vgl. Sugiharto, 2021, pp. 358–360). Neben den zuvor beschriebenen Sicherheitsüberlegungen, welche im Zusammenhang mit dem Blinken stehen, sind möglicherweise andere Folgen denkbar, wie etwa frustrierte und aggressive Personen auf den Straßen oder ein beeinträchtigter Verkehrsfluss (Vgl. Kühn, 2008, pp. 129–131). Die rechtlichen Verordnungen in Österreich (§ 3) und Deutschland (§ 1) betonen den Vertrauensgrundsatz, nach dem jede am Straßenverkehr teilnehmende Person in ständiger Vorsicht und Rücksichtnahme auf andere agieren soll. Gleichzeitig kann aber auch auf dieselbe Haltung von anderen Menschen vertraut werden. Ausnahmen sind etwa Kinder, Menschen mit Sehbehinderung, körperlich beeinträchtigte Personen oder jene, die offensichtlich kein Einschätzungsvermögen für die Gefahren besitzen (Vgl. § 1 StVO 2013; Vgl. § 3 StVO 1960). Auch in diesem Fall ist ein Verweis auf die Relevanz des Blinkens im Straßenverkehr plausibel, wobei die Anzeige rechtzeitig (Vgl. § 9 StVO 2013; Vgl. § 11 StVO 1960) umzusetzen ist, meines Erachtens jedoch zu oft willkürlich erfolgt. Der Blinker hat die Funktion ein bevorstehendes Verhalten anzuzeigen, keinesfalls geht es darum ein bereits im Prozess befindliches Verhalten darzustellen und noch weniger um dem bereits abgeschlossenen Verhalten den krönenden (sichtbaren) Abschluss zu geben.

3. Normative Orientierungspunkte

In diesem Abschnitt werden ethische Anhaltspunkte beleuchtet, welche mit dem Blink-Verhalten von Personen im Straßenverkehr in Beziehung stehen sollen. Hierfür vollzieht sich eine Ausrichtung an moralischen Werten, weil diese für zwischenmenschliches Leben eine maßgebliche Rolle haben (Vgl. Bietti, 2020, pp. 216–218; Vgl. Ori, 2020, pp. 390–392). Diesbezüglich sind sowohl Gesundheit als auch Solidarität von entscheidender Bedeutung und werden in normativem Sinne untersucht (Vgl. Heinen, 1957, pp. 9–12). Für den zweiten Leitbegriff erfolgt eine Annäherung über das Solidaritätsprinzip der christlichen Sozialethik. Vor allem den ethisch zumindest umstrittenen Handlungen von Individuen – ohne das entsprechende Blinkverhalten – soll mit Hilfe von normativen Vorgaben entgegengewirkt werden. Damit kann dem persönlichen Fahrverhalten eine Art Kompass gegeben werden, um im Zweifelsfall eine Orientierung an moralischen Werten zu ermöglichen (Vgl. Hägler, 1995, pp. 587–589; Vgl. Kroher, 2014, pp. 202–204). Abgesehen davon kommt es ebenfalls zu einer Bewertung von ausgewählten Szenarien, um die erwartbaren und bereits vorhandenen Hindernisse offensichtlich zu machen.

Moralische Werte

Moralische Werte sind unerlässlich für das menschliche Zusammenleben, nicht nur weil sie in Normen Ausdruck finden, sondern vielmehr unser Handeln anleiten und generell das Leben prägen (Vgl. Battaglini & Damiano, 2012, pp. 158–160). Problematisch scheint allerdings der Umstand, dass jene Werte nicht allgemein gültig – es existiert kein Wertereich – sind, sondern vor allem in spezifischen Gesellschaften auf unterschiedliche Weise priorisiert werden (Vgl. Hägler, 1995, pp. 587–589). Laut Pfeifer erfordert ihre Begründung ein subjektives Bewusstsein, wonach eine zwischenmenschliche Stellungnahme und Bewertung folgen muss (Vgl. Pfeifer, 2013, pp. 29–32). Der erste Prozess wird von Ornstein auch als ein Suchen nach der Wahrheit umschrieben (Vgl. Ornstein, 1946, pp. 49–52). Diese personenspezifische Wertung muss jedoch nicht gleichzeitig zur Aufgabe und dem Verlust von Objektivität führen. Es verdeutlicht nur die Veränderbarkeit und hierarchische Adaptionsfähigkeit von Werten, ohne dass sie als Konstrukte völlig an Bedeutung verlieren. Als grundlegender Bestandteil von moralischen Werten, deklariert Höffe eine wechselseitige Gleichheit (Vgl. Höffe, 2004, pp. 136–139).

Ein Verweis auf die goldene Regel² kann hierzu dienlich sein, welche unabhängig von Kultur, Gesellschaft oder religiösen Praktiken gelten soll. Weiters ist eine universelle Komponente in moralischen Werten vorzufinden, auf Grund der man dem Wert eine große Bedeutung beimisst, unabhängig von subjektiven Befindlichkeiten (Vgl. Yudkin et al., 2021, pp. 1–3). Für deren Geltung und Zugänglichkeit braucht es eine zwischenmenschliche Thematisierung, wodurch moralische Werte definiert und in einem diskursiven Austausch hierarchisch zu ordnen sind. Höffe spricht von fundamentalen Grundwerten und Pfeifer umschreibt dies mit universell gültigen Werten, wie der Gerechtigkeit, der Würde oder den Menschenrechten (Vgl. Pfeifer, 2013, pp. 38–40). Nach Ornstein stellen die Werte Leben, Gesundheit und Freiheit eine übergeordnete Kategorie dar (Vgl. Ornstein, 1946, pp. 54–57). Aus meiner Sicht wird ein bestimmter Kern an Werten – welche auch durch die Menschenrechte Ausdruck finden – nicht mehr diskutierbar oder strenger gesagt abzulehnen sein. Darüber hinaus ist es jedoch angemessen die Rangordnung von spezifischen Werten, wie etwa Familie, Solidarität oder Transparenz, der jeweiligen Situation und den soziokulturellen Erfordernissen entsprechend neu auszurichten (Vgl. Höffe, 2004, pp. 139–143; Vgl. Rinderle, 2011, pp. 92–94).

Nach Pfeifer werden wir durch moralische Werte mit Emotionen konfrontiert. In diesem Zusammenhang wird erst durch die individuelle Erfahrung ein Wert als moralisch signifikant erachtet, weil wir Menschen etwa Ungerechtigkeiten als schlecht empfinden (Pfeifer, 2013, pp. 32–35). Freiheit wird nicht deshalb geschätzt, weil es ein rechtliches Gebot dafür gibt, andere Wesen nicht in ihren Handlungsoptionen zu beschränken. Bedeutsam wird Freiheit erst durch die persönliche Erfahrung, wenn beispielsweise ein Entzug derselben die Wichtigkeit zum Vorschein bringt (Vgl. Battaglini & Damiano, 2012, pp. 150–152; Vgl. Hägler, 1995, pp. 588–590). In diesem Sinne kommt es durch die Identifikation und Ausrichtung an moralischen Werten zu einer Verknüpfung von Rationalität und Emotionalität. Laut Ornstein ist es nicht nur rational geboten anderen Wesen denselben Wert verwirklichen zu lassen, der einem selbst auch etwas bedeutet, um wechselseitige Verbindlichkeiten zu schaffen (Vgl. Ornstein, 1946, pp. 58–61). Sofern wir moralisch empfindsame Menschen sind, ist mit einem Wert darüber hinaus ein positives Gefühl verbunden, dass der Wert an sich von Bedeutung ist und um seiner selbst willen angestrebt werden soll. Damit geht eine Verbindung von vernünftiger Einsicht (Bewertung) und affektiver Motivation (Einfühlung) einher (Vgl. Beyer, 2004,

pp. 178–182; Vgl. Pfeifer, 2013, pp. 33–36; Vgl. Yokoi & Nakayachi, 2021, pp. 1478–1480).

Unabhängig davon ob ein Reich der Werte angenommen wird oder man für oder gegen die allgemeine Verbindlichkeit von Werten im Rahmen einer moralischen Entscheidung ist, dienen sie doch gleichermaßen als ethische Rechtfertigung (Vgl. Battaglini & Damiano, 2012, pp. 152–154). Wenn ein Verkehrsteilnehmer oder eine Verkehrsteilnehmerin von der Wichtigkeit des Blinkens zu überzeugen ist, weil es auch für ihn oder sie sinnvoll zu sein scheint, werden bestimmte Ausführungen explizit oder implizit auf Werte verweisen. Dies könnte beispielsweise durch eine Aussicht auf ein unbeschadetes vorankommen und demnach den Wert des Lebens erfolgen, oder indem die Gleichheit von Menschen befürwortet wird (Vgl. ADAC, 2017, pp. 1–2; Vgl. Rinderle, 2011, pp. 74–77). Es ist daher unerheblich, dass wir kein Reich haben, indem sich diese moralischen Werte befinden. Maßgeblich ist die Relevanz für zwischenmenschliche Beziehungen und die grundlegende Funktion für Lebensvorstellungen bzw. das eigene Selbstverständnis. Nur durch ihre Bezugnahme scheint ein moralisches Miteinander überhaupt Sinn zu erlangen und einer ethischen Rechtfertigung intersubjektive Plausibilität zu geben.

Gesundheit

Gesundheit beschreibt nicht nur den Zustand eines menschlichen Wesens, sondern wird in unserer Gesellschaft als fundamentaler und konstitutiver Wert angesehen. In diesem Zusammenhang sind andere Werte und Lebensvorstellungen erst dadurch erreichbar, wenn ein bestimmter Gesundheitszustand überhaupt besteht (Vgl. Flanagan et al., 2016, pp. 25–27). Marckmann umschreibt dies wie folgt: „Als transzendentes Gut stellt die Gesundheit eine Basisvoraussetzung für die Verwirklichung von Lebenszielen und damit für die Chancengleichheit in der Gesellschaft dar.“ (Marckmann, 2008, p. 888). Auch Ornstein geht in selbige Richtung, wenn die Gesundheit des Menschen einen besonders hohen Rang unter vielen Werten einnimmt (Vgl. Ornstein, 1946, pp. 54–57). Erst danach werden untergeordnete moralische Werte hierarchisch gereiht und in Beziehung gestellt. Dennoch ist nicht ganz klar, wie genau Gesundheit überhaupt definiert werden kann. Was für Person X als gesund gilt, muss für Person Y nicht die gleiche Relevanz besitzen. Dadurch offenbart sich nicht nur die pluralistische Auffassung von Moral, welche mit diesen moralischen Werten in Verbindung steht, sondern auch die unklare Trennung zwischen Gesundheit und Krankheit (Vgl. Bauer & Jenny,

² "Ob Mann oder Frau, arm oder reich, mächtig oder schwach - behandle alle Menschen gleich, und zwar so, wie auch du von ihnen behandelt sein möchtest." Höffe (2004, p. 137)

2007, pp. 222–224; Vgl. Sitter-Liver, 2010, pp. 151–153).

Gesundheit kann in Anlehnung an Marckmann als bestmögliche Grundvoraussetzung für die selbstständige Verwirklichung von Lebenschancen angesehen werden (Vgl. Marckmann, 2008, pp. 887–889). Durch eine Krankheit – welche die arttypische Funktionsfähigkeit verhindert – oder die Reduktion von individuell-verstandener Gesundheit, werden jene Realisationsmöglichkeiten minimiert. Die WHO (World Health Organisation) beschreibt Gesundheit als einen Zustand vollständigen körperlichen, seelischen und sozialen Wohlbefindens und nicht nur die Abwesenheit von Krankheit (Vgl. WHO-Regionalbüro für Europa, 2013). Bauer und Jenny sehen den Wert Gesundheit als etwas dynamisches, was sich nur prozesshaft verwirklichen kann und nicht als abgeschlossenes Resultat existiert. Darin integriert sind positive Konstrukte von Wohlbefinden und Handlungsfähigkeit, erweiterte Möglichkeiten der Selbstbestimmung und gesamtgesellschaftliche Verantwortlichkeiten, für die Ermöglichungsbedingung von Gesundheit (Vgl. Bauer & Jenny, 2007, pp. 222–224).

Abgesehen von dieser grundlegenden Schwierigkeit – Krankheit und Gesundheit objektiv zu determinieren – ist es durchaus plausibel zu sagen, dass eine Form von Gesundheit auch von subjektiven Auffassungen abhängig ist, ohne jedoch ein allgemeines Verständnis von diesem Wert auszulöschen (Vgl. Flanagan et al., 2016, pp. 28–30). In diesem Zusammenhang hat zwar die Bedeutung von Gesundheit oft mit einem individuellen Erleben zu tun, kann aber verallgemeinernd gesprochen zu einem universellen Anspruch erhoben werden (Vgl. Bauer & Jenny, 2007, pp. 224–227; Vgl. Marckmann, 2008, pp. 888–890). Dieser spiegelt sich dahingehend wider, dass Gesundheit als moralischer Wert unabhängig von persönlichen Befindlichkeiten anzustreben ist, auch wenn die tatsächliche Konkretisierung derselben von personenspezifischen Deutungen bestimmt wird. Genau dadurch besteht wiederum die Abgrenzung moralischer- von nicht moralischen Werten, welchen ein Maß an Universalisierbarkeit innewohnt. Der Zusammenhang zwischen dem Wert Gesundheit und der Aufforderung zum Blinken im Straßenverkehr, ist nachfolgend zu erschließen (Vgl. Höffe, 2004, pp. 139–143; Vgl. Sitter-Liver, 2010, pp. 151–153).

Gesundheit und Blinken

P1: Innerhalb des Straßenverkehrs können sowohl das Leben als auch die Gesundheit von Menschen gefährdet sein.

P2: Gesundheit repräsentiert einen unermesslichen Wert, welcher für andere moralische Werte konstitutiv ist.

P3: Ein hohes Maß an Sicherheit ist nützlich, um die Gesundheit einzelner Menschen nicht zu gefährden.

P4: Das sichere Zusammenwirken aller Teilnehmerinnen und Teilnehmer im Straßenverkehr wird durch absehbare Verhaltensweisen begünstigt.

P5: Blinken stellt eine gute Möglichkeit dar, um das Verhalten von anderen Personen einzusehen als auch das eigene Agieren sichtbar zu machen.

P6: Durch ein sicheres und geregeltes Miteinander im Straßenverkehr, kann die Gesundheit aller Individuen erhalten und geschützt bleiben.

K: Blinken als verinnerlichte Haltung garantiert nicht nur ein koordiniertes Verhalten, sondern ermöglicht den Erhalt von Gesundheit.

Mit dieser Darstellung soll vor allem die Ausrichtung auf den moralischen Wert der Gesundheit zu einer Sensibilisierung beitragen, dem Blinken im Verkehr mehr Aufmerksamkeit zu schenken. Eine ethische Rechtfertigung ist überdies möglich, weil individuelle Verhaltensweisen einer objektiven Leitlinie folgen. Dadurch werden gute Gründe geboten, um dem Nicht-Blinken aus persönlicher Überzeugung entgegenzuwirken (Vgl. Heinen, 1957, pp. 12–14; Vgl. Höffe, 2004, pp. 139–143). Sowohl egoistische als auch moralische Ansatzpunkte sind in diesem Fall denkbar. Eine egoistische Person will das eigene Leben erhalten und für sich selbst so gesund wie möglich sein, was eine positive Bereitschaft zum Blinken notwendig macht, weil dadurch andere Menschen besser auf das egoistische Wesen aufpassen können (Vgl. Jörns, 1992, pp. 30–32). Aus ethischer Sicht bietet der Wert Gesundheit genug Überzeugungskraft, um derartige Handlungsweisen in die eigene Haltung zu integrieren. Eine Handlung wird nicht nur deswegen umgesetzt weil es rational ist oder egoistischen Motiven entspricht, sondern moralische Gründe es notwendig machen (Vgl. Flanagan et al., 2016, pp. 22–24; Vgl. Marckmann, 2008, pp. 887–889). Somit sind neben den vernünftigen Überlegungen gleichermaßen emotionale Aspekte inbegriffen. Dies lässt unseren Respekt für das jeweilige Gegenüber zum Ausdruck bringen und anerkennt die Signifikanz von moralischen Werten.

Solidaritätsprinzip

Unter diesem Prinzip sind Handlungen und vor allem Einstellungen von menschlichen Wesen zu verstehen, um einander in wechselseitiger Verbundenheit und Abhängigkeit zu begegnen (Vgl. Heimbach-Steins, 2022, pp. 179–182). Diesbezüglich besteht ein reziprokes Verhältnis, weshalb wir Menschen innerhalb einer Gemeinschaft aufeinander angewiesen sind. Streithofen deklariert hierfür: „Der Mensch als Person ist zugleich individuelles und soziales Wesen.“ (Streithofen, 1979, p. 85). Aus diesem Grund geht es

insbesondere um die Schaffung von Kooperationsräumen und gemeinsamen Aktivitäten, wobei nicht nur die Gruppe im Vordergrund steht, sondern der Mensch an sich, mit seinen individuellen und persönlichen Bedürfnissen. Dieser Umstand wird von Furger damit verdeutlicht, dass jedem Individuum die Chance geboten werden muss, die eigenen Lebensvorstellungen zu verwirklichen (Vgl. Furger, 1991, pp. 138–141). Zu dieser Verwirklichung kann sich der Mensch aber niemals von allen anderen loslösen, sondern benötigt die Hilfe und Zuwendung seiner Mitmenschen (Vgl. Streithofen, 1979, pp. 83–86).

Ein Verständnis vom Solidaritätsprinzip gebietet die Berücksichtigung von Schwächeren und die damit einhergehende Bereitstellung von Kooperationsmöglichkeiten, durch die scheinbar stärkeren und mächtigen Personen, als auch die dahinter stehenden Institutionen (Vgl. Curry et al., 2022, pp. 1041–1043). Nach Sailer-Pfister geht es aber weniger um ein Handeln für andere, sondern vielmehr um gemeinsame Auseinandersetzungen (Vgl. Sailer-Pfister, 2014, pp. 365–367). Streithofen umschreibt für den Begriff der Solidarität drei Ansichtsweisen. Diese betreffen das Verhältnis der jeweiligen Menschen zueinander, das Verhältnis Einzelner zur Gemeinschaft und schlussendlich das Zusammenwirken mehrerer Gemeinschaften (Vgl. Streithofen, 1979, pp. 84–87). Damit vereinen sich individuelle Aspekte und sozial-gemeinschaftliche Überlegungen, welche durch ein solidarisch ausgerichtetes und staatlich verankertes System zu bewahren sind. Solidarität bedeutet demnach keinesfalls die subjektive Aufopferung zum Wohle der Gemeinschaft, als vielmehr diese gemeinschaftlichen Vernetzungen nur durch und mit den Einzelpersonen gestaltet werden können (Vgl. Furger, 1991, pp. 138–141; Vgl. Kerber, 1998, pp. 58–61).

Individuelle Interessen lassen sich einerseits zu meist nur in der Gesellschaft verwirklichen, andererseits kann dieses soziale Gefüge ohne die darin befindlichen Menschen nicht existieren. Nach Sailer-Pfister ist dies folgendermaßen zu deuten: „Solidarität ist ein wechselseitiger Prozess der Teilhabe am Lebensgeschick des Anderen.“ (Sailer-Pfister, 2014, p. 366). Kerber beschreibt in diesem Zusammenhang eine Wechselbezogenheit, welche sich durch moralische Werte erklären lässt (Vgl. Kerber, 1998, pp. 57–60). Diese sind für zwischenmenschliche Handlungen und Entschlüsse unerlässlich, leiten das menschliche Wesen in schwierigen Situationen und binden das jeweilige Gegenüber mit ein. Ausschlaggebend für ein solidarisches Miteinander ist die Würde des Menschen, welche jedem Menschen anzuerkennen ist (Vgl. Heimbach-Steins, 2022, pp. 178–181; Vgl. Sailer-Pfister, 2014, pp. 369–372).

4. Bedeutung für eine Blink-Haltung

Die bisherigen Überlegungen zur Gesundheit und Solidarität lassen darauf schließen, dass durch ihre Zuhilfenahme ein adäquates Verhalten im Straßenverkehr gefördert werden kann, welches dem Blinken mehr Aufmerksamkeit zu teil werden lässt (Vgl. Ori, 2020, pp. 393–395). In diesem Sinne ist nicht nur eine subjektive Orientierung an der Gesundheit vorstellbar, sondern gleichermaßen die Schaffung von Realisationsmöglichkeiten dieses Wertes, für die Mitglieder der menschlichen Gemeinschaft (Vgl. Heinen, 1957, pp. 3–5; Vgl. Marckmann, 2008, pp. 888–891). Sofern wir Menschen den eigenen Gesundheitszustand schätzen und demnach jegliche Handlungen unterlassen, welche diesem gefährlich werden können, spricht vieles dafür, in der Zusammenkunft mit anderen Personen auf der Straße zu blinken (Vgl. Bauer & Jenny, 2007, pp. 223–226; Vgl. Jörns, 1992, pp. 32–34). Aus einer individualethischen Position ergibt sich für die jeweiligen Individuen eine Ausrichtung an moralischen Werten, wie in diesem Fall der Gesundheit (Vgl. Marckmann, 2008, pp. 887–890). Demnach löst dieser moralische Wert eine innere Motivation aus und erlaubt außerdem eine vernünftige Entscheidung (Vgl. Myyry et al., 2013, pp. 273–275). Im Zuge dessen sind – wie bereits zuvor dargestellt – nicht nur moralisch empfindsame Personen dazu verpflichtet, sondern auch Menschen mit egoistischen Neigungen. In beiden Fällen lässt die individuelle Bewusstmachung dieses Wertes ein passendes Handeln und Agieren im Straßenverkehr nicht nur zu, sondern fördert auch die damit verbundene Blink-Bereitschaft und ihre Verinnerlichung.

Das Solidaritätsprinzip verbindet sowohl individuelle Ansprüche auf ein gelungenes Leben als auch die Schaffung von Austauschmöglichkeiten und Kooperationen, der hier angesprochenen Einzelpersonen. Entscheidend sind nach Furger sozialetische Grundsätze, welche auch in den Menschenrechten Ausdruck finden (Vgl. Furger, 1991, pp. 139–142). Zu diesen zählen beispielsweise das Recht auf Freiheit (Vgl. Art.5 EMRK 1950; Vgl. Art.3 AEMR 1948), ein Schutz der menschlichen Würde (Vgl. Art.1 AEMR 1948) oder auch das Anrecht auf Gesundheit (Vgl. Art.3 BK 1997; Vgl. Art.25 AEMR 1948). Anhand dieser Überlegungen wird deutlich, wie der Zusammenhang zwischen moralischen Werten und dem Solidaritätsprinzip der christlichen Sozialetik verstanden werden kann. Ein solidarisches Miteinander bindet einzelne Bedürfnisse und Wünsche von Individuen mit ein, ohne jedoch objektive – und die gesamte Gesellschaft betreffende – Gesichtspunkte zu vernachlässigen (Vgl. Heimbach-Steins, 2022, pp. 178–180). Ziel dabei bleibt eine soziale Ordnung innerhalb der Gesellschaft (Vgl. Curry et al., 2022, pp. 1043–1045; Vgl. Kerber, 1998, pp. 58–61). Diese wird auch durch moralische Werte bestimmt, welche für ein Handeln

und Entscheiden unerlässlich sind. Damit einher geht ebenfalls eine Objektivierbarkeit, weil diesen Werten auch dann zugestimmt werden kann, sollten nicht notwendigerweise persönliche Ansprüche realisierbar sein.

Gesundheit ist leichter zu bewahren, wenn andere diesen Wert nicht nur für sich selbst schätzen, sondern kooperativ und menschenwürdig miteinander umgehen. Solidarität und die damit assoziierbaren Gesichtspunkte, schützen die Realisationsmöglichkeiten der individuellen Lebensvorstellungen, was den Wert Gesundheit integriert (Vgl. Hautzinger et al., 2011, pp. 14–17; Vgl. Marckmann, 2008, pp. 888–891). Kerber zufolge sind beide Aspekte mit dem Begriff des Sollens in Einklang zu bringen, was eine neuerliche Verbindung offenbart (Vgl. Kerber, 1998, pp. 58–61). Sowohl die Achtung von Gesundheit als auch solidarische Haltungen führen zu einer individuellen und kollektiven Verpflichtung, diesen Ansprüchen gerecht zu werden (Vgl. Sitter-Liver, 2010, pp. 153–155; Vgl. Strentz, 2002, pp. 265–267). Nach Streithofen sind Handlungen, welche auf die Gemeinschaft ausgerichtet sind, nicht nur sinnvoll für das allgemeine Wohl, sondern nützen vielmehr auch dem Individuum (Vgl. Streithofen, 1979, pp. 84–87). Folglich erlaubt die Ausrichtung auf ein solidarisches Miteinander Vorteile für eigene Lebensinteressen, kann aber gleichermaßen von moralisch empfindsamen Personen als notwendiger Habitus verstanden werden (Vgl. Heimbach-Steins, 2022, pp. 181–183; Vgl. Heinen, 1957, pp. 10–14).

Anhand der bisherigen Überlegungen gibt es nun zwei ethisch plausible Gründe, um das Blinken im Straßenverkehr als persönliche und kollektive Leitlinie zu verinnerlichen. Dazu gehören positive Anreize für das Blinken, um aus individualetischer Sicht den Wert der Gesundheit zu erhalten (Vgl. Höffe, 2004, pp. 138–142). Zudem wird durch das Solidaritätsprinzip ein sozialetisch-orientiertes und gesellschaftliches Miteinander vermittelt, welches vom Menschen erstrebt werden soll (will). Um diese wechselseitige Verbundenheit nicht zu gefährden bzw. zu erhalten, kann ein angemessenes Verhalten im Straßenverkehr dienlich sein (Vgl. Kroher, 2014, pp. 214–217). Wer von anderen erwartet, dass sie sich im Verkehr durch ein Blinken zu erkennen geben, ist solidarisch dazu verpflichtet, gleichermaßen zu agieren. Beide Aspekte fördern nicht nur durch ihre Verinnerlichung eine dem Straßenverkehr angemessene Haltung, sondern können durch ein etabliertes Blink-Verhalten – und die damit einhergehende Förderung von Solidarität und Gesundheit – auch tatsächlich realisiert und bewahrt werden.

5. Ethische Implikationen

Die Bedeutung moralischer Werte wurde bereits thematisiert, welche im Zusammenhang mit dem

Nicht-Blinken im Straßenverkehr stehen, jedoch häufig zu wenig Beachtung finden (Vgl. Sugiharto, 2021, pp. 360–362). Dies spiegelt sich durch riskante Fahrweisen und rücksichtlose Personen wider, denen es weder um ein sicheres Ankommen an der jeweiligen Destination geht noch die Werte wie etwa Gesundheit oder Gleichheit von Bedeutung sind. Im Straßenverkehr sind wir Menschen aufeinander angewiesen und müssen uns auf den jeweils nächsten verlassen können (Vgl. Hautzinger et al., 2011, pp. 15–18). Wer allerdings bewusst auf das Blinken verzichtet, ignoriert nicht nur die Gesundheit anderer Menschen, sondern gefährdet sich selbst. Heinen spricht hierzu von fehlendem Einschätzungsvermögen für die Wirklichkeit von Verkehrssituationen, wenn Subjekte ausschließlich auf sich selbst schauen (Vgl. Heinen, 1957, pp. 14–17). Verletzungen und Unfälle werden begünstigt, weil Verhaltensweisen nicht vorherzusehen sind (Vgl. Jörns, 1992, pp. 32–34; Vgl. Mobile.de GmbH, 2019, pp. 1–4).

Zugegebenermaßen ist es vorstellbar, dass Menschen nicht mit Absicht auf das Blinken vergessen, sondern einfach abgelenkt sind oder im Moment kein Bewusstsein dafür aufbringen. Wiederum spiegelt sich dadurch ein falsches bzw. unzureichendes Verständnis der Wichtigkeit moralischer Werte und damit einhergehend normativer Erwartungen wider (Vgl. Marckmann, 2008, pp. 887–890; Vgl. Serramia et al., 2018, pp. 264–266). Ihre Bedeutung kommt nicht dadurch zum Vorschein, dass sie dem jeweiligen Individuum stets zum Vorteil verhelfen. Werte und ihre Befolgung richten sich an ein breiteres Publikum, indem allen Individuen ein gelingendes Leben ermöglicht wird (Vgl. Pfeifer, 2013, pp. 31–35). Bestimmte Personen respektieren weder die Rechtsnorm für das Blinken, noch die implizit dahinter stehenden moralischen Überlegungen (Vgl. Heinen, 1957, pp. 8–11). In diesem Sinne ist sowohl das bewusste als auch das unbewusste Ignorieren der Blinktätigkeit aus einer ethischen Sicht äußerst bedenklich und scheint kaum zu rechtfertigen.

Eine Verbindung von Gesundheit und Solidarität wird nach Bauer und Jenny vor allem im Kontext sozialer Unterstützung und diesbezüglicher Netzwerke sichtbar (Vgl. Bauer & Jenny, 2007, pp. 225–228). Individuen helfen sich innerhalb dieser Gruppen gegenseitig und führen zu einem Erhalt der Gesundheit und Sicherheit aller. Zudem etabliert sich diese Gemeinschaft und stabilisiert wechselwirkend individuelle Handlungen (Vgl. Marckmann, 2008, pp. 889–893). Auch der Straßenverkehr gleicht mehr als nur in Ansätzen einem derartigen Netzwerk, indem personenbezogene Handlungen mit kollektiven Rahmenordnungen zusammenfallen. In diesem Zusammenhang ist sowohl der individuelle Gesundheitszustand als auch das gesellschaftliche Gut Gesundheit zu bewahren und befördern, sofern wir ein solidarisches und

kooperatives Miteinander pflegen (Vgl. Kroher, 2014, pp. 214–217; Vgl. Sailer-Pfister, 2014, pp. 368–371).

Die bereits skizzierten Überlegungen zum Sicherheits-Aspekt werden zwar durch rechtliche Vorgaben ebenfalls berücksichtigt, können aber durch ethische Begutachtungen noch weiter in das Blickfeld rücken. In diesem Sinne repräsentieren die beiden Werte signifikante und intersubjektiv nachvollziehbare Gründe, um das Blinken als routinemäßige Handlung zu etablieren. Wer beim Abbiegen auf einer Kreuzung keine Anstalten macht das eigene Verhalten anzuzeigen, verunmöglicht nicht nur einen sicheren Verkehrsablauf, sondern gefährdet andere Personen und sich selbst (Vgl. § 9 StVO 2013). Beispielsweise könnte Person A auf einer Kreuzung nach links oder rechts abbiegen, was allerdings die in die Kreuzung einfahrende Person B nicht erkennen kann (Vgl. Hautzinger et al., 2011, pp. 22–24). Durch ein absichtliches Nicht-Blinken ist es für B unmöglich die Handlung vorherzusehen. A fährt ohne zu blinken nach links und schneidet den Weg von B, was einen Unfall nach sich zieht. Zumeist bekommt A dafür auch die Hauptschuld, weil das Blinksignal unterlassen wurde (Vgl. ADAC, 2017, pp. 1–2; Vgl. § 11 StVO 1960). Neben der Gefährdung von anderen Personen steht für A ebenfalls – etwas dramatisch ausgedrückt – das eigene Leben auf dem Spiel (Vgl. Ori, 2020, pp. 398–400). Ein hinterherfahrendes Auto kann genauso wenig vorhersagen, wohin A fahren will, womit ein Auffahrunfall begünstigt wird (Vgl. Heinen, 1957, pp. 4–7; Vgl. Ströer Digital Publishing GmbH, 2020, pp. 1–2).

6. Handlungsvorschläge

Bislang wurden Herausforderungen dargestellt, welche sich durch das Nicht-Blinken im Straßenverkehr ergeben. Unerlässlich scheint eine unterstützende und wechselseitig verbundene Verkehrsgemeinschaft, in der sich sowohl das Individuum selbst zu gewissen Handlungen moralisch verpflichtet als auch institutionelle Strukturen derartige Handhabungen erleichtern (Vgl. Strentz, 2002, pp. 273–275). Die bisherigen Darstellungen von unterschiedlichen Spannungsfeldern und dem normativen Orientierungsrahmen, führen nun zu einer Konzeption von Handlungsoptionen. Diese sollen sich nicht nur an das Individuum selbst richten, sondern in einem institutionellen Rahmen verinnerlicht und umgesetzt werden (Vgl. Serramia et al., 2018, pp. 267–269; Vgl. von Goessel, 1974, pp. 30–33).

Das Individuum

Essentiell sind eine persönliche Wachsamkeit und wiederkehrende Schulungen bzw. Trainings, um den Anforderungen des modernen Verkehrs gerecht zu

werden. Zudem können die beiden Aspekte (Gesundheit, Solidarität) dem Individuum als Leitlinien dienen, ohne ausschließlich auf rechtlichen Normen zu achten. Auch wenn adäquate Signalhandlungen für viele Individuen als etwas selbstverständliches angesehen werden, können periodische Trainings äußerst hilfreich sein (Vgl. Kühn, 2008, pp. 130–132). Für Von Goessel scheint sogar eine regelmäßige Überprüfung – alle fünf Jahre – der Fahrtüchtigkeit sinnig (Vgl. von Goessel, 1974, pp. 62–64). Dabei ist besonders auf moralischer Ebene zu sensibilisieren und nicht nur mit rechtlichen Strafen abzuschrecken. Dies betont Kroher ebenfalls, weil bestrafende Hinweise weniger Anreiz – als moralische Hinweise – zu einer Verhaltensänderung geben (Vgl. Kroher, 2014, pp. 215–217).

Ähnliches gilt für die Zusammenarbeit der Individuen einer Gesellschaft, welche sich am Solidaritätsprinzip der christlichen Sozialethik orientieren können. Diesbezüglich wird nicht nur dem jeweiligen Gegenüber etwas gegeben und verfügbar gemacht, sondern ebenfalls der eigenen Person, durch die geschaffene und solidarisch orientierte Gemeinschaft. Insbesondere normabweichendes Verhalten kann andere Personen zu einer vergleichbaren Handlung ermutigen, was ein kooperatives Miteinander in Gefahr bringt. Andererseits bedeutet dies: „Je mehr Personen die Norm befolgen, umso schwerwiegender wird ein Normbruch angesehen.“ (Kroher, 2014, p. 205). Anhand dieser Überlegungen sind alle Gesellschaftsmitglieder dazu aufgefordert, sich in angemessener Form auf den Straßen zu verhalten, um ein funktionsfähiges Sozial-Gefüge zu erhalten (Vgl. Ori, 2020, pp. 402–404).

Als moralisches Vorbild ist eine Person anzusehen, welche sich im Kontext dieses Beitrages jene Blinker-Handlungen in den persönlichen Habitus integriert. Durch ständige Bereitschaft und Achtsamkeit wird sich im Laufe der Zeit eine Gewöhnung einstellen, damit nicht immer wieder an das Blinken gedacht werden muss – es entfaltet sich ein Persönlichkeitsmerkmal (Vgl. Curry et al., 2022, pp. 1050–1052; Vgl. von Goessel, 1974, pp. 64–66). Damit einher geht auch eine Vorbildwirkung für andere Menschen (Vgl. Kroher, 2014, pp. 206–209; Vgl. Pfeifer, 2013, pp. 37–41). Wenn Individuen auf öffentlichen Straßen den vorgestellten Ansprüchen gerecht werden, dienen sie als optimale Beispiele und Symbolfiguren für andere Personen.

Die Gesellschaft

Eine Gemeinschaft funktioniert durch Zusammenwirken der einzelnen Mitglieder. Diese müssen sich vertrauen und helfen können, was allerdings durch die Handlungsweisen der nicht-blinkenden Menschen mehr als schwer zu realisieren ist (Vgl. Yokoi &

Nakayachi, 2021, pp. 1467–1469). Obwohl rechtliche Vorgaben existieren, scheint jenes Verhalten in den letzten Jahren immer mehr zugenommen zu haben und kann demnach nicht auf eine fehlende Rechtsordnung geschoben werden (Vgl. Hilgendorf, 2019, pp. 147–149). Laut mobile.de ergab eine Studie der DEKRA-Forschung aus dem Jahre 2018, dass nur die Hälfte der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer in Deutschland den Blinker richtig benutzen (Vgl. Mobile.de GmbH, 2019, pp. 2–5), in Österreich waren es im Jahre 2016 auch nur 62 Prozent (Vgl. OEAMTC, 2022, pp. 1–3). Was es braucht sind gesellschaftspolitische Leitlinien, wiederkehrende Schulungen und eine Verständigung zu diesem Thema. Hierfür wäre eine Auffrischung der Führerscheinprüfung alle 10 Jahre, eine gute Option. Bauer und Jenny sehen für das Gut Gesundheit eine wesentliche gesellschaftspolitische Zukunftsaufgabe darin, dass jener Wert für alle Menschen realisierbar gemacht wird (Vgl. Bauer & Jenny, 2007, pp. 238–241; Vgl. Marckmann, 2008, pp. 887–889).

Stärkere Maßnahmen könnten ein richtiger Schritt sein, wozu nicht nur Geldstrafen zählen sollten. Momentan scheinen andere Delikte um einiges schlimmer behandelt und sanktioniert zu werden, obwohl denkbare Konsequenzen im Straßenverkehr verheerend sind. Diese könnten – ähnlich wie beim Tabakkonsum und der Darstellung von abschreckenden Bildern auf den Verpackungen (Vgl. Deutsches Ärzteblatt, 2020, pp. 1–2; Vgl. von Goessel, 1974, pp. 60–63) – in einem medialen Format abgebildet werden. Hierzu bieten sich das Internet und soziale Medien an. Dadurch soll die breite Öffentlichkeit auf mögliche Folgen aufmerksam gemacht werden und ein Umdenken stattfinden, indem die Blink-Verweigerung immer mehr in den Hintergrund rückt.

Moderne Verkehrsmittel verfügen in der Regel über eine Fülle an technischer Unterstützung, wie beispielsweise den Berganfahrassistenten, den Spurhalteassistenten, ESP und ABS, den adaptiven Tempomat oder die automatische Verkehrszeichen-erkennung (Vgl. ADAC, 2021, pp. 1–5). Diese Überlegungen machen deutlich, inwiefern sich das menschliche Individuum bereits beim tagtäglichen Fahren auf öffentlichen Straßen, diverse Techniken zu Nutze macht. Diesbezüglich scheint es aktuell keineswegs ausgeschlossen, auch das Blinken noch weiter technisch zu unterstützen. Vermehrte Hinweise an Kreuzungen, Haltepositionen und sonstigen Teilbereichen der Fahrbahn, könnten das Bewusstsein für ein entsprechendes Blink-Verhalten ebenfalls begünstigen. Dies wird etwa an Kreisverkehren umgesetzt, indem ein Schild mit der Beschriftung *beim entfernen Blinken* gut ersichtlich montiert ist (Vgl. Kroher, 2014, pp. 209–211; Vgl. OEAMTC, 2022, pp. 1–3). Derartige Visualisierungen sind eine Möglichkeit, um dem

Problem der fehlenden Aufmerksamkeit entgegenzuwirken.

7. Schlussüberlegungen

Nach den bisherigen Ausführungen stellt das Verhalten des Nicht-Blinkens im Straßenverkehr unsere Gesellschaft vor ethische Probleme, welche über rechtlich verbotene Handlungsweisen hinaus gehen (Vgl. Jörns, 1992, pp. 42–45). Mit dem Verweis auf den Wert Gesundheit und die im Solidaritätsprinzip der christlichen Sozialethik zum Ausdruck gebrachten Kooperationsmöglichkeiten, ist eine wechselseitige Abhängigkeit aller Menschen offenkundig. Durch ein bewusstes und moralisch akzeptables Verhalten – welches sich in einem Bewusstwerden der ethischen Wichtigkeit des Blinkens im Straßenverkehr repräsentiert – ist es nicht nur möglich, sich einem ethischen Ideal immer weiter anzunähern, sondern gleichzeitig die beiden Aspekte Gesundheit und Solidarität zu verwirklichen. Eine scheinbare Überforderung durch eine permanent-notwendige Aufmerksamkeit für das Blinken, ist aus meiner Sicht nicht gegeben. Wer einen Führerschein besitzt, sollte bestmöglich für die Teilnahme am Straßenverkehr ausgebildet sein (Vgl. § 1 Abs.1-2 StVO 2013). Vielmehr müssen sich Personen, welche einem angemessenen Blinkverhalten nicht gerecht werden können oder wollen, die Frage stellen, welche Berechtigung sie dann überhaupt haben, am öffentlichen Verkehr teilzunehmen. Fehlende Qualifikation, Kompetenz oder Aufmerksamkeit gefährden andere Personen. Ob diese Menschen auf *ihren* Straßen mit solchen Individuen zusammentreffen wollen, welche derartige Mängel aufweisen, scheint äußerst unwahrscheinlich. Aus ethischer Sicht kann es nicht gerechtfertigt sein, eigene Defizite problemlos zu tolerieren, diese aber bei den Mitmenschen sofort zu bemängeln (Vgl. Heinen, 1957, pp. 14–17; Vgl. Sailer-Pfister, 2014, pp. 369–372). Schlussendlich sind Individuen auf die Gemeinschaft angewiesen, weil nur darin ein gelungenes Leben, mit der Realisation von Lebenszielen, umsetzbar wird. Zudem formt ein gesellschaftliches Miteinander als gedankliches Konstrukt die subjektbezogenen Handlungen, was eine wechselseitige Verbundenheit offenbart (Vgl. Bauer & Jenny, 2007, pp. 229–232; Vgl. von Goessel, 1974, pp. 21–24). Anhand der beiden dargestellten Konstrukte werden plausible Gründe dargeboten, welche durch rechtliche Gebote und Verbote nicht in gleichem Umfang realisierbar sind. Nun gilt es diesem ethisch vertretbaren Sollen aus persönlicher Überzeugung zu folgen.

Literatur

ADAC. (2017). *Darum blinken viele Autofahrer nicht* [ADAC Blog]. <https://blog.adac.de/warum-viele-autofahrer-nicht-blinken/>

ADAC. (2021). *Fahrerassistenzsysteme: So können sie Autofahrer entlasten*. <https://www.adac.de/rundums-fahrzeug/ausstattung-technik-zubehoer/assistenzsysteme/fahrerassistenzsysteme/>

Battaglino, C., & Damiano, R. (2012). Emotional Appraisal of Moral Dilemma in Characters. In D. Hutchison, T. Kanade, J. Kittler, J. M. Kleinberg, F. Mattern, J. C. Mitchell, M. Naor, O. Nierstrasz, C. Pandu Rangan, B. Steffen, M. Sudan, D. Terzopoulos, D. Tygar, M. Y. Vardi, G. Weikum, D. Oyarzun, F. Peinado, R. M. Young, A. Elzalde, & G. Méndez (Eds.), *Lecture Notes in Computer Science. Interactive Storytelling* (Vol. 7648, pp. 150–161). Springer Berlin Heidelberg. https://doi.org/10.1007/978-3-642-34851-8_15

Bauer, G., & Jenny, G. (2007). Gesundheit in Wirtschaft und Gesellschaft. In K. Moser (Ed.), *Wirtschaftspsychologie* (pp. 221–243). Springer Berlin Heidelberg. https://doi.org/10.1007/978-3-540-71637-2_12

Beyer, C. (2004). Moralische Personalität, Willensfreiheit und Verantwortung. *Zeitschrift Für Philosophische Forschung*, 58(2), 167–191. <http://www.jstor.org/stable/20485209>

Bietti, E. (2020). From ethics washing to ethics bashing. In M. Hildebrandt, C. Castillo, E. Celis, S. Ruggieri, L. Taylor, & G. Zanfir-Fortuna (Eds.), *Proceedings of the 2020 Conference on Fairness, Accountability, and Transparency* (pp. 210–219). ACM. <https://doi.org/10.1145/3351095.3372860>

Straßenverkehrs-Ordnung, 13.05.2023 (2013 & rev. BGBl. Nr. 12/2013). https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBl&jumpTo=bgbl113s0367.pdf#_bgbl_%2F%2F%5B%40attr_id%3D%27bgbl113s0367.pdf%27%5D__1683962537009

Straßenverkehrsordnung, 22.02.2023 (1960 & rev. BGBl. Nr. 159/1960). <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

Curry, O. S., Alfano, M., Brandt, M. J., & Pelican, C. (2022). Moral Molecules: Morality as a Combinatorial System. *Review of Philosophy and Psychology*, 13(4), 1039–1058. <https://doi.org/10.1007/s13164-021-00540-x>

Deutsches Ärzteblatt. (2020). *Gesundheitsministerium sieht wenig Nutzen in Schockfotos auf*. <https://www.aerzteblatt.de/nachrichten/109290/Gesundheitsministerium-sieht-wenig-Nutzen-in-Schockfotos-auf-Tabakwaren>

Konvention zum Schutz der Menschenrechte und Grundfreiheiten, www.echr.coe.int (1950 & rev.

4.XI.). <https://www.echr.coe.int/Pages/home.aspx?p=basictexts&c>

Übereinkommen zum Schutz der Menschenrechte und der Menschenwürde im Hinblick auf die Anwendung von Biologie und Medizin, 4. April (1997 & rev. DIR/JUR (97) 5). <https://bioethik-konvention.de/text-biomedizinkonvention-zusatzprotokolle/#bioethik-konvention>

Flanagan, O., Sarkissian, H., & Wong, D. (2016). Naturalizing Ethics. In K. J. Clark (Ed.), *The Blackwell Companion to Naturalism* (pp. 16–33). John Wiley & Sons, Inc. <https://doi.org/10.1002/9781118657775.ch2>

Furger, F. (1991). *Christliche Sozialethik: Grundlagen und Zielsetzungen; 20. Kohlhammer Studienbücher Theologie: Vol. 20*. Kohlhammer.

Gettier, E. (2017). Is Justified True Belief Knowledge? In S. Baronett (Ed.), *Journey into philosophy: An introduction with classic and contemporary readings* (First published., pp. 69–70). Routledge Taylor & Francis Group. From *Analysis*, Vol.23, 1963, pp 121-123.

Hägler, R.-P. (1995). Existenz und Objektivität von Werten. Eine Auseinandersetzung mit Thomas Nagel. *Zeitschrift Für Philosophische Forschung*, 49(4), 584–594. <http://www.jstor.org/stable/20483756>

Hautzinger, H., Manssen, G., Schlag, B., Müller, H., Pfeiffer, M., Rößger, L., & Schade, J. (2011). *Regelverstöße im Straßenverkehr: Häufigkeit, Schadenfolgen, Sanktionierung, Prävention. Forschungsbericht / Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V VV, Verkehrsverhalten, Verkehrspsychologie: Vol. 05*. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.; Unfallforschung der Versicherer. <https://m.udv.de/de/publikationen/forschungsberichte>

Heimbach-Steins, M. (2022). Sozialprinzipien. In M. Heimbach-Steins, M. Becka, J. J. Frühbauer, & G. Kruij (Eds.), *Christliche Sozialethik: Grundlagen - Kontexte - Themen: ein Lehr- und Studienbuch* (pp. 170–186). Verlag Friedrich Pustet.

Heinen, W. (1957). *Rücksichtslosigkeit - Rücksichtnahme im Verkehr: zur Psychologie und Ethik des Strassenverkehrs*. Ein Vortrag von Prof. Dr. Wilhelm Heinen, Münster/Westf. Hoheneck. https://books.google.de/books?id=N3_LzQEACAAJ

Hilgendorf, E. (2019). Verantwortung im Straßenverkehr. In A. Roßnagel & G. Hornung (Eds.), *Grundrechtsschutz im Smart Car: Kommunikation, Sicherheit und Datenschutz im vernetzten Fahrzeug* (pp. 147–159). Springer Fachmedien Wiesbaden. https://doi.org/10.1007/978-3-658-26945-6_9

Höffe, O. (2004). *Wirtschaftsbürger, Staatsbürger, Weltbürger: Politische Ethik im Zeitalter der Globalisierung*. Beck.

- Jörns, K.-P. (1992). *Krieg auf unseren Straßen: Die Menschenopfer der automobilen Gesellschaft*. Gütersloher Verl.-Haus Mohn.
- Kerber, W. (1998). *Sozialethik. Urban-Taschenbücher: Vol. 397*. Kohlhammer.
- Kroher, M. (2014). Should I Stay or Should I Go? Abweichendes Verhalten im Straßenverkehr. *Soziale Welt*, 65(2), 201–220. <http://www.jstor.org/stable/24754559>
- Kühn, D. (2008). Jugendtypisches Fehlverhalten im Straßenverkehr. *Neue Kriminalpolitik*, 20(4), 129–132. <http://www.jstor.org/stable/43262929>
- Marckmann, G. (2008). Gesundheit und Gerechtigkeit [Health and justice]. *Bundesgesundheitsblatt, Gesundheitsforschung, Gesundheitsschutz*, 51(8), 887–894. <https://doi.org/10.1007/s00103-008-0610-x>
- Mobile.de GmbH. (2019). *Wann muss ich blinken? Blinkmuffel auf Deutschlands Straßen*. <https://www.mobile.de/magazin/artikel/aegernisse-im-strassenverkehr-teil-1-blinkermuffel-13138>
- Myrsky, L., Juujärvi, S., & Pessa, K. (2013). Change in values and moral reasoning during higher education. *European Journal of Developmental Psychology*, 10(2), 269–284. <https://doi.org/10.1080/17405629.2012.757217>
- OEAMTC. (2022). *Rund ein Drittel aller Lenker blinkt nicht oder nicht richtig: Negative Auswirkungen auf Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss*. ÖAMTC. <https://www.oeamtc.at/thema/panne-unfall/rund-ein-drittel-aller-lenker-blinkt-nicht-oder-nicht-richtig-17953722>
- Ori, M. (2020). Why Not Road Ethics? *Theoria*, 86(3), 389–412. <https://doi.org/10.1111/theo.12248>
- Ornstein, H. (1946). *Macht, Moral und Recht: Studien zur Grundproblematik menschlichen Zusammenlebens*. A. Francke AG. <https://books.google.at/books?id=U8d3zQEACAAJ>
- Pfeifer, V. (2013). *Didaktik des Ethikunterrichts: Bausteine einer integrativen Wertevermittlung* (3. Aufl.). Kohlhammer Verlag. <http://gbv.ebib.com/patron/FullRecord.aspx?p=1766049>
- Rinderle, P. (2011). Werte und Mechanismen der Demokratie. *Zeitschrift Für Philosophische Forschung*, 65(1), 74–95. <http://www.jstor.org/stable/41105710>
- Sailer-Pfister, S. (2014). Die Armen zur aktiven Teilhabe befähigen – theologische und sozialethische Überlegungen zu einem partizipatorischen Solidaritätsbegriff. *Jahrbuch Für Recht Und Ethik / Annual Review of Law and Ethics*, 22, 365–382. <http://www.jstor.org/stable/43593798>
- Serramia, M., Lopez-Sanchez, M., Rodriguez-Aguilar, J. A., Morales, J., Wooldridge, M., & Ansotegui, C. (2018). Exploiting Moral Values to Choose the Right Norms. In J. Furman, G. Marchant, H. Price, & F. Rossi (Eds.), *Proceedings of the 2018 AAAI/ACM Conference on AI, Ethics, and Society* (pp. 264–270). ACM. <https://doi.org/10.1145/3278721.3278735>
- Sitter-Liver, B. (2010). Universale moralische Prinzipien und Normen – ein naiver Traum? *Zeitschrift Für Politik*, 57(2), 141–155. <http://www.jstor.org/stable/24228758>
- Statista. (2023). *Verkehrsunfälle: Anteile der Fehlverhalten von Fahrzeugführern bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden in Deutschland von 2010 bis 2021*. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/2110/umfrage/fehlverhalten-von-fahrzeugfuehrern-mit-unfallfolge/>
- Statistik Austria. (2023). *Straßenverkehrsunfälle*. <https://www.statistik.at/statistiken/tourismus-und-verkehr/unfaelle/strassenverkehrsunfaelle>
- Streithofen, H. B. (1979). *Macht und Moral: Die Grundwerte in der Politik*. Kohlhammer.
- Strentz, H. (2002). Universal Ethical Standards? *Journal of Mass Media Ethics*, 17(4), 263–276. https://doi.org/10.1207/S15327728JMME1704_02
- Ströer Digital Publishing GmbH (2020). Regeln im Straßenverkehr: Wann muss man blinken? *T-Online*. https://www.t-online.de/auto/recht-und-verkehr/id_88951390/regeln-im-strassenverkehr-wann-muss-man-blinken.html
- Sugiharto, R. (2021). The Traffic Ethics in Land Transportation. *KnE Social Sciences*, 353–362. <https://doi.org/10.18502/kss.v5i1.8298>
- Allgemeine Erklärung der Menschenrechte, 10. Dezember (1948 & rev. 2017 A [III]). <http://www.un-documents.net/a3r217a.htm>
- von Goessel, H. H. (1974). *Straßenverkehr und Humanität: Eine Herausforderung zur Menschlichkeit*. Straßenverkehr stößt an die Grenzen des Wachstums. Das erfordert eine Neuorientierung des Einzelnen wie der Gesellschaft. (1. Aufl.). *Claudius Thesen: H. 12*. Claudius-Verlag.
- WHO-Regionalbüro für Europa. (2013). *WHO weist in neuem Bericht auf ungleiche gesundheitliche Fortschritte in Europa und fordert zur Messung des Fortschritts eine genauere Erfassung des Wohlbefindens*. Weltgesundheitsorganisation. <https://www.euro.who.int/de/media-centre/sections/press-releases/2013/03/new-who-report-reveals-unequal-improvements-in-health-in-europe-and-calls-for-measurement-of-well-being-as-marker-of-progress>
- Yokoi, R., & Nakayachi, K. (2021). Trust in Autonomous Cars: Exploring the Role of Shared Moral Values, Reasoning, and Emotion in Safety-Critical Decisions. *Human Factors*, 63(8), 1465–1484. <https://doi.org/10.1177/0018720820933041>
- Yudkin, D. A., Gantman, A. P., Hofmann, W., & Quoidbach, J. (2021). Binding moral values gain importance in the presence of close others. *Nature*

Communications, 12(1), Article 2718, 1–12.
<https://doi.org/10.1038/s41467-021-22566-6>

AutorInnenangaben

Dr.phil. Mario Kropf, BEd MA MA
Universitätsassistent
Karl-Franzens-Universität Graz, Professur für Health
Care Ethics, Institut für Moraltheologie, Katholisch-
Theologische Fakultät
Heinrichstraße 78b/II, 8010 Graz, Österreich
mario.kropf@uni-graz.at
+43/(0)316/380-6128
+43/664 9136556
ORCID: 0000-0002-0645-3276