

seine Fahrtüchtigkeit nicht beeinträchtigen oder er könne sie kompensieren.

Die Pflichtverletzung besteht in der Teilnahme am Straßenverkehr trotz des die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigenden Zustandes. Sie wird dem Verkehrsteilnehmer selbst nicht bewußt, weil er die Umstände und ihre Bedeutung falsch wertet. Ein Teil der bisher strafrechtlich relevanten Pflichtverletzungen dieser Art würde von § 10 Abs. 2 nicht erfaßt werden. Verantwortungslose Gleichgültigkeit liegt m. E. nicht vor, wenn es für den Verkehrsteilnehmer äußerst schwierig war, die Mängel hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Fahrtüchtigkeit richtig einzuschätzen.

Nichtbewußtwerden der Pflichtverletzungen infolge Gewöhnung an pflichtwidriges Verhalten

Besondere Merkmale weisen die Fälle auf, in denen der Verkehrsteilnehmer bestimmte Pflichten immer wieder verletzt, so daß er sich daran gewöhnt hat. Die einzelne Pflichtverletzung wird ihm nicht mehr bewußt. Bestimmte Teilhandlungen oder Fertigkeiten sind pflichtwidrig oder enthalten Momente der Pflichtwidrigkeit (z. B. Kurvenschneiden). Ursachen dafür sind: Bequemlichkeit, Vereinfachungsdrang; bei Berufskraftfahrern Gewinnsucht oder das Streben nach Vorteilen anderer Art, wie z. B. Pausenverlängerung u. ä. Bei sehr jungen Fahrern ist es Fahreidenschaft, verbunden mit Freude am Risiko. Diese Gewohnheiten sind äußerst gefährlich für die Sicherheit im Straßenverkehr.

Fast alle bisherigen Fälle der Gewöhnung würden nach § 10 Abs. 2 entsprechend den neuen Kriterien auch weiterhin strafrechtlich relevant bleiben. Der Begriff „Gewöhnung“ ist als Kriterium zur Abgrenzung gut geeignet. Die Gewöhnung ist erkenn- und nachweisbar. Der Verkehrsteilnehmer hat sich auf Grund einer disziplinen Einstellung an seine Pflichtwidrigkeiten gewöhnt und soll auch künftig dafür strafrechtlich zur Verantwortung gezogen werden können.

Pflichtverletzungen als Impulsivhandlungen

Schließlich kommen unbewußte Pflichtverletzungen als Impulsivhandlungen vor. Diese Handlungen, bei denen jede Kontrolle des Verstandes und der Willenslenkung weggefallen ist¹, führen zur Auslösung bestimmter Bewegungen und Fertigkeiten, die nicht angewendet werden durften, oder es werden richtige und notwendige Handlungen falsch ausgeführt. Dabei folgen die unbewußten Pflichtverletzungen aus Handlungen, die entweder durch die äußere Situation (überraschende Momente im Verkehrsablauf) oder durch einen plötzlichen Einfall des Verkehrsteilnehmers ohne Einwirkung äußerer Umstände ausgelöst werden.

Die Fälle der Impulsivhandlung durch äußere Einflüsse fielen nach § 10 Abs. 2 alle aus dem Straftatenbereich, weil verantwortungslose Gleichgültigkeit nicht vorliegt. Das trifft nicht auf die Fälle zu, in denen sich der Verkehrsteilnehmer selbst durch Pflichtverletzungen, die die gesetzlichen Kriterien erfüllen, in eine Lage gebracht hat, die seine Impulsivhandlung veranlaßt.

Impulsivhandlungen, die durch einen plötzlichen Einfall ausgelöst werden, werden von dem Kriterium der verantwortungslosen Gleichgültigkeit nicht erfaßt. Trotzdem gibt es in diesem Bereich auch verantwortungslose Verhaltensweisen, insbesondere dann, wenn der Verkehrsteilnehmer die Möglichkeit hatte, seine „Blitzeinfälle“ zu steuern. Um diese Fragen umfassend zu klären, sind weitere psychologische Untersuchungen notwendig, auf die hier nicht näher eingegangen werden kann.

¹ Vgl. Rubinstein, Grundlagen der Allgemeinen Psychologie, Berlin 1961, S. 671 ff.

Die Anwendung des § 5 des StGB-Entwurfs (geringes Verschulden infolge unverschuldeten Affekts oder anderer außergewöhnlicher objektiver und subjektiver Umstände) ist auf diesem Gebiet ausgeschlossen, weil verantwortungslose Gleichgültigkeit oder Gewöhnung an pflichtwidriges Verhalten die Voraussetzung für das Vorliegen einer Straftat ist, auf die dann § 5 angewendet werden könnte. Ist aber eines der Kriterien des § 10 Abs. 2 gegeben, so können nicht gleichzeitig unverschuldeter Affekt oder andere außergewöhnliche Umstände vorliegen. § 10 Abs. 2 schließt damit selbst den Affekt aus, abgesehen davon, daß es im § 5 auf die Entscheidungsfähigkeit ankommt.

Die gesellschaftliche Reaktion auf die verschiedenen Formen unbewußter Pflichtverletzung im Straßenverkehr

Die Untersuchungen bei den einzelnen Gruppen haben insgesamt ergeben, daß etwa die Hälfte der unbewußten Pflichtverletzungen, die zu Personenschaden geführt haben und in der Vergangenheit als Kriminalität behandelt worden sind, auch nach dem StGB-Entwurf strafrechtlich relevant bleiben. Unverändert bliebe die Bewertung, wann Schuldlosigkeit (unverschuldetes Versagen bzw. Unvermögen gem. § 11) vorliegt. Es würde aber eine Gruppe von Pflichtverletzungen entstehen, die weder von § 10 Abs. 2 noch von § 11 des Entwurfs erfaßt werden. Alle diese Fälle haben etwas Wesentliches gemeinsam: Die Verkehrsteilnehmer werden sich ihrer Pflichten nicht bewußt, weil sie die hohen Anforderungen (wie das Erkennen der Verkehrssituation, die Wirkung einzelner Umstände, das Pflichtbewußtsein, die eigene Kritikfähigkeit, menschliche Reife, Rücksichtnahme und Verantwortungsgefühl) in der konkreten Situation nicht erfüllen. Es handelt sich hier um die bisherigen Fälle der Fahrlässigkeit bei unbewußter Pflichtverletzung, die am meisten an Nichtschuld grenzen, bei denen eine strafrechtliche Ahndung weder für die Erziehung des Verkehrsteilnehmers noch zur Generalprävention notwendig ist. Diese Handlungen sind nicht Ausdruck eines Widerspruchs zwischen dem Bewußtsein des Verkehrsteilnehmers und den gesellschaftlichen Mindestanforderungen, deren Durchsetzung mit strafrechtlichen Mitteln gewährleistet werden muß. Der Verkehrsteilnehmer erfüllt hier Anforderungen nicht, die zwar objektiv und subjektiv erfüllbar sind, die aber ein Maximum an menschlicher Leistung und Moral verlangen. Dieses Maximum der Anforderungen ist oft notwendig, um das Leben und die Gesundheit der Bürger zu schützen. Die Ursachen dieser Art von Pflichtverletzungen sind nicht mehr identisch mit denen der allgemeinen Kriminalität. Das Nichterfüllen von Höchstanforderungen verlangt eine andere gesellschaftliche Reaktion als die Verletzung von Mindestanforderungen.

Die Pflichtverletzungen, die weder von § 10 Abs. 2 noch von § 11 erfaßt werden, erwachsen aus menschlichen Schwächen und Unzulänglichkeiten, die bei entsprechend hoher Verkehrsmoral, Erziehung und Befähigung vermeidbar sind. Es ist deshalb m. E. richtig, wenn das Strafrecht unter unseren Bedingungen dort eingreift, wo die normalen, grundsätzlich an das Verhalten aller Bürger im Straßenverkehr zu stellenden Anforderungen verletzt worden sind. Wenn für die Pflichtverletzungen, die nicht unter § 10 Abs. 2 fallen und auch nicht von § 11 erfaßt werden, strafrechtliche Maßnahmen zurückgezogen werden, muß die Einwirkung und Erziehung auf diese Verkehrsteilnehmer mit anderen Mitteln erfolgen. Das kann bei Berufsfahrern innerhalb der Arbeitskollektive oder der Verkehrssicherheitsaktive geschehen. Der Vorgang sollte ohne jede strafrechtliche Wertung als Unglücksfall, bei dem der Verkehrsteil-