

sen der Verkehrsteilnehmer und damit zur Entwicklung des sozialistischen Bewußtseins bei.³

Die jeweilige Bewußtheit bezieht sich beim Führen eines Kraftfahrzeugs im wesentlichen auf die objektiven und subjektiven Handlungsbedingungen, auf deren Zusammenwirken, auf die Handlungsziele und ggf. auf die möglichen negativen Folgen. In die objektiven Handlungsbedingungen gehen die rechtlichen Verhaltensnormen ein. Aus der Komplexität und Vielgestaltigkeit der im Bewußtsein jeweils widerspiegelten Eindrücke und Vorgänge ergibt sich, daß auch die Bewußtheit des Handelns jeweils eine mehr oder minder komplizierte Struktur aufweist. Von pathologischen oder Krankheitsgründen abgesehen, ist sich der Kraftfahrer seines Handelns, des Fahrens mit dem Kraftfahrzeug, insgesamt stets bewußt. Die einzelnen Elemente, Voraussetzungen, Umstände usw. können erlebnismäßig aber zwischen dem konzentrierten, bewußten Erfassen und der völligen Unbewußtheit liegen. Das Führen eines Fahrzeugs umfaßt immer bewußte und unbewußte Verarbeitungs- und Handlungsvorgänge.

Die Frage nach der Bewußtheit einer pflichtverletzenden Handlung zielt nicht nach der Bewußtheit der Handlung insgesamt, sondern nach der Bewußtheit der Einordnung dieser Aktion — insbesondere der Beziehung zwischen Handlung und Handlungsbedingungen — in ein gesetzliches Normengefüge. Dem Fahrzeugführer können zuweilen diejenigen Teilbedingungen in ihrer Existenz oder Bedeutung unbewußt bleiben, die bestimmte gesetzlich normierte Verhaltensweisen auslösen oder verändern sollen.

Die Einordnung einer pflichtwidrigen Handlung des Kraftfahrers in eine der beiden Erlebnisstrukturen erfordert nicht immer komplizierte und umfangreiche Analysen. Wenn der äußere Geschehensablauf eindeutig ist und die Aussagen des Täters überzeugend sind, bedarf es keiner differenzierteren Beweisführung.

Bewußtheit der Pflichtwidrigkeit liegt im allgemeinen dann vor, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- Die pflichtverletzende Handlung ist von längerer Dauer (z. B. das länger währende Fahren ohne intakten Scheinwerfer, unter erheblichem Alkoholeinfluß oder mit überhöhter Geschwindigkeit);
- die pflichtverletzende Handlung weicht in stärkerem Maße von dem normgerechten Verhalten ab oder erfolgt unter entsprechend eindeutigen konkreten, objektiv ohne Schwierigkeiten erkennbaren Bedingungen (z. B. das Fahren unter völlig ungenügenden Wahrnehmungsbedingungen, unter herabgesetzter Fahrtüchtigkeit oder anderen, selbstgeschaffenen Risikobedingungen, wie etwa durch stark überhöhte Fahrgeschwindigkeit);
- die Pflichtwidrigkeit der Handlung kann von jedem Kraftfahrer auf Grund seiner Ausbildung zum Fahrzeugführer oder des Allgemeinwissens ohne besondere Schwierigkeiten erkannt werden.

Dagegen wächst die Möglichkeit einer unbewußten Pflichtverletzung bei sehr kurzzeitigen Handlungen, die unter komplizierten Verkehrsbedingungen vorgenommen werden und zu deren Bewältigung differenzierte Fähigkeiten erforderlich sind.

Sind die Handlungen aber weniger eindeutig und auch die Aussagen widerspruchsvoll, so ist mit Hilfe einer genauen Analyse der Kontaktablauf zwischen dem Subjekt und den jeweiligen Anforderungen aufzudecken. Diese Analyse ist schwierig, weil das Vorliegen einer bewußten oder unbewußten pflichtwidrigen Handlung letzten Endes nur aus dem Zusammenwirken

der Gesamtheit subjektiver und objektiver Handlungs-determinanten abzuleiten ist.

Mit Hilfe der Analyse von psychischen Prozessen kann im unmittelbaren Deliktsgeschehen — und zwar in der Einheit mit ihren Bedingungsgrundlagen — zwischen bewußtem und unbewußtem Pflichtverstoß differenziert werden: Die bewußte Pflichtverletzung verlangt den Nachweis, daß der Täter zur Zeit des rechtswidrigen Verhaltens deren Abweichen von der geforderten Handlungsnorm erkannte und sein Verhalten dennoch nicht änderte oder sich schon vorher zum Abweichen vom vorgeschriebenen Verhalten entschied. Die unbewußte Pflichtverletzung verlangt hingegen den Nachweis, daß der Täter die in der gegebenen Situation für ihn verbindlichen Pflichten nicht erkannte oder seine pflichtwidrige Handlung nicht als solche beurteilte.

Im Mittelpunkt beider Erscheinungen steht hier der Erkenntnisprozeß. Dabei geht es um die Erkenntnis konkreter verhaltensfordernder Situationsbedingungen, der raum-zeitlichen Beziehung der eigenen Aktion zu ihnen und der verkehrsrechtlichen Einordnung dieser Beziehungen.

Sowohl zur Bestimmung der bewußten als auch der unbewußten Pflichtwidrigkeit des Verhaltens erscheint es als ein methodisch gangbarer Weg, den Erkenntnisablauf — bzw. im negativen Fall seine Störung — in einzelnen Phasen wie folgt zu prüfen:

1. Prüfung der subjektiven Ausgangsbedingungen

Unter diesen Bedingungen sind alle wesentlichen, in der Person vor der eigentlichen pflichtwidrigen Handlung wirkenden Zustände, Vorgänge, Eigenschaften und Leistungsbedingungen, die das Fehlverhalten beeinflussen, zu verstehen.

Hier ist also zu klären, unter welchen subjektiven „Vor-Bedingungen“ der Kraftfahrer in die kritische Verkehrssituation „hineingefahren“ ist, welche Absichten und Ziele er allgemein und im Moment verfolgte, womit er gedanklich beschäftigt war, was ihn belastete, in welchem stimmungsmäßigen oder affektiven Zustand er war, ob er sich in Eile oder Muße befand, wie lange er bereits am Lenkrad saß, ob er soeben eine monotone, verkehrsarme Straße oder das Stadtzentrum befahren hatte, ob ihm die örtlichen Besonderheiten bekannt waren, ob sich gewohnheitsmäßige Verhaltensweisen bereits herausgebildet haben konnten usw.

Die Prüfung der subjektiven Besonderheiten — vor allem der sozialen Einstellung und Haltung, des Entwicklungsstandes des individuellen Bewußtseins usw. — kann zu weiteren bedeutsamen Einsichten in die konkreten Ausgangsbedingungen des Verhaltens führen. Dieser Aspekt ist nicht nur bei bewußten Pflichtverletzungen wesentlich, sondern hilft auch bei unbewußten Verstößen gegen gesetzliche Bestimmungen, zwischen den Fahrlässigkeitsformen zu differenzieren.

Bewußte wie unbewußte Pflichtverletzungen wurzeln stets mit im Komplex dieser „Vor-Bedingungen“. Bei dem bewußten Verstoß gegen Verhaltensbestimmungen sind in der Regel keine leistungsbeeinträchtigenden Umstände wirksam. Obwohl also hier ein stabiler Kontakt zwischen Kraftfahrer und Anforderung besteht, können Mängel im individuellen Bewußtsein vorliegen. Bei unbewußten Pflichtwidrigkeiten dagegen sind subjektive Ausgangsbedingungen mit kontaktstörenden Wirkungen auf die folgenden Subjekt-Objekt-Beziehungen nachweisbar.

2. Prüfung der Zuwendung zur Verkehrssituation

Das sichere Führen eines Kraftfahrzeugs setzt einen ständigen Kontakt mit der jeweiligen Verkehrssituation voraus. Die Praxis zeigt jedoch, daß die dazu erforder-

3 Vgl. Lamberz, Ideologische Probleme bei der weiteren Gestaltung des entwickelten gesellschaftlichen Systems des Sozialismus in der DDR, Berlin 1960.