

Analyse der Bewußtheit des Handelns getroffen werden können:

Erstes Beispiel: Der 24jährige L. fuhr mit einem Lkw (Hängerzug) an einem frühen Nachmittag von einer durch Vorfahrtszeichen untergeordneten Landstraße auf eine Hauptstraße. In einer Entfernung von etwa 120 m näherte sich ihm von links ein Motorradfahrer. Der Motorradfahrer versuchte, noch vor dem Lkw vorbeizukommen. Das gelang ihm aber nicht mehr.

Dieser Handlungsablauf läßt folgende sechs Phasen erkennen:

1. Der Lkw-Fahrer wollte schnell vorankommen, um zu einer bestimmten Zeit das Fahrtziel noch zu erreichen.
2. Er wandte seine Aufmerksamkeit pflichtgemäß nacheinander beiden Richtungen der Hauptstraße zu.
3. Er erkannte das herannahende Motorrad in der angegebenen Entfernung.
4. Ihm wurde bewußt, daß sich die Situation zuspitzen könnte, wenn er weiterfahren würde, da sich der Motorradfahrer zügig fortbewegte, der Abstand nicht mehr sehr groß war und das Überqueren der Hauptstraße mit dem Lkw (Hängerzug) eine gewisse Zeit in Anspruch nahm.
5. Er erkannte die Gefährlichkeit der Situation, erfaßte den pflichtwidrigen Charakter seiner Handlung (Überqueren der Hauptstraße zu diesem Zeitpunkt), entschied sich aber dennoch dafür, da er davon ausging, daß der Motorradfahrer notfalls noch abbremsen würde. Dieser hatte den Kopf aber zu der Zeit etwas gesenkt und bemerkte den Lkw nicht sofort.
6. Während der pflichtwidrigen Handlung schaute L. fast ständig zum Motorradfahrer, um die verbleibenden Abstände und die erhofften Reaktionen zu beobachten.

In diesem Beispiel ist der erlebnismäßige Kontakt des Fahrers zu den kritischen Bedingungen in allen Phasen erkennbar. Damit sind alle Voraussetzungen gegeben, um auf der subjektiven Seite das Vorliegen einer bewußten Pflichtverletzung nachzuweisen.

Bei der unbewußten Pflichtverletzung ist dieser Phasenablauf an einer Stelle unterbrochen. Die Unterbrechung kann — wie die weiteren Beispiele zeigen — in verschiedenen Phasen erfolgen.

Zweites Beispiel: Der 44jährige Berufskraftfahrer G. befand sich mit einem Pkw in einer Stadt, die ihm wenig bekannt war. Er wußte, daß er auf einer der gleichrangigen Querstraßen nach links abbiegen mußte, war aber nicht genau orientiert, an welcher. Auf einer der Kreuzungen stieß er mit einem Motorrad zusammen, das von rechts kam und vorfahrtberechtigt war.

Dieser Handlungsablauf läßt drei Phasen erkennen:

1. G. nahm vor allem eine einseitige Erwartungs- und Orientierungshaltung ein.
2. Beim Heranfahen an die Kreuzung schaute G. auch nach rechts. Er hatte die Vorfahrtverhältnisse rechtzeitig und richtig erkannt und prüfte deshalb, ob sich eventuell vorfahrtberechtigte Fahrzeuge näherten.
3. Er nahm an, durch einen auf der rechten Straßenseite angebrachten Lattenzaun hindurch genügende Sicht zu haben, übersah aber das von rechts kommende Motorrad. Seine Konzentration war zudem nicht ganz intensiv, so daß er das Motorrad, obwohl es durch den Zaun hindurchschimmerte, nicht erkannte.

Nach der dritten Phase differenzierte sich der Person-Umwelt-Kontakt nicht weiter. Daraus ergibt sich, daß dem Fahrer das Pflichtwidrige seines Verhaltens nicht bewußt wurde.

Drittes Beispiel: Der 38jährige Theater-Intendant M. bog mit seinem Pkw gegen 18 Uhr von einer breiten innerstädtischen Hauptstraße nach links ab, bemerkte dabei nicht einen entgegenkommenden Motorradfahrer und prallte mit diesem zusammen. Sein Umweltkontakt war infolge vorheriger Ereignisse gestört, so daß sich folgende Phasen ergeben:

1. M. kam von einer betrieblichen Veranstaltung und stand noch unter dem Einfluß dieses Ereignisses.
2. Bedingt durch starke gedankliche Ablenkung, u. a. auch weil sich M. unmittelbar vor dem Unfall auf einer langen, sehr breiten und verkehrsleeren Straße befand, lenkte er „automatisch“ sein Fahrzeug nach links ein, ohne auf eventuellen Gegenverkehr zu achten. Erst als er die Fahrbahn fast überquert hatte, sah er von rechts plötzlich einen Schatten nahen.

Während in diesem Fall die unbewußte Pflichtverletzung durch eine Kontaktstörung in der elementarsten Form erfolgte, zeichnet sich das folgende Beispiel durch eine verhältnismäßig weite Kontaktdifferenzierung aus.

Viertes Beispiel: Der 37jährige Gartenbau-Ingenieur N. war für die Betreuung von Studenten während eines Praktikums verantwortlich. Er holte zwei von ihnen mit seinem Pkw abends zu einer Veranstaltung ab. Beim Befahren eines unbeschränkten Bahnübergangs wurde sein Fahrzeug von einem Triebwagen gerammt. Die zu differenzierenden Phasen sind;

1. N. war leicht verärgert, da er auf die Studenten warten mußte. Der Bahnübergang war ihm nur wenig bekannt.
2. Er verringerte die Geschwindigkeit vor dem Übergang auf etwa 30 km/h und sah nach links und rechts in Richtung der Gleise.
3. Er erkannte in diesen Richtungen keine Anzeichen für einen nahenden Zug, bemerkte aber weiter vorn Lichter.
4. Diese Lichter waren die Spitzenlaternen des Triebwagens; N. hielt sie jedoch für Lichter eines entgegenkommenden Kraftfahrzeugs, weil ihm nicht aufgefallen war, daß die Schienenführung eine starke Biegung macht und sich wieder für ein kurzes Stück der Straße nähert.

Auch in diesem Fall wurde der Erkenntnisvorgang nicht bis zum Ende fortgesetzt, so daß die Pflichtverletzung unbewußt geschah.

Schema zur Prüfung der Bewußtheit von Pflichtverletzungen im Straßenverkehr

Um die Differenzierung zwischen bewußten und unbewußten Pflichtverletzungen zu erleichtern, sollen hier deren Phasen und Formen sowie deren Prüfung in einem Schema veranschaulicht werden.

Dieses Schema bezieht sich nicht auf alle Arten der Pflichtverstöße im Straßenverkehr. Es dürfte sich vor allem für diejenigen Fälle eignen, in denen während eines konkreten Verkehrsvorgangs Pflichten nicht erfüllt wurden (z. B. bei Vorfahrt, Geschwindigkeitsbegrenzung, Abstand, Überholen, Fahrtrichtungsänderung, Wenden usw.).

Da etwa 70 bis 80 % der Verkehrsunfälle durch Verstöße und Fehler während dieser Vorgänge entstehen, kann der größte Teil der Pflichtverletzungen mit Hilfe des Schemas analysiert werden. Um Pflichtverstöße, die sich auf subjektive Voraussetzungen (Übermüdung, Trunkenheit, Krankheit u. ä.) oder technische Voraussetzungen (Zustand der Bremsen, Lenkung, Bereifung, Fahrtrichtungsanzeiger, Anhängerkupplung u. ä.) des sicheren Fahrtablaufs beziehen, nach ihrer Bewußtheit zu qualifizieren, bedarf es häufig keiner besonderen