

daß Werk tätige Unklarheiten oder fehlerhafte Meinungen zu prinzipiellen Fragen der Rechtspflege haben, und eine Aussprache bisher nicht erfolgt war;

- das Strafverfahren Probleme der gesamtgesellschaftlichen Kriminalitätsbekämpfung enthält, die bisher im Zusammenhang mit dem erstinstanzlichen Verfahren nicht beachtet und behandelt wurden;
- nach Abschluß des Rechtsmittelverfahrens Unzufriedenheit oder Unklarheit von Kollektiven der Werk tätigen oder von Bevölkerungsteilen mit der Entscheidung zweiter Instanz bekannt wird;

- die Rechtsmittelverhandlung vor erweiterter Öffentlichkeit stattfand und eine Vertiefung der Probleme sowohl dem Inhalt als auch dem Umfang nach mit demselben oder einem anderen (nicht an der Hauptverhandlung beteiligt gewesen) Personenkreis erforderlich ist;
- das Strafverfahren erster Instanz die Aufmerksamkeit eines sehr großen Teils der Bevölkerung hervorgerufen hat;
- aus dem Rechtsmittelverfahren eine Maßnahme der Gesetzlichkeitsaufsicht (§§ 36 ff. StAG) entwickelt wurde.

Dipl.-Psych. Dr. HERBERT GÄBLER, Medizinischer Dienst des Verkehrswesens der DDR, Direktion Erfurt
Dr. ROLF SCHRÖDER, Richter am Obersten Gericht

Die subjektiven Beziehungen des Täters zu den Folgen bei fahrlässig herbeigeführten schweren Straßenverkehrsunfällen

In früheren Ausführungen, die sich mit Problemen der fahrlässigen Schuld bei Verkehrsdelikten beschäftigten¹, haben wir auch ein Schema zur Prüfung der Voraussetzungen fahrlässiger Schuld entwickelt², ohne dort zu den Tatbestandsmerkmalen „Voraussicht der Folgen“ bzw. „Voraussehbarkeit der Folgen“ inhaltlich im einzelnen Stellung zu nehmen. Diese Merkmale sollen hier — bezogen auf die Herbeiführung eines schweren Verkehrsunfalls (§ 196 StGB) — näher erläutert werden.

§ 196 StGB faßt vier Gruppen von Folgen zusammen:

- die Tötung eines anderen Menschen,
- die erhebliche Gesundheitsschädigung eines anderen Menschen,
- die Verletzung einer Vielzahl von Menschen,
- die Beschädigung oder Vernichtung bedeutender Sachwerte.

Daraus folgt zunächst, daß nicht die Voraussicht bzw. Voraussehbarkeit einer bestimmten Folge (z. B. der Tötung) gefordert wird. Ausgehend von den sich erfahrungsgemäß im Straßenverkehr, in der Luftfahrt oder Schifffahrt ergebenden typischen Gefahren setzt § 196 StGB lediglich die Voraussicht bzw. Voraussehbarkeit einer der im Tatbestand genannten möglichen Folgen voraus.

Obwohl die Feststellung der subjektiven Beziehungen des Täters zu den Folgen der Tat zur Tatbestandsprüfung gehört, muß beachtet werden, daß bei der Schuld feststellung die subjektiven Beziehungen des Täters zu den verletzten Pflichten im Vordergrund stehen, weil daraus in erster Linie der Inhalt der fahrlässigen Schuld als einer sozial negativen Haltung zu bestimmten gesellschaftlichen Anforderungen abgeleitet werden kann³.

Die Voraussicht der Folgen

Das sichere Führen eines Kraftfahrzeugs setzt die ständige aktive Anpassung der eigenen Fortbewegung an die sich fortwährend ändernden Verkehrs- und Straßenbedingungen voraus. Dieses dynamische Geschehen verlangt vom Fahrzeugführer eine dynamische

psychische Beziehung zu den Anforderungen. Verhaltensentscheidungen im Straßenverkehr müssen also im Prinzip stets vergangene, momentane und zu erwartende Bedingungen der Verhaltensdetermination umfassen. Der Kraftfahrer muß alle Verkehrsbedingungen und -abläufe voraussehen, die seine Fortbewegung zu beeinflussen oder zu stören vermögen, vor allem aber, die zu Unfällen mit entsprechenden Folgen führen können. Bei der Fahrlässigkeit gemäß § 7 StGB (bewußte Leichtfertigkeit) sieht der Täter die Folgen voraus, indem er die entsprechenden Handlungsanforderungen und -bedingungen erkennt.

Die Bedingungen, die zu Folgen führen können und die hinsichtlich dieser Wirkungsmöglichkeit vom Täter erkannt werden, sind sehr vielgestaltig. Sie lassen sich jedoch, wie unsere Analysen ergaben, zu einigen charakteristischen Gruppen zusammenfassen, wobei besonders der Gesichtspunkt der Voraussicht bzw. Voraussehbarkeit im Mittelpunkt steht. Von den objektiven, konkreten Verkehrsanforderungen her wurden Folgen vorausgesehen

- unter realen Verkehrsabläufen (z. B. Überholen bei Gegenverkehr, Befahren von Kreuzungen mit momentanem Verkehr, Befahren von belebten Fußgängerüberwegen oder Linksabbiegen bei Gegenverkehr),
- unter möglichen Verkehrsabläufen (z. B. Überholen oder Kurvenschneiden an unübersichtlichen Stellen, Ausfahrt aus Toren),
- unter technisch-physikalischen Grenzbedingungen (z. B. bei Schnee- und Eisglätte, bei Vorliegen technischer Mängel am Fahrzeug).

Zahlenmäßig überwiegen in unserem Material die beiden ersten Gruppen erheblich. Sie dominieren auch gegenüber einer weiteren Kategorie, bei der mögliche Folgen unter ungünstigen subjektiven Voraussetzungen (z. B. Ermüdung, Alkoholeinfluß, gesundheitliche oder starke psychische Beeinträchtigung) erkannt werden. Die letzte Gruppe unterscheidet sich von den übrigen dadurch, daß die Voraussicht von Folgen weniger konkret ist. Es fehlt die besondere örtliche Beziehung; dafür besteht aber gewöhnlich eine wiederholte oder sogar dauerhafte Erkenntnis der möglichen Folgen.

Unabhängig von den konkreten Bedingungen des Verkehrs, die als folgenreich erkannt werden, weist die Voraussicht der Folgen bestimmte allgemeine Besonderheiten auf. Sie können zugleich als Orientierungshilfe für den Nachweis der Voraussicht dienen. An

1 Vgl. Gäbler / Schröder, „Feststellung der bewußten und unbewußten Pflichtverletzungen bei Verkehrsstraftaten“, NJ 1969 S. 333 ff., und „Zur Prüfung der Voraussetzungen fahrlässiger Schuld bei Verkehrsdelikten“, NJ 1969 S. 362 ff.

2 Vgl. Gäbler / Schröder, a. a. O., S. 366.

3 Vgl. Ziff. 1.2.1. des Beschlusses des Plenums des Obersten Gerichts zu einigen Fragen der Rechtsprechung in Verkehrsstraftaten vom 2. Juli 1969 - I P 1 B 2/69 - (NJ 1969 S. 459 ff.).