

ohne einen Unfall zu verursachen. Außerdem handelt es sich bei der Voraussicht im allgemeinen nicht um einen psychischen Vorgang, der durch tiefgründige Situationsanalysen und systematische rational-logische Kombinationen gekennzeichnet ist, sondern unter dem Einfluß der sich schnell wandelnden Verkehrsbedingungen häufig genug im Vordergründigen und Intuitiven bleibt. Somit werden auch die in der konkreten Situation möglichen Kausalverläufe nie bis zum tatsächlichen Ende gedacht, schon gar nicht in allen möglichen Einzelheiten.

In unserem Beispiel konnten sich unter den vorliegenden objektiven Verkehrsbedingungen und aus der vom KOM-Fahrer geschaffenen Situation verschiedenartige Unfallhergänge und -folgen ergeben. Der KOM-Fahrer erkannte nur, daß es sich schlechthin um eine „etwas kritische Situation“ handelt. Er erfaßte dabei die ungünstige Kombination der einzelnen Bedingungen und war sich somit über das Wesen dieser Situation, über ihre erhöhte Folgenträchtigkeit, im klaren.

Das leichtfertige Vertrauen auf den Nichteintritt von Folgen

Der in der Verkehrsrechtsprechung entwickelte Vertrauensgrundsatz bringt zum Ausdruck, daß den Kraftfahrern nicht zugemutet werden kann, stets jede Bedingung zu überprüfen, die auf den Ablauf seiner Fahrt einen negativen Einfluß haben könnte. Durch die ihm in der StVO, StVZO und Autobahnordnung auf erlegten Pflichten ist der Kreis seiner Verkehrsaufgaben abgegrenzt. Der Kraftfahrer darf auf das Vorhandensein und Funktionieren sowohl grundsätzlicher gesellschaftlicher wie technischer Voraussetzungen des sicheren Verkehrsablaufs vertrauen. Dazu gehört z. B. auch das Vertrauen auf pflichtgemäßes Verhalten und Tätigsein anderer Menschen (Verkehrsteilnehmer, Reparaturverantwortliche, Fahrzeug- und Straßenbauer usw.). Er kann sich ebenso darauf verlassen, daß seine eigene Leistungsfähigkeit nicht abrupt nachläßt, keine plötzlichen Bewußtseinsstörungen eintreten, wenn nicht der allgemeine Gesundheitszustand Erscheinungen dieser Art erwarten läßt. In diesem Rahmen ist das Vertrauen auf das Vorhandensein günstiger oder das Nichteintreten von ungünstigen Umständen, die für die Sicherheit im Verkehr bedeutsam sind, legitim und auch notwendig. Deshalb hat die Rechtsprechung eine Reihe von Grundsätzen entwickelt, die zur Geltung des Vertrauensgrundsatzes in verschiedenen Bereichen des Verkehrs und unter verschiedenen Verkehrssituationen Stellung nehmen⁵.

Das leichtfertige Vertrauen kann als die Alternativform des Vertrauens gemäß dem Vertrauensgrundsatz

— „gerechtfertigten“ Vertrauens also — verstanden werden. Somit liegt die juristische und psychologische Problematik nicht so sehr im Prozeß des Vertrauens, sondern vor allem in seiner besonderen Form der Leichtfertigkeit. Leichtfertiges Vertrauen drückt sich in der bewußten Entscheidung zu einer als riskant erkannten Handlungsvariante aus. Der Täter läßt dabei aber nicht⁵

⁵ Zur Geltung des Vertrauensgrundsatzes

— bei Nachtzeit vgl. OG, Urteil vom 8. Februar 1863 — 3 Zst III 51 62 - (NJ 153 S. 283);

- bei Annäherung an Kinder vgl. OG, Urteil vom 25. März 1969 - 3 Zst 5⁶⁹ - (NJ 1969 S. 313) und dazu auch Holtzbecher, „Anforderungen an das Verhalten von Fahrzeugführern gegenüber Kindern im Straßenverkehr“, NJ 1969 S. 666 ff.;

- bei Benutzung der Autobahn vgl. OG, Urteil vom 8. Februar 1963 - 3 Zst III 51/62 - (NJ 1963 S. 283).

Zu den Grenzen des Vertrauensgrundsatzes vgl. OG, Urteil vom 24. Juni 1958 - 3 Zst V 4 58 - (NJ 1958 S. 679); OG, Urteil vom 6. Mai 1968 - I Pr - 15 - 24/68 - (NJ 1968 S. 469); OG, Urteil vom 16. April 1968 - 3 Zst 4/68 - (NJ 1968 S. 375).

Vgl. ferner BG Cottbus in NJ 1965 S. 367; BG Frankfurt (Oder) in NJ 1965 S. 365 sowie Stadtgericht von Groß-Berlin in NJ 1967 S. 454 und 455.

wie beim bedingten Vorsatz das mögliche negative Handlungsergebnis bewußt zu; er rechnet vielmehr damit, daß Folgen nicht eintreten werden.

Wie aus dem folgenden Beispiel deutlich wird, zeigt sich die Leichtfertigkeit darin, daß die eine kritische Handlungsvariante kennzeichnenden wesentlichen unsicheren und als solche erkannten Teilbedingungen in ihrer möglichen Wirksamkeit bei der eigenen Entscheidung nicht genügend berücksichtigt werden, obwohl subjektiv und objektiv die Voraussetzungen dafür gegeben sind.

Der 23jährige S. fuhr kurz vor 7 Uhr mit dem Motorrad auf einer Nebenstraße dem Eingangstor eines Betriebes entgegen. Um in das Werk zu gelangen, mußte er unmittelbar davor im rechten Winkel eine Hauptstraße überqueren. Er hielt am Vorfahrtsschild kurz an und sah nur von rechts in mäßiger Entfernung einen anderen Kraftfahrer kommen. S., der nicht zu spät zur Arbeit kommen wollte, setzte die Fahrt zügig fort, in der Hoffnung, daß ihm notfalls noch die Vorbeifahrt eingeräumt werde. Da der andere auf der Hauptstraße fahrende Motorradfahrer eine höhere Geschwindigkeit fuhr, als S. erwartete, und sie auch nicht sofort verringerte, kam es trotz eines Ausweichversuchs zum Zusammenstoß.

In diesem Beispiel zeigen sich — wie in allen Fällen leichtfertigen Vertrauens im Straßenverkehr — einige charakteristische subjektive Merkmale, die für die Feststellung der Tatbestandsmäßigkeit wesentlich sind:

1. Das Erkennen unsicherer Verkehrsbedingungen und damit der Möglichkeit eines unsicheren Verkehrsablaufs

Der Täter sieht voraus, daß bestimmte Folgen eintreten könnten. Bestimmte objektive Umstände liegen vor bzw. wurden geschaffen, die eine bestimmte momentane Verhaltensentscheidung verlangen. Es existieren vom Täter erkannte Anzeichen für einen vorhandenen oder sich anbahnenden erhöhten Risikogehalt bei der von ihm zu bewältigenden Verkehrsaufgabe, der durch eine entsprechende Verhaltensänderung oder Handlungsunterlassung vermieden werden kann.

2. Das Vertrauen auf die Wirksamkeit bestimmter folgenverhütender Umstände bei der Entscheidung zur kritischen Handlungsvariante

Da der Täter weiß, daß sein Verhalten an der Grenze des subjektiv noch Möglichen liegt, kann sich der weitere Ablauf nur in sehr engen Grenzen bewegen und setzt darüber hinaus die Verwirklichung bestimmter Bedingungen voraus. Der Täter geht davon aus, daß die von ihm als nicht ganz sicher erkannten Bedingungen jedoch noch ausreichende Sicherheit bieten, wenn sie sich so verhalten, wie es für ihn im Moment wahrscheinlich ist. Diese erwarteten Entwicklungsverläufe können in folgenden Formen bestehen:

— Der Täter erwartet, daß sein Verhalten bestimmten, sich objektiv nicht verändernden Bedingungen gerade noch entspricht. So wird z. B. eine momentan gefahrene Geschwindigkeit, die relativ hoch ist, der unübersichtlichen scharfen Rechtskurve als noch angemessen erlebt.

— Der Täter rechnet damit, daß eine veränderbare Bedingung ihr gegenwärtiges, nur in dieser Weise die Sicherheit gewährleistendes Verhalten beibehält. Ein Kraftfahrer fährt z. B. mit geringem Abstand zum Vordermann in einer Fahrzeugkolonne und schaut dabei im Gespräch immer wieder für eine gewisse Zeit zu seinem Beifahrer. Oder: Bei einer Fahrt durch die Stadt sieht der Kraftfahrer