

Ordnung des Verkehrs in seiner Gesamtheit wie auch den Fahrprozeß des einzelnen Fahrzeugs in den Grundzügen und ermöglichen zugleich eine vorausschauende Beurteilung der eigenen Fortbewegung wie der anderer Verkehrsteilnehmer. Aufgabe des Kraftfahrers ist es, die objektiven Bedingungen und Zusammenhänge richtig zu erkennen, zu berücksichtigen und die Fahrentscheidungen so zu treffen, daß unsichere Konstellationen von Bedingungen nicht entstehen.

In dem angeführten Beispiel waren die objektiven Grundlagen für die Voraussehbarkeit damit gegeben, daß dem Kraftfahrer die Sichteinschränkung bewußt war und er — der Situation entsprechend — damit rechnen konnte, daß sich im „toten Winkel“ noch ein Zweiradfahrzeug befindet.

Zweitens setzt das Kriterium der Voraussehbarkeit der Folgen durch „jedermann“ den Maßstab der Anforderungen. Zunächst ist davon auszugehen, daß sich jeder Bürger bestimmte elementare und allgemeine Kenntnisse und Erfahrungen in der Verkehrsteilnahme

— der Kraftfahrer dazu noch speziell während der Ausbildung und beim Führen seines Fahrzeugs — angeeignet hat, die ihm für die richtige Auseinandersetzung mit Verkehrsanforderungen in der Regel genügend Sicherheit geben. Die Erkenntnisse und Erfahrungen beziehen sich auf das Wirken aller wesentlichen im Verkehrsgeschehen vorkommenden Bedingungen, darunter auch auf die wichtigsten Erscheinungen subjektiver Art, die die Verkehrssicherheit beeinflussen. Zu berücksichtigen vermag z. B. jeder Kraftfahrer die aus eigener Erfahrung erkannten Tatsachen,

- daß „die psychischen Prozesse (Wahrnehmen, Denken, Reagieren, Entscheiden usw.) Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit aufweisen,
- daß die äußeren Situationen und Situationselemente entsprechend ihrer Gesamteinbettung in Erscheinung und Bedeutung stets mehr oder weniger variabel sind und sich im Erleben des Menschen nicht gleichmäßig widerspiegeln,
- daß der physische und psychische Zustand des Menschen variabel ist und bei der Bewältigung konkreter Anforderungen stets entsprechend zu berücksichtigen ist (Aufregungen, Ermüdung, Stimmungen, Gewöhnung usw.).

Die Bedingungen im obengenannten Beispiel entsprechen einer der typischen Gefahrensituationen, die in der Fahrschule, in Kraftfahrerschulungen, in der Presse usw. immer wieder dargestellt und erläutert werden. Jeder Kraftfahrer ist sich der mit diesen Bedingungen verbundenen Gefahren bewußt. S. hätte bei einem pflichtgemäßen Verhalten erkennen können, wie unsicher die Situation war, als er trotz ungenügender Sicht mit seinem Fahrzeug zurückfuhr.

Drittens ist zu beachten, daß der Ausgang einer (riskanten) Fahrhandlung vom Wirken unterschiedlicher Bedingungen und Kausalketten abhängt und daß sich deshalb der konkrete Verlauf einer angestrebten Handlung gewöhnlich nicht mit vollkommener Sicherheit und Genauigkeit voraussehen läßt. Lehre und Praxis gehen daher von der Grundregel aus, daß nur das Endergebnis der Handlung voraussehbar sein muß.

Durch den Verstoß gegen Verkehrsbestimmungen wird also eine gefährliche Lage geschaffen, die zu Schäden führen kann. Dabei sind Art und Umfang dieser Schäden mehr oder minder zufällig. Grundsätzlich muß aber mit einem schädlichen Endergebnis gerechnet werden, ganz gleich, welchen konkreten Ablauf die Kausalkette zwischen Pflichtverletzung und Endergebnis

nimmt. So hat z. B. ein Täter, der verkehrswidrig an einer unübersehbaren Stelle überholt, einen Kausalverlauf in Gang gesetzt, den er nicht mehr zu steuern vermag. Ob seine Pflichtverletzung ohne Folgen bleibt, ob ein Mensch auf der Stelle getötet oder ob er zunächst nur leicht verletzt wird und später im Krankenhaus infolge hinzukommender Komplikationen stirbt, liegt außerhalb der Macht des Täters. Er hat aber mit allen Folgenmöglichkeiten rechnen müssen. Deshalb setzt § 196 StGB auch nur die Voraussehbarkeit einer der im Tatbestand genannten möglichen Folgen — vom Sachschaden bis zur Tötung — voraus.

In unserem Beispiel hätte die Orientierung im Außen- spiegel genügt, um einen herannahenden Kraftwagen zu erkennen. Ein Zweiradfahrzeug konnte aber im „toten Winkel“ verborgen bleiben. Diese unterschiedlichen Möglichkeiten hätte S. erkennen müssen. Wenn er aber die Möglichkeit eines nahenden Motorrades erfaßte, mußte er auch mit allen Folgen rechnen, die sich aus dem Zusammenstoß zwischen einem Motorrad und einem Pkw ergeben können, ohne Einzelheiten des Unfallablaufs und der Folgenentstehung überblicken zu müssen.

Der Grundsatz, daß nur das Endergebnis voraussehbar sein muß, ist in den Fällen eingeschränkt, in denen der Geschehensablauf so außergewöhnlich ist, daß ihn der Täter auch bei der nach den Umständen des Falles gebotenen und ihm nach seinen persönlichen Kenntnissen und Fähigkeiten zumutbaren Sorgfalt nicht voraussehen kann. Es handelt sich hierbei insbesondere um solche Fälle, in denen es am Zusammenhang zwischen den als möglich voraussehbaren und den tatsächlich eingetretenen Folgen fehlt.

Die Voraussehbarkeit wird ferner durch den Vertrauensgrundsatz begrenzt. Der Verkehrsteilnehmer braucht in der Regel nicht damit zu rechnen, daß andere sich verkehrswidrig verhalten. Deutet sich ein derartig verkehrswidriges Verhalten jedoch an (z. B. wenn Kinder am Straßenrand stehen), so sind damit verbundene mögliche Folgen voraussehbar.

Schließlich kann der Eintritt von Unfallfolgen deshalb nicht voraussehbar sein, weil der Täter auf das Vorliegen sonstiger Umstände vertrauen darf, die nicht das verkehrsgerechte Verhalten anderer betreffen. Beispielsweise darf ein Kraftfahrer, der sein Fahrzeug eben erst aus der Reparaturwerkstatt zurückbekommen hat, damit rechnen, daß es betriebs- und verkehrssicher ist. Wird danach ein Unfall durch Versagen der Bremsanlage verursacht, so waren die Folgen nicht voraussehbar*.

Die subjektive Voraussehbarkeit

Die subjektive Voraussehbarkeit bedeutet, daß der Täter bei verantwortungsbewußter Prüfung der Sachlage in der Lage gewesen wäre, die Möglichkeit eines Folgeneintritts zu erkennen.⁷ Das ist einerseits von allgemeinen und speziellen individuellen Leistungsvoraussetzungen abhängig (insbesondere von den Kenntnissen und Erfahrungen des Kraftfahrers), andererseits wird es im Einzelfall davon bestimmt, ob eine entsprechende Aktivität und Bereitschaft zur Prüfung der entscheidungsfordernden Verkehrssituation vorlag.

Die verantwortungsbewußte Prüfung der Sachlage (§ 8

⁷ Zu den Pflichten des Kraftfahrzeugführers und der Kraftfahrzeuginstandsetzungsbetriebe bei der Gewährleistung des einwandfreien Funktionierens der Bremsanlagen vgl. OLG, Urteil vom 23. Oktober 1968 - 3 ZSt IS 68 - (NJ 1969 S. 25).

⁸ Das Fehlen einer verantwortungsbewußten Prüfung der Sachlage (§ 8 Abs. 1 StGB) und das Unterlassen eines pflichtgemäßen Verhaltens (§ 8 Abs. 2 StGB) sollen im folgenden im wesentlichen gleichgesetzt werden, da es bei beiden Tatbestandsmerkmalen um die für die Folgenreue Aussicht bzw. -Voraussehbarkeit notwendigen Bedingungen geht.