

Abs. 1 StGB) umfaßt u. E. vor allem folgende drei Elemente:

1. Der Kraftfahrer macht sich seine Verantwortung durch das Erkennen seiner konkreten Pflichten bewußt.

Er bemüht sich darum, in der gegebenen Situation jeweils die Pflichten zu erkennen, die ihm durch das Gesetz auferlegt sind und deren Nichterfüllung Folgen hervorrufen kann, für die er die Verantwortung trägt. Das Bewußtmachen der konkreten Pflichten besteht darin, die zutreffenden, von der Situation abhängigen Verhaltensregeln und -forderungen erkenntnistäufig zu aktualisieren. Der Kraftfahrer beachtet die Verbindlichkeit dieser Pflichten und orientiert sich an ihnen bei seinen weiteren Entscheidungen. Diese Pflichten sind die Grundlage für den Schutz von Gesundheit, Leben und materiellen Werten im Straßenverkehr. Der Kraftfahrer betrachtet sie deshalb als entscheidende Maßstäbe seines Handelns und bemüht sich um ihre gewissenhafte Erfüllung.

In dem angeführten Beispiel machte sich S. seine Pflicht, den entgegenkommenden und nachfolgenden Verkehr vor dem eigenen Abbiegen erst vorbeizulassen, im wesentlichen richtig bewußt. An diesem Verhaltensmaßstab orientierte er sich dennoch nicht mit der erforderlichen Umsicht. Er ließ sich bei der situationsgerechten Konkretisierung seiner Pflicht durch weitere persönliche Interessen (hier: das schnelle Erreichen seines Gartens) dazu verleiten, seine Pflicht nur oberflächlich einzuschätzen.

2. Der Kraftfahrer prüft die konkreten Bedingungen, die er zur Erfüllung seiner momentanen Pflichten beachten muß.

Er bemüht sich dazu, alle Objekte, Vorgänge und Besonderheiten der Verkehrssituation zu erfassen und richtig einzuschätzen, soweit sie das beabsichtigte eigene pflichtgemäße Verhalten verhindern oder beeinträchtigen können. Die Prüfung der konkreten Bedingungen erstreckt sich auf alle wesentlichen Erscheinungen im Komplex der

- momentan sichtbaren weiteren Verkehrsteilnehmer, ihrer Fahrzeuge und Verhaltensweisen,
- momentan nicht sichtbaren, aber nach den örtlichen und situativen Umständen noch zu erwartenden weiteren Verkehrsteilnehmer, ihrer Fahrzeuge und Verhaltensweisen,
- momentan bestehenden physikalischen Verkehrsbedingungen der Straße, des Wetters, der Sichtverhältnisse usw.,
- Besonderheiten des eigenen Kraftfahrzeugs,
- eigenen psychophysischen Bedingungen.

Im Einzelfall sind nicht alle angeführten Komplexe mit gleicher Intensität zu prüfen. Die wesentlichen Erscheinungen, die eine konkrete Wirksamkeit erwarten lassen, unterliegen einer besonders gewissenhaften Prüfung.

In unserem Beispiel mußte in erster Linie das eventuelle Hinzukommen weiterer Verkehrsteilnehmer in den eigenen Fahrbereich geprüft werden. Diese Prüfung war besonders dringlich, weil durch technisch-bauliche Besonderheiten des eigenen Fahrzeugs die optische Orientierungsmöglichkeit für S. deutlich eingeschränkt war. Ferner mußte von ihm verlangt werden, daß er die Gefahren erkennt, die sich aus einem nicht genügend beherrschten Bestreben zur übereilten Fortbewegung ergeben konnten. S. hat diese „Selbstprüfung“ ungenügend vorgenommen.

3. Der Kraftfahrer schöpft bei der Prüfung der Sachlage in ihren einzelnen Komplexen alle subjektiven und objektiven Möglichkeiten aus.

Die einzelnen Komplexe müssen so weit wie nötig und so weit wie möglich geprüft werden.

Die Prüfung ist so weit nötig, bis der Kraftfahrer einen zuverlässigen Eindruck von der Existenz und den Verhaltens- und Wirkungsbesonderheiten und -möglichkeiten der kritischen Bedingungen gewonnen hat. Er muß mit Sicherheit den weiteren Verlauf des gegenwärtigen Verkehrsvorgangs übersehen können. Das Ausmaß der objektiv nötig gewesenen Prüfung läßt sich nach Verkehrsunfällen gewöhnlich unschwer feststellen.

In unserem Fall hätte S. — von sonstigen Vorsichtsmaßnahmen abgesehen — nicht sofort zurückfahren dürfen. Wenn er nur kurze Zeit gewartet hätte, wäre das ebenfalls schnell fahrende Motorrad aus dem „toten Winkel“ herausgekommen; weitere Fahrzeuge aber hätte er auf Grund der Straßenkrümmung rechtzeitig erkennen können.

Wesentlicher ist die Frage nach Maßstäben, die den Kraftfahrer erkennen lassen, wann eine Prüfung der Sachlage ausreichend ist. Universelle und zugleich praktikable Maßstäbe dieser Art zu bestimmen dürfte schwierig sein. Es kommt weniger auf einzelne konkrete Orientierungshilfen an, die bei den sehr unterschiedlichen und schnellen Verkehrsabläufen kaum immer gleich jedem Fahrer gegenwärtig wären, als vielmehr auf die Erziehung jedes Kraftfahrers zu einer Verkehrseinstellung, die der Sicherheit unter allen Umständen einen genügenden Raum läßt. Diese Einstellung würde dann von 'Sich aus dazu führen, daß der Fahrzeugführer

- seine Verhaltensentscheidungen nur auf konkreten Wahrnehmungen aufbaut,
- Vermutungen über Verkehrsbedingungen und -abläufe stets kritisch überprüft und nicht ohne weiteres in seine Entscheidungen einbezieht,
- Orientierungen im Verkehrsablauf ruhig, konzentriert und umsichtig vornimmt,
- sich den einzelnen Informationsquellen ausreichend lange zuwendet.

Das sind einige wesentliche Verhaltensaspekte, die zu verwirklichen jedem Kraftfahrer in der Regel möglich ist.

In unserem Beispiel schöpfte S. die subjektiven und objektiven Möglichkeiten zur Prüfung der Sachlage ungenügend aus. Auf Grund seiner jahrelangen Erfahrung als Kraftfahrer kannte er die Gefahren des Rückwärtsfahrens. Da er in Eile war, verließ er sich aber auf die nur mangelhafte Orientierung im Rückspiegel. Auch in objektiver Hinsicht bestand eine Möglichkeit zur Prüfung des rückwärtigen Straßenabschnitts. Der Kraftfahrer S. prüfte die Sachlage also unzureichend obwohl er dazu subjektiv und objektiv in der Lage war.

## Zum 100. Geburtstag W. I. Lenins erscheint im Staatsverlag der DDR:

**W. M. Schapko:**

### **Begründung der Prinzipien der staatlichen Leitung durch W. I. Lenin**

*Etwa 334 Seiten, Leinen, Preis: 8,50 M.*

Der Verfasser behandelt grundlegende Fragen der marxistisch-leninistischen Staats- und Rechtstheorie, wie die führende Rolle der Partei beim Aufbau des Sozialismus, die Anwendung der Prinzipien des demokratischen Zentralismus in der staatlichen Leitungstätigkeit, die Rolle des sozialistischen Rechts und der Gesetzlichkeit bei der Lösung der Aufgaben des sozialistischen Staates. Er zeigt, wie sich diese Prinzipien beim Aufbau des Sowjetstaates bewährt haben, und gibt damit zugleich Hinweise für eine wissenschaftliche staatliche Leitung in der DDR.