

— wie unsere Untersuchungen gezeigt haben — in der gerichtlichen Praxis immer wieder Schwierigkeiten bereiten, soll im folgenden an Hand von Beispielen Stellung genommen werden.

Pflichtenlage und Pflichtverletzung im Einzelfall

Insbesondere Gäbler / Schröder haben diejenigen Kriterien herausgearbeitet, die für die Beantwortung der Frage nach dem sozialen Anforderungsniveau an die Entscheidungen und Handlungen des Verkehrsteilnehmers von „grundlegender Bedeutung“ sind². Als Ausgangspunkt jeder weitergehenden Untersuchung ist dabei die Frage nach der Pflichtenlage des Verkehrsteilnehmers von primärem Interesse. Von der Feststellung der Pflichtwidrigkeit als subjektiv vorwerfbarer Zuwiderhandlung gegen real erfüllbare Forderungen, hängt nicht nur der einwandfreie Nachweis der strafrechtlichen Verantwortlichkeit, sondern vor allem auch die erzieherische Wirkung beim Täter (Einsicht und Erkennen der Schuld) und auch bei anderen Bürgern ab.

Die Praxis zeigt, daß die Gerichte diesem Problem zwar Aufmerksamkeit schenken, es aber noch nicht immer verstehen, die in verkehrsrechtlichen Vorschriften geforderten Verhaltensweisen unter dem Aspekt des konkreten Einzelfalles zu analysieren und von daher das Pflichtwidrige des Verhaltens herauszuarbeiten. Oft wird in Urteilen in mehr oder weniger starker Anlehnung an den Wortlaut einzelner Bestimmungen festgestellt, daß sich der Angeklagte der Vorschrift entsprechend hätte verhalten können. Die Urteile gehen aber nicht darauf ein, inwieweit eigentlich die Spezifik der Verkehrssituation die Erfüllung dieser oder jener Forderung zuließ oder ob der Angeklagte den weiteren Geschehensablauf überhaupt beeinflussen konnte.

Werden verkehrsrechtliche Pflichten losgelöst vom relevanten Geschehen nur genannt und in General Klauseln enthaltene Grundforderungen lediglich zitiert, so kann die gerichtliche Entscheidung nicht die erforderlichen gesellschaftlichen Wirkungen hervorbringen. Dies wird an folgendem Beispiel deutlich:

Der Angeklagte K. fuhr mit einem Pkw auf der Autobahn und wollte über eine Abfahrt auf die Fernverkehrsstraße 180 überwechseln. Er fuhr mit einer Geschwindigkeit von 20 km/h. Etwa 30 m von der Autobahnabfahrt entfernt bemerkte er ein Stoppschild. In Höhe des Stoppschildes verringerte er die Geschwindigkeit auf etwa 10 km/h und überzeugte sich gleichzeitig davon, daß die Straße von rechts frei war. Da er jedoch nach links abbiegen wollte, diesen Teil der Straße aber wegen ihres leichten Gefälles und einer Gebüschhecke schlecht einsehen konnte, hielt er am Stoppschild nicht an und fuhr mit einer Geschwindigkeit von etwa 15 km/h auf die Straße. Als er etwa die Fahrbahnmittelle der F 180 erreicht hatte, sah er links etwa 20 m entfernt ein Motorrad ankommen. Obwohl K. noch versuchte, auf die rechte Straßenseite auszuweichen, kam es zum Zusammenstoß. Dabei erlitten der Motorradfahrer und der Soziusfahrer schwere Verletzungen.

Zu den Pflichten des Angeklagten stellte das Gericht im Urteil u. a. fest:

„Der Angeklagte hat den Pkw pflichtwidrig am Stoppschild nicht zum Halten gebracht, sondern ist mit einer Geschwindigkeit von etwa 15 km/h weiter gefahren und in die der Autobahnabfahrt übergeordnete F 180 eingefahren. Der Angeklagte hatte objektiv und sub-

subjektiv die Möglichkeit, sich entsprechend den Bestimmungen der §§ 1, 4 Abs. 1, 13 Abs. 2 StVG zu verhalten. ... Er vertraute in leichtfertiger Weise auf einen geringen Fahrzeugverkehr auf der F 180. ... Der Angeklagte hat nicht alle Umstände seines Handelns geprüft und nicht über die Bedeutung der bestehenden Pflicht und die Notwendigkeit ihrer strengen Einhaltung nachgedacht. Er handelte deshalb fahrlässig.“

Obwohl das pflichtwidrige Überfahren des Stoppschildes im vorliegenden Fall natürlich eine wichtige Komponente ist, reicht der allgemeine Hinweis darauf zur Charakterisierung des Verhaltens des Täters II bezug auf Verkehrsvorschriften generell und zur Feststellung der Pflichtwidrigkeit im konkreten Fall nicht aus. Die Sachverhaltsrekonstruktion ergab eindeutig, daß das Halten am Stoppschild den Verkehrsunfall nicht verhindert hätte. Der Kraftfahrer überfuhr langsam das Stoppschild, weil er von dieser Stelle aus die Straße nach links nicht einsehen konnte, und nicht etwa, weil er eine prinzipiell negative Einstellung zu verkehrsregelnden Bestimmungen besaß. Allein diese Tatsache hätte das Gericht veranlassen müssen, sich eingehender mit dem Verhalten des Angeklagten auseinanderzusetzen. So aber wurde die berechtigte Frage nach der tatsächlichen Pflichtwidrigkeit und ihrem Zusammenhang mit dem weiteren Unfallgeschehen nicht beantwortet.

Tatsächlich war zu beachten, daß das Stoppschild unzureichend angebracht war, die Gebüschhecke die Sicht behinderte und künftig zusätzliche Sicherungsvorkehrungen erforderlich sind, um den Gefahrenpunkt an der Autobahnabfahrt zu beseitigen. Hierauf hätte das Gericht die zuständigen staatlichen Organe aufmerksam machen müssen.

Für die Einschätzung des Verhaltens des Angeklagten war im konkreten Falle entscheidend, daß er, obwohl er die völlige Unübersichtlichkeit der Verkehrslage erkannte, keine Maßnahme einleitete, die es ihm ermöglicht hätte, dieser durch das Stoppschild angezeigten Gefahrenstelle richtig zu begegnen und sich damit der Verkehrsanforderung entsprechend zu verhalten. Seine Rechtspflicht hätte also darin bestanden, in dem Moment zu halten, in dem er Straßenlage und Verkehrssituation klar überblicken konnte. Letztlich entscheidend ist die subjektive Beachtung des absoluten Haltegebots, nicht aber die Tatsache, daß der Fahrzeugführer nicht vor oder unmittelbar an diesem Zeichen hält, wie das im Normalfall gefordert wird.

Um es zugespitzt zu formulieren: Das Nichthalten vor dem oder unmittelbar am Stoppschild wäre unter Berücksichtigung der konkreten Bedingungen strafrechtlich dann unerheblich, wenn der Angeklagte überhaupt seiner Verantwortung nachgekommen wäre, im Bereich dieser als gefährlich gekennzeichneten Stelle besondere Vorsicht walten zu lassen, und wenn er durch sein Verhalten gewährleistet hätte, daß er als Benutzer der Nebenstraße den Verkehrsteilnehmern der Hauptstraße die ungehinderte Fahrt ermöglichte.

Seine Pflichtwidrigkeit ist also letztlich in seinem leichtfertig-verantwortungslosen Risikoverhalten zu suchen und nicht schlechthin aus der Nichteinhaltung von Vorschriften abzuleiten, deren Einhaltung keineswegs die Gewähr dafür geboten hätte, daß die schädlichen Folgen nicht eingetreten wären.

Fahren unter Alkoholeinfluß und Pflichtverletzung im Einzelfall

Die sachbezogene Prüfung und > Feststellung der verletzten verkehrsrechtlichen Pflichten ist u. a. deshalb erforderlich, weil das Gericht in jeder Phase des

² Vgl. Gäbler / Schröder, „Feststellung der bewußten und unbewußten Pflichtverletzungen bei Verkehrsstraftaten“, NJ 1969 S. 333 fl.; dieselben, „Zur Prüfung der Voraussetzungen fahrlässiger Schuld bei Verkehrsdelikten“, NJ 1969 S. 362 fl.; dieselben, „Die subjektiven Beziehungen des Täters zu den Folgen bei fahrlässig herbeigeführten schweren Verkehrsunfällen“, NJ 1970 S. 104 fl.