

schließenden oder schuldmindehenden Umstände dargelegt werden.

Bedingungen objektiver Unmöglichkeit pflichtgerechten Verhaltens

Bedingungen dieser Art liegen vor, wenn vom Fahrzeug, von der Fahrbahn oder von der Verkehrssituation Anforderungen ausgehen, denen Verkehrsteilnehmer generell nicht gewachsen sind. Dazu können gehören:

Ungenügende Wahrnehmbarkeit einzelner wesentlicher Objekte oder Vorgänge

Verkehrsunfälle auf dunklen Straßen zeigen in vielen Fällen die Grenze der Wahrnehmungsmöglichkeiten. Nicht immer wird dies in ausreichendem Maße beachtet. Erst eine ausführliche Analyse läßt die wahren Ursachen erkennen^{/4/}. Rekonstruktionen an Ort und Stelle sollten gerade in diesen Fällen zur Regel werden. Möglichkeiten für ein Nichterkennen von Objekten und Personen auf der Straße können sein:

- die absolute Kleinheit des Kontrastes im Verhältnis zur Wahrnehmungsfähigkeit eines normalen Auges,
- die relative Kleinheit des Kontrastes im Verhältnis zur Empfindlichkeit eines möglicherweise in seiner Sinnstüchtigkeit herabgesetzten Auges,
- physikalische Sichtstörungen und optische Täuschungen,
- Blendstörung,
- nicht entsprechender Adaptationszustand^{/5/}

Plötzlich auftretende, nicht voraussehbare Ausnahmesituationen

Unverhoffte Veränderungen oder Vorgänge in den Verkehrsanforderungen und -bedingungen können dazu führen, daß der Kraftfahrer nicht genügend Zeit hat, um die neue Situation zu erfassen und darauf zu reagieren. Es können aber auch noch erfolgende Reaktionen wegen affektiver Belastung falsch, zu spät oder überschießend ablaufen. Für Unfälle, die durch vorher nicht erkennbare Störungen und Schäden am Fahrzeug entstehen (Bremsversagen, Reifenschaden u. ä.), ist der Fahrer in der Regel strafrechtlich nicht verantwortlich. Das gleiche trifft für diejenigen Fälle zu, in denen sich andere Verkehrsteilnehmer unverhofft verkehrswidrig verhalten und sich der Kraftfahrer auf den Vertrauensgrundsatz berufen kann^{/6/}. Überfordernde Bedingungen sind auch darin zu sehen, daß auf der Fahrbahn vereinzelt Schad- und Glättstellen auftreten^{/7/}.

Reizüberflutung

Eine örtlich starke Häufung verkehrsbedeutsamer Erscheinungen, die vom Verkehrsteilnehmer in relativ kurzer Zeit bei seiner Verhaltensentscheidung zu erfassen und zu berücksichtigen ist, kann seine psychische Leistungskapazität überfordern. Situationen dieser Art ergeben sich meistens dort, wo die äußeren Verkehrsbedingungen baulich und organisatorisch nicht befriedigen.

^{/4/} Vgl. Broschmann, „Zur Notwendigkeit des lichttechnischen augenärztlichen Gutachtens bei nächtlichen Verkehrsunfällen“, Verkehrsmedizin 1970, S. 317 ff.

^{/5/} Vgl. Lossagk, Sinnestäuschungen und Verkehrsunfall, Dortmund 1953, S. 63.

^{/6/} Vgl. dazu insbesondere OG, Urteil vom 24. Juni 1958 — 3 Zst V 4/58 — (NJ 1958 S. 679); OG, Urteil vom 16. April 1968 — 3 Zst 4/68 — (NJ 1968 S. 375); OG, Urteil vom 6. Mai 1968 — I Pr — 15 — 24/68 — (NJ 1968 S. 469); OG, Urteil vom 12. November 1968 — 3 Zst 20/68 — (NJ 1969 S. 184); OG, Urteil vom 25. März 1969 — 3 Zst 5/69 — (NJ 1969 S. 313).

^{/7/} Vgl. Neumann, „Zum Verschulden bei Verkehrsunfällen auf schlechten Straßen“, NJ 1970 S. 364 f.

digend gelöst sind. Orientierungen und Entscheidungen werden hier objektiv durch eine Fülle ungeordneter Reize erschwert. Die Zahl der subjektiven Handlungsalternativen nimmt zu. „Je mehr Handlungsalternativen im Zeitpunkt der Entscheidung subjektiv vorhanden sind, desto mehr muß man mit verzögerten oder auch zu späten Entscheidungen rechnen“^{/8/}

Bedingungen aktueller individueller Unfähigkeit zu pflichtgerechtem Verhalten (Versagen)

In der Regel besteht für den Kraftfahrer die Möglichkeit, eine zeitweilige Indisponiertheit und Leistungsbeeinträchtigung zu erkennen und somit von einer Fahrt Abstand zu nehmen oder sie zu unterbrechen. Es wäre nicht gerechtfertigt, bei Störungen der subjektiven Befindlichkeit oder Leistungsfähigkeit, die zu einem Unfall führen, von vornherein die strafrechtliche Verantwortlichkeit auszuschließen. In Einzelfällen können sich aber trotz genereller Geeignetheit zum Führen von Fahrzeugen durch ungünstige Einflüsse aus dem Zusammenleben, den beruflichen Anforderungen, den Verkehrsbedingungen, der Ernährung usw. zeitweilig beim Fahrzeugführer psychische und physische Veränderungen ergeben, die — meistens im Verein mit anderen Bedingungen — zu einem „Versagen“ führen. Zeitweilige individuelle Leistungsbeeinträchtigungen, die zu einem Versagen führen können, treten häufig in folgenden Formen auf:

Zeitweiliger reaktiver Spannungs- und Aktivitätsverlust

Vor allem auf eintönigen, verkehrsarmen, geraden Strecken kommt es mit gewisser Zwangsläufigkeit zu einem Nachlassen der Aufmerksamkeit und der bewußten Auseinandersetzung mit den Anforderungen. Die psychische Tätigkeit paßt sich unwillkürlich den forderungsarmen Bedingungen an. Zu einem Versagen kann der psychophysische Spannungs- und Aktivitätsabfall führen, wenn ohne besondere aufmerksamkeitsweckende Vorankündigung ein verändertes Verhalten gefordert wird^{/9/}.

Ein im Prinzip gleichartiges Problem besteht in folgendem: Trotz aller Variabilität der Verkehrsanforderungen bietet der Straßenverkehr zugleich viele Möglichkeiten zum Aufbau von Handlungsstereotypen und zur Gewöhnung an relativ konstante Bedingungen und Einflüsse. Die Fahrlässigkeit gemäß § 8 Abs. 2 StGB ist eine Schuldart, die u. a. auf einer durch „disziplinlose Gewöhnung“ entstandenen unbewußten Pflichtverletzung beruht. Verhaltensgewohnheiten, bei denen eine disziplinlose Haltung nicht vorliegt, wären folglich als Versagen i. S. des § 10 StGB zu betrachten. So kann z. B. die innere Einstellung auf bestimmte örtliche verkehrsorganisatorische Regelungen bei nicht angekündigter Veränderung dieser Bedingungen zu falschem Verhalten führen, weil die bis dahin eingeschlifenen und richtigen Reaktionstendenzen nun Grundlage von Fehlreaktionen sind.

Anhaltende psychophysische Belastungen

Anhaltende Strapazen und in der Intensität übermäßige Beanspruchungen sind problematisch, weil sie nicht nur die Leistungsfähigkeit immer mehr untergraben, sondern durch eine Gewöhnung an eine besonders starke Belastung auch die kritische Beurteilung des eigenen reduzierten Zustandes beeinträchtigen können.

^{/8/} H.-D. Schmidt, „Fahrlässigkeit und Entscheidung“, in Psychologie und Hechtspraxis, Berlin 1966, S. 140 ff. (150).
^{/9/} Bei der Schuldprüfung ist hier jedoch zu beachten, ob der Fahrzeugführer für das Nachlassen der Aufmerksamkeit und die sich daraus ergebenden Pflichtverletzungen strafrechtlich verantwortlich ist. Vgl. dazu z. B. OG, Urteil vom 25. Januar 1968 — 3 Zst 1/68 — (NJ 1968 S. 218).