

Dabei entsteht die Gefahr, daß der Kraftfahrer nicht mehr in der Lage ist, die Überforderung an sich zu bemerken. Besonders bei Berufskraftfahrern, die solchen erhöhten Belastungen zuweilen ausgesetzt sind, muß die Frage nach einer eventuellen Begrenztheit ihrer Verantwortlichkeit im Einzelfall gründlich geprüft werden.

Es ist aber auch auf den belastenden und leistungsstörenden Einfluß längerer affektiv-emotionaler Spannungen, sozialer Konflikte oder Krisen in den verschiedenen Lebenssphären des Verkehrsteilnehmers hinzuweisen. Durch die Labilisierung der Persönlichkeit können sich falsche Wahrnehmungen, Entscheidungen und Reaktionen einstellen. „Es ist möglich, in einem Strafverfahren eine derartige unverschuldet entstandene Beeinträchtigung des individuellen Leistungsvermögens bei der Prüfung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit als Milderungsgrund zu werten.“/10/

#### **Einzelne affektive Störungen**

Einzelne kurzzeitige Situationen der Anspannung (Stress-Situationen) können insbesondere bei labilen Kraftfahrern zu unmittelbaren Fehlreaktionen führen. Diesen Belastungen folgt eine abschwingende Phase psychischer und vegetativer Erregungen. In dieser Phase beschäftigt sich der Fahrer noch unwillkürlich mit dem ihn stark berührenden Erlebnis. Es bedarf einer gewissen Zeit, ehe das gestörte emotionale und physiologische Gleichgewicht wiederhergestellt ist. Während dieser Zeit kann der Fahrzeugführer schon bei geringen Anforderungen, die in einer bestimmten Verkehrssituation entstehen, zu spät reagieren oder völlig versagen. Deshalb sollte z. B. jeder an einem tödlichen Verkehrsunfall aktiv oder passiv beteiligte Berufskraftfahrer für etwa drei Tage vom Fahrdienst befreit werden./11/

#### **Bedingungen habitueller Unfähigkeit zu pflichtgerechtem Verhalten (Unvermögen)**

Im StGB-Kommentar wird das Unvermögen, die Umstände oder Folgen eines Handelns bzw. die Pflichten zu erkennen, einerseits als objektiv durch eine verwinkelte Situation bedingt angesehen, die für den Verantwortlichen nicht mehr überschaubar ist. Andererseits werden subjektive Bedingungen wie Unerfahrenheit oder die für den Verantwortlichen erstmalig auftretende, seltene Situation genannt, für die er kein Verhaltensmodell zur Verfügung hat./12/ Im folgenden soll das Unvermögen als habituelle Unfähigkeit des Verantwortlichen zu pflichtgemäßem Verhalten untersucht werden. Dabei ist ein Verschulden nur dann ausgeschlossen, wenn der Handelnde dieses Unvermögen nicht selbst zu vertreten hat.

Die Unfallforschung hat bereits die praktische Aussichtslosigkeit von nutzbringenden Typologisierungen generell versagender Kraftfahrer (sog. Unfälle) ergeben. Deshalb entstand die Frage nach andersartigen ordnenden Gesichtspunkten. Zu überlegen ist, ob sich die von Buchholz/Hartmann/Lekschas vorgeschlagene Systematisierung der kriminologischen Persönlichkeitsforschung/13/ in entsprechend variierte Form auf die Einteilung der habitueller Unfähigen in bestimmte Gruppen nutzen läßt. Danach wäre folgende Systematisierung möglich:

/10/ Hinderer, Der Täter in seiner Beziehung zur Straftat und zur Gesellschaft und die persönlichkeitsbedingten Grenzen der strafrechtlichen Verantwortlichkeit, Habil.-Schrift, Halle 1966, S. 290 f.

/11/ Vgl. Hartwig, „Eignung von Kraftfahrern nach Beteiligung an Verkehrsunfällen mit tödlichem Ausgang“, Verkehrsmedizin 1970, S. 326 f.

/12/ Vgl. StGB-Lehrkommentar, Berlin 1969, Anm. 4 zu § 10, (Bd. I, S. 100).

#### **Lebensalterabhängige Leistungs- und Verhaltensmängel**

Die Statistiken weisen übereinstimmend eine signifikante Häufung pflichtwidriger und unfallauslösender Verhaltensweisen von Personen zwischen dem 17. und 22. Lebensjahr nach und lassen ebenfalls eine Zunahme der Verkehrsunfälle bei Bürgern vom 5. Lebensjahrzehnt ah erkennen. Wenngleich der junge Moped- oder Motorradfahrer in der Regel alle wesentlichen sozialcharakterlichen und leistungsmäßigen Voraussetzungen zum Führen eines Fahrzeugs besitzt, so können in Fällen eines Rückstandes in der sozialen und geistigen Entwicklung auch bei Verkehrsdelikten Zweifel an der Schuldfähigkeit (§ 66 StGB) entstehen. Psychologische Untersuchungen von Jugendlichen mit verzögerter seelisch-geistiger Entwicklung, die ein Verkehrsdelikt begingen, haben ergeben, daß bei den meisten von ihnen die Fahreignung verneint werden mußte/14/.

Bei Verkehrsunfällen alternder Kraftfahrer ist nach einem eventuell vorzeitigen oder verstärkten altersbedingten Abbau der Persönlichkeit und der Leistungsfähigkeit zu fragen, wenn entsprechende Anzeichen vom persönlichen Eindruck oder vom Unfallhergang her bestehen. Der Altersunfall resultiert meistens aus Mängeln in der Leistungsdisposition, die vor allem in komplizierten Anforderungssituationen (z. B. an Straßenkreuzungen) wirksam werden.

#### **Dauerhafte individuelle Leistungs- und Verhaltensmängel**

Bisher konnten in der verkehrspsychologischen Forschung das Fehlen der Fahrtauglichkeit nicht durch einzelne Funktionsmängel (Intelligenz, Reaktionsfähigkeit, Konzentration u. ä.) oder typologische Besonderheiten allein erklärt werden. Fahrtauglichkeitsmängel, die die Schuld ausschließen oder mindern, werden in der Regel dadurch charakterisiert, daß der Kraftfahrer nicht in der Lage ist, unter allen verkehrsüblichen Umständen mit ausreichender Sicherheit die tätigkeitstypischen Anforderungen zu bewältigen. Wesentliche tätigkeitstypische Anforderungen des Kraftfahrers bestehen in den besonderen Anforderungen an relativ komplexe Erkenntnis- und Entscheidungsleistungen.

Der Kraftfahrer muß die Fähigkeit besitzen, die jeweiligen Pflichten zu erkennen, die Folgen vorzusehen und sich zu einem pflichtgemäßen Verhalten zu entscheiden. In §§ 7 und 8 StGB sind diese erforderlichen Eigenschaften des Menschen so erfaßt, daß die reale Komplexität psychischer Erscheinungen und ihr unmittelbarer Bezug zum konkreten Verhalten berücksichtigt wird. Erst im unterschiedlichen Zusammenspiel mehrerer ungünstiger persönlicher Bedingungen (z. B. Intelligenzmangel, Affektibilität) kommt es gewöhnlich zu dauerhaft latenten Unsicherheiten bei der Erfüllung der im Straßenverkehr gestellten Aufgaben. Neben unmittelbaren Persönlichkeitsauffälligkeiten weisen bereits vorangegangene Versagensfälle oder Unsicherheiten auf mögliche dauerhafte Leistungs- und Verhaltensmängel hin.

Die in dieser Frage auftretenden Zweifel können Anlaß zur Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens bei der zuständigen Gutachterkommission des Medizinischen Dienstes des Verkehrswesens der DDR sein. Solche Gutachten sind aber ebenso zu erwägen, wenn der Verdacht besteht, daß ein Versagen oder objektive Unmöglichkeit zu pflichtgerechtem Handeln vorgelegen haben.

/13/ Buchholz/Hartmann/bekschas, Sozialistische Kriminologie, Berlin 1966, S. 279 ff.

/14/ Vgl. Winkler, „Belastungsquellen und Belastungsfolgen im motorisierten Straßenverkehr“, Ärztliche Mitteilungen 1959, S. 146.