

kommenden Pkw. Er fuhr nun so nahe wie möglich an den Autobus heran, um dem entgegenkommenden Pkw Platz zu machen. Es kam zu einem frontalen Zusammenstoß, bei dem ein Mensch den Tod fand, mehrere erheblich verletzt wurden und 20 000 M Sachschaden entstand.

Dem Täter lagen hier zwei Entscheidungsalternativen vor, die er auch beide erkannt hat: Überholen oder Nichtüberholen. Die Alternative „Überholen“ ist mit der Nutzenerwartung belegt, durch den sich ergebenden Zeitgewinn noch rechtzeitig zu einer wichtigen Besprechung zu kommen. Typisch für diese Fälle ist, daß keine gesellschaftlich negative Nutzenerwartung vorliegt und daß der Nutzen (Umfang des Zeitgewinns durch einen Überholvorgang) eklatant überschätzt wird.

Wichtig für die Analyse des Falles ist neben der Abgrenzung zwischen bewußter und unbewußter Pflichtverletzung, die hier nicht erörtert werden soll, die Einschätzung der Wahrscheinlichkeit der Nutzenverwirklichung. Sie kann nur in Abhängigkeit von der Eintrittswahrscheinlichkeit negativer unerwünschter Folgen gesehen werden. Bevor aber etwas zur subjektiven Eintrittswahrscheinlichkeit gesagt werden kann, muß zunächst festgestellt werden, ob Folgen überhaupt als wahrscheinlich angesehen, d. h. ob Folgen vorausgesehen wurden. Das erscheint nach den Ergebnissen der Ermittlung unzweifelhaft: Der Angeklagte war dem Handlungsablauf zugewandt: er war völlig orientiert. Die Gefahrenlage (Straßenkrümmung und mangelnde Einsicht in die Überholstrecke) und damit die Unsicherheit der Handlungsbedingungen und des Handlungsablaufs hat er erkannt. Diese Gefährdung der Nutzenverwirklichung ist hier identisch mit der Möglichkeit unerwünschter schädlicher Folgen. Das Erkennen der Gefahren geht u. a. aus den Äußerungen des Angeklagten in der Hauptverhandlung hervor, er habe an dieser Stelle nicht überholen dürfen (vorausgesetzt, daß diese Erkenntnis nicht erst nach der Tat kam).

Der Nachweis der Folgenreue kann hier außer Betracht bleiben, weil er mit unserem Anliegen nur indirekt verbunden ist. Interessant ist aber der Zusammenhang zwischen Mängeln der Schuldanalyse in entscheidungspsychologischer Sicht und ungenügender Sachaufklärung: Das Kreisgericht ging einerseits davon aus, daß der Angeklagte die Möglichkeit von Folgen nicht in die Entscheidungsfindung einfließen lassen konnte, da er keine Folgen voraussah und seine Pflichten infolge verantwortungsloser Gleichgültigkeit unbewußt verletzte. Andererseits hat das Kreisgericht versäumt, die Einschätzung der Länge des Überholweges, der offensichtlichen Schmalheit der Straße, der Breite des Busses und der damit verbundenen Gefahr des Überholvorgangs aus der Sicht des Angeklagten aufzuklären.

Ist die Voraussicht der Folgen erwiesen, dann ist die subjektive Eintrittswahrscheinlichkeit der Folgen und damit das leichtfertige Vertrauen auf den Nichteintritt der Folgen zu untersuchen. Bei bewußter Leichtfertigkeit (§ 7 StGB) liegen dem Täter Informationen über mögliche Gefahren oder Hindernisse bei der Nutzenverwirklichung vor, d. h. auch Informationen über die Möglichkeit schädlicher Folgen. Er erkennt den Handlungsablauf als unsicher. Die objektive Wahrscheinlichkeit des Folgeintritts (Zusammenstoß, Personenschaden, Sachschaden) ist sehr hoch. Die subjektive Wahrscheinlichkeit richtet sich nach Erfahrung und Fähigkeit zur angepaßten Situationseinschätzung und nach der Verarbeitung der vorliegenden Informationen. Sie kann stark von der objektiven Folgenwahrscheinlichkeit abweichen (relativ verringertes Folgen- oder Risikobewußtsein); sie kann aber auch relativ gut übereinstimmen.

Wenn dennoch die als gefährvoll erkannte Alternative gewählt wird, kann von unkritischer Risikoneigung gesprochen werden, die das verantwortungslose Verhalten bestimmt.

Beide Aspekte spielen im vorliegenden Fall eine Rolle. So wird z. B. vom Angeklagten das Verhältnis zwischen dem zur Verfügung stehenden Weg und dem zum Überholvorgang benötigten Weg falsch eingeschätzt. Von diesem Umstand her wird die hohe Wahrscheinlichkeit eines Unfalls nicht subjektiv widerspiegelt. Überwiegend werden jedoch die höchstwahrscheinlich gefährvollen Handlungsbedingungen erkannt. Dabei wird meist auf die geringe noch vorhandene Möglichkeit des folgenden Ausganges gesetzt. So hoffte der Angeklagte zunächst, daß kein Gegenverkehr vorhanden ist, dann, daß er rechtzeitig abbremsen könne, schließlich, daß im Notfall auch für drei Fahrzeuge auf der Straße Platz ist (passive Scheinminderung der Folgenwahrscheinlichkeit).

In den meisten Fällen setzen andererseits aber auch Bemühungen um die Senkung der Folgenwahrscheinlichkeit ein, die gewöhnlich nicht ausreichen oder zu spät kommen. So begnügte sich der Angeklagte bei der Kontrolle des Gegenverkehrs damit, in einer Rechtskrümmung der Straße rechts an den vor ihm liegenden Fahrzeugen vorbeizusehen. Nachdem er erkannte, daß Bremsversuche den Zusammenstoß nicht verhindern können, hat er durch möglichst weites Rechtsfahren versucht, die Unfallwahrscheinlichkeit zu senken (aktive Scheinminderung der Folgen Wahrscheinlichkeit).

Gemeinsam ist diesen Varianten, daß unter aktiver Beibehaltung des angestrebten Handlungsziels Handlungsbedingungen unkritisch und verantwortungslos beurteilt und auf untaugliche Weise beeinflusst werden, um bereits als höchstwahrscheinlich erkannte Folgen zu vermeiden. Es wird eben leichtfertig auf den Nichteintritt der Folgen vertraut. Aus den genannten Besonderheiten des Entscheidungsprozesses ergeben sich auch Anhaltspunkte für die Einschätzung des Schuldgrades, auf die hier nicht eingegangen werden kann.

Nichtvorliegen einer Entscheidungssituation

Die Frage nach dem Vorliegen einer Entscheidungssituation kann ein wichtiger Anwendungsbereich entscheidungspsychologischer Überlegungen sein. Diese Frage kann im strafrechtlichen Bereich z. B. identisch sein mit der Frage nach dem Vorliegen der Schuld oder nach den Gründen des Schuldaußschlusses oder mit der Differenzierung der Schuldform (z. B. unbewußte Pflichtverletzung oder nicht). Deshalb sind die erörterten Denksätze auch hier von Nutzen. Diese Möglichkeit soll im folgenden Beispiel kurz angedeutet werden/10/:

Der Angeklagte befuhr in den Abendstunden mit seinem Pkw eine Transitstraße. Wegen Gegenverkehrs schaltete er Abblendlicht ein und verringerte seine Geschwindigkeit. Er fuhr mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h mit Abblendlicht weiter, weil er in 500 m Entfernung wieder Scheinwerferlicht bemerkte und Gegenverkehr vermutete. Das von ihm wahrgenommene Scheinwerferlicht kam jedoch nicht von einem entgegenkommenden Fahrzeug, sondern von einem haltenen Langholzfahrzeug mit Nachläufer, der mit fast 25 m langen Baumstämmen beladen war und beim Einbiegen aus einem Waldweg nach links die ganze Straße versperrte. Der Angeklagte erkannte dieses Hindernis erst in einer Entfernung von 40 m. Er leitete

/10/ Vgl. OG, Urteil vom 8. Juni 1972 - 3 Zst 12/72 - (In diesem Heft).