

Zur Feststellung und Bewertung der verschiedenen Formen der Fahrlässigkeit

Feststellung bewußter und unbewußter Pflichtverletzungen

Im Zusammenhang mit der Unterscheidung zwischen bewußten und unbewußten Pflichtverletzungen wird die Auffassung vertreten, daß Unfälle mitunter sowohl auf bewußte als auch auf unbewußte Verstöße gegen die StVO zurückzuführen seien und daß deshalb in den Entscheidungen alle Pflichtverletzungen anzuführen seien. Da für die Tatbestandsmäßigkeit der Verkehrsstrafat die Pflichtverletzung und die Voraussicht der Folgen bei der Herbeiführung des Unfalls bedeutsam sind, sei denkbar, daß mit einer Handlung verschiedene Formen der Fahrlässigkeit (§§ 7, 8 Abs. 1 oder Abs. 2 StGB) verwirklicht sein können. Das ist aber insofern nur ein Scheinproblem, als bislang in der Rechtsprechung kein Fall bekannt geworden ist, bei dem tatsächlich sowohl bewußte als auch unbewußte Pflichtverletzungen Ursache des Verkehrsunfalls waren.

Aus der Verkehrsrechtsprechung ergibt sich, daß bei Vorliegen von mehreren Rechtsverletzungen, die teils bewußt, teils unbewußt begangen wurden, entweder die bewußten oder die unbewußten Pflichtverletzungen unfallursächlich waren. Die eingangs gestellte Frage entstand mithin aus einer nicht exakten Klärung des Kausalzusammenhangs zwischen Pflichtverletzung und Herbeiführung des Unfalls. Das wird an folgendem Beispiel deutlich^{7/}:

Der Angeklagte befuhr mit seinem Pkw, dessen Stoßdämpfer defekt waren, eine Landstraße erster Ordnung. Mit einer Geschwindigkeit von etwa 60 km/h näherte er sich einer nahezu rechtwinkligen Kurve. Das 150 m vor der Kurve angebrachte Warnzeichen nahm der Angeklagte wahr und setzte etwa 80 m vor der Kurve die Geschwindigkeit auf 40 bis 45 km/h herab. Erst eingangs der Kurve bemerkte der Angeklagte einen ihm entgegenkommenden Mopedfahrer, der ebenfalls die Kurve erreicht hatte. Da er auf Grund seiner Geschwindigkeit die Kurve nicht gefahrlos durchfahren konnte, entschloß er sich zur Vollbremsung. Dabei blockierten drei Räder, während das vierte ohne Bremswirkung blieb. Das Fahrzeug begann zu „springen“, rutschte auf die linke Straßenseite und stieß mit dem Moped zusammen.

Die Instanzgerichte hatten dem Angeklagten sowohl bewußte als auch unbewußte Verstöße gegen die StVO als Unfallursachen zur Last gelegt. So sei der Angeklagte infolge Unachtsamkeit zu schnell an die Kurve herangefahren (also unbewußt) und habe aus dem gleichen Grunde das Moped zu spät bemerkt. Trotz Kenntnis des Defekts der Stoßdämpfer (also bewußt) sei er mit diesem Fahrzeug gefahren. Dieser Mangel und das ungleichmäßige Einsetzen der Bremsen hätten in Verbindung mit der Unachtsamkeit dazu geführt, daß der Pkw aus der Spur ausbrach und mit dem Moped zusammenstieß.

Zu diesem Zusammenstoß kam es, weil infolge der Vollbremsung die Räder des Pkw blockierten, das Fahrzeug nicht mehr lenkbar war, seine ursprüngliche Fahrtrichtung beibehielt und in der Kurve in gerader Richtung auf die Gegenbahn geriet. Die defekten Stoßdämpfer hatten darauf keinen Einfluß. Die für das Blockieren der Räder ursächliche Gefahrenbremsung wurde durch mangelnde Aufmerksamkeit des Angeklagten herbeigeführt. Bei voller Konzentration hätte er den Mopedfahrer weitaus früher bemerken und auch erkennen müssen, daß er bei der von ihm gewählten Geschwindigkeit aus der rechtwinkligen Kurve

herausgetragen werden konnte. Mithin war der Unfall durch unbewußte Pflichtverletzungen verursacht worden, die als verantwortungslos gleichgültig i. S. des § 8 Abs. 2 StGB zu charakterisieren waren.

Feststellung der Pflichtverletzungen bei erheblicher Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit

Das Stadtgericht von Groß-Berlin hat sich in seiner zweitinstanzlichen Rechtsprechung gegen die Auffassung gewandt, daß bei der Herbeiführung eines Unfalls infolge „erheblicher Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit“ noch zu prüfen sei, in welcher Schuldform der Täter die unfallursächlichen weiteren Verkehrsverstöße (wie z. B. Überschreiten der Geschwindigkeit oder Mißachten der Vorfahrt) verletzt habe. Dieser Auffassung ist zuzustimmen.

Die „erhebliche Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit“ (die mit dem medizinischen Begriff der Fahruntüchtigkeit identisch ist) bewirkt, daß der Täter nicht mehr fähig ist, pflichtgemäß zu reagieren. Seine Schuld liegt darin, daß er trotzdem das Fahrzeug im öffentlichen Verkehr führt. Die weiteren Fahrfehler sind das zwangsläufige Ergebnis seiner durch den Alkoholeinfluß herabgesetzten Reaktionssicherheit, der Beeinträchtigung der Fähigkeit, „vorauszu denken“. Gerade wegen dieser und anderer auf die alkoholische Beeinträchtigung zurückzuführender Fehlverhaltensweisen ist das Fahren unter Alkoholeinfluß verboten.

Dieser Inhalt der Schuld würde verwischt, wenn weitere, auf dem Alkoholeinfluß fußende unmittelbare Verkehrsverstöße daraufhin überprüft werden würden, ob sie bewußt oder unbewußt erfolgten. Die aus der „Fahruntüchtigkeit“ erwachsenden weiteren Verkehrsverstöße, die gewissermaßen als letztes Glied der Kette zum Unfall führten, sind nur objektiv aufzuklären und festzustellen. Das ist notwendig, um zu prüfen, ob der Unfall durch andere Beteiligte mit- oder alleinverursacht worden ist. Das ist bekanntlich durch das Fahren unter Alkoholeinfluß eines Unfallbeteiligten nicht ausgeschlossen.

Bewußtheit der Pflichtverletzung und Grad der Schuld

Ausgehend von der Tatsache, daß der Grad der Schuld entscheidenden Einfluß auf Straftat und Strafhöhe haben kann, wird wiederholt die Auffassung vertreten, daß die bewußte Pflichtverletzung immer schwerwiegender sei als die unbewußte. Einer solchen Auffassung kann nicht zugestimmt werden, weil damit die konkreten Tatstände außer acht gelassen werden und die Frage nach der Tatschwere unabhängig von den konkreten Umständen beantwortet wird.

Das Ausmaß einer Pflichtverletzung läßt sich immer nur unter Berücksichtigung der Tatstände, die für den konkreten Einzelfall maßgebend sind, bestimmen. Dazu zählen u. a. die konkrete Verkehrssituation (Verkehrsdichte, Straßen- und Witterungsverhältnisse, Art des geführten Fahrzeugs) und die Art des Verkehrsverstoßes.^{8/}

Selbstverständlich können Verkehrspflichtverletzungen von ihrer Art her unterschiedliche Qualität im Sinne besonders schwerwiegender oder weniger schwerwiegender Gefährdungswirkungen haben. Allerdings verbieten sich auch hier generelle Abstufungen etwa der Art, daß Verkehrsverstöße, die häufig zu Verkehrsunfällen führen, immer schwerwiegender seien als andere.

Es ist also falsch, aus dem Vorliegen einer bewußten Pflichtverletzung gemäß § 8 Abs. 1 StGB generell auf eine schwerwiegender Straftat zu schließen und daraus eine strengere Maßnahme der strafrechtlichen Verantwortlichkeit abzuleiten.

(wird fortgesetzt)

^{7/} Vgl. OG, Urteil vom 13. März 1976 - 3 OSK 5/76 - (unveröffentlicht).

^{8/} Vgl. OG, Urteil vom 14. November 1976 - 3 Zst 28/75 - (unveröffentlicht).