

Hierunter fallen nicht nur die in § 116 Abs. 1 StGB gekennzeichneten Folgen, sondern auch Knochenbrüche, Verstauchungen, Rückenmarkverletzungen oder die Schädigung von Sinnesorganen.³⁶⁾ Ob eine erhebliche Gesundheitsschädigung vorliegt, wird in der Regel an Hand eines entsprechenden ärztlichen Gutachtens geprüft. Hierzu wurden „Formulargutachten“ entwickelt, die sich gut bewährt haben.³⁷⁾

— eine Vielzahl von Menschen verletzt wurde

Ein solcher Fall liegt vor, wenn etwa zehn Menschen oder mehr betroffen wurden. Ob der einzelne erheblich oder nur relativ leicht verletzt wurde, ist ohne Bedeutung.

— bedeutende Sachwerte beschädigt oder vernichtet wurden.

Dieses Merkmal liegt noch nicht vor, wenn ein Totalschaden an einem Pkw herbeigeführt wurde, wohl aber, wenn z. B. ein Flugzeug vernichtet wurde oder infolge der Beschädigung eines Wirtschaftsflugzeuges sehr hohe Reparaturkosten entstehen oder das Flugzeug für längere Zeit nicht eingesetzt werden kann.³⁸⁾

Strafrechtliche Sanktionen werden nur angewandt, wenn ein *schwerer Verkehrsunfall* im hier beschriebenen Sinne herbeigeführt wurde. Bei leichteren Verkehrsunfällen wird geprüft, ob außerstrafrechtliche erzieherische Maßnahmen der Volkspolizei notwendig und geboten sind. Wurde Strafantrag gemäß § 2 StGB gestellt, kann unter Umständen eine Strafverfolgung wegen fahrlässiger Körperverletzung nach § 118 StGB erfolgen. Eventuell ist die Anwendbarkeit des § 197 StGB zu prüfen.

Die Herbeiführung eines schweren Verkehrsunfalles gemäß § 196 Abs. 2 StGB setzt in objektiver Hinsicht die *Verletzung von Rechtspflichten* (§ 9 StGB) voraus.

Die Prüfung der strafrechtlich relevanten Rechtspflichtverletzungen darf nicht nur auf Fahrzeugführer begrenzt werden.

Bei Eisenbahnunfällen spielen z. B. Pflichtverletzungen des Stellwerkpersonals oder der Rangierer eine große Rolle, bei Flugzeugunfällen solche des Bodenpersonals. Eine Rechtspflichtverletzung kann auch darin liegen, daß ein Kraftfahrzeugführer sein Fahrzeug Fahrunkundigen oder Angetrunkenen überläßt, ein Fahrzeughalter ein Kraftfahrzeug weiter im Einsatz läßt, obwohl es nicht verkehrssicher ist, oder darin, daß ein Verantwortlicher des Kraftfahrzeughandwerks entgegen der eindeutigen Anweisung nicht zuverlässig die Hand- oder Fußbremse geprüft hat.³⁹⁾

Verkehrsunfälle resultieren häufig aus dem Zusammentreffen mehrerer von verschiedenen Personen unabhängig voneinander begangener Pflichtverletzungen.

Die Rechtspflichten im Verkehr beziehen sich auf die durch Ort, Zeit und viele andere konkrete Bedingungen bestimmte Verkehrssituation. Die Pflichtverletzungen sind von ihrer Art her oft sehr unterschiedlich. Es ist erforderlich, jede einzelne Pflichtverletzung im Zusammenhang mit den sonstigen Bedingungen zu prüfen.⁴⁰⁾

Die Gerichte haben eine Reihe wesentlicher Rechtsgrundsätze aufgestellt, die die gesellschaftlichen Anforderungen in typischen Verkehrssituationen konkretisieren.⁴¹⁾ Ein wichtiger Grundsatz besteht darin, daß nicht rückschauend aus der Sicht des Unfalls geurteilt und dieser nicht als Beweis für pflichtwidriges Verhalten gewertet werden darf.

In immer neuer Form tritt die Frage auf, ob und in welchem Umfang das grundsätzliche Gebot zu Aufmerksamkeit, Vorsicht und gegenseitiger Rücksichtnahme einen Verkehrsteilnehmer verpflichtet, mit verkehrswidrigem, unangemessenem, pflichtwidrigem Verhalten eines anderen zu rechnen und sich darauf einzustellen. Dabei ist unumstritten, daß

36 Vgl. F. Wolff, „Zum Begriff der schweren bzw. erheblichen Gesundheitsschädigung“, *Neue Justiz*, 19/1968, S. 595 ff. und H. Neumann, „Nochmals: Zum Begriff der schweren bzw. erheblichen Gesundheitsschädigung“, *Neue Justiz*, 20/1968, S. 621.

37 Vgl. F. Wolff/M. Schellenberger, „Formulargutachten zur Beurteilung der erheblichen Schädigung der Gesundheit gemäß § 196 Abs. 1 StGB“, *Neue Justiz*, 23/1971, S. 706.

38 Vgl. „KG Döbeln, Urteil vom 5. 10. 1970“, *Neue Justiz*, 6/1971, S. 181.

39 Vgl. „OG-Urteil vom 23. 10. 1968“, *Neue Justiz*, 1/1969, S. 25, und Anmerkung von H. Neumann in *Neue Justiz*, 1/1969, S. 29; „OG-Urteil vom 21. 10. 1966“, *Neue Justiz*, 24/1966, S. 760.

40 Vgl. „OG-Urteil vom 20. 1. 1972“, *Neue Justiz*, 7/1972, S. 211.

41 Vgl. Entscheidungen des Obersten Gerichts und der Bezirksgerichte: *Neue Justiz*, 12/1961, S. 375; *Neue Justiz*, 9/1963, S. 283; *Neue Justiz*, 24/1966, S. 760; *Neue Justiz*, 1/1969, S. 25; 12/1969, S. 377; 18/1969, S. 569 u. 570; *Neue Justiz*, 1/1971, S. 27; 6/1971, S. 181; 19/1971, S. 401; *Neue Justiz*, 7/1972, S. 211; 18/1972, S. 557; *Neue Justiz*, 3/1973, S. 90; *Neue Justiz*, 16/1974, S. 505; *Neue Justiz*, 1/1975, S. 22. (Alle Urteile beziehen sich auf die aufgehobene Straßenverkehrsordnung von 1964, haben aber gleichwohl noch Bedeutung.)