

der Grundsatz, jeder habe nur für seine eigene Sicherheit einzustehen, oder man könne sein Recht, z. B. auf Vorfahrt, jederzeit durchsetzen, der sozialistischen Moral widerspricht. Andererseits wäre die Flüssigkeit des Verkehrs gefährdet, würde man alle Verkehrsteilnehmer rechtlich verpflichten, jederzeit und in jeder Situation ihr Verhalten auf alle erdenklichen möglichen Pflichtverletzungen anderer einzustellen.

Das OG hat folgenden Grundsatz aufgestellt, der als sogenannter *Vertrauensgrundsatz* in die Rechtsprechung eingegangen ist: Jeder Teilnehmer im Straßenverkehr darf darauf vertrauen, daß auch die anderen Verkehrsteilnehmer sich ihrer Pflichten bewußt sind und sich entsprechend verhalten.⁴²⁾

So darf ein Fahrzeugführer bei einem fabrikneuen Fahrzeug oder einem von Fachleuten auf Sicherheit durchgesehenen Fahrzeug darauf vertrauen, daß die Bremsen funktionieren und daß es verkehrssicher ist, es sei denn, es besteht ganz konkreter Anlaß zu ernstesten Zweifeln.

Bei Benutzung der Autobahn darf der Fahrzeugführer, unter Beachtung der aus der Verkehrslage erwachsenden Pflichten und evtl. wetterbedingter Sichtbehinderung, darauf vertrauen, daß die vor ihm liegende Fahrstrecke frei ist, soweit nicht Rückbeleuchtung, Sicherungsgeräte u. ä. vor ihm fahrender oder haltender Fahrzeuge die völlige oder teilweise Sperrung der Strecke durch ein oder mehrere Fahrzeuge (Überholvorgang) anzeigen.

Dieser *Vertrauensgrundsatz* gilt jedoch, wie § 1 Abs. 2 StVO festlegt, *nicht uneingeschränkt*. In *Verkehrssituationen, die nach allgemeiner Erfahrung immer wieder verkehrswidriges Verhalten anderer* mit sich bringen, hat der Fahrzeugführer die Pflicht, sich darauf einzustellen und sich entsprechend zu verhalten. Er hat insbesondere in der Nähe von Schulen, Theatern, Omnibus- und Straßenbahnhaltestellen, Marktausgängen usw. die Pflicht, sich so zu verhalten, daß er jederzeit in der Lage ist, möglicherweise über den Fahrdamm strömenden Menschen auszuweichen. Auch an *Eisenbahnübergängen, an Übergängen von Werk-, Anschluß- und Straßenbahnen* darf wegen der dort bestehenden großen Gefahren und der Möglichkeit des Ausfalls technischer Sicherheitseinrichtungen oder menschlichen Versagens nicht im blinden Vertrauen auf das Verkehrs gerechte Verhalten anderer gefahren werden.⁴³⁾ Ebenso ist bei Anfängern, die dies durch ein großes A am Wagen kenntlich machen, oder bei offensichtlich Ortsunkundigen mit Ungeschicklichkeiten, dem

plötzlichen Ändern der Spur und anderem nicht verkehrsgerechtem Verhalten zu rechnen.

Gegenüber Kindern,⁴⁴⁾ hilfsbedürftigen und älteren Bürgern ist jeder Verkehrsteilnehmer zu besonderer Vorsicht und Rücksichtnahme verpflichtet. Er braucht jedoch bei Fußgängern, die in ausreichender Entfernung vor ihm die Fahrbahn überqueren, nicht damit zu rechnen, daß sie plötzlich zurücklaufen.⁴⁵⁾

Kraftfahrzeugführer, Flugzeugführer, Lokomotivführer usw. können ausnahmsweise in Situationen geraten, in denen sie sich *nach verantwortungsbewußter Prüfung der Verkehrssituation zur Begehung einer Pflichtverletzung entscheiden*, um den Eintritt eines größeren, anders nicht abwendbaren Schadens für andere Personen oder die Gesellschaft zu verhindern (Widerstreit der Pflichten gemäß § 20 StGB). In derartigen Fällen sind die konkreten Bedingungen gründlich zu prüfen.

Entschließt sich beispielsweise ein Fahrzeugführer in angetrunkenem Zustand, ein lebensgefährlich erkranktes Kind mit seinem Pkw in das Krankenhaus zu fahren, und führt er infolge der beeinträchtigten Fahrtüchtigkeit einen schweren Verkehrsunfall herbei, ist unter Berücksichtigung aller Umstände zu prüfen, ob gemäß § 20 StGB eine strafrechtliche Verantwortlichkeit ausgeschlossen werden kann. Solche Umstände sind vor allem: Grad der Fahrtüchtigkeit, Größe der abzuwendenden Gefahr, vom Fahrer ergriffene Sicherheitsmaßnahmen, um die Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit zu kompensieren, Fahrstrecke, Tageszeit, Verkehrsdichte, Geschwindigkeit

42 Vgl. „OG-Urteil vom 8. 2. 1963“, *Neue Justiz*, 9/1963, S. 283 ff.; „OG-Urteil vom 24. 6. 1958“, *Neue Justiz*, 19/1958, S. 679; „OG-Urteil vom 3. 3. 1959“, *Neue Justiz*, 8/1959, S. 280; „OG-Urteil vom 16. 4. 1968“, *Neue Justiz*, 12/1968, S. 375; „OG-Urteil vom 16. 11. 1960“, in: *Entscheidungen des Obersten Gerichts der DDR in Strafsachen*, Bd. 5, Berlin 1962, S. 255; „BG Dresden, Urteil vom 2. 6. 1969“, *Neue Justiz*, 5/1971, S. 149.

43 Vgl. „OG-Urteil vom 25. 11. 1969“, *Neue Justiz*, 2/1970, S. 56, und Anmerkung von H. Neumann in *Neue Justiz*, 2/1970, S. 58.

44 Vgl. „OG-Urteil vom 25. 3. 1969“, *Neue Justiz*, 10/1969, S. 313; I. Holtzbecher, „Anforderungen an das Verhalten von Fahrzeugführern gegenüber Kindern im Straßenverkehr. Bemerkungen zum Urteil des OG vom 25. 3. 1969“, *Neue Justiz*, 21/1969, S. 666 ff.

45 Vgl. „OG-Urteil vom 16. 4. 1968“, a. a. O., und Anmerkung von H. Neumann in *Neue Justiz*, 12/1968, S. 377.