

Entwicklung durch seine eigene Aktivität und Geschicklichkeit noch ausreichend beherrscht wird.

- c) Der Verkehrsteilnehmer überprüft ungenügend, ob sein Vertrauen auf die folgenverhütenden Umstände objektiv gerechtfertigt ist. Er setzt sich nur oberflächlich mit den kritischen Erscheinungen im Verkehrsgeschehen oder in seinem Verhalten auseinander; er mißt ihnen eine geringere Bedeutung und Wirkungsmöglichkeit bei, als der Realität entspricht, obwohl objektiv wie subjektiv die Möglichkeit zu einer realen Beurteilung gegeben ist. Obwohl er zumindest das Gefühl einer nicht ganz sicheren Situation hat, orientiert er sich nicht daran, sondern gibt dem Handlungsimpuls für eine gefährliche Handlungsvariante nach, weil keine genügende Einstellung zu kritischer Auseinandersetzung und beherrschter Zurückhaltung besteht.
- d) Der Täter sucht die unsicheren Situationsbedingungen und -abläufe durch kompensierende Bemühungen zu entschärfen, indem er sich bewußt darum bemüht, daß die als kritisch erkannten Bedingungen nicht wirksam werden. Der Verkehrsteilnehmer versucht, das erkannte Risiko durch konzentrierte Aufmerksamkeit, größere Geschicklichkeit, besonders niedrige Geschwindigkeit zu kompensieren, allerdings ohne von dem als riskant erkannten Verhalten abzulassen, so daß der schwere Verkehrsunfall schließlich doch eintritt.⁵⁵⁾

Hat ein Verkehrsteilnehmer in bewußter Verletzung seiner Pflichten einen schweren Verkehrsunfall herbeigeführt, *ohne dies vorauszusehen*, ist gemäß § 8 StGB zu prüfen, ob er den Unfall bei verantwortungsbewußter Prüfung der Sachlage hätte voraussehen und bei pflichtgemäßem Verhalten vermeiden können. Die Voraussehbarkeit (ebenso wie die Voraussicht im Falle der Fahrlässigkeit nach § 7 StGB) muß sich nicht auf alle Einzelheiten und Modalitäten der im konkreten Fall eingetretenen Folgen des § 196 StGB beziehen. Im Verkehr ist angesichts der sich schnell wandelnden Situationsbedingungen und der wechselnden Anforderungen keine Zeit für tiefgründige Situationsanalysen, und die in der konkreten Situation möglichen Kausalverläufe können daher regelmäßig nicht in allen Einzelheiten bis zum tatsächlichen Ende durchdacht werden. Die konkret eingetretene Folge, z. B. den Tod eines Menschen oder die Verletzung einer größeren Anzahl, muß der Unfallverursacher nicht vorausgesehen haben. Zur Beschreibung der tatbestandsmäßigen Folgen wird in § 196 StGB der allgemeine Begriff

„schwerer Verkehrsunfall“ verwandt. Die Voraussehbarkeit der Folgen ist zu bejahen, wenn der Täter hätte voraussehen können, daß er durch diesen Pflichtverstoß, einen irgendwie gearteten schweren Verkehrsunfall herbeiführen kann. Dabei ist davon auszugehen, daß die sich aus Rechtspflichtverletzungen im Verkehr ergebenden typischen Gefahren allgemein bekannt sind.

Ein *schwerer Fall* des § 196 Abs. 3 StGB liegt gemäß Ziff. 1 vor, wenn *mehrere Menschen*, d. h. mindestens zwei, durch den Verkehrsunfall getötet wurden.

Ein schwerer Fall liegt ferner dann vor, wenn die Tat Ausdruck der in § 196 Abs. 3 Ziff. 2 StGB beschriebenen besonders gesellschaftswidrigen Einstellung ist; diese Einstellung ist tatbezogen zu prüfen und läßt sich nicht aus einer allgemein negativen Verhaltensweise ableiten.

Eine *rücksichtslose Verletzung von Bestimmungen* zum Schutz von Leben und Gesundheit oder Eigentum anderer liegt in der Regel beim Fahren unter Alkoholeinfluß, bei ungewöhnlich hohen Geschwindigkeiten, beim Lückenspringen während des Überholens usw. vor.⁵⁶⁾ Eine *besonders verantwortungslose Verletzung von Sorgfaltpflichten* im gesellschaftlichen Zusammenleben liegt vor, wenn der Täter in krasser Weise Pflichten verletzte, die sich aus einer außergewöhnlich großen Verantwortung für die Gewährleistung der Sicherheit ergeben.

Die Gefährdung der Sicherheit im Verkehr der Bahn, Luftfahrt und Schifffahrt (§ 197 StGB) Angesichts der außerordentlichen volkswirtschaftlichen Bedeutung der Bahn, Luftfahrt und Schifffahrt, angesichts der Tatsache, daß es sich um *Massenbeförderungsmittel* handelt, bei denen ein Unfall besonders schwere Folgen nach sich ziehen kann, sowie in Anbetracht der Besonderheiten der straffen Organisation und Leitung dieser Verkehrsbereiche wird hier bereits die *Herbeiführung der unmittelbaren Gefahr eines schweren Verkehrsunfalls* unter Strafe gestellt. Als Täter kommen u. U. auch Teilnehmer am Straßenverkehr in

55 Vgl. „OG-Urteil vom 11. 9. 1970“, *Neue Justiz*, 1/1971, S. 27; H. Gäbler/R. Schröder, a. a. O.; dies., „Zur Prüfung der Voraussetzungen. . .“, a. a. O., S. 362 ff.

56 Vgl. *Entscheidungen des Obersten Gerichts und der Bezirksgerichte*: *Neue Justiz*, 5/1972, S. 147; 15/1972, S. 459; 19/1972, S. 568; *Neue Justiz*, 13/1973, S. 399; 20/1973, S. 614; *Neue Justiz*, 16/1975, S. 492.