

§ 330 ZGB ist komplikationslos möglich, weil es sich dem Wesen nach um gleichartige Handlungen aus verschiedenen Regelungsbereichen des Zivilrechts handelt.

4. Unabhängig davon, ob beim Vorliegen eines Rechtfertigungsgrundes von vornherein von einer rechtmäßigen oder von einer nachträglich durch das Gesetz gebilligten Handlung ausgegangen wird, besteht die Wirkung des Rechtfertigungsgrundes darin, daß das Verhalten des Handelnden mit keinem rechtlichen Vorwurf belastet wird, weder dem der Pflichtverletzung noch dem der Rechtswidrigkeit.

5. Die Regelung des § 330 ZGB ist klar auf die unter 1. genannten drei Tatbestandsmerkmale abgestellt und verdient weder den Vorwurf der Tautologie<sup>18</sup> (es muß auch keine besondere Rechtswidrigkeit als kausales Element definiert werden), noch ist es erforderlich, die Rechtfertigungsgründe ihrer beabsichtigten rechtspolitischen Wirkung zu entkleiden, um eine Unabhängigkeit der Tatbestandsmerkmale „Pflichtverletzung“ und „Rechtswidrigkeit“ begründen zu können.

- 1 Vgl. G. Uebeler in NJ 1982, Heft 4, S. 169; M. Warich in NJ 1982, Heft 8, S. 365; A. Marko in NJ 1982, Heft 8, S. 366 und in III 1983, Heft 9, S. 362 ff.; J. Göhring in NJ 1982, Heft 12, S. 552 f.; I. Fritsche in NJ 1983, Heft 8, S. 243.
- 2 Vgl. Zivilrecht, Lehrbuch, Berlin 1981, Teil II, S. 191 ff.
- 3 Zivilrecht, Lehrbuch, a. a. O., S. 195.
- 4 Ebenda, S. 195.
- 5 Ebenda, S. 195. Hervorhebung im Zitat von mir - J. K.
- 6 Vgl. Zivilrecht, Lehrbuch, a. a. O., S. 194.
- 7 NJ 1982, Heft 8, S. 366.
- Das Lehrbuch des Zivilrechts stellt (a. a. O., S. 195) fest, daß mit dieser Argumentation das Nebeneinander von Pflichtverletzung und Rechtswidrigkeit nicht begründet werden kann. Es heißt dort: „Rechtfertigungsgründe schließen bereits die Pflichtverletzung aus.“
- 8 NJ 1983, Heft 9, S. 363.
- 9 NJ 1982, Heft 8, S. 366.
- 10 Besonders deutlich wird dies an dem Beispiel, das J. Göhring (a. a. O., S. 552), ausgehend von A. Markos Überlegungen, für das Vertragsrecht schildert.
- 11 NJ 1982, Heft 9, S. 364.
- 12 Vgl. Zivilrecht der DDR - Schuldrecht, Besonderer Teil —, Berlin 1956 S. 504.
- 13 vgl. die Dellntion des Schadens in § 336 Abs. 1 Satz 1 ZGB.
- 14 NJ 1983, Heft 9, S. 364.
- 15 Vgl. das im Lehrbuch des Zivilrechts (a. a. O., Teil I, S. 83) dargestellte Schema der rechtserheblichen Tatsachen und die Ausführungen zu den rechtswidrigen Handlungen (S. 84).
- 16 Vgl. Zivilrecht, Lehrbuch, a. a. O., Teil II, S. 177.
- 17 Ebenda, S. 174. - Die Worte „und daher nicht rechtswidrig“ bedürfen der Hervorhebung.
- 18 Zivilrecht, Lehrbuch, a. a. O., S. 195.

## Einfluß physikalischer Gesetzmäßigkeiten und psychologischer Aspekte auf die Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Dr. WILLI VOCK, wiss. Assistent  
an der Sektion Verkehrs- und Betriebswirtschaft  
der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“, Dresden

Hauptursachen für Unfälle im Straßenverkehr waren auch im Jahre 1982 wieder überhöhte Geschwindigkeit (24,7 Prozent) und das Nichtbeachten der Vorfahrt (18,4 Prozent). Daraus ergibt sich u. a. die Frage, wie die auf diesem Gebiet gegenwärtig geltende gesetzliche Regelung unter Beachtung neuester psychologischer Erkenntnisse dazu beiträgt, Sicherheit und Flüssigkeit des Straßenverkehrs zu gewährleisten. Am Beispiel des § 12 StVO, speziell der darin geregelten Fahrgeschwindigkeiten, soll diese Problematik im folgenden untersucht werden.<sup>1</sup>

### Beachtung physikalischer Gesetzmäßigkeiten bei Fahrgeschwindigkeiten

Aufgabe und Ziel der rechtlichen Leitungsmittel im Straßenverkehr ist es, unter den Bedingungen der ständig zunehmenden Verkehrsdichte jederzeit das Leben und die Gesundheit der Bürger sowie das sozialistische und persönliche Eigentum zu schützen und die Erfüllung der volkswirtschaftlichen Aufgaben im Straßenverkehr zu sichern.<sup>2</sup> Diese Orientierung der Präambel zur StVO umreißt generell den Rahmen der rechtlichen Regelung des Verkehrsablaufs.

Bei der Regelung der Fahrgeschwindigkeiten müssen hinsichtlich der Gewährleistung von Sicherheit und Flüssigkeit auch physikalische Gesetzmäßigkeiten beachtet werden.

Wesentlich für die Beurteilung von Unfällen ist z. B. die Bewegungs- oder kinetische Energie, d. h. das Produkt aus der halben Masse und der Geschwindigkeit im Quadrat. Die kinetische Energie wird bei einem Zusammenstoß auf Null reduziert. Da die Masse gleich bleibt, ist die Geschwindigkeit die entscheidende Größe für die Wucht, mit der ein Fahrzeug gegen ein Hindernis stößt, und zwar nicht linear, sondern in quadratischer Progression. Bei doppelter Geschwindigkeit vervierfacht sich demnach die Wucht und bei dreifacher Geschwindigkeit erhöht sie sich auf das Neunfache.

Diese naturwissenschaftlichen Erkenntnisse sind für die Festlegung der Geschwindigkeiten in der StVO maßgeblich. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde daher in § 12 Abs. 2 StVO so festgelegt, daß insbesondere der Sicherheit weitestgehend Rechnung getragen wird. Sofern nicht durch Verkehrszeichen andere Höchstgeschwindigkeiten vorgeschrieben sind, ist die zulässige Fahrgeschwindigkeit innerhalb von Ortschaften auf 50 km/h, außerhalb von Ortschaften auf 80 km/h und auf Autobahnen auf 100 km/h begrenzt. Nach der Unfallstatistik der DDR liegt der Schwerpunkt der Unfallursachen eindeutig in der Verletzung des § 12 Abs. 1 StVO, also in einer den Verkehrsbedingungen sowie den Fahrbahn-, Sicht- und Witterungsverhältnissen nicht angepaßten Geschwindigkeit (24 Prozent). Offensichtlich bereitet es in der Praxis immer wieder Schwierigkeiten, die angemessene Geschwindigkeit zu wählen.

Viele Verkehrsteilnehmer meinen, das sei kompliziert, weil im Gesetz die zu wählende Geschwindigkeit nicht nach Stundenkilometern angegeben sei; eine gesetzlich festgelegte konkrete Geschwindigkeit würde die Sicherheit und Flüssigkeit im Straßenverkehr besser gewährleisten. Dagegen ist zunächst der Einwand zu erheben, daß auf Grund der Vielzahl und Vielfalt der im Straßenverkehr möglichen Beziehungen die angemessene Geschwindigkeit niemals ausschließlich gesetzlich in Stundenkilometern (noch besser wäre Meter pro Sekunde) festgelegt werden kann. Daher ist der gegenwärtigen Regelung der StVO zuzustimmen, die nur Grundmodelle und nicht konkrete Situationen im Detail erfaßt.

Unabhängig davon sollten jedoch Entscheidungshilfen für die Wahl der angemessenen Geschwindigkeit überprüft und ggf. erweitert werden. Ausgangspunkt hierfür ist, inwieweit der Mensch selbst in der Lage ist, die zur Wahl der Geschwindigkeit erforderlichen Informationen aufzunehmen und entsprechend zu verarbeiten.

### Menschliche Fähigkeit zur Wahl der angemessenen Geschwindigkeit \*<sup>2</sup>

Beim Fahren muß der Fahrzeugführer die einwirkenden Informationen bewußt oder unbewußt verarbeiten. Um hierzu physisch und psychisch in der Lage zu sein, werden in der 2. DB zur StVZO — Tauglichkeitsvorschrift zum Führen von Kraftfahrzeugen (TauVo K) — vom 29. März 1982 (GBl. I Nr. 17 S. 358) grundlegende Anforderungen gestellt. Ob diese Anforderungen vorliegen, wird bei der überwiegenden Zahl der Kraftfahrer, nämlich denjenigen, die mit individuellen Fahrzeugen fahren, jedoch nur beim Antrag auf Erteilung eines Führerscheins sowie im 60. und 65. Lebensjahr und danach alle 2 Jahre überprüft. Sonderuntersuchungen (z. B. weil der Verdacht besteht, daß die sichere Führung eines Kraftfahrzeugs infolge Beeinträchtigung der Kraftfahrtauglichkeit nicht möglich ist) werden in der Praxis relativ selten durchgeführt.

Damit bleibt m. E. aber eine wesentliche Möglichkeit ungenutzt, im Straßenverkehr anpassungsbehinderte Kraftfahrer zu erkennen und sie ggf. in differenzierter Weise therapeutisch zu beeinflussen. Besonders Angehörige von Risikogruppen (wie etwa alternde Kraftfahrer oder Kraftfahrer mit bestimmten Krankheiten) sollten im Hinblick auf ihre Fahrtauglichkeit systematischer betreut werden.

Auf Grund dieser Rechtslage müssen vom Fahrzeugführer zwangsläufig bestimmte Anforderungen hinsichtlich der Belastbarkeit zur Wahl der angemessenen Geschwindigkeit beachtet werden. Von ihm wird erwartet, daß er das Fahrzeug technisch fast automatisch bedient (z. B. Kuppeln, Schalten, Bremsen, Gasgeben) und die dadurch freie Energie für das Beobachten des Verkehrs verwendet. Die genannten Automa-