

Nr. 730) und AO Nr. 2 vom 15.5. 1979 (GBl.-Sdr. Nr. 730/1) sowie OGNJ 1977/10, S. 310.

5. **Täter** kann jeder Verkehrsteilnehmer sein, also nicht nur der Fahrzeugführer, sondern auch der Fußgänger, der durch ein pflichtwidriges Verhalten (z. B. Trunkenheit) einen Kraftfahrer zu Reaktionen zwingt, die zu einem Unfall führen (vgl. OGNJ 1973/20, S. 614, OGNJ 1979/2, S. 97). Auch mittelbare oder Nebentäterschaft ist möglich, z. B. wenn der Fahrzeughalter sein Fahrzeug einem Fahrunkundigen überläßt oder sich für einen Dritten die Pflicht ergibt, einen Kraftfahrer von der Fahrt abzuhalten und deren Verletzung ursächlich für das Unfallgeschehen war.

Täter kann auch sein, wer eine besondere Verantwortung für den betriebs- und verkehrssicheren Zustand eines Fahrzeugs hat, so als Fahrzeughalter oder als Verantwortlicher bei Reparaturen (vgl. OGNJ 1969/1, S. 25, OGNJ 1970/21, S. 653).

6. Bei Prüfung der fahrlässigen Schuld ist bei Verkehrsstrafsachen folgendes zu berücksichtigen:

a) **Rechtspflichten** im Verkehrsgeschehen können nicht aus allgemeinen Prinzipien des gesellschaftlichen Zusammenlebens unter sozialistischen Verhältnissen abgeleitet werden. Alleinige Grundlage hierfür bilden die in § 9 StGB erwähnten Quellen, für den Straßenverkehrsteilnehmer insbesondere die in der **StVO**, **StVZO** sowie der **ABAO 361/3** (GBl.-Sdr. Nr. 943) normierten Anforderungen, die im Zusammenhang mit der jeweiligen Verkehrslage konsequent zu beachten sind. Rechtspflichten können aber auch aus dem Beruf (z. B. Einsatzleiter eines Fuhrparks), der Tätigkeit (z. B. Reparaturschlosser in einem Kraftverkehrskombinat), aus der Beziehung zum Geschädigten zur Vermeidung schädlicher Folgen oder Gefahren (z. B. Pflichten aus einem Reparaturauftrag zur Gewährleistung einwandfrei funktionierender Bremsen) erwachsen oder dadurch begründet sein, daß durch das eigene Verhalten für andere

Verkehrsteilnehmer besondere' Gefahren hervorgerufen werden.

b) Bewußte Pflichtverletzungen sind nicht schlechthin schwerwiegender als unbe-  
wußte. Die Schwere einer Pflichtverletzung läßt sich immer nur unter Berücksichtigung der konkreten Tatumstände bestimmen. Dazu zählen u. a. die konkrete Verkehrssituation (Verkehrsdichte, Straßen-, Sicht- und Witterungsverhältnisse, Straßenführung und Beschilderung der Straße mit Verkehrszeichen und Verkehrsleiteneinrichtungen, Art des geführten Fahrzeuges) und die Art des Verkehrsverstoßes.

Verkehrspflichtverletzungen haben von ihrer Art her eine unterschiedliche Qualität im Sinne besonders schwerwiegender oder weniger schwerwiegender Gefährdungswirkungen.

Allerdings verbieten sich auch hier Abstufungen etwa der Art, daß Verkehrsverstöße, die häufiger zu Verkehrsunfällen führen, generell, ohne Rücksicht auf die Umstände des Einzelfalles, schwerwiegender seien als andere.

c) Die **Voraussicht** bzw. die **Voraussehbarkeit der Folgen**. Diese muß sich jedoch nicht auf alle Einzelheiten und \* Modalitäten der im konkreten Fall eingetretenen tatbestandsmäßigen Folgen beziehen (vgl. OGNJ 1982/9, S. 429).

Die Voraussicht bzw. die Voraussehbarkeit eines Verkehrsunfalls entfällt, wenn der Verkehrsteilnehmer darauf vertrauen darf, daß sich die anderen Verkehrsteilnehmer verkehrsgemäß verhalten. Hierauf darf er so lange vertrauen, als er keinen Anlaß hat, Gegenteiliges anzunehmen.

Der **Vertrauensgrundsatz** (§ 1 StVO) betrifft alle Gebiete des Straßenverkehrs. So muß der Kraftfahrer eine solche Geschwindigkeit fahren, daß er sein Fahrzeug innerhalb der \* überschaubaren Strecke anhalten kann (vgl. OG-Inf. 1981/5, S. 43). Seine Sichtweite muß also größer sein, als der Anhalteweg seines Fahrzeuges, wobei unter Anhalteweg die gesamte Wegstrecke zu verstehen ist, die das Fahrzeug vom Erkennen der Gefahr bis zum Stillstand zurücklegt.