

durchaus problematischen Charakter dieser bahnpolizeilichen Befugnis näher einzugehen<sup>37</sup>, wird klar, daß sich aus diesen gesetzlichen Bestimmungen *nur im Hinblick auf die bahnpolizeilichen Befugnisse eine Amtstätigkeit*, ein staatliche Tätigkeit ergibt, nicht aber für die Beförderungstätigkeit der Eisenbahn schlechthin.

Ebensowenig kann die Befugnis der Reichsbahn, Standgeld zu erheben — eine Maßnahme, die der Verstrafsstrafe verwandt sein dürfte —, geeignet sein, aus ihrer Beförderungstätigkeit eine staatliche Funktion zu machen.

Wenn im § 1 des Reichsbahngesetzes das Vermögen der Reichsbahn zum Sondervermögen des Reiches erklärt wird, so ergibt sich daraus ebenfalls keine Schlußfolgerung für den staatlichen Charakter ihrer Tätigkeit. Diese Bestimmung war s. Zt. im kapitalistischen Staat notwendig, weil dieser sich ja grundsätzlich nicht mit wirtschaftlichen Aufgaben befaßt und daher solches Vermögen aus dem allgemeinen fiskalischen im Interesse der Beteiligung an der kapitalistischen Wirtschaft (einschließlich Konkurrenzkampf) ausgesondert werden mußte. Unter unseren Verhältnissen wäre sie überflüssig, da die volkseigenen Unternehmen ohnehin die ihnen zur Verwaltung übergebenen staatlichen sozialistischen Vermögenswerte in Rechtsträgerschaft übernehmen. Auch aus § 16, nach dem die Reichsbahn kein Gewerbebetrieb ist, kann man nicht den Schluß ziehen, daß ihre Tätigkeit der Beförderung von Personen und Gütern staatlicher Art sei. Die Abgrenzung zum „Gewerbebetrieb“ geschah hier m. E. vor allem gegenüber den kapitalistischen, auf Profit ausgerichteten Unternehmen, von denen die Reichsbahn unterschieden werden sollte; diese Abgrenzung ist heute gegenstandslos geworden. Ebensowenig spricht das Enteignungsrecht des § 25 Reichsbahngesetz für einen staatlichen Charakter. (Überdies bedarf dieses allgemeine Recht zur zwangsweisen Entziehung oder Beschränkung fremden Eigentums im Einzelfall noch einer besonderen staatlichen Genehmigung.)

Auch aus der von unserem Staat erlassenen Eisenbahner-VO vom 18. Oktober 1956 (GBl. I S. 1211) kann man nicht den staatlichen Charakter der Tätigkeit der Eisenbahn folgern, eher im Gegenteil: In der Präambel wird die Deutsche Reichsbahn als größter Verkehrsträger, nicht aber als staatliches Organ bezeichnet, und es wird dann insbesondere von den volkswirtschaftlichen Aufgaben gesprochen. In der VO selbst steht die Verkehrsdisziplin im Vordergrund, mit der auch strikte Einhaltung und Durchführung von Weisungen und Befehlen, namentlich im operativen Betriebsdienst, in Zusammenhang stehen. Diese — äußerst wichtige — Verkehrsdisziplin rührt aber entscheidend aus den technischen und verkehrstechnischen Besonderheiten des Eisenbahnbetriebs her, nicht aber aus staatlichen Funktionen. Und aus dieser Verkehrsdisziplin ergeben sich die Rechte und Pflichten der Eisenbahner, insbesondere ihre disziplinarische Verantwortlichkeit (§§ 17 ff. der VO), die Dienstränge und die Uniformen der für die Transportabwicklung verantwortlichen Eisenbahner (§§ 13 bis 16 der VO).

Wir können also auch bei der Reichsbahn aus den für sie geltenden besonderen gesetzlichen Bestimmungen nichts entnehmen, was darauf hindeutet, daß ihre hauptsächlichliche und typische, wesentliche Tätigkeit staatlicher Art, daß sie grundsätzlich ein Staatsorgan sei.

Wir können daher folgende Ergebnisse feststellen:

1. Die Deutsche Post und Deutsche Reichsbahn sind keine staatlichen Organe unserer Arbeiter-und-Bauern-Macht; denn ihre spezifische Tätigkeit ist nicht staatlichen Charakters.

2. Ihre Angestellten sind daher im allgemeinen keine Staatsfunktionäre und grundsätzlich nicht nach den

<sup>37</sup> Diese reichsbahneigene Bahnpolizei tritt bei uns ohnehin nur subsidiär zur Transportpolizei in Aktion. Z. T. läßt sich diese Polizeibefugnis aus dem Hausrecht, allgemeinen Festnahmerechten (gern. § 152 StPO) und ihrer Pflicht zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit herleiten. Problematisch sind insbesondere die Strafbefugnisse der Reichsbahn. Die Strafbefugnisse für Nichtentrichtung des Fahrgeldes und dgl. können sich aus dem Beförderungsvertrag herleiten lassen (eine Art Vertragsstrafe), andere aber sind m. E. (als eine eigene Betriebsgerichtsbarkeit über betriebsfremde Personen) durchaus bedenklich und sollten de lege ferenda den Organen der Volkspolizei übertragen werden, soweit nicht die Gerichte zuständig sind.

Strafbestimmungen des 28. Abschnitts des StGB zur Verantwortung zu ziehen. — Der ungetreue Postzusteller ist also nicht nach § 350, sondern nach §§ 242 bzw. 246 StGB, ggf. nach dem VESchG, zu bestrafen.

3. Eine Reihe von Angestellten der Deutschen Post und der Deutschen Reichsbahn können jedoch generell oder im Einzelfall (auch strafrechtlich) als Staatsfunktionäre angesehen werden, wenn und soweit sie staatliche Tätigkeit ausüben. Hierzu gehören in erster Linie die leitenden Angestellten dieser Institutionen<sup>38</sup>. Angestellte mit staatlichen Kontroll-, Registrier- oder Genehmigungsfunktionen, Reichsbahnangestellte\* mit bahnpolizeilichen Befugnissen<sup>39</sup> u. a. sind insoweit als Staatsfunktionäre zu betrachten, als sie diese spezifisch staatliche Tätigkeit ausüben, also nicht schlechthin. Ebenso kann der Postangestellte, der eine Zustellungsurkunde ausstellt (§ 47 Postgesetz) oder der einen Wechsel- oder Scheckprotest aufnimmt (Art. 79 WG, Art. 55 Abs. 3 SchG), gleich einem Staatsfunktionär für Delikte zur Verantwortung gezogen werden, die er in bezug auf diese Urkunden begeht (so z. B. nach § 348, ggf. auch §§ 271 bis 273 StGB).

4. Die i §§ 354 und 355 StGB finden bei denjenigen Postangestellten uneingeschränkt Anwendung, die mit der Übermittlung von Briefen, Paketen, Depeschen und Ferngesprächen betraut oder sonst für sie direkt verantwortlich sind.

Die rechtspolitischen Konsequenzen dieser z. T. von unserer Praxis abweichenden Auslegungsweise des § 359 StGB auf Post- und Reichsbahnangestellte scheinen durchaus vertretbar. Es wären also bei den in der Praxis häufigsten Fällen von rechtswidriger Zueignung durch diesen Personenkreis, z. B. Post- und Zeitungszusteller, die §§ 242 ff. StGB bzw. § 1 VESchG anzuwenden. Damit würde auch das in der Praxis diskutierte Problem der Mindeststrafe des § 350 StGB entfallen.

Eine besondere Rolle kann dann jedoch die Frage (der strafrechtlichen Verantwortlichkeit für Zueignung privater Sachen, die sich im Bereich des volkseigenen Unternehmens der Post bzw. der Reichsbahn befanden, spielen. Unbeschadet irgendwelcher Haftung des volkseigenen Unternehmens bleibt die Sache doch im privaten Eigentum; es können also nur die Strafbestimmungen des StGB in Betracht kommen (§§ 242 ff.). Eine höhere Strafe sieht § 350 StGB grundsätzlich auch nicht vor.

Nur der Fortfall der Anwendbarkeit des § 351 StGB, der ja auch Fälle der sog. schriftlichen Lüge umfaßt, könnte u. U. problematisch werden, da diese Bestimmung Zuchthaus bis zu 10 Jahren vorsieht. In einigen Fällen wird die Strafdrohung des VESchG ausreichen, in anderen Fällen die des § 267 (u. U. Abs. 3) StGB. Weiter darf dann auch die evtl. mögliche Anwendbarkeit des § 274 Abs. 1 Ziff. 1 StGB nicht übersehen werden. Im übrigen scheint mir jedoch diese Frage des oberen Strafmaßes gerade bei den hier in Betracht kommenden Fällen kaum wirklich praktische Bedeutung zu haben, so daß eine Verminderung des strafrechtlichen Schutzes durch die hier vertretene Konzeption ernstlich nicht zu befürchten ist.

Es versteht sich von selbst, daß mit diesen Ausführungen nicht einer grundsätzlichen Minderung der strafrechtlichen Sanktionen bei Angestellten der Post und der Reichsbahn das Wort geredet wird. Hier ging es um eine Auslegungsfrage, um die Auslegung des § 359 StGB. Die Frage des Strafmaßes bei Straftaten dieser Personen steht auf einem anderen Blatt. Und in dieser Hinsicht wird von unseren Gerichten im allgemeinen mit Recht die generell nicht geringe Gefährlichkeit solcher Straftaten hervorgehoben, die insbesondere auch in der Schmälerung des Ansehens und Vertrauens der Deutschen Post und Reichsbahn besteht. Dieser Umstand wird auch in Zukunft bei der Bemessung der Strafe in solchen Fällen<sup>1</sup> gebührend Beachtung finden müssen.

<sup>38</sup> Für sie gilt Ähnliches wie in der volkseigenen Wirtschaft. Diesen Personenkreis im einzelnen näher festzulegen, kann nicht Aufgabe dieses Beitrages sein; im einzelnen wird sich dies auch entscheidend nach der inneren Struktur von Post und Reichsbahn richten.

<sup>39</sup> So können zum Schutz dieser Reichsbahnangestellten auch die §§ 113, 132 StGB ggf. zur Anwendung gelangen, wenn sich die störende verbrecherische Handlung gegen ihre bahnpolizeiliche Tätigkeit richtete.