

So ist es z. B. durchaus sachlich richtig, notwendig und gesetzlich, im Zusammenhang mit der Feststellung der objektiven Pflichtverletzung des eines Verkehrsdelikts Angeklagten zugleich auch festzustellen, wie lange der Angeklagte diese Pflichten bereits übertragen bekommen hatte, wie er zur Pflichterfüllung angehalten und in ihm das Bewußtsein der Verantwortung geweckt worden war, ob er geschult und belehrt worden ist, wie er bislang zu diesen seinen Pflichten stand, wie es am Tage des Verkehrsdelikts mit der (generellen und persönlich bedingten) Möglichkeit einer Pflichterfüllung aussah usw.

Ebenso wird ein Eingehen auf die Persönlichkeit notwendig werden, wenn die subjektive Stellung des Täters zu den ihm obliegenden Pflichten im Zusammenhang mit dem Unfallgeschehen untersucht wird. Das „Warum“ der subjektiven Pflichtverletzung ist ohne Untersuchung des persönlichen Werdegangs, der weltanschaulichen Haltung des Täters, ohne Prüfung seiner Einstellung zum Menschen bzw. zum Wert der Arbeit anderer Menschen usw. gar nicht möglich.

Bei einer dialektischen Betrachtung der Tatbestandsfragen ist es daher gar nicht nötig, die „Untersuchungen zum Subjekt“ gewissermaßen an den „Schwanz“ des Urteils zu hängen, braucht sich das Gericht gar nicht in die Verlegenheit zu bringen, im ersten Teil des Urteils den Angeklagten „nach allen Regeln der Kunst“ rechtlich und moralisch zu verdammen, um ihn dann am Ende durch Anerkennung seines „sonst untadeligen“ Verhaltens „zu trösten“. Gerade diese mechanische Zweiteilung in „Sachverhaltserörterungen“ und „Subjektbetrachtung“ ist es doch, die es dem Gericht angesichts seiner von der Täterpersönlichkeit völlig abstrahierenden Ausführungen zum Sachverhalt oder zum Tatbestand so schwer macht, Strafen ohne Freiheitsentziehung zu verhängen oder überzeugend zu begründen. Nichts aber ist schädlicher für die sozialistische Erziehung der Menschen, durch ein Urteil oder eine andere Entscheidung den Eindruck entstehen zu lassen, als habe das Gericht oder der sonst in der Sache Entscheidende wegen der Person des Angeklagten „ein Auge zugedrückt“ oder „nicht zugedrückt“. Solche ideologischen Fehl Auswirkungen der Tätigkeit unserer Straforgane lassen sich jedoch vermeiden, wenn man bewußt daran arbeitet, die mechanische Zweiteilung: hie Tatbestand, hie Subjekt zu überwinden. Wer das „Subjekt“ als Träger der inkriminierten Handlung begreift, der wird solche Fehler vermeiden und erkennen, daß die Handlung einerseits Schlußfolgerungen auf die Persönlichkeit des Täters, andererseits die Persönlichkeit des Täters aber auch Aufschluß über den wahren Charakter der Handlung zuläßt.

Nur in diesem Zusammenhang können die einzelnen bekannten Lehrsätze, wie z. B., daß die Größe der Verantwortung des Täters, seine Stellung im gesellschaftlichen Leben, seine Herkunft usw. von Einfluß auf die Schwere der Schuld sein können, so verstanden werden, daß jeder Dogmatismus ausgeschlossen bleibt.

Was die Schwere des Verschuldens anlangt, so wird ferner auch die Haltung des Kollektivs, sein Einfluß auf den Täter zu berücksichtigen und zu prüfen sein, ob und inwieweit der Täter sich dem positiven Einfluß des Kollektivs entzogen hat bzw. ob ein Versagen des Kollektivs den Täter in seiner mangelhaften Einstellung zur gesellschaftlich notwendigen Disziplin im Verkehrswesen bestärkt hat. Selbstredend wird durch ein Versagen des Kollektivs die Verantwortung des Täters nicht aufgehoben; aber es hat schon etwas zu bedeuten, wenn z. B. ein Kollektiv jemanden zum Genuß von Alkohol verleitet, von dem es weiß, daß dies mit der Erfüllung seiner Pflichten als Kraftfahrer unverträglich ist.

Auf die Schwere der Schuld ist ferner von Einfluß, welcher Art die verletzten Pflichten waren. Hierbei

sollte man bedenken, daß die größere oder geringere Bestimmtheit der verletzten Pflicht in der Regel auf eine größere oder geringere Intensität des Widerspruchs zwischen der Einstellung des Täters und seinen Pflichten schließen läßt. Dies ist insbesondere bei Eisenbahnverkehrsdelikten von Bedeutung, aber auch bei Straßenverkehrsdelikten. Wer z. B. als Eisenbahner eine ihm in Befehlsform mitgeteilte Verpflichtung zur Erledigung bestimmter Aufgaben nicht eesast nimmt und meint, nach eigenem Gutdünken schalten und walten zu dürfen, dessen Verantwortungslosigkeit wiegt wesentlich schwerer als z. B. die momentane zeitweilige Unachtsamkeit des Lokpersonals bei der Beobachtung der Fahrtstrecke. Ein solches schwerwiegendes Verschulden kommt nahe an eine vorsätzliche Transportgefährdung heran.

Im Zusammenhang mit dem Urteil des Obersten Gerichts zum Leipziger Verkehrsunfall sei hier vermerkt, daß sich der Vorsatz bei der Transportgefährdungspflicht notwendig auf die Herbeiführung eines Unfalls erstrecken muß. Eine vorsätzliche Transportgefährdung liegt immer dann vor, wenn der Täter irgendeine im § 315 StGB beschriebene Pflichtverletzung vorsätzlich begeht und dabei die Möglichkeit des Eintritts eines Verkehrsunfalls voraussieht. Berechnungen, daß der Unfall unbedingt eintreten werde, braucht der Täter nicht angestellt zu haben. Eine „Gefahr“, d. h. die Möglichkeit eines Unfalls (mehr besagt der Begriff der Gefahr nicht), wird immer dann vorsätzlich herbeigeführt sein, wenn sie dem Täter zum Bewußtsein gelangt ist. Sinn des § 315 StGB ist es, denjenigen härter anzufassen, der mit dem Leben anderer spielt. Auch wenn der Täter Berechnungen darüber anstellt, daß seine Pflichtverletzung nicht zum Unfall führen werde, weil er mit irgendeiner erfolgsverhindernden Bedingung rechnet, liegt die vorsätzliche Herbeiführung einer Transportgefährdung vor, wenn der Täter in Ansehung dieser Gefahr die vorsätzliche Pflichtverletzung begeht. Jede andere Auslegung der vorsätzlichen Transportgefährdung würde dem Sinn dieser Bestimmung nicht gerecht werden. Für die künftige Gesetzgebung bleibt jedoch zu prüfen, ob sie bei dem System des StGB bleiben will. Es sollte auch überlegt werden, ob es nicht notwendig ist, auch bei der vorsätzlichen Transportgefährdung, wo sich der Vorsatz nur auf die Herbeiführung der Möglichkeit des Eintritts gefährlicher Folgen zu erstrecken braucht, eine gesetzliche Strafmilderung vorzusehen. Denn die vorsätzliche Transportgefährdung liegt, was die Schuld angeht, genau auf der Grenze zwischen dem sonst im Strafgesetzbuch üblichen Vorsatz und der Fahrlässigkeit. Den „bedingten Vorsatz“ hinsichtlich der Transportgefährdung halte ich allerdings für eine irrealer Gedankenspielerei, denn hier müßte der Täter gewissermaßen die Möglichkeit der Möglichkeit eines Unfallgeschehens voraussehen usw. — nicht auszudenken, welche Gedankenakrobatik hier im Kopf des Täters vor sich gegangen sein soll.

Es bliebe noch viel zum Problem der Fahrlässigkeit zu sagen. Hier konnte nur auf einige der aktuellsten Probleme hingewiesen und Anregung zu einer Lösung gegeben werden, ohne daß bis zur Differenzierung der Fahrlässigkeit bei den verschiedenen Kategorien von Verkehrsdelikten vorgedungen werden konnte. Eine solche Differenzierung ist in der Praxis jedoch notwendig. Alles, was ausgeführt wurde, ist letztlich nur im Zusammenhang mit unserer gesamten Schuld- und Verbrechenslehre, mit der Lehre von der Rolle der Strafe und des Strafrechts im Kampf gegen die Kriminalität und für die Herausbildung der neuen, sozialistischen Beziehungen der Menschen untereinander zu verstehen; weshalb am Ende dieses Beitrags wiederum auf das Studium des Beschlusses des Staatsrats zur Rechtspflege verwiesen werden soll.