

zwischen 60 bis 80 Prozent aller Kollisionen⁸⁰ bei allseitiger Einhaltung dieser bestehenden Sicherheitsordnung vermeidbar gewesen wären. Abgesehen von Personenschäden, die sehr hoch sind, gehen die dadurch verursachten Sachschäden in die Millionen und aber Millionen.

Eine Vielzahl von Kollisionen ist schließlich darauf zurückzuführen, daß eine sowohl rechtlich als auch faktisch bestehende, den neuesten Erkenntnissen der Wissenschaft entsprechende Sicherheitsordnung von einzelnen Personen in disziplinloser Weise durchbrochen und dadurch die unfallverursachende Kette von Ereignissen ausgelöst wird. Bequemlichkeit, Besserwisserei, mangelndes Pflichtbewußtsein, Leichtsinn, Oberflächlichkeit und was der Gründe mehr sein können, führen dazu, daß die betreffenden Personen sich an die gegebene Ordnung^{*/^} nicht halten, sich über sie hinwegsetzen. Bei dieser wie bei der vorigen^{^^} Gruppe von Sachverhalten muß das Strafrecht mit der individuellen Verantwortlichkeit eingreifen, um dem Recht allseitig Geltung zu verschaffen und die notwendigen Ordnungs- und Sicherheitsbeziehungen im Arbeits- und Lebensprozeß der Gesellschaftsmitglieder durchzusetzen. Hier kann es durch die Erziehung zur Verantwortung Entscheidendes bewirken.⁸¹

Es wäre jedoch der größte Irrtum, der geradezu verhängnisvoll werden kann, wenn angenommen wird, diesen Verletzungen der Rechtsordnung, die zu schweren Schäden und ernststen realen Gefahren führen, in erster Linie und allein mit der individuellen strafrechtlichen Verantwortlichkeit begegnen zu können. Jede auch nur einigermaßen sorgfältige Untersuchung von solchen Kollisionen erbringt den unwiderleg-

80. Diese Kollisionen sind fast unzählbar, weil nur ein begrenzter Teil statistisch erfaßt wird (z. B. Reichsbahn, Grubenbahn, Straßenverkehr, Unfallstatistik bei Personenschäden durch SVK usw.).

81. Dieser Versuch zur Klassifizierung der Ursachen von Kollisionen aller Art ergibt sich aus einer Fülle von Feststellungen, die in einer Reihe von Dissertationen zu Verkehrsdelikten, Betriebsstörungen im Personen- und Güterverkehr der Deutschen Reichsbahn, Havarien im Grubenbahnverkehr, Branddelikten, Viehvergiftungen, Delikten im Bauwesen usw. gezogen wurden; vgl. dazu die rechtswissenschaftliche Dissertation von Dr. Bluhm (Potsdam-Babelsberg), Dr. Böhme (Halle), Dr. Dierl (Halle), Dr. Forker (Leipzig), Dr. Kraft (Berlin), Dr. Jäger (Berlin). Die Ergebnisse der verschiedenen Autoren wären sicher noch weitaus fruchtbarer gewesen, wenn sie nicht zum Teil bei der Ursachenfeststellung allzusehr im rein Ideologischen steckengeblieben wären. Diese Ideologisierung der gesamten Ursachenproblematik wirkt sich für die sachgerechte Ursachenforschung deutlich als Hemmschuh aus.