

Verkehrspolizei jeweils nach bestimmten Zeitabständen verschaffen.

Allerdings darf hierbei sowohl im Hinblick auf die richtige Entscheidung des Einzelfalls als auch hinsichtlich der vorbeugenden Tätigkeit nicht außer acht gelassen werden, daß allein die Kenntnis der Unfallschwerpunkte ebensowenig ausreichend ist wie die Feststellung, daß eine bestimmte Pflichtverletzung für den Tod oder die Verletzung eines Menschen ursächlich war. Denn die Feststellung, daß beispielsweise eine fahrlässige Körperverletzung oder Tötung auf pflichtwidriges Verhalten beim Überholen zurückzuführen ist, sagt noch nichts darüber aus, warum sich der Fahrzeugführer pflichtwidrig verhalten hat. Deshalb gehört die Klärung auch dieser Frage und die Aufdeckung und Beseitigung der strafatbegünstigenden Bedingungen zu einer gesellschaftswirksamen Rechtsprechung in Verkehrsstrafsachen.

Probleme der Schuld und der Kausalität bei Verkehrsdelikten

Probleme bei der Rechtsanwendung durch die Gerichte treten vor allem hinsichtlich des *Inhalts der Schuld bei den Fahrlässigkeitsdelikten* auf.

Hier reicht die Skala der Mängel von der oberflächlichen Prüfung der Voraussetzungen der Fahrlässigkeit bis zum falschen theoretischen Ausgangspunkt der Schulduntersuchung. Dies zeigt sich u. a. darin, daß die Gerichte sich schon bei der Beantwortung der Frage nach der ersten Voraussetzung der Fahrlässigkeit, der Verletzung einer Rechtspflicht — hier einer Verkehrsrechtspflicht —, mitunter noch darauf beschränken, das herauszuarbeiten, was objektiv als Pflichtverletzung in

Erscheinung trat. Sie erkennen dabei nicht, daß schon hier die Frage beantwortet werden muß, ob dem Täter unbewußt war, daß sein Verhalten der sozialistischen «Rechtsordnung widerspricht, bzw. ob das Fehlen dieses Bewußtseins auf Umstände zurückzuführen ist, für die strafrechtlich einstehen muß. Weder das eine noch das andere kann mechanisch aus der Tatsache abgeleitet werden, daß eine konkrete Handlung sich objektiv als Rechtspflichtverletzung darstellt. Sicherlich liegt die Beantwortung der Frage nach der subjektiven Seite der Pflichtverletzung in einer Vielzahl von Fällen auch nach dem äußeren Erscheinungsbild eines fahrlässigen Verkehrsdelikts auf der Hand. Das entbindet aber die Gerichte nicht von der Verpflichtung, sich diese Frage immer zu stellen und sie zu beantworten.

In diesem Zusammenhang ist die Frage von Bedeutung, ob und gegebenenfalls unter welchen Voraussetzungen auch die unbewußte Pflichtverletzung Grundlage der Fahrlässigkeit sein kann. Dieses Problem spielte in den Diskussionen zum Schuldbegriff, die im Zusammenhang mit der Ausarbeitung eines neuen, sozialistischen Strafgesetzbuchs geführt wurden, eine bedeutsame Rolle.

Lekschas / Loose / Renneberg vertreten zutreffend die Ansicht, daß kriminalstrafwürdige Fahrlässigkeit in der Regel bewußte Verletzung einer Rechtspflicht voraussetzt³. Soweit sie aber als Ausnahme eine unbewußte Pflichtverletzung als Grundlage der Fahrlässigkeit bejahen, schränken sie diese unzulässig auf die Fälle der infolge disziplinloser Einstellung eingetretenen Gewöhnung an pflichtwidriges Verhalten ein. Nach unserer Ansicht gehören zur Gruppe der strafrechtlich bedeutsamen Pflichtverletzungen auch diejenigen, deren Unbewußtheit auf ungenügende geistige und körperliche Anspannung eines hierzu befähigten Menschen zurückzuführen ist, obwohl eine Situation bestand, die eine bestimmte Anspannung erforderte. Wer sich also beispielsweise als Kraftfahrer im Groß-

Stadtverkehr infolge Unaufmerksamkeit die aus der Zeichengebung eines Verkehrspostens für ihn folgenden Pflichten nicht bewußt macht und einen Unfall verursacht, verletzt die konkret ausgedrückte Verkehrspflicht unbewußt. Trotzdem handelt er — entgegen der Meinung von Lekschas/Loose/Renneberg — schuldhaft (unbewußt fahrlässig), wenn er hätte voraussehen müssen, daß diese Pflichtverletzung zu einem Verkehrsunfall führen konnte³.

Fehler bei der Feststellung der Schuld entstehen auch dann, wenn ungenügend geprüft wird, ob der Täter die Folgen einer Verkehrspflichtverletzung vorausgesehen hat oder hätte voraussehen müssen, ob er also bewußt oder unbewußt fahrlässig gehandelt hat.

Das Plenum des Bezirksgerichts Magdeburg hat in seiner Tagung am 1. März 1964 diese Frage unter dem Aspekt der richtigen Einschätzung der Gefährlichkeit eines konkreten Verkehrsdelikts behandelt und aus diesem Grunde die exakte Herausarbeitung der jeweiligen Fahrlässigkeitsform in jedem einzelnen Fall gefordert. Dieser Forderung ist um so mehr beizupflichten, als sie nicht nur für die Schwere der Handlung, sondern für die Feststellung strafrechtlicher Schuld generell von Bedeutung ist. Ein Gericht, das im konkreten Fall nicht untersucht, ob bewußte oder unbewußte Fahrlässigkeit vorliegt, läßt die Frage nach der Schuld schlechthin unbeantwortet.

Im Zusammenhang mit der Unterscheidung zwischen bewußter und unbewußter Fahrlässigkeit muß aber vor der in der Rechtsprechung vorhandenen Tendenz gewarnt werden, die bewußte Fahrlässigkeit mechanisch als Schuld schwereren Grades aufzufassen und daraus zwangsläufig die Notwendigkeit höherer Bestrafung abzuleiten. Die Frage nach dem Grad der Schuld und nach den daraus folgenden Konsequenzen für die Bestrafung läßt sich immer nur aus ihrem konkreten Inhalt beantworten, der von der Gesamtheit der für sie maßgeblichen persönlichen und sachlichen Umstände jedes Falles bestimmt wird, nicht aber von abstrakten Formen.

Auch *Probleme der Kausalität* treten auf dem Gebiet des Verkehrsstrafrechts häufig auf. Deshalb erfordern sie besondere Aufmerksamkeit, zu der um so mehr Veranlassung besteht, als die Gerichte die Frage nach dem ursächlichen Zusammenhang zwischen einer festgestellten Pflichtverletzung und einem Unfall sowie seinen Folgen oftmals gar nicht stellen oder den Kausalzusammenhang einfach ohne Begründung behaupten bzw. fehlerhaft bejahen.

Das Ergebnis dieser mangelhaften Auseinandersetzung mit dem Kausalitätsproblem ist eine uneinheitliche Rechtsprechung vor allem in den Fällen, in denen Zusammenhänge zwischen einem Verkehrsunfall und der Handlung eines Menschen nur über das verantwortliche Handeln eines anderen hergestellt werden können. Das betrifft z. B. solche Fälle, in denen jemand einem in der Fahrtüchtigkeit erheblich Beeinträchtigten sein Motorfahrzeug überläßt und dieser damit schuldhaft einen Verkehrsunfall herbeiführt. In solchen und ähnlichen Fällen wird die Kausalität zwischen dem Verhalten des Fahrzeugverleihers und den Folgen des vom Entleiher herbeigeführten Unfalls in der Praxis zum Teil verneint, zum Teil unter Berufung auf sog. Kausalketten bejaht, wobei dies meistens dann geschieht, wenn der eigentliche Unfall Verursacher selbst Opfer seines Verhaltens wurde.

Diese Lage verpflichtet die Rechtspraxis, die Probleme

³ Sicherlich gibt es noch weitere Lebensbereiche, z. B. in der medizinischen Praxis und auch in der materiellen Produktion, in denen aus besonderen Situationen auch besondere strafrechtlich bedeutsame Anforderungen im oben dargelegten Sinne abgeleitet werden müssen.

³ Lekschas/Loose/Renneberg, Verantwortung und Schuld im neuen Strafgesetzbuch, Berlin 1964, S. 139.