

Alten zu bleiben und etwa — wie z. B. der Alternativentwurf von 14 westdeutschen Strafrechtslehrern zum Entwurf der Bundesregierung von 1962 — an Stelle des bisherigen Versuchs der Differenzierung der Sachverhaltsgruppen die lapidare Formel für die Fahrlässigkeit zu bringen: „Fahrlässig handelt, wer die Sorgfalt außer acht läßt, zu der er verpflichtet und fähig ist, und deshalb einen gesetzlichen Tatbestand verwirklicht.“¹¹ Auch dies hört sich sehr einfach und fast mathematisch-exakt an. Nur ist damit die Auslegungsfreiheit eine absolute geworden. Den Weg zurück zu solcher Unbestimmtheit in Fahrlässigkeitsfragen sollte es nicht mehr geben. Mit dem Entwurf sollte vielmehr jener Weg fortgesetzt werden, der in den letzten Jahren zu einer ganz beträchtlichen Erhöhung des Niveaus der Rechtsprechung geführt hat.

Die Erhöhung des Niveaus der Rechtsprechung besteht nicht nur darin, daß sie sich bewußt von der aus der bürgerlichen Zeit herrührenden Gedankenlosigkeit, die in der Formel gipfelt, der Täter hätte Besseres erkennen können und müssen und daher auch anders handeln können und müssen, abgekehrt hat und die wirklichen Probleme, die bei der Fahrlässigkeit auftreten, zum Gegenstand der Auseinandersetzung gemacht hat, ob der betreffende Bürger im Sinne des Strafrechts schuldig oder nicht schuldig ist. Sie hat damit die Grenze zwischen Fahrlässigkeit und menschlicher Tragik schärfer zu ziehen vermocht — auch wenn immer noch hier und dort Zweifelsfragen oder Grenzprobleme zu diskutieren bleiben. Jedenfalls sind das Feststellungen, die ich beim Vergleich der Urteile des Jahres 1957, die zu meiner ersten Arbeit über die Fahrlässigkeit führten¹², mit den Urteilen aus dem Jahre 1964 und 1965 habe treffen können.

Die Erhöhung des Niveaus der Rechtsprechung auf diesem Gebiet zeigt sich aber auch darin, daß eine solchermaßen vorurteilsfreie Untersuchung und Rechtsprechung (die nicht darauf bedacht ist, den berühmten letzten, der in der Kette der Fehlhandlungen auftritt, die bei vielen Fahrlässigkeitstaten festzustellen ist, zum Alleinverantwortlichen und Alleinschuldigen zu stempeln) vielen Betrieben und Betriebsbereichen Anlaß gewesen ist, das letztlich Durchschlagende und Effektive gegen Unfälle zu unternehmen, nämlich für Ordnung und Sicherheit im eigenen Verantwortungsbereich zu sorgen. Wenn wir gegenwärtig verzeichnen können, daß die Verantwortlichen für die Regulierung der Verkehrsströme und -Verhältnisse, insbesondere unsere Verkehrspolizei, ständig nach wissenschaftlich begründeten Wegen suchen, um dem Versagen von Kraftfahrern durch Verbesserung der Verkehrssituation vorzubeugen, dann dürfte dies u. a. seinen Grund darin haben, daß unsere Gerichte eben nicht bei jedem Mangel nach dem Motto voringen: „Er war zu dieser oder jener Sorgfalt verpflichtet und fähig und hat sie außer acht gelassen — ergo ist er schuldig“, sondern daß sie die Entscheidungssituation, in der sich der Mensch befand, genau geprüft haben, das spezifische Verschulden, das in der Fehlentscheidung lag, herauszufinden suchten und dort, wo es nicht zu finden war, auch nicht schuldig sprachen.

Insoweit vermögen wir Friebels Polemik gegen den Entscheidungsbegriff bezüglich der Fahrlässigkeit nicht zu folgen. Sein Irrtum liegt insbesondere darin, daß er meint, man könne von einer Entscheidung zum Handeln nur sprechen, wenn dem Täter die Folgen der Tat bewußt sind. Er übersieht dabei, daß die Entscheidungen des fahrlässig Handelnden keineswegs Entschei-

dungen zu irgendwelchem nützlichen Verhalten sind, sondern Entscheidungen zu einem Verhalten, das die Herbeiführung bestimmter Folgen als Gefahr in sich birgt, die ihm jedoch — mit Ausnahme der bewußten Fahrlässigkeit — nicht bewußt geworden sind. Seine Schuld besteht nicht allein darin, daß er sich diese Gefahren nicht bewußt gemacht hat, sondern darin, daß er Entscheidungen zu einem bestimmten, objektiv Gefährlichen in sich bergenden Verhalten getroffen hat, ohne diese Entscheidungen in aller gebotenen Sorgfalt auf ihre möglichen Folgen zu überdenken und sein Verhalten dementsprechend einzurichten.

Was wir hier verlangen, ist die Untersuchung der gesamten Entscheidungssituation in allen ihren Elementen. Es wird u. E. bei der Fahrlässigkeit aber nur die halbe Sache untersucht, wenn man — wie Friebel — nur auf die Erkennbarkeit und Vermeidbarkeit der Folgen als alleiniges Schudelement bei der Fahrlässigkeit abstellen will.

Es gibt allerdings eine Variante der Fahrlässigkeit, nämlich die unbewußte Pflichtverletzung aus verantwortungsloser Gleichgültigkeit, bei der zwar auch Entscheidungen zu einem gefährlichen Verhalten stattfinden, dem Täter aber die Qualität seiner Verhaltensweise als Pflichtverletzung (sei es zum Zeitpunkt der Tat, sei es zu dem Zeitpunkt, der Ursprung für die spätere Gewöhnung war) auch nicht andeutungsweise bewußt geworden ist. Diese Variante wird durch die Art und Weise, wie der Entscheidungsbegriff sonst im StGB-Entwurf verwendet wird, nicht mehr gedeckt. In der Diskussion hat sich das Bedürfnis herausgestellt, die allgemeine Schulddefinition mit allen gesetzlich als Fahrlässigkeit geregelten Varianten deckungsgleich zu machen. Es ist dies ein legitimes, durch Friebels Kritik erzeugtes Verlangen, das jedoch nicht — wie er anregte — zur Liquidation des Entscheidungsbegriffs in der Schuldbestimmung, sondern — wie Griebe vorgeschlagen hat — zu seiner Ergänzung durch das Moment „sich in verantwortungsloser Gleichgültigkeit über seine Pflichten hinweggesetzt hat“ führen sollte.

Affekt und Volltrunkenheit als Sonderprobleme bei der Entscheidung zur Tat

Die Schuld eines Menschen kann nur dann als moralische wie rechtliche Kategorie begründet erscheinen, wenn man davon ausgeht, daß der Mensch in der Lage ist, sein Verhalten selbst zu steuern, und ihm diese oder jene Richtung zu geben vermag. Das psychische Moment, über das sich diese Steuerung vollzieht, ist eben die „Entscheidung“ als lenkender Umschlagspunkt zwischen rein gedanklich Vorgestelltem und emotional Gerichtetem und objektiver Verhaltensweise. Sofern wir eine Handlung als schuldhaft begangen bezeichnen wollen, können wir dies doch nur, wenn wir sie zugleich als eine eigenverantwortlich gesteuerte ansehen. Handlungen, die nicht eigenverantwortlich vom Menschen gesteuert wurden oder werden konnten, können — wenn wir nicht zu mittelalterlichem Erfolgsstrafrecht zurückkehren wollen — nicht zum Gegenstand des Strafrechts gemacht werden, können nicht schuldhaft begangen sein.

Diese über hier- und dorthin zielende Entscheidungen des Täters sich vollziehende Steuerung des Verhaltens kann in ihrer Bewußtseinsheiligkeit ganz verschieden ausgeprägt sein. Dabei können notwendigerweise Sonderprobleme auftreten. Der Entwurf trägt dem in zweierlei Hinsicht Rechnung, indem er den Affekt und die Volltrunkenheit gesondert behandelt.

Nach § 5 des Entwurfs kann unverschuldeter Affekt, der sich auf Vorsatz wie Fahrlässigkeit beziehen kann, zur Schuldilderung und über diese in leichten Fällen auch zum Absehen von strafrechtlicher Verantwort-

¹¹ Alternativ-Entwurf eines Strafgesetzbuches, Allgemeiner Teil, Tübingen 1966, S. 10.

¹² Lekschas, Über die Strafwürdigkeit von Fahrlässigkeitsverbrechen (Beiträge zum Strafrecht, Heft 1), Berlin 1958.