

regelmäßig die Tendenz der Ausweitung des Schadens in sich. Der ordnungsgemäße Transport ist in hohem Maße von der Mitwirkung vieler Personen abhängig, z. B. Flugzeugführer, Verantwortliche für den Flugsicherungsdienst, Mechaniker, Lokomotivführer, Stellwerksmeister, Rangierer, Wagenmeister. Die höhere strafrechtliche Verantwortlichkeit wird auch durch die Tatsache begründet, daß sich der Transport — insbesondere bei der Eisenbahn als dem Hauptverkehrsmittel — in der Öffentlichkeit abspielt und ganz geringe Einwirkungen katastrophale Ausmaße verursachen können.

Obwohl die Bedeutung des Kraftverkehrs ständig zunimmt, bestehen hier nicht die Besonderheiten des Bahnverkehrs, der Luftfahrt und der Schifffahrt. Deshalb wäre es nicht gerechtfertigt, auch im Straßenverkehr allein die Herbeiführung einer Gefahr (oder einer unmittelbaren Gefahr) mit Strafe zu bedrohen; die vielfältigen außerstrafrechtlichen Mittel reichen aus. Überdies ist es für den Bereich des Straßenverkehrs nicht denkbar, die wenigen möglicherweise strafwürdigen Gefährdungsfälle tatbestandsmäßig von der Masse der alltäglichen geringeren Gefährdungen abzugrenzen.

Der Tatbestand des *pflichtwidrigen Verhaltens nach einem Verkehrsunfall* (§ 186) soll die weite Bestimmung des geltenden § 139a StGB, die auf eine Pflicht zur Selbstanzeige hinausläuft, ersetzen. Die Strafbarkeit soll künftig auf die Verletzung der elementaren menschlichen Pflicht zur Hilfeleistung bei Verkehrsunfällen reduziert und der Strafrahmen wesentlich herabgesetzt werden. Es handelt sich um einen Spezialtatbestand der unterlassenen Hilfeleistung im Bereich des Verkehrs für denjenigen, der den Umständen nach als Verursacher des Unfalls in Frage kommt⁷. Gleichzeitig wird derjenige mit Strafe bedroht, der die Maßnahmen unterläßt, die zur Beseitigung des durch einen Verkehrsunfall hervorgerufenen Gefährdungszustandes für den Verkehr geboten sind. Hier wird eine neue Rechtspflicht statuiert, die sich aus vorangegangenen Tun ergibt.

Die zunehmende Bedeutung des Verkehrs erfordert eine entsprechende Konsequenz bei der Bekämpfung des Alkoholmißbrauchs von Verkehrsteilnehmern. Trunkenheit im Verkehr ist nach wie vor der Schwerpunkt der Verkehrskriminalität. Im Interesse eines einheitlichen Vorgehens ist deshalb die Ausdehnung des zur Zeit in § 49 StVO erfaßten Personenkreises auf Lokomotivführer, Schiffsführer, Flugzeugführer usw. geboten. Dies geschieht durch den Tatbestand der *Verkehrgefährdung durch Trunkenheit* (§ 187), der die strafrechtliche Verantwortlichkeit für alle im Bahn- und Straßenverkehr, in der Luftfahrt und Schifffahrt unmittelbar tätigen Fahrzeugführer regelt.

Das Tatbestandsmerkmal „erhebliche Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit“ wurde mit dem Erfordernis der konkreten fahrlässigen Gefährdung von Leben oder Gesundheit anderer Menschen verbunden. Jede nicht erhebliche Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit oder das Nichtvorliegen einer Gefährdung sind Ordnungswidrigkeiten, die konsequent, aber eben mit außerstrafrechtlichen Mitteln bekämpft werden müssen⁸.

Die zunehmende Kollektivität im Transportprozeß verlangt, daß ebenso wie der in seiner Fahrtüchtigkeit erheblich beeinträchtigte Fahrzeugführer auch der-

jenige mit Strafe bedroht wird, der zwar das Fahrzeug nicht unmittelbar führt, aber für die Gewährleistung der Verkehrs- bzw. Transportsicherheit unmittelbar verantwortlich ist. Solche Werk tätigen sind z. B. in der Flugsicherung tätig oder haben als Fahrdienstleiter, Stellwerksmeister im Betrieb der Eisenbahn wesentlichen Einfluß auf die Sicherheit des Betriebes⁹.

Im Gegensatz zum geltenden Recht faßt der Entwurf die *unbefugte Benutzung von Fahrzeugen* (§ 188) nicht als spezielles Eigentumsdelikt, sondern als eine Form der Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit auf. Zur besseren Kenntlichmachung dieses spezifischen Delikts sowie zur Abgrenzung von Ordnungswidrigkeiten¹⁰ enthält der Tatbestand das Merkmal der Erlaubnis zur Führung von Kraftfahrzeugen, Wasser-, Luft- oder Schienenfahrzeugen im Sinne eines besonderen Befähigungsnachweises (Fahrerlaubnis, Berechtigungsschein, Patent, besondere Berufsprüfungen usw.). Das bedeutet jedoch nicht, daß etwa derjenige straflos bleibt, der im Besitz dieser Erlaubnis ist und unerlaubt ein Fahrzeug führt. Die Praxis zeigt, daß auch solche Täter die Verkehrssicherheit oft stark beeinträchtigen. Die strafbaren Handlungen reichen hier vom rowdyhaften Verhalten, gegen das der Entwurf die Hauptstoßkraft gerichtet wissen will, bis zur Befriedigung eines fehlgeleiteten Interesses junger Menschen für den Motorsport und die Technik. Deshalb ist auch in diesem Bereich eine differenzierte Strafpolitik — verbunden mit wirksamer außerstrafrechtlicher Erziehung — geboten.

Neu ist die Möglichkeit, als gerichtliche Zusatzstrafe bei Verkehrsdelikten den *Entzug der Fahrerlaubnis* (§ 58) auszusprechen. Damit soll der Zustand beseitigt werden, daß der Täter wegen einer Verkehrsstrafat durch verschiedene Organe mehrfach zur Verantwortung gezogen und daß die eventuell weit schwerer wiegende Maßnahme des Entzugs der Fahrerlaubnis unabhängig von einer gerichtlichen Strafe und außerhalb des gerichtlichen Verfahrens getroffen wird.

Straftaten gegen den Nachrichtenverkehr

Die Straftatbestände im 3. Abschnitt des 7. Kapitels (§§ 190 bis 193) sollen die Strafbestimmungen der §§ 56 bis 62 des Gesetzes über das Post- und Fernmeldewesen vom 3. April 1959 (GBl. I S. 365) ersetzen. Die Tatbestände des Entwurfs — Verletzung des Post- und Fernmeldegeheimnisses, Nachrichtenunterdrückung, Nachrichtenverkehrsstörungen und Verletzung der Vorschriften über die Sicherheit des Funkverkehrs — sind gegenüber den geltenden Strafbestimmungen unkomplizierter ausgestaltet, und die Strafbarkeit wird zum Teil eingeschränkt, was im Hinblick auf die vielfältigen disziplinarischen Möglichkeiten und die wachsenden Fähigkeiten der Mitarbeiter der Deutschen Post, über kleinere Vergehen mit Hilfe der Konfliktkommission selbst zu entscheiden, geboten ist.

Der Mißbrauch von Waffen und Sprengmitteln

Die Bestimmungen des 4. Abschnitts (§§ 194 bis 197) sollen an die Stelle der VO über die Bestrafung von unbefugtem Waffenbesitz und von Waffenverlust (WVO) vom 29. September 1955 (GBl. I S. 649) und der Strafbestimmungen des Gesetzes über den Verkehr mit Sprengmitteln (Sprengmittelgesetz) vom 30. August 1956 (GBl. I S. 709) treten.

Der unkontrollierte Waffenbesitz stellt eine ernste Ge-

⁹ Noch nicht völlig gelöst ist dabei u. E. der Nachweis des Erfordernisses der fahrlässigen Gefährdung von Leben und Gesundheit anderer Menschen als tatbestandsmäßiger Voraussetzung. Die nach § 187 Abs. 2 verantwortlichen Personen dürfen nicht schlechtergestellt werden als die Fahrzeugführer (§ 187 Abs. 1).

¹⁰ Als solche wird die unbefugte Benutzung von Fahrrädern, Ruderbooten und anderen Fahrzeugen, für deren Führung keine Erlaubnis erforderlich ist, angesehen.

⁷ Vgl. Hinderer v. Ziemer, „Zur Neuregelung der Bekämpfung der Straftaten gegen die Tätigkeit der Organe des Staates“, NJ 1961 S. 529; OG, Urteil vom 18. September 1964 - 3 Zst V 14/64 - (NJ 1965 S. 461).

⁸ Diese wünschenswerte bessere Abgrenzung der Straftat von der Ordnungswidrigkeit ist allerdings insofern etwas problematisch, als es um den Nachweis der konkreten Gefahr geht. Unfälle mit anderen Fahrzeugen ohne Personenschaden oder ohne erheblichen Sachschaden infolge Trunkenheit oder Selbstunfälle mit weiteren Insassen oder die Bewegung im dichten Verkehr sind z. B. Kriterien des Vorliegens einer konkreten Gefahr für Leben oder Gesundheit anderer Menschen.