

## Zu den Tatbeständen der Verkehrsdelikte und der Brandstiftung

Den Bemerkungen von Forker/Gerberding/Nehmer über die Bestimmungen zur Bekämpfung der Straftaten gegen die allgemeine Sicherheit (NJ 1967 S. 152 ff.) stimmen wir zu, insbesondere soweit sie die vorgesehene Regelung im StGB-Entwurf mit dem geltenden Recht vergleichen und die konsequente Durchsetzung der Schuldgrundsätze betonen<sup>1</sup>. Einigen Aussagen des Beitrages und einigen Tatbeständen des Entwurfs müssen wir jedoch widersprechen.

### Herbeiführung eines schweren Verkehrsunfalls

Der Tatbestand der Herbeiführung eines schweren Verkehrsunfalls (§ 183) wirft, soweit es um die Herbeiführung des Todes oder der Verletzung eines Menschen durch einen Verkehrsunfall geht, die Frage nach dem Verhältnis dieser Vorschrift zu § 106 (fahrlässige Tötung) und § 110 (fahrlässige Körperverletzung) auf<sup>2</sup>. Die Einführung eines besonderen Straftatbestands für die Herbeiführung eines schweren Verkehrsunfalls hat u. E. nur Sinn, wenn er, um das Spezifische der Tötung oder Körperverletzung durch fahrlässig herbeigeführten Verkehrsunfall hervorzuheben, als Spezialgesetz aufgefaßt wird, das die Anwendung anderer Gesetze ausschließt (Gesetzeskonkurrenz). Andernfalls wäre nur ein Zusatztatbestand geschaffen, der eigentlich — soweit es um Todes- und Verletzungsfolgen geht — überflüssig wäre.

Geht man aber von der speziellen Geltung des § 183 aus, so entsteht ein mit der derzeitigen Fassung nicht lösbares Problem: Von der Tötung eines anderen und der Vernichtung oder Beschädigung volkswirtschaftlich bedeutender Sachwerte abgesehen, setzt der schwere Verkehrsunfall die schwere Körperverletzung eines anderen voraus. Zum Begriff „schwere Körperverletzung“ wird in § 108 Abs. 1 eine Legaldefinition gegeben. Daraus folgt, daß die durch fahrlässigen Verkehrsunfall hertoeigeführte Körperverletzung ohne die in § 108 Abs. 1 beschriebenen schweren Folgen straflos bliebe, obgleich die fahrlässige Körperverletzung in allen anderen schweren Fällen u. U. sogar mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren bestraft werden kann (§ 110 Abs. 2). Das würde pflichtwidrig und schuldhaft handelnde Verkehrsteilnehmer als Verursacher einer besonders häufigen Erscheinungsform von Körperverletzungen geradezu begünstigen und deshalb u. E. den Bedürfnissen der Gesellschaft widersprechen.

Es erscheint aber auch nicht angängig, das Problem einfach dadurch lösen zu wollen, daß die spezielle Geltung des § 183 verneint und damit die gleichzeitige Anwendung der §§ 106 bzw. 110 für zulässig erklärt wird. Von der schon erwähnten Überflüssigkeit eines Sondertatbestandes abgesehen, würde eine solche Auffassung auch dahin führen, daß bei der Herbeiführung des Todes oder der schweren Körperverletzung eines anderen durch Verkehrsunfall § 183 in Tateinheit mit § 106 bzw. § 110 anzuwenden wäre — bei einem Verkehrsunfall mit nicht schwerer Körperverletzung aber lediglich § 110.

Wir kommen daher zu dem Ergebnis:

1. Der spezielle Tatbestand des § 183 sollte beibehalten werden.
2. Zur tatbestandlichen Angleichung an die fahrlässige Körperverletzung nach § 110 sollte es in § 183 Abs. 3

<sup>1</sup> Vgl. dazu Lekschas, „Die Regelung des Schuldprinzips im StGB-Entwurf“, NJ 1967 S. 137.

<sup>2</sup> Auch Forker/Gerberding/Nehmer weisen auf S. 154 in Fußnote 5 auf dieses Problem hin.

heißen: „... der Tod oder eine Körperverletzung eines anderen Menschen verursacht wird ...“

Schließlich noch eine Bemerkung zu der Auffassung von Forker/Gerberding/Nehmer über das, was „wirtschaftlich bedeutende Sachwerte“ i. S. des § 183 Abs. 3 sind. Sie meinen, der StGB-Entwurf wolle unter diesen Begriff nicht einzelne Lkws, Omnibusse usw. fassen. Wir bezweifeln, daß eine so summarische Abgrenzung richtig ist. Auch ein einzelner Omnibus — wir denken an die jetzt aus Ungarn importierten Gliederomnibusse — kann u. E. einen bedeutenden Sachwert darstellen.

### Verkehrsgefährdung durch Trunkenheit

Forker/Gerberding/Nehmer machen darauf aufmerksam, daß dieser Tatbestand — im Gegensatz zum derzeit geltenden § 49 StVO — als konkretes Gefährdungsdelikt ausgestaltet ist, und weisen in diesem Zusammenhang (Fußnote 9) auf daraus resultierende Beweisführungsprobleme hin. Wir teilen diese Bedanken, und zwar nicht nur im Hinblick auf die Beweisführung.

Zunächst fällt auch uns auf, daß das Erfordernis der Herbeiführung konkreter Gefahr nur für die Fahrzeugführer gilt; bei denjenigen Personen dagegen, die eine berufliche Tätigkeit zur Gewährleistung der Sicherheit des Transportprozesses ausüben (§ 187 Abs. 2), soll die erhebliche Beeinträchtigung der „Fähigkeit zur Erfüllung ihrer Rechtspflichten“ genügen. Wir halten derart unterschiedliche Voraussetzungen strafrechtlicher Verantwortlichkeit für die beiden Personengruppen nicht für gerechtfertigt; denn es ist nicht edn-zusehen, warum einerseits die Tätigkeitsausübung des einen trotz erheblicher Beeinträchtigung eine Straftat und andererseits das Führen eines Fahrzeugs unter gleichen Bedingungen eine Ordnungswidrigkeit sein soll, wenn nicht noch eine konkrete Gefahr hinzutritt. Auch die bloße Fahrzeugführung bei erheblicher Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit sollte unserer Ansicht nach als Straftat ausgestaltet werden.

„Die modernen Verkehrsbedingungen hinsichtlich Geschwindigkeit, Verkehrslage und Verkehrsdichte verlangen von ihm (dem Fahrzeugführer — D. V.) Höchstleistungen an ständiger Aufmerksamkeit und blitzschnellem Handeln im Augenblick der Gefahr. Er muß ein stetig hohes Konzentrationsvermögen, Geschicklichkeit und volle Reaktionsfähigkeit besitzen, um die ständig wechselnden Eindrücke regelrecht aufzunehmen, entsprechend verarbeiten und richtig und zeitgerecht auf sie reagieren zu können.“<sup>3</sup> All dies kann, wie jedermann weiß, der alkoholisch Beeinflusste nicht mehr. Deshalb ist sein Entschluß, trotz erheblicher Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit am öffentlichen Straßenverkehr teilzunehmen, so verantwortungslos, daß sein Verhalten nicht als bloße Ordnungswidrigkeit eingeschätzt werden kann.

Nach unserer Meinung muß dies auch die notwendige Konsequenz des Schuldprinzips sein, das „als politisch-moralisch-rechtliches Prinzip alle Einzelregelungen des Strafrechts berührt“<sup>4</sup>. Auf der Grundlage des Schuldprinzips wird beispielsweise — worauf auch Forker/Gerberding/Nehmer zutreffend hingewiesen haben — völlig zu Recht das Vorliegen eines mit höherer Strafe bedrohten Falls der Herbeiführung eines Verkehrsunfalls (§ 183 Abs. 2 StGB) ausschließlich vom Ausmaß der Schuld abhängig gemacht, nämlich von der rück-

<sup>3</sup> Kürzinger / Wulf, 1 pro mille?. Alkohol — Gefahr im Straßenverkehr, Berlin 1966, S. 5.

<sup>4</sup> Vgl. Lekschas, a. a. O.