

im Einzelfall auf Grund äußerer Gegebenheiten und persönlichen Unvermögens zu einem Ausschluß der Schuld führen kann“, verdeutlicht, daß der Mensch im Sozialismus unter den modernen Bedingungen des Straßenverkehrs nicht einer Realität gegenübersteht, die ihn überfordert und zum Opfer der Technik werden läßt, sondern daß er diese Probleme meistern kann, nicht zuletzt deshalb, weil die gesellschaftliche Entwicklung auch mit einer Weiterentwicklung des Verantwortungsbewußtseins verbunden ist. Andererseits muß aber berücksichtigt werden, daß auch unter unseren gesellschaftlichen Bedingungen der Mensch einmal versagen kann, wenn ihm die Wahrnehmung gesellschaftlicher Verantwortung auf Grund von Besonderheiten des Einzelfalls persönlich nicht möglich ist; d. h., es kann keine strafrechtliche Verantwortlichkeit nur allein für die Folgen geben.

Bei der fahrlässigen Schuld handelt es sich nicht um eine zweitrangige Angelegenheit; sie ist entsprechend der Regelung der §§ 7 und 8 StGB an strenge Voraussetzungen geknüpft. Fahrlässige Schuld setzt den eindeutigen Nachweis einer Pflichtverletzung voraus und umfaßt zugleich audi die Voraussicht bzw. Voraussichtbarkeit der Folgen und deren Vermeidbarkeit. Wenn dabei besonders die subjektiven Beziehungen zu den Pflichten in den Vordergrund gestellt werden, so nicht deshalb, weil fahrlässige Schuld im Straßenverkehr allein danach begründet ist, sondern weil berücksichtigt werden muß, daß die sich aus Rechtspflichtverletzungen im Straßenverkehr erfahrungsgemäß ergebenden typischen Gefahren im allgemeinen bekannt sind.

Von besonderer Bedeutung ist auch die Aussage, daß die einzelnen Rechtspflichtverletzungen hinsichtlich ihrer Schwere nicht von vornherein einer unterschiedlichen Bewertung unterliegen. Wir stellen also keine Rangfolge einzelner Pflichtverletzungen auf. In der Feststellung, daß sowohl die bewußte als auch die strafrechtlich bedeutsame unbewußte Pflichtverletzung nicht selten auf einer „gleichen inneren negativen Haltung“ beruhen, ist der Hinweis enthalten, daß die einzelnen Formen der fahrlässigen Schuld nicht generell einen unterschiedlichen Grad charakterisieren, d. h., fahrlässige Schuld nach § 7 StGB muß also nicht immer schwerer wiegen als eine solche nach § 8 StGB. Vielmehr läßt sich das Ausmaß verantwortungslosen Verhaltens nur aus der jeweiligen konkreten Verkehrssituation erkennen.

Die Begründung fahrlässiger Schuld nach § 8 Abs. 2 StGB und ihre Abgrenzung zur Nichtschuld bereitet in der gerichtlichen Praxis die meisten Schwierigkeiten. Es geht darum, strafrechtliche Verantwortlichkeit nicht für jede unbewußte, sich oftmals nur in Bruchteilen von Sekunden vollziehende Pflichtverletzung zu begründen, sondern nur dann, wenn diese Pflichtverletzung auf verantwortungsloser Gleichgültigkeit oder Gewöhnung an pflichtwidriges Verhalten infolge einer disziplinenlosen Einstellung beruht. Der Plenarbeschluß enthält Kriterien, die eine den Anforderungen des Gesetzes entsprechende Prüfung des Vorliegens dieser zusätzlichen Merkmale ermöglichen.

Die Merkmale des schweren Falles nach § 196 Abs. 3 Ziff. 2 StGB — rücksichtsloses Verhalten bzw. Verletzung von Sorgfaltspflichten im gesellschaftlichen Zusammenleben in besonders verantwortungsloser Weise — sind im Beschluß so interpretiert worden, daß der in diesen Fällen höhere Grad der Schuld deutlich gekennzeichnet ist und vermieden wird, daß jede erheblichere strafrechtlich bedeutsame Verletzung von Bestimmungen des Straßenverkehrs, die ebenfalls Ausdruck mangelnder Rücksichtnahme und damit verbundener Nichtwahrnehmung der Verantwortung ist, diesen Tatbestandsmerkmalen untergeordnet wird.

Zum Tatbestand der Verkehrsgefährdung durch Trunkenheit

Experten der forensischen Alkoholbegutachtung haben den überzeugenden, mit den Erfahrungen der gerichtlichen Praxis übereinstimmenden Nachweis geführt, daß die schädlichen Auswirkungen des Alkohols auf die Gesamtpersönlichkeit eines Menschen und damit auch auf seine Fahrtüchtigkeit weit früher einsetzen, als dies bisher im allgemeinen bei einem Blutalkoholwert von 1,5 Promille angenommen wurde². Deshalb ist es gerechtfertigt, eine absolute Fahruntüchtigkeit, die sich von der erheblichen Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit i. S. des § 200 StGB nicht prinzipiell unterscheidet, bei jedem Fahrzeugführer und unabhängig von der Art des geführten Fahrzeuges ab 1,0 Promille anzunehmen, aber auch bei Werten darunter eine erhebliche Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit zu bejahen, sofern sich dies aus dem individuellen Fahrverhalten in einer besonderen Verkehrssituation ergibt. Mit dieser Auslegung wird die bisher vertretene Auffassung aufgegeben, daß bei einer Blutalkoholkonzentration unter dem absoluten Grenzwert die erhebliche Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit allein auch aus objektiven Bedingungen der Verkehrssituation abgeleitet werden könne.

In diesem Zusammenhang ist die Frage aufgeworfen worden, ob die Herabsetzung eines Grenzwertes auf 1,0 Promille nicht zwangsläufig zu einem Ansteigen der Kriminalitätsstrafwürdigen Fälle und damit zu einer Verschärfung des Strafwanges führen werde. Diese Befürchtungen sind unbegründet, weil § 200 StGB die verschiedensten Maßnahmen der strafrechtlichen Verantwortlichkeit zuläßt und ihre differenzierte Anwendung in jedem Falle eine gerechte Entscheidung gestattet. Nach unseren Erfahrungen werden gegenwärtig bei Straftaten nach § 200 StGB von den Gerichten im Strafbefehlsverfahren oft Geldstrafen ausgesprochen, obwohl keine Hinderungsgründe für eine Übergabe solcher Strafsachen an gesellschaftliche Gerichte bestehen. Der Grund für diese nicht bedenkenfreie Praxis liegt offensichtlich darin, daß manche Gerichte meinen, ein Straftäter nach § 200 StGB dürfe nicht bessergestellt werden als einer, der sich wegen einer Ordnungswidrigkeit verantworten muß, d. h., die Wirkung einer in der Höhe etwa einer Ordnungsstrafe vergleichbaren Geldstrafe wird höher eingeschätzt als die Verhandlung vor einer Konflikt- oder Schiedskommission.

Im übrigen begründet ja nicht jede erhebliche Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit eine strafrechtliche Verantwortlichkeit nach § 200 StGB. Das ist nur dann der Fall, wenn dadurch fahrlässig eine allgemeine Gefahr für das Leben und die Gesundheit anderer Menschen verursacht wird. Gerade insoweit zeigt der Beschluß, daß nicht jede erhebliche Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit automatisch auch eine solche allgemeine Gefahr mit einschließt.

Zu Fragen der Kausalität

Der Plenarbeschluß enthält zu der sehr aktuellen und vor allem auch in Verkehrsstrafsachen oft nicht unproblematischen Frage des Kausalzusammenhangs zwischen Pflichtverletzung und Folgen keine Aussage, weil weiteren Diskussionen über die Kausalitätsproblematik nicht vorgegriffen werden soll³. Feststeht, daß Grundlage der Diskussion nur die marxistisch-leninistische Kausalitätstheorie sein kann und daß es keinen besonderen juristischen Kausalitätsbegriff gibt. Jedoch sind die Besonderheiten des Strafrechts zu berücksichtigen,

² Vgl. hierzu im einzelnen den Beitrag von Kürzinger/Neumann in diesem Heft.

³ Vgl. Hörz/Griebe/Lutzke, „Schöpferische Anwendung der marxistischen Philosophie auf die Kausalität im Strafrecht“, NJ 1968 S. 715 ff. und 751 ff., sowie die dort zitierte Literatur.