

ebenso dem Schutz der Gesundheit und des Lebens der Bürger als eine wichtige Voraussetzung für die volkswirtschaftliche Leistungssteigerung zum Wohle des Volkes Rechnung zu tragen.

Keinesfalls soll diese Feststellung darauf hinauslaufen, daß Verkehrsunfälle infolge Trunkenheit undifferenziert in jedem Fall strafrechtlich verfolgt und geahndet werden sollen. Werden aber — wie in dem geschilderten Fall — die Rechtspflichten in so verantwortungsloser Weise verletzt und dadurch so erhebliche Schäden am sozialistischen Eigentum herbeigeführt, dann reicht m. E. ein Ordnungsstrafverfahren und die einfache arbeitsrechtliche materielle Verantwortlichkeit in Höhe eines monatlichen Tariflohns nicht aus.

BERND SCHAAF,

Justitiar im VEB Handelstransport Frankfurt (Oder)

II

Der vorstehende Beitrag wirft die Frage auf, ob in der bisherigen Rechtsprechung die Tatbestandsmerkmale „Beschädigung oder Vernichtung eines bedeutenden Sachwertes“ (§ 196 Abs. 1 StGB) bzw. „Vorliegen einer allgemeinen Gefahr“ (§ 200 StGB) eventuell zu einengend angewendet worden sind. Die Einschätzung der Rechtsprechung und die Analyse des Verkehrsunfallgeschehens geben jedoch keine begründete Veranlassung, die mit der Rechtsprechung des Obersten Gerichts eingeleitete und bei den Bezirks- und Kreisgerichten durchgesetzte Praxis hierzu zu verändern. Die auf diesem Gebiet verallgemeinerten Grundsätze der Rechtsprechung haben sich bewährt und gewährleisten ein konsequentes, aber auch differenziertes Reagieren auf Rechtspflichtverletzungen im Straßenverkehr. Grundlegende Orientierungen hierzu enthält der Beschluß des Präsidiums des Obersten Gerichts zu einigen Fragen der gerichtlichen Tätigkeit in Verkehrsstrafsachen vom 15. März 1978 (NJ 1978, Heft 5, S. 229).

Zum Tatbestandsmerkmal „bedeutende Sachwerte“

In Abschn. I Ziff. 2.3. des Beschlusses des Präsidiums des Obersten Gerichts vom 15. März 1978 heißt es hierzu: „Das Tatbestandsmerkmal der Beschädigung oder Vernichtung bedeutender Sachwerte ist insbesondere dann erfüllt, wenn die Wiederherstellung oder Ersatzbeschaffung von Transportmitteln bzw. Transportgut erhebliche volkswirtschaftliche Auswirkungen verursacht. Diese Auswirkungen können auch in außergewöhnlich hohen finanziellen Schäden bestehen.“

Ausgehend davon, daß generell die fahrlässige Sachbeschädigung nicht strafbar ist, erfaßt § 196 StGB nur die Beschädigung oder Vernichtung von bedeutenden Sachwerten. In dieser Beurteilung liegt die eigentliche Problematik. Würden an dieses Tatbestandsmerkmal ähnliche Anforderungen wie an eine vorsätzliche Sachbeschädigung gestellt, dann hätte dies praktisch zur Konsequenz, daß damit alle bei einem Verkehrsunfall verursachten fahrlässigen Sachbeschädigungen zu strafrechtlichen Folgen führen würden. Das ist aber mit § 196 StGB nicht beabsichtigt. Es wäre übrigens auch nicht verständlich, wenn es lediglich von einem äußeren, zufälligen Ereignis — (nämlich dem Verkehrsunfall) abhängen sollte, ob ein fahrlässiger verursachter Schaden (z. B. in Höhe von 8 000 M) zu strafrechtlichen Konsequenzen führt oder nicht. Diese Konsequenzen sind daher an die Beschädigung oder Vernichtung eines „bedeutenden Sachwertes“ gebunden. In der Rechtsprechung wurde hierzu einheitlich der Standpunkt herausgearbeitet, daß es sich um solche Sachwerte handeln muß, die vorrangig eine Beziehung zum Transportgeschehen haben, so z. B. wichtige Transportmittel für den Personen- oder Gütertransport, wichtige Verkehrsanlagen, Transportmittel und andere Fahrzeuge zur Landesverteidigung (vgl. auch BG Dresden, Urteil vom 23. September 1976 — 3 BSB

491/76 — [NJ 1977, Heft 5, S. 151] mit erl. Anmerkung von J. Schlegel).

Das Oberste Gericht hat in einem Urteil u. a.; auch den Grundsatz aufgestellt, daß § 196 Abs. 1 StGB in der Alternative „Beschädigung bedeutender Sachwerte“ erfüllt ist, wenn durch den Verkehrsunfall ein Spezialfahrzeug erheblich beschädigt wird, für dessen Wiederherstellung besonders hoher Aufwand von Zeit und Material erforderlich ist und dessen Ausfall für mehrere Wochen durch den Einsatz anderer Fahrzeuge — überwiegend außerhalb der Arbeitszeit — ausgeglichen werden muß, so daß erhebliche Nachteile für den Betrieb in der Planerfüllung eintreten (vgl. OG, Urteil vom 12. JuU 1979 - 3 OSK 13/79 - [NJ 1979, Heft 9, S. 422]). Es ist also nicht allein von einem materiellen Schaden abhängig, ob der Tatbestand insoweit erfüllt ist. Das kann auch der Fall sein, wenn bei einem Schaden von 20 000 bis 25 000 M durch den Ausfall des Fahrzeugs nachweislich erhebliche Auswirkungen auf die Volkswirtschaft oder die Landesverteidigung eintreten.

Das Präsidium des Obersten Gerichts hat jedoch gleichzeitig in seinem Beschluß vom 15. März 1978 verbindlich festgelegt, daß das Tatbestandsmerkmal „bedeutende Sachwerte“ nicht erfüllt ist „bei Totalschäden an Pkws und bei weniger schwerwiegenden Schadensfolgen an bedeutenden Sachwerten, z. B. im Zusammenhang mit dem Entgleisen von Eisenbahnwaggons“. Aus diesen Gründen kann auch der von B. S c h a a f vertretenen Auffassung nicht gefolgt werden, daß in dem von ihm geschilderten Fall ein bedeutender Sachwert vernichtet worden sei. Abgesehen davon, daß er die Ursachen des Unfalls mit dem eingetretenen Schaden verknüpft und daraus fehlerhaft die Tatbestandsmäßigkeit herleitet, werden negative Auswirkungen im eingangs dargelegten Sinne auf betriebliche Transportleistungen lediglich behauptet. Jedoch ist nicht jeder kurzfristige Ausfall eines Lkw als strafrechtlich relevant i. S. des § 196 StGB zu beurteilen. Erst wenn die zuvor dargelegten Kriterien der Bewertung zugrunde gelegt werden, kann die Frage nach strafrechtlicher Konsequenz beantwortet werden. Dabei sind die im Präsidiumsbeschluß vom 15. März 1978 enthaltenen und in der Rechtsprechung entwickelten Maßstäbe zugrunde zu legen.

Zur „allgemeinen Gefahr für Leben und Gesundheit anderer Menschen“ gemäß § 200 StGB

In Rechtsprechung und Fachliteratur wurde zu diesem Problem wiederholt Stellung genommen (vgl. z. B. OG, Urteil vom 29. Oktober 1974 — 3 Zst 19/74 — [NJ 1975, Heft 2, S. 55] mit erl. Anmerkung von R. Schröder). Auch der Präsidiumsbeschluß vom 15. März 1978 orientiert in Abschn. II Ziff. 3 die Gerichte eindeutig darauf, daß eine allgemeine Gefahr für Leben und Gesundheit im Bereich des Straßenverkehrs dann vorliegt, wenn die reale Möglichkeit des Eintritts von Personenschäden besteht. Das muß sich aus der Prüfung des Zusammenhangs und der wechselseitigen Bedingungen des konkreten Verkehrsgeschehens ergeben. Dazu gehört die Berücksichtigung der Verkehrsdichte, der Straßenart und des Straßenzustandes, der Witterungs- und Sichtverhältnisse, des Fahrverhaltens, des Ortes und der Zeit der Pflichtverletzung, der Art des gefahrenen Fahrzeugs, der Fahrgeschwindigkeit und Dauer der Fahrt.

Die Prüfung dieser Zusammenhänge läßt die zweifelsfreie Feststellung zu, ob die reale Möglichkeit des Eintritts von Personenschaden bestand. Auf diese Weise wird vermieden, daß allein die alkoholische Beeinflussung zur strafrechtlichen Verantwortlichkeit führt. Auch abstrakt denkbare Möglichkeiten sind damit als Begründung der „allgemeinen Gefahr“ ausgeschlossen. Der von B. SchAAF befürchteten uneinheitlichen Auslegung dieses Tatbestandsmerkmals wird auf diese Weise vorgebeugt. Mit den in der Rechtsprechung dem Anliegen des § 200 StGB entsprechend entwickelten Grundsätzen wird die Anwendung des Straf-