

wickelt und entspricht den gesellschaftlichen Erfordernissen. Dazu hat auch der Beschluß des Präsidiums des Obersten Gerichts zur Rechtsprechung in Verkehrsstrafsachen vom 15. März 1978 beigetragen.¹

Verkehrssituation und ihre Berücksichtigung in der Rechtsprechung

Die Situation im Straßenverkehr ist durch folgende Merkmale gekennzeichnet:

1. Die Verkehrsdichte in den Städten, industriellen Ballungsgebieten und Erholungszentren nimmt zu. Außerhalb von Ortschaften ist sie dagegen geringer geworden, weil mit der Verlagerung der Gütertransporte von der Straße auf die Schienen- und Wasserwege der Anteil der Nutzkraftfahrzeuge zurückgegangen ist.

2. Verkehrsstauung an Knotenpunkten, vor allem in den Spitzenzeiten des Berufsverkehrs sowie im Urlauber- und Ausflugsverkehr, treten häufiger auf.

3. Die Parkmöglichkeiten in den Stadtzentren und anderen Ballungsgebieten sind eingeschränkt.

4. Das Überqueren der Fahrbahn wird für Kinder sowie ältere und hilfsbedürftige Personen risikvoller.

In der DDR sind gegenwärtig 5 Millionen Kraftfahrzeuge (ohne Kleinkrafträder) sowie 1,3 Millionen Kraftfahrzeuganhänger zugelassen. Der jährliche Zuwachs an Kraftfahrzeugen beträgt etwa 140 000.² Mehr als die Hälfte der erwachsenen Bürger der DDR ist im Besitz einer Fahrerlaubnis.

Im Jahre 1984 ereigneten sich 47 160 Verkehrsunfälle auf den Straßen der DDR. Dabei wurden 1 611 Personen getötet und 41 404 verletzt.^{3 4} Von diesen Verkehrsunfällen stellen sich 8,3 Prozent als Vergehen nach § 196 StGB dar (überwiegend nach Abs. 1 und 2 dieser Bestimmung).⁵

Die Hauptunfallursachen im Straßenverkehr sind nach wie vor:

- nicht angepaßte Geschwindigkeit,
- Nichtgewähren der Vorfahrt,
- vorschriftswidriges Betreten und Überqueren der Fahrbahn,
- Fahren unter Alkoholeinfluß,
- falsches Verhalten beim Überholen,
- ungenügender Sicherheitsabstand.

In allen Verkehrsbereichen sind die Verkehrsunfälle auf Fehlverhalten zurückzuführen, dessen Ursachen in Unaufmerksamkeit, fehlerhafter Routine und Leichtsinns bis hin zur Rücksichtslosigkeit liegen.

Straftaten gemäß § 196 StGB (Herbeiführung eines schweren Verkehrsunfalls), § 200 StGB (Verkehrsgefährdung durch Trunkenheit) und § 201 StGB (unbefugte Benutzung von Fahrzeugen) bestimmen im wesentlichen die Kriminalität im Verkehrswesen. Im Jahre 1984 betrug ihr Anteil an der Gesamtkriminalität 9,3 Prozent.⁶

Die Orientierungen im Beschluß des Präsidiums des Obersten Gerichts zur Rechtsprechung in Verkehrsstrafsachen vom 15. März 1978 wurden im Gleichklang mit den Aufgaben aus dem Verkehrssicherheitsprogramm der DDR umgesetzt. Das war wichtig für die gesellschaftliche Wirksamkeit der Rechtsprechung auf diesem Gebiet und wird es auch künftig sein.

Der Bericht des Präsidiums an die 12. Plenartagung enthält wesentliche Aussagen zu Strafrechtsverletzungen im Bereich der Eisenbahn, weil deren Auswirkungen besonders gravierend sind. Durch die Aufdeckung der Ursachen von Fehlhandlungen soll die vorbeugende Wirkung der Rechtsprechung erhöht und ihr Beitrag zur strikten Einhaltung der Schutz- und Sicherheitsbestimmungen verstärkt werden.

Der Beschluß des Präsidiums des Obersten Gerichts vom 15. März 1978 enthält in seiner Grundaussage nach wie vor zu beachtende richtige Maßstäbe zur differenzierten Anwendung der einschlägigen Tatbestände. Die 12. Plenartagung des Obersten Gerichts hat nun einige weiterreichende Orientierungen gegeben. Sie waren erforderlich, weil etliche Fragen, die sich aus der Entwicklung ergeben und zu denen neue Erkenntnisse gewonnen wurden, anders zu beantworten sind als bisher. Auf diese Probleme soll im folgenden näher eingegangen werden.

Zum Tatbestandsmerkmal „bedeutende Sachwerte“ in § 196 Abs. 1 StGB

Im Bericht des Präsidiums an die 12. Plenartagung wird klar gestellt, daß es sich bei dem Tatbestandsmerkmal „bedeutende Sachwerte“ gemäß § 196 StGB um ein deliktsspezifisches Merkmal handelt, bei dem Vergleiche zu Wirtschaftsstraftatbeständen nicht zulässig sind. Es werden als Beispiel für

dieses Tatbestandsmerkmal Sachwerte wie Transportmittel für den Güter- und Personenbeförderungsverkehr, Transportgut, Verkehrsanlagen und Wohn- und Betriebsgebäude angeführt, die unbeschadet der Eigentumsform vor unfallbedingten Schädigungen strafrechtlich geschützt werden. Bedeutend i. S. des § 196 Abs. 1 StGB sind diese Sachwerte in der Regel erst dann, wenn der materielle Schaden etwa 100 000 M beträgt. Mit einer starren Wertgrenze bestünde aber die Gefahr, praktischen Erfordernissen nicht Rechnung tragen zu können. Deshalb werden Abweichungen von dieser Wertgrenze nach unten und oben zugelassen. Eine Abweichung nach unten (d. h. bei Schäden unter 100 000 M) wäre dann zu bejahen, wenn durch die Beschädigung oder Vernichtung von Sachwerten erhebliche volkswirtschaftliche Auswirkungen eingetreten sind. Diese können beispielsweise dann vorliegen, wenn die Neubeschaffung eines Spezialtransportmittels sehr große ökonomische Aufwendungen erfordert oder wenn es sich bei vernichtetem Transportgut um wichtige Maschinenteile eines Zulieferbetriebes handelt, deren Zerstörung die termingerechte Realisierung einer Exportverpflichtung verhindert.⁵ Mit der Abweichung nach oben ist gemeint, daß es sich trotz eines materiellen Schadens von über 100 000 M nicht um bedeutende Sachwerte im Sinne dieses Tatbestands handeln muß, z. B. bei mehreren Pkws, von denen der einzelne weit unter 100 000 M kostet. Auch nicht jeder Schaden über 100 000 M im Bereich der Eisenbahn muß bedeutend im Sinne des Gesetzes sein.

Der Täter ist für den gesamten Schaden verantwortlich, der in kausaler Beziehung zu seinen Rechtspflichtverletzungen steht. Die Schadenssumme kann sich berechnen nach

- dem Schaden am Transportmittel und -gut,
- dem Schaden, der an mehreren Fahrzeugen bzw. deren Hängefahrzeugen entstanden ist, die unmittelbar am Verkehrsunfall beteiligt waren,
- dem Schaden, der im Zusammenhang mit dem Unfall an Verkehrsanlagen oder Gebäuden verursacht wurde.

Die Schadenssumme von 100 000 M kann sich also beispielsweise aus der Addition der Schäden an verschiedenen Nutzfahrzeugen und/oder deren Ladung ergeben. Entscheidend ist, daß diese Schäden in kausaler Beziehung zu der Pflichtverletzung des Täters stehen. Der Kausalzusammenhang zwischen Pflichtverletzung und materiellem Schaden ist die Grenze der Berechnung des Schadens, nicht aber der Umstand, daß sich die Wertgrenze unter Umständen erst aus der Summe der Schäden am Fahrzeug, an der Ladung und an der Verkehrsanlage ergab.

Der Täter unterliegt nur hinsichtlich des von ihm schuldhaft verursachten oder mitverschuldeten Schadens strafrechtlichen Konsequenzen, nicht jedoch für ausschließlich durch das Verhalten anderer eingetretene weitere negative Auswirkungen.

Sind Beschädigungen von Fahrzeugen, Transportgut oder Verkehrsanlagen (wie z. B. Gleiskörper, Sicherungseinrichtungen) durch Reparaturarbeiten zu beseitigen, so daß sie wieder zweckentsprechend eingesetzt werden können, bestimmt sich der Umfang des strafrechtlich relevanten Schadens nach den notwendigen Kosten für die Beseitigung der Beschädigung. Aufwendungen, die einer „Neuanschaffung“ gleichkommen, dürfen dem Täter nicht angelastet werden.

Zum Tatbestandsmerkmal „erhebliche Gesundheitsschädigung“

Eine von medizinischen Sachverständigen vorgenommene Analyse der den Verurteilungen gemäß § 196 StGB zugrunde liegenden Gesundheitsschädigungen führte zu einer Modifizierung der Kriterien der erheblichen Schädigung der Gesundheit eines anderen Menschen. Der Bericht des Präsidiums an die 12. Plenartagung des Obersten Gerichts unterscheidet drei Gruppen von Kriterien:

In der *ersten Gruppe* werden Verletzungen genannt, bei

- 1 Beschluß des Präsidiums des Obersten Gerichts „Zu einigen Fragen der gerichtlichen Tätigkeit in Verkehrsstrafsachen“ vom 15. März 1978, NJ 1978, Heft 5, S. 229.
- 2 Vgl. Statistisches Jahrbuch 1985, Berlin 1985, S. 219.
- 3 Vgl. Statistisches Jahrbuch 1985, a. a. O., S. 222.
- 4 Im Jahre 1984 gab es auf dem Gebiet des Verkehrswesens folgende Straftaten:
Herbeiführung eines schweren Verkehrsunfalls (§ 196 StGB) 3 458,
Verkehrsgefährdung durch Trunkenheit (§ 200 StGB) 2 806,
Unbefugte Benutzung von Fahrzeugen (§ 201 StGB) 5 270.
(Vgl. Statistisches Jahrbuch 1985, a. a. O., S. 388.)
- 5 Vgl. Statistisches Jahrbuch 1985, a. a. O., S. 388.
- 6 Vgl. OLG, Urteil vom 12. Juli 1979 - 3 OSK 13/79 - (NJ 1979, Heft 9, S. 422). Vgl. auch J. Schlegel/H. Blocker, „Zur Rechtsprechung in Verkehrsstrafsachen“, NJ 1980, Heft 10, S. 441; J. Schlegel, „Zur Differenzierung zwischen Straftaten und Ordnungswidrigkeiten bei Herbeiführung von Verkehrsunfällen“, NJ 1982, Heft 2, S. 87.