

Freiburger Universitätsreden

Veröffentlichungen der Albert-Ludwigs-Universität
und der Wissenschaftlichen Gesellschaft in Freiburg

Neue Folge · Heft 39

HANS-HEINRICH JESCHECK

Aufbau und Behandlung
der Fahrlässigkeit
im modernen Strafrecht

Freiburg im Breisgau 1965

HANS FERDINAND SCHULZ VERLAG

1965 D 1165

Freiburger Rektoratsrede, gehalten am 8. Mai 1965

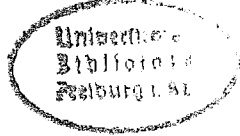
NE: P 3918, au

B

8983

b6

20



Copyright by Hans Ferdinand Schulz Verlag, Freiburg i. Br., 1965
Printed in Germany
Universitätsdruckerei Poppen & Ortmann, Freiburg i. Br.

B 8983, b6

Die Fahrlässigkeitsdelikte haben sich im modernen Strafrecht zu einem zweiten Schwerpunkt neben den vorsätzlich begangenen Verbrechen und Vergehen entwickelt. Während das Reichsstrafgesetzbuch von 1871 der Fahrlässigkeit noch relativ geringe Bedeutung beimessen konnte, hat sich das Bild in den letzten 15 Jahren vollständig gewandelt. Die Möglichkeiten der Gefährdung von Leib, Leben und Eigentum haben sich, vornehmlich durch die Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs, vervielfacht, zugleich ist aber auch der Umfang der Schäden, die durch den fahrlässigen Umgang mit dem Potential des technischen Zeitalters eintreten können, erheblich angewachsen. Die Reichskriminalstatistik von 1901 sah mit 680 Verurteilungen wegen fahrlässiger Tötung und 4612 Verurteilungen wegen fahrlässiger Körperverletzung noch relativ harmlos aus, wenn man sie — bei fast gleicher Einwohnerzahl des damaligen Reichsgebiets¹ — mit der Bundeskriminalstatistik von 1962 vergleicht. Verzeichnet sind hier 4399 Verurteilungen wegen fahrlässiger Tötung, davon 3884 im Straßenverkehr, und 108 363 Verurteilungen wegen fahrlässiger Körperverletzung, davon 103 112 im Straßenverkehr. Insgesamt machen die (meist fahrlässig begangenen) Vergehen im Straßenverkehr mit 275 712 Verurteilungen 46,1 % der 597 198 Verurteilungen wegen Verbrechens oder Vergehens überhaupt aus². Nimmt man die mehr als 1,1 Millionen Verkehrsübertretungen hinzu, die jährlich abgeurteilt werden und die ebenfalls zum großen Teil fahrlässig begangen sind, so ergibt sich, daß es die Gerichte überwiegend mit Fahrlässigkeitstaten zu tun haben und daß diejenigen, die es mit der Strafjustiz zu tun bekommen, überwiegend Fahrlässigkeitstäter sind. Außerhalb des Straßenverkehrs ist zwar eine leicht

¹ Die mittlere Wohnbevölkerung im Bundesgebiet (einschließlich West-Berlins) betrug im Jahre 1962 56 938 000; dem entspricht im Reichsgebiet die mittlere Wohnbevölkerung des Jahres 1901 mit 56 874 000; vgl. Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland 1963, S. 33.

² Angaben aus: Statistisches Bundesamt Wiesbaden, Fachserie A, „Bevölkerung und Kultur“, Reihe 9, Rechtspflege, 1962.

rückläufige Entwicklung der Verurteilungen wegen fahrlässiger Tötung und Körperverletzung eingetreten, doch kann auf vielen Gebieten der technischen Welt schon der geringste Fehlgriff eine Katastrophe auslösen, wie die Stauseeunglücke der letzten Jahre oder die Folgen der Verwendung von ungenügend erprobten Heilmitteln gezeigt haben, von den Gefahren der Atomenergie ganz zu schweigen.

„Engineering, Education und Enforcement“ nennt ein amerikanisches Schlagwort die drei Kräfte, die dazu berufen sind, die allgemeine Sicherheit gegenüber den Gefahren der technischen Welt zu gewährleisten. Hier geht es um das „Enforcement“, das heißt um die Rolle des Strafrechts und der Strafjustiz in dem Kampf gegen die Fahrlässigkeit. Selbst für die Unfälle im Straßenverkehr, die oft als eine Art unvermeidlichen Preises für die Motorisierung hingestellt werden³, ist durch umfassende Untersuchungen nachgewiesen, daß sie zu 80 bis 90 % auf menschliches Versagen zurückzuführen sind, mit anderen Worten auf Verhaltensfehler und nicht auf äußere Gründe⁴. Damit aber steht fest, daß wir es auch hier mit der ureigenen Aufgabe des Strafrechts zu tun haben, die grundlegenden sozialetischen Gesinnungswerte zu erhalten und dadurch Rechtsgüter gegen Verletzung oder Gefährdung zu schützen⁵.

Die besondere Schwierigkeit der Fahrlässigkeitsproblematik ist schon seit *Feuerbach* bekannt⁶. Erschwert ist die theoretische Er-

³ Vgl. dagegen die treffenden Bemerkungen in BGHSt 16, 149.

⁴ Vgl. *Meyer-Jacobi-Stiefel*, Typische Unfallursachen im deutschen Straßenverkehr. Eine Veröffentlichung des Kuratoriums „Wir und die Straße“, Bad Godesberg, und des HUK-Verbandes e. V., Hamburg, Bd. I, 1959, S. 9 u. Bd. III, 1961, S. 35; *Willett*, Criminal on the Road, London 1964, S. 300.

⁵ Ebenso *Bockelmann*, Die künftige Entwicklung des Verkehrsstrafrechts, kraftfahrt + verkehrsstrafrecht, März 1965, S. 4; *Richard Lange* u. A. in: Welchen Beitrag können die beteiligten wissenschaftlichen Fachrichtungen zur Klärung von Unfalltatbeständen und zur Hebung der Verkehrssicherheit leisten? 1962, S. 91.

⁶ Vgl. die komplizierten Darlegungen von *Feuerbach* im Lehrbuch des gemeinen in Deutschland gültigen peinlichen Rechts, 13. Aufl., Gießen 1840, S. 92 ff. Charakteristisch sind ferner Äußerungen wie die von *Binding*, Die Normen und ihre Übertretung, Bd. IV, Leipzig 1919, S. 336 f.: „Die Vorsatzlehre ist relativ leichte Arbeit gegenüber der Lehre von der Fahrlässigkeit“, und *Roux*, Note Sirey 1927, I, 33: „Il n'est peut-être pas, en droit pénal, de théorie encore plus remplie d'obscurités que celle du délit par imprudence.“ Mit Recht hat endlich *Eb. Schmidt* am Schluß seiner großen historischen Darstellung das Fahrlässigkeitsproblem als die eine der beiden besonderen Aufgaben der Strafjustiz der Gegenwart hingestellt; vgl. Einführung in die Geschichte der deutschen Strafrechtspflege, 3. Aufl., Göttingen 1965, S. 455.

kenntnis dadurch, daß hier nicht an die ontische Gegebenheit des Willens als Steuerungsfaktor des menschlichen Handelns angeknüpft werden kann, sondern daß der kriminelle Gehalt der Tat in der Verletzung von Sorgfaltspflichten besteht, die dem normativen Bereich angehören. Aber auch die Behandlung des Fahrlässigkeitstäters ist eine kriminalpolitische Aufgabe kompliziertester Art, weil die Tat alle Schattierungen des Seelenlebens von echter krimineller Einstellung über die verschiedensten Spielarten der Psychopathie bis hin zu bloßen Konzentrationsmängeln und minimalen Versehen widerspiegeln kann⁷. Der Aufbau der Fahrlässigkeitstat als theoretisches Problem hat in den letzten Jahren in der Wissenschaft bedeutende Fortschritte gemacht, die Behandlung des Fahrlässigkeitstäters als kriminalpolitisches Problem steht dagegen noch ganz in den Anfängen.

I

Die Rechtsfolgen, die das Strafrecht gegenüber Fahrlässigkeitstaten vorsieht, sind — wie auch sonst — Strafen und Maßregeln. Die Fahrlässigkeit ist der Zurechnungsgrund dafür, daß jemand für die unvorsätzliche Herbeiführung eines Güterschadens durch Auferlegung einer strafrechtlichen Sanktion verantwortlich gemacht werden kann, und nicht ein anderer Mensch oder der Zufall. Die Zurechnung setzt im Strafrecht zweierlei voraus: die Tat muß einmal die Rechtsordnung verletzen — wir nennen das die Rechtswidrigkeit; die Rechtsverletzung muß dem Täter ferner persönlich zum Vorwurf gemacht werden können — wir nennen das die Schuld. In der Strafrechtslehre ist die Fahrlässigkeit früher immer nur als *Schuldart* angesehen worden, als der Vorwurf nämlich, daß der Täter im Hinblick auf die Vermeidung der eingetretenen Rechtsgutsverletzung nicht jede ihm selbst mögliche Vorsicht habe walten lassen⁸. Das Neue an

⁷ Vgl. *Meyer-Jacobi-Stiefel* a. a. O. Bd. III, S. 36 ff.; *Göppinger*, Der Verkehrssünder als krimineller Typus, in: *Kriminalbiologische Gegenwartsfragen*, Heft 4, Stuttgart 1960, S. 78 ff.

⁸ Vgl. die führenden Darstellungen von *v. Liszt-Schmidt*, Lehrbuch des deutschen Strafrechts, Bd. I, Berlin und Leipzig 1932, S. 272; *Mezger*, Strafrecht, 3. Aufl., Berlin und München 1949, S. 349 f. Ähnlich heute noch *Baumann*, Strafrecht, Allg. Teil, 3. Aufl. Bielefeld 1964, S. 402.

der heute herrschend gewordenen Theorie der Fahrlässigkeit⁹, die auch in Österreich¹⁰ und der Schweiz¹¹ Anhänger gefunden hat, besteht darin, daß die Fahrlässigkeit *zugleich als ein Merkmal der Rechtswidrigkeit* verstanden wird, nämlich als die Eigenschaft der Handlung, hinter denjenigen Sorgfaltsanforderungen zurückzubleiben, die die Rechtsordnung ohne Rücksicht auf persönliche Fähigkeiten an den gewissenhaften und einsichtigen Menschen in der Situation des Täters allgemein stellen muß¹². Die strafrechtliche Rechtsprechung hat sich dieser Auffassung angeschlossen (BGH VRS 14, 30). Auch in der Zivilrechtsdogmatik wird heute angenommen, daß es schon für die Rechtswidrigkeit eines Leib, Leben oder Eigentum gefährdenden Verhaltens darauf ankommt, ob gegen eine objektive Sorgfaltspflicht verstoßen ist¹³, und der Große Senat für

⁹ In diesem Sinne *Boldt*, Zur Struktur der Fahrlässigkeits-Tat, ZStW 68 (1956) 335 ff.; *Engisch*, Der Unrechtstatbestand im Strafrecht, DJT-Festschrift, Bd. I, Karlsruhe 1960, S. 428; *Gallas*, Zum gegenwärtigen Stand der Lehre vom Verbrechen, ZStW 67 (1955) 42; *K. A. Hall*, Fahrlässigkeit im Vorsatz, Marburg 1959, S. 22; *Henkel*, Zumutbarkeit und Unzumutbarkeit als regulatives Rechtsprinzip, Mezger-Festschrift, München und Berlin 1954, S. 282 ff.; *Armin Kaufmann*, Das fahrlässige Delikt, ZfRV 1964, 45; *Maihofer*, Zur Systematik der Fahrlässigkeit, ZStW 70 (1958) 184 ff.; *H. Mayer*, Strafrecht, Allgemeiner Teil, Stuttgart und Köln 1953, S. 269; *Niese*, Finalität, Vorsatz und Fahrlässigkeit, Tübingen 1951, S. 61; *Stratenwerth*, Die Bedeutung der finalen Handlungslehre, SchwZStr 81 (1965) 205 ff.; *Welzel*, Das Deutsche Strafrecht, 9. Aufl. Berlin 1965, S. 118 ff.; *Welzel*, Fahrlässigkeit und Verkehrsdelikte, Karlsruhe 1961.

¹⁰ Vgl. *Rittler*, Lehrbuch des österr. Strafrechts, Bd. I, 2. Aufl. Wien 1954, S. 217 ff.; *Nowakowski*, Zur Theorie der Fahrlässigkeit, Jur. Bl. 1953, 507; *Graßberger*, Aufbau, Schuldgehalt und Grenzen der Fahrlässigkeit, ZfRV 1964, 20 ff.

¹¹ Vgl. *Schwander*, Das Schweizerische Strafgesetzbuch, 2. Aufl. Zürich 1964, S. 94; *Graven*, Revue de science criminelle et de droit pénal comparé 1962, 253.

¹² Dagegen läßt *Maurach*, Deutsches Strafrecht, Bd. I, 3. Aufl. Karlsruhe 1965, S. 468 beim Fehlen der objektiven Merkmale der Fahrlässigkeit nur die Tatverantwortung entfallen. Ausschließlich subjektiv bestimmen die Fahrlässigkeit *Schönke-Schröder*, Strafgesetzbuch, 12. Aufl. München und Berlin 1965, § 59 Anm. 175 und *Oehler*, Die erlaubte Gefahrsetzung und die Fahrlässigkeit, Eb. Schmidt-Festschrift, Göttingen 1961, S. 246.

¹³ Vgl. *v. Caemmerer*, Wandlungen des Deliktrechts, DJT-Festschrift, Bd. II, Karlsruhe 1960, S. 132; *Wiethoelter*, Der Rechtfertigungsgrund des verkehrsrichtigen Verhaltens, Karlsruhe 1960, S. 35 f. — *Larenz*, Lehrbuch des Schuldrechts, Bd. I, 5. Aufl. München und Berlin 1962, S. 211 ff. weist allerdings übereinstimmend mit *v. Caemmerer* darauf hin, daß es im Zivilrecht auch noch andere Fälle der Rechtswidrigkeit gibt. Ebenso *Deutsch*, Fahrlässigkeit und erforderliche Sorgfalt, Köln 1963, S. 235 f.

Zivilsachen des Bundesgerichtshofs hat bei einem Zusteigeunfall infolge Anfahrens der Straßenbahn an einer Haltestelle den berühmten Leitsatz geprägt, „daß bei verkehrsrichtigem Verhalten eines Teilnehmers am Straßen- oder Eisenbahnverkehr eine rechtswidrige Schädigung nicht vorliegt“ (BGHZ 24, 26)¹⁴. Die theoretische Bedeutung dieses objektiven Maßstabs der Sorgfalt ist leicht einzusehen, denn gefragt wird hier — vor jeder subjektiven Erörterung des persönlichen Könnens — danach, was in einer konkreten Situation im Hinblick auf die Vermeidung einer bestimmten Rechtsgutsverletzung am besten zu geschehen hat. Praktisch sind freilich die Auswirkungen dieser Betrachtungsweise dadurch weitgehend vorweggenommen worden, daß Rechtsprechung und Lehre den objektiven Maßstab seit jeher im Rahmen des Schuldbegriffs der Fahrlässigkeit zu berücksichtigen pflegten¹⁵. Trotzdem halte ich die Aufgliederung der Fahrlässigkeit in objektiv-generelle und subjektiv-individuelle Bestandteile, die die Rechtswidrigkeit bzw. die Schuld mitbestimmen, auch praktisch für einen Gewinn, wie sogleich noch näher begründet werden soll.

II

Welchen Inhalt und welche Bedeutung besitzt nun die Fahrlässigkeit, wenn sie als Merkmal der *Rechtswidrigkeit* einer Handlung aufgefaßt wird?

1. Wir gehen aus von der Auffassung, daß die Strafrechtssätze Imperative sind. Jede Rechtsnorm, die fahrlässiges Verhalten unter Strafe stellt, verlangt also von jedem Rechtsgenossen die Anwendung

¹⁴ Die Entscheidung ist im Prinzip zu billigen, verfehlt ist nur die Einordnung des „verkehrsrichtigen Verhaltens“ in die Gruppe der Rechtfertigungsgründe. Hiergegen mit Recht v. Caemmerer a. a. O. 134; dafür jedoch Baumann, Die Rechtswidrigkeit der fahrlässigen Handlung, MDR 1957, 646.

¹⁵ Charakteristisch z. B. RGSt 39, 5; 67, 19/20; Eb. Schmidt, Der Arzt im Strafrecht, Leipzig 1939, S. 173; Eb. Schmidt, Der Arzt im Strafrecht, in: Ponsold, Lehrbuch der gerichtlichen Medizin, 2. Aufl. Stuttgart 1957, S. 60 ff.; Mezger, Über strafrechtliche Verantwortlichkeit für ärztliche Kunstfehler, Deutsche Zeitschrift für die gesamte gerichtliche Medizin 42 (1953/54) 375. Dagegen bezeichnete Engisch, Die rechtliche Bedeutung der ärztlichen Operation, in: Stich-Bauer, Fehler und Gefahren bei chirurgischen Operationen, 4. Aufl. Jena 1958, S. 1539 den Kunstfehler bereits als „objektive Voraussetzung des Verschuldens“.

Zielinskr. Ex-ante

der objektiv gebotenen, das heißt der „im Verkehr erforderlichen“ Sorgfalt (§ 276 Abs. 1 Satz 2 BGB), um den Eintritt des mißbilligten Erfolgs zu vermeiden¹⁶. Wer entgegen dem Sorgfaltsgebot etwas Falsches tut oder etwas Richtiges unterläßt — letzteres natürlich in den Grenzen, die für unechte Unterlassungsdelikte gelten — begeht bereits eine Rechtsverletzung, ohne Rücksicht auf den Eintritt des Schadens, dessen Vermeidung die betreffende Rechtsnorm im Auge hat. Schon in den klassischen Monographien zur Fahrlässigkeit finden sich übrigens Andeutungen der richtigen Sicht, daß die Einhaltung oder Verletzung der objektiven Sorgfaltsanforderungen eine Frage der Rechtswidrigkeit der Handlung ist¹⁷.

2. Art und Maß der anzuwendenden Sorgfalt ergeben sich jeweils aus den konkreten Umständen im Verhältnis zu dem Zweck der Vermeidung der betreffenden Rechtsgutsverletzung. Inhalt des Sorgfaltsgebots ist es, die Gefährlichkeit einer bestimmten Situation für das geschützte Rechtsgut zu erkennen und sich danach zu richten, das heißt die gefährliche Handlung entweder ganz zu unterlassen oder nur unter bestimmten Sicherheitsvorkehrungen vorzunehmen. Das Strafgesetzbuch selbst enthält freilich keine Anweisungen dafür, was in dieser Richtung jeweils zu geschehen hat, sondern beschränkt sich z. B. bei der fahrlässigen Tötung auf die ziemlich nichtssagende Formel: „Wer durch Fahrlässigkeit den Tod eines Menschen verursacht, wird . . . bestraft“ (§ 222 StGB). Nur für einzelne Gebiete, wie z. B. für den Straßenverkehr, gibt es detaillierte gesetzliche Sondernormen, etwa die Vorfahrtsregeln (§ 13 StVO), die aber wiederum durch das allgemeine Sorgfaltsgebot des „neminem laede“ in § 1 StVO modifiziert werden; für einzelne Berufszweige sind bestimmte Sorgfaltsregeln gewohnheitsrechtlich anerkannt, sie bilden z. B. die *lex artis* der Ärzte; im übrigen aber liegt hier das weite Feld des frei sich entfaltenden Richterrechts, in scheinbarem Gegensatz zu dem Gebot des Grundgesetzes, daß Strafvorschriften so bestimmt wie möglich formuliert sein sollen (Art. 103 Abs. 2 GG). Der Vorwurf der Verfassungswidrigkeit, der auch an dieser Stelle er-

¹⁶ Vgl. *Engisch*, DJT-Festschrift a. a. O. S. 413 ff.

¹⁷ *Exner*, Das Wesen der Fahrlässigkeit, Leipzig und Wien 1910, S. 193; *Engisch*, Untersuchungen über Vorsatz und Fahrlässigkeit im Strafrecht, Berlin 1930, S. 278.

hoben wird¹⁸, ist jedoch nicht berechtigt. Er ist es hier noch weniger als etwa bei den unechten Unterlassungsdelikten, weil ein anderes Verfahren als die Entwicklung durch ständige Gerichtspraxis für die Konkretisierung der Sorgfaltspflichten gar nicht denkbar ist. Aufgabe der Rechtslehre ist es in dieser Lage jedoch, die Grundsätze herauszuarbeiten und kritisch zu überprüfen, die die Rechtsprechung anwendet, um die objektiven Anforderungen an die Sorgfalt allgemein festzulegen. Da die Jurisprudenz eine praktische Wissenschaft ist, muß die Kardinalfrage immer lauten, was bei einer bestimmten theoretischen Einsicht für die Ordnung des Gemeinschaftslebens wirklich herauskommt.

3. Der praktische Wert der gesonderten Erfassung des objektiv-generellen Faktors der Fahrlässigkeit als Bestimmungsgrund der Rechtswidrigkeit der Tat wird durch die folgenden *fünf Thesen* gekennzeichnet:

a) Die Erkenntnis, daß die Rechtswidrigkeit der Fahrlässigkeitstat, abgesehen vom Erfolg, entscheidend von der Art und Weise der Handlung geprägt wird, macht es möglich, die bei Fahrlässigkeitsdelikten nie ganz vermeidbare, aber in der Praxis viel zu stark betonte Erfolgshaftung in angemessene Proportionen zurückzuführen, d. h. bei der Strafzumessung den Handlungsunwert mindestens in gleicher Weise zu berücksichtigen wie den Erfolgswert¹⁹.

b) An die rechtswidrige Fahrlässigkeitstat können ferner, auch wenn der Täter schuldlos ist, sichernde Maßregeln geknüpft werden, wie das bei der Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 42 m StGB auch vorgesehen ist.

c) Weiter können die Voraussetzungen der Strafbarkeit bei der Rauschtat (§ 330a StGB), wenn diese nämlich ein fahrlässiges Delikt ist, durch die objektiven Kriterien der Fahrlässigkeit richtig bestimmt werden.

d) Vor allem aber wird die Rechtsprechung dadurch, daß sie von der objektiven Seite der Fahrlässigkeit ausgeht, dahin geführt, Regeln

¹⁸ So z. B. *Gundermann*, Untersuchungen zu der Frage, ob sich aus § 1 StVO das im Straßenverkehr zu beachtende Verhalten eindeutig bestimmen läßt. Diss. Hamburg 1961, S. 135 ff. u. 140 ff.

¹⁹ Vgl. dazu *Stratenwerth*, Handlungs- und Erfolgswert im Strafrecht, Schweiz Z Str 79 (1963) 255; *Bockelmann a. a. O.* S. 7.

über Sorgfaltsgebote aufzustellen, durch die allgemein festgelegt wird, welches Verhalten in einer bestimmten Situation geboten, erlaubt oder verboten ist, so daß sich jedermann in gleicher Lage nach einem anerkannten Maßstab orientieren kann.

e) Endlich steht mit der Anerkennung des objektiven Kriteriums der Fahrlässigkeit fest, daß mehr als die generell zu fordernde Sorgfalt unter strafrechtlichem Aspekt niemand aufzubringen braucht, obwohl der Einzelne vielleicht persönlich noch weiteres zu leisten vermöchte.

4. Wir wollen nun an Hand von Beispielen zu zeigen suchen, wie die von der Rechtsprechung herausgearbeiteten Sorgfaltsgebote aussehen, wie sie zu bewerten sind und wie sie sich bei internationalem Vergleich ausnehmen. Maßstab ist dabei immer der gewissenhafte, einsichtige Mensch des Verkehrskreises, dem der Handelnde zugehört, in der konkreten Situation, in der sich dieser befunden hat, und bei Betrachtung der Gefahrlage ex ante, also etwa — um das Gemeinte an Beispielen aus der Praxis zu erläutern — der „gewissenhafte Rennfahrer“ unter den Bedingungen des Nürburgrennens (BGHZ 5, 320), der „gewissenhafte nichtärztliche Heilbehandler“, der einem bedrohlichen Krankheitsbild gegenübersteht (RGSt 67, 23 f.), der „ordentliche und gewissenhafte Bauleiter“, der ein neuartiges Werkzeug in Gebrauch nimmt (BGH Betr. 1958, 1184). Entsprechend geht man im amerikanischen Strafrecht aus von dem „standard of care which a reasonable person would exercise in the situation“²⁰ oder im französischen Recht nach römischem Vorbild vom „bon père de famille“²¹.

a) In der deutschen Judikatur gibt es, das muß man einräumen, einzelne Beispiele *überspannter* Sorgfaltsregeln, wie etwa die Forderung an den Kraftfahrer, der von der Polizei wegen eines Beleuchtungsdefekts angehalten wird, dafür zu sorgen, daß die Beamten die von ihnen selbst aufgestellte Sicherheitsleuchte nicht zu früh entfernen, damit ein von hinten kommendes Fahrzeug nicht auf die

²⁰ So Illinois Criminal Code, § 4—7; ähnlich der Entwurf für ein Strafgesetz von New York 1964, § 45 Ziff. 6, 7. Beide Formulierungen sind angelehnt an Model Penal Code, Proposed Official Draft, § 2.02, Abs. 2 c, d. Dazu Honig, Entwurf eines StGB für die USA (Model Penal Code) ZStW 75 (1963) 77.

²¹ Ripert-Boulangier, Traité de Droit Civil, Bd. II, Paris 1957 Nr. 899: „Celui qui n'agit pas en bon père de famille est en faute.“

unbeleuchtete Seite des haltenden Wagens auffahren kann (BGHSt 4, 360). Andere Entscheidungen muten fast schon wie Juristenwitz an, so das Verbot der Mitnahme einer Beifahrerin, die „auf Grund ihres südlichen Temperaments zu sprunghaften Stimmungsänderungen und Gefühlsausbrüchen neigt“ und durch plötzliche Umarmung den Fahrer aus dem Konzept bringt (OLG Oldenburg DAR 1951, 147), oder die angeblich existierende Entscheidung eines Amtsgerichts, nach der ein Kraftfahrer bei zweifelhafter Lage an einem unbeschränkten Bahnübergang notfalls erst das Ohr auf die Schiene legen müsse, um festzustellen, ob sich auch kein Zug nähert. Demgegenüber ist zu sagen, daß es sich bei der Fahrlässigkeit nie um bloße *Sorgfaltsmöglichkeiten*, sondern immer nur um *Sorgfaltspflichten* handeln kann, die die Rechtsordnung nach den gesamten Umständen des Falles *vernünftigerweise* auferlegen darf.

b) Das weiß natürlich auch die Praxis. Viel charakteristischer als derartige Übertreibungen ist demgemäß die ausdrückliche *Ablehnung übersteigter* Anforderungen. Hauptbeispiele dafür sind im Straßenverkehrsrecht der Vertrauensgrundsatz (BGHSt 7, 118; 12, 81), der heute sogar vielfach schon als zu weitgehend angesehen wird²², und die Zubilligung der Schrecksekunde, wenn jemand schuldlos von einer plötzlich auftretenden Gefahr überrascht wird (BGH VRS 23, 378)²³; im Medizinalrecht die Anerkennung der Arbeitsteilung zwischen Arzt und Hilfspersonal²⁴, im Haftungsrecht die Entscheidung, daß ein Zwischenhändler einen Waggon Schrott, den er gekauft hat und weiterverkaufen will, nicht vorher entladen muß, um ihn auf verborgene Sprengkörper zu untersuchen (BGH Betr. 1958, 398).

c) Typische Entscheidungen, in denen die Praxis meines Erachtens *das richtige Maß* zwischen einem Zuviel und Zuwenig an Pflichten getroffen hat, veranschaulichen die hohe soziale Bedeutung dieser allgemeinen Sorgfaltsregeln, die freilich — das muß man sich stets

²² So *Wimmer*, Einschränkung oder Ausdehnung des Vertrauensgrundsatzes? DAR 1963 369 ff. Bedenken hiergegen äußert mit Recht *Bockelmann* a. a. O. S. 17. Welche Bedeutung der Vertrauensgrundsatz hat, erkennt man, sobald man ihn mit dem früher, z. B. noch in RGSt 65, 135, vertretenen Mißtrauensgrundsatz vergleicht, der praktisch unerfüllbare Sorgfaltsanforderungen zur Folge hatte.

²³ Ein gutes Beispiel enthält auch (Schweiz.) BGE 89 IV 103, wo es heißt, man würde die Anforderungen an die Verkehrsteilnehmer überspannen, wenn man bei der Zurechnung auf Bruchteile von Sekunden abstellen wollte.

²⁴ Vgl. hierzu *Stratenwerth*, Arbeitsteilung und ärztliche Sorgfaltspflicht, Eb. Schmidt-Festschrift S. 383 ff. mit vielen Beispielen aus der Rechtsprechung.

vor Augen halten — immer nur auf *gleichartige* Lagen angewendet werden können. So ist für das Verkehrsstrafrecht daran zu erinnern, daß der Bundesgerichtshof entgegen verbreiteten Mißbräuchen am Erfordernis des Sichtfahrens bei Dunkelheit auf der Autobahn (BGHSt 16, 145) ebenso festgehalten hat wie an der unbedingten Beobachtung des Sicherheitsabstands (BGHSt 17, 223). Besonders eingehende Sorgfaltsgebote hat die Rechtsprechung seit jeher für die Ausübung der Heilkunde aufgestellt. Zu nennen ist hier aus der Fülle des Materials die Pflicht zum Hausbesuch bei telefonisch übermittelten Symptomen für eine ernstere Erkrankung (BGHSt 7, 213); die *Begrenzung* der den Arzt entlastenden Arbeitsteilung durch die Pflicht zur Kontrolle der richtigen Übermittlung von Verordnungen (BGHSt 3, 95 und 6, 282) und durch die Aufsichts- und Überwachungspflicht bei ungeschultem Personal (BGH NJW 1955, 1488); das Gebot der Auffindung und Korrektur eines Druckfehlers in einer Fachzeitschrift bei Dosierung eines stark giftigen Medikaments (SHOLG Schlesw.-Holstein. Anz. 1949, 293), das Erfordernis der Selbstprüfung hinsichtlich des eigenen Könnens bei Übernahme eines schwierigen Falls (RG HRR 1938 Nr. 187), die Pflicht, sich nicht leichtfertig über die Erfahrungen der Schulmedizin hinwegzusetzen und als besonders wirksam anerkannte Behandlungsmethoden auch dann anzuwenden, wenn sie der eigenen Richtung nicht entsprechen (RGSt 64, 269; 67, 23; 74, 60; BGH NJW 1960, 2253). Für das Arbeitsrecht ist charakteristisch die Pflicht zur Kontrolle der *Einhaltung* der Unfallverhütungsvorschriften, weil die Berufserfahrung lehrt, daß das Gefühl für Gefahren, denen man ständig ausgesetzt ist, verlorengeht (BGH Betr. 1953, 670). Daraus ergibt sich insbesondere die Pflicht des Betriebsleiters, die als besonders gefährlich bekannten Abbrucharbeiten an Gebäuden entweder selbst zu überwachen oder durch einen verantwortlichen Stellvertreter überwachen zu lassen (OLG Köln Vers. R. 1958, 713; BGH Betr. 1959, 655).

5. Beim Vergleich dieser Sorgfaltsgebote mit entsprechenden Normen, die in repräsentativen Auslandsrechten gelten, zeigt sich, daß die deutsche Judikatur eine mittlere Linie einhält, die den Ausschlag in die Extreme vermeidet. Im *französisch-belgischen* Recht genügt schon der allergeringste Vorsichtsmangel zur Bestrafung²⁵, wie etwa

²⁵ *Constant*, Manuel de Droit Pénal, Deuxième Partie, Tome II, Liège 1954, Nr. 1077: „la faute la plus légère suffit“.

die Anbringung von an sich tauglichen Vorkehrungen gegen die Benutzung eines im Bau befindlichen Aufzugs, die aber so beschaffen waren, daß sie über Nacht von Unbekannten beseitigt werden konnten²⁶, so daß anderen Tags ein Unfall passierte, oder die Überlassung eines Kraftwagens an einen an sich ganz einwandfreien Fahrer, der aber gelegentlich zum Alkohol neigte²⁷. Im *amerikanischen* Strafrecht reicht dagegen einfache Fahrlässigkeit gerade nicht zur Bestrafung aus, vielmehr wird hier ein mit „criminal, culpable oder gross negligence“ bezeichnet höherer Grad der Unvorsichtigkeit als für die unerlaubte Handlung des Zivilrechts verlangt²⁸. Charakteristisch sind dafür zwei Entscheidungen aus dem Jahre 1961, durch die nach unglücklich verlaufenen privaten Wettfahrten mit Kraftfahrzeugen auf offener Straße, bei denen einer der Bewerber ums Leben gekommen war, für den Überlebenden Freispruch von der Anklage der fahrlässigen Tötung des anderen erfolgte²⁹, während der Bundesgerichtshof in einem gleichliegenden Fall bekanntlich verurteilt hat (BGHSt 7, 117). Dahinter steht im französisch-belgischen Recht der Ausschluß des Schadensersatzanspruchs bei freisprechendem Urteil des Strafrichters, mit anderen Worten das Bestreben, dem Verletzten in jedem Falle zu seinem Gelde zu verhelfen, im amerikanischen Recht das Gefühl, daß die Bestrafung der Fahrlässigkeit nur dann berechtigt ist, wenn der Täter bewußt ein erhebliches Risiko auf sich genommen hat³⁰. Beide Gründe sind für das deutsche Strafrecht nicht durchschlagend. Unsere Rechtsprechung wird daher gut daran tun, bei ihrem Mittelweg zu bleiben.

²⁶ Cass. fr. 18 décembre 1912 Sirey, 1914 I 249.

²⁷ Cass. belg. 13 juin 1938 Pas., 1938 I 215.

²⁸ Vgl. *Honig*, Das amerikanische Strafrecht, in: *Mezger-Schönke-Jescheck*, Das ausländische Strafrecht der Gegenwart, Bd. IV, Berlin 1962, S. 114 ff. mit Beispielen aus der Rechtsprechung.

²⁹ Commonwealth v. Root 170 A 2d 310 (Pa. 1961) und Tacker v. State 117 SE 2d 913 (Ga. 1961).

³⁰ Charakteristisch Commonwealth v. Welansky 316 Mass. 383; 55 N. E. 902 (11): „Knowledge of facts that would cause a reasonable man to know the danger is equivalent to knowing the danger“; in People v. Barnes 148 NW 400, 407 (Mich. 1914) heißt es sogar: „gross negligence . . . means . . . indifference to the rights of others that is equivalent to a criminal intent.“

Die Rechtswidrigkeit der Fahrlässigkeitstat hängt aber nicht bloß von der Verletzung einer Sorgfaltspflicht beim Handlungsvollzug ab, sondern wird auch durch den *Eintritt des tatbestandsmäßigen Erfolgs* mitbestimmt. Zwar ist es bekanntlich oft ein Spiel des Zufalls, ob durch eine fahrlässige Handlung jemand getötet oder verletzt wird, aber es wäre verfehlt, den Erfolg deswegen als bloße objektive Bedingung der Strafbarkeit zu verstehen, wie das in der italienischen Lehre zum Teil vertreten wird³¹. Drei Gründe — abgesehen vom Kausalzusammenhang — sind es, die den Erfolg mit der fahrlässigen Handlung verknüpfen und den Juristen befähigen, das Ganze doch als Einheit zu behandeln: erstens bestimmt die Gefahr für das Handlungsobjekt Art und Maß der jeweils erforderlichen Sorgfalt; zweitens muß sich die Sorgfaltspflichtverletzung in dem Erfolg niedergeschlagen haben; drittens muß der Erfolg im Zeitpunkt der Handlung für den einsichtigen Angehörigen des Verkehrskreises des Täters voraussehbar gewesen sein.

1. Erste Bedingung der Zurechnung des Erfolgs ist und bleibt die Kausalität der Handlung, die nach einer geläufigen Formel dann gegeben ist, wenn die Handlung nicht hinweggedacht werden kann, ohne daß der Erfolg entfiere (BGHSt 1, 332). Hinzukommen muß jedoch, wie gesagt, weiter, daß sich die Pflichtverletzung in dem eingetretenen Schaden tatsächlich *ausgewirkt* hat³². Zu verneinen ist dies in Fällen rein zufälliger Verknüpfung von Ereignissen, wie diese uns in zwei amerikanischen Entscheidungen aus einer Fülle ähnlichen Materials entgegentritt: hat ein Kraftfahrer, dessen Fahrerlaubnis abgelaufen ist³³ oder der verbotswidrig Alkohol transportiert³⁴, ohne

³¹ So besonders *Manzini*, Trattato di diritto penale italiano, 4. Aufl. bearbeitet von *Pisapia*, Turin 1961, Bd. I, S. 606 und *Vannini*, Le condizione estrinseca di punibilità, in: Raccolta di alcuni scritti minori, Mailand 1952, S. 76. Dagegen sehen den Erfolg bei den Fahrlässigkeitsdelikten als Bestandteil des Unrechts tatbestandes an *Delitala*, Il „fatto“ netta teoria generale del reato, Mailand 1930, S. 79; *Bettiol*, Diritto penale, 5. Aufl. Palermo 1962, S. 375 und *Riccio*, Il reato colposo, Mailand 1952, S. 435.

³² *Engisch*, Die Kausalität als Merkmal der strafrechtlichen Tatbestände, Tübingen 1931, S. 61.

³³ Commonwealth v. Williams 1 A 2d 812 (Pa. 1938).

³⁴ State v. Nicholas 253 NW 737 (S. D. 1934).

Verschulden einen Fußgänger überfahren, so besteht offensichtlich kein Zusammenhang zwischen dem Erfolg und der verletzten Rechtsnorm. Der Erfolg liegt außerhalb des Schutzbereichs der Norm, die jeweils übertreten ist, — doch muß dieser Rechtsgedanke in seinen richtigen Grenzen gehalten werden. Schon bei einer Erhöhung des Risikos, daß etwas passieren *könnte*, ist die Zurechnung des Erfolges meines Erachtens zu bejahen, selbst wenn dieser möglicherweise auch bei Einhaltung der erforderlichen Sorgfalt eingetreten wäre³⁵. Dafür ebenfalls zwei bekannte Beispiele: Bei einer örtlichen Betäubung verwendete der Arzt Kokain statt Novokain; der Patient starb daran, wäre aber wegen allgemeiner Körperschwäche wahrscheinlich auch bei Anwendung von Novokain nicht durchgekommen³⁶. Ein Kraftfahrer überholte mit seinem Lastzug ohne genügenden Seitenabstand einen stark betrunkenen Radfahrer, der dadurch erschreckt wurde und unter die Räder kam; der Unfall wäre aber möglicherweise auch bei Einhaltung des vorgeschriebenen Seitenabstandes eingetreten. Das Reichsgericht hat im erstgenannten Falle seinerzeit zutreffend die objektive Zurechnung des Erfolgs bejaht und die Sache demgemäß an die Vorinstanz zurückverwiesen, der Bundesgerichtshof hat sie im zweiten Falle verneint und demgemäß den Freispruch der Vorinstanz bestätigt (BGHSt 11, 7), weil die Frage zu Unrecht als Kausalitätsproblem aufgefaßt wurde, während es in Wirklichkeit um Sinn und Tragweite des Gebots der Einhaltung des Seitenabstands ging, und wenn man danach fragt, so ist es einleuchtend, daß schon eine erhöhte Gefährdung strafrechtlich erfaßt werden muß.

2. Das Hauptproblem der objektiven Zurechnung ist bei den fahrlässigen Erfolgsdelikten die Frage der *Voraussehbarkeit des Erfolgs*. Die Sache liegt einfach im Falle der *bewußten* Fahrlässigkeit, denn hier hat der Täter die Gefahr immerhin erkannt, wenn er auch pflichtwidrig darauf vertraut hat, daß die Sache noch einmal gut gehen werde (vgl. § 18 Abs. 2 Entwurf 1962). Der Erfolg ist ihm also nicht völlig fremd gewesen. Die Zweifel beginnen bei der *unbewußten* Fahrlässigkeit, denn hier hat der Täter die Gefahr entweder

³⁵ So mit Recht *Roxin*, Pflichtwidrigkeit und Erfolg bei fahrlässigen Delikten, ZStW 74 (1962) 432; noch weitergehend *Spendel*, *Conditio sine qua non*-Gedanke und Fahrlässigkeitsdelikt, Jus 1964, 18.

³⁶ RG I D 555/26 zit. bei *Exner*, Fahrlässiges Zusammenwirken, Frank-Festgabe, Bd. I, Tübingen 1930, S. 583.

überhaupt nicht gesehen oder jedenfalls nicht ernst genommen. Fest steht zunächst, daß die Handlung auch dann für den Erfolg ursächlich bleibt, wenn dieser nur durch außergewöhnliche Umstände eingetreten ist, etwa wegen der körperlichen Beschaffenheit des Verletzten (RGSt 54, 351) oder wegen eines Behandlungsfehlers des Arztes (RGJW 1936, 50). Die Voraussehbarkeit kann erst geprüft werden, nachdem die Ursächlichkeit bejaht ist. Die Judikatur neigt jedoch in diesem Punkte dazu, die strafrechtliche Haftung weit auszudehnen. Für die Voraussehbarkeit soll es nämlich schon genügen, wenn nicht der Geschehensablauf, sondern nur der Erfolg in seinem Endergebnis vorausgesehen werden konnte (BGHSt 12, 77), es sei denn, daß der Verlauf so sehr außerhalb aller Lebenserfahrung lag, daß auch bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt niemand damit zu rechnen brauchte (BGHSt 17, 226; BGH VRS 16, 192; BGH GA 1960, 112 m. Anm. Maurach S. 97 ff.; OLG Hamm DAR 1961, 285). Beispiele für die *Bejahung* der Voraussehbarkeit in solchen Grenzfällen sind der tödliche Verlauf einer Schwarzfahrt, die durch ungenügenden Verschluß des Wagens ermöglicht wurde (BGH VRS 20, 282), die Störung einer Fernmeldeanlage durch Anfahren eines am Straßenrand stehenden Leitungsmastes (BGHSt 15, 110), der Tod des Verletzten nach einem Verkehrsunfall durch erhöhte Thromboseneigung (BGH NJW 1956, 1451). Beispiele für die *Verneinung* der Voraussehbarkeit sind der durch den Einsturz einer Giebelmauer verursachte Tod eines Bauarbeiters, der sich deswegen nicht an dieser Stelle aufhalten durfte, weil gleichzeitig der Dachstuhl aufgesetzt wurde (RGSt 56, 349), das Überfahrenwerden des Helfers, der sich um einen Verletzten auf der Landstraße bemüht hat, durch einen Dritten, der grobfahrlässig handelt (BGHSt 3, 62), der Tod des Unfallopfers durch eine an sich harmlose Narkose (OLG Hamm VRS 18, 356), die Mitverursachung eines Unfalls durch den schwer erkennbaren Bruch der Federaugen (BGHSt 12, 80). Die Rechtsprechung wendet in den Fällen, in denen sie die Voraussehbarkeit verneint, die Theorie des adäquaten Kausalzusammenhangs an, sie begründet ihr Ergebnis also damit, daß mit dem Erfolg bzw. dem Geschehensablauf vernünftigerweise nicht gerechnet werden konnte. In Wirklichkeit sind es jedoch — ebenso wie im Zivilrecht³⁷ — normative Erwägungen, die

³⁷ Vgl. dazu das, was am gleichen Platze seinerzeit v. Caemmerer, Das Problem des Kausalzusammenhangs im Privatrecht, Freiburg i. Br. 1956, ausgeführt hat.

für die Abgrenzung der Haftung den Ausschlag geben. In dem Einsturzfall ist es der Gedanke, daß der Erfolg nichts mit dem Schutzzweck der verletzten Norm zu tun hatte; bei dem Unfall des Hilfeleistenden ist maßgebend, daß dem ersten Unfallopfer keine Pflichten gegenüber dem Helfer erwachsen; bei dem Narkosefall ist entscheidend, daß die Folge nicht im Rahmen der pflichtwidrig herbeigeführten Gefährdung gelegen war; bei dem Federbruchfall wird der Freispruch darauf zurückzuführen sein, daß keinerlei Sorgfaltpflichtverletzung hinsichtlich des verborgenen Mangels vorlag.

3. Die *französisch-belgische* Rechtsprechung geht auch hier noch erheblich weiter als die deutsche und macht bewußt überhaupt keinen Unterschied zwischen verschiedenen Graden der Kausalität³⁸. Einige Fälle mögen das illustrieren. Bei einem nächtlichen Unternehmen gegen Wilddiebe gab ein Jäger einen Warnschuß ab, der ein Kabel einer Hochspannungsleitung durchtrennte, das zu Boden fiel und einen Buschbrand auslöste; als jemand löschen wollte, wurde er durch einen elektrischen Schlag getötet³⁹. Jemand wurde durch einen Verkehrsunfall verletzt und starb an einem Kunstfehler des Arztes⁴⁰. Arbeiter hatten einen Flugzeugmotor schlecht repariert, so daß die Maschine in der Luft Feuer fing; der Besatzung gelang es zwar, den Brand zu löschen, der Pilot machte aber bei der Landung, wahrscheinlich vor Aufregung, einen Fehler und kam dabei ums Leben⁴¹. Der Kassationshof hat in allen drei Fällen wegen „homicide par imprudence“ verurteilt. Die *amerikanische* Praxis versucht, dem Problem ähnlich wie die deutsche durch eine differenzierende Kausalitätstheorie beizukommen, die den relevanten Ursachenzusammenhang auf die „proximate cause“ beschränkt. Die Ergebnisse sind meist dieselben wie im deutschen Recht. Unter Umständen werden aber auch Folgen als „too remote“ aus der strafrechtlichen Haftung ausgeschieden, die bei uns voraussichtlich zur Verurteilung geführt hätten. Ein Beispiel ist der Fall eines Kraftfahrers, der zwar mit

³⁸ *Vouin*, Précis de Droit Pénal Spécial, Paris 1953, Nr. 171; *Constant* a. a. O. Nr. 1104.

³⁹ Cass. fr. 10 octobre 1956, Sirey 1957, 132.

⁴⁰ Cass. fr. 15 janvier 1958, Bull. crim. Nr. 58.

⁴¹ Cass. fr. 3 novembre 1955, Dalloz 1956, 25.

überhöhter Geschwindigkeit gefahren war, aber dennoch freigesprochen wurde, weil der getötete Fußgänger an dem Unfall die Hauptschuld getragen hatte⁴². Maßgebend ist auch hier im französischen Recht offenbar das Bestreben, den Verletzten selbst in Fällen geringsten Versagens des Täters entschädigen zu können, im amerikanischen Recht das Gefühl, daß die Strafbarkeit nur bei „gross negligence“ innerlich berechtigt ist. Die deutsche Rechtsprechung sollte keinem dieser Beispiele aus dem Auslandsrecht folgen, sondern die strafrechtliche Haftung für den Erfolg nach den jeweils einschlägigen *normativen* Erwägungen begrenzen.

IV

Nach dem bisher Ausgeführten wird die Rechtswidrigkeit der Fahrlässigkeitstat durch drei Merkmale bestimmt: erstens durch die Erkenntnis bzw. Erkennbarkeit der Gefahr des Eintritts des tatbeständigen Unrechts, zweitens durch ein Handeln, das im Hinblick auf diese Gefahr die objektiv gebotene Sorgfalt vermissen läßt. Bei den fahrlässigen Erfolgsdelikten kommt zum tatbestandsmäßigen Unrecht drittens der Eintritt des betreffenden Erfolgs hinzu, soweit dieser nicht außerhalb von Sinn und Tragweite der verletzten Norm liegt. Zur Begründung der Haftung auf Schadensersatz nach bürgerlichem Recht werden diese Voraussetzungen, jedenfalls von der herrschenden Lehre, als ausreichend angesehen, weil im Vertragschluß eine Garantie für das Vorhandensein der nötigen persönlichen Fähigkeiten liege und man diesen Gedanken auch auf die Delikts haftung überträgt⁴³, was aber nur für die Übernahme spezifisch gefährlicher Tätigkeiten wie Autofahren oder Aufsicht an Eisenbahnschranken überzeugend ist. Für die Bestrafung kommt jedoch — und

⁴² State v. Rossmann 268 NW 702, 704 (S. D. 1936): „... it must also appear that the violation of the statute was the proximate cause of the accident.“

⁴³ Für die h. L. vgl. *Larenz a. a. O.* S. 210. Dagegen fordern *Enneccerus-Nipperdey*, Allgemeiner Teil des Bürgerlichen Rechts, 2. Halbband, 15. Aufl. Tübingen 1960, § 213, insbes. III, 2, daß bei der Verschuldensfrage auch im Zivilrecht die individuellen Fähigkeiten des Handelnden geprüft werden müssen, was aber wohl nur für diejenigen Fälle der Delikts haftung in Frage kommen kann, in denen eine Garantieübernahme für die Leistungsfähigkeit fehlt.

hier scheiden sich die Wege⁴⁴ — als zweite Voraussetzung die *Schuld* hinzu. Sie verlangt den Nachweis, daß das objektive Sorgfaltsgebot dem individuellen Täter nach seiner Intelligenz und Bildung, seiner Geschicklichkeit und Befähigung, seiner Lebenserfahrung und sozialen Stellung erfüllbar gewesen sein muß.

1. Dieser den objektiven ergänzende *subjektive* Maßstab der Fahrlässigkeit ist allen deutschsprachigen Strafrechtsordnungen gemeinsam. Der deutsche Entwurf 1962 fordert in § 28 Abs. 2, daß der Täter „die Sorgfalt außer acht läßt, zu der er nach den Umständen und *seinen persönlichen Verhältnissen* verpflichtet und *fähig ist.*“ Art. 18 Abs. 3 des schweizerischen StGB und § 335 des österreichischen StGB enthalten ähnliche Formulierungen. Dieses „*ultra posse nemo tenetur*“ rechtfertigt sich im Strafrecht, weil es hier nicht um den Ausgleich von Schäden, sondern um die Auferlegung einer Kriminalstrafe geht, die auch als geringe Geldstrafe immer einen sozialetischen Tadel enthält. Die Berechtigung eines solchen Vorwurfs entfällt, wenn es dem Täter an den erforderlichen körperlichen oder geistigen Fähigkeiten, an Wissen oder Erfahrung, an Geschicklichkeit oder Ausdauer gefehlt hat, während Mängel, die im moralischen Bereich ihren Sitz haben, wie Rücksichtslosigkeit, Gleichgültigkeit, Leichtfertigkeit oder Oberflächlichkeit natürlich nicht zur Entschuldigung geltend gemacht werden können, denn sie sind es ja gerade, die zum Gegenstand des Schuldvorwurfs gemacht werden müssen. Die Schuld besteht bei der bewußten Fahrlässigkeit darin, daß der Täter nicht genügend darauf bedacht gewesen ist, den tatbestandsmäßigen Erfolg zu vermeiden, obwohl er die Gefahr erkannt und ernst genommen hat. Aber auch bei der unbewußten Fahrlässigkeit läßt sich der Schuldvorwurf überzeugend begründen. Das psychologische Erscheinungsbild sieht hier so aus, daß der Täter entweder der gefährlichen Situation keine Aufmerksamkeit geschenkt oder den Schluß von der an sich erkannten Gefahr auf die Gefährdung des geschützten Objekts nicht gezogen oder aber dem Be-

⁴⁴ Das war auch der Hauptgrund, weswegen über das Thema der Fahrlässigkeit bei dem VII. Internationalen Strafrechtskongreß 1961 in Lissabon keine Einigung erzielt werden konnte; vgl. dazu *Cornil*, Die Fahrlässigkeit im französisch-belgischen Strafrecht, ZfRV 1964, 35 ff. und den Bericht in *Revue de droit pénal et de criminologie* 42 (1961—62) 484 ff. Dieselben prinzipiellen Meinungsverschiedenheiten ergaben sich bei dem Colloquium zum 25jährigen Bestehen der *Revue de science criminelle et de droit pénal comparé* 1961 in Paris; vgl. diese Zeitschrift 1962, 241 ff.

wußtsein dieser Gefährdung in seiner Vorstellung nicht genügend Raum gegeben hat. In allen Fällen hat entweder die richtige Einstellung zu den rechtlich geschützten Werten gefehlt, oder sie hat sich im entscheidenden Augenblick nicht durchsetzen können, was für den Schuldvorwurf zwar nicht gleichbedeutend, aber doch ausreichend ist⁴⁵. Allerdings hat die Rechtsprechung die persönlichen Verhältnisse des Täters nicht allzu oft als Schuldausschließungsgrund gelten lassen. Beispiele sind etwa Bestürzung beim unvermuteten Versagen der Fußbremse oder plötzliche Ermüdung bei einer Nachtfahrt (BGH DAR 1956, 107 und 1958, 194), primitive Verhältnisse einer Bäuerin, die bei der Tochter eine Abtreibung vornimmt und deren Tod verursacht (schweiz. BGE 69 IV 231 ff.), Ungeschick einer einfachen Frau, die in abgelegener Gegend Geburtshilfe leistet (Vorinstanz u. Anm. *Löffler* in OGH, Österr. Rechtspr. 1910 Nr. 50). Daß die Rechtsprechung relativ selten zu der subjektiven Seite der Fahrlässigkeit Stellung nimmt, erklärt sich einmal durch die Berücksichtigung des sogenannten „Übernahmeverschuldens“. So wurde ein Zeitungshändler, der jugendgefährdende Schriften verkauft hatte, wegen schuldhaft versäumter Erkundigung nach seinen Pflichten im Zeitpunkt der Übernahme des Gewerbes verurteilt, obwohl es ihm persönlich an der nötigen Intelligenz zur Erkenntnis des jugendgefährdenden Charakters der Lektüre fehlte (BGHSt 10, 133). Ein anderer Grund ist die egalitäre Tendenz unserer Zeit, die sich vor allem im Straßenverkehr durchsetzt und dazu führt, daß an sämtliche Kraftfahrer, auch in persönlicher Hinsicht, mehr oder weniger die gleichen Anforderungen gestellt werden. Schließlich gibt es auch im Strafrecht einen Beweis des ersten Anscheins, der stillschweigend als geführt angesehen wird, wenn die Frage, „ob der Angeklagte nach seinen persönlichen Fähigkeiten und Kenntnissen zur Anwendung der erforderlichen Sorgfalt auch in der Lage gewesen sei, Tatsachen betrifft, die bei einfacher Sachlage als selbstverständlich angesehen werden“ (BGH DAR 1954, 17 ff.).

⁴⁵ Die verschiedenen Stufen der Gefühlstheorie zeigen eine immer größere Verfeinerung des Gedankens; vgl. *Exner*, Das Wesen der Fahrlässigkeit, 1910, S. 209 Anm. 2 („mangelnde Wertschätzung des geschützten Rechtsguts“); *Kadečka*, Österreichische Gerichtszeitung 1925, Sondernummer, S. XII („mangelnde Wirksamkeit der Vorstellung, Ursache eines rechtswidrigen Erfolges zu werden“). *Engisch*, Untersuchungen S. 470 („mangelndes Interesse an der Erfüllung von Rechtspflichten“); *Nowakowski*, JurBl 1953, 508 („funktionelles Versagen des Wertgefühls“).

2. Abgesehen von den Gründen, die in der Person des Täters liegen, wird der Schuldvorwurf ferner dann verneint, wenn eine besondere Sachlage normgemäßes Verhalten als *unzumutbar* erscheinen läßt. Im Gegensatz zu den Vorsatzdelikten, bei denen die Einhaltung des Rechtsgebots auch bei stärkstem Motivationsdruck von jedermann verlangt wird, sofern nicht besondere im Gesetz selbst vorgesehene Ausnahmefälle vorliegen (z. B. §§ 52, 54 StGB), berücksichtigt die Rechtsprechung bei Fahrlässigkeitstaten die anormale Beschaffenheit der begleitenden äußeren Umstände schon dann, wenn sie dem Täter die Erfüllung der Sorgfaltspflicht in außergewöhnlicher Weise erschwert haben. Berühmt als Beispiel für die Unzumutbarkeit bei *bewußter* Fahrlässigkeit ist der „Leinenfängerfall“: hier hatte ein Droschkenkutscher einen Unfall durch ein für den Straßenverkehr ungeeignetes Pferd verursacht, das er auf Weisung seines Dienstherrn eingespannt hatte, weil er sonst seinen Arbeitsplatz zu verlieren fürchtete (RGSt 30, 25). Ein Beispiel für die Unzumutbarkeit bei *unbewußter* Fahrlässigkeit ist der Fall eines Lehrers, der, erregt über die Gefährdung der Sicherheit seiner Klasse durch grobe Unart eines Schülers, diesem eine leichte Ohrfeige versetzte und dabei außer acht ließ, daß der Junge zu hartnäckigem Nasenbluten neigte, was ihm die Eltern bei der Aufnahme auch mitgeteilt hatten (BGHSt 14, 52). Die Anerkennung der Unzumutbarkeit bei Fahrlässigkeitsdelikten ist Ausdruck der äußersten Individualisierung des Schuldprinzips, die man im Ausland vielfach als überspitzt, für die praktische Justiz unerfüllbar, aber auch als bedenklich vom Standpunkt des Gleichheitssatzes ansieht.

3. Entgegen diesen überlieferten Grundsätzen des deutschen Strafrechts wird neuerdings vorgeschlagen, *das Schuldprinzip* für die Fahrlässigkeitsdelikte *aufzugeben* oder doch wesentlich einzuschränken, wovon man sich vor allem eine Beschleunigung und Intensivierung der Verkehrsjustiz verspricht⁴⁶. Sieht man sich hierfür nach

⁴⁶ In dieser Richtung *Frey*, Reobjektivierung des Strafrechts im Zeitalter der Technik, Festschrift zum Zentenarium des Schweiz. Juristenvereins, Zürich 1961, S. 43; *Salm*, Das vollendete Verbrechen, Bd. I, 1, Der Tatbestand des fahrlässigen Erfolgsdelikts, Berlin 1963, S. 92 ff.; *Booß*, Keine Schuldvermutung im Verkehrsstrafrecht! NJW 1959, 373; *Middendorff*, Bemerkungen zur Reform des Verkehrsstrafrechts, Die Polizei 1961, Heft 11; *Middendorff*, Die Strafzumessung bei Verkehrsdelikten, in: 2. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1964, S. 193. Vgl. gegen diese Richtung, insbes. gegen *Frey*, die treffende Bemerkung von *Schultz*, Die Strafbestimmungen des Bundesgesetzes über den Straßenverkehr, Bern 1964, S. 34 Anm. 13.

Vorbildern im ausländischen Recht um, so stößt man auf zwei Lösungsmöglichkeiten. Der erste Weg besteht darin, die strafrechtliche Verantwortlichkeit bei Fahrlässigkeitstaten ebenso wie im Zivilrecht nach einem rein objektiven Maßstab zu bestimmen und überhaupt nicht nach den persönlichen Fähigkeiten des Täters zu fragen. Das ist der Grundton der *amerikanischen* Rechtsprechung⁴⁷, die auf der traditionellen Bindung an alte, im äußeren Erscheinungsbild wurzelnde Rechtsinstitute, auf dem Vorwiegen der prozessualen Betrachtungsweise (Beweisbarkeit!) und auf dem beherrschenden Konformitätsanspruch der amerikanischen Gesellschaft beruht. Ebenso gilt im *französisch-belgischen* Strafrecht seit der Grundsatzentscheidung der Zivilkammer des Kassationshofs vom Jahre 1912⁴⁸ das Prinzip der „*identité de la faute civile et de la faute pénale*“⁴⁹. Der Grund für diese Entscheidung scheint damals der gewesen zu sein, daß man die Schadensersatzklage an die kurzen Verjährungsfristen des französischen Strafprozeßrechts binden wollte, aber die Lehre von der „*identité de la faute*“ hat eine weit darüber hinausgreifende Wirkung für die Abgrenzung des Begriffs der Fahrlässigkeit im französischen Strafrecht gehabt. Gegen die Übernahme dieser Grundsätze in die deutsche Judikatur spricht, daß die besonderen Umstände, die im amerikanischen und französischen Recht zu ihrer Entstehung geführt haben, dem deutschen Recht fremd oder bei uns auf andere Weise berücksichtigt sind und daß das Dogma von der „*identité de la faute*“ auch in der französischen Literatur lebhaft kritisiert wird⁵⁰. Der zweite Weg besteht in der Einführung einer

⁴⁷ Vgl. *Wharton's Criminal Law and Procedure*, bearbeitet von Anderson, 1957, Bd. I, S. 609 ff.; *Restatement of the Law of Torts* des American Law Institute, Bd. II, 1934, § 500 (c); *Honig a. a. O.* S. 28. Dagegen aber *Hart, Negligence, Mens Rea and Criminal Responsibility*, Oxford Essays in Jurisprudence, 1961, S. 29 ff., 48.

⁴⁸ Vgl. oben Anm. 26.

⁴⁹ Vgl. dazu *Cornil a. a. O.* S. 35, *Lebret*, *Revue internationale de droit pénal* 32 (1961) 1065 ff.; *Légal*, ebenda S. 1086; *Deprez*, *Faute pénale et faute civile*, in *Stefani: Quelques aspects de l'autonomie du droit pénal*, Paris 1956, S. 117 ff.; *Legros*, *Considérations sur les délits d'imprudence*, *Revue de droit pénal et de criminologie* 39 (1958/59) 118.

⁵⁰ So *Vidal-Magnol*, *Cours de Droit Criminel*, Bd. I, 8. Aufl. Paris 1935 Nr. 136, insbes. Anm. 5; *Donnedieu de Vabres*, *Traité de Droit Criminel et de Législation Pénale Comparée*, 3. Aufl. Paris 1947, Nr. 1573; *Roux*, Anm. zu Cass. 21 octobre 1926, *Sirey* 1926 I 33; *Chavanne*, *Le problème des délits involontaires*, *Revue de science criminelle et de droit pénal comparé* 1962, 246.

strafrechtlichen Gefährdungshaftung, die die Strafe an die rein faktische Übertretung der vom Gesetzgeber erlassenen Gebote und Verbote knüpft, ohne auch nur nach einer objektiven Sorgfaltspflichtverletzung zu fragen. Als Beispiel dafür kennt das amerikanische Strafrecht die „public welfare offences“ mit „strict liability“⁵¹, das französische Strafrecht die „infractions matérielles“, bei denen die Strafbarkeit erst an der „force majeure“ und dem „cas fortuit“ ihre Grenze findet⁵². In beiden Rechten gibt es dafür groteske Beispiele aus der Praxis⁵³. Für das deutsche Recht kommt dieser Weg schon deswegen nicht in Frage, weil wir es hier offensichtlich mit Notlösungen aus einer Zeit zu tun haben, in der es noch kein ausgebildetes Verwaltungsrecht und keine zivilrechtliche Gefährdungshaftung gab, weswegen auch die neuere anglo-amerikanische Literatur das Ganze nachdrücklich ablehnt⁵⁴. Auch bei der geplanten Umstellung der Verkehrsübertretungen auf Ordnungswidrigkeiten muß unbedingt an dem Erfordernis von Vorsatz und Fahrlässigkeit (§ 11 OWiG) festgehalten werden⁵⁵. Zur Vermeidung unpraktischer Weitläufigkeiten im Prozeß kommt man mit dem Anscheinsbeweis aus⁵⁶. Vom Schuldprinzip selbst kann sich ein im Grunde ethisch bestimmtes Strafrecht, das erzieherisch wirken soll, nicht lossagen⁵⁷, weil es sinnlos wäre, den Menschen für etwas bestrafen zu wollen,

⁵¹ Vgl. *Perkins*, Criminal Law, 1957, S. 692 ff.; *Honig* a. a. O. S. 36, 45 ff.

⁵² Vgl. dazu *Bouzat-Pinatel*, Traité de droit pénal et de criminologie, Bd. I Paris 1963, Nr. 119.

⁵³ Wer glaubt, unschädliche Drogen zu verkaufen, während es sich in Wirklichkeit um Betäubungsmittel handelt, wird bestraft, selbst wenn er gar nicht die Möglichkeit hatte, den wahren Sachverhalt zu erkennen; *US v. Balint* 258 US 250 (1922). Wegen Schmuggels wurde ein aus Indochina heimkehrender französischer Beamter verurteilt, in dessen Gepäck Opium gefunden wurde, das jemand dort ohne sein Wissen versteckt hatte, Cass. 19 mai 1926 D. H. 1926, 348.

⁵⁴ So *Jerome Hall*, General Principles of Criminal Law, 2. Aufl. 1960, S. 342 ff.; *Hart*, The Aims of Criminal Law, Law and Contemporary Problems 23 (1958) 401, 422 ff.; *Packer*, Mens Rea and the Supreme Court, 1962, 107, 110, 143 ff.

⁵⁵ *Bockelmann*, Zur Reform des Verkehrsstrafrechts, DAR 1961, 186. Verkehrsstrafrecht? NJW 1959, 2293.

⁵⁶ So *Bockelmann*, Das strafrechtliche Risiko des Verkehrsteilnehmers, NJW 1960, 1284; ebenso wohl auch *Wimmer*, Über unzulässige Vertiefung der Schuldfrage bei Fehlleistungen von Kraftfahrern, NJW 1959, 1753 ff.; *Wimmer*, Vereinfachungen im allgemeinen Strafrecht bei der Bestrafung von Verkehrsübertretungen, DAR 1960, 247 ff. Dagegen vor allem *Baumann*, Schuldvermutung im Verkehrsstrafrecht? NJW 1959, 2293.

⁵⁷ *Jiménez de Asúa*, Revue internationale de droit pénal 32 (1961) 855 ff.

für das er nichts kann. Im übrigen haben sich nicht nur Juristen, sondern auch Mediziner⁵⁸ und Soziologen⁵⁹ gegen die Preisgabe des Schuldprinzips, gerade im Verkehrsstrafrecht, gewandt, weil die Menschen hier allzu oft überfordert erscheinen und die Vernachlässigung der subjektiven Tatseite bei den Betroffenen nur negative Reaktionen auslösen würde.

4. Ein prinzipiell anderer Weg, die Ahndung von Fahrlässigkeitstaten auf eine neue Grundlage zu stellen, bestünde darin, diejenigen Fälle, die man unter dem Begriff der unbewußten Fahrlässigkeit zusammenfaßt, aus dem Kriminalrecht auszuschneiden und dem Polizeirecht, Zivilrecht oder Versicherungsrecht zu überweisen. Das Strafrecht würde damit nicht wie bei den eben genannten Reformvorschlägen ausgedehnt, sondern eingeschränkt werden. Diese Lösung wird von hervorragenden ausländischen Autoren befürwortet, weil Unaufmerksamkeit sich nicht durch Willensanstrengung beeinflussen lasse und deswegen in diesen Fällen ein strafrechtlicher Schuldvorwurf im eigentlichen Sinne nicht berechtigt sei⁶⁰. In dem neuen Strafgesetz von Illinois aus dem Jahre 1961 wird demgemäß heute schon Fahrlässigkeit nur noch bei „recklessness“, nicht mehr bei bloßer „negligence“ bestraft⁶¹. Auch diese Lösung ist jedoch nicht zu empfehlen, weil der Schuldgehalt der unbewußten Fahrlässigkeit zwar nicht in einem Willensmangel, wohl aber in einem Mangel der Funktionsweise des Wertgefühls zu sehen ist und weil die Verweisung dieses ganzen Sachgebiets aus dem Strafrecht praktisch zur Folge hätte, daß im Bereich der unbewußten Fahrlässigkeit überhaupt keine Unterscheidung subjektiver Art zwischen verschiedenen

⁵⁸ *Luft*, Das Verkehrsstrafrecht aus ärztlicher Sicht, DAR 1960, 328.

⁵⁹ *Gunzert*, Soziologische Probleme bei der Beurteilung von Verkehrsdelikten, DAR 1960, 324 ff.

⁶⁰ So *Germann*, Das Verbrechen im neuen Strafrecht, Zürich 1942, S. 94; *Jerome Hall* a. a. O. S. 372; *Jerome Hall*, Negligent Behaviour should be excluded from Penal Liability, Columbia Law Review 63 (1963) 632 ff.; *Glanville Williams*, Criminal Law, The General Part, 2. Aufl. 1961, S. 123. In Deutschland findet sich die Auffassung, daß die unbewußte Fahrlässigkeit keine Schuld im materiellen Sinne enthalte, vor allem bei *Kohlrausch*, Die Schuld, in: *Aschrott-v. Liszt*, Reform des RStGB, Bd. I, Berlin 1910, S. 208 f. u. *Arthur Kaufmann*, Das Schuldprinzip, Heidelberg 1961, S. 162 ff., doch haben beide Autoren daraus keine praktischen Konsequenzen gezogen.

⁶¹ Illinois Criminal Code 1961, § 9—3.

schweren Zuwiderhandlungen mehr gemacht würde, was im Interesse der Gerechtigkeit nicht hingenommen werden kann.

V

Wir wenden uns zum Schluß mit wenigen Bemerkungen der Behandlung des Fahrlässigkeitstäters zu.

Bei der Strafzumessung für Verkehrsdelikte spielt bekanntlich der Erfolg eine ausschlaggebende Rolle. Selbst bei der Entziehung der Fahrerlaubnis spricht das Erfolgsmoment mit, obwohl der Eignungsmangel des Kraftfahrers gewiß nicht danach bestimmt werden kann, wieviel bei einem Unfall passiert ist⁶². Eindrucksvoll sind auch hier die Zahlen der Kriminalstatistik für 1962: bei fahrlässiger Verkehrsgefährdung (§ 316 Abs. 2 alter Fassung) *mit* Verkehrsunfall wurde in 15,5 % der Fälle eine Gefängnisstrafe verhängt, beim gleichen Delikt *ohne* Verkehrsunfall nur in 8,6 % der Fälle. Die wichtigste kriminalpolitische Forderung an die Verkehrsjustiz geht heute dahin, die *folgenlosen*, nach der statistischen Erfahrung besonders gefährlichen *Übertretungen im fließenden Verkehr*, z. B. Vorfahrtsverletzungen, Geschwindigkeitsüberschreitungen, falsches Überholen, viel häufiger als bisher strafrechtlich zu erfassen, was vor allem eine grundlegende Umstellung des Einsatzes und der Blickrichtung der Verkehrspolizei voraussetzen würde⁶³. Selbstverständlich kommen hier nur Geldstrafen in Betracht, deren obere Grenze aber soeben für Übertretungen mit 500 DM erheblich heraufgesetzt worden ist⁶⁴. Die

⁶² Vgl. die Zahlen bei *Richard Lange* a. a. O. S. 49.

⁶³ Das ist die Grundthese von *Meyer-Jacobi-Stiefel* a. a. O. Bd. I S. 183 ff. Eingehende Darstellung der diese Delikte effektiv verfolgenden amerikanischen Verkehrsjustiz bei *Stiefel* a. a. O. Bd. I S. 205 ff. u. Bd. III S. 135 ff. Vgl. ferner *Bockelmann*, Zur Reform des Verkehrsstrafrechts, DAR 1961, 18; *Bockelmann*, Der Schuldgehalt des menschlichen Versagens im Straßenverkehr, DAR 1964, 288 ff. — Schon 1956 haben auf dem Mailänder Kongreß für soziale Verteidigung *Nuvolone* und *Herzog* mit der Empfehlung der Einführung von „*délits-obstacles*“ den Schwerpunkt der Vorbeugung auf die folgenlosen Zuwiderhandlungen legen wollen; vgl. Actes du Congrès, Milano 1957, Bd. I S. 475, Bd. II S. 616.

⁶⁴ Art. 1 Nr. 1 des 2. Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 26. November 1964. Die amtl. Begründung verweist auf die „besorgniserregende Entwicklung der Verhältnisse auf den Straßen“ und auf die „Hebung des Wohlstands bei zahlreichen Bevölkerungsgruppen“.

diskriminierende Gefängnisstrafe sollte bei Fahrlässigkeitstaten auf Fälle von grober Mißachtung fremden Lebens, schwerste Rücksichtslosigkeit und wiederholte Verurteilungen aus dem gleichen Grunde beschränkt bleiben. Die im Entwurf 1962 vorgesehene nicht-diskriminierende Strafhaft bis zu sechs Monaten ist besonders für Fahrlässigkeitstäter gedacht, denen gegenüber mit der Strafart Ernst gemacht werden muß, die aber nicht mit den Dieben auf eine Stufe gestellt werden sollen⁶⁵. Die Frage, wie der Vollzug einer solchen Freiheitsstrafe sinnvoll zu gestalten ist, erscheint wegen der außerordentlichen Verschiedenartigkeit der Täterpersönlichkeiten schwierig und ist noch wenig geklärt. Man beginnt heute damit, die Fahrlässigkeitstäter in besonderen Anstalten zusammenzufassen und ihnen eine hochqualifizierte, Präzision und Sorgfalt erfordernde manuelle Arbeit abzuverlangen, die erzieherisch wirken soll⁶⁶. Verkehrsunterricht kommt nur dann in Frage, wenn es an der Kenntnis der Verkehrsregeln fehlt, was meist gar nicht das entscheidende ist. Innerhalb dieser Anstalten können die Sicherheitsvorkehrungen auf ein Minimum beschränkt und die Bemühungen um die Selbstverwaltung der Gefangenen verstärkt werden. Einen starken Effekt als Denkmittel verspricht man sich von der neu eingeführten Nebenstrafe des kurzfristigen Fahrverbots, das sich besonders in Amerika bewährt hat⁶⁷. Die Maßregel der Entziehung der Fahrerlaubnis ist ebenfalls verschärft worden, indem der Eignungsmangel jetzt bei bestimmten Delikten, u. a. bei Trunkenheit im Verkehr, in der Regel anzunehmen ist, wenn nicht besondere Gründe dagegen sprechen⁶⁸. Während die Entziehung der Fahrerlaubnis auch zahlenmäßig eine erhebliche Rolle spielt, kommt die Untersagung der Berufsausübung

⁶⁵ Vgl. E 1962 Begründung S. 165; ferner *R. Lange*, Hauptursachen der Verkehrskriminalität, Zeitschrift für Verkehrssicherheit 1964, S. 212.

⁶⁶ Vgl. für Belgien *Dupréel*, Revue internationale de droit pénal 32 (1961) 923 ff. Auch das Justizministerium von Baden-Württemberg hat in Oberkirch und Schopfheim besondere Anstalten für Fahrlässigkeitstäter mit Strafen von nicht mehr als 3 Monaten eingerichtet.

⁶⁷ § 37 StGB i. d. F. des 2. Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs. Zur juristischen Problematik vgl. *Warda*, Das Fahrverbot gemäß § 37 StGB, GA 1965, 65 ff.

⁶⁸ § 42 m Abs. 2 StGB i. d. F. des 2. Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs. Die Trunkenheit im Verkehr (§ 316) ist erst auf Vorschlag des Vermittlungsausschusses in den Katalog aufgenommen worden. Die Annahme besonderer Gründe soll nach der amtl. Begründung auf „seltene Ausnahmefälle“ beschränkt bleiben.

bei Fahrlässigkeitstaten fast nie vor. Die Rechtsprechung beschränkt diesen äußerst schweren Eingriff, offenbar aus Schuldücksichten, auf Vorsatztaten⁶⁹.

Die Ergebnisse meiner Ausführungen möchte ich folgendermaßen zusammenfassen:

Die Gliederung der Fahrlässigkeit in objektive und subjektive Faktoren, die teils die Rechtswidrigkeit, teils die Schuld konstituieren, ermöglicht einen systematisch überzeugenden Aufbau, der auch praktische Vorteile bietet. Die Rechtsprechung muß bei Aufstellung allgemeiner Sorgfaltsregeln eine mittlere Linie verfolgen, denn das technische Zeitalter kann weder als museale Welt absoluter Sicherheit noch als Aufforderung zum „gefährlichen Leben“ verstanden werden. Das Unrecht wird auch durch den Erfolg mitbestimmt, für die Strafzumessung müssen aber Handlung und Schuld in gleichem Maße mitberücksichtigt werden wie Schwere und Umfang des eingetretenen Schadens. Aus der strafrechtlichen Haftung sind diejenigen Erfolge auszuschneiden, die außerhalb von Sinn und Tragweite der durch die Tat verletzten Norm liegen. In der Verkehrsjustiz müssen die folgenlosen, aber besonders gefährlichen Übertretungen des fließenden Verkehrs zu einem Schwerpunkt gemacht werden. Eine Preisgabe oder Abschwächung des Schuldprinzips ist bei Fahrlässigkeitstaten abzulehnen, auch wenn es sich um Verkehrsdelikte handelt. In der Praxis wird für die Feststellung der Schuld vielfach der Anscheinsbeweis ausreichen. Die unbewußte Fahrlässigkeit besitzt eigenen Schuldgehalt und kann nicht aus dem Strafrecht ausgeschieden werden. Ein sinnvoller Vollzug der Freiheitsstrafe an Fahrlässigkeitstätern setzt voraus, daß besondere Anstalten mit besonderem Regime zur Verfügung stehen und daß man sich Klarheit darüber verschafft, woran es der Verurteilte jeweils hat fehlen lassen.

Abgesehen von diesen Einzelergebnissen sollte gezeigt werden, daß eine sachgebundene Dogmatik dazu beitragen kann, eine gleichmäßigere und gerechtere Beurteilung der Fahrlässigkeitsdelikte zu ermöglichen, und daß die Rechtsvergleichung, so sehr man sich die Lösungen des Auslands ständig gegenwärtig halten muß, dann keine Vorbilder liefern kann, wenn die Grundlagen des heimischen Rechts andere sind und bleiben müssen.

⁶⁹ Die Kriminalstatistik für 1962 verzeichnet 251 Fälle der Untersagung der Berufsausübung, nur ein Fall davon betrifft eine fahrlässige Tötung.