KURT OSMENDA, Staatsanwalt beim, Generalstaatsanwalt der DDR

Zur Anwendung des Tatbestands der Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit (§ 49 StVO)

Der Ministerrat hat in seinem Beschluß über weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr vom -30. Januar 1964 (GBl. II S. 357) die unduldsame Bekämpfung der Unfallursache „Fahren unter Alkoholeinfluß" zu einem Schwerpunkt erklärt, der bei der Festlegung der Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit besonders zu berücksichtigen ist. Zwar betrug der Anteil der Unfallursache „Fahren unter Alkoholeinfluß" in den letzten Jahren nur 5 bis 8 Prozent aller durch Kraftfahrer verursachten Unfälle; jedoch muß dabei berücksichtigt werden, daß durch die Kontrolltätigkeit der Verkehrspolizei und durch stärkeres Eingreifen der Bürger die Fahrt vieler unter Alkoholeinfluß stehender Fahrzeugführer bereits vor Eintritt eines Unfalls beendet wird. In der Gesamtzahl der Unfälle sind auch solche erfaßt, bei denen nur Sachschaden unter 300 MDN entstand; sie machen allein weit über ein Drittel aller Verkehrsunfälle aus. Bei den durch Trunkenheit am Lenkrad verursachten Unfällen kommt es aber häufig zu schweren Folgen mit Personenschaden und hohem Sachschaden. Im Jahre 1963 entfielen auf je 100 Verkehrsunfälle fast 2 (1,9) Tote und 59 (58,9) Verletzte; bei den durch Alkoholeinfluß verursachten Unfällen waren es beinahe 7 (6,6) Tote und 80 (79,5) Verletzte.

In den letzten Jahren standen weit über die Hälfte aller wegen Verkehrsdelikten Verurteilten zur Zeit der Tat unter Alkoholeinfluß. Wenn auch dieser hohe Anteil wesentlich von den nach § 49 StVO durchgeführten Verfahren beeinflußt wird, darf doch nicht übersehen werden, daß fast ein Drittel der wegen der übrigen Delikte (fahrlässige Tötung, fahrlässige Körperverletzung usw.) Verurteilten ebenfalls zur Zeit der Tat unter Alkoholeinfluß standen. Deshalb ist bei der schrittweisen Zurückdrängung der Verkehrsdelikte dem Alkoholmißbrauch und den daraus resultierenden Straftaten besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Das bedeutet jedoch keineswegs, daß diese Delikte nunmehr „härter" zu bestrafen sind. Es muß Klarheit darüber herrschen, daß das Fahren unter Alkoholeinfluß und die daraus resultierenden Unfälle nicht lediglich durch schärfere Strafmaßnahmen und stärkere Anwendung des Fahrerlaubnisentzuges überwunden werden können.

Zu den Voraussetzungen der Tatbestandsmäßigkeit des § 49 StVO

In der Praxis der Strafverfolgungsorgane werden insbesondere Vergehen gern. § 49 StVO in den einzelnen Bezirken und Kreisen sehr unterschiedlich behandelt. Obwohl Überprüfungen in verschiedenen Kreisen gezeigt haben, daß es bei der Aufdeckung, Bekämpfung und Verhütung der Verkehrsdelikte eine ganze Reihe guter Beispiele gibt (z. B. in der Arbeit des Staatsanwalts des Kreises Eberswalde), treten gerade in Verfahren nach § 49 StVO noch erhebliche Mängel auf. In verschiedenen Verfahren wird der Sachverhalt nicht allseitig aufgeklärt, und es wird nicht sorgfältig, dem objektiven Geschehen und den subjektiven Besonderheiten entsprechend differenziert. So erfolgt bereits der Nachweis der erheblichen Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit als Tatbestandsmerkmal des § 49 StVO noch sehr oft formal und ausschließlich nach dem Promille-Gehalt, den das Blutalkoholgutachten ausweist. Zum Teil wird noch immer schematisch an einem Grenzwert von 1,5 pro mille festgehalten, so daß verschiedentlich z. B. bei einem Wert von 1,45 pro mille die erhebliche Beeinträchtigung verneint, bei 1,5 pro mille aber bejaht wird.

Tatsächlich sind jedoch bei einem Blutalkoholwert von 1,5 pro mille und darüber die für eine Fahrtüchtigkeit geforderten komplexen Funktionssysteme bei einem Kraftfahrer bereits so verändert, daß die Fahrtüchtigkeit aufgehoben ist[1]. Der Übergang von der Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit (§ 5 StVO) bis zur erheblichen Beeinträchtigung (§ 49 StVO) und bis zur absoluten Fahruntüchtigkeit ist flüssig und bei den einzelnen Personen unterschiedlich. Er hängt sowohl von dem physischen und psychischen Allgemeinzustand des Täters als auch von den Anforderungen ab, die an den Fahrzeugführer gestellt werden.

Gerade dieser letzte Umstand wird häufig nicht gesehen. „Je höher und vielseitiger die an den Fahrzeugführer gestellten Anforderungen sind, desto niedriger liegt die Alkoholgrenzschwelle"[1 2 3]. Eine wesentliche Rolle spielen dabei z. B. die unterschiedlichen Licht- und Sichtverhältnisse, der Straßenzustand, der Straßenverlauf und die allgemeine Verkehrslage". Auch die Anforderungen auf Grund der Eigenart des Fahrzeugs sind zu beachten; sie sind bei einem Kraftfahrer weit höher als bei einem Fuhrwerkslenker. An einen Motorradfahrer stellt besonders die Kurvensicherheit höhere Anforderungen als an einen Pkw- oder Lkw-Fahrer; dazu kommt, daß er sein Fahrzeug auch noch — ebenso wie der Radfahrer — im Gleichgewicht halten muß.

Durch all diese unterschiedlichen Bedingungen liegt bei jedem Fahrzeugführer ein individueller Blutalkoholgrenzwert vor, bei dessen Überschreiten er nicht mehr in der Lage ist, sich im Straßenverkehr verkehrsgerecht zu verhalten. Es ist deshalb auch nicht möglich, allein auf der Grundlage des Promille-Gehalts das Vorliegen einer erheblichen Beeinträchtigung zu bejahen oder abzulehnen*.

Um dem mit der Blutalkoholbestimmung befaßten Gutachter eine auf den konkreten Fall bezogene Stellungnahme zu ermöglichen, sollten ihm die konkreten Umstände der Straftat mitgeteilt werden. Dazu gehören insbesondere;

— die Art des benutzten Fahrzeuges;
— die Fahi-weise des Verdächtigen, einschließlich konkret herbeigeführter Gefahrenmomente;
— die Dauer der Fahrzeugbenutzung unter A'koholeinfluß;
— Art und Zustand der befahrenen Straße;
— Sichtverhältnisse und Verkehrsdichte zur Tatzeit;
— das Verhalten des Verdächtigen während der Überprüfung;
— äußerlich erkennbare Trunkenheitszeichen (Torkeln* Sprachstörungen usw.);
— eigene Angaben des Verdächtigen über Art, Menge, Ort und Zeit des Alkoholgenusses.

Das auf der Grundlage der Blutalkoholkonzentration unter Berücksichtigung dieser Umstände erstattete Gut-

---

1 Vgl. hierzu Kürzinger, „Blutalkoholkonzentration und Fahrtüchtigkeit". NJ 1962 S. 389, und OG, Urteil vom 4. März 1960 - 3 Ust V 1/59 - NJ 1960 S. 284.

2 Kürzinger, a. a. O.

3 Vgl. hierzu KrG Halle-West, Urteil vom 14. März 1962 - S 38/63 - NJ 1962 S. 391.

* Diese Auffassung über die Tatbestandsmerkmale des § 49 StVO wird gegenwärtig im Kollegium für Strafsachen des Obersten Gerichts noch diskutiert. Eine entsprechende Anleitung der Gerichte erfolgt in Kürze. — D. Red.