

Zum Tatbestand der Verkehrsgefährdung durch Trunkenheit

Der StGB-Entwurf sieht vor, daß nur derjenige durch Alkohol oder andere berauschende Mittel erheblich in seiner Fahrtüchtigkeit beeinträchtigte Fahrzeugführer strafrechtlich verantwortlich ist, der dadurch fahrlässig das Leben oder die Gesundheit anderer Menschen gefährdet (§ 187). Für diesen Tatbestand wird der Oberbegriff „Verkehrsgefährdung durch Trunkenheit“ vorgeschlagen. Die Bezeichnung „durch Trunkenheit“ könnte viele Bürger zu der Annahme verleiten, daß erst in einem trunkenen Zustand eine Verkehrsgefährdung möglich ist. Die Verkehrsgefährdung beginnt aber keineswegs erst bei den Symptomen der Trunkenheit, sondern bereits bei einem geringen Grad der alkoholischen Beeinflussung. Auf die besondere Gefährlichkeit einer geringen alkoholischen Beeinflussung für die Fahrtüchtigkeit ist wiederholt hingewiesen worden¹. Deshalb wäre es zweckmäßig, die Überschrift zu § 187 entsprechend zu verändern.

Für den Beweis der Verkehrsgefährdung ist es notwendig, den Kausalzusammenhang zwischen der erheblichen Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit und der fahrlässigen Gefährdung nachzuweisen. Dabei ist zu beachten, daß die Verkehrsgefährdung nicht unbedingt und in jedem Fall im Alkohol ihre einzige und alleinige Ursache haben muß.² Nicht in jedem Fall ist daher in dem in seiner Fahrtüchtigkeit beeinträchtigten Verkehrsteilnehmer stets der Verursacher der Gefährdung zu sehen. Vielmehr ist stets gleichzeitig zu prüfen, ob — ausgehend vom konkreten Sachverhalt — für die Verkehrsgefährdung nicht auch andere Verkehrsteilnehmer allein oder mit verantwortlich sind.

Bei der Beurteilung des Kausalzusammenhangs darf ferner nicht auf die Kenntnis spezieller deliktstypischer Probleme verzichtet werden. So verneinen M a n e c k e / M e i n e l in dem in der Kausalitätsdiskussion umstrittenen Beispiel des Kradfahrers, der in einer Linkskurve infolge überhöhter Geschwindigkeit von der Fahrbahn abkam und gegen einen Torpfeiler fuhr, die Kausalität zwischen Alkoholeinfluß und Unfall. Sie sehen lediglich einen Zusammenhang zwischen der überhöhten Geschwindigkeit und dem Unfall¹. Wenn aber z. B. bei 200 untersuchten alkoholbedingten Verkehrsunfällen in 105 Fällen ein „Abkommen von der Fahrbahn“ (in 56 Fällen in Kurven, davon in 23 Fällen ein „Abkommen von der Fahrbahn in einer Linkskurve nach rechts“) registriert wurde, so fragt es sich, ob in diesem Fall die Kausalität zwischen Alkoholeinfluß und Unfall verneint werden kann.

In gleicher Weise ist es wichtig, die alkoholtypische Art der Rechtsverletzung bei der Beurteilung des Zusammenhangs von Alkohol und Verkehrsgefährdung zu beachten. Bei 400 Tätern, die unter Alkoholeinfluß mit einem Kraftfahrzeug gefahren waren, wurde z. B. die jeweils bedeutsamste Art der Rechtsverletzung erfaßt, und es kristallisierte sich dabei folgendes heraus:

Art der Rechtsverletzung	Anzahl *1*3*
Schlangenlinien- bzw. Zickzack-Fahren	45
Unangemessene Geschwindigkeit im Hinblick auf die Straßenlage	40
Nichteinhalten der rechten Fahrbahnseite	34
Unsichere Fahrweise	23

Es wäre jedoch verfehlt, die Verkehrsgefährdung stets

¹ Vgl. z. B. Kürzinger, „Blutalkoholkonzentration und Fahrtüchtigkeit“, NJ 1962 S. 388 f.

² Vgl. Kürzinger, „Alkohol und Verkehrsunfall“, NJ 1965 S. 356.

³ Manecke Meinel, „Zur Anwendung des marxistischen Kausalitätsbegriffs in der Rechtspraxis“, NJ 1966 S. 491.

vom Vorhandensein solcher oder ähnlicher Erscheinungen abhängig zu machen. Kürzinger wies zutreffend darauf hin, daß „durch den Alkoholgenuß ein geistig-körperlicher Mangelzustand und damit eine potentielle Gefährdung im Straßenverkehr hervorgerufen wird. Dieser Zustand braucht nicht in jedem Augenblick in Erscheinung zu treten: er hätte aber zu einem Versagen in der Verkehrsleistung führen können. Es handelt sich also ... um die Unfähigkeit, auf überraschende bzw. schwierige Situationen anforderungsgerecht zu handeln.“⁴

Damit ist aber noch keineswegs die Frage beantwortet, welche Kriterien dafür bestimmend sind, ob ein Täter durch seine erhebliche Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit eine Verkehrsgefährdung begangen hat. Die vielfach gebrauchte Formulierung: „Der Angeklagte gefährdete in erheblichem Maße die Sicherheit im Straßenverkehr“ reicht für den Nachweis der Verkehrsgefährdung nicht aus, wenn nicht gleichzeitig dargelegt wird, worin die tatsächliche Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit anderer Menschen zum Ausdruck kommt. Dafür könnten u. a. folgende Kriterien bestimmend sein:

1. Andere Verkehrsteilnehmer befinden sich im Wirkungsbereich des in seiner Fahrtüchtigkeit durch Alkohol erheblich beeinträchtigten Kraftfahrers. Durch die Flüssigkeit des Straßenverkehrs sind diese anderen Verkehrsteilnehmer zwar dem Namen nach nicht immer identifizierbar. Auch sie werden aber durch einen in seiner Fahrtüchtigkeit erheblich beeinträchtigten Bürger gefährdet.

2. Für den anderen Verkehrsteilnehmer hat eine sehr naheliegende oder wenigstens naheliegende Gefahr bestanden. Sehr naheliegend ist die Gefahr z. B. dann, wenn Angehörige der Volkspolizei den in der Fahrtüchtigkeit beeinträchtigten Kraftfahrer anhalten wollen und im letzten Moment aus der Fahrtrichtung wegspringen müssen, um nicht an- oder überfahren zu werden. Doch nicht immer ist die Gefahr so naheliegend bzw. sehr naheliegend; weitab liegende Gefahren scheiden selbstverständlich aus.

Kann die Gefährdung auf der Grundlage solcher Kriterien bejaht werden, so ist damit noch nicht die Frage nach dem Grad der Verkehrsgefährdung für die anderen Menschen beantwortet. Der Grad dieser Verkehrsgefährdung wird durch viele Momente bestimmt (O s m e n d a hat hierfür einige Anhaltspunkte genannt⁵). Die Verkehrsgefährdung wird u. a. deswegen nicht leicht nachzuweisen sein. Die Rechtspflegeorgane werden oftmals auf die Aussagen des Täters angewiesen sein. Dies kann dazu führen, daß nicht wenige objektiv eingetretene Verkehrsgefährdungen strafrechtlich nicht verfolgt werden. So war z. B. in 151 von 400 Fällen dem Akteninhalt nicht zu entnehmen, ob eine Gefährdung von Leben oder Gesundheit anderer Menschen vorgelegen hat. Bei den Straftaten von weiteren 126 Tätern war zwar eine Verkehrsgefährdung dem Sachverhalt positiv nicht zu entnehmen, sie konnte jedoch nicht ausgeschlossen werden und war somit, wenn auch im Sinne einer weit entfernt liegenden Gefahr, möglich, was aber für den Nachweis der von § 187 geforderten individuellen Verkehrsgefährdung nicht ausreicht. Nur bei 112 Straftaten der 400 Täter konnte eine sehr naheliegende oder naheliegende Gefahr festgestellt werden. Die Bedenken bezüglich des

⁴ Kürzinger, „Alkohol und Verkehrsunfall“, NJ 1965 S. 356.

⁵ Osmenda, „Zur Anwendung des Tatbestandes der Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit (§ 49 StVO)“, NJ 1965 S. 357 ff.