

stischen Strafrechts, eine konkrete Norm erst dann anzuwenden, wenn unter Berücksichtigung aller Tatumstände die Auswirkungen des strafbaren Handelns auf die Rechte und Interessen der Bürger oder der Gesellschaft und die Schuld des Täters nicht unbedeutend sind (vgl. § 3 Abs. 1 StGB). Damit werde eine formale, die konkreten Umstände von Tatzeit und Tatort, die Persönlichkeit und das Gesamtverhalten des Täters sowie die Gesellschaftsgefährlichkeit bzw. Gesellschaftswidrigkeit der Straftat nicht berücksichtigende Rechtsanwendung ausgeschlossen.

Die Präzisierung der Haftgründe in § 122 Abs. 1 Ziff. 2 bis 4 StPO entspreche den Erfordernissen einer wirksameren Bekämpfung und Verhütung der Kriminalität. Die Probleme, die bei der Anwendung des § 122 StPO in

der gerichtlichen Praxis aufgetaucht sind, würden durch die Richtlinie geklärt. Die Anwendung der Vorschriften über die Untersuchungshaft werde von den Grundsätzen der Wahrheitserforschung, der Wahrung der Gesetzlichkeit und der unbedingten Sicherung der Grundrechte der Bürger bestimmt. Deshalb forderte Ziegler von den Richtern, die gesetzlichen Merkmale des § 122 in jedem Einzelfall sorgfältig zu prüfen und den Haftbefehl mit einer exakten Begründung zu versehen.

Nachdem der Stellvertreter des Generalstaatsanwalts der DDR Borchert und der Erste Stellvertreter des Ministers der Justiz, Ranke, die Zustimmung des Generalstaatsanwalts und des Justizministeriums zu dem Entwurf erklärt hatten, beschloß das Plenum einstimmig die Richtlinie Nr. 27. Du.

Obermedizinalrat Dr. med. RICHARD KÜRZINGER, Ärztlicher Direktor des Krankenhauses der Volkspolizei und heiter der Blutalkoholuntersuchungsstelle Berlin
Dr. HANS NEUMANN, Oberrichter am Obersten Gericht

Die Auswirkungen des Alkohols auf die Fahrtüchtigkeit

Aus der starken Zunahme der Verkehrsdichte und den sich ständig weiter verändernden Verkehrsbedingungen in der DDR erwächst die Notwendigkeit, die staatlichen und gesellschaftlichen Anstrengungen zu erhöhen, um die Sicherheit im Verkehrsgeschehen allseitig zu gewährleisten. Dieses humanistische Anliegen, das dem Schutz des Lebens und der Gesundheit der Bürger vor den Gefahren des modernen Verkehrswesens sowie der Vermeidung von Schäden an Transportmitteln, Transportgütern und Verkehrsanlagen dient, schließt auch einen noch energischeren gesamtgesellschaftlichen Kampf gegen eine besonders gravierende Disziplinlosigkeit von Verkehrsteilnehmern ein: den Kampf gegen die Trunkenheit am Lenkrad.

Insbesondere die unter Alkoholeinfluß stehenden Kraftfahrer werden immer mehr zu einer permanenten Gefahr für die Sicherheit im Straßenverkehr. Das Ausmaß der infolge dieses Zustandes verursachten Verkehrsunfälle ist oft besonders schwerwiegender Natur. Deshalb können an das im § 5 Abs. 1 StVO enthaltene Postulat, daß der Fahrzeugführer bei Antritt und während der Fahrt nicht unter Einwirkung von Alkohol stehen darf, keinerlei Konzessionen gemacht werden. Dies nachdrücklich hervorzuheben erscheint erforderlich, da die Diskussion um einen die erhebliche Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit i. S. des § 200 StGB charakterisierenden absoluten Blutalkoholgrenzwert nicht zu der Annahme verleiten darf, als werde eine darunter liegende Blutalkoholkonzentration toleriert. Daß eine solche Auffassung fehlerhaft ist, soll durch die folgenden, in langjähriger Forschung gewonnenen und mit internationalen Erfahrungen auf diesem Gebiet übereinstimmenden Erkenntnisse über die Auswirkungen des Alkohols auf die Fahrtüchtigkeit belegt werden¹.

Voraussetzungen der vollen Fahrtüchtigkeit

Die modernen Verkehrsbedingungen (Geschwindigkeit, Verkehrslage, Verkehrsdichte) erfordern von jedem Fahrzeugführer Höchstleistungen an dauernder, gespannter Aufmerksamkeit und ein blitzschnelles Handeln im Augenblick der Gefahr. Die uneingeschränkte Funktionstüchtigkeit und Intaktheit der zentralen Regelfunktion des Gehirns ist hierfür unabdingbare Voraussetzung; denn bei einem Kraftfahrer beruhen viele, sich aus der jeweiligen Verkehrssituation ergebende Entscheidungen und Handlungen auf einem reflektorischen Reagieren. Bestimmte Reaktionsabläufe erfolgen

bei erfahrenen Kraftfahrern auf Grund langjähriger Fahrpraxis so schnell, daß sie im Augenblick der Gefahr gar nicht bis in das Bewußtsein Vordringen und auch nicht durch bewußte Denkabläufe gesteuert werden.

Die volle Fahrtüchtigkeit umfaßt aber nicht nur die Fahrtauglichkeit (körperliche Fähigkeit) und Fahrfertigkeit (technische Fähigkeit), sondern auch als ihren integrierenden Bestandteil die Verkehrszuverlässigkeit, d. h. das ständige Bestreben, sich von allen inneren und äußeren Einflüssen frei zu machen, die ein verkehrsangepaßtes Verhalten stören könnten. Dieser soziale Aspekt der Fahrtüchtigkeit setzt eine intakte Persönlichkeitsstruktur mit entsprechenden Charaktereigenschaften voraus und schließt Verantwortungsbewußtsein, Selbstkritik, Nachsicht, Rücksichtnahme und Vermeidung voraussehbarer Gefahrensituationen mit ein. Zur vollen Fahrtüchtigkeit gehört also sowohl ein bestimmtes Maß an geistiger und körperlicher Leistungsfähigkeit als auch eine soziale Einordnungsbereitschaft. Sie ist an volles physisches und psychisches Leistungsvermögen und an eine regelrechte Persönlichkeitsstruktur gebunden.

Geht man von diesem komplexen Begriff der vollen Fahrtüchtigkeit aus, so wird deutlich, daß diese durch eine Vielzahl unterschiedlicher Faktoren vermindert, erheblich beeinträchtigt oder schließlich völlig aufgehoben werden kann. Zu diesen Faktoren gehören z. B. körperliche und geistige Krankheiten, seelische Ausnahmezustände, Erschöpfung, Ermüdung oder die Folgen der Einnahme von bestimmten Medikamenten; vor allem fällt aber auch die Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit infolge Alkoholgenußes darunter.

Die Wirkung des Alkohols auf den Menschen

Die Wirkungen des Alkohols wurden und werden seit Jahrzehnten experimentell durch Fahrprüfungen am Modellgerät oder möglichst wirklichkeitsnah am Steuer erforscht. Dabei soll nicht verschwiegen werden, daß die Resultate dieser Tests immer besser ausfallen als die entsprechenden Leistungen in der täglichen Fahrpraxis, nicht nur, weil das experimentell prüfbare Leistungsniveau keinesfalls an die möglichen, gemeinhin zu erwartenden oder zu bewältigenden Anforderungen in der realen Verkehrspraxis heranreicht, sondern auch, weil sich die Versuchsperson in der Regel für die Dauer des Tests im Zustand einer maximalen Willensbeanspruchung, Konzentration und Aufmerksamkeit befindet, während im Verkehrsgeschehen gerade der Abfall der Aufmerksamkeit infolge der alkoholbeding-

¹ Vgl. dazu auch Dürwald, Gerichtsmedizinische Untersuchungen bei Verkehrsunfällen, Leipzig 1966.