

hinaus und würde zu einer Kriminalisierung von zweifellos disziplinwidrigen Verhaltensweisen führen, die aber mit anderen Mitteln des sozialistischen Rechts erfolgreich bekämpft werden können.

Einheitliches Anliegen der Abs. 1 und 2 des § 200 StGB ist es, bestimmte Anforderungen, wie sie unter den gegebenen Verkehrsbedingungen unabdingbar sind, an Fahrzeugführer und an solche Personen zu stellen, die eine berufliche Tätigkeit zur unmittelbaren Gewährleistung der Sicherheit des Verkehrs ausüben, um so mit den spezifischen Mitteln des Strafrechts die Sicherheit im Verkehr zu gewährleisten und Leben und Gesundheit aller Verkehrsteilnehmer zu schützen. Während mit Abs. 1 bei Vorliegen aller Tatbestandsmerkmale strafrechtliche Verantwortlichkeit für den Führer eines Fahrzeuges begründet wird, droht Abs. 2 unter den gleichen Voraussetzungen strafrechtliche Konsequenzen für alle Personen an, die zwar nicht selbst ein Fahrzeug führen, aber auf Grund ihrer beruflichen Tätigkeit für die unmittelbare Gewährleistung der Sicherheit im Verkehr verantwortlich sind.

Mit dieser gesetzlichen Bestimmung wird den Anforderungen im Verkehrswesen Rechnung getragen, die dadurch charakterisiert sind, daß der Einsatz und die Führung von Fahrzeugen nicht eine ausschließlich individuelle Angelegenheit darstellen, sondern zunehmend durch das kooperative Zusammenwirken mehrerer Verantwortlicher im Rahmen des Arbeitsprozesses bestimmt werden und daß ein solch reibungsloses Zusammenarbeiten unter den Bedingungen der zunehmenden Kompliziertheit einzelner Verkehrsabläufe erst die Grundlage für die Gewährleistung der Sicherheit im Verkehr ist.

Da der Personenkreis, der an der Abwicklung eines Verkehrsablaufs z. B. bei der Eisenbahn oder im Bereich der Luftfahrt beteiligt ist, sehr groß ist und die Pflichten der einzelnen dabei unterschiedlich sind, wird strafrechtliche Verantwortlichkeit nach § 200 Abs. 2 StGB nur für diejenigen begründet, denen auf Grund ihrer beruflichen Tätigkeit Pflichten zur unmittelbaren Gewährleistung der Sicherheit des Verkehrs obliegen. Diese Pflichten zur unmittelbaren Gewährleistung der Sicherheit sind nicht identisch mit der allen Werkträgern obliegenden und z. B. aus dem Arbeitsvertrag folgenden Pflicht zur Einhaltung der sozialistischen Arbeitsdisziplin oder — wie im vorliegenden Fall — mit den sich aus § 2 Abs. 2 der Fahrdienstvorschriften der Deutschen Reichsbahn (DV 408) vom 18. Dezember 1968 veröffentlicht in: Eisenbahnrecht mit den wichtigsten Dienstvorschriften, B/II/2) ergebenden allgemeinen Pflichten eines Betriebseisenbahners zur gewissenhaften Befolgung aller Dienstvorschriften. Der Nachweis derartiger Berufspflichten kann auch nicht lediglich aus einer Funktionsbezeichnung abgeleitet werden. Er setzt vielmehr eine exakte Untersuchung der jeweiligen beruflichen Tätigkeit und die Prüfung voraus, inwieweit durch die eigenverantwortliche Entscheidung des betreffenden Werkträgern auf die Einhaltung und Erhöhung der Sicherheit beim Verkehr Einfluß genommen wird.

Das Vorliegen einer beruflichen Tätigkeit zur unmittelbaren Gewährleistung der Sicherheit im Verkehr i. S. von § 200 Abs. 2 StGB wird in der Regel dann zu bejahen sein, wenn die ordnungsgemäße Erfüllung dieser Pflichten für die sichere Leitung eines konkreten Verkehrsablaufs notwendig ist und dem Fahrzeugführer selbst, damit die Voraussetzungen für eine zügige und sichere Fahrt geschaffen werden. Derartige Berufspflichten liegen, soweit es den Bereich der Eisenbahn betrifft, z. B. bei einem Fahrdienstleiter vor, der gemäß § 7 Abs. 4 der Fahrdienstvorschriften u. a. dafür verantwortlich ist, in seinem Dienstbereich die Zugfolge in eigener Ver-

antwortung zu regeln. Sie bestehen jedoch nicht bei dem Wärter einer Lokomotivdrehzscheibe. Dieser ist — wie jeder Betriebseisenbahner — zweifellos verpflichtet, die seinen Aufgabenbereich betreffenden Dienstvorschriften gewissenhaft einzuhalten. Insbesondere ist er — wie es in der Betriebsanweisung für Drehzscheibenwärter heißt — für den störungsfreien und pünktlichen Betriebsablauf verantwortlich. Mit seiner Arbeitsverrichtung, die im wesentlichen dahingehend zusammengefaßt werden kann, daß er auf Weisung des zuständigen Lokleiters für die Ein- und Ausfahrt von Lokomotiven in den Lokschuppen zu sorgen bzw. Lokomotiven mit Kohletendern in Fahrtrichtung zu drehen hat, schafft er zwar Voraussetzungen für einen geordneten Betriebsablauf; auf die Sicherheit beim Eisenbahnverkehr selbst hat er damit jedoch keinen unmittelbaren Einfluß.

Das Kreisgericht hätte bereits aus diesem Grunde den Angeklagten nicht wegen Verkehrsgefährdung durch Trunkenheit nach § 200 Abs. 2 StGB zur Verantwortung ziehen dürfen.

Im Ergebnis der Überprüfung war aber auch festzustellen, daß die im Urteil dargelegte allgemeine Gefährdung des Lokpersonals eine Feststellung ist, die durch die Beweisaufnahme nicht gestützt wird. Das Kreisgericht ist offensichtlich davon ausgegangen, die allgemeine Gefährdung ergebe sich bereits daraus, daß der Angeklagte bei Verrichtung seiner Arbeitsaufgaben erheblich alkoholisch beeinträchtigt war. So erschöpft sich die Urteilsbegründung im wesentlichen in der Behauptung, der Angeklagte sei wegen seiner erheblichen alkoholischen Beeinträchtigung zu einer ordnungsgemäßen Ausübung seiner Pflichten nicht mehr in der Lage gewesen und habe dadurch Leben und Gesundheit des Lokpersonals gefährdet.

Damit wird aber nicht beachtet, daß eine allgemeine Gefahr i. S. von § 200 StGB nur dann gegeben ist, wenn die reale Möglichkeit des Eintritts von Personenschäden besteht. Die Realität einer solchen Möglichkeit ergibt sich nicht schon aus dem Grad der alkoholischen Beeinträchtigung, sondern stets aus den jeweiligen Tat Umständen und der konkreten Verkehrssituation (vgl. Beschluß des Plenums des Obersten Gerichts vom 2. Juli 1969 zu einigen Fragen der Rechtsprechung in Verkehrsstrafsachen [NJ-Beilage 4/70 zu Heft 15] und OG, Urteil vom 29. Juni 1971 - 3 Zst 13/71 - [NJ 1971 S. 589]).

Davon ausgehend, hätte das Kreisgericht erkennen müssen, daß auf Grund der hierzu erhobenen Beweise — das Lokpersonal konnte sich durch eine automatisch aufleuchtende Lampe von der ordnungsgemäßen Verriegelung der Drehzscheibe überzeugen, und die Drehzscheibe selbst bewegte sich nur mit sehr geringer Geschwindigkeit — von der realen Möglichkeit des Eintritts von Personenschäden nicht gesprochen werden kann. Das wird auch durch die Aussage des als Zeugen vernommenen zuständigen Gruppenleiters bestätigt, der darauf hinwies, daß Personenschäden durch nicht ordnungsgemäße Bedienung der Drehzscheibe im konkreten Falle nicht hätten eintreten können.

Das Kreisgericht hätte deshalb den Angeklagten, selbst wenn er Pflichten zur unmittelbaren Gewährleistung der Sicherheit des Verkehrs gehabt hätte, wegen des Nichtvorliegens einer allgemeinen Gefährdung strafrechtlich nach § 200 Abs. 2 StGB nicht zur Verantwortung ziehen dürfen.

Das schließt aber nicht aus, daß der Angeklagte wegen seines grob disziplinlosen Verhaltens nach den Bestimmungen über die arbeitsrechtliche disziplinarische Verantwortlichkeit (§§ 109 ff. GBA) zur Rechenschaft gezogen werden kann.

Aus den dargelegten Gründen war das Urteil des Kreis-