

nehmen mußte, daß seine Fahrtüchtigkeit infolgedessen erheblich beeinträchtigt wird.

Der Fahrzeugführer muß sich in Kenntnis der bedeutsamen Umstände dazu entschlossen haben, ein Fahrzeug im Verkehr zu führen (Vorsatz). Auch wenn er sich hierzu erst in einem schuldhaft herbeigeführten Zustand der Volltrunkenheit entschließt, bleibt gemäß § 15 Abs. 3 StGB die strafrechtliche Verantwortlichkeit nach § 200 StGB bestehen.

Hinsichtlich der *Herbeiführung* einer *allgemeinen Gefahr* muß mindestens *Fahrlässigkeit* vorliegen. Sie wird in aller Regel gegeben sein, wenn der Täter für das Führen des Fahrzeugs bei erheblicher Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit verantwortlich ist.

Paragraph 200 Abs. 2 StGB begründet strafrechtliche Verantwortlichkeit auch für *Personen*, die zwar *nicht selbst ein Fahrzeug führen*, jedoch im Rahmen des Arbeitsprozesses oder infolge ihrer *beruflichen Tätigkeit* in bestimmtem Umfang *unmittelbar* für die *Gewährleistung der Verkehrssicherheit* Verantwortung tragen, z. B. Stellwerksmeister, Fahrdienstleiter und Kopiloten. Berufspflichten zur unmittelbaren Gewährleistung der Sicherheit des Verkehrs im Sinne des § 200 Abs. 2 StGB sind nicht mit der allen Werk tätigen obliegenden allgemeinen Pflicht zur Arbeitsdisziplin und Befolgung aller Dienstvorschriften identisch. Der betreffende Werk tätige muß durch eigenverantwortliche Entscheidung auf die Einhaltung und Erhöhung der Verkehrssicherheit Einfluß zu nehmen haben. Dies wird zu bejahen sein, wenn die berufliche Tätigkeit für die sichere Bewältigung eines konkreten Verkehrsablaufs notwendig ist, vor allem, wenn dem Fahrzeugführer damit Voraussetzungen für eine sichere Fahrt geschaffen werden.

Das liegt z. B. bei einem Fahrdienstleiter der Reichsbahn vor, aber nicht beim Wärter einer Lokomotivdrehzscheibe, dessen Aufgabe darin besteht, auf Weisung des Lokleiters die Ein- und Ausfahrt von Lokomotiven in den Lokschuppen zu bewältigen.⁶⁶⁾

Da Sicherheit im Verkehr, besonders im Eisenbahn-, Luft- und Schiffsverkehr, nicht nur von der Fahrtauglichkeit des Fahrzeugführers abhängt, sondern in gleichem Maße auch vom Betriebsdienst, vom Bodenpersonal, von den Funkern u. a., muß - erforderlichenfalls auch mit strafrechtlichen Mitteln - darauf eingewirkt werden, daß die Fähigkeit auch dieser Personen zur Erfül-

lung ihrer Rechtspflichten nicht infolge des Genusses alkoholischer Getränke, anderer berauscher oder sonstiger die Reaktionsfähigkeit wesentlich vermindender Mittel erheblich beeinträchtigt ist.

Auch gemäß § 200 Abs. 2 StGB muß *infolge der vorsätzlich herbeigeführten erheblichen Beeinträchtigung der Fähigkeit* zur Erfüllung der genannten Berufspflichten *fahrlässig* eine allgemeine Gefahr für Leben oder Gesundheit anderer Menschen verursacht worden sein.

Ein Fahrdienstleiter der Bahn hatte zusätzlich einen Nachtdienst übernommen. Obwohl die Freizeit zwischen zwei Diensten nur kurz war, trank er mehrere Flaschen Bier und einen doppelten Wodka. Er schlief zweieinhalb Stunden und trank eine halbe Stunde nach Beginn seines Dienstes im Befehlsstellwerk eine 0,35-l-Flasche Wodka aus. Später wurde festgestellt, daß der Angeklagte zu dieser Zeit 2,7 bis 2,9 Promille Blutalkoholkonzentration hatte. Infolge des Alkoholeinflusses ließ er zwei Züge auf einer eingleisigen Strecke fahren. Nur dadurch, daß der Stellwerkswärter einen entsprechenden Befehl nicht ausführte, konnte ein schwerer Verkehrsunfall verhindert werden.

Die Tatsache, daß wegen der hohen Anforderungen an die Sicherheit im Bahnverkehr dort Sicherheitsanlagen installiert sind, die teils mit Rücksicherungen bei technischem Versagen oder Fehlhandlungen Unfälle verhindern sollen, und daß in der Regel durch einen Eisenbahner herbeigeführte Gefahrensituationen von anderen Eisenbahnern durch erhöhte Konzentration und Aufmerksamkeit beherrscht wurden, kann nicht zum Verneinen des Vorliegens einer allgemeinen Gefahr führen.⁶⁷⁾

Daher ist der Fahrdienstleiter nach § 200 Abs. 2 StGB strafrechtlich verantwortlich.

Problematisch ist die strafrechtliche Verantwortlichkeit gemäß § 200 StGB wegen *Teilnahme (Anstiftung oder Beihilfe)*.⁶⁸⁾ Im Interesse eines wirksamen Kampfes gegen die alkoholbedingten Verkehrsstraftaten wird bei Verkehrsunfällen gemäß § 196 Abs. 3 Ziff. 2 StGB, die unter Alko-

66 Vgl. „BG Frankfurt/Oder, Urteil vom 19. 12. 1972“, Neue Justiz, 14/1973, S. 426.

67 Vgl. „OG-Urteil vom 29. 10. 1974“, a. a. O.

68 Vgl. „Beschluß des Präsidiums des Obersten Gerichts vom 15. 3. 1978“, Neue Justiz, 15/1978, S. 229; „OG-Urteil vom 31. 5. 1978“, Neue Justiz, 9/1978, S. 410; H. Bein/D. Seidpl, „Zur Beteiligung an Straftaten mit Fahrlässigkeitselementen“, Neue Justiz, 17/1970, S. 516.