

Trunkenheit hinsichtlich der Verursachung einer allgemeinen Gefahr — als Ordnungswidrigkeit geahndet werden.

Zum Begriff der Bahn, Luft- und Schifffahrt vgl. § 196 Anm. 4.

2. Die **unmittelbare Gefahr** bezieht sich auf einen schweren Verkehrsunfall in den genannten Verkehrszweigen. Sie liegt dann vor, wenn eine Situation herbeigeführt wird, die die Gesundheit oder das Leben von Menschen tatsächlich bedroht oder Schäden an bedeutenden Sachwerten mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten sind. Die unmittelbare Gefahr eines schweren Verkehrsunfalls wird nicht dadurch ausgeschlossen, daß andere die Gefahr erkennen und durch Gegenmaßnahmen weitere Folgen auf ein geringeres Ausmaß beschränken oder verhindern (vgl. OGNJ 1969/17, S. 538). Bei der Bahn ist die unmittelbare Gefahr eines schweren Verkehrsunfalls gegeben, wenn durch das Verhalten des Fahrzeugführers (oder auch eines anderen) eine in der Regel von ihm nicht mehr zu beeinflussende Situation herbeigeführt wird, in der die Gesundheit oder das Leben von Menschen tatsächlich und ernsthaft bedroht oder bedeutende Schäden an Eisenbahnfahrzeugen, Transportgütern oder Eisenbahnverkehrsanlagen konkret zu erwarten sind. Kommt es dennoch, z. B. infolge des Verhaltens Dritter, nicht zu einem Unfall, vermag dies die unmittelbare Gefahr nicht auszuschließen.

Wurde ein Unfall verursacht, der nicht als schwer im Sinne des § 196 qualifiziert werden kann, ist zu prüfen, ob dennoch die unmittelbare Gefahr eines schweren Verkehrsunfalls gegeben war (BG Frankfurt (Oder), Urteil vom 5. 2. 1969/H BSR 6/69).³

3. **Täter** können Personen sein, die bei der Bahn, Luft- oder Schifffahrt beschäftigt sind, oder andere, die eine akute Gefahrensituation von außen, z. B. als Straßenverkehrsteilnehmer, herbeiführen. Zu dem erstgenannten Personenkreis gehören Triebfahrzeug- und Schiffsführer, Piloten, Stellwerker, Fahrdienstleiter, Personal des Flugsicherungsdienstes, Funker, Lotsen, Personal für die Wartung der Verkehrs-

mittel und -anlagen hinsichtlich der Betriebs- und Verkehrssicherheit und andere.

Ein Radarkontrollleur des Flugsicherungspersonals, dessen pflichtwidrige Anweisungen über Flughöhe und Kursbestimmung an Luftfahrzeugführer im Bereich einer Luftstraße zur Gefahr der Kollision zweier Luftfahrzeuge führen, indem die Mindestabstände unterschritten werden, hat sich wegen Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt zu verantworten (BG Cottbus, Urteil vom 6. 12. 1975/002 BS 5/75).

Auch nicht in diesen Verkehrszweigen beschäftigte Personen sind strafrechtlich verantwortlich, wenn sie die unmittelbare Gefahr eines schweren Verkehrsunfalls bei der Bahn, Luft- oder Schifffahrt verursachen, z. B. der Sportbootführer, der durch pflichtwidriges Verhalten auf Binnengewässern im Bereich von Binnenwasserstraßen ein Fahrgastschiff zu Manövern zwingt, die zur unmittelbaren Gefahr eines schweren Verkehrsunfalls führen, oder der Kraftfahrer, der durch Verletzung von Pflichten beim Überqueren eines Bahnübergangs die akute Gefahr eines Eisenbahnunfalls herbeiführt (vgl. OGNJ 1969/17, S. 538).

4. Vom Bahn-, Flug- und Schiffsverkehr gehen auch Gefahren für andere Bereiche aus, die von § 197 nicht erfaßt sind. Kommt es z. B. auf einem Bahnübergang durch Pflichtverletzungen des Schrankenwärters zur Gefahr eines schweren Verkehrsunfalls, wodurch vorrangig Straßenverkehrsteilnehmer gefährdet werden, ist § 197 ebenfalls anzuwenden (vgl. OGNJ 1969/6, 5. 182).

5. Liegt ein schwerer Verkehrsunfall vor (§ 196), steht § 197 dazu im Verhältnis der Subsidiarität. Letzterer wird im Verkehr der Bahn-, Luft- und Schifffahrt nur angewandt, wenn die in § 196 geforderten Folgen nicht eingetreten sind.

Liegt jedoch in diesen Verkehrsbereichen ein schwerer Verkehrsunfall in der Alternative der Beschädigung bzw. Vernichtung bedeutender Sachwerte vor und gehen Grad und Ausmaß der durch das Ver-