

kungen des Alkohols auf die negative Beeinflussung der gesamten Persönlichkeit mit zunehmendem Selbstwertgefühl, Überheblichkeit, gesteigertem Selbstvertrauen, Spontaneität, Beeinflussbarkeit, Urteilschwäche, gestörter Urteilsfähigkeit und Verlust der Selbstkontrolle stets und unabhängig von der Art des gefährdeten Fahrzeugs von einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von 1,0 mg/g an gegeben. Bei einem solchen Befund bedarf es keiner weiteren Beweiserhebungen zur Frage der erheblichen Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit.

Entscheidend ist hierbei stets die BAK zum Zeitpunkt der Tat. Wird in einem vorläufigen medizinischen Gutachten eine BAK von 0,9 oder 0,8 mg/g zum Zeitpunkt der Blutentnahme ausgewiesen, sollte im Ergebnis der weiteren Ermittlungen zum Nachweis einer erheblichen Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit ein endgültiges medizinisches Gutachten eingeholt werden.

Medizinisch gesehen liegt absolute Fahrtüchtigkeit auch bei „Restalkoholwerten“ ab 1,0 mg/g vor. Die Fahrtüchtigkeit kann auch erheblich beeinträchtigt sein, wenn die Alkoholkonzentration unter 1,0 mg/g liegt, sofern sich dies aus dem Fahrverhalten des Fahrzeugführers oder aus einem medizinischen Gutachten ergibt.

Zur Fahrtüchtigkeit im innerbetrieblichen Verkehr vgl. OGNJ 1982/2, S. 93.

**4. Es muß eine allgemeine Gefahr für das Leben und die Gesundheit** mindestens eines anderen Menschen verursacht werden. Sie liegt dann vor, wenn die reale Möglichkeit des Eintritts von Personenschäden besteht (OGNJ 1981/10, S. 478).

Das muß sich aus der Prüfung des Zusammenhanges und der wechselseitigen Bedingungen des konkreten Verkehrsgeschehens ergeben. Dazu gehört die Berücksichtigung folgender Umstände: Verkehrsdichte, Straßenart und Straßenzustand, Witterungs- und Sichtverhältnisse, Fahrverhalten, Ort und Zeit der Pflichtverletzung, Art des gefahrenen Fahrzeuges, Fahrgeschwindigkeit und Dauer der Fahrt (vgl. OGNJ 1973/7 S. 207, OGNJ 1976/19,

S. 592, OGNJ 1978/2, S. 90, OGNJ 1978/5, S. 231).

Sie ist auch dann gegeben, wenn der Gefährdete den Eintritt eines Personenschadens verhindert, indem er den tatsächlich bestehenden und von ihm erkannten Gefahrenbereich verläßt (Radfahrer verließ einen 30 cm breiten, als Fahrbahn benutzten Gehweg, als ihm ein Mopedfahrer (2,3 mg/g) mit einer Geschwindigkeit von etwa 40 km/h entgegen kam, ohne Anstalten zu machen, langsamer zu fahren oder auszuweichen) (vgl. OGNJ 1978/2, S. 90). An Hand des wechselseitigen Zusammenhangs dieser Bedingungen sowie des Fahrverhaltens ist festzustellen, ob tatsächlich die Möglichkeit der Schädigung anderer Menschen bestand.

Eine allgemeine Gefahr liegt nicht vor, wenn einem Radfahrer, der mit mäßigem Tempo fahrend die äußerste rechte Straßenseite benutzt, auf der Gegenfahrbahn zwei Pkws begegnen, denen er keinerlei erkennbaren Anlaß bietet, in irgendeiner Weise (z. B. durch Ausweichen) auf seine Fahrtüchtigkeit zu reagieren (vgl. OGNJ 1976/19, S. 592). Ein Radfahrer, der dem Stoppsignal eines Funkstreifenwagens nicht Folge leistet, sondern flüchtet, und vom Funkstreifenwagen verfolgt wird, verursacht ebenfalls keine allgemeine Gefahr, wenn er keine weiteren Teilnehmer gefährdet (vgl. OGNJ 1971/20, S. 620).

Im Bahn- und Luftverkehr liegt eine allgemeine Gefahr schon dann vor, wenn der Betreffende trotz erheblicher Beeinträchtigung seiner Fähigkeit, seine dienstlichen Pflichten zu erfüllen, in diesen Verkehrsbereichen ein Fahrzeug führt oder sicherungsdienstliche Handlungen ausführt.

In diesen Verkehrsbereichen ist ein Unfall oft mit katastrophalen Folgen verbunden. Auch die hier bestehenden technischen Besonderheiten (z. B. die größeren Lasten und längeren Bremswege bei der Eisenbahn) führen viel schneller zu Gefährdungen als im Straßenverkehr. Betriebseisenbahner sowie Verantwortliche für die Sicherung des Flug- und Schiffsverkehrs, deren Fähigkeit, ihre Dienstpflichten zu erfüllen, infolge Alkoholgenußes erheblich beeinträchtigt ist, sind zu einem den Belangen