

i. V. m. § 2 Abs. 5 StVZO für die Führung des Fahrzeugs während der fahrpraktischen Ausbildung im Rahmen seiner Aufsichtspflicht verantwortlich ist. Die Aufsichtspflicht des Fahrlehrers umfaßt die Gewährleistung der Betriebs- und Verkehrssicherheit des Fahrzeugs und die Verantwortung für die Einhaltung der Bestimmungen der StVO. Der Fahrlehrer ist dann strafrechtlich für einen vom Fahrschüler unter Verletzung der StVO herbeigeführten schweren Verkehrsunfall nach § 196 StGB verantwortlich, wenn er schuldhaft seine Aufsichtspflicht verletzt hat und diese Verletzung kausal für die Herbeiführung des Unfalls war.

Im Umfang seiner Aufsichtspflicht gilt der Fahrlehrer als Fahrzeugführer gemäß § 7 Abs. 1 StVO. Die Prüfung der Pflichtenlage hat analog der Prüfung bei einem unmittelbar das Fahrzeug führenden Kraftfahrer entsprechend der konkreten Verkehrssituation unter Beachtung der praktischen, technischen und verbalen Möglichkeiten der vorausschauenden und korrigierenden Einflußnahme des Fahrlehrers auf das Fahrverhalten des Fahrschülers zu erfolgen.²¹

Prüfung von Rücksichtslosigkeit und Kausalität bei alkoholischer Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit

Das Oberste Gericht hat in einem Kassationsverfahren darauf hingewiesen, daß unter einer rücksichtslosen Verletzung von Bestimmungen zum Schutze von Leben und Gesundheit oder Eigentum anderer i. S. des § 196 Abs. 3 Ziff. 2 StGB eine den Grad der Schuld erhöhende gesellschaftswidrige Entscheidung zu verstehen ist, die sich bei dem betreffenden Verkehrsteilnehmer in einer die Sicherheit anderer außerordentlich gefährdenden Verhaltensweise offenbart. Die Gefährlichkeit des Führens von Kraftfahrzeugen unter erheblichem Alkoholeinfluß ist auf die spezifische Eigenart der Teilnahme am Straßenverkehr zurückzuführen. Bei der Führung von Motorfahrzeugen stellen sich hohe Anforderungen an die Fähigkeit von Fahrzeugführern, in vielerlei Situationen schnell und richtig zu reagieren und das Fahrzeug in seiner Technik fließend und reibungslos zu beherrschen. Die Teilnahme von Kraftfahrzeugführern am Straßenverkehr trotz erheblicher Beeinträchtigung ihrer Fahrtüchtigkeit läßt deshalb in der Regel den Schluß zu, daß sich in ihr Rücksichtslosigkeit offenbart.

Ein gleicher Ausgangspunkt findet sich jedoch beispielsweise nicht bei Radfahrern, deren Fahrtüchtigkeit durch Alkoholeinwirkung erheblich beeinträchtigt ist. Angesichts der von ihnen ausgehenden weit geringeren Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer richten sich an ihre Fähigkeiten auch geringere Anforderungen^{21, 22}, es sei denn, sie ergeben sich aus ihrem eigenen Schutzinteresse, was strafrechtlich aber nicht relevant ist.²³ Die gleichen Überlegungen treffen für Lenker von Gespannfahrzeugen zu, denn auch sie benötigen wie die Radfahrer keine behördliche Fahrerlaubnis für die Teilnahme am Straßenverkehr.²⁴

Zur Kausalität zwischen dem Fahren unter erheblicher alkoholischer Beeinträchtigung und dem Herbeiführen des schweren Verkehrsunfalls hat das Oberste Gericht in einem Kassationsurteil ausgeführt, daß der nach § 196 Abs. 1 StGB erforderliche Zusammenhang zwischen einem Verstoß gegen § 7 Abs. 2 StVO (Fahrverbot für einen unter Alkoholeinwirkung stehenden Fahrzeugführer) und der als Unfallfolge herbeigeführten erheblichen Schädigung der Gesundheit eines Menschen nur dann vorliegen kann, wenn die mangelnde Fahrtüchtigkeit des Fahrzeugführers ein verkehrswidriges, den Unfall hervorruftendes Verhalten des Täters bewirkt hat (z. B. Nichtgewährung der Vorfahrt, Nichtbefolgung des Rechtsfahrgebots oder der in § 1 Abs. 1 StVO bezeichneten Grundforderungen im Straßenverkehr).

Erst wenn sich die durch Alkoholeinfluß bewirkte Einschränkung oder Aufhebung der Fahrtüchtigkeit des Fahrzeugführers in derartigen zum Unfall führenden Fehlverhaltensweisen objektiviert, besteht ein Kausalzusammenhang zwischen Pflichtenverstoß nach § 7 Abs. 2 StVO und den eingetretenen, in § 196 Abs. 1 StGB bezeichneten Folgen. Allein die Feststellung, daß der Täter einen Unfall herbeigeführt hat und dabei unter Alkoholeinfluß stand, reicht für eine Verurteilung nach § 196 StGB nicht aus. Außerdem ist es auch nicht zulässig, den Kausalzusammenhang auf Grund von Annahmen, Vermutungen oder Wahrscheinlichkeitsrechnungen festzustellen.²⁵

In diesem Zusammenhang ist erneut darauf hinzuweisen, daß eine bei einem motorisierten Fahrzeugführer für die Tatzeit festgestellte Blutalkoholkonzentration von 0,9 mg/g noch keine erhebliche Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit nach § 200 Abs. 1 StGB darstellt, wenn weder eine besondere Ver-

Informationen

Die **Gesellschaft für Völkerrecht in der DDR** beschäftigte sich in ihrer Arbeitsberatung am 2. Juni 1987 mit Fragen der Verwirklichung der UN-Seerechtskonvention von 1982 sowie mit der internationalen Zusammenarbeit bei der Sicherung der friedlichen Kernenergienutzung und der Erhöhung der Atom-sicherheit.

Als Gast referierte Frau Prof. Dr. E. Mann-Borghese (Dalhousie-University, Halifax, Kanada) über grundlegende Aspekte der internationalen Zusammenarbeit bei der friedlichen Nutzung der Weltmeere, insbesondere der Bereiche, die zum gemeinsamen Erbe der Menschheit gerechnet werden. Sie behandelte die Festlegungen der Seerechtskonvention, in denen die Pflicht der Staaten zur friedlichen Zusammenarbeit bei der Nutzung des Meeres und seiner Umwelt konkretisiert ist und geeignete Institutionen zu ihrer Durchsetzung vorgesehen sind. Insbesondere betrifft dies die Bestimmungen über den Meeresbergbau unter Aufsicht der Meeresbodenbehörde, die Anwendung der Meereswissenschaften zu ausschließlich friedlichen Zwecken, den Schutz der Meeresumwelt und die Beilegung internationaler Streitigkeiten. Die Referentin betonte, daß sich für alle Mitglieder der Staatengemeinschaft zunehmend die Notwendigkeit ergebe, eine integrierte Ozeanpolitik auf nationaler, regionaler und globaler Ebene anzustreben, die den objektiven Zwängen zu gemeinsamen Aktionen bei der Gewährleistung ihrer legitimen Interessen entspricht. Für die künftige Gestaltung der internationalen Wirtschaftsbeziehungen seien dabei jene Regelungen der Konvention von Bedeutung, die sich mit der Internationalisierung der meeresbergbaulichen Produktion und dem Technologietransfer befassen.

Dr. H. Arndt (Amt für Atomsicherheit und Strahlenschutz der DDR) sprach über aktuelle Fragen der Sicherheitskontrollen von Kernmaterial durch die Internationale Atomenergiebehörde (IAEA) zur Verhinderung der Weiterverbreitung von Kernwaffen. Ferner erläuterte er die im Gefolge der Ereignisse von Tschernobyl abgeschlossenen Konventionen über die frühzeitige Benachrichtigung bei nuklearen Unfällen vom 27. Oktober 1986 und über die Hilfeleistung bei Un- und Nötfällen vom 26. Februar 1987. Dabei hob er hervor, daß bereits einige europäische Staaten auch bilaterale Vereinbarungen zu diesem Gegenstand abgeschlossen haben bzw. entsprechende Verhandlungen darüber führen.

antwortung für die Gewährleistung der Sicherheit im Verkehr²⁶ noch Auffälligkeiten in der Fahrweise gegeben waren.²⁷

In diesen Ausführungen konnten bei weitem nicht alle Erfahrungsfragen des Obersten Gerichts in Verkehrsstrafsachen erschöpfend behandelt werden. Abschließend ist jedoch unter Hinweis auf die dazu gegebene Orientierung der 12. Plenartagung des Obersten Gerichts am 23. Oktober 1985²⁸ die Notwendigkeit nochmals hervorzuheben, daß auch die Bezirksgerichte regelmäßig die Verkehrsrechtsprechung analysieren und die gewonnenen Erfahrungen mit den Kreisgerichten, z. B. in speziellen Verkehrsrichtertagungen (wie im Bezirk Dresden), auswerten. Das trägt dazu bei, die Qualität der Rechtsprechung in Verkehrsstrafsachen einschließlich der gerichtsspezifischen Wirksamkeitsmaßnahmen weiter zu erhöhen und damit die spezifischen Aufgaben der Gerichte zur Durchsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms der DDR zu erfüllen.

21 OG, Urteil vom 2. Februar 1987 - 3 OSK 1/87.

22 Vgl. OG, Urteil vom 8. April 1976 - 3 OSK 6/76 - (NJ 1976, Heft 19, S. 593); OG, Urteil vom 8. Dezember 1978 - 3 OSK 16/78 - (NJ 1979, Heft 2, S. 97).

23 Dieser Grundsatz stellt zwar die Kegel dar, schließt jedoch nicht aus, daß im Einzelfall auf Grund der riskanten Fahrweise des Radfahrers andere Verkehrsteilnehmer (z. B. Führer von motorisierten Zweiradfahrzeugen) in wesentlich höherem Maße gefährdet sind als die Radfahrer und deshalb die Voraussetzungen des § 196 Abs. 3 Ziff. 2 StGB vorliegen.

24 OG, Urteil vom 5. September 1985 - 3 OSK 15/85.

25 Vgl. OG, Urteil vom 28. März 1985 - 3 OSK 4/85 - (OG-Informationen 1985, Nr. 3, S. 21).

26 Vgl. Abschn. II, Ziff. 4 des Berichts des Präsidiums an die 12. Plenartagung am 23. Oktober 1985 „Zur Rechtsprechung der Gerichte in Strafsachen im Zusammenhang mit dem Verkehrs- und Transportgeschehen“, OG-Informationen 1985, Nr. 5, S. 12. Vgl. dazu R. Schröder, „Strafrechtsprechung auf dem Gebiet des Verkehrs- und Transportwesens“, NJ 1985, Heft 12, S. 491.

27 OG, Urteil vom 21. Februar 1986 - 3 OSK 3/86.

28 Vgl. dazu die Materialien in OG-Informationen 1985, Nr. 5, S. 3 ff.