

zentrationen des Fahrzeugführers infolge von Steigungen, Gefällen, Kurven, schmalen Straßen, unbefestigtem Fahrbahnrand zu stellen sind,

— bei Sichtbehinderung durch Nebel, Regen und Rauch oder bei Witterungseinflüssen wie Nässe, Reif-, Eis- und Schneeglätte mit unangemessener Geschwindigkeit gefahren wird,

— mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wesentlich übersteigender Geschwindigkeit gefahren wird,

— ein Beinaheunfall oder Unfall ohne Gesundheitsschädigung i. S. des § 196 StGB verursacht wird,

— mit einem Fahrzeug gefahren wird, dessen Fahreigenschaften infolge von Überladung beeinträchtigt sind oder das technische Mängel aufweist, die eine Gefährdung von Leben und Gesundheit anderer Menschen mit bedingen,

— der Fahrzeugführer durch Halt auf der Last- oder Überholspur der Autobahn bzw. durch Umfahren von Verkehrsbeschilderung oder Verkehrsleiteneinrichtungen andere Fahrzeuge behindert,

— der Fahrzeugführer bei Dunkelheit (ohne Ausleuchtung der Fahrstrecke durch andere Lichtquellen) fährt, durch den Gegenverkehr geblendet wird und wegen dieser Beeinträchtigung verkehrsbedingt haltende oder langsam fahrende Fahrzeuge schwer zu erkennen sind.

Bei dem Angeklagten lagen mehrere dieser Voraussetzungen vor. Er gefährdete durch sein Überholmanöver im Überholverbot bei regennasser Fahrbahn und Kolonnenfahrt das Leben und die Gesundheit der übrigen Verkehrsteilnehmer der Autobahn. Deshalb war er wegen Verletzung des § 200 Abs. 1 StGB zur Verantwortung zu ziehen.

Bei der Entscheidung über Art und Höhe der anzuwendenden Strafmaßnahme ist das Kreisgericht zunächst richtig davon ausgegangen, daß das Führen eines Fahrzeugs unter erheblicher Alkoholeinwirkung im öffentlichen Straßenverkehr mit nicht absehbaren Gefahren für Leben und Gesundheit anderer Verkehrsteilnehmer verbunden ist und solche Rechtspflichtverletzungen daher konsequent zu bestrafen sind. Die Strafe muß jedoch auch in diesen Fällen der Tatsache entsprechen. Bestimmt wird diese im wesentlichen durch das Ausmaß der Gefährdung, in dem sich i. d. R. auch der Grad der Schuld objektiviert. Maßgeblich dafür ist die Art und Weise des Fahrverhaltens unter Berücksichtigung der wechselseitigen Bedingungen des konkreten Verkehrsgeschehens und der sich daraus ergebende Grad der Verkehrsgefährdung.

Bei Verletzung des § 200 StGB ist auf Freiheitsstrafe i. d. R. nur dann zu erkennen, wenn der Täter aus einschlägigen Vorstrafen keine Lehren gezogen hat und der Grad der Gefährdung erheblich ist (vgl. auch Materialien der 12. Plenartagung des Obersten Gerichts zur Rechtsprechung der Gerichte in Strafsachen im Zusammenhang mit dem Verkehrs- und Transportgeschehen vom 23. Oktober 1985, OG-Informationen 1985, Nr. 5, S. 14) oder wenn ein Ersttäter bzw. ein nicht einschlägig Vorbestrafter eine außergewöhnlich hohe Gefährdung verursacht hat. Im konkreten Fall liegen diese Kriterien nicht vor, so daß für den Ausspruch einer Freiheitsstrafe kein Raum ist.

Die aufgezeigten Gefährdungsfaktoren begründen die Erfüllung des Tatbestands, bedingen aber keine besonders hohe Gefahr für Leben und Gesundheit anderer Menschen. Weitere Gefährdungsmomente während der Fahrt des Angeklagten sind nicht nachgewiesen. Deshalb ist der Ausspruch einer Geldstrafe die der Schwere der Tat entsprechende Strafmaßnahme. Unter Beachtung der bereits dargelegten objektiven Tatsachen und der Tatsache, daß der Angeklagte sich bislang auf dem Territorium der DDR straffrei verhalten hat, verurteilte der Senat den Angeklagten zu einer Geldstrafe in Höhe von 3 500 M. Dieses Strafmaß stellt für den Angeklagten eine ausreichende Erziehungsmaßnahme dar, die gleichzeitig dem Schutz der Gesellschaft vor derartigen Handlungen entspricht.

Nicht gefolgt werden kann dem Berufungsvorbringen zum Wegfall des zeitweiligen Verbots der Führung eines Kraftfahrzeugs durch den Angeklagten auf dem Territorium der DDR. Insoweit hat die Strafkammer eine richtige Entschei-

dung getroffen, da diese Maßnahme bei Verletzung des § 200 StGB notwendig ist. Die Dauer des Verbots entspricht der Schwere der Tat.

Anmerkung:

Die vorstehende Entscheidung gibt Anlaß, darauf hinzuweisen, daß in der DDR das Führen von Fahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr unter Alkoholeinfluß generell nach § 7 StVO untersagt ist. Die Gründe dafür werden deutlich, wenn man folgende Untersuchungsergebnisse kennt:

Das Risiko, in einen Unfall verwickelt zu werden, ist bei einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von 0,6 mg/g bereits etwa doppelt so hoch wie bei Fahrzeugführern ohne Alkoholeinfluß. Bei 0,8 mg/g steigt dieses Risiko bereits auf das 4fache, bei 1,0 mg/g auf das 6- bis 7fache und bei 1,5 mg/g auf das 25fache an. Die relative Wahrscheinlichkeit für „Alleinunfälle“ ist bei einer BAK von 0,8 mg/g bereits doppelt so hoch wie bei der Beteiligung mehrerer Fahrzeuge.

Verstöße gegen § 7 StVO werden, soweit sie nicht den Grenzwert von 1,0 mg/g erreichen oder überschreiten und nicht zu einer Gefährdung von Leben und Gesundheit anderer Menschen führen, als Ordnungswidrigkeit verfolgt. Sie können nach § 47 Abs. 1 StVO mit einer Ordnungsstrafe in Höhe bis zu 300 M geahndet werden.

Eine nach Abs. 3 dieser Bestimmung vorgesehene Ordnungsstrafe bis zu 1 000 M kommt in Betracht, wenn der Fahrzeugführer

— bei verminderter Fahrtüchtigkeit (unter 1,0 mg/g BAK) ein Fahrzeug führt und innerhalb der letzten zwei Jahre aus dem gleichen Grund mit einer Ordnungsstrafe belegt oder strafrechtlich zur Verantwortung gezogen wurde (Wiederholungsfall) oder

— ein Fahrzeug führt, obwohl seine Fahrtüchtigkeit erheblich beeinträchtigt ist, aber nicht die reale Möglichkeit des Eintritts von Personenschäden gegeben ist.

Das Führen eines Kraftfahrzeugs unter Alkoholeinfluß ist auch in Bulgarien generell untersagt. Andere europäische Staaten haben einen Alkoholgrenzwert von 0,8 mg/g (so BRD, Großbritannien, Österreich, Schweiz, Frankreich); einen Grenzwert von 0,5 mg/g haben Schweden und Norwegen.

In der BRD wird nach § 24a Straßenverkehrsgesetz (StVG) als Ordnungswidrigkeit verfolgt, wenn der Fahrzeugführer im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er 0,8 mg/g oder mehr Alkohol im Blut oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen BAK führt. Der Verstoß gegen § 24a StVG wird mit Geldbußen bei Vorsatz bis zu 3 000 DM, bei Fahrlässigkeit bis zu 1 500 DM geahndet: Erreicht die BAK den Beweisgrenzwert (Mittelwert) von 1,3 mg/g und mehr, verwirklichen Kraftfahrzeugführer den Straftatbestand der Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB/BRD). Dieser Straftatbestand bezieht sich auf ein abstraktes Gefährdungsdelikt. Hier wird das Führen von Kraftfahrzeugen unter Alkoholeinwirkung wegen seiner allgemeinen Gefährlichkeit mit Strafen bedroht — unabhängig davon, ob sich die Gefahr in einem bestimmten Verkehrsvorgang konkretisiert.

Bewirkt das Führen eines Kraftfahrzeugs unter Alkoholeinfluß (von 1,3 mg/g an) eine „konkrete“ Gefahr für Leib oder Leben eines anderen oder für fremde Sachen von bedeutendem Wert, ist der Tatbestand der Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315 c Abs. 1 Buchst. a StGB/BRD) verwirklicht. Dabei genügt die bloße Möglichkeit des Eintritts einer Gefahr nicht für die Verwirklichung des Tatbestands. Zwischen der durch den Alkoholgenuß bewirkten Fahrunsicherheit und der konkreten Gefährdung muß Kausalzusammenhang bestehen.

Im Vergleich zu diesen beiden Bestimmungen der BRD steht § 200 StGB mit dem Begriff der allgemeinen Gefahr, den das vorstehende Urteil des Bezirksgerichts anschaulich ausfüllt, etwa in der Mitte dieser beiden Tatbestände: § 200 StGB verlangt mehr als die abstrakte Gefährdung nach § 316 StGB/BRD und weniger als die konkrete Gefährdung des § 315 c Abs. 1 Buchst. a StGB/BRD.

Oberrichter Dr. ROLF SCHRÖDER,
Mitglied des Präsidiums des Obersten Gerichts