

Oberlandesgericht Oldenburg

BESCHLUSS

§ 316 StGB

- 1. Eine Pferdekutsche ist als Fahrzeug im Sinne von §§ 316 StGB, 24 StVO anzusehen.**
- 2. Eine Kutsche ist zwar nicht in ihrer Geschwindigkeit, wohl aber mit Blick auf Fahrzeuggröße und -gewicht sowie Wendigkeit einem PKW vergleichbar. Die grundsätzlich gefahr senkende, geringere Geschwindigkeit der Kutsche wird durch die gefahrerhöhende besondere Unberechenbarkeit des zu lenkenden Pferdes wieder aufgewogen.**
- 3. Der Grenzwert von 1,1 ‰ BAK ist für die alkoholbedingte absolute Fahruntüchtigkeit von Kraftfahrern auf den Führer einer Pferdekutsche für übertragbar.**

OLG Oldenburg, Urteil vom 24.02.2014; Az.: 1 Ss 204/13

Tenor:

Auf die Revision der Staatsanwaltschaft wird das Urteil der 7. Kleinen Strafkammer des Landgerichts Osnabrück vom 29. August 2013 mit den Feststellungen aufgehoben und die Sache zu neuer Verhandlung und Entscheidung an eine andere kleine Strafkammer des Landgerichts Osnabrück zurückverwiesen, die auch über die Kosten der Revision zu entscheiden hat.

Gründe:

I.

Das Amtsgericht Papenburg hat den Angeklagten am 12. März 2013 wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe von 30 Tagessätzen zu je 20 € verurteilt. Auf seine gegen dieses Urteil eingelegte Berufung hat das Landgericht Osnabrück - 7. kleine Strafkammer - am 29. August 2013 das Urteil des Amtsgerichts Papenburg aufgehoben und den Angeklagten freigesprochen.

Hiergegen richtet sich die form- und fristgerecht eingelegte Revision der Staatsanwaltschaft, die die Verletzung materiellen Rechts rügt und beantragt, das angefochtene Urteil aufzuheben.

II.

Das Rechtsmittel hat Erfolg.

1. Nach den Feststellungen des Landgerichts habe der Angeklagte am 5. August 2012 gegen 22.30 Uhr in ... mit einer von zwei Pferden gezogenen Kutsche die ...

Straße in Fahrtrichtung ... befahren und sei von zwei Polizeibeamten kontrolliert worden. Die daraufhin angeordnete Blutprobe habe für den Entnahmezeitpunkt (6. August 2012 um 00.10 Uhr) eine Blutalkoholkonzentration von 1,98 ‰ ergeben.

a) Der Vorwurf der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 Abs. 1 und 2 StGB sei nicht erwiesen.

Die Alkoholisierung des Angeklagten mit 1,98 ‰ BAK rechtfertige nicht die Annahme einer absoluten Fahruntüchtigkeit, da die nach der Rechtsprechung geltenden Grenzwerte von 1,1 ‰ BAK für Autofahrer und 1,6 ‰ BAK für Radfahrer auf einen Kutschführer nicht übertragbar seien. Eine Kutsche sei im Vergleich zum PKW wesentlich langsamer. Dem bei einem Radfahrer für die Fahrtüchtigkeit entscheidenden Gleichgewichtssinn komme beim Lenken von Pferdegespannen eine geringere Bedeutung zu. Der Grenzwert für die absolute Fahruntüchtigkeit von Radfahrern sei bei Versuchen in erster Linie dadurch ermittelt worden, dass auf die Fähigkeit der Testpersonen zu sturzfreien Kreis- und Slalomfahrten abgestellt worden sei. Die dabei erzielten Erkenntnisse ließen sich auf Kutschfahrer nicht übertragen.

b) Die Kammer habe bei dem Angeklagten ferner keine relative Fahruntüchtigkeit feststellen können, weil es nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme keine Anzeichen für einen alkoholbedingten Fahrfehler oder alkoholbedingte Auffälligkeiten in der Anhaltesituation gegeben habe.

2. Hiergegen wendet sich die Revision mit Recht.

a) Die Bejahung der Eigenschaft der Pferdekutsche als Fahrzeug im Sinne von § 316 StGB, § 24 StVO sowie die Verneinung des Vorliegens einer alkoholbedingten relativen Fahruntüchtigkeit durch das Landgericht begegnet auf Grundlage der insoweit nicht zu beanstandenden Feststellungen keinen Bedenken.

b) Das landgerichtliche Urteil hält einer rechtlichen Nachprüfung indes insoweit nicht stand, als dass die Strafkammer die Übertragbarkeit des Grenzwertes der alkoholbedingten absoluten Fahruntüchtigkeit für Führer von Kraftfahrzeugen (1,1 ‰) auf den Führer eines Pferdegespanns verneint hat.

Die von der obergerichtlichen Rechtsprechung zur Festlegung von Grenzwerten im Straßenverkehr entwickelten Grundsätze sprechen nach Überzeugung des Senats für eine entsprechende Übertragbarkeit.

aa) Der Bundesgerichtshof hat bereits in seiner Entscheidung vom 9. Dezember 1966 - Az.: 4 StR 119/66 - (BGHSt 21, 157) hervorgehoben, dass ein Kraftfahrer (unter Berücksichtigung eines im Hinblick auf etwaige Ungenauigkeiten bei der Bestimmung des Blutalkoholgehaltes gebotenen Sicherheitszuschlages von 0,2 ‰) bei einer Alkoholkonzentration von 1,3 ‰ nicht mehr in der Lage sei, den Anforderungen schwieriger Verkehrslagen, wie sie jederzeit eintreten könnten, zu genügen. Seine psychophysische Leistungsfähigkeit sei dann so vermindert und seine Gesamtpersönlichkeit so wesentlich verändert, dass er den Anforderungen des Verkehrs nicht mehr durch rasches, angemessenes und zielbewusstes Handeln zu genügen vermag. Die Teilnahme eines solchen Kraftfahrers am Straßenverkehr sei nicht mehr zu verantworten. Er sei fahruntüchtig (vgl. BGHSt 21, 157 <160 ff.>).

bb) Nachdem der Bundesgerichtshof diesen Grenzwert mit seiner Entscheidung vom 29. Oktober 1981 - Az.: 4 StR 262/81 - (BGHSt 30, 251) zunächst auf

Mofafahrer übertragen hatte, setzte er am 17. Juli 1986 - Az.: 4 StR 543/85 - (BGHSt 34, 133) den Grenzwert für Radfahrer auf 1,7 ‰ BAK fest.

Bei der Festlegung des Grenzwertes für Radfahrer sei von erheblicher Bedeutung, dass alkoholisierte Radfahrer wegen ihrer Gleichgewichtsbeeinträchtigung durch plötzliche, unkontrollierte Lenkbewegungen andere, erheblich schneller fahrende Verkehrsteilnehmer zu Ausweichmanövern veranlassen könnten, die nicht nur für die ausweichenden, sondern vor allem auch für die entgegenkommenden Verkehrsteilnehmer in hohem Maße gefährlich seien.

cc) Mit Beschluss vom 28. Juni 1990 - Az.: 4 StR 297/90 - hat der Bundesgerichtshof den Grenzwert für Kraftfahrer - mit einem Sicherheitszuschlag von 0,1 ‰ - auf 1,1 ‰ BAK herabgesetzt. Dabei seien zur Reduzierung die bei Fahrversuchen erzielten Erkenntnisse berücksichtigt worden, weil bei diesen das Fahrverhalten als komplexes Zusammenspiel aller psycho-physischen Leistungskomponenten des Fahrzeugführers unter dem Einfluss der jeweiligen individuellen Besonderheiten analysiert worden sei. Zudem hätten sich die Verkehrsverhältnisse seit 1966 so stark verändert, dass die Leistungsanforderungen an den einzelnen Kraftfahrer wesentlich gestiegen seien, was sich besonders in der Zunahme der Verkehrsdichte zeige. Je höher die an den Kraftfahrer aufgrund des Verkehrsgeschehens allgemein gestellten Leistungsanforderungen seien, um so eher begründeten bei ihm auftretende alkoholbedingte psycho-physische Leistungseinbußen Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer, steigere sich also die Gefährlichkeit des alkoholisierten Fahrzeugführers (vgl. BGHSt 37, 89).

dd) Hinsichtlich des für Radfahrer geltenden Wertes wird heute mit Blick auf die Genauigkeit verbesserter Messverfahren nur noch ein Sicherheitszuschlag von 0,1 ‰ vorgenommen, weshalb der Grenzwert sich mit 1,6 ‰ BAK errechnet (vgl. Fischer, StGB, 61. Aufl., § 316, Rn. 26 f.).

ee) In der Rechtsprechung wird der für Radfahrer geltende Grenzwert teilweise auf Benutzer von elektrisch angetriebenen Rollstühlen übertragen (Fischer, aaO., Rn. 27). Beim Führen von Schienenfahrzeugen sind keine absoluten Grenzwerte festgelegt; die wohl h.M. will jedoch den für Radfahrer maßgeblichen Wert anwenden (vgl. Fischer, aaO., Rn. 28 m.w.N.).

c) Der Bundesgerichtshof orientiert sich demnach für die Beurteilung, ab wann eine zur absoluten Fahruntüchtigkeit führende Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Fahrzeugführers gegeben ist, an dem in Rede stehenden Fahrzeug selbst und den im Straßenverkehr an die Nutzung dieses Fahrzeugtyps gestellten Anforderungen. Je höher diese Anforderungen sind, desto niedriger fällt der Grenzwert aus. So erfordert etwa das Führen eines PKW im fließenden Verkehr mit Blick auf die Verkehrsdichte, den hierzu erforderlichen technischen Bedienvorgängen des Fahrzeugs und die erreichbare Geschwindigkeit eine deutlich höhere Leistungsfähigkeit, als das Führen eines Fahrrades.

Gemessen daran hält der Senat bei einem Gespannfahrer die Anwendung des für Kraftfahrer geltenden Grenzwertes für geboten.

Soweit das Landgericht zu einem abweichenden Ergebnis gekommen ist, hat es im Rahmen der vorgenommenen Abwägung nicht alle wesentlichen Umstände ausreichend in den Blick genommen.

aa) Der Strafkammer ist zuzugestehen, dass die für Radfahrer durchgeführten empirischen Untersuchungen so ausgestaltet waren, dass der alkoholbedingten Beeinträchtigung des Gleichgewichtssinns - im Gegensatz zum Führen eines Fahrzeuges mit mehr als zwei Rädern - eine besondere Rolle zukam. Die Probanden sollten Kreis- und Slalomfahrten sowie Tordurchfahrten fehlerfrei durchführen, wobei die Strecken durch Kegel - beziehungsweise im Falle der Kreisdurchfahrt durch Kreidestriche - markiert waren. Als Fehler wurden dabei Stürze, Umstoßen und Berühren oder Auslassen von Kegeln, das Überfahren der Linien sowie Bodenberührungen mit dem Fuß gewertet.

bb) Das Landgericht hat jedoch nicht ausreichend gewürdigt, dass ein Gespannwagenfahrer im Vergleich zu einem Radfahrer ungleich höhere Anforderungen zu erfüllen hat. Der Senat hat in der Revisionsverhandlung zum Umfang der Anforderungen, die an einen im Straßenverkehr fahrenden Kutschführer zu stellen sind, den Sachverständigen ... angehört.

Der Senat hat angesichts dessen jahrzehntelanger Tätigkeit als Pferdezüchter und als Turnierrichter für Gespannwagen sowie des Umstandes, dass er selbst alle Arten von Pferdegespannen fährt, keine Bedenken an der Sachkunde des Sachverständigen; solche sind ebenso nicht von den anderen Beteiligten geäußert worden.

Nach den überzeugenden und nachvollziehbaren Ausführungen des Sachverständigen müsse ein Kutschführer im Straßenverkehr vielfältige Anforderungen erfüllen, weshalb er - der Sachverständige - sogar eine Fahrausbildung für unerlässlich halte. Fahrfehler des Kutschers - wie Verlust des Gleichgewichts, zu locker geführte Leinen oder Fehleinschätzungen einer Verkehrssituation - könnten sich gefährlich auswirken, weil das Pferd - mit Ausnahme des immer dieselbe Strecke zurücklegenden Tieres - zu keiner angemessenen Eigenreaktion fähig sei, sondern sich auf seine Führung durch den Fahrer verlasse. Im Hinblick auf den Umstand, dass das Pferd ein Fluchttier sei und jederzeit etwas Unverhofftes passieren könne, komme der Reaktionsfähigkeit des Kutschers daher besondere Bedeutung zu. Das Maß der notwendigen Reaktionsfähigkeit sei grundsätzlich von der Rasse und dem Temperament der Pferde abhängig; je höher das Pferd „im Blut stehe“, desto sensibler reagiere das Tier, was die Gefahr eines „Ausbrechens“ erhöhe. Der Fahrer sei gehalten, die Pferde - insbesondere ihre Ohren - während der Normalfahrt, bei der eine Geschwindigkeit von circa 8 km/h erreicht werde, und erst recht bei einer im Vergleich dazu schnelleren Trabfahrt ständig zu beobachten und ihr Verhalten zu reflektieren. Sollte ein Tier ausbrechen, könne die Kutsche im vollen Galopp eine Geschwindigkeit von mehr als 40 km/h erreichen. Es sei in einer solchen Situation aufgrund des Fluchtinstinktes schwierig, die Pferde und die Kutsche zum Stehen zu bekommen; im Regelfall ließen sich die Tiere erst durch Hindernisse aufhalten. Der Gespannführer müsse somit - anders als ein Radfahrer - jederzeit in der Lage sein, innerhalb kürzester Zeit reagieren und seine für die Führung der Pferde wichtige Stimme sowie die Leinen einsetzen zu können.

Zur Überzeugung des Senats hat ein Gespannfahrer demnach eine weitaus schwierigere Aufgabe als der Radfahrer zu bewältigen, da er jederzeit in der Lage sein muss, auf das die Kutsche ziehende Pferd lenkend einzuwirken. Erschwerend kommt hinzu, dass sich das lebende Tier keinesfalls als so berechenbar erweist, wie dies - abgesehen von plötzlich auftretenden technischen Defekten - bei einem Auto oder einem Fahrrad der Fall ist.

Diese erhöhte Aufmerksamkeit und Einwirkungsfähigkeit ist nicht etwa erst bei einem „durchgehenden“ Pferd gefordert, sondern mit Blick auf die Schreckhaftigkeit von Pferden, die im Straßenverkehr nach den überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen ... etwa durch die Betriebsgeräusche von Kraftfahrzeugen oder zu dichtes Heranfahren noch deutlich erhöht sei, jederzeit erforderlich, um besonders heikle Verkehrssituationen rechtzeitig zu erkennen und darauf das gefährliche „Durchgehen“ des Tieres von vornherein zu vermeiden. Das steuernde Einwirken auf ein Pferd setzt demnach ständig die volle Konzentration des Kutschers voraus.

Es ist daher nicht erkennbar, dass die typischen alkoholbedingten Einbußen in der Leistungsfähigkeit, wie etwa die Verringerung der Aufmerksamkeit des Reaktionsvermögens, die Erhöhung der Risikobereitschaft bei gleichzeitiger Reduzierung des Risikobeurteilungsvermögens oder die Einengung des Sichtfeldes („Tunnelblick“), bei einem Kutscher für die Beeinträchtigung der Fähigkeit zum sicheren Führen des Gespanns in geringerem Ausmaß zum Tragen kämen, als bei anderen Fahrzeugführern.

Vor diesem Hintergrund sind die an einen Kutscher im Straßenverkehr für ein sicheres Führen seines Fahrzeugs zu stellenden Anforderungen nach Überzeugung des Senats jedenfalls nicht geringer zu bewerten, als diejenigen, die ein Kraftfahrer zu erfüllen hat.

cc) Das Landgericht hat bei seiner Entscheidung weiter nicht zureichend berücksichtigt, dass nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes für die Festlegung des Grenzwertes neben der alkoholbedingten Änderung der Leistungsfähigkeit und Beeinträchtigung der Gesamtpersönlichkeit des Fahrzeugführers besondere Bedeutung der Fahrzeugtypizität und dem durch sie bedingten Potential zur Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer zukommt (BGH, Beschl. v. 17. Juli 1986, 4 StR 543/85 - Rn. 8 bei juris = BGHSt 34, 133 - 137).

Nimmt man eine solche Betrachtung vor, stellt sich das von einer Kutsche im Straßenverkehr ausgehende Potential zur Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer als dem von einem PKW ausgehenden Risiko durchaus vergleichbar und deutlich höher dar, als die von einem Fahrrad ausgehende mögliche Fremdfahrt.

So folgt bei Fahrrädern die Gefährdung weniger aus dem denkbaren Anfahren anderer Verkehrsteilnehmer oder Sachen als unmittelbarem Risiko, sondern vor allem daraus, dass erheblich schneller fahrende Verkehrsteilnehmer durch plötzliche, unkontrollierte Lenkbewegungen zum Ausweichen veranlasst werden und so nicht nur den ausweichenden Verkehrsteilnehmer selbst, sondern auch den Gegenverkehr gefährden (siehe auch BGH, a.a.O., Rn. 10).

Demgegenüber ist eine Kutsche zwar nicht in ihrer Geschwindigkeit, wohl aber mit Blick auf Fahrzeuggröße und -gewicht sowie Wendigkeit einem PKW vergleichbar. Die grundsätzlich gefahrerhöhende, geringere Geschwindigkeit der Kutsche wird durch die gefahrerhöhende besondere Unberechenbarkeit des zu lenkenden Pferdes wieder aufgewogen. Im Übrigen spricht eine im Vergleich zum PKW geringere Geschwindigkeit nicht ohne weiteres gegen eine Anwendung des für Kraftfahrer geltenden Grenzwertes, weil dieser auch bisher schon für Fahrzeuge mit geringerer Höchstgeschwindigkeit gilt (vgl. BGHSt 30, 251; betreffend Mofafahrer; OLG Nürnberg, Beschluss vom 13. Dezember 2010 - Az.: 2 St OLG Ss 230/10 -, juris; bejaht für den Führer eines elektrobetriebenen Krankenfahrstuhls mit einer Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h).

Zur Überzeugung des Senats kommt dem Pferdegespann letztlich ein dem PKW vergleichbares unmittelbares Potential zur Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer zu, das sich auch nicht - wie etwa bei einem alkoholisierten Fahrradfahrer - vor allem mittelbar in Ausweichmanövern Dritter manifestiert.

Dem Kutscher fällt schon in nüchternem Zustand die - wie oben gezeigt - im Vergleich zum Führer eines Kraftfahrzeuges weitaus schwerere Aufgabe zu, Kutsche und Tier zu beherrschen. Weil ein Pferd aufgrund des Fluchtinstinktes nahezu unbeherrschbar wird, ist die davon ausgehende Gefahr nur im Vorfeld durch eine eigenveranlasste Einwirkung auf das Tier einzudämmen, was einem alkoholisierten Kutscher nicht in gleicher Weise möglich ist.

d) Der Senat hält daher insgesamt den Grenzwert von 1,1 ‰ BAK für die alkoholbedingte absolute Fahruntüchtigkeit von Kraftfahrern auf den Führer einer Pferdekutsche für übertragbar. Dieser Wert ist mit dem Alkoholisierungsgrad des Angeklagten von 1,98 ‰ BAK deutlich überschritten.

3. Der Freispruch, der sich auf die Verneinung sowohl der relativen, als auch der absoluten Fahruntüchtigkeit stützt, kann deshalb keinen Bestand haben.