

gesehen und seine Geschwindigkeit nicht so eingerichtet, daß er in der Lage war, sein beladenes Tankschiff gegebenenfalls vor Erreichen dieses koppelnden Schleppzugs ständig zu machen. Er hat vielmehr die zulässige Höchstgeschwindigkeit bis auf eine Entfernung von ungefähr 100 Metern beibehalten. Bereits hierdurch hat der Angeklagte Bedingungen gesetzt, die ihm die Möglichkeit nahmen, etwaigen Hindernissen zu begegnen. Erst die Beachtung des gesamten Geschehensablaufs gibt die Möglichkeit, den objektiven Kausalverlauf und das schuldhaft Verhalten richtig zu beurteilen.

Das Stadtgericht hat sich bei der Erkenntnis des Unfallgeschehens hiervon zutreffend leiten lassen und sich nicht darauf beschränkt, nur den unmittelbaren Zusammenstoß zu untersuchen. Den objektiven Kausalverlauf, der zum Unfall führte, hat der Angeklagte auch verschuldet. Er hatte beim Heranfahren an den koppelnden Schleppzug nach § 4 BWVO alle Vorsichtsmaßregeln zu treffen, welche die allgemeine Sorgfaltspflicht und die berufliche Übung gebieten, um einen Gefahrenzustand zu vermeiden.

Der Angeklagte hatte ferner die ihm nach § 37 Ziff. 2 BWVO auferlegte Pflicht, beim Überholen oder beim Begegnen den bis dahin mit seinem Fahrzeug eingehaltenen Kurs nicht in einer solchen Weise zu verändern, daß die Gefahr eines Zusammenstoßes entsteht. Er war außerdem nach § 38 BWVO als Bergfahrer verpflichtet, dem talwärts fahrenden Schleppzug, den er rechtzeitig an den Aufbauten und an den Topplichtern als solchen erkannt hatte, die Vorfahrt zu ermöglichen und den nach den örtlichen Umständen geeigneten Weg zu weisen und seine Fahrt erforderlichenfalls auch zu verlangsamen oder einzustellen. Diese auf Grund der konkreten Situation sich ergebenden Pflichten, hat der Angeklagte schuldhaft verletzt, denn er war sowohl nach seiner Ausbildung und Praxis fähig als auch entsprechend der konkreten Situation in der Lage, sie zu erfüllen. Dabei liegt die Schuld des Angeklagten vor allem darin, daß er unter Außerachtlassung der für ihn bestehenden Pflichten sich dem koppelnden Schleppzug mit unverminderter Geschwindigkeit zu weit näherte. Hierin ist der die Schuld des Angeklagten entscheidend begründende Umstand zu sehen. Als der Angeklagte die Gefahrenlage schuldhaft herbeigeführt hatte, hat er zwar versucht, dieser Gefahrenlage durch Schiffs- und Maschinenmanöver Herr zu werden. Auch in diesem Stadium des Geschehens war es ihm noch möglich, die von ihm herbeigeführte Gefahrenlage in letzter Minute abzuwenden. Obwohl dem Angeklagten der Dreheffekt seines Schiffes, der durch den Rückwärtslauf der Maschine entstand, bekannt war, hat er sich leichtfertig darauf verlassen, daß allein durch dieses Maschinenmanöver sein Schiff ständig und der unmittelbar bevorstehende Zusammenstoß verhindert werden könnte. Auch in dieser Lage bestand für ihn objektiv und subjektiv die Möglichkeit, Anker zu werfen, um diesen gefahrbringenden Dreheffekt aufzuheben.

Die rechtliche Beurteilung der Handlung des Angeklagten als eine fahrlässige Transportgefährdung nach §§ 315, 316 StGB ist daher zu Recht erfolgt.

Soweit sich die Verteidigung zugleich auch gegen die in Tateinheit mit Verstößen gegen die BWVO vom Stadtgericht ausgesprochene Verurteilung wendet, ist ihr Vorbringen ebenfalls unbegründet.

Der § 3 der AO zur Einführung der Binnenwasserstraßen-Verkehrsordnung (BWVO) vom 1. September 1955 (GBl.-Sonderdruck Nr. 80) wurde durch § 2 der AO Nr. 2 über die Binnenwasserstraßen-Verkehrsordnung vom 3. Januar 1957 (GBl. I S. 61) neu gefaßt. Nach dieser Neufassung werden Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen der BWVO und die zu ihrer Durchführung und Ergänzung erlassenen Anordnungen gem. § 366 Ziff. 10 StGB bestraft. Die in der alten Bestimmung getroffene unterschiedliche Regelung zwischen Berlin und dem Gebiet der DDR wurde damit beseitigt und ein einheitlicher Rechtszustand hergestellt.

Die von der Verteidigung beanstandete tateinheitliche Verurteilung, wie sie in der Urteilsformel des Stadtgerichts zum Ausdruck kommt, ist deswegen gerechtfertigt, weil die richtige Charakterisierung der Handlung des Angeklagten nur dann voll gewährleistet ist, wenn sie sowohl als Verbrechen wie auch

als Übertretung gekennzeichnet wird. Im vorliegenden Fall ist die Übertretung gegenüber der fahrlässigen Transportgefährdung nicht unbeachtlich. Da auch die Höhe der erkannten Strafe dem Grad des Verschuldens und der eingetretenen erheblichen Gefährdung gerecht wird, war die Berufung aus diesen Gründen als unbegründet zurückzuweisen.

#### §§ 7, 33 Abs. 3 StVO.

**Unter Berücksichtigung der Lebens- und Verkehrserfahrung kann ein Fahrzeugführer, sofern nicht äußere Anzeichen auf das Gegenteil hindeuten, damit rechnen, daß ein Fußgänger in der Fahrbahnmittte den für ihn von rechts kommenden Fahrzeugverkehr vorbeiläßt.**

**Stadtbezirksgericht Berlin-Mitte, Beschl. vom 30. Juli 1958 - 217 S 284/58.**

Der Beschuldigte befuhr in den Abendstunden des 29. März 1958 mit seinem 250 ccm Solokrad mit abgeblendetem Scheinwerfer und einer Geschwindigkeit um 50 km/h die 9,9 m breite L.-Straße in Berlin-Weißensee. In der Mitte dieser Straße verlaufen zwei Paar Straßenbahnschienen.

Bei Annäherung an die von rechts einmündende und der L.-Straße untergeordnete G.-Straße bog von der G.-Straße her ein PKW nach links ein, der dann dem Beschuldigten entgegenfuhr. Unmittelbar nach dem Einbiegen dieses PKW bemerkte der Beschuldigte in einer Entfernung von etwa 35 bis 40 m einen Fußgänger, den 61jährigen Maler B., der die Fahrbahn — in Fahrtrichtung des Beschuldigten gesehen — von links nach rechts überquerte und das erste Gleispaar überschritten hatte. Der Beschuldigte gab daraufhin Warnsignal und setzte, als der Fußgänger seinen Weg langsam fortsetzte, mit dem Bremsen ein, konnte jedoch nicht mehr verhindern, daß der Fußgänger gegen das Krad lief. Dabei stießen beide Beteiligten mit den Köpfen zusammen. Der Fußgänger erlitt einen Schädelbruch, der in der weiteren Folge eine eitrige Hirnhautentzündung nach sich zog, die am 2. April 1958 den Tod des Fußgängers zur Folge hatte.

An der Unfallstelle wurde, von dem Krad des Beschuldigten herrührend, eine Bremsspur von 21 m und eine Kratzspur von 1,5 m vorgefunden. Eine bei dem Verunglückten durchgeführte Blutalkoholuntersuchung ergab einen Blutalkoholgehalt von 2,71% pro Mille.

Nach der vom Zeugen B. anlässlich einer Rekonstruktion demonstrierten Gehweise des Verunglückten hat der Verunglückte die Entfernung von der Fahrbahnmittte bis zur Anstoßstelle in 3,2 bis 3,6 Sekunden überschritten.

Der Beschuldigte hat angegeben, daß er zunächst nur mäßig und dann erst schärfer gebremst habe, weil er gehofft hatte, der Verunglückte würde auf ihn aufmerksam werden und dann stehenbleiben. Hinter dem Verunglückten vorbeizufahren, hätte er wegen des Gegenverkehrs des PKW nicht gewagt.

Der zu den Ermittlungen hinzugezogene technische Sachverständige hat angegeben, daß auf Grund der festgestellten Bremsspur unter Hinzurechnung der Kratzspur die Geschwindigkeit des Krades 55 km/h betragen haben muß; außerdem sei nur die Bremsspur eines Rades festgestellt worden, so daß der Beschuldigte offenbar nur mit der Fußbremse gebremst habe. Der Sachverständige kommt zu der Auffassung, daß, wenn der Beschuldigte die gesetzliche Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h eingehalten und beide Bremsen betätigt hätte, die Anhaltestrecke von 37,8 m auf 31,8 m verringert worden wären und der Beschuldigte den Unfall hätte verhindern können.

Dem Beschuldigten wird in der Anklage vorgeworfen, durch unvorsichtige Fahrweise einen Verkehrsunfall und dadurch fahrlässig den Tod des Fußgängers B. verursacht und somit gegen §§ 1, 5, 7, 48 StVO, §§ 222, 73 StGB verstoßen zu haben.

Die Strafkammer für Verkehrssachen hat gem. § 175 StPO die Eröffnung des Hauptverfahrens abgelehnt.

#### Aus den Gründen:

Die von der Staatsanwaltschaft auf dem Gutachten des technischen Sachverständigen aufgebaute Schlussfolgerung des verkehrswidrigen Verhaltens des Beschuldigten läßt sich nach dem Ermittlungsergebnis nicht halten.

Die Beurteilung des Verhaltens eines Verkehrsteilnehmers und die Entscheidung der Frage, ob dieses Verhalten verkehrswidrig ist, hängt nicht allein von objektiven Umständen ab, sondern muß im Zusammenhang mit den subjektiven Umständen des Verkehrsverhaltens betrachtet werden.