

er doch als Einsatzleiter in seiner fünfjährigen Tätigkeit so viel Erfahrungen gesammelt, daß sie auf alle Fälle jenen Grad der Erkenntnis eines sonst nicht mit der Materie vertrauten Bürgers übersteigen, daß nämlich ein schadhafte Boot eine objektive Gefahr für jeden darstellt, der sich mit ihm auf eine Fahrt auf den Stausee begibt. Aus seiner gesellschaftlichen Stellung heraus war er verpflichtet, sich das zur Erfüllung seiner allgemeinen und speziellen Verpflichtung nötige Durchschnittswissen anzueignen. Es konnte vom Angeklagten daher zumindest verlangt werden, daß er ein fahmütichtiges von einem für die Vermietung geeigneten Boot unterscheiden konnte. Es hat sich indes in der Hauptverhandlung vor dem Bezirksgericht gezeigt, daß der Angeklagte gerade in dieser Beziehung eine äußerst nachlässige Einstellung gehabt hat. Es kam ihm, wenn er überhaupt die Boote einmal nachsah, mehr als das Äußere der Boote, an, ob z. B. eine Leiste sich gelockert hatte oder ob andere, das Aussehen zu beeinträchtigende Mängel festzustellen waren. Diese Einstellung zur Sicherung der Fahrtüchtigkeit der Boote wird auch deutlich durch sein Reagieren auf die in letzter Minute durch das beherzte Tätigwerden anderer Personen verhinderten Unglücksfälle wenige Zeit vor dem Todesfall. Selbst wenn der Angeklagte zunächst noch durch die, wenn auch aktive, so doch mehr oder weniger routinemäßige Erledigung seiner Pflicht die Hoffnung hegen konnte, es werde nichts passieren, auch wenn er unkontrolliert die Boote von E. übernahm und den ihm unterstellten Kollegen an der Kasse keine konkreten Anweisungen gab, so zeigten die angeführten Unglücksfälle, die glücklicherweise nur Sachschäden zur Folge hatten, mit aller Eindringlichkeit jedem Laien, daß für Leben und Gesundheit der Bürger eine erhebliche Gefährdung von den ihm unterstellten Booten ausging. Der Zeuge B. hat glaubhaft ausgesagt, wie der Angeklagte auf die Erwartung, das fahruntüchtige Boot aus dem Verkehr zu ziehen, reagiert hat, nämlich mit der Bemerkung: „Wir haben einen Haushaltsplan.“

Unter Fahrlässigkeit verstehen wir, daß der Täter zwar nicht beabsichtigt und nicht gewollt, jedoch unter Mißachtung bestimmter, ihm obliegender Rechtspflichten einen gesellschaftlichen Schaden oder Gefahrenstand herbeiführt, der bei pflichtgemäßem Verhalten nicht eintreten würde. Die zeitlich nur kurz vor dem Todesfall liegende grelle Beleuchtung des durch die Verletzung seiner Pflichten entstandenen oben angeführten Gefahrenzustandes, der auch durch die sozialistische Presse in aller Öffentlichkeit für jedermann und auch für die Vertreter des Rates der Gemeinde deutlich wurde, führte zu keiner Maßnahme des verantwortlichen Angeklagten. Durch sein Unterlassen blieb der Zustand bestehen, daß ein absolut unbrauchbares Boot von zwei Bürgern benutzt werden konnte, wobei das durch die vorangegangenen Fälle bereits Ankündigte eintrat, nämlich der Tod eines jungen Menschen durch Ertrinken. Das Kreisgericht hat daher die Pflichtverletzungen des Angeklagten zu Recht als kausal für den eingetretenen Erfolg angesehen.

Das Kreisgericht hat sich auch zutreffend mit der durchgeführten Testfahrt und ihrer Bewertung für die Beurteilung des strafrechtlich bedeutsamen Verhaltens des Angeklagten auseinandergesetzt. Ihm ist gleichermaßen zu folgen mit der Prüfung der Vermutung des Sachverständigen, daß die Jugendlichen möglicherweise sich während des Paddelns nicht richtig verhalten haben. Ganz abgesehen davon, daß der Zeuge G. aus sagte, daß er und der Verunglückte keine Neulinge im Paddeln waren und daß weder M. noch er in irgendeiner Weise sich unkorrekt im Boot verhalten haben, gewinnt seine Darstellung noch an Gewicht durch den Umstand, daß beide als Nichtschwimmer naturgemäß sich mit größerer Sorgfalt in einem Boot bewegen als des Schwimmens Kundige. Darüber hinaus ergeben sich beim Paddeln Bewegungen, die das Schwergewicht des Körpers um ein geringes nach links bzw. nach rechts verlagern und die ebenso wie das Umdrehen des Vordermannes zum am Heck des Bootes sitzenden Partner durchaus im Rahmen einer normalen und vertretbaren Benutzung eines einsatzfähigen Bootes liegen. Aber selbst die normale Benutzung hat, wie der objektive Geschehensablauf beweist, durch die vom Ange-

klagen zu vertretende Nichteinsatzfähigkeit des Bootes derartig ernste Folgen gehabt.

Der vorstehende Fall und seine Prüfung geben indes Veranlassung zu einigen weiteren Bemerkungen.

Während für den Straßenverkehr bis in alle Einzelheiten getroffene gesetzliche Verhaltensregeln festgelegt sind, muß man feststellen, daß es keine ausreichenden Vorschriften gibt, die dem ständig ansteigenden Verkehr auf den Wasserwegen gerecht werden. Es gibt weder zentrale noch örtliche Bestimmungen, die z. B. die Aufgaben der privaten oder volkseigenen Bootsvermietungen zur Sicherung der Gesundheit und des Lebens der Bevölkerung regeln. Allein auf der Talsperre K. werden Boote an Tausende von Bürgern vermietet, ohne daß die Bootsvermieter kontrolliert werden. Monatelang wurden z. T. manövrierunfähige Boote ausgeliehen, und es bedurfte erst dieses Unglücksfalls, um z. B. den Rat des Kreises H. zu Maßnahmen zu bewegen. Die Zahl der Boote, die gegen Entgelt an die Bevölkerung ausgegeben werden, kann im gesamten Gebiet der DDR auch nicht annähernd geschätzt werden. Die Zahl der Benutzer wird die Millionengrenze im Jahr weit übersteigen. Diese Umstände gaben Veranlassung, Angehörige der Wasserschutzinspektion D. zur Teilnahme an der Berufungsverhandlung zu bitten, um zu erreichen, daß über sie und die zentralen Stellen an die in Frage kommenden Räte der Bezirke Hinweise ergehen, die zur befriedigenden Lösung der angedeuteten Umstände beitragen. Der Senat sieht sich in Übereinstimmung mit den Verantwortlichen des Wasserschutzes, daß in der Tat dieses konkrete Gebiet bisher kaum Beachtung gefunden hat. Wenn diese Entscheidung und die der Berufungsverhandlung vorangegangenen Besprechungen für eine Veränderung des Zustandes sich als nützlich erwiesen haben, so kann das als Ausdruck der in § 2 GVG angeführten Aufgaben der Rechtsprechung angesehen werden.

Anmerkung:

Die im Urteil getroffenen Feststellungen über den derzeitigen Stand der gesetzlichen Regelung der Sicherheitsfragen im Bootsverleihdienst sind zutreffend. Wie uns hierzu die Hauptverwaltung Deutsche Volkspolizei — Hauptabteilung Verkehrspolizei — mitteilt, sind seit Beginn dieses Jahres die Vorarbeiten der entsprechenden Ministerien und Ämter zur Schaffung gesetzlicher Bestimmungen im Gange, um eine straffe Ordnung auf den Binnengewässern unserer Republik zu erreichen, damit solche oder ähnliche Unfälle vermieden werden.

D. Red.

§§ 5 Abs. 2, 7 Abs. 2, 8 Abs. 7, 33 Abs. 3 StVO.

1. Bei einer Verkehrsstauung muß der Kraftfahrer damit rechnen, daß Fußgänger zwischen den sich stauenden Fahrzeugen die Fahrbahn überqueren, obwohl sich einige dieser Fahrzeuge in langsamer Bewegung befinden und die Überquerung der Fahrbahn infolgedessen gern. § 33 Abs. 3 StVO verkehrswidrig ist.

2. Durch eine Verkehrsstauung wird eine unübersichtliche Straßenstelle i. S. des § 8 Abs. 7 StVO geschaffen, an der das Überholen nicht gestattet ist.

Stadtbezirksgericht Berlin-Mitte, Urt. vom 13. Mai 1960 — 217 S 83/60.

Der Angeklagte befuhr mit seinem PKW in den frühen Mittagsstunden des 1. Dezember 1959 die B.-Straße in südöstlicher Richtung. Bei der Annäherung an die von rechts einmündende L.-Straße bemerkte er in Fahrtrichtung eine ausgedehnte Verkehrsstockung. Eine Anzahl von Fahrzeugen stand hintereinander bzw. nebeneinander. Einige Fahrzeuge bewegten sich langsam vorwärts.

Die B.-Straße ist 12 m breit. Die Fahrbahn ist mit Reihensteinpflaster versehen. In der Mitte der Straße liegen Bahngleise. Die Fahrbahn war feucht. Etwa in Höhe der Grundstücke 59 und 60 stand auf dem rechten Straßenbahngleis ein haltender Straßenbahnzug.

Bei der Annäherung an diese Verkehrsstockung schaltete der Angeklagte auf den dritten Gang herunter und fuhr mit einer Geschwindigkeit von mindestens 30 km/h weiter. Dabei mußte er; um an den anderen Fahrzeugen innerhalb der Stauung vorbeizukommen, das linke Gleispaar der Straßenbahn befahren. Der Angeklagte gab laufend Warnsignale, als er in etwa 8 bis 10 m Entfernung einen Fußgänger vor einem in langsamer Bewegung befindlichen