

Einlassung glaubhaft, daß er beim Erkennen der Lokomotive auf Grund der geringen Entfernung erschrocken gewesen sei und in diesem Schreckmoment in dem Gasgeben die richtige Reaktion gesehen habe, um einen Zusammenstoß zu verhindern. Daß er in diesem Moment an das schwache Anzugsvermögen seines Fahrzeugmotors habe denken müssen, wie die beiden Entscheidungen von ihm fordern, erscheint dann als eine überspitzte Anforderung. Das Kreisgericht hat die Kenntnis von diesem schwachen Anzugsvermögen sogar als einen Umstand gewertet, der die Beurteilung der Schuldform als bewußt fahrlässiges Verhalten noch bestärke. Dieses Verhalten des Angeklagten wäre aber bei der Feststellung einer durch örtliche Verhältnisse bis auf etwa 20 m vor dem Übergang reduzierten Sichtmöglichkeit nicht davon bestimmt gewesen, in Erkenntnis der dadurch heraufbeschworbenen Gefahr eine Pflichtverletzung zu begehen, nämlich unbedingt noch vor dem Zug vorbeizukommen. Vielmehr wäre er in dieser Phase des Geschehens von der — wenn auch unrichtigen — Vorstellung ausgegangen, das pflichtgemäß Richtige zu tun, um einer plötzlich aufgetauchten Gefahr zu begegnen.

Wird in der erneuten Beweisaufnahme die Einlassung des Angeklagten bezüglich der Sichtverhältnisse bestätigt, dann liegt sein Verschulden darin, daß er entgegen den ihm in den §§ 1, 7 Abs. 2 und 12 Abs. 1 und 2 StVO auferlegten Sorgfaltspflichten seine Fahrgeschwindigkeit nicht entsprechend der durch die Unübersichtlichkeit bedingten örtlichen Gefährlichkeit dieses Eisenbahnüberganges so stark herabminderte, daß er beim Nahen eines Schienenfahrzeuges noch vor dem Warnkreuz anzuhalten vermochte. Wie sich aus den überreichten Fotografien entnehmen läßt, dürfte nicht einmal für einen ortsfremden Kraftfahrer die Täuschung entstehen, der Übergang sei etwa auch nach links völlig übersichtlich; für den ortskundigen Angeklagten war die Unübersichtlichkeit des Bahnüberganges ein bekannter Umstand, den er bei seiner Fahrweise zu berücksichtigen hatte. Deshalb war seine auf 30 km/h herabgeminderte Fahrgeschwindigkeit den Sichtverhältnissen entsprechend immer noch zu hoch, da der Reaktions- und Bremsweg bei dieser Geschwindigkeit länger ist, als die Distanz zwischen Erkennbarkeit des Zuges (etwa 20 m vor dem Gleiskörper) und Warnkreuz, das bekanntlich noch mehrere Meter vor dem Gleiskörper steht. Daher ist es keine überspitzte Forderung, sondern eine örtlich bedingte Notwendigkeit, wenn vom Angeklagten gefordert wird, daß er an diesen Bahnübergang weitaus langsamer heranfahren mußte, um seinen Verpflichtungen im Verkehr allseitig genügen zu können. Daß er sich auf das Funktionieren einer Haltlichtanlage ebensowenig verlassen durfte wie auf den Umstand einer nicht geschlossenen Bahnschranke, ist bereits zutreffend von den Instanzgerichten dargelegt und auch allen Kraftfahrern bekannt.

Bei der Einschätzung der Art und des Grades der Schuld des Angeklagten ist zwar davon auszugehen, daß er bewußt seine Pflichten insofern verletzte, als er den Sichtverhältnissen entsprechend zu schnell fuhr; jedoch ist diese vorsätzliche Pflichtverletzung nicht gleichzusetzen mit einem bewußt fahrlässigen Handeln im Hinblick auf den Unfall und seine Folgen. Bewußte Fahrlässigkeit ist gegeben, wenn der Täter die möglichen Folgen seines Handelns voraussieht, sich aber darauf verläßt, daß nichts passieren werde.

Im vorliegenden Fall ist es aber nicht so, daß der Angeklagte Kenntnis von der Annäherung eines Zuges gehabt hat, er aber gleichwohl seine Geschwindigkeit nicht auf das erforderliche Maß verminderte, weil er glaubte, noch vorbeizukommen. Er hat in dieser Phase der Annäherung an den Bahnübergang gar nicht einkalkuliert, daß ein Zug kommen könnte, obwohl er verpflichtet

und in der Lage gewesen wäre, eine solche Möglichkeit in Betracht zu ziehen. Er handelte somit im Hinblick auf die Folgen seines pflichtwidrigen Verhaltens unbewußt fahrlässig. In der künftigen Verhandlung ist auch zu prüfen, warum der Angeklagte von seinen Kraftfahrerpflichten, d. h. von den Regeln des Verhaltens im Straßenverkehr, bewußt abgewichen ist. Seiner Persönlichkeit nach spricht nichts dafür, daß er ein leichtfertiger Mensch ist, der sich im Straßenverkehr wagehalsig oder gar rücksichtslos verhält. Nach den bisherigen Sachverhaltsfeststellungen ist vielmehr davon auszugehen, daß der Angeklagte, der immerhin seine nicht sonderlich hohe Fahrgeschwindigkeit etwas verminderte und auch nach beiden Seiten Umschau hielt, angesichts des Nichtblinkens der Haltlichtanlage in eine gewisse Routine verfiel und deshalb nicht mit der Annäherung eines Zuges rechnete, obwohl er bei gewissenhafter Überlegung diese Möglichkeit hätte einbeziehen müssen. Durch diese zeitweilige Undiszipliniertheit und Unüberlegtheit, die zu einem erheblichen Schaden führte, hat sich der Angeklagte zwar in Widerspruch zu den gesellschaftlichen Interessen gesetzt; jedoch erfordern die in der Tat und in der Persönlichkeit des Angeklagten liegenden Umstände nicht den Ausspruch einer Freiheitsstrafe. Eine solche Strafe widerspricht den durch die Richtlinie Nr. 12 des Plenums des Obersten Gerichts konkretisierten Grundsätzen zur Anwendung des § 1 StEG, wie sie bereits oben näher dargelegt wurden.

Das Kreisgericht wird daher in der erneuten Verhandlung die von der Verteidigung überreichten Lichtbilder zum Gegenstand der Beweisaufnahme zu machen und durch Zeugenvernehmung bzw. Augenscheineinnahme den Sachverhalt hinsichtlich der am Unfalltag herrschenden Sichtverhältnisse restlos aufzuklären haben. Für den Fall, daß, wie von dem Verteidiger des Angeklagten in der Kassationsverhandlung vorgebracht wurde, die Örtlichkeiten inzwischen verändert sein sollten, wird festzustellen sein, aus welchem Grunde dies geschehen ist, weil sich hieraus Schlüsse<sup>4</sup> auf eine möglicherweise vorher bestandene Unübersichtlichkeit des Gleiskörpers ergeben können.

Bestätigen sich die Einlassungen des Angeklagten über die ungünstigen Sichtverhältnisse am Unfallort, dann sind trotz der vom Kreisgericht richtig hervorgehobenen Gefährdung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs und der auf Grund des Verderbs hochwertiger Lebensmittel eingetretenen Gefährdung der Versorgung der Bevölkerung im Kreisgebiet in Anbetracht des geringen Grades des Verschuldens des Angeklagten und seines gesamten bisher durchaus pflichtbewußten Verhaltens in beruflicher und gesellschaftlicher Hinsicht die Voraussetzungen für eine bedingte Verurteilung zu einer wesentlich niedrigeren Strafe gemäß § 1 StEG gegeben.

Das Urteil des Kreisgerichts war daher wegen Gesetzesverletzung und darauf beruhenden gröblich unrichtigen Strafausspruches aufzuheben und die Sache zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an das genannte Kreisgericht zurückzuverweisen (§ 312 Abs. 2 StPO).

§ 316 StPO.

#### **Zur Verantwortung des Gerichts bei der Entscheidung über die Gewährung bedingter Strafaussetzung.**

**BG Halle, Beschl. vom 1. Juni 1962 - BSR 86 62.**

Durch Urteil des Kreisgerichts vom 30. Januar 1962 wurde der Angeklagte wegen Staatsverleumdung zu neun Monaten Gefängnis verurteilt. Die Strafe wird seit dem 31. Januar 1962 vollstreckt.

Am 5. Mai 1962 beantragte der Staatsanwalt des Kreises beim Kreisgericht, dem Verurteilten mit Wirkung vom 20. Mai 1962 gemäß § 346 StPO bedingte Strafaussetzung zu gewähren. Zur Begründung dieses Antx-ags be-