

Rückseite, außer einem vorschriftsmäßigen Dreiecksrückstrahler, noch zehn kleine runde Rückstrahler (sog. Katzenaugen) angebracht waren, auch im ungünstigsten Falle aus einer Entfernung von 66 m erkennen müssen und selbst unter Berücksichtigung einer angemessenen Reaktionszeit noch an dem Lastzug vorbeifahren können.

Der Generalstaatsanwalt der DDR hat die Kassation des Urteils beantragt. Der Antrag hatte Erfolg.

Aus den G r ü n d e n :

Das Kreisgericht hat den Angeklagten zu Unrecht von der Anklage der fahrlässigen Tötung freigesprochen.

Es hat sowohl den in der Entscheidung des Obersten Gerichts vom 8. Februar 1963 - Zst III 51/62 - (NJ 1963 S. 283) dargelegten Grundsatz zum Fahrverhalten bei Benutzung der Autobahn zur Nachtzeit als auch die sich aus § 9 ABO ergebenden Pflichten des Fahrzeugführers verkannt.

In der erwähnten Entscheidung hat das Oberste Gericht ausgeführt, daß der Fahrzeugführer bei Benutzung der Autobahn zur Nachtzeit im Gegensatz zur Benutzung anderer öffentlicher Straßen — unter Beachtung der aus der Verkehrslage erwachsenden Pflichten bei gleichzeitiger Berücksichtigung wetterbedingter Sichtbehinderung — darauf vertrauen darf, daß die vor ihm liegende Fahrstrecke frei ist, soweit nicht Rückbeleuchtung, Sicherungsgeräte o. ä. vor ihm fahrender oder haltender Fahrzeuge die völlige oder teilweise Sperrung der Strecke durch ein oder mehrere Fahrzeuge anzeigen. Daraus folgt, daß — soweit wetterbedingte Sichtbehinderung nicht vorliegt — die Fahrgeschwindigkeit den durch solche Einrichtungen und Geräte abgesteckten Grenzen angepaßt werden darf, auch soweit davor nicht eingesehener Raum liegt. Die Notwendigkeit einer solchen Regelung ist deshalb geboten, weil andernfalls der Verwendungszweck der Autobahn in Frage gestellt werden würde. Das Oberste Gericht hat in diesem Zusammenhang weiterhin ausdrücklich darauf hingewiesen, daß diese Regelung auch nicht zu einer erhöhten Gefährdung der Verkehrssicherheit führt, weil die Erfüllung der in den §§ 1, 4, 6, 7, 9, 10 und 12 ABO für den Autobahnverkehr festgelegten besonderen Verkehrspflichten im Zusammenhang mit dem auch hier geltenden Vertrauensgrundsatz für die nach vorn nicht durch Rückbeleuchtung o. ä. begrenzte Fahrstrecke bzw. für die Strecke bis zu einer solchen Begrenzung — auch soweit sie nicht eingesehen wird — Gefahrenfreiheit gewährleistet. Dieser der sinnvollen Nutzung der Autobahn Rechnung tragende Grundsatz setzt aber andererseits die strikte Beachtung der Vorschriften der Autobahnordnung voraus.

Im vorliegenden Fall geht es um die Einhaltung des § 9 ABO, der das Halten auf der Autobahn grundsätzlich verbietet und vorschreibt, ein in Notfällen bei Nebel oder Dunkelheit haltendes Fahrzeug durch Beleuchtung gegenüber dem nachfolgenden und beim Versagen der kraftfahrzeugeigenen Beleuchtungsanlage auf einbahnigen Autobahnen auch gegenüber dem Gegenverkehr durch zusätzliche Maßnahmen — rote Signallampe oder Dreibock — zu sichern. Diese Vorschrift trägt dem Umstand Rechnung, daß es mit der durch die Einrichtung der Autobahn erstrebten Beschleunigung des motorisierten Verkehrs nicht vereinbar ist, die Anpassung der Fahrgeschwindigkeit an die Streckenübersicht in gleicher Weise wie bei der Benutzung sonstiger Straßen, d. h. auch innerhalb der nach vorn nicht durch Rückbeleuchtung o. ä. begrenzten Fahrstrecke bzw. innerhalb des Raumes bis zu einer solchen Begrenzung, zu verlangen.

Mit der Ansicht des Kreisgerichts, der Zeuge St. habe die für ihn nach vorn freie Fahrstrecke unaufmerksam beobachtet und die durch die Fahrbahnübersicht ge-

steckten Geschwindigkeitsgrenzen überschritten, dadurch pflichtwidrig den unbeleuchteten Tiefladeanhänger verspätet wahrgenommen und infolgedessen den Unfall herbeigeführt, wird aber im Ergebnis eine derartige unrichtige Forderung erhoben. Ein solches Verlangen widerspricht der erwähnten Entscheidung des Obersten Gerichts und verkennt den Sinn des § 9 ABO. Das Vertrauen des Zeugen St. darauf, daß die nach vorn nicht durch Rückbeleuchtung o. ä. begrenzte Fahrstrecke frei sei, bestand gerade darin, daß er nicht erwarten mußte, auf ein vorschriftswidrig völlig ungesichertes Fahrzeug zu stoßen. Angesichts des Umstandes, daß der Zeuge also auf ein solches Hindernis nicht eingestellt sein konnte, kann von ihm nicht die einwandfreie geistige Verarbeitung der völlig unvermuteten Situation und ein dementsprechendes Handeln verlangt werden. Daß er mit seinem Bemühen, auszuweichen und zu bremsen, den Zusammenstoß nicht völlig verhindern konnte, darf ihm nicht zur Last gelegt werden. Deshalb hätte das Kreisgericht die zur Verhinderung eines Unfalls zu späte Wahrnehmung des unbeleuchteten Tiefladeanhängers durch den Zeugen St. nicht als eine Verkehrspflichtverletzung beurteilen dürfen.

Soweit es die Einschätzung des Verhaltens des Angeklagten betrifft, hat das Kreisgericht außerdem die sich aus § 9 ABO ergebenden Pflichten verkannt.

Zunächst ist hierzu zu sagen, daß der im Notfall bei Nebel oder Dunkelheit auf der Autobahn haltende Kraftfahrzeugführer angesichts der Schnelligkeit des hier ausschließlich motorisierten Verkehrs und der damit zusammenhängenden Gefahren für Leben und Gesundheit und Sachwerte zuerst verpflichtet ist, das haltende Fahrzeug zu sichern. Dabei ist immer zuerst diejenige Sicherungsmaßnahme einzuleiten, die unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls am schnellsten wirksam wird.

Ein Verstoß gegen diese Verpflichtung ist besonders uif fallträchtig und muß deshalb als grob verkehrswidriges Verhalten eingeschätzt werden.

Im einzelnen schreibt § 9 ABO folgende Sicherheitsmaßnahmen vor:

Wird in Notfällen gehalten, so hat dies unter Benutzung des befestigten Randstreifens auf der äußersten rechten Seite der Fahrbahn zu geschehen. Von dieser Verpflichtung wird der Fahrzeugführer nur dann befreit, wenn der Motor des Fahrzeugs versagt und das Fahrzeug infolge seiner Beschaffenheit auch nicht durch Menschenkraft oder in anderer Weise auf die rechte Fahrbahnseite gebracht werden kann.

Wird bei Nebel oder bei Dunkelheit gehalten, so ist das Fahrzeug zu beleuchten. Durch die Beleuchtung des Fahrzeugs soll der nachfolgende und der entgegenkommende Verkehr auf das haltende Fahrzeug aufmerksam gemacht werden. Die Beleuchtung des haltenden Fahrzeugs dient folglich der Sicherung und hat auf Grund ihres schnellen Wirksamwerdens sofort zu erfolgen. Soweit die kraftfahrzeugeigene Beleuchtungsanlage intakt ist, bereitet die Erfüllung dieser Pflicht keine Schwierigkeit, da bei Dunkelheit oder schlechter Sicht die vorgeschriebenen Beleuchtungseinrichtungen ohnehin in Betrieb genommen werden müssen (§ 18 Abs. 1 StVO), folglich das Fahrzeug beim Haltevorgang beleuchtet ist.

Bei Defekten in der kraftfahrzeugeigenen Beleuchtungsanlage ist zu unterscheiden zwischen einem teilweisen und einem gänzlichen Ausfall der Beleuchtungsanlage. Beim teilweisen Versagen sind unverzüglich die noch intakten Einrichtungen in Betrieb zu nehmen. Fallen beispielsweise beide Schlußleuchten aus und sind die Bremsleuchten noch funktionstüchtig, so müssen diese, ggf. durch Festklammern des Bremspedals, in Betrieb