

gesetzt werden. Funktionieren nur noch die Blinkleuchten, so muß auf diese zurückgegriffen werden. Um die Sperrung der Fahrbahn für den nachfolgenden Verkehr deutlich zu machen, ist dabei Fahrtrichtungsänderung nach links anzuzeigen.

Fällt die gesamte kraftfahrzeugeigene Beleuchtungsanlage aus, dann ist unter Ausnutzung aller gegebenen Möglichkeiten Ersatzbeleuchtung zu schaffen. Das kann durch den Einsatz von Taschenlampen oder anderen künstlichen Lichtquellen geschehen. Auf jeden Fall ist anzustreben, Ersatz für die ausgefallene linke Schlußleuchte zu schaffen. Bei der Verwendung einer Taschenlampe sollte diese, soweit möglich, auf rotes Licht eingestellt werden. Ist der Fahrzeugführer allein, so hat er die Lampe entweder links am Fahrzeug zu befestigen oder beim Aufstellen der Sicherungsgeräte mit sich zu führen. Sind Mitfahrer anwesend, ist es angebracht, daß einer von ihnen mit der Lampe kreisende Bewegungen — wenn möglich etwa in der Höhe der linken Schlußleuchte — ausführt und der Fahrzeugführer unterdessen die Sicherungsgeräte aufstellt. Infolge der relativ geringen Leuchtwirkung einer Taschenlampe ist es möglich, daß die Lichtquelle vom Nachfolgeverkehr erst sehr spät wahrgenommen bzw. der Abstand zu ihr falsch eingeschätzt wird und es deshalb trotz dieser Sicherungsmaßnahme zu einem Auffahren kommen kann. Deshalb ist nicht zu verlangen, daß die mit der Taschenlampe sichernde Person sich etwa direkt vor die linke Schlußleuchte stellt. Vielmehr genügt es, wenn sie sich an der Fahrbahnkante aufhält. Dies ist in der Regel auch ausreichend, da bei einem Kraftfahrzeug mit einer durchschnittlichen Breite von 2,50 m, das unter Benutzung des etwa 1 m breiten befestigten Randstreifens auf der äußersten rechten Seite der Fahrbahn hält, der Abstand von der Fahrbahnkante bis zur linken Schlußleuchte, die gemäß § 61 StVZO nicht weiter als 40 cm vom äußeren Fahrzeugrand angebracht sein darf, nur etwa 1,10 m beträgt. Soweit es sich um den Einsatz von Taschenlampen oder Geräten mit ähnlicher Leuchtkraft handelt, kann die Behelfsmäßigkeit ihres Einsatzes nicht verkannt, auf diesen jedoch mit Rücksicht auf die Notwendigkeit, alle Möglichkeiten zur Sicherung auf der Autobahn haltender Fahrzeuge auszuschöpfen, im Bedarfsfälle nicht verzichtet werden.

Im übrigen kann diese nur notdürftige Beleuchtung durch die eines anderen zur Hilfeleistung angehaltenen Fahrzeuges ersetzt werden, das hinter dem defekten Fahrzeug hält und mittels einer eigenen Beleuchtungsanlage für die erforderliche Rückbeleuchtung sorgt.

Schließlich muß der in Notfällen bei Nebel oder bei Dunkelheit auf der Autobahn haltende Fahrzeugführer die Stellung des Fahrzeuges nach hinten und unter den in § 9 Abs. 2 ABO aufgeführten Bedingungen auch nach vorn durch eine rote Signallampe oder den sog. Autobahndreieck anzuzeigen. Da die rote Signallampe besser als der Dreieck zu erkennen ist und demzufolge durch sie eine größere Sicherungswirkung erzielt wird, ist sie gegenüber dem Dreieck vorrangig einzusetzen. Die rote Signallampe ist gemäß § 9 Abs. 2 ABO am rechten Seitenstreifen aufzustellen. Auch der Autobahndreieck darf nicht mitten auf der Fahrbahn stehen. Nach § 9 Abs. 2 ABO müssen diese Sicherungsgeräte sich 50 bis 60 m rückwärts vom haltenden Fahrzeug befinden. Dieser Abstand muß unbedingt eingehalten werden. Angesichts der mit den zulässigen hohen Geschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge auf der Autobahn zusammenhängenden Gefahren ist es allerdings angebracht, diese Geräte in 100 m Entfernung vom Fahrzeug aufzustellen.

Im vorliegenden Fall hat der Angeklagte in einem Notfall auf der Autobahn gehalten. Auf Grund der zu dieser Zeit herrschenden Dunkelheit hätte er das Fahrzeug zuerst sichern müssen. Dies tat er aber nicht, son-

dem begann zunächst mit der Fehlersuche. Die Auffassung des Kreisgerichts, dieses pflichtwidrige Verhalten sei nicht ursächlich für die eingetretenen Unfallfolgen, weil der Unfall schneller geschah, als Sicherungsmaßnahmen wirksam werden konnten, geht fehl. Das Kreisgericht hat übersehen, daß die bei der Rekonstruktion ermittelten Zeitwerte zum Heranfahren nach rechts und zum Aufstellen der Sicherungsgeräte bis zum völligen Abschluß dieser Maßnahme errechnet wurden, einzelne dieser Maßnahmen aber tatsächlich viel früher wirksam werden konnten, dem Aufstellen des Dreiecks, verglichen. Es hat dabei nicht erkannt, daß der Angeklagte schon wesentlich früher, nämlich spätestens, als er sich vom Ausfall der Schlußleuchten am Tiefladeanhänger überzeugt hatte, den Anhänger hätte beleuchtet und dadurch für die sofortige teilweise Sicherung hätte Sorge tragen können.

Der Zeuge St. gab unwiderlegt an, er sei, um sich besser orientieren zu können, so gefahren, daß die linke Hälfte seines Fahrzeugs den Mittelstreifen der Fahrbahn verdeckt habe. Daraus ist zu erklären, daß es ihm möglich war, trotz der sehr späten Wahrnehmung des Tiefladers noch so weit nach links auszuweichen, daß er ein frontales Auffahren verhindern und mit dem vorderen Teil des Pkw noch am Tieflader vorbeikommen konnte. Aus der Art der Beschädigungen, den Anstoßstellen, die von den rechten Rädern des Pkw verursachten Blockierspur und dem Stand des Tiefladers kann geschlossen werden, daß ein Anstoß nicht erfolgt wäre, wenn der Tieflader nur um ein wenig weiter nach rechts gestanden hätte. Es muß deshalb die Möglichkeit bejaht werden, daß der Tieflader aus der Fahrlinie des Pkw gekommen wäre, wenn der Angeklagte den Lastzug unverzüglich unter Benutzung des festen Seitenstreifens nach rechts herangefahren hätte.

Da das Kreisgericht keine Feststellungen darüber getroffen hat, welchen Teil der Fahrbahn der Zeuge St. vor dem Unfall benutzte und wie groß der durch das Heranfahren an die rechte Fahrbahnseite erreichbare seitliche Abstand des Tiefladers zur Fahrlinie des Pkw war, hat es insoweit den Sachverhalt noch aufzuklären.

Völlig außerhalb der Überlegungen des Kreisgerichts ist geblieben, daß der Angeklagte es auch pflichtwidrig unterlassen hat, den Tieflader zu beleuchten. Wie bereits dargelegt, ist diese Sicherungsmaßnahme infolge ihres schnellen Wirksamwerdens besonders wichtig. Das Kreisgericht hätte deshalb prüfen müssen, ob die Bremsleuchten, ggf. die Blinkleuchten des Tiefladers trotz Ausfalls der Schlußleuchten funktionstüchtig waren. Hierzu bestand ganz besondere Veranlassung, weil nach dem technischen Gutachten die Annahme gerechtfertigt ist, daß die Brems- und Blinkleuchten auch nach dem Unfall noch funktionierten. Diese Frage hat das Kreisgericht durch Befragung des Gutachters ebenfalls noch aufzuklären. Ergibt die erneute Beweisaufnahme, daß Brems- und Blinkleuchten oder eine von beiden bei Ausfall der Schlußleuchten intakt waren, so ist deren Nichtinbetriebnahme durch den Angeklagten als Verstoß gegen § 9 Abs. 2 ABO zu würdigen.

Falls die gesamte Rückbeleuchtung des Tiefladers, also auch die Brems- und Blinkleuchten, ausgefallen waren, hätte der Angeklagte die vorhandenen Möglichkeiten zur Schaffung einer Ersatzbeleuchtung ausnutzen müssen. So hätte er den Lkw-Fahrer veranlassen können, den Tieflader durch die Rückbeleuchtung des Lkw nach hinten zu sichern. Auf jeden Fall aber hätte er die griffbereit liegende Taschenlampe sofort zur Sicherung des unbeleuchteten Tiefladers benutzen müssen. Mit