

dieser im einzelnen schon dargelegten Sicherung hätte er den Zeugen O. beauftragen und unterdessen den Lastzug unter Benutzung des befestigten Randstreifens nach rechts heranfahren und danach die Sicherungsgeräte aufstellen können.

Nach alledem hätte der Tieflader spätestens nach der eigenen Wahrnehmung des Ausfalls der Schlußleuchten durch den Angeklagten zumindest ersatzweise beleuchtet werden können. Auf keinen Fall wäre dazu die gesamte vom Kreisgericht festgestellte Zeitspanne von der Kenntnis des Defekts bis zum Eintritt des befalls benötigt worden. Demzufolge kann hinsichtlich dieser Pflichtverletzung und der eingetretenen Unfallfolgen der Kausalzusammenhang nicht verneint werden.

Auch in subjektiver Hinsicht ist das Verhalten des Angeklagten tatbestandsmäßig. Als langjähriger Berufskraftfahrer hätte er wissen müssen, daß ein in Notfällen bei Dunkelheit auf der Autobahn haltendes Fahrzeug zuallererst gesichert werden muß und daß dies sofort und somit schneller als durch das zunächst beabsichtigte Auswechseln der Glühlampen durch Beleuchten und Heranfahren an die rechte Fahrbahnseite geschehen konnte. Vor allem aber hätte er sich bewußt machen müssen, daß seine Annahme, es handle sich um einen Defekt der Glühlampen, eine durch nichts gerechtfertigte bloße Vermutung war, die einen Verzicht auf die immer vorrangig vorzunehmende Sicherung nicht zuließ.

Derartige vorrangig auf die Sicherung gerichtete Überlegungen werden von jedem Kraftfahrer verlangt, weil das Halten auf der Autobahn, zumal bei Dunkelheit, weggelassen der damit zusammenhängenden Gefahren immer zu besonderer Vorsicht, verpflichtet. Das ist allgemeine Erkenntnis aller Kraftfahrer und wird darüber hinaus auch durch die Existenz der auch dem Angeklagten im einzelnen bekannten Vorschrift des § 9 ABO deutlich gemacht. Angesichts der Überbreite des vom Angeklagten geführten Spezialfahrzeugs war von ihm sogar eine erhöhte Vorsicht zu erwarten. Auf Grund dieser Umstände und seiner jahrelangen Erfahrungen als Kraftfahrer hätte der Angeklagte schließlich auch die durch sein pflichtwidriges Verhalten möglichen schädlichen Folgen für das Leben und die Gesundheit anderer Benutzer der Autobahn voraussehen müssen.

Nach alledem hat das Kreisgericht den Sachverhalt in dem dargelegten Umfang erneut festzustellen und den Angeklagten wegen fahrlässiger Tötung zu verurteilen. Bei der Auswahl der Strafe nach Art und Höhe wird es besonders die sich im 20jährigen unfallfreien Fahren ausdrückende bisherige Vorsicht und Rücksichtnahme des Angeklagten im Straßenverkehr zu berücksichtigen haben.

## Zivilrecht

**§ 9 der 2. DB zur VO zur Neuordnung des Straßenwesens — Autobahnordnung (ABO) — vom 1. Juli 1952 GBl. S. 521); § 7 Abs. 1 des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen (KFG).**

**1. Bleibt einem Verkehrsteilnehmer wegen des vorangegangenen Verkehrs widrigen Verhaltens eines anderen Verkehrsteilnehmers keine ausreichende Überlegungsfrist und Reaktionsmöglichkeit, um anders zu reagieren als mit der von ihm gewählten Fahrweise, dann ist, wenn sich deshalb ein Unfall ereignet, das Verhalten des anderen Verkehrsteilnehmers alleinige Ursache des Unfalls.**

**Bestehen für einen Verkehrsteilnehmer keine erheblichen objektiven oder subjektiven Hinderungsgründe, auf das verkehrswidrige Verhalten des anderen Verkehrsteilnehmers besser zu reagieren, ist jedoch seine**

**Fahrweise unter Berücksichtigung dieses Verhaltens verständlich, dann ist sein Verhalten durch das vorangegangene Verhalten des anderen Verkehrsteilnehmers zwar nicht zwangsläufig herbeigeführt, aber doch nicht unwesentlich beeinflusst, so daß das Verhalten beider Verkehrsteilnehmer rechtlich relevante Unfallursache ist.**

**Das verkehrswidrige Verhalten eines Verkehrsteilnehmers, das durch das vorangegangene verkehrswidrige Verhalten eines anderen Verkehrsteilnehmers nicht zwangsläufig herbeigeführt oder nur unwesentlich beeinflusst worden ist, ist rechtlich relevante Allcinursache des Unfalls.**

**2. Das Halten auf der Autobahn zum Zwecke der Nachfüllung von Benzin aus einem Reservebehälter ist in der Regel kein Notfall im Sinne des § 9 Abs. 1 ABO.**

**3. Beim Halten von Fahrzeugen auf der Autobahn gem. § 9 ABO hat der Fahrzeugführer jeden unnötigen Aufenthalt an der linken Fahrzeugseite sowie das Betreten der Fahrbahn zu vermeiden. Er verhält sich auch dann erheblich verkehrswidrig, wenn er einem anderen Kraftfahrzeug in die Fahrbahn läuft und Lichtsignale gibt, um einem Auffahren des herankommenden auf das haltende Fahrzeug und damit einem Unfall vorzubeugen.**

**4. „Betrieb eines Kraftfahrzeugs“ im Sinne des § 7 Abs. 1 KFG bedeutet nicht lediglich die Bewegung des Fahrzeugs durch Einwirkung der Triebkräfte. „In Betrieb“ ist vielmehr auch noch ein haltendes Kraftfahrzeug, solange an ihm oder im Zusammenhang mit ihm Handlungen vorgenommen werden oder etwas unterlassen wird, was dem Betrieb des Fahrzeugs eigentümlich ist (z. B. das Öffnen der Fahrzeugtüren oder das Halten, um Benzin nachzufüllen).**

**OG, Urt. vom 24. Oktober 1964 - 2 Zz 12/64.**

Die Ehefrau des Klägers R. fuhr mit dessen Pkw Typ P 70 auf der Autobahn von Berlin nach Dresden. Der Kläger saß neben ihr, hinter ihnen ihre Tochter. Zwischen km 98,4 und 98,5 stand auf der rechten Seite der Autobahn der vom Verklagten D. gefahrene Pkw Typ Hansa des Verklagten J. D. füllte aus einem Kanister Benzin nach. Die Autobahn besteht an dieser Stelle aus zwei Fahrbahnen. Die Richtungsfahrbahn ist etwa 7,50 m breit. Sie ist betoniert und war trocken. Rechts neben der Fahrbahn verläuft ein etwa 1,20 m breiter befestigter Randstreifen. D. hatte Standlicht eingeschaltet. Eine rote Signallampe oder einen Dreibock hatte er nicht aufgestellt. Als der Wagen des Klägers sich näherte, gab D. mit einer Stablampe Lichtsignale. Frau R. fuhr an dem haltenden Pkw vorbei und lenkte dann wieder nach rechts. Infolge Schleuderns geriet ihr Wagen etwa 70 m hinter dem haltenden Pkw auf das unebene rechte Nebengelände und kippte um. Er wurde beschädigt und der Kläger verletzt.

Nach Strafverfügung des Volkspolizeikreisamtes D. und Antrag auf gerichtliche Entscheidung ist Frau R. mit Urteil des Kreisgerichts wegen Übertretung der §§ 1, 5 Abs. 2 und 48 StVO zu einer Geldstrafe von 50 MDN verurteilt worden.

Der Kläger hat vorgetragen: Seine Ehefrau sei mit einer Geschwindigkeit von etwa 70 km/h gefahren. Es sei bereits dunkel gewesen. Aus einer Entfernung von mehreren hundert Metern habe sie die Schlußleuchten des Wagens der Verklagten wahrgenommen. Sie habe daraufhin das Gas weggenommen und sei im Freilauf weitergefahren. Auf etwa 50 m Entfernung habe sie bemerkt, daß der andere Wagen stand, und zum Vorbeifahren angesetzt. In diesem Augenblick habe sich D. zur Fahrbahnmitte zu bewegt und Lichtsignale gegeben. Das habe sie veranlaßt, in einer scharfen Kurve nach links auszuweichen, um D. nicht zu überfahren. Während des Vorbeifahrens habe der Wagen zu schleudern begonnen. Das Fahrzeug sei weder abgebremst noch