

lieh, daß die sexuelle Handlung am Körper des anderen vorgenommen wird.

Ein Täter mißbraucht folglich ein Kind auch dann zu sexuellen Handlungen, wenn er es — wie *Feix* (NJ 1961 S. 751) betonte — als „Stimulans zur Erregung und Befriedigung seiner Geschlechtslust“ benutzt und sich deshalb vor ihm entblößt oder andere sexuell motivierte Manipulationen vornimmt.

In diesen Varianten ist immer ein körperlicher Bezug gegeben, so daß auch nach § 148 des neuen StGB allein unsittliche Äußerungen, obszöne Redensarten (auch wenn sie sexuell auffordernden Charakter haben) oder das Zeigen pornographischer Abbildungen keine sexuellen Handlungen sind. Es ist dann zu prüfen, ob nach dem neuen StGB eine andere Straftat, z. B. die Verbreitung von Schund- und Schmutzerzeugnissen (§ 146) oder Beleidigung (§ 137), vorliegt.

In subjektiver Hinsicht verlangt § 148 StGB Vorsatz. Es bedarf auch des Nachweises, daß der Täter zur Zeit der Tat wußte oder den Umständen nach mit der Möglichkeit rechnete, daß es sich bei der geschädigten Person um ein Kind handelt. War ihm dies nicht bekannt, so ist er, soweit die anderen Voraussetzungen vorliegen, nach § 124 des neuen StGB (Vornahme sexueller Handlungen in der Öffentlichkeit) oder nach § 137 (Beleidigung) verantwortlich.

Eine weitere subjektive Strafbarkeitsvoraussetzung ist, daß die Zielsetzung des Täters auf seine geschlechtliche Erregung bzw. Befriedigung durch die sexuellen Handlungen an oder vor dem Kind gerichtet sein muß.

Margot Amboß und Ulrich Roehl,
Richter am Obersten Gericht

§ 5 Abs. 1 StVO; § 200 StPO.

1. Eine Ermüdung i. S. des § 5 Abs. 1 StVO liegt dann vor, wenn die geistigen und körperlichen Fähigkeiten des Fahrzeugführers so nachlassen, daß die sichere Führung des Fahrzeugs ohne Gefährdung von Menschen oder Sachwerten im öffentlichen Straßenverkehr nicht mehr gewährleistet ist.

Es ist Pflicht jedes verantwortungsbewußten Fahrzeugführers, sich selbst während der Fahrt ständig darauf zu kontrollieren, ob sich Ermüdungserscheinungen ankündigen, die die Sicherheit bei der Führung des Fahrzeugs beeinträchtigen können.

2. Zu den Voraussetzungen für die Einholung von medizinischen Sachverständigengutachten bei Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit infolge Ermüdung des Fahrzeugführers.

OG, Urt. vom 25. Januar 1968 — 3 Zst 1/68.

Der Angeklagte, der bei einer westdeutschen Speditionsfirma als Kraftfahrer tätig war, trat zusammen mit seinem Beifahrer mit einem Lkw mit Anhänger gegen 22.15 Uhr von Wuppertal aus eine Nacht-Fernfahrt nach Westberlin an. Auf der Autobahn auf dem Gebiet der DDR, die er mit einer Geschwindigkeit von etwa 70 km/h befuhr, kam er gegen 6.10 beim Durchfahren einer Rechtskurve von der Fahrbahn ab und geriet in einen Graben, wo er mit mehreren Bäumen kollidierte. Bei diesem Unfall wurde der in der Koje schlafende Beifahrer getötet.

Die Fahrbahn war trocken; es herrschten keine ungewöhnlichen Witterungsverhältnisse. Der Lastzug befand sich in einem technisch einwandfreien Zustand.

Der Angeklagte räumte die Möglichkeit ein, für einen kurzen Moment hinter dem Steuer eingeschlafen zu sein.

Das Kreisgericht verurteilte den Angeklagten wegen fahrlässiger Tötung in Tateinheit mit Übertretung der Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung (§ 222 StGB, §§ 5 und 48 StVO, § 73 StGB).

Auf die mit dem Ziel des Freispruchs mangels Schilddrüse eingelegte Berufung hob das Bezirksgericht die Entscheidung des Kreisgerichts auf und verwies die Sache zur erneuten Verhandlung und Entscheidung zurück. Es erteilte dem Kreisgericht die Weisung, ein medizinisches Sachverständigengutachten zur Klärung der Frage einzuholen, inwieweit außer der Ermüdung andere Faktoren die Fahrtüchtigkeit des Angeklagten beeinträchtigt oder aufgehoben haben konnten.

Der Präsident des Obersten Gerichts hat die Kassation des Urteils des Bezirksgerichts beantragt. Der Antrag hatte Erfolg.

Aus den Gründen:

(Zunächst wird dargelegt, daß sowohl nach den Einlassungen des Angeklagten als auch nach den objektiven Tat Umständen, insbesondere angesichts der für einen Ermüdeten typischen Fahrweise vor dem Unfall, keinerlei sachlich begründete Zweifel daran bestehen, daß der Angeklagte hinter dem Lenkrad eingeschlafen ist.)

Dem Bezirksgericht ist im vorliegenden Fall darin zu folgen, daß ein Ermüden am Lenkrad an sich noch keine Pflichtverletzung i. S. des § 5 Abs. 1 StVO darstellt. Entscheidend ist vielmehr, ob der Angeklagte trotz Erkennens von Ermüdungserscheinungen weitergefahren ist.

In diesem Zusammenhang sieht der Senat auf Grund der Bedeutung der Erscheinung des Ermüdens am Lenkrad und im Hinblick auf wiederholt hierauf zurückzuführende schwere Verkehrsunfälle Veranlassung, grundsätzlich zu dieser Frage Stellung zu nehmen.

Die Straßenverkehrsordnung verlangt im § 5 Abs. 1 einen zur selbständigen Leitung geeigneten, im Vollbesitz seiner geistigen und körperlichen Kräfte befindlichen Fahrzeugführer, dessen Fahrtüchtigkeit außer durch andere mögliche Einflüsse auch nicht durch Ermüdung beeinträchtigt sein darf. Dabei ist zunächst darauf hinzuweisen, daß eine Ermüdung i. S. des § 5 Abs. 1 StVO dann vorliegt, wenn die geistigen und körperlichen Fähigkeiten des Fahrzeugführers so nachlassen, daß die sichere Führung des Fahrzeugs ohne Gefährdung von Menschen oder Sachwerten im öffentlichen Straßenverkehr nicht mehr gewährleistet ist. Zu den Ermüdungserscheinungen gehören u. a. Lidschwere, Konvergenzschwäche, Gähnen, die Einbildung, schlechter zu kuppeln und zu schalten oder zu schnell zu fahren, Phantasiebilder und letztlich der Wunsch zu schlafen. Es ist deshalb Pflicht jedes verantwortungsbewußten Fahrzeugführers, sich selbst während der Fahrt ständig darauf zu kontrollieren, ob sich Ermüdungserscheinungen ankündigen, die die Sicherheit bei der Führung des Fahrzeugs beeinträchtigen können.

Ein wichtiges Kriterium für Ermüdungserscheinungen kann die Dauer des Fahreinsatzes sein. Deshalb hat der Ministerrat der DDR bereits im Mai 1954 eine allgemeinverbindliche Sonderregelung der Überstunden für Kraftfahrer (Beschuß Nr. 43/13) erlassen, die in dieser Hinsicht konkrete Festlegungen enthält, wonach ein Kraftfahrer u. a. notwendige Ruhepausen haben muß und in der Regel nicht länger als 8 Stunden am Tag am Lenkrad eingesetzt sein darf. Jedoch kann eine Ermüdung eines Kraftfahrers nicht allein danach beurteilt werden, wie lange er am Steuer sitzt. Es kommt häufig vor, daß schon nach verhältnismäßig kurzer Fahrleistung aus anderen Gründen eine Ermüdung auftritt, die die Fahrtüchtigkeit vermindert oder aufhebt.

Das Ermüden am Lenkrad ist schon seit Jahrzehnten von Gerichtsmedizinern vieler Länder wissenschaftlich untersucht worden. Das Ergebnis derartiger Untersuchungen zeigte, daß Lkw-Fahrer viel leichter ermüden als Pkw- oder Motorradfahrer. Als typische Einschlafzeit für Lkw-Fahrer wurde bei Nachtfahrten