

anderen Kraftfahrern einzuhalten. Das ergibt sich aus der im § 88 Abs. 2 GBA für alle Werk tätigen geltenden Pflicht zur Befolgung der gesetzlichen Bestimmungen des Gesundheits- und Arbeitsschutzes, der Arbeitsinstruktionen und der betrieblichen Anweisungen. Im übrigen ist auch in der von der Abteilung Technische Sicherheit des Betriebes herausgegebenen und vom Direktor bestätigten Arbeitsanweisung Nr. 10 unter Punkt 1.1., 2.2. und 14.2. für die Kraftfahrer festgelegt, daß die gesetzlichen Bestimmungen unbedingt einzuhalten sind.

In diesem Zusammenhang kann dem Argument, der Angeklagte hätte auf Grund der betrieblichen Situation davon ausgehen können, daß ein Rückwärtsfahren ohne Einweisung gestattet sei, nicht gefolgt werden. Zwar ist unter Punkt 14.5. der genannten Arbeitsanweisung festgelegt, daß die Leiter verpflichtet sind, für den Kraftfahrzeugverkehr im Werkgelände im Zusammenhang mit Be- und Entladearbeiten konkrete Instruktionen unter Beachtung eines sicherheitstechnisch einwandfreien Arbeitsablaufs zu erarbeiten. Eine, solche Arbeitsinstruktion hätte im vorliegenden Fall jedoch nur auf der Grundlage der bestehenden gesetzlichen Bestimmungen ergehen können. Das ergibt sich aus § 16 ASchVO, nach welcher der Betriebsleiter verpflichtet ist, die gesetzlichen Bestimmungen über den Arbeitsschutz entsprechend den betrieblichen Besonderheiten durch Arbeitsschutzinstruktionen zu konkretisieren.

Nur wenn feststeht, daß für den betreffenden Arbeitsvorgang, die verwendeten Arbeitsgegenstände und Arbeitsmittel, die Art der Fertigungstechnik usw. keine Maßnahmen zur Arbeitssicherheit in den ASAO und ABAO enthalten sind, sind in den Arbeitsinstruktionen auch solche Arbeitsverrichtungen und Arbeitsverfahren zu erfassen und zu regeln (vgl. Richtlinie zur Ausarbeitung von Arbeitsschutzinstruktionen der Abteilung Arbeitsschutz des FDGB-Bundesvorstandes vom 5. Mai 1966). Da aber über das Rückwärtsfahren mit Kraftfahrzeugen konkrete gesetzliche Bestimmungen vorhanden sind, darüber hinaus auch die betriebliche Arbeitsanweisung Nr. 10 unter Punkt 7 entsprechende verbindliche Festlegungen enthält, wäre es nicht zulässig gewesen, durch Arbeitsinstruktion die gesetzlichen Bestimmungen des Gesundheits- und Arbeitsschutzes außer Kraft zu setzen und andere Sicherheitsmaßnahmen für verbindlich zu erklären. Abgesehen hiervon ist eine derartige schriftliche Arbeitsinstruktion vor dem Unfalltag nicht erarbeitet und den Kraftfahrern aktenkundig zur Kenntnis gebracht worden, wie dies erforderlich gewesen wäre (Punkt 14.5. Abs. 2).

Der Angeklagte hat, soweit er sich durch einen Blick in den rechten Seitenspiegel und durch Herausbeugen aus der linken Wagentür Gewißheit über die Verkehrsverhältnisse verschaffen wollte, nicht alles getan, was nach den gesetzlichen Bestimmungen und der betrieblichen Anweisung Nr. 10 Ziff. 7 von ihm in der gegebenen Situation auf Grund des von ihm benutzten Fahrzeuges und der darauf befindlichen Ladung verlangt war. Bevor er nach rückwärts fuhr.

Das Rückwärtsfahren mit einem Kraftfahrzeug stellt einen besonderen Verkehrsvorgang dar, der eine erhöhte Gefahr für die Gesundheit und das Leben von Menschen, insbesondere von Fußgängern, in sich birgt. Eine solche Fahrweise bedingt eine besondere Vorsicht des Fahrers. Deshalb darf dieser nur mit Schrittgeschwindigkeit und nur dann rückwärts fahren, wenn er die Verkehrsverhältnisse überblicken kann.

Die Beantwortung der Frage, wann der Kraftfahrer die Verkehrsverhältnisse hinter dem Fahrzeug überblicken kann, hängt von der Art und Größe des Fahrzeuges, der darauf befindlichen Ladung, aber auch da-

von ab, auf welche Weise er sich den Überblick verschafft. Ein Überblick über die Verkehrsverhältnisse kann bei einem Pkw vom Fahrersitz aus durch einen direkten Blick durch das Rückfenster und in den Außenseitenspiegel gegeben sein. Unter Umständen genügt jedoch auch bei einem Pkw eine solche Praxis nicht, um sich von der Möglichkeit des gefahrlosen Rückwärtsfahrens zu überzeugen, so daß sich ein Aussteigen aus dem Fahrzeug erforderlich machen kann. Bei einem Lkw oder einem KOM hingegen genügt ein Blick in den Rückspiegel und auch ein Herausbeugen aus der Tür des Fahrerhauses, wie es der Angeklagte am Unfalltag getan hat, grundsätzlich nicht, weil der tote Winkel hinter dem Fahrzeug, der weder beim Blick durch den Rückspiegel noch beim Blick aus der Tür vom Fahrersitz aus eingesehen werden kann, zu groß ist. Die Forderung, jederzeit „die Verkehrsverhältnisse zu überblicken“ (§9 Abs. 5 der ABAO 361 1), kann mithin nur dann erfüllt werden, wenn der Fahrer eines größeren Fahrzeuges sich vor der Rückwärtsfahrt durch Aussteigen aus dem Fahrzeug von außen informiert, ob ein gefahrloses Zurückstoßen möglich ist. Andernfalls muß er sich einweisen lassen.

Da im vorliegenden Fall ständig ein reger Lkw-Verkehr auf der Zufahrtsstraße und der Rampenauffahrt bestand und die Lkw-Fahrer nach den vom Kreisgericht getroffenen Feststellungen mehrfach vor- und zurückfahren mußten, wäre ein dauerndes Aussteigen und Hinter-das-Fahrzeug-Treten für die Lkw-Fahrer eine zusätzliche Belastung gewesen. Deshalb hätten sich die Lkw-Fahrer vor dem Rückwärtsfahren, auch im Hinblick auf einen kontinuierlichen Arbeitsablauf in der Be- und Entladung, auf dem Bahnhofsgelände einweisen lassen müssen. Das hat der Angeklagte nicht getan.

Der Angeklagte konnte auch nicht darauf vertrauen, daß die Transportarbeiter von den Verantwortlichen des Verladebahnhofes angewiesen waren, die Ladestraße nicht zu betreten. Abgesehen davon, daß eine solche Anweisung zum Zeitpunkt des Unfalls nicht bestand, könnte dadurch die Pflicht des Angeklagten und aller übrigen Kraftfahrer zur Einhaltung der für sie verbindlichen gesetzlichen Bestimmungen nicht aufgehoben oder eingeschränkt werden.

Das Vordergericht hat daher die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Angeklagten zutreffend bejaht.

Anmerkung:

Die vorstehende Entscheidung wirft die Frage auf, ob der Sachverhalt nach dem neuen StGB als fahrlässige Tötung (§ 114) oder als Herbeiführung eines schweren Verkehrsunfalls (§ 196) zu beurteilen wäre. (Inwieweit darüber hinaus auch eine Verletzung der Bestimmungen des Gesundheits- und Arbeitsschutzes — § 193 StGB — gegeben wäre, braucht nicht erörtert zu werden, da der Kraftfahrer nicht Verantwortlicher im Sinne dieser Bestimmung ist.)

Die Beantwortung der Frage hängt davon ab, ob man von einem schweren Verkehrsunfall im Straßenverkehr nur dann sprechen kann, wenn sich dieser auf einer öffentlichen Straße ereignet. Das muß verneint werden. § 196 StGB (neu) vermeidet eine Unterscheidung nach öffentlichem und nichtöffentlichem Verkehr und trägt damit — gestützt auf die Erfahrungen der Vergangenheit — den vielfältigen Besonderheiten des Verkehrsgeschehens Rechnung, das sich unter konkreten Bedingungen (z. B. bei Sportveranstaltungen) auch auf nichtöffentlichen Straßen und Plätzen vollziehen kann. Ähnliches gilt auch für Straßen im Betriebsgelände, die sich oft nicht von den öffentlichen Straßen unterscheiden. Entscheidend ist aber immer, ob ein allgemein fließender Verkehr vorhanden ist, von dem erhöhte Gefahren für das Leben und die Gesundheit anderer Menschen ausgehen und der deshalb zu besonderer Vorsicht und Rücksichtnahme verpflichtet.