

rechtzeitig anzuhalten. Diese unbewußte Pflichtverletzung sei Ausdruck verantwortungsloser Gleichgültigkeit, die sich daraus ergebe, daß der Angeklagte wegen des Ausfalls der Warnlichtanlage auf die Nichtannäherung eines Zuges vertraut habe.

Der Präsident des Obersten Gerichts hat die Kassation der Entscheidung mit dem Ziel des Freispruchs beantragt. Der Antrag hatte Erfolg.

Aus den G r ü n d e n :

Das Plenum des Obersten Gerichts der DDR hat auf seiner 23. Tagung (vgl. die Materialien in NJ 1969 S. 459 ff.) eingehend und umfassend zu den Fragen der strafrechtlichen Verantwortlichkeit von Teilnehmern des Straßenverkehrs im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen Stellung genommen und dabei insbesondere eine generelle und verbindliche Orientierung hinsichtlich der Voraussetzungen der fahrlässigen Schuld gegeben. Insoweit zeigt sich aber, daß das Kreisgericht diese bedeutsamen Hinweise nicht beachtet und durch eine unrichtige Auslegung des § 12 Abs. 9 StVO ungerechtfertigt das Vorliegen einer Verkehrsstraftat bejaht hat. Es hat an das Verhalten von Kraftfahrzeugführern Anforderungen gestellt, die dem realen Verkehrsgeschehen widersprechen und deshalb nicht geeignet sind, zu sozialistischem Verkehrsverhalten zu erziehen. Dies läßt erkennen, daß das Kreisgericht bei seiner Entscheidung nicht vom Wesen des sozialistischen Rechts ausgegangen ist. Der sozialistische Staat stellt in keinem Gesellschaftsbereich Anforderungen an das Verhalten der Bürger, deren Befolgung zu unvermeidbaren Störungen in diesem Bereich führen würden. Das gilt auch für den Bereich des Straßenverkehrs.

Insoweit hat das Kreisgericht die im allgemeinen zutreffend an das Verhalten eines Kraftfahrers beim Überqueren von Eisenbahnübergängen zu stellenden hohen Anforderungen unterschiedslos und schematisch unter Außerachtlassung der konkreten Verkehrssituation auch bei unbedeutenden Übergängen von Werk- und Anschlußbahnen für geboten erachtet. Dabei hätte das Kreisgericht aber erkennen müssen, daß die Bestimmung des § 12 StVO in der Fassung vom 6. Dezember 1967 (GBl. II S. 895) im Gegensatz zur früheren Regelung durchaus eine Differenzierung vornimmt. Hierfür waren die folgenden Gesichtspunkte bestimmend:

Eisenbahnübergänge bergen stets große Gefahren in sich, weil über die ohnehin die Besonderheiten des Bahnbetriebs charakterisierenden Umstände (z. B. Schienengebundenheit, längere Bremswege) hinaus die Verkehrsdichte auf den Straßen ständig zunimmt, der Eisenbahnverkehr eine größere Zugfolge aufweist und nicht zuletzt sich auch die Fahrgeschwindigkeiten bei der Eisenbahn und im Straßenverkehr ständig erhöhen. Zur Vermeidung von Gefahrensituationen wurden deshalb nicht nur den Angehörigen des Bahnbetriebes erhöhte Sorgfaltspflichten auferlegt, sondern auch die Straßenverkehrsteilnehmer zur besonderen Aufmerksamkeit und Vorsicht verpflichtet. Das gilt auch bei Eisenbahnübergängen mit Schranken oder Blinklichtanlagen und zwingt selbst bei offenen Schranken oder nicht in Funktion befindlichen Blinklichtanlagen, sich auf eine Gefahrensituation einzustellen, weil erfahrungsgemäß die technischen Einrichtungen ausfallen können bzw. menschliches Versagen eintreten kann (vgl. § 12 Abs. 1 StVO). Der allgemein im Straßenverkehr geltende Grundsatz des Vertrauens, wonach sich jeder Verkehrsteilnehmer im allgemeinen darauf verlassen darf, daß auch der andere Verkehrsteilnehmer die für ihn geltenden Bestimmungen einhalten werde, gilt also bei Bahnübergängen grundsätzlich nicht.

In Konkretisierung dieser in § 12 Abs. 1 StVO allgemein für jeden Verkehrsteilnehmer formulierten Verhaltensmaxime enthalten die Abs. 2 und 3 dieser Rechtsnorm

besondere Pflichten für Fahrzeugführer, so insbesondere die Verpflichtung, die Geschwindigkeit den gegebenen Sicht- und Straßenverhältnissen anzupassen, um erforderlichenfalls bei Annäherung von schienengebundenen Fahrzeugen noch rechtzeitig anhalten zu können. Dem dient auch die Herabsetzung der höchstzulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h bzw. das Gebot, unter den im Abs. 3 genannten Voraussetzungen (z. B. bei Kraftomnibussen) vor jedem Eisenbahnübergang am Warnkreuz zu halten.

Aus § 12 Abs. 8 StVO folgt weiter, daß diese hohen, insbesondere auch für Fahrzeugführer geltenden Anforderungen uneingeschränkt auch für Übergänge von Straßen-, Anschluß- und Werkbahnen gelten, sofern diese mit Warnkreuzen gekennzeichnet sind. Die Ausdehnung der Schutzbestimmungen des § 12 Abs. 1 bis 7 StVO auch auf diese Arten des Bahnbetriebes machte sich erforderlich, weil z. B. in den Braunkohlebergbaugebieten über Tage bzw. in der Nähe größerer Produktionsbetriebe unserer sozialistischen Volkswirtschaft nicht selten ein mit einer hohen Zugfolge begleiteter Werkbahnverkehr öffentliche Straßen kreuzt und sich deshalb in diesem Bereich die Situation an solchen Übergängen nicht prinzipiell von der an normalen Eisenbahnübergängen unterscheidet.

Auch Übergänge von Werk- und Anschlußbahnen dieser Art erfordern also von jedem Straßenverkehrsteilnehmer, insbesondere aber dem Fahrzeugführer, seine Verhaltensweise den Sichtverhältnissen anzupassen und die Geschwindigkeit stets so einzurichten, daß bei Annäherung von Werk- und Anschlußbahnen vor Übergängen noch rechtzeitig gehalten werden kann. Das gilt um so mehr, als unter den in § 12 Abs. 8 StVO genannten Voraussetzungen für die Leiter von Betrieben und Dienststellen, die Anschluß- und Werkbahnen unterhalten, über die generelle Verpflichtung, das Eisenbahnpersonal zu erhöhter Sorgfalt und Rücksichtnahme anzuhalten, keine zusätzlichen und besonderen Verpflichtungen bestehen, z. B. bei unbeschränkten oder auch anderweit nicht gesicherten Übergängen weitere Vorkehrungen für ein gefahrloses Befahren solcher Übergänge zu treffen.

Diese für die Überfahrt von Anschluß- und Werkbahnen nach § 12 Abs. 8 StVO geltenden Prinzipien erfahren jedoch durch die Bestimmung des § 12 Abs. 9 StVO im Interesse der flüssigen Gestaltung des Straßenverkehrsablaufs gewisse Einschränkungen. Es handelt sich hierbei um solche Übergänge von Anschluß- und Werkbahnen, die durch das Zusatzschild „Anschlußgleis“ als unbedeutende Bahnübergänge charakterisiert sind, weil z. B. die Gleise zwischen Betriebsgelände und öffentlichem Straßennetz durch Tore oder andere Umfriedungen abgesperrt sind oder weil diese Übergänge unregelmäßig und sehr wenig mit Schienenfahrzeugen befahren werden.

Nun zwingen zwar solche unbedeutenden Bahnübergänge auch zu erhöhter Vorsicht und erfordern von jedem Straßenverkehrsteilnehmer, sich zu vergewissern, inwieweit die Annäherung eines Schienenfahrzeugs angekündigt wird. Deshalb ist es nicht zu billigen, wenn Fahrzeugführer solche Übergänge völlig ignorieren und beispielsweise eine so hohe Geschwindigkeit beibehalten, die sie außerstande setzt, bei rechtzeitiger Warnung oder möglichem Erkennen eines herannahenden Zuges noch situationsgerecht zu reagieren. Des weiteren ist es in konsequenter Befolgung dieser Pflichten nicht gestattet, an unbedeutenden Bahnübergängen zu halten, zu parken oder zu wenden bzw. mehrspurige Kraftfahrzeuge zu überholen (vgl. § 12 Abs. 6 und 7 StVO), weil dadurch Auswirkungen auf die Sichtverhältnisse eintreten und die Möglichkeiten der Wahrnehmung an nähernder Schienenfahrzeuge erschwert werden.