

Indes ergibt sich aus der Fassung des § 12 Abs. 9 StVO, der an unbedeutenden Bahnübergängen die Bestimmung des § 12 Abs. 2 Satz 2 und Abs. 3 hinsichtlich der höchstzulässigen Geschwindigkeit bzw. des Anhaltegebots der Fahrzeuge für nicht anwendbar erklärt, daß auch die sich aus § 12 Abs. 2 StVO ergebende Pflicht, auf Sicht zu fahren, nicht gilt.

Insoweit besteht der Mangel der kreisgerichtlichen Entscheidung darin, daß es den Zusammenhang zwischen Satz 1 und Satz 2 des § 12 Abs. 2 StVO nicht erkannt hat und meint, daß trotz Wegfalls der Geschwindigkeitsbeschränkung die Verpflichtung, auf Sicht zu fahren, aufrechterhalten bleibt. Eine solche Auslegung ist jedoch mit dem Sinn der Bestimmung des § 12 Abs. 9 StVO nicht vereinbar. Es wurde dabei übersehen, daß die höchstzulässige Geschwindigkeit von 30 km/h nach § 12 Abs. 2 StVO nicht eine willkürlich gewählte Geschwindigkeitsbeschränkung darstellt, sondern diese mit einer entsprechenden, in der Regel vorhandenen Sichtfreiheit auf den Bahnkörper korrespondiert, so daß im allgemeinen bei einer höchstzulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h ein Fahrzeug noch rechtzeitig zum Anhalten gebracht werden kann, wenn sich im Sichtbereich ein schienengebundenes Fahrzeug nähert. Dort allerdings, wo z. B. durch Baulichkeiten eine solche Sichtfreiheit zu schaffen nicht möglich ist, muß ggf. unter den Voraussetzungen des § 12 Abs. 1 und 8 StVO die Geschwindigkeit auch auf unter 30 km/h herabgesetzt werden. Da jedoch an Eisenbahnübergängen unbedeutender Art nicht selten solche Sichtmöglichkeiten in den Verlauf des Bahnkörpers nicht gegeben sind; folgt aus der Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h nach § 12 Abs. 9 StVO, daß, sofern nicht anderweit auf die Annäherung eines schienengebundenen Fahrzeugs geschlossen werden kann, hier grundsätzlich keine Verpflichtung besteht, bei Annäherung an solche Übergänge auf Sicht zu fahren, d. h. die Geschwindigkeit ggf. noch unter 30 km/h herabzusetzen.

Die Richtigkeit dieser Auffassung findet ihre Bestätigung in der vom Minister des Innern und Chef der Deutschen Volkspolizei und vom Minister für Verkehrswesen und Generalbevollmächtigten für Bahnaufsicht der DDR erlassenen Gemeinsamen Anweisung zur Kennzeichnung unbedeutender Eisenbahnübergänge von Anschluß- und Werkbahnen gemäß § 12 Abs. 9 StVO vom 12. Februar 1968, wonach im Gegensatz zu sonstigen Werk- und Anschlußbahnen nach § 12 Abs. 8 StVO die Leiter der Betriebe und Dienststellen an unbedeutenden Bahnübergängen von Anschluß- und Werkbahnen verpflichtet werden, die jeweils bei der Überfahrt von Schienenfahrzeugen zur Sicherung des Straßenverkehrs in beiden Richtungen erforderlichen Maßnahmen zu treffen und vor allem bei Dunkelheit oder schlechter Sicht durch Aufstellen von Warnposten oder geeignete Warn- und Sicherungsgeräte ein gefahrloses Befahren solcher Übergänge zu gewährleisten.

Auf den konkreten Fall bezogen bedeutet dies demnach, daß der Angeklagte keinen Pflichtverstoß begangen hat. Da der ihm bekannte, als unbedeutender Bahnübergang gekennzeichnete Überweg durch eine Haltelichtanlage gesichert war und er überdies auch wußte, daß bei Ausfall dieser Signalanlage bei Annäherung eines Zuges der Übergang durch Sperrposten zu sichern war, konnte er, da er keine anderweitigen Hinweise auf die Annäherung eines schienengebundenen Fahrzeugs erkennen konnte, darauf vertrauen, daß die nicht in Betrieb befindliche Haltelichtanlage und das Nichtvorhandensein eines Sperrpostens ihm eine gefahrlose Überquerung des Bahnkörpers ermöglichte. Die von ihm in dieser Situation gefahrene Geschwindigkeit von 40 km/h läßt demnach nicht darauf schließen, daß er in der konkreten Verkehrssituation gegen seine Pflichten als motori-

sierter Straßenverkehrsteilnehmer verstoßen hat, deshalb schon mangels einer objektiven Pflichtverletzung keine fahrlässige Schuld und damit keine strafrechtliche Verantwortlichkeit gegeben ist.

Anmerkung:

1. Um etwaigen Mißverständnissen vorzubeugen, sei klar gesagt: Das vorstehende Urteil stellt keine Konzession an die zuweilen von Kraftfahrern erhobene Forderung nach einem Abbau der durch die Neufassung des § 12 StVO begründeten hohen Sorgfaltspflichten bei der Annäherung an Eisenbahnübergänge dar. Im Gegenteil: Es hebt die in § 12 Abs. 1 StVO beschriebene Verhaltensmaxime hervor, deren Beachtung jedes Risiko an Eisenbahnübergängen vermeiden soll.

Das Urteil ruft die Bestimmung des § 12 Abs. 8 StVO in Erinnerung, die in der Praxis nicht immer konsequent eingehalten wird. Manche Kraftfahrer beachten nicht den Unterschied zwischen Anschlußbahnen schlechthin und solchen, die mit dem Zusatzschild „Anschlußgleis“ gekennzeichnet sind. Aus der Kenntnis, daß für „Anschlußgleise“ z. B. nicht die Geschwindigkeitsbeschränkung von mindestens 30 km/h gilt, folgern sie irrtümlich, daß generell für Anschluß- und Werkbahnen keine erhöhten Sorgfaltspflichten bestehen.

Insoweit unterstreicht das Urteil die Notwendigkeit, auch an Bahnübergängen gemäß § 12 Abs. 8 StVO die Verkehrsdisziplin exakt einzuhalten.

Die erhöhten Sorgfaltspflichten gemäß § 12 StVO werden durch das vorstehende Urteil auch nicht in bezug auf unbedeutende Übergänge von Werk- und Anschlußbahnen⁰ (§ 12 Abs. 9 StVO) eingeschränkt. Ein derart gekennzeichnete Bahnübergang entbindet den Fahrzeugführer nicht von der Verpflichtung, sich von der etwaigen Annäherung eines Zuges zu überzeugen und seine Fahrweise so einzurichten, daß er bei rechtzeitiger Warnung oder anderweit möglichem Erkennen eines herannahenden Zuges — das kann u. U. bei Ausfall technischer Anlagen und bei menschlichem Versagen des Bahnpersonals auch durch Hinweise Dritter geschehen — noch vor dem Übergang anhalten kann. Andernfalls wäre die Aufstellung der in § 12 Abs. 9 StVO genannten Verkehrszeichen völlig überflüssig.

Dennoch darf der qualitative Unterschied zwischen Übergängen von Werk- und Anschlußbahnen nach Abs. 8 und solchen nach Abs. 9 des § 12 StVO nicht übersehen werden. Kriterien für diese Differenzierung werden im Urteil angeführt. Ergänzend sei erwähnt, daß unbedeutende Übergänge nicht mit Warnzeichen und Baken, sondern nur mit Warnkreuzen gekennzeichnet sind und die auf solchen Bahnkörpern verkehrenden Züge mit einer relativ niedrigen Geschwindigkeit fahren.

Diesen Besonderheiten trägt § 12 Abs. 9 StVO im Interesse der flüssigen Gestaltung des Straßenverkehrs Rechnung. Aus dem Wegfall der Geschwindigkeitsbeschränkung bzw. des Anhaltegebots an unbedeutenden Bahnübergängen leitet das Urteil ab, daß grundsätzlich auch keine Verpflichtung besteht, bei Annäherung an solche Übergänge auf Sicht zu fahren, d. h. die Geschwindigkeit ggf. noch unter 30 km/h herabzusetzen.

2. Die durch das vorstehende Urteil aufgehobene Entscheidung des Kreisgerichts gibt noch zu einer weiteren kritischen Bemerkung Anlaß:

Das Kreisgericht hatte eine unbewußte, auf verantwortungsloser Gleichgültigkeit beruhende Pflichtverletzung des Angeklagten bejaht und ausgeführt, daß es sich hierbei um „die niedrigste Form der fahrlässigen Schuld“ handle. Demgegenüber hebt der Beschluß des Plenums des Obersten Gerichts zu einigen Fragen der Rechtsprechung in Verkehrsstrafsachen vom 2. Juli 1969