

§§ 2 Abs. 2 und 4 Buchst. b, 7 Abs. 2 StVO.

1. Zu den Anforderungen, die an das Verhalten eines Fahrzeugführers bei Annäherung an Kreuzungen mit Ampelregelung zu stellen sind, und zu den Voraussetzungen, unter denen solche Verkehrsbereiche noch befahren werden dürfen.

2. Zur Funktion der „Grün-Gelb“- und „Rot-Gelb“-Phasenschaltung bei der Ampelregelung an Kreuzungen.

Stadtgericht von Groß-Berlin, Urt. vom 6. Oktober 1969 - 102 b BSB 133/69.

Der Angeklagte ist seit Oktober 1967 als Kraftfahrer tätig und hat eine ausreichende Fahrpraxis. Am 18. Juni 1969 fuhr er einen voll beladenen Lkw und näherte sich kurz vor 17 Uhr der Kreuzung D.-Straße/P.-Allee. Seine Fahrgeschwindigkeit betrug 60 km/h. Da die bereits aus weiter Entfernung erkennbare Verkehrsschilder für die D.-Straße „grün“ zeigte, wollte der Angeklagte noch die P.-Allee überqueren. Das wollte er auch dann noch, als vor ihm fahrende Fahrzeuge angesichts der inzwischen erfolgten „Grün-Gelb“-Schaltung an der Aufstellinie bzw. im Stauraum zum Stehen kamen. Der Angeklagte hatte zwar seine Fahrt zunächst vermindert, wechselte dann aber von der Mittelspur in die linke Spur und setzte die Fahrt mit etwa 55 km/h fort. Dabei achtete er nicht mehr auf die Ampel, sondern nur auf die an der Fahrbahnbegrenzung stehenden Fußgänger. Als er den Fußgängerüberweg erreichte, betrat ein 7jähriger Schüler die Fahrbahn. Er wurde vom Lkw des Angeklagten erfaßt und überfahren. Dabei erlitt er tödliche Verletzungen.

Auf Grund dieses Sachverhalts hat das Stadtbezirksgericht den Angeklagten wegen Herbeiführung eines schweren Verkehrsunfalls gemäß § 196 Abs. 1, 2 und 3 Ziff. 2 StGB verurteilt.

Dagegen richtet sich die Berufung, mit der fehlerhafte Beurteilung der Pflichtenlage gerügt und Freispruch erstrebt wird.

Die Berufung hatte im Ergebnis keinen Erfolg.

Aus den G r ü n d e n :

Die Strafkammer hat den Sachverhalt zwar ausreichend aufgeklärt, aber im Urteil nicht alle sich aus der Beweisaufnahme ergebenden Feststellungen getroffen. Sie ist daher ungeachtet der im Ergebnis richtigen rechtlichen Beurteilung zu einer Entscheidung gekommen, der es an der erforderlichen Überzeugungskraft mangelt.

Einer der Hauptmängel der angefochtenen Entscheidung beruht zunächst auf einer irrichtigen Einschätzung der Pflichtensituation. Die Strafkammer stellt sich auf den Standpunkt, daß der Angeklagte die P.-Allee nicht mehr überqueren durfte, da für seine Fahrtrichtung bereits das optische Signal „gelb“ gegeben war. Dieser Auffassung steht jedoch die eindeutige Regelung des § 2 Abs. 4 Buchst. b StVO entgegen, aus der für bereits im Kreuzungsbereich befindliche Fahrzeuge die Pflicht folgt, die Kreuzung zu räumen. Der Sinn dieser Bestimmung ergibt sich aus der gesetzlichen Definition des Kreuzungsbereichs in § 2 Abs. 2 Satz 2 StVO. Fahrzeuge, die sich bei der Umschaltung einer Ampel bzw. bei entsprechender manueller Regelung bereits in einer Entfernung von weniger als 15 Metern von der gradlinigen Verlängerung beider Fahrbahnkanten befinden, können auch bei vorsichtigem Verhalten des Fahrzeugführers kaum vor der kreuzenden Fahrbahn zum Stehen gebracht werden. Befindet sich das Fahrzeug zum Zeitpunkt der Umschaltung auf die „Gelb“-Phase bereits im Kreuzungsbereich, so kann dem Fahrzeugführer aus der Fortsetzung der Fahrt kein Vorwurf gemacht werden, soweit dem nicht andere Umstände entgegenstehen.

## Auszeichnung

In Anerkennung besonderer Verdienste beim Aufbau und bei der Entwicklung der sozialistischen Gesellschaftsordnung und der Stärkung der DDR erhielt

Cäsar Lehmann,  
Direktor des Bezirksgerichts Dresden,  
den Vaterländischen Verdienstorden in Bronze

Im allgemeinen wird dem Fahrzeugführer auch dann kein Vorwurf gemacht werden können, wenn andere Fahrzeugführer in Verkennung der Pflichtenlage mittels Notbremsung ihr Fahrzeug zum Stehen bringen, obwohl sie bei pflichtgemäßem Verhalten die Kreuzung hätten räumen müssen. Ihr Verhalten kann u. U. sogar strafrechtliche Verantwortlichkeit begründen, wenn dadurch ein Unfall verursacht wird.

Auf das vorliegende Verfahren bezogen, hätte die Strafkammer mithin erkennen müssen, daß das Fahrverhalten des Angeklagten nur dann pflichtwidrig war, wenn er bei der Umschaltung von „grün“ auf „gelb“ den Kreuzungsbereich noch nicht erreicht hatte. Das hat die Strafkammer offenbar nicht erkannt, sonst hätte sie den in der Beweiswürdigung des Urteils erwähnten Zeugenaussagen mehr Bedeutung beigemessen und aus ihnen sowie aus der Unfallortsskizze die Feststellung getroffen, daß der Angeklagte tatsächlich bei Umschaltung auf die „Gelb“-Phase noch außerhalb des Kreuzungsbereichs war.

Die Überprüfung des Protokolls der erstinstanzlichen Beweisaufnahme in der Rechtsmittelverhandlung hat dazu zunächst ergeben, daß sich zum Unfallzeitpunkt drei Fahrzeuge, und zwar der Pkw des Zeugen O., der vom Zeugen N. gelenkte Dumper und der Motorroller des Zeugen W. in der Mittelspur des Kreuzungsbereichs befanden. Alle drei Zeugen sagten übereinstimmend aus, daß ihre Fahrzeuge bereits standen, als sie der Angeklagte mit seinem Lkw überholte. Der Zeuge M. sagte dazu noch, daß er vom Angeklagten unmittelbar vor der Umschaltung auf „rot“ überholt worden sei.

Aus diesen durch andere Beweismittel nicht in Zweifel zu ziehenden Aussagen folgt, daß der als erster in der Mittelspur fahrende Kraftfahrer sein Fahrzeug während der „Grün-Gelb“-Phase der Ampelschaltung abbremsste und es bei der Umschaltung auf „gelb“ zum Stehen brachte, daß der folgende Dumperfahrer sein Fahrzeug ebenfalls während der „Grün-Gelb“-Phase abzubremsen begann und bei „gelb“ zum Stehen kam und daß auch der Motorroller bei der Umschaltung auf „gelb“ zum Stehen gebracht wurde.

Richtig hat die Strafkammer festgestellt, daß der Pkw des Zeugen O. auf der Aufstellinie stand. Der Dumper des Zeugen N. stand etwa 1,5 Meter hinter diesem Fahrzeug, und der Zeuge W. hatte schließlich zu dem vor ihm stehenden Dumper einen Abstand von etwa zwei Metern. Daraus ergibt sich, daß die Mittelspur von der Aufstellinie an auf etwa 12 Metern durch diese Fahrzeuge besetzt war.

Was die Entfernung des Angeklagten von den in der Mittelspur befindlichen Fahrzeugen betrifft, so konnten sichere Feststellungen nicht getroffen werden. Die Zeugenaussagen lassen auf Grund gewisser Unterschiedlichkeiten insoweit keine beweis erheblichen Schlußfolgerungen zu. So sagte der Zeuge O. aus, daß ihn der Angeklagte sehr kurze Zeit nach dem Anhalten überholt habe, während der Zeuge N. ausführte, daß der Angeklagte ihn nach einer ganzen Weile, als gleich „rot“ kommen mußte, überholt habe. Der Zeuge W. schließlich machte dazu keine Angaben, erklärte aber, daß er bei „gelb“ gehalten habe und der Lkw an ihm vorbeigefahren sei, als er gestanden habe.