

Aus den G r ü n d e n :

Im vorliegenden Verfahren waren insbesondere das Problem der Abgrenzung der unbewußten Pflichtverletzung infolge verantwortungsloser Gleichgültigkeit gemäß § 8 Abs. 2 StGB von der Nichtschuld sowie die Frage nach dem Verhältnis zwischen den Prinzipien der flüssigen Gestaltung des Verkehrsablaufs und der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu entscheiden.

Die im Rahmen des Straßenverkehrs zu lösenden großen volkswirtschaftlichen Aufgaben insbesondere im Güter- und Berufsverkehr erfordern, den Verkehrsablauf so flüssig wie nur irgend möglich zu gestalten. Dazu wurden und werden auch weiterhin vielfältige bauliche, technische und verkehrsorganisatorische Maßnahmen getroffen. Weil aber im Sozialismus das Wohl des Menschen Vorrang vor allen anderen Fragen hat, darf die Flüssigkeit des Verkehrs nicht zu Lasten der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer gehen. Von diesen grundsätzlichen Erwägungen ausgehend, hat das Oberste Gericht in ständiger Rechtsprechung ausgesprochen, daß der Kraftfahrer verpflichtet ist, „auf Sicht“ zu fahren. Dieser Grundsatz besagt, daß der Kraftfahrer seine Geschwindigkeit so einzurichten hat, daß er sein Kraftfahrzeug innerhalb der überschaubaren Wegstrecke anhalten kann, d. h. also, der Anhalteweg darf nicht größer sein als die Sichtweite der einsehbaren Strecke. Auf Grund der besonderen Verkehrsbedingungen auf der Autobahn wurden die Anforderungen an den Sichtweg auf Autobahnen entsprechend modifiziert (vgl. OG, Urteil vom 8. Februar 1963 - 3 Zst 51/62 - NJ 1963 S. 283), desgleichen für Fahren mit Abblendlicht hinsichtlich der vorher durch Auf blendlicht ausgeleuchteten Wegstrecke (vgl. OG, Urteil vom 15. August 1967 - 3 Zst 11/67 - NJ 1967 S. 766 und OG, Urteil vom 7. September 1971 — 3 Zst 21/71 - NJ 1971 S. 716).

Angesichts der zunehmenden Verkehrsdichte, insbesondere der starken Belastung der Fernverkehrsstraßen, erfordert die Gewährleistung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer, an dieser Grundregel keine Abstriche zuzulassen, und zwar auch dann nicht, wenn es sich um gut ausgebaute Fernverkehrsstraßen handelt, wie beispielsweise die Transitstrecke F105, die ein zügiges Fahren gestattet.

In dieser Sache ist nach den mit dem Kassationsantrag nicht angegriffenen Feststellungen der Angeklagte nach der Begegnung mit dem ihm entgegenkommenden Pkw mit Abblendlicht weitergefahren, ohne seine Geschwindigkeit von 80 km/h herabzusetzen, obgleich er die vor ihm liegende Wegstrecke nicht im erforderlichen Maße einsehen konnte. Es ist deshalb zunächst nicht zu beanstanden, daß die Instanzgerichte sein Fahrverhalten objektiv als Verstoß gegen § 7 Abs. 2 StVO beurteilt haben. Zutreffend ist auch die Rechtsauffassung, daß der Angeklagte zum Zeitpunkt des Weiterfahrens mit unverminderter Geschwindigkeit sich seiner Pflichtverletzung nicht bewußt war, weil er auf Grund des wahrgenommenen Scheinwerferlichts vom Lastzug des Verurteilten W. annahm, in Kürze wieder Gegenverkehr zu haben, der die von ihm zu befahrende Strecke mit ausleuchten werde.

Der grundlegende Mangel der Entscheidungen der Vorgerichte besteht aber darin, daß die Anforderungen an das Vorliegen fahrlässiger Schuld in der Form verantwortungsloser Gleichgültigkeit (§ 8 Abs. 2 StGB) verkannt worden sind.

Der Inhalt der strafrechtlichen Schuld als spezifische Beziehung des Täters einer Straftat zur Gesellschaft wird durch die Verantwortungslosigkeit des Täters bestimmt (§ 5 Abs. 1 StGB). Diese generelle Orientierung für die Prüfung und Bewertung der Schuld im Einzelfall gilt für alle Arten der Schuld und somit auch für

die Interpretation des Begriffs der Gleichgültigkeit. Verantwortungslos gleichgültig handelt nur derjenige Täter, dem die Erfüllung der ihm im konkreten Fall obliegenden Pflichten objektiv und subjektiv möglich war und dem ein pflichtgemäßes Verhalten unter Berücksichtigung aller sachlichen und personalen Verhältnissbedingungen nicht ganz erheblich erschwert war. Bezogen auf den vorliegenden Fall, hatten die Instanzgerichte deshalb zu beurteilen, ob der Angeklagte durch das Nichterabsetzen der Geschwindigkeit verantwortungslos gegenüber den an ihn als Kraftfahrer gestellten Anforderungen der Gesellschaft gehandelt hat. Diese Frage muß angesichts der gegebenen Tatumstände verneint werden.

Die Annahme des Angeklagten, er habe sogleich wieder Gegenverkehr und brauche deshalb seine Geschwindigkeit nicht kurzzeitig zu vermindern, ist unter Berücksichtigung der konkreten Verkehrsbedingungen verständlich und entschuldbar. Er befuhr eine Transitstraße, die insgesamt 7,50 m breit ist. Hinzu kommt, daß sich an die Fahrbahnen auf beiden Seiten befestigte Randstreifen von 0,50 m und weiter unbefestigte Randstreifen von gleicher Breite anschließen. Die Fahrbahnverhältnisse gestatteten also ein zügiges Fahren. Des weiteren fuhr der Angeklagte mit ausreichendem Sicherheitsabstand zur rechten Fahrbahnseite, der eine unvermutete Gefährdung von Fußgängern, Radfahrern oder anderen langsam fahrenden Verkehrsteilnehmern nicht erwarten ließ. Vor allem aber brauchte der Angeklagte nicht damit zu rechnen, daß sich auf der Transitstraße mit lebhaftem Fahrzeugverkehr ein einer Vollsperrung gleichkommendes Hindernis befand.

Fehl geht auch die Argumentation des Kreisgerichts, der Angeklagte habe aus der Stellung der Scheinwerfer des Lastzugs erkennen müssen, daß dieser hielt und für ihn ein Hindernis darstellte. Soweit es darum geht, daß der Lastzug dem Angeklagten nicht entgegenkam, sondern hielt, ist zu bemerken, daß allein dieser Umstand bei einer derart breiten Fahrbahn auf keine Gefahr für den Gegenverkehr hinweist. Daß die Scheinwerfer des Triebwagens des Lastzugs etwas schräg nach rechts in das Waldgelände hineinleuchteten und aus diesem Grunde ein Hindernis zu erkennen gewesen sei, kann dem Angeklagten ebenfalls nicht vorgeworfen werden, weil er dies nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme erst nach dem Zusammenstoß wahrgenommen hat. Weiter steht fest, daß die Langholzfuhr unbeleuchtet war und sich die Baumstämme auf dem Nachläufer in dem Waldgelände nicht von der Straße abhoben, so daß der Angeklagte zum Zeitpunkt des Erkennens des Lastzugs die Stämme nicht als Hindernis wahrnehmen konnte.

Schließlich war zu berücksichtigen, daß die in sehr kurzer Zeit zu erfolgende Umstellung des Angeklagten von der Annahme, anstatt Gegenverkehr vor sich zu haben, auf ein einer Straßensperre gleichkommendes Hindernis zuzufahren, im hohen Maße außergewöhnlich war.

Alle diese Bedingungen lassen erkennen, daß der Verkehrsverstoß des Angeklagten nicht auf verantwortungsloser Gleichgültigkeit beruht, so daß in Übereinstimmung mit der vom gesellschaftlichen Verteidiger vortragenen Auffassung die Schuld des Angeklagten zu verneinen war.

Das Urteil des Kreisgerichts verletzt daher, soweit es den Angeklagten betrifft, das Gesetz durch unrichtige Anwendung der §§ 8 Abs. 2, 196 Abs. 1 und 2 StGB. Es war auf den Kassationsantrag des Präsidenten des Obersten Gerichts in Übereinstimmung mit der Auffassung des Vertreters des Generalstaatsanwalts der DDR aufzuheben. Da die Aufhebung nur wegen unrichtiger Anwendung des Strafgesetzes auf der Grundlage der getroffenen tatsächlichen Feststellungen er-