

Strafrecht

§ 196 Abs. 1 und 2 StGB; Ziff. 13, 22 der Anlage 3 zur StVO; §§ 12 Abs. 4, 8 Abs. 1 StVO.

1. Fahrzeugkolonnen (nach Ziff. 13 der Anlage 3 zur StVO 10 oder mehr in einer Reihe hintereinander fahrende mehrspurige Fahrzeuge) beeinträchtigen zwar den Ablauf eines zügigen Straßenverkehrs, jedoch lassen sich daraus nicht generell erhöhte Rechtspflichten (wie z. B. die Vergrößerung des Sicherheitsabstands) herleiten.

2. Der Sicherheitsabstand ist der Mindestabstand zu dem vorausfahrenden Fahrzeug, der erforderlich ist, um bei Geschwindigkeitsverringerung oder Anhalten des vorausfahrenden Fahrzeugs rechtzeitig und gefahrlos reagieren — erforderlichenfalls auch anhalten — zu können. Er bemisst sich nach der Fahrgeschwindigkeit, den Verkehrsbedingungen, Fahrbahn-, Sicht- und Witterungsverhältnissen sowie nach der Beschaffenheit des eigenen und des vorausfahrenden Fahrzeugs (Ziff. 22 der Anlage 3 zur StVO).

3. Die Funktionsfähigkeit der Bremsleuchten ist eine unabdingbare Voraussetzung für die Verkehrssicherheit. Ihr Ausbleiben bietet dem Nachfolgenden die Möglichkeit, rechtzeitig zu reagieren und erforderlichenfalls die Gefahrenbremsung einzuleiten.

4. Auf die Funktionsfähigkeit der Bremsleuchten dürfen andere Verkehrsteilnehmer vertrauen. Dieser Grundsatz gilt jedoch nicht, wenn bei Versagen der Bremsleuchten ein starkes Bremsen so deutlich wahrnehmbar ist, daß der aufmerksame nachfolgende Fahrzeugführer einen Defekt der Bremsleuchten annehmen muß.

OG, Urteil vom 27. September 1979 — 3 OSK 17/79.

Der Angeklagte ist Kraftfahrer beim VEB Verkehrskombinat. Am 24. Mai 1979 trat er gegen 5 Uhr mit einem Lastzug mit Sattelaufliieger und Containerladung eine Fahrt an. Er fuhr an dritter Stelle innerhalb eines Verbandes von vier gleichartigen Lastzügen, deren Fahrer vereinbart hatten, die Fahrt gemeinsam durchzuführen. Vor der Ortschaft S. setzte der an der Spitze fahrende Zeuge Sch. zum Überholen eines Lastwagens an. Bevor der Überholvorgang beendet war, näherte sich im Gegenverkehr ein Motorrad. Der Zeuge lenkte den Lastzug nach rechts, bremste und hielt an. Der Fahrer des überholten Lastwagens hatte die sich entwickelnde gefährliche Verkehrssituation rechtzeitig wahrgenommen und sein Fahrzeug abgebremst, um dem Zeugen vorzeitig die Möglichkeit zum Einordnen zu eröffnen. Er brachte sein Fahrzeug ebenfalls zum Stehen. Der an zweiter Stelle im Verband fahrende Zeuge F. bremste in Intervallen und kam nach etwa 30 m zum Stehen. Die Bremsleuchten seines Fahrzeugs hatten infolge eines technischen Mangels das Betätigen der Betriebsbremse jedoch nicht angezeigt.

Der Angeklagte, der einen Sicherheitsabstand von etwa 70 m zu dem vorausfahrenden Lastzug des Zeugen F. hatte, bemerkte dessen Anhalten erst, nachdem sich der Sicherheitsabstand auf etwa 40 bis 50 m verringert hatte. Nun begann er ebenfalls zu bremsen, glaubte aber gleich darauf, seinen Lastzug nicht rechtzeitig zum Stehen bringen zu können und schlug die Lenkung scharf nach links ein. Dennoch fuhr er gegen die linke Rückfront des Aufliegers. Dadurch wurde sein Lastzug mit der Vorderseite so weit auf die linke Fahrbahnhälfte gedrückt, daß er diese gänzlich versperrte. Unmittelbar darauf stieß ein entgegenkommender Motorradfahrer mit seinem Krad frontal gegen den Lastzug und erlitt dabei schwere Verletzungen, die zu seinem Tode führten.

Auf Grund dieses Sachverhalts verurteilte das Kreisgericht den Angeklagten wegen Herbeiführung eines schweren Verkehrsunfalls (Vergehen gemäß § 196 Abs. 1 und 2 StGB).

Die vom Angeklagten eingelegte Berufung wies das Bezirksgericht als unbegründet zurück.

Gegen das Urteil des Kreisgerichts richtet sich zugunsten des Angeklagten der Kassationsantrag des Präsidenten des Obersten Gerichts. Der Antrag wendet sich gegen die rechtliche Beurteilung des Verhaltens des Angeklagten und strebt dessen Freispruch an.

Der Antrag hatte Erfolg.

Aus der Begründung:

Beide Gerichte gelangten zu dem Ergebnis, daß der Angeklagte infolge ungenügender Aufmerksamkeit zu spät auf die Verringerung des Sicherheitsabstands geachtet und die Fahrgeschwindigkeit des von ihm geführten Fahrzeugs nicht rechtzeitig vermindert habe.

Das Bezirksgericht geht davon aus, daß sich für einen in der Kolonne fahrenden Fahrzeugführer nach § 12 Abs. 4 StVO i. V. m. Ziff. 22 der Anlage 3 zur StVO erhöhte Rechtspflichten bei der Bemessung des Sicherheitsabstands und der Zuwendung zum Verkehrsgeschehen ergeben, insbesondere zum Fahrverhalten des vorausfahrenden Fahrzeugs. Diesen Darlegungen kann nicht gefolgt werden.

Zunächst ist darauf hinzuweisen, daß von einer Fahrzeugkolonne i. S. der StVO erst dann die Rede sein kann, wenn mindestens 10 mehrspurige Fahrzeuge in einer Reihe hintereinander fahren (Ziff. 13 der Anlage 3 zur StVO). Eine solche Kolonne hatte sich im vorliegenden Fall nicht gebildet. Zuzustimmen ist der Forderung, dem Entstehen von Fahrzeugkolonnen vorzubeugen bzw. solche alsbald aufzulösen, weil durch sie andere Verkehrsteilnehmer i. S. des § 1 Abs. 1 StVO behindert und u. U. zu unbesonnenem Verhalten verleitet werden können. Jedoch lassen sich allein aus dem Vorhandensein einer Kolonne pauschal noch keine erhöhten Rechtspflichten ableiten, wie z. B. den Sicherheitsabstand zu vergrößern oder sich besonders intensiv dem Fahrverhalten des Vorausfahrenden zuzuwenden. Der Sicherheitsabstand ist der Mindestabstand zum vorausfahrenden Fahrzeug, der erforderlich ist, um bei Geschwindigkeitsverringerung oder Anhalten des Vorausfahrenden rechtzeitig und gefahrlos zu reagieren, ggf. auch anzuhalten. Er bemisst sich nach der Fahrgeschwindigkeit, den Verkehrsbedingungen, Fahrbahn-, Sicht- und Witterungsverhältnissen, der Beschaffenheit des eigenen und des vorausfahrenden Fahrzeugs (Ziff. 22 der Anlage 3 zur StVO). Sind beispielsweise die Sichtverhältnisse ungünstig, weil der Vorausfahrende mit dem Aufbau oder der Ladung dem Nachfolgenden die Sicht nach vorn erheblich einschränkt, so ist der Sicherheitsabstand wesentlich nach diesen Umständen zu bemessen, und zwar unabhängig davon, ob weitere vorausfahrende Fahrzeuge vorhanden sind oder nicht. Außerdem muß der Nachfolgende einem vorausfahrenden Fahrzeug stets seine volle Aufmerksamkeit zuwenden. Insofern ist es ohne Bedeutung, ob er einem alleinfahrenden Fahrzeug folgt oder sich in einer Fahrzeugkolonne befindet.

Der Angeklagte war bestrebt, einen Sicherheitsabstand von etwa 70 m einzuhalten. Bei annähernd ebener Fahrbahn, den vorhandenen günstigen Fahrbahn- und Witterungsverhältnissen sowie Geschwindigkeiten von 50 bis 60 km/h betrug der Anhalteweg bei einer Reaktionszeit des Fahrers von 0,8 s zwischen 38,5 und 53 m und bei einer Reaktionszeit von 1,0 s zwischen 41,5 und 56,5 m. Es kann berechtigt davon ausgegangen werden, daß ein Sicherheitsabstand von 70 m allen Anforderungen genüge, und zwar auch unter Berücksichtigung einer durch die Containerladung der Vorderfahrzeuge eingeschränkten Sicht des Angeklagten. Davon gehen die Instanzgerichte aus.

Zu den Bedingungen, die bei der Festlegung des Sicherheitsabstandes vorausgesetzt werden müssen und auf deren Vorhandensein der Fahrzeugführer vertrauen darf, zählt das Funktionieren der Bremsleuchten des vorausfahrenden Fahrzeugs. Ihre Funktionsfähigkeit ist unabdingbare Voraussetzung für die Verkehrssicherheit. Versagen die Bremsleuchten, befindet sich das Fahrzeug in keinem verkehrssicheren Zustand und muß, sofern sich der Mangel nicht sofort an Ort und Stelle beheben läßt, aus dem Verkehr gezogen werden (§ 8 Abs. 1 StVO). Ihr Ausbleiben erfordert vom nachfolgenden Fahrer nicht nur eine erhöhte Bremsbereitschaft. Es gibt ihm (insbesondere mit dem visuell festzustellenden Tempo der Geschwindigkeit