

beschränkt, in denen die Haltestelle durch das Vorschriftenzeichen 243 der Anlage 2 zur StVO dem Fahrzeugführer ausdrücklich kenntlich gemacht wird. Zur Haltestelle des entgegenkommenden Busverkehrs erlaubt die Fahrbahnbreite hingegen überwiegend einen ausreichenden Abstand der Vorbeifahrenden. Die Geschwindigkeit im Ortsverkehr ist außerdem so erheblich begrenzt, daß sich eine über § 1 StVO hinausgehende besondere Verpflichtung des Fahrzeugführers zur erhöhten Vorsicht und Rücksichtnahme hier nicht erforderlich macht.

Besondere Bedingungen, wie z. B. relativ schmale Fahrbahnen, verlangen jedoch aus den Gesichtspunkten des § 1 Abs. 1 StVO vom Fahrzeugführer ein höheres Maß an Aufmerksamkeit, Vorsicht und gegenseitiger Rücksichtnahme, wenn er einen in seiner Fahrtrichtung links haltenden Omnibus sieht und Anzeichen darauf hindeuten, daß Fahrgäste aussteigen. Je nach Tageszeit oder bei besonderen Anlässen muß er auch damit rechnen, daß Kinder aussteigen. Diese Umstände verpflichten ihn, möglichst weit rechts zu fahren und eine angemessene Geschwindigkeit einzuhalten.

Angemessene Geschwindigkeit

Die Forderung nach angemessener Geschwindigkeit (§ 12 Abs. 1 StVO) zählt im Straßenverkehrsrecht zu den gebräuchlichsten, ebenso aber auch zu den häufig unrichtig interpretierten Normen. Die Feststellung, ob diese Norm verletzt wurde und ob diese Verletzung kausal für ein bestimmtes Unfallgeschehen war, erfordert die zusammenhängende Betrachtung einer Reihe objektiver und subjektiver Faktoren und deren fahrpraxisbezogene Einordnung in den Geschehensablauf. Das Gericht wird daher in Zweifelsfällen von erfahrenen Sachverständigen unterstützt.

Die auf einer Straße zugelassene Höchstgeschwindigkeit ist keinesfalls immer identisch mit der einer konkreten Verkehrssituation angepaßten (angemessenen) Geschwindigkeit. Selbst wenn im Hinblick auf die mangelnde Griffbarkeit eines Kopfsteinpflasters bei Nässe die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt ist (Anlage 2 zur StVO, Bild 218 i. V. m. Zusatzzeichen Bild 422) und sich die zugelassene Höchstgeschwindigkeit mit der angemessenen grundsätzlich deckt, können dennoch andere Faktoren, wie z. B. auf dem Gehweg spielende Kinder, eine Geschwindigkeit von 30 km/h als noch zu hoch, d. h. unangemessen erscheinen lassen. Das Fahren mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit ist an bestimmte Voraussetzungen geknüpft, vor allem an uneingeschränkte Sichtverhältnisse und einen der Geschwindigkeit und den Fahrbahnverhältnissen entsprechenden betriebssicheren Zustand der Bereifung.

Einige in der StVO bezeichnete Verkehrssituationen lassen das Fahren mit der jeweils zugelassenen Geschwindigkeit ohnehin nicht zu, z. B. bei gefährlicher Annäherung an Kinder, hilfsbedürftige und ältere Personen, an Fußgängerüberwege, Haltestellen oder auch bei Vorbeifahrt an einem haltenden Bus mit dem Hinweiszeichen Kinderbeförderung (Anlage 2 zur StVO, Bild 334). Einer der häufigsten Gründe für das Vorliegen einer unangemessenen Fahrgeschwindigkeit ist das Nichtbeachten oder Nichterkennen einer unklaren, d. h. schwer oder nicht überschaubaren Verkehrssituation, beispielsweise wenn sich der Vorausfahrende durch unzureichendes Einordnen nicht eindeutig als Linksabbieger zu erkennen gibt.

Besondere Anforderungen hinsichtlich der angemessenen Fahrgeschwindigkeit entstehen beim Zurücklenken auf die Fahrbahn, nachdem der Fahrzeugführer wegen Gegenverkehrs mit dem Fahrzeug auf einen unbefestigten Seitenstreifen ausgewichen war. Fahrtechnisch kann dieser Vorgang Schwierigkeiten bereiten, wenn der Seitenstreifen niedriger als die Fahrbahn ist. Der dann unter Umständen erforderliche kräftige Einschlag der Vorderräder setzt voraus, daß ihm zuvor die Geschwindigkeit angepaßt wird. Andernfalls kann das Fahrzeug erheblich aus der Spur

rutschen und beim Gegenlenken ins Schleudern geraten oder sich gar überschlagen.

Wird der Fahrzeugführer z. B. durch das Zusatzzeichen „Gefahr am Fahrbahnrand“ (Anlage 2 zur StVO, Bild 415) auf die Gefahr hingewiesen, konnte er sie im gegebenen Streckenabschnitt selbst wahrnehmen oder wurde er dadurch gewarnt, daß er einen Höhenunterschied beim Ausweichen auf den Seitenstreifen deutlich verspürte, muß er die Geschwindigkeit soweit herabsetzen, daß er gefahrlos auf die Fahrbahn zurücklenken kann. Handelt er nicht entsprechend und verliert er beim Zurücklenken die Gewalt über das Fahrzeug, so kann grundsätzlich nicht davon ausgegangen werden, daß seinem Handeln eine Überforderungssituation bzw. eine schuldlose Schrecksituation zugrunde lag (OG, Urteil vom 6. März 1980 — 3 OSK 1/80 — unveröffentlicht).

Zum Vertrauensgrundsatz * So

Das Oberste Gericht hat sowohl in der Rechtsprechung als auch in der sonstigen Anleitungstätigkeit die Prinzipien für die Anwendung des Vertrauensgrundsatzes im Hinblick auf die Entwicklung des Straßenverkehrs und ihre Tendenzen analysiert und die Anwendungsbereiche dargelegt.

So hat es z. B. in seinem Urteil vom 27. September 1979 — 3 OSK 17/79 - (NJ 1979, Heft 12, S. 566) begründet, daß andere Verkehrsteilnehmer auf die Funktionsfähigkeit der Bremsleuchten eines vor ihnen fahrenden Kraftfahrzeugs vertrauen dürfen. Dies gilt jedoch nicht, wenn ein starkes Bremsen des vorausfahrenden Fahrzeugs so deutlich wahrnehmbar ist, daß der nachfolgende aufmerksame Fahrzeugführer einen Defekt der Bremsleuchten annehmen muß.

Der Vertrauensgrundsatz lautet: Ein Verkehrsteilnehmer (einschließlich Fußgänger) darf grundsätzlich darauf vertrauen, daß sich auch der andere Verkehrsteilnehmer entsprechend den von ihm im Straßenverkehr zu erfüllenden Rechtspflichten situationsgerecht und ordnungsgemäß verhält. Er muß im Straßenverkehr weder zu jeder Zeit noch in jeder Situation alle nur denkbar möglichen Varianten von Fehlverhaltensweisen anderer Verkehrsteilnehmer berücksichtigen und sich mit seinem Verhalten darauf einstellen.

Der verkehrspolitische Aspekt dieses Grundsatzes wird darin deutlich, daß der Straßenverkehr ohne den Vertrauensgrundsatz zum Erliegen käme. In der Rechtsanwendung schützt dieser Grundsatz den Unfall Verursacher vor einer nicht gerechtfertigten Ausdehnung seiner strafrechtlichen Verantwortlichkeit für ein Unfallgeschehen, indem er eine Orientierung für die Beurteilung der Voraussehbarkeit vermeidbarer schädlicher Folgen gibt, wenn sie durch pflichtwidriges Verhalten eines anderen Verkehrsteilnehmers mitverursacht wurden. Tritt z. B. ein auf dem Rand des rechten Fußweges gehender Fußgänger unversehens und ohne sich umzusehen auf die Fahrbahn, um sie schräg zu überqueren, und wird er dabei von einem Kraftfahrzeug erfaßt, bevor der Fahrzeugführer unfallverhütend reagieren konnte, trifft für den Kraftfahrer der Vertrauensgrundsatz zu. Dieser Grundsatz gilt z. B. auch dann, wenn der Kraftfahrer beim Überholen einen Radfahrer anfährt, der plötzlich, ohne sich einzuordnen und die Fahrtrichtungsänderung anzuzeigen, nach links abbiegt.

Den Gerichten bieten sich in der Regel komplizierte Sachverhalte dar, die manchmal eine bis ins kleinste Detail gehende Sachaufklärung erfordern. Die Möglichkeiten, daß der Vertrauensgrundsatz entgegen der ersten Annahme aufgehoben ist, sind zahlreich. Die Sicherheit gebietet es, ihn nicht ungerechtfertigt anzuwenden. Während z. T. die Ansicht vertreten wurde, der Kraftfahrer könne ohne weiteres darauf vertrauen, daß der vor ihm von links nach rechts die Fahrbahn überquerende Fußgänger auf der Fahrbahnmitte stehen bleiben werde, um sich erneut zu orientieren, gebietet es die Sicherheit für Fußgänger bei