

von Beratungen des Vorsitzenden des Wirtschaftsrates des Bezirks mit den Kombinatdirektoren, des Leiters der Abteilung Kader und Bildung des Wirtschaftsrates des Bezirks mit den Fachdirektoren sowie der Kombinatdirektoren in den Kombinat selbst. Sie wurden auch auf Arbeitstagen der Justitiare und auf Weiterbildungslehrgängen an den Bildungseinrichtungen des Wirtschaftsrates des Bezirks erörtert. In ihre Umsetzung haben sich die Mitglieder der Ständigen Kommissionen „Industrie und örtliche Versorgungswirtschaft“ sowie „Ordnung, Sicherheit und Gesetzlichkeit“ des Bezirkstags durch eine sachkundige massenpolitische Arbeit in den Kombinat und Kombinatbetrieben eingeschaltet. Dabei konnten sie feststellen, daß in einer Reihe von Kombinat und Kombinatbetrieben bereits gute Methoden praktiziert werden, so z. B. in den Kombinatbetrieben VEB Conform Leipzig und VEB Fotoalben Leipzig. Im zuletzt genannten VEB werden mit Straftentlassen und kriminell gefährdeten Bürgern Qualifizierungsverträge als Facharbeiter oder Teilfacharbeiter abgeschlossen, und es wird ihnen damit eine Perspektive für eine sinnvolle Tätigkeit und für ihre Weiterentwicklung gegeben. Diese guten Erfahrungen gilt es nunmehr recht schnell zu verallgemeinern.

Dt. HERMANN PETZOLD,

Justitiar des Wirtschaftsrates des Bezirks Leipzig

HARTMUT REITMANN,

*Abteilungsleiter Innere Angelegenheiten
beim Rat des Bezirks Leipzig*

Zur Unverzüglichkeit beim Aufstellen von Warn- oder Sicherungseinrichtungen i. S. des § 25 Abs. 2 StVO

Nach § 25 Abs. 2 StVO müssen auf Fahrbahnen oder deren Randstreifen betriebsbedingt haltende Fahrzeuge außerhalb von Ortschaften bei Nebel, Dunkelheit, schlechter Sicht oder an unübersichtlichen Stellen *unverzüglich* durch zugelassene Warn- oder Sicherungseinrichtungen gekennzeichnet werden. Sie sind im Abstand von mindestens 100 m vom Fahrzeug nach hinten am Fahrbahnrand aufzustellen. Diese Bestimmung dient dazu, ein höchstmögliches Maß an Sicherheit im Straßenverkehr, hier insbesondere für den nachfolgenden Verkehr, zu garantieren.

In einem Strafverfahren hatte sich das Gericht mit dem in der Bestimmung des § 25 Abs. 2 StVO enthaltenen Begriff „unverzüglich“ auseinanderzusetzen. Dem Strafverfahren lag zugrunde, daß ein Kraftfahrer seinen Lkw betriebsbedingt anhalten mußte. Er stellte keine Warn- oder Sicherungseinrichtungen auf. Während des Versuchs, den Defekt zu beheben, fuhr ein Motorradfahrer gegen den Lkw und erlitt tödliche Verletzungen. Zur Klärung der Fragen, ob im konkreten Fall durch das Nidi tauf stellen der Warn- oder Sicherungseinrichtung die gesetzliche Forderung der „Unverzüglichkeit“ mißachtet wurde und ob diese Pflichtverletzung ursächlich für den Unfall war, wurde ermittelt, daß vom Anhalten des Fahrzeugs bis zur Beseitigung des Defekts, der zum betriebsbedingten Halten führte, maximal 45 Sekunden gebraucht worden wären. In der Urteilsbegründung wird dargelegt, diese Zeit sei noch unter den gesetzlichen Begriff des „unverzüglichen“ Aufstellens der Sicherungseinrichtungen einzuordnen. Weiter wird die Auffassung vertreten, daß diese Zeit, sofern der Defekt behebbar gewesen wäre, weit kürzer sei, als die zur Aufstellung der Sicherungseinrichtung nötige Zeit. Dabei wird davon ausgegangen, daß etwa 70 Sekunden benötigt werden, um die im Gesetz geforderte Mindestentfernung von 100 m zwischen dem haltenden Fahrzeug und dem Aufstellungspunkt zu bewältigen. Daraus wird geschlußfolgert, daß das Aufstellen der Sicherungseinrichtung nur sinnvoll sei, wenn die Behebung eines Defekts und der damit verbundene Stillstand des Fahrzeugs längere Zeit in Anspruch nimmt, als das Aufstellen der Sicherungseinrichtung.

Dieser Auffassung bzw. Interpretation des Begriffs „unverzüglich“ kann nicht zugestimmt werden.

Im Kommentar zur StVO (Berlin 1980, Anm. 2.8. zu § 25 [S. 141]) ist darauf hingewiesen, daß zuerst die notwendigen Sicherungsmaßnahmen zu treffen sind, bevor der Defekt am Fahrzeug gesucht und behoben wird. Die in der dargelegten gerichtlichen Entscheidung vorgenommene Auslegung des Begriffs „unverzüglich“, vor allem die darin enthaltene Wegzeitberechnung und die daran geknüpfte Schlußfolgerung orientiert nicht auf die strikte Beachtung dieses Grundsatzes.

Wird das Aufstellen der Sicherungseinrichtung nur für sinnvoll gehalten, wenn die Behebung des Defekts längere Zeit in Anspruch nimmt als das Aufstellen des Autobahndrei-

bocks oder der Sicherungsleuchte — also mehr als z. B. 70 Sekunden —, dann besteht die Gefahr, daß sich der Fahrzeugführer in erster Linie auf die Feststellung und Behebung des Defekts und nicht auf die Sicherung des Fahrzeugs konzentriert. Diese Zeitfestlegung berücksichtigt außerdem nicht, daß es auch Fahrzeugführer gibt, die z. B. infolge Körperbehinderung dafür eine längere Zeit brauchen. Ebenso können Witterungsverhältnisse diesen Zeitraum verlängern.

Bei der Beantwortung der Frage, wie sich ein Kraftfahrer in dieser Situation verhalten muß, ist von folgendem auszugehen:

Die Ursachen, die zu einem betriebsbedingten Anhalten führen, sind ihrer Art nach sehr unterschiedlich und vielfältig. Oft sind sie für den Fahrzeugführer nicht sofort erkennbar, vor allem, wenn sich der Mangel vorher nicht angezeigt hat, also plötzlich auftritt. In einem solchen Fall ist es nicht statthaft, zunächst mit der Suche nach dem Defekt zu beginnen. Die Ungewißheit über die Dauer der Mängelbeseitigung sowie die Zeit für das evtl. Herausuchen von Werkzeugen erfordern, daß zuerst die vom Gesetz verlangten Sicherungsmaßnahmen getroffen werden.

Ein Verzicht darauf ist nur möglich, wenn der Fahrzeugführer die Ursache für das betriebsbedingte Anhalten sofort erkannt hat und mit Sicherheit weiß, daß er den Mangel mit wenigen Handgriffen in einem kürzeren Zeitraum beheben kann, als der von ihm für das Absichern des Fahrzeugs benötigte. Dabei ist zu beachten, daß dies nicht identisch ist mit dem Zeitpunkt, an dem die Sicherungseinrichtung 100 m hinter dem haltenden Fahrzeug aufgestellt wurde. Die in der Regel vorhandene Ungewißheit über die Zeitdauer für die Behebung des Defekts führt zu einer Gefahrensituation, die nicht erst nach Ablauf von 60 bis 70 Sekunden entsteht.

Es darf schließlich nicht außer acht gelassen werden, daß die Warnung des nachfolgenden Verkehrs nicht erst mit dem Aufstellen der Sicherungseinrichtung mindestens 100 m hinter dem haltenden Fahrzeug beginnt. Der Fahrzeugführer hat die Möglichkeit, bereits auf dem Weg von seinem Fahrzeug zum Aufstellungspunkt andere Verkehrsteilnehmer durch Entgegenhalten der Sicherungseinrichtung auf das Hindernis aufmerksam zu machen. Es ist also nicht möglich, wie in der Entscheidung geschehen, die geforderte Unverzüglichkeit mit einem allgemeinen Zeitfaktor zu verbinden. In jedem Fall müssen die Umstände, die zum betriebsbedingten Anhalten führten und die evtl. Zeitdauer zur Beseitigung der Ursachen hierfür vom Fahrzeugführer sicher beurteilt werden, > damit er verantwortungsbewußt seine Entscheidung zur Gewährleistung der erforderlichen Sicherheit treffen kann. Nur die mit Sicherheit erkennbare äußerst kurze Dauer der Beseitigung des Defekts kann in Abhängigkeit von den sonstigen Bedingungen das Nichtaufstellen einer Sicherungseinrichtung rechtfertigen.

Demzufolge kann das nach § 25 Abs. 2 StVO geforderte unverzügliche Aufstellen von Warn- oder Sicherungseinrichtungen nach einem betriebsbedingten Anhalten unter den in dieser Bestimmung genannten Bedingungen im Interesse einer hohen Verkehrssicherheit zum Schutz von Leben und Gesundheit sowie vor Beschädigung von Sachwerten in Übereinstimmung mit der Praxis der Verkehrspolizei nur so interpretiert werden, daß grundsätzlich zuerst die Sicherungsmaßnahmen zu treffen sind.

HEINZ HELBIG,

Richter am Obersten Gericht

Anerkennung des Wegeunfalls als Arbeitsunfall

Der Begriff des Arbeitsunfalls, Wegeunfalls, der Berufskrankheit und Fragen ihrer Anerkennung werden im 10. Kapitel des AGB behandelt. Zum Wegeunfall heißt es in § 220 Abs. 2 AGB: „Als Arbeitsunfall gilt auch ein Unfall auf einem mit der Tätigkeit im Betrieb zusammenhängenden Weg zur und von der Arbeitsstelle.“

Wird ein Unfall als Unfall gemäß § 220 Abs. 2 AGB anerkannt, entstehen für den Werk tätigen die gleichen sozialversicherungsrechtlichen Ansprüche wie bei einem Arbeitsunfall nach § 220 Abs. 1 AGB (z. B. Anspruch auf Krankengeld gemäß § 285 AGB und ggf. auf Unfallrente). Die weitergehenden Schadenersatzansprüche gemäß § 267 AGB bestehen dagegen nur bei einem Unfall, der als Arbeitsunfall nach § 220 Abs. 1 anerkannt ist.

Die Entscheidung, inwieweit ein Unfall als Arbeitsunfall (Wegeunfall) anzuerkennen ist, trifft nach § 222 AGB die BGL bzw. die Verwaltung der Sozialversicherung des Kreisvorstandes des FDGB.