

wollte.<sup>12</sup> Das Oberste Gericht führte zur Pflichtenlage in dieser Verkehrssituation aus: Der Fahrzeugführer hat auf einer Fernverkehrsstraße beim Linksabbiegen auf den übrigen, insbesondere nachfolgenden Verkehr Rücksicht zu nehmen (§ 15 Abs. 1 StVO). Dazu muß er sich die Gewißheit verschaffen, daß kein nachfolgender Verkehr vorhanden ist oder daß keine Gefahr eintritt, weil der nachfolgende Fahrzeugführer auf das angekündigte Linksabbiegen mit seinem Fahrverhalten (z. B. Abwarten, Herabsetzen der Geschwindigkeit oder Rechtsüberholen) erkennbar reagiert oder weil ein Überholen fahrtechnisch nicht erfolgen kann.<sup>13</sup> Das ist beispielsweise dann der Fall, wenn für das Einordnen zum Abbiegen spezielle Fahrspuren vorgesehen oder die Fahrbahnen durch Sperrlinien getrennt sind oder das abbiegende Fahrzeug sich auf der äußersten linken Seite einer Einbahnstraße befindet. In dem obengenannten Fall durfte der Angeklagte nicht von vornherein auf ein verkehrsgerechtes Verhalten des Nachfolgeverkehrs vertrauen. Zu berücksichtigen war auch, daß auf Grund der Breite des Hängers auf der relativ schmalen Straße ein für den nachfolgenden Verkehrsteilnehmer sichtbares Einordnen zur Fahrbahnmittelleiste nicht möglich war und daß ein für den Nachfolgeverkehr nicht deutlich wahrnehmbarer Feldweg befahren werden sollte.

#### *Situationsgerechte Reaktion des Kraftfahrers und Pflichten des Fahrzeughalters*

Von einem Kraftfahrer muß, ausgehend von dem Nachweis seiner Fahrtauglichkeit, grundsätzlich erwartet werden, daß er bei auftretenden Gefahren und komplizierten Verkehrssituationen besonnen, aber auch geistesgegenwärtig reagiert. Das gilt um so mehr, wenn sie sich in ihrer Entwicklung andeuten und deshalb geeignet sind, bei dem Fahrzeugführer eine Erwartungshaltung gegenüber möglichen situationstypischen Gefahren auszulösen. Rasches und zweckdienliches Verhalten wird unter solchen Umständen zu einer Rechtspflicht, die ihren gesetzlichen Ausdruck in den in § 1 Abs. 1 StVO festgelegten Grundregeln für das Verhalten im Straßenverkehr, insbesondere in der Forderung nach Disziplin, Aufmerksamkeit und Vorsicht findet.<sup>14</sup> Werden Gefahren und komplizierte Situationen vom Fahrzeugführer selbst schuldhaft hervorgerufen, kann sich die daraus bei ihm entstandene und auf sein Verhalten Einfluß nehmende Bestürzung, Verwirrung oder Hektik erst recht nicht schuld mindernd oder gar schuld befreiend auswirken.<sup>15</sup>

Unabhängig von den Pflichten des Kraftfahrers haben auch die Fahrzeughalter gemäß § 9 StVO die Pflichten zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit der Fahrzeuge wahrzunehmen. Wenn die Rückschaumöglichkeiten bei serienmäßig angebrachten Seitenspiegeln infolge der Breite von Anhängern so weit eingeschränkt werden, daß der Nachfolgeverkehr nicht mehr ausreichend wahrgenommen werden kann, müssen im notwendigen Umfang die Spiegelhalterungen verändert oder zusätzliche Spiegel angebracht werden, damit der Fahrzeugführer den Forderungen des § 15 StVO nachkommen kann. Das gilt gleichermaßen für Pkw (z. B. wenn Campingwagen angehängt werden) als auch bei Nutzfahrzeugen der Betriebe, die in diesen Fällen die Halterpflichten zu erfüllen haben. Die Verantwortlichkeit der Fahrzeugführer für die selbständige Überprüfung der Betriebs- und Verkehrssicherheit wird dadurch jedoch nicht eingeschränkt.

#### *Angepaßte Fahrgeschwindigkeit und Sichtfahrregel*

Die in § 12 Abs. 1 StVO enthaltene Forderung an den Fahrzeugführer, die Fahrgeschwindigkeit stets den Verkehrsbedingungen, den Fahrbahn-<sup>^</sup> Sicht- und Witterungsverhältnissen anzupassen, bedeutet u. a., die Sichtfahrregel einzuhalten und deshalb nur so schnell zu fahren, daß die Pflichten, die sich aus den Grundregeln (§ 1 Abs. 1 StVO) ergeben, erfüllt werden können. Das heißt z. B., daß vor einem auf der Fahrbahn befindlichen Hindernis, wenn von ihm eine Gefahr ausgeht, rechtzeitig angehalten werden kann. Der gesetzliche Schutz menschlichen Lebens und menschlicher Gesundheit ist damit gewährleistet.<sup>16</sup>

Eine Gefahr bzw. Gefährdung i. S. des § 1 Abs. 1 StVO ist gegeben, wenn eine mit Tatsachen belegte konkrete Möglichkeit des Eintritts von Personen- oder Sachschäden besteht. Die Pflicht der Verkehrsteilnehmer, sich so zu verhalten, daß Personen oder Sachwerte nicht gefährdet oder geschädigt werden, bedeutet im Zusammenhang mit der Sichtfahrregel für den Fahrzeugführer, sich bei Feststellung von nicht deutlich auszumachenden Hindernissen auf der Fahrbahn unverzüg-

lich Klarheit darüber zu verschaffen und zugleich Vorsichtsmaßnahmen zu ergreifen, um jegliche Gefährdung auszuschließen. Das erfordert z. B., sich durch Verringerung der Geschwindigkeit auf ein notwendiges Anhalten vor dem Hindernis einzustellen oder — soweit die Möglichkeit besteht — durch Änderung der Fahrtrichtung dem Hindernis gefahrlos auszuweichen. Es widerspräche der gesetzlichen Forderung nach umfassendem Schutz der Verkehrsteilnehmer, wenn es zulässig wäre, daß Fahrzeugführer bei noch nicht genau identifizierten Hindernissen auf der Fahrbahn so lange mit unvernünftiger Geschwindigkeit weiterfahren und darauf vertrauen dürften, daß diese gefahrlos seien, bis sich eindeutig herausstellt, daß eine Gefährdung vorliegt. Hier gilt vielmehr der Grundsatz, daß sich Fahrzeugführer auf unklare Verkehrslagen einzustellen haben. Die Weiterfahrt ohne Einleitung gefahrenabwendender Maßnahmen ist nur zulässig, wenn die Gewißheit besteht, daß jede Gefährdung von Personen oder Sachwerten ausgeschlossen ist.<sup>17</sup>

#### *Verhaltensanforderungen an Wartepflichtige bei Sichtbehinderung*

Eine nicht zu beanstandende und im Interesse der Flüssigkeit des Straßenverkehrs auch gebotene Fahrpraxis besteht darin, daß sich der Wartepflichtige, wenn seine Sicht auf den Fahrverkehr der bevorrechtigten Straße (z. B. durch Baulichkeiten, Gehölze oder haltende Fahrzeuge) verdeckt oder eingeschränkt ist, mit seinem Fahrzeug unter erhöhter Aufmerksamkeit und Bremsbereitschaft auf die Hauptstraße soweit vortastet, bis er diese Sicht gewonnen hat und so, ohne andere Fahrzeugführer zu gefährden, nach links oder rechts abbiegen oder die Hauptstraße überqueren kann. Dabei hat er seine Fahrweise so einzurichten, daß er erforderlichenfalls sofort anhalten kann. Auf diese Weise zeigt er Benutzern der bevorrechtigten Straße an, daß er gewillt ist, seiner Wartepflicht nachzukommen. Der Forderung des § 13 Abs. 1 StVO, seine Fahrweise so einzurichten, daß jede Gefährdung anderer Fahrzeugführer ausgeschlossen ist, hat er damit Genüge getan. Eine dabei möglicherweise entstehende Behinderung ist dem bevorrechtigten Verkehr zuzumuten.<sup>18</sup>

Bei diesem Grundsatz des „Vortastens“ des Wartepflichtigen ist jedoch darauf hinzuweisen, daß die vom Fahrzeugführer bestimmter Spezialfahrzeuge zu beachtenden Besonderheiten einem Vortasten entgegenstehen, wenn durch sie für die auf der bevorrechtigten Straße von links kommenden Fahrzeugführer das rechtzeitige Erfassen und Reagieren auch bei pflichtgemäßem Verhalten sehr erschwert ist. Das war z. B. in einer Verkehrsstrafsache der Fall, als ein Rücketraktor der Forstwirtschaft mit vorn angebrachtem Schiebeschild auf die Hauptstraße gefahren werden sollte. Die ungenügende Beachtung dieser Besonderheiten und die darauf beruhende Fehlentscheidung, sich in die Hauptstraße vorzutasten, stellten hier eine Verletzung des § 13 Abs. 1 StVO dar.<sup>19</sup>

Die in den Entscheidungen des Obersten Gerichts enthaltene Rechtsauslegung, daß sich auch der Bevorrechtigte an unübersichtlichen Kreuzungen oder Einmündungen mit seinem Fahrverhalten darauf einzustellen hat, daß sich ein wartepflichtiger Fahrzeugführer mit seinem Fahrzeug in den Kreuzungs- bzw. Einmündungsbereich vortastet, gewinnt im Zusammenhang mit der 5. VO über das Verhalten im Straßenverkehr (Straßenverkehrsordnung — StVO —) vom 9. September 1986 (GBl. I Nr. 31 S. 417), die am 1. Juli 1987 in Kraft getreten ist und mit der Parkeinschränkungen an Kreuzungen und Einmündungen weitgehend aufgehoben werden, zunehmend an praktischer Bedeutung.

#### *Verantwortung der Fahrlehrer während der fahrpraktischen Ausbildung*

Das Oberste Gericht stellte in seiner Rechtsprechung fest, daß der Fahrlehrer nach § 13 Abs. 2 der Fahrschulordnung<sup>20</sup>

12 Vgl. OG, Urteil vom 29. JuU 1986 - 3 OSK 8/86 - (a. a. O.).

13 OG, Urteil vom 21. August 1980 - 3 OSK 19/80.

14 OG, Urteil vom 10. Februar 1983 - 3 OSK 1/83.

15 OG, Urteil vom 21. Februar 1986 — 3 OSK 3/86.

16 Vgl. OG, Urteil vom 8. Oktober 1981 - 3 OSK 17/81 - (NJ 1982, Heft 2, S. 92).

17 OG, Urteil vom 19. November 1986 - 3 OSK 18/86.

18 Vgl. OG, Urteil vom 20. Dezember 1985 — 3 OSK 25/85 — (NJ 1986, Heft 4, S. 169).

19 OG, Urteil vom 15. Dezember 1986 - 3 OSK 14/86.

20 AO über die Zulassung von Fahrschulen und Fahrlehrern und die Ausbildung von Kraftfahrzeugführern — Fahrschulordnung (FO) — vom 24. Mai 1982 (GBl. I Nr. 23 S. 420).