

126. Zum Erfordernisse der Voraussehbarkeit des Erfolges bei fahrlässiger Tötung und Körperverletzung. Bedeutung der Verletzung von Dienstanweisungen, die der Unfallverhütung zu dienen bestimmt sind.

IV. Straffenat. Ur. v. 3. November 1939 g. 3. 4 D 575/39.

I. Landgericht Halle a. S.

Gründe:

Der Angeklagte hatte die Aufgabe, die zwischen D. und B. befindliche Rennspur der Reichsautobahn mit einer an einen Lastkraftwagen angehängten Rehrmaschine zu reinigen. Diese war 6 m breit und zu beiden Seiten mit einer rotweißen Flagge versehen. Die Breite der Autobahn seitlich von der Rennstrecke betrug je 8,80 m, zerfallend in eine Fahrspur und eine Überholungsspur von je 4,40 m Breite. Der Angeklagte mußte vor einem auf der Rennstrecke arbeitenden Vermessungstrupp ausweichen. Ehe er nach den Verhandlungen mit diesem das Fahrzeug wieder bestieg, überzeugte er sich davon, daß die Fahrbahn auf 1 km frei war, und vergewisserte sich

vor dem Anfahren nochmals durch das rückwärtige Fenster seines Führersitzes, daß sich kein Fahrzeug näherte. Dann fuhr er in einem etwa 50 m langen, weit nach rechts ausholenden Bogen um die von dem Vermessungsstrupp besetzte Stelle herum. Dabei steckte er zunächst den rechten und, als er sich wieder nach links wendete, den linken Fahrtrichtungsanzeiger heraus. Als er mit etwa der Hälfte des Lastwagens die Rennspur bereits wieder erreicht hatte, während die Kehrmaschine sich noch auf der Autobahn befand, stieß mit dieser ein Personenkraftwagen zusammen, der mit rund 150 stdkm Geschwindigkeit herangekommen war und erst 38 m vor der Zusammenstoßstelle zu bremsen begonnen hatte. Der Fahrer des Kraftwagens wurde getötet. Der Unfall ereignete sich bei voller Helligkeit um 12 $\frac{1}{2}$ Uhr.

Das LG. ist der Auffassung, der Angeklagte habe damit rechnen müssen, daß Kraftfahrer mit einer Geschwindigkeit von etwa 150 stdkm die Reichsautobahn befahren würden. Da er durch seine Fahrweise den Verkehr zeitweilig gesperrt habe, hätten seine Vorsichtsmaßregeln nicht genügt. Er hätte vielmehr entweder eine Strecke ganz rechts geradeaus fahren müssen, bis die Kehrmaschine auf die eigentliche Fahrbahn gelangt und die Überholungsspur „frei“ gewesen sei, um dann nach erneuter Beobachtung der rückwärtigen Fahrstrecke links hinüber zu fahren, oder er hätte seinen Beifahrer mit einer roten Fahne rückwärts so aufstellen müssen, daß dieser herannahende Fahrzeuge rechtzeitig hätte warnen können. Die letzte Maßnahme hätte man von ihm um so eher erwarten können, als das ihm bekannte „Merkblatt für Schneeräumung und Glatteisbekämpfung“ der Obersten Bauleitung für Reichsautobahnen in §. 10 für den Fall anordne, daß ein „Wenden“ mit den zur Schneeräumung und Glatteisbekämpfung benutzten Fahrzeugen und Geräten aus betriebstechnischen Gründen erforderlich würde.

Diese Erwägungen des LG. begegnen rechtlichen Bedenken. Die Pflichten des Angeklagten ergaben sich in erster Linie aus den ihm dienstlich erteilten Anweisungen. Hierüber trifft das angefochtene Urteil keine ausreichenden Feststellungen. Es ist nicht ersichtlich, welche allgemeinen oder besonderen dienstlichen Anweisungen dem Angeklagten für die Bedienung der Kehrmaschine und sein Verhalten auf der Reichsautobahn erteilt worden waren. Hierauf kommt es aber entscheidend an. Was das Merkblatt für Schneeräumung und

Glätteisbekämpfung anlangt, so berücksichtigt das LG. nicht ausreichend, daß sich die Verhältnisse bei Schneeräumung und Glätteisbekämpfung nicht ohne weiteres den vorliegenden gleichsetzen lassen. Vielmehr können die durch Schnee und Glätteis für das Bremsen der Kraftfahrzeuge geschaffenen besonderen Gefahren der Grund für die Vorschrift gewesen sein. Vor allem aber schließen es die Urteilsfeststellungen nicht aus, daß der Angeklagte der Auffassung sein durfte, bei der Bedienung der Rehrmaschine sei diese Maßregel nicht geboten, weil die Oberste Bauleitung sie nur für die Bedienung der Fahrzeuge und Geräte bei der Schneeräumung und Glätteisbekämpfung angeordnet habe. Was die andere Maßnahme anlangt, die das LG. in Erwägung zieht, zunächst eine Strecke weit geradeaus zu fahren, so kommt es auch hier auf die dem Angeklagten erteilten Weisungen an. Anscheinend lag es im Rahmen seines Auftrages, möglichst schnell wieder auf die Rennspur zurückzukehren, um die Rehrtätigkeit fortzusetzen. Das LG. irrt auch, wenn es annimmt, daß der Angeklagte bei dem von ihm erörterten Verfahren die Überholungspur für den Verkehr unbeschränkt freigemacht hätte. Die Rehrmaschine war 6 m breit, nahm also auch dann ungefähr die Hälfte der Überholungspur in Anspruch, wenn der Angeklagte ganz rechts fuhr. Bei dieser weitgehenden Behinderung des Verkehrs auf der Autobahn konnte der Angeklagte sehr wohl der Auffassung sein, daß ihm die Pflicht obliege, möglichst schnell auf die Rennstrecke zurückzugelangen, um die Reichsautobahn für den Verkehr wieder freizumachen.

Insgesamt ist ferner in rechtlicher Hinsicht auf folgendes hinzuweisen: Das RG. hat in seiner Rspr. den Satz entwickelt, der Begriff der Fahrlässigkeit schließe in sich, daß der durch ein pflichtwidriges Verhalten herbeigeführte Erfolg voraussehbar gewesen sei. Zwar braucht der eingetretene Erfolg nur im Endergebnisse voraussehbar gewesen zu sein, nicht auch der Ablauf der Ereignisse, wie er sich im einzelnen Falle zugetragen hat. Die strafrechtliche Verantwortlichkeit entfällt aber für Ereignisse, die so sehr außerhalb aller Lebenserfahrung liegen, daß sie der Täter auch bei der nach den Umständen dieses Falles gebotenen und ihm nach seinen persönlichen Fähigkeiten und Kenntnissen zuzumutenden sorgfältigen Überlegung nicht zu berücksichtigen brauchte. Soweit für die Herbeiführung des Erfolges das schuldhaft Verhalten eines anderen mit ursächlich ist, kommt es darauf an, ob die Möglichkeit dieses Verhaltens so sehr außerhalb der

Lebenserfahrung gelegen hat, daß es der Täter nicht zu beachten brauchte (RGSt. Bd. 56 S. 343, 349, 350, RGUrt. v. 28. April 1939 4 D 241/39 = HR. 1939 Nr. 1074).

Bei der Anwendung dieser Grundsätze macht es nun einen wesentlichen Unterschied, ob der Täter zu den Vorsichtsmaßregeln, die er verabsäumt hat, durch besondere Weisungen oder allgemeine Unfallberührungsvorschriften verpflichtet war oder ob seine Pflicht zum Ergreifen der Schutzmaßnahmen erst aus der ihm zuzumutenden Voraussicht der Möglichkeit herzuleiten ist, sein Handeln könne auf andere schädlich einwirken. Liegen Weisungen oder allgemeine Vorschriften vor, die zur Verhütung von Unfällen erlassen sind, so wird sich der Zuwiderhandelnde in der Regel nicht darauf berufen können, der schädigende Erfolg sei nicht voraussehbar gewesen, weil er durch das schuldhafte Verhalten eines anderen verursacht worden sei. Denn solche Unfallberührungsvorschriften sind das Ergebnis einer auf Überlegung und Erfahrung aufgebauten umfassenden Voraussicht möglicher Gefahren. Sie besagen schon durch ihr Dasein, daß bei Verabsäumung der vorgeschriebenen Vorsichtsmaßregeln die Gefahr eines Unfalles im Bereiche der Möglichkeit liegt. (Vgl. das zu einem Eisenbahnunfall ergangene oben angeführte Urteil des Senats v. 28. April 1939 4 D 241/39.)

Ist der Handelnde aber auf seine eigenen Überlegungen angewiesen, so bleiben die oben dargelegten Grundsätze über die Voraussehbarkeit des schädigenden Erfolges voll wirksam. Im vorliegenden Falle nimmt nun das LG. an, der Angeklagte habe weitere als die getroffenen und regelmäßig ausreichenden Vorsichtsmaßregeln treffen müssen. Diese Ansicht begründet es damit, der Angeklagte habe damit rechnen müssen, daß Kraftwagen mit einer Geschwindigkeit von etwa 150 stdkm die Reichsautobahn befahren würden. Damit wird aber nicht der entscheidende Gesichtspunkt getroffen. Es kommt vielmehr darauf an, ob der Angeklagte damit hat rechnen müssen, ein Kraftwagen werde angesichts des weithin sichtbaren Verkehrshindernisses in Gestalt der Rehrmaschine diese Geschwindigkeit bei behalten. Das LG. würdigt nicht ausreichend den Umstand, daß das Verhalten des verunglückten Kraftfahrers N. eine außergewöhnliche Fahrlässigkeit in sich schloß. Es mag dahingestellt bleiben, ob nicht bereits eine Fahrgeschwindigkeit von 150 stdkm an sich auch auf einer Reichsautobahn das zu verantwortende Maß über-

schrift¹⁾). Jedenfalls aber war eine ganz wesentliche Herabsetzung dieser Geschwindigkeit unter allen Umständen geboten, sobald auch nur irgendwie ein Verkehrshindernis und damit die Möglichkeit der Gefährdung anderer auftrat. Dabei ist folgendes zu bedenken: Die 6 m breite Rehrmaschine versperrte nicht nur die Fahrspur, sondern auch die Überholungspur erheblich; sie war durch zwei seitliche Flaggen als außergewöhnliches Verkehrshindernis gekennzeichnet, und ihre Bewegungsrichtung war, anders als bei gewöhnlichen auf der Autobahn verkehrenden Kraftfahrzeugen, von vornherein ungewiß; dazu kommt, daß der Angeklagte an dem Lastkraftwagen seitlich jeweils einen Fahrtrichtungsanzeiger herausgesteckt hatte. Bei dieser Verkehrslage war die Beibehaltung einer Geschwindigkeit von 150 stckm bis in die unmittelbare Nähe von etwa 38 m eine überaus schwere Verletzung der Verkehrspflichten, die um so unverständlicher ist, als auch der seitlich der Rehrmaschine arbeitende Vermessungstrupp Anlaß zur Vorsicht hätte geben müssen. Daß der Angeklagte von sich aus mit einem solchen Verhalten hätte rechnen müssen, kann nach den bisherigen Feststellungen nicht angenommen werden.

Das Urteil ist daher aufzuheben.