

25. 1. Auch auf der Reichsautobahn muß der Fahrer mit dem plötzlichen Auftauchen unbeleuchteter Hindernisse rechnen und sich in seiner Fahrweise danach einrichten.

2. Es besteht kein allgemeines Verbot, auf der Reichsautobahn anzuhalten; doch ist ein Anhalten nur in Notfällen zulässig.

3. Maßregeln zur Sicherung von Kraftfahrzeugen, die auf der Reichsautobahn stillliegen.

II. Straffenat. Urt. v. 22. Januar 1940 g. B. u. a. 2 D 647/39.

I. Landgericht Magdeburg.

Aus den Gründen:

Der Angeklagte P. hat als Führer eines Lastkraftwagens (Mannschaftswagens) auf der Reichsautobahn einen dort haltenden Lastzug der Expeditionsfirma R., der von dem Angeklagten L. geführt wurde, von hinten angefahren. Durch den Anprall, der sich bei regnerischem Wetter um 23 Uhr 30 Minuten ereignete, wurden zwei Insassen des Mannschaftswagens getötet und mehrere teils schwer, teils leicht verletzt.

Das LG. hat beide Angeklagte von der Anklage der fahrlässigen Tötung (§ 222 Abs. 1 und 2 StGB.), der fahrlässigen Körperverletzung (§ 230 Abs. 1 und 2 StGB.) und der Übertretung d. StrVerfD. (P. §§ 1, 9, 49; L. §§ 1, 24, 49) — je begangen durch eine Handlung — freigesprochen.

Die Revision der StA. ist hinsichtlich beider Angeklagten begründet.

I. Zugunsten des Angeklagten P. ist das LG., das nicht sicher feststellen konnte, ob die Schlußbeleuchtung des haltenden Lastzuges gebrannt hat, davon ausgegangen, das Schlußlicht habe nicht gebrannt. Es stellt weiter fest, daß P. bei seiner Geschwindigkeit von 40 bis 45 Stundenkilometern unter Berücksichtigung der ihm bekannten ungünstigen Sichtverhältnisse sein Kraftfahrzeug nicht mehr rechtzeitig habe zum Halten bringen können, wenn in seiner Überblidsweite ein unbeleuchtetes Hindernis auftauchte. Trotzdem treffe den Angeklagten P., so meint das LG., kein Verschulden. Die Autobahnen seien die Straßen des Schnellverkehrs; auf ihnen brauche der Kraftfahrer nicht damit zu rechnen, daß sich auf der Fahrbahn ein unbeleuchtetes Hindernis befinde. Habe ein Kraftfahrzeug unterwegs auf der Autobahn eine Betriebsstörung, versage z. B. die Lichtleitung, so habe der Führer die Pflicht, das Hindernis sofort kenntlich zu machen und die anderen Verkehrsteilnehmer sofort zu warnen. Jeder Benutzer der Autobahn dürfe sich darauf verlassen, daß der Führer eines Kraftfahrzeuges auf der Autobahn diese Pflichten erfülle. Auf der Autobahn sei daher nicht schon jede Geschwindigkeit unzulässig, die einen Bremsweg bedinge, der größer sei, als die Übersicht über die Fahrbahn reiche.

Diese Ausführungen des LG. sind nicht rechtlich bedenkenfrei.

Aus den Vorschriften der §§ 1, 9 StrVerfD. ergibt sich der in der Rechtsprechung anerkannte Grundsatz, daß jeder Fahrer seine Geschwin-

digkeit so einzurichten hat, daß er innerhalb des für ihn zu überblickenden Raumes beim Auftauchen eines Hindernisses anhalten oder ausweichen kann. Das gilt auch dann, wenn sich die Sicht für ihn nur vorübergehend verschlechtert, wenn er z. B. — wie das hier bei B. der Fall gewesen ist — wegen eines entgegenkommenden Fahrzeuges abblenden muß. Er muß dann mit dem Abblenden seine Geschwindigkeit so weit herabsetzen, daß er beim Auftreten eines Hindernisses in dem durch das Abblenden verkürzten Lichtscheine seiner Scheinwerfer immer noch vor dem Hindernis anhalten oder diesem ausweichen kann.

Der Ansicht des O.G., daß die Anwendung dieser Regel des Straßenverkehrs für den Verkehr auf den Reichsautobahnen eine Überspannung der Sorgfaltspflicht bedeute, kann nicht zugestimmt werden. Zunächst bestimmt der § 6 der vorläufigen Autobahn-Betriebs- und Verkehrsordnung v. 14. Mai 1935 (RGBl. II S. 421) grundsätzlich, daß die Vorschriften der StrVerfO. sinngemäß auch für den Verkehr auf den Reichsautobahnen anzuwenden sind (vgl. auch den § 45 StrVerfO.).

Nun sind zwar die Reichsautobahnen Straßen des schnellen Verkehrs; sie bleiben aber trotz ihrer bevorzugten Stellung Verkehrswege, auf denen Kraftfahrzeuge aller Art mit sehr verschiedenen Geschwindigkeiten verkehren. Der Benutzer der Autobahn kann zwar im allgemeinen erwarten, daß sich andere Fahrer vorschriftsmäßig verhalten, und braucht besonders nicht mit einem verkehrswidrigen Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer zu rechnen, das außerhalb der allgemeinen Erfahrung liegt. Die Autobahnen bergen aber, obwohl Fußgänger und Fahrzeuge, die nicht Kraftfahrzeuge sind, fehlen und obwohl keine Straßenkreuzungen vorhanden sind, noch sehr erhebliche Gefahren in sich. Besonders hat die Erfahrung gelehrt, daß unbeleuchtete Hindernisse auf der Autobahn nicht selten sind. Es besteht z. B. die Möglichkeit, daß ein Fahrzeug bei einer Betriebsstörung nicht sofort beleuchtet oder sonst kenntlich gemacht werden kann, ohne daß eine Nachlässigkeit des Führers vorliegt; möglich ist weiter, daß bei einem langsam fahrenden Fahrzeuge das Schlußlicht plötzlich versagt oder daß Vieh von der Weide auf die Fahrbahn geraten ist. Für solche erfahrungsgemäß immer möglichen Fälle steht kein ausreichendes Personal zur Verfügung, das die Fahrbahn ständig überwachen und jedes Hindernis alsbald beseitigen könnte. In solchen Fällen können vielmehr Unfälle nur durch die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer selbst vermieden

werden. Deshalb muß auch der Fahrer auf der Reichsautobahn mit dem plötzlichen Auftauchen unbeleuchteter Hindernisse rechnen; er ist verpflichtet, sich in seiner Fahrweise danach einzurichten. Dabei ist zu berücksichtigen, daß ein Verhalten, das diese grundsätzliche Pflicht verletzt, nicht nur andere Fahrzeuge, sondern auch die Insassen des eigenen Wagens gefährdet.

Nach allem ist die Freisprechung des Angeklagten B. nicht rechtlich einwandfrei begründet.

II. Auch die Freisprechung des Angeklagten L. ist rechtlich zu beanstanden.

Zu seinen Gunsten hat das LG. unterstellt, er habe mit brennendem Schlußlicht und mit der im übrigen vorgeschriebenen Beleuchtung auf der rechten Seite der Fahrbahn angehalten. Eine Übertretung der §§ 24, 49 StrVerfD. kommt dann nicht in Betracht.

Das LG. hat weiter ausgeführt, daß ein gewissenhafter Kraftfahrer bei Benutzung der Autobahn zum Anhalten nur die dafür geschaffenen Parkplätze benutzen werde, daß aber für die Reichsautobahnen kein allgemeines Verbot, außerhalb der Parkplätze anzuhalten, bestehe und besonders nicht aus dem § 7 der vorläuf. Autobahn-Betriebs- und Verkehrsordnung hergeleitet werden könne.

Dem ist grundsätzlich zuzustimmen. Das im § 7 a. a. D. enthaltene Verbot, Fahrthindernisse zu bereiten, bezieht sich nicht darauf, daß ein auf der Autobahn verkehrendes Fahrzeug — vorschriftsmäßig beleuchtet — anhält. Daß namentlich zu den Gegenständen, die nicht auf die Fahrbahn gelegt werden dürfen, nicht die Verkehrsmittel selbst gehören, gilt für den § 7 der vorläufigen Autobahn-Betriebs- und Verkehrsordnung ebenso wie für die ähnlich gefaßte Vorschrift des § 41 StrVerfD. (so für die mit dem § 41 StrVerfD. inhaltlich übereinstimmende Bestimmung der Nr. VII AusfAnw. v. 29. September 1934 RGBl. I S. 869, 885 zum § 25 StrVerfD. v. 28. Mai 1934 RGBl. I S. 455, 457, 462 RGSt. Bd. 71 S. 182, 186). Hätte das Anhalten auf der Autobahn allgemein verboten werden sollen, so wäre das ausdrücklich ausgesprochen worden, wie das LG. unter Hinweis auf den § 4 Abs. 2 der vorläufigen Autobahn-Betriebs- und Verkehrsordnung zutreffend ausführt.

Aus der Grundregel des § 1 StrVerfD. ergibt sich jedoch, daß ein Anhalten auf der Autobahn nur in Notfällen aus zwingenden Gründen zulässig sein kann. Ob hier für den Angeklagten L. ein berechtigter

Anlaß zum Anhalten vorgelegen hat, läßt sich den bisherigen Feststellungen des LG. nicht hinreichend sicher entnehmen.

Selbst wenn aber das Anhalten mit dem — vorschriftsmäßig beleuchteten — Lastzuge dringend notwendig und daher zulässig gewesen sein sollte, kann sich der Angeklagte einer Fahrlässigkeit schuldig und damit nach den §§ 222 Abs. 1 und 2, 230 Abs. 1 und 2 StGB., 1, 49 StrVerfD. strafbar gemacht haben; denn für den strafrechtlichen Begriff der Fahrlässigkeit ist nicht unbedingt entscheidend, ob der Täter die besonderen polizeilichen Vorschriften befolgt hat oder nicht. Das LG. hätte vielmehr prüfen müssen, ob es nicht bei der hier gegebenen besonderen Sachlage Pflicht des Angeklagten L. gewesen wäre, sich sorgfältig klar zu machen, ob die vorschriftsmäßige Beleuchtung des haltenden Lastzuges genüge, um einen Unfall zu verhüten, oder ob nicht vielmehr weitere Maßnahmen erforderlich seien (RGSt. Bd. 71 S. 182, 187). Die Unterlassung solcher Maßnahmen könnte sich als fahrlässige Verletzung des § 1 StrVerfD. und zugleich als fahrlässige Verursachung der Folgen des Unfalles i. S. der §§ 222, 230 StGB. darstellen. Welche Sicherungsmaßnahmen im Einzelfalle zu treffen sind, hängt von den Umständen des Falles ab (RGSt. Bd. 74 S. 33, RGUrt. v. 18. November 1937 VI 157/37 = WZ. 1938 S. 70 Nr. 75 und RGUrt. v. 22. April 1939 VI 310/38 = DR. 1939 S. 1446 Nr. 16).