

Beibehaltung der Fahrgeschwindigkeit nur nach vorn und links, ob die Straße frei war. Der Angeklagte hatte sich jedoch keine Gewißheit darüber verschafft, ob nicht von rechts aus Richtung G. sich Fahrzeuge der Kreuzung näherten. Das hätte er aber tun müssen. Ihm war als Linienfahrer, der täglich zweimal diese Kreuzung überfuhr, hinreichend bekannt, daß es sich um eine relativ verkehrsreiche Strecke handelt. Ihm war auch bekannt, daß auf Grund der guten Beschaffenheit dieser Straße Kraftfahrzeuge im allgemeinen dort die höchstzulässige Geschwindigkeit von 90 km/h fahren. Der Angeklagte mußte als Kraftfahrer wissen, daß bei diesen hohen Geschwindigkeiten nur vier Sekunden nötig sind, um einen Zwischenraum von 100 Meter zu überwinden. Ohne sich die notwendige Gewißheit verschafft zu haben, ob die Straße nach rechts frei war, und im Vertrauen darauf, „daß von rechts nichts komme“, ist der Angeklagte mit der vorbezeichneten Geschwindigkeit von 30—35 km/h über die Kreuzung gefahren.

Auf der rechten Seite der Fahrbahn der F 100 erfolgte der Zusammenstoß zwischen seinem Omnibus und einem aus Richtung G. kommenden PKW vom Typ Wartburg. Als Folge des Zusammenstoßes wurde der PKW gegen einen Straßenleitstein geschleudert und kam nach einer Drehung etwa 11 Meter hinter der Kreuzung mit den Vorderrädern auf dem angrenzenden Acker zum Stehen. Die Insassen des PKW, der Fahrer S. und der Eigentümer des PKW Sch., erlitten durch diesen Zusammenstoß so schwere innere Verletzungen, daß der Tod unmittelbar eintrat. Am PKW entstand Totalschaden.

Aus den Gründen:

Den PKW-Fahrer trifft kein Mitverschulden am Unfall, wenngleich beachtet worden ist, daß es weder ein Vorfahrtsrecht gibt, noch eine Vorfahrt erzwungen werden kann. Nach Auffassung des Gerichts, die auch vom Verteidiger des Angeklagten geteilt wurde, kann gerade auf dieser Kreuzung nicht die Forderung gestellt werden, der die F100 befahrende Kraftfahrer müsse in jedem Fall die Möglichkeit einbeziehen, daß sich der aus der untergeordneten Straße der Kreuzung Nähernde verkehrswidrig verhalten könne. Erfahrungsgemäß werden an dieser Stelle hohe Geschwindigkeiten gefahren. Ein ständiges Damit-Rechnen, daß ein Fahrzeug aus einer Nebenstraße die Vorfahrt nicht beachtet, und die notwendige Folgerung für das entsprechende Einrichten der Geschwindigkeit würden in ihrer Verallgemeinerung zu einer unzulässigen Verkehrsbehinderung und zu allgemeiner Unsicherheit im Straßenverkehr führen.

Die Verantwortung für diesen Unfall trägt allein der Angeklagte, der durch Nichtbeachtung der ihm bekannten und durch ein Verkehrsschild gekennzeichneten Vorfahrt diesen Unfall verursacht und damit zugleich die Ursache für den hohen Personen- und Sachschaden gesetzt hat.

Der Angeklagte hat bewußt fahrlässig gehandelt. Das Gericht folgt den Ausführungen des Verteidigers nicht, der auf unbewußte Fahrlässigkeit plädierte, weil der Angeklagte infolge der vorherigen Erregung sich wohl routinemäßig nach rechts überzeugt, jedoch kein Fahrzeug gesehen und im guten Glauben darauf die Fahrbahn der F 100 überfahren habe. Das Gericht ist vielmehr der Auffassung, daß der Angeklagte eine hohe Verantwortung während der Fahrt für das Leben und die Sicherheit seiner Fahrgäste hat. Diese Sicherheit der Fahrgäste hat der Angeklagte durch das Unterlassen der notwendigen Vorsichtsmaßnahmen im Straßenverkehr auf das Spiel gesetzt. Es war erste Pflicht des Angeklagten, dafür zu sorgen, daß auch die Sicht nach rechts ständig gewährleistet war. Der Angeklagte hätte den Scheibenbeschlag beseitigen oder einen Fahrgast darum bitten müssen. Durch erhebliche Herabminderung der Fahrgeschwindigkeit, gegebenenfalls durch Anhalten des Fahrzeugs, hätte er sich Gewißheit darüber verschaffen können, ob er die F100 ungehindert überqueren kann.

Für das Verhalten im öffentlichen Straßenverkehr und für die Sicherheit der sich im Fahrzeug befindenden

Fahrgäste ist der Fahrzeugführer verantwortlich. Der Angeklagte hat, und das ist zweifelsfrei in der Hauptverhandlung festgestellt worden, durch das Unterlassen der erwähnten Sicherheitsmaßnahmen den Unfall herbeigeführt, den Tod zweier Menschen verursacht und damit die Tatbestandsmerkmale des § 222 Strafgesetzbuch in Verbindung mit §§ 1 und 13 der Straßenverkehrsordnung objektiv und subjektiv erfüllt.

Das Gericht erkannte auf Grund der hohen Gesellschaftsgefährlichkeit der Handlung auf eine Gefängnisstrafe von einem Jahr und sechs Monaten. Es wich vom Strafantrag des Staatsanwalts, der ein Jahr und zehn Monate Gefängnis beantragte, ab, weil es der Überzeugung ist, daß das festgesetzte Strafmaß ausreichend, das erzieherische Ziel zu erreichen. Das Gericht hat die Überzeugung gewonnen, daß der Angeklagte diese leichtfertige Handlungsweise mit ihren schwerwiegenden Folgen schon tief bereut hat und er durch gute Führung und Arbeitsleistungen entsprechend seinem bisher vorbildlichen Verhalten in der Gesellschaft beitragen wird, die schwere Schuld abzutragen. Eine bedingte Verurteilung gem. § 1 StEG konnte das Gericht bei Wertung aller positiven Momente, die für die Person des Angeklagten sprechen, infolge der hohen Gesellschaftsgefährlichkeit und, der durch den Unfall entstandenen Folgen nicht aussprechen.

Die Bekanntmachung des Urteils im VEB Kraftverkehr B. wurde angeordnet, damit durch eine breite Auswertung dieses Verfahrens allen Kraftfahrern dieses Betriebes aufgezeigt wird, welche schwerwiegenden Folgen eine solch leichtfertige Handlungsweise haben kann. Die Auswertung dieses Urteils soll wesentlich dazu beitragen, bei den Kraftfahrern die Überzeugung von der Notwendigkeit der konsequenten Einhaltung der Straßenverkehrsbestimmungen zu festigen.

§§ 1, 7 Abs. 2 StVO.

1. Ein Kraftfahrer darf bei Dunkelheit nur mit einer solchen Geschwindigkeit fahren, die es ihm ermöglicht, beim Auftauchen eines Hindernisses in seiner Fahrbahn innerhalb des durch seine Scheinwerfer ausgeleuchteten Bereichs zu halten. Dies gilt nur dann nicht, wenn es sich um ganz ungewöhnliche Hindernisse, wie z. B. Straßensperren, unvorschriftsmäßige Baustoffablagerungen u. ä., handelt.

2. Ein Kraftfahrer, der vom Gegenverkehr geblendet wird und zugleich eine unübersichtliche Verkehrssituation auf der eigenen Fahrbahn antrifft, ist zum Halten verpflichtet. Er kann unter diesen Umständen nicht mehr darauf vertrauen, daß sich alle Verkehrsteilnehmer verkehrsgerecht verhalten.

KrG Gräfenhainichen, Urt. vom 22. September 1960 — S 136/60.

Die Angeklagte ist seit 1935 im Fuhrgeschäft ihres Mannes tätig. Sie besitzt die Fahrerlaubnis der Klassen 3 und 4 und die Zusatzerteilung für Taxifahrer. In der letzten Zeit hat sie hauptsächlich Taxifahrten ausgeführt.

Am Abend des 1. März 1960 fuhr die Angeklagte mit ihrem PKW „Opel“ mit vier Fahrgästen vom Bahnhof E. nach S. Der PKW war nur für vier Personen zugelassen. Außerhalb der Ortschaft bis kurz vor S. hinderte Nebel an der Sicht, der aber im Ort selbst nicht mehr vorhanden war. Es war noch leicht diesig, aber bereits dunkel, als die Angeklagte zwischen 18.30 und 19.00 Uhr in S. ankam. Kurz vor der Ortschaft bremste sie die Geschwindigkeit noch etwas ab, so daß sie nach eigenen Angaben und nach Aussagen der Zeugen noch mit etwa 35 bis 40 km/h fuhr. Die Angeklagte hatte mit abgeblendetem Licht eine Sichtweite von 25 m. Sie fuhr wegen der besseren Sicht auf der Mitte der Fahrbahn. Kurz bevor die Angeklagte in die Höhe des Klubhauses kam, kam ihr ein Kraftfahrzeug entgegen, das abgeblendet und mit Nebellampen fuhr. Als die Angeklagte daraufhin rechts hinüberfuhr, bemerkte sie auf der rechten Seite in etwa 25 Meter Entfernung einen Schatten, den sie als einen Menschen erkannte. So lenkte sie wieder zur Fahrbahnmitte. Sie richtete jetzt