

Ihr Augenmerk auf den Teerstreifen und den Gegenverkehr. Das entgegenkommende Kraftfahrzeug hatte sich soweit genähert, so daß die Angeklagte wieder zur rechten Straßenseite hinüber wollte. In diesem Moment hörten die Angeklagte und die im Wagen sitzenden Zeugen einen Knall. Die Angeklagte fuhr mit dem PKW noch bis kurz hinter die Straßeneinmündung von Richtung D. und brachte den Wagen zum Halten. Die Angeklagte äußerte zu den anderen Insassen, bevor sie ausstieg, daß sie eine Frau überfahren hätte. Die angefahrene Frau lag 1,30 m von der Fahrbahnkante entfernt etwa 28 m hinter dem haltenden Wagen. Die Betonstraße in S. ist gut und übersichtlich, allerdings war sie an diesem Abend naß. Das Klubhaus und die Straße waren beleuchtet.

Die Geschädigte erlitt durch den Anprall und den Sturz einen Schädelbasisbruch und eine kleine Wunde am Hinterkopf, an deren Folgen sie verstarb. An dem PKW waren verschiedene Wischspuren und am Winker Stoffreste sowie eine kleine Einbeulung am Aufbau der vorderen Windschutzscheibe. Der Winker war zusammengedrückt. Auf Grund dieses Sachverhalts hat das Kreisgericht die Angeklagte wegen fahrlässiger Tötung gemäß § 222 StGB in Verbindung mit einem Verstoß gegen §§ 1, 7 StVO zu sechs Monaten Gefängnis verurteilt.

Aus den G r ü n d e n :

Es ist wahrscheinlich, daß die Angeklagte durch den Gegenverkehr geblendet worden ist. Sie hat sich daraufhin aber nicht so verhalten, wie es ihre Pflicht als Kraftfahrer gewesen wäre. Gern. § 7 Abs. 2 StVO hat sie ihre Fahrgeschwindigkeit so einzurichten, daß sie jederzeit ihren Pflichten nach den Grundregeln der StVO nachkommen kann. Deshalb hätte sie nur so schnell fahren dürfen, daß sie beim Auftauchen eines nicht ungewöhnlichen Hindernisses in ihrer Fahrbahn innerhalb des durch die Scheinwerfer ihres Fahrzeugs ausgeleuchteten Bereichs hätte halten können. Dieser Pflicht ist die Angeklagte nicht nachgekommen. Bei der gefahrenen und von den Zeugen bestätigten Geschwindigkeit beträgt der Bremsweg 14,4 m. Wenn man den bei dieser Geschwindigkeit höchsten Reaktionsweg von 11,1 m hinzurechnet, hätte die Angeklagte in jedem Fall bei ihrer Geschwindigkeit 26,5 m benötigt, ehe sie zum Halten kam. Sie hatte aber nur eine Sichtweite von 25 m auf Grund ihrer Scheinwerfer; hinzu kommen die nasse Fahrbahn und der Gegenverkehr. Sie hätte also ihre Geschwindigkeit entsprechend reduzieren oder in Anbetracht der Blendwirkung durch den Gegenverkehr gar halten müssen.

Die Angeklagte gibt zu, daß sie sofort hätte bremsen und halten müssen, sobald sie den unmittelbaren Gefahrenmoment erkannt hatte. Sie will auch sofort gebremst haben, ist aber noch ein Stück weiter gefahren bzw. hat den Wagen ausrollen lassen. Eine Gefahrenbremsung wäre aber in jedem Fall von den Zeugen im Auto bemerkt worden.

Die Angeklagte wird nicht von ihrer Schuld dadurch befreit, daß sich auch die Geschädigte nicht verkehrsmäßig verhalten und die Fahrbahn betreten hat. Gemäß § 33 StVO haben die Fußgänger die Gehwege zu benutzen, sofern solche vorhanden sind. Die Geschädigte hat deshalb mit Schuld daran, daß es zu dem Unfall gekommen ist. Ein Verkehrsteilnehmer kann sich aber nur so lange darauf verlassen, daß sich auch die anderen Bürger verkehrsgerecht verhalten werden (OG in NJ 1958 S. 679), als er nicht durch Umstände auf das Gegenteil aufmerksam gemacht wird.

Die Angeklagte hat schuldhaft gehandelt und fahrlässig den Tod der Geschädigten verursacht. Sie hat die Grundregeln der §§ 1 und 7 der Straßenverkehrsordnung nicht beachtet. Wenn sie den aus diesen Bestimmungen entstehenden Pflichten nachgekommen wäre, hätte sie nach dem Erkennen der Geschädigten die Möglichkeit gehabt, den Verkehrsunfall zu vermeiden. Diese Art der Verkehrsunfälle haben eine hohe Gesellschaftsgefährlichkeit. Es ist deshalb notwendig, daß zur Erziehung der Angeklagten und aller anderen Ver-

kehrsteilnehmer eine der Gesellschaftsgefährlichkeit der Tat entsprechende Strafe ausgesprochen wird. Unter Berücksichtigung aller Umstände erkannte das Gericht auf die vom Staatsanwalt beantragte Gefängnisstrafe in Höhe Vo^* , sechs Monaten. Der Antrag des Verteidigers, die Angeklagte bedingt zu verurteilen, wenn sie das Gericht für schuldig befand, konnte keine Berücksichtigung finden.

Der hohe Grad der Fahrlässigkeit, die Verletzung der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung durch die Überbelastung des Fahrzeugs, die Verletzung des § 7 Abs. 2 StVO durch eine den Umständen nach überhöhte Geschwindigkeit und die schwerwiegenden Folgen der Tat erfordern eine unbedingte Strafe;

§ 7 Abs. 3 StVO.

Der Kraftfahrer muß zu vorausfahrenden Kraftfahrzeugen einen solchen Sicherheitsabstand halten, daß er auch im Falle der Gefahrenbremsung des Vorausfahrenden sein Fahrzeug zum Halten bringen kann, ohne aufzufahren.

Diese Forderung ist erfüllt, wenn der Abstand so viel Meter beträgt, wie das Kraftfahrzeug jeweils Stundenkilometer fährt. Jedoch muß der Kraftfahrer dabei noch die Eigenarten des eigenen und des vorausfahrenden Kraftfahrzeugs, die Straßenverhältnisse und den Zustand der Bereifung berücksichtigen.

KrG Gräfenhainichen, Urt. vom 17. Januar 1961 — S 203/60.

Am 19. Oktober 1980 gegen 12.45 Uhr durchfuhr der 21jährige Angeklagte mit einem Kraftomnibus „Ikarus“ die Gemeinde R. mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h. Er hatte den Auftrag, Arbeiter an ihren Arbeitsort zu fahren. Der Angeklagte befährt seit nahezu zwei Jahren täglich diese Strecke. Er kannte also die Straßenverhältnisse und Unfallschwerpunkte. Vor dem Fahrzeug des Angeklagten fuhr ein LKW mit 20—25 km/h.

Der Angeklagte näherte sich diesem Fahrzeug bis auf eine Entfernung von 20—25 Meter. In diesem Augenblick bemerkte er ein kurzes Aufleuchten des Stopplichtes des LKW, der nach weiteren fünf Metern zum Stehen kam. Der Angeklagte reagierte zwar sofort, indem er sein Fahrzeug abbremste, konnte es jedoch nicht vermeiden, daß auf Grund des nassen Straßenbelages der Omnibus nicht zum Stehen kam. Es bestand die Gefahr, daß er direkt auf den LKW aufprallte. Diese Gefahr erkennend, versuchte der Angeklagte durch Überholen des LKW den möglichen Aufprall zu vermeiden. Da ihm von vorn aus Richtung G. ein PKW entgegenkam, konnte der Angeklagte den LKW nicht überholen. Er versuchte nunmehr sein Fahrzeug wieder hinter den LKW zu bringen. Infolge der schlechten Bremswirkung des Omnibusses erfolgte dann der Aufprall auf die hintere Seite des LKW, dessen Ladefläche beim Aufprall etwa 15 bis 20 Zentimeter nach vorn geschoben wurde. Durch den Aufprall wurden vier Personen leicht verletzt. An der Stirnseite des Omnibusses entstand Sachschaden.

Aus den G r ü n d e n :

Der Angeklagte hat diesen Unfall verschuldet. Ihm war bekannt, daß jeder Kraftfahrer seine Fahrgeschwindigkeit so einzurichten hat, daß er sein Fahrzeug in jeder Verkehrssituation beherrscht und dadurch Unfälle vermeidet. Im § 7 Abs. 3 StVO wird dem Kraftfahrer zur Pflicht gemacht, einen angemessenen Abstand gegenüber dem vor ihm fahrenden Fahrzeug einzuhalten, um ein Auffahren zu verhindern. Das hat der Angeklagte offensichtlich nicht getan. Dies gab er in der Hauptverhandlung auch zu. Bei einer eigenen Fahrgeschwindigkeit von etwa 35—40 km/h hielt er nur einen Abstand von etwa 20 Meter. Des weiteren hat er nicht beachtet, daß seine Reifen in ihrer Griffkraft schon erheblich nachgelassen hatten und bei einem nassen Wetter, wie es am Unfalltag zu verzeichnen war, in der Bremswirkung wesentlich beeinträchtigt wurden. Diese Faktoren so wie den notwendigen Sicherheitsabstand, der nach einer Faustregel Fahrgeschwindig-