

## Strafrecht

§§ 1, 7 StVO; § 222 StGB.

1. Der Grundsatz, daß jeder Teilnehmer im Straßenverkehr darauf vertrauen darf, daß auch die anderen Verkehrsteilnehmer sich ihrer Pflichten bewußt sind und sich entsprechend verhalten (Vertrauensgrundsatz), hat uneingeschränkt auch zur Nachtzeit Geltung.

2. Bei Nachtfahrten hat der Fahrzeugführer, unbeschadet seiner Verpflichtung, die Fahrgeschwindigkeit der Verkehrslage anzupassen, die Fahrgeschwindigkeit so einzurichten, daß das Fahrzeug erforderlichenfalls innerhalb der eingesehenen Fahrstrecke zum Stehen gebracht werden kann.

Der Bremsweg, bei dessen Berechnung Straßenzustand und -beschaffenheit sowie der Weg, den das Fahrzeug während der Reaktionszeit zurücklegt, zu berücksichtigen sind, darf nicht länger sein als die Übersicht des Fahrers über die Fahrbahn.

3. Die Übersicht des Fahrers über die Fahrbahn muß nicht mit der von den eigenen Scheinwerfern ausgeleuchteten Fahrstrecke (Lichtweg) identisch sein. Sie wird nicht nur durch die eigene Beleuchtung, sondern — unter Berücksichtigung der Wetterverhältnisse — auch durch andere natürliche oder künstliche Lichtquellen und durch die persönlichen Eigenschaften des Kraftfahrers bestimmt und unter Umständen auch durch die Fahrbahnbeschaffenheit oder -begrenzung (helle Betonfahrbahn oder Baumbegrenzung) beeinflußt. Die Übersicht wird daher — besonders beim Fahren mit Abblendlicht — oft länger sein als der Lichtweg.

4. Bei Benutzung der Autobahn darf der Fahrzeugführer — unter Beachtung der aus der Verkehrslage erwachsenden Pflichten bei gleichzeitiger Berücksichtigung wetterbedingter Sichtbehinderung — darauf vertrauen, daß die vor ihm liegende Fahrstrecke frei ist, soweit nicht Rückbeleuchtung, Sicherungsgeräte o. ä. vor ihm fahrender oder haltender Fahrzeuge die völlige oder teilweise Sperrung der Strecke durch ein oder mehrere Fahrzeuge (Überholvorgang) anzeigen. Im letzteren Fall hat der Fahrzeugführer die Geschwindigkeit des Fahrzeuges dar auf diese Weise begrenzten Übersicht über die Fahrbahn anzupassen.

OG, Urt. vom 8. Februar 1963 - 3 Zst III 51/62.

Das Kreisgericht hat den Angeklagten wegen fahrlässiger Tötung unter gleichzeitiger Festlegung einer Bewährungsfrist von zwei Jahren bedingt zu acht Monaten Gefängnis verurteilt.

Es hat hierzu im wesentlichen folgende Feststellungen getroffen:

Am 27. September 1961 begab sich der Angeklagte nach Arbeitsschluß zu seinen Eltern, um ihnen bei der Arbeit behilflich zu sein. Gegen 19.30 Uhr fuhr er dann mit seinem Motorrad, Typ Simson-Sport, von Ch. nach Hause in Richtung T. Dabei benutzte er die Fernverkehrsstraße F 246. Wegen der Dunkelheit hatte er das Fernlicht eingeschaltet, das ihm eine Sicht von etwa 80 bis 100 m gab. Seine Fahrgeschwindigkeit lag bei 60 km/h. An diesem Abend hatten sich die Bürger Sch. und L. in T. in einer Gaststätte aufgehalten und getrunken. In angetrunkenem Zustand bestiegen beide ihre Fahrräder, um nach Ch. zu fahren. Auf der Fahrt trafen Sch. und L. den Bürger H., der sich völlig betrunken auf der Landstraße befand und infolge Alkoholeinwirkung sein Fahrrad nicht benutzen konnte. Weil Sch. und L. den H. kannten, hoben sie ihn auf und veranlaßten ihn, mit ihnen den Heimweg fortzusetzen, wobei sie die Fahrräder schoben. L. ging als erster, gefolgt von H. und Sch. Sie benutzten die rechte Fahrbahnseite. H. war so betrunken, daß er seinen Kopf nicht heben konnte, sondern immer zur Erde sah. Wegen seiner hochgradigen alkoholischen Beeinflussung schwankte er nicht nur mit seinem Fahrrad kreuz und

quer über die Fahrbahn, sondern kam auch zu Fall. Sein Fahrrad war, wie auch das des hinter ihm gehenden Sch., unbeleuchtet.

Als der Angeklagte sich mit seinem Motorrad der Unfallstelle bis auf etwa 200 bis 250 m genähert hatte, sah er das schwache Licht, das von der Fahrradlampe des ihm entgegenkommenden Zeugen L. herrührte. Er nahm an, daß es sich um einen Radfahrer handelte, und blendete deshalb sofort sein Fernlicht ab, wobei er seine Geschwindigkeit beibehielt. Er rechnete nicht damit, daß neben oder hinter dem von ihm gesehenen Radfahrer sich noch andere Verkehrsteilnehmer befinden könnten, sondern vertraute darauf, daß ihm lediglich ein Fahrrad entgegenkam.

Der Bürger Sch., der ebenso wie L. das herankommende Fahrzeug des Angeklagten bemerkte, machte H., der infolge seiner Trunkenheit bis auf die vom Angeklagten befahrene Straßenseite geschwankt war, auf das sich nähernde Fahrzeug aufmerksam. H. gab noch eine unverständliche Antwort, und dann erfolgte bereits sein Zusammenstoß mit dem Fahrzeug des Angeklagten. H. und der Angeklagte kamen zu Fall, wobei dieser nur leicht verletzt und H. getötet wurde.

Der Präsident des Obersten Gerichts der Deutschen Demokratischen Republik hat die Kassation dieses Urteils beantragt, mit der die unrichtige Anwendung des § 222 StGB gerügt wird.

Der Kassationsantrag führte zur teilweisen Aufhebung des angefochtenen Urteils und zur Freisprechung des Angeklagten.

Aus den G r ü n d e n :

Bei der Verurteilung ist das Kreisgericht davon ausgegangen, daß der Angeklagte den in erster Linie vom Geschädigten infolge dessen verkehrswidrigen Verhaltens herbeigeführten Unfall mit schweren Folgen dadurch mitverschuldet hat, daß er seiner nach Abblendung auf etwa 30 m verkürzten Sichtweite nicht auch den im Notfall erforderlichen Bremsweg durch entsprechende Geschwindigkeitsminderung angepaßt hat. Das Kreisgericht leitet, ohne auf andere bedeutsame Faktoren für die Sichtweite des Angeklagten hinzuweisen, deren Verkürzung auf 30 m fast automatisch aus der Ablendung des Scheinwerfers her. Daraus muß geschlossen werden, daß das Kreisgericht die Übersicht über die Fahrstrecke mit der durch die eigene Fahrzeugbeleuchtung ausgeleuchteten Strecke gleichsetzt. Das ist aber in dieser Allgemeinheit nicht richtig.

Die Übersicht muß nicht notwendig mit der von den Scheinwerfern des eigenen Fahrzeugs ausgeleuchteten Fahrstrecke (Lichtweg) identisch sein. Sie wird nicht nur durch die eigene Beleuchtung, sondern — unter Berücksichtigung der Wetterverhältnisse — auch durch andere natürliche oder künstliche Lichtquellen und durch die persönlichen Eigenschaften des Kraftfahrers bestimmt und unter Umständen auch durch die Fahrbahnbeschaffenheit oder -begrenzung — wie z. B. helle Betonfahrbahn oder Baumbegrenzung — beeinflußt. Die Übersicht wird daher — besonders beim Fahren mit Abblendlicht — oft länger sein als der Lichtweg. Es besteht also kein Grund zu der im übrigen auch den praktischen Erfordernissen des Kraftverkehrs widersprechenden und undifferenzierten Forderung, im Falle der Ablendung die Geschwindigkeitsverringering immer auf einen dem eigenen Uchtweg angepaßten Bremsweg einzustellen.

Bei Nachtfahrten gilt ebenso wie am Tage der Grundsatz, daß jeder Teilnehmer am Straßenverkehr darauf vertrauen darf, daß auch die anderen Verkehrsteilnehmer sich ihrer Pflichten bewußt sind und sich entsprechend verhalten<sup>1</sup>. Bei Nachtfahrten hat der Fahrzeugführer, ebenso wie bei Tagfahrten, unbeschadet

<sup>1</sup> Vgl. dazu auch OG. Urt. vom 24. Juni 1958 — 3 Zst V 4/58 — in NJ 1958 S. 679. - D. Red.