

seiner Verpflichtung, die Fahrgeschwindigkeit der Verkehrslage anzupassen, die Fahrgeschwindigkeit vielmehr so einzurichten, daß das Fahrzeug erforderlichenfalls innerhalb der mit Hilfe der eigenen Beleuchtung oder auf Grund anderer Faktoren 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 so verstandene Übersicht des Fahrers über die Fahrbahn².

Sofern es sich um die Benutzung der Autobahn handelt, darf der Fahrzeugführer — wiederum 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 die Rückbeleuchtung, Sicherungsgeräte o. ä. vor ihm fahrender oder haltender Fahrzeuge die völlige oder teilweise Sperrung der Strecke durch ein oder mehrere Fahrzeuge (Überholvorgang) anzeigt. Im letzteren Falle hat der Fahrzeugführer die Geschwindigkeit des Fahrzeuges der auf diese Weise abgegrenzten Übersicht über die Fahrbahn anzupassen.

Eine solche Regelung ist für die Benutzung der Autobahn, wenn ihr Verwendungszweck nicht in Frage gestellt werden soll, geboten. Sie führt auch nicht zu einer erhöhten Gefährdung der Verkehrssicherheit, weil die in den §§ 1, 4, 6, 7, 9, 10 und 12 Autobahnordnung vom 1. Juli 1952 (GBl. S. 521) für den Autobahnverkehr festgelegten Besonderheiten im Zusammenhang mit dem auch hier geltenden Vertrauensgrundsatz für die nach vorn nicht durch Rückbeleuchtung o. ä. begrenzte Fahrstrecke bzw. für den Raum bis zu einer solchen Begrenzung Gefahrenfreiheit gewährleisten.

Diesen Fragenkomplex hat das Kreisgericht in seinem ganzen Umfang nicht erkannt und deshalb den Sachverhalt nicht so umfassend geklärt, daß aus den Urteilsfeststellungen die Frage nach dem Vorliegen einer Verletzung des § 1 StVO durch den Angeklagten abschließend beantwortet werden kann. Die Beantwortung dieser Frage kann aber im vorliegenden Falle offenbleiben, da nicht wegen eines Verstoßes gegen die StVO Anklage erhoben worden ist und die Verantwortlichkeit des Angeklagten wegen fahrlässiger Tötung aus anderen Gründen ohnehin ausgeschlossen werden muß.

Selbst wenn davon ausgegangen werden müßte, daß dem Angeklagten im Hinblick auf seine Fahrgeschwindigkeit eine Pflichtverletzung zur Last fällt, irrt das Kreisgericht, wenn es allein aus dieser Pflichtverletzung die Mitschuld des Angeklagten an dem Unfall und der dadurch hervorgerufenen Todesfolge ableitet. Eine solche Pflichtverletzung könnte strafrechtliche Verantwortlichkeit des Angeklagten für den Unfall mit tödlichem Ausgang nur dann begründen, wenn sie Unfallursache wäre, also Kausalzusammenhang zwischen ihr und dem Tode des Geschädigten bestünde. Auch diese Frage hat das Kreisgericht nicht ausreichend untersucht und beachtet. Es stellt in seinem Urteil ausdrücklich fest, daß der Geschädigte nach den glaubhaften Angaben des Angeklagten direkt vor das Fahrzeug lief und dieser die dadurch hervorgerufene Verkehrssituation erst wenige Meter vor der Unfallstelle erkannt hat. Es führt an anderer Stelle weiter aus, daß angesichts der Tatsache, daß der Geschädigte plötzlich von der Seite in den Lichtkegel der Fahrzeugbeleuchtung des Angeklagten eingedrungen ist, die Verhinderung des Zusammenstoßes auch bei Einhaltung einer angemessenen Geschwindigkeit bezweifelt werden müsse. Diese Zweifel, die nichts anderes sind als Zweifel an der Ursächlichkeit der angenommenen Pflichtverletzung

des Angeklagten für den Unfall, sind nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme des Kreisgerichts auch durchaus berechtigt (*wird ausgeführt*).

Damit ist der Nachweis dafür nicht erbracht, daß ein mögliches pflichtwidriges, den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung widersprechendes Verhalten des Angeklagten für den Unfall und damit den Tod des Geschädigten ursächlich war. Der Angeklagte durfte allein aus diesem Grunde nicht wegen fahrlässiger Tötung verurteilt werden.

§§ 1, 6 Abs. 2, 7 Abs. 2, 48 StVO; § 230 StGB.

1. Zur Gesellschaftsgefährlichkeit von Verkehrsdelikten mit schwerwiegenden Folgen.

2. Werden durch verkehrswidriges Verhalten eines Verkehrsteilnehmers im Straßenverkehr schuldhaft schwerwiegende Folgen herbeigeführt, so müssen diese bei der Strafzumessung mit der Art und Weise der Tatbegehung und ihren Ursachen sowie mit den in der Person des Täters liegenden Umständen, worunter auch sein vor der Tat liegendes Verhalten im Straßenverkehr fällt, besonders sorgfältig abgewogen werden.

OG, Urt. vom 5. März 1963 - 2 Zst HI 5 63.

Der Angeklagte wurde am 2. Oktober 1962 durch das Kreisgericht wegen Gefährdung der Sicherheit im öffentlichen Straßenverkehr in Tateinheit mit fahrlässiger Körperverletzung (§§ 1, 6 Abs. 2, 7 Abs. 2, 48 StVO, §§ 230, 73 StGB) zu sieben Monaten Gefängnis und dem Grunde nach zum Schadensersatz verurteilt.

Dem Urteil liegt folgender Sachverhalt zugrunde:

Der aus der siebenten Klasse der Grundschule entlassene Angeklagte ist vom Beruf Fräser. In seinem Lehrbetrieb, in dem er bis zum 2. Juni 1962 beschäftigt war, hatte er wegen mangelhafter Maschinenpflege und unberechtigter Benutzung eines Motorrades zwei Verweise bekommen. Bereits im März 1961 wurde er beim Fahren eines Motorrades ohne Fahrerlaubnis angetroffen und mußte deshalb auf Grund einer polizeilichen Strafverfügung 60 DM Ordnungsstrafe bezahlen. Im August 1961 erwarb er die Fahrerlaubnis der Klasse I. Danach machte er sich mehrfacher Verkehrsübertretungen schuldig. Im Oktober 1961 verursachte er im Stadtzentrum von K. einen Verkehrsunfall durch Nichtbeachtung des Gegenverkehrs. Er erhielt deshalb zwei Stempel in den Berechtigungsschein und mußte 10 DM zahlen. Zu Ostern 1962 bekam er wiederum zwei Stempel, weil er innerhalb einer geschlossenen Ortschaft mit einer Geschwindigkeit von 70 km/h gefahren war. Im Mai 1962 überschritt er erneut die Geschwindigkeitsgrenze. Ihm wurde deshalb die Fahrerlaubnis für die Dauer von sechs Wochen entzogen und ein Stempel im Berechtigungsschein angebracht. Bereits am 22. Juli 1962, also wenige Wochen nach Rückgabe der Fahrerlaubnis, erhielt er wiederum zwei Stempel, weil er die Vorfahrt eines anderen Verkehrsteilnehmers nicht beachtet hatte.

Am 29. Juli 1962 fuhren der Angeklagte und die Zeugin Ke. mit seinem Motorroller „Berlin“ auf der Fernverkehrsstraße 148 nach K. In der Nähe von O. macht diese Straße in Richtung K. eine scharfe Rechtskurve. Am Anfang der Kurve hat sich etwa 1,60 Meter vom rechten Straßenrand entfernt eine sechs Meter lange flache Bodenwelle gebildet. Vor dieser Kurve hatte der Angeklagte mit einer Geschwindigkeit von 70 km/h den in gleicher Richtung mit dem Motorrad fahrenden Zeugen G. überholt. Die Kurve durchfuhr der Angeklagte mit einer solchen Geschwindigkeit, daß sein Fahrzeug von der rechten Fahrbahnseite abgedrängt wurde, auf die linke Fahrbahnseite gelangte und dadurch mit dem ihm entgegenkommenden Motorrad des vorschriftsmäßig rechts fahrenden Zeugen Kr. seitlich zusammenstieß. Es kam zum Sturz. Kr. und dessen Soziusfahrerinnen sowie die des Angeklagten erlitten schwere Verletzungen. Dem Zeugen Kr. wurde der linke Unterschenkel zertrümmert, so daß er amputiert werden mußte.

Gegen dieses Urteil richtet sich der Kassationsantrag des Präsidenten des Obersten Gerichts, der zugunsten des Angeklagten gestellt wurde. Der Antrag hatte Erfolg.

² vgl. dazu auch KrG Grälenhainichen, Urt. vom 17. Januar 1961 - S 203,60² - in NJ 1901 S. 324. - D. Red.