

Entscheidung des Kreisgerichts nicht gefolgt werden kann, dann deshalb, weil die der konkreten Sache zugrunde liegenden Umstände ungenügend berücksichtigt wurden und unter Außerachtlassung der an jeden Verkehrsteilnehmer zu stellenden Anforderungen dem Kraftfahrzeugführer einseitig und allein eine Verantwortung auferlegt wurde, die seine physische und psychische Leistungsgrenze übersteigt.

Dabei erscheint es vorerst notwendig, darauf hinzuweisen, daß das Urteil des Kreisgerichts eine Reihe von Widersprüchen enthält und in der Beweisführung nicht zwingend ist.

So wird die Darstellung des Angeklagten, er habe den Verunglückten überhaupt nicht gesehen und diesen beim Überfahren lediglich physisch als Hindernis wahrgenommen, mit dem Hinweis auf das Einsetzen der Bremsspur in der Höhe der Anfangslage des tödlich Verunglückten unter Berücksichtigung der objektiv gegebenen Reaktion von mindestens einer Sekunde widerlegt. Wenn aber der Angeklagte tatsächlich, wie vom Kreisgericht festgestellt worden ist, den auf der Straße Liegenden schon 20 Meter vorher wahrgenommen hat, so erhebt sich die Frage, warum er dann erst nach 40 Metern zum Halten kam und beim Aussteigen den Zeugen M. fragte, „was los sei“.

Die für die Berechnung der Licht- und Sichtverhältnisse bedeutsamen Maße sind in einer Rekonstruktion ermittelt worden. Bei aller Anerkennung des Bemühens des Kreisgerichts, dadurch die am Unfalltag tatsächlich gegebene Verkehrssituation zu erforschen, kann dennoch dabei nicht übersehen werden, daß die insoweit ermittelten Werte nicht absoluten Wahrheitsgehalt haben müssen. Einmal erscheint es ohnehin fraglich, inwieweit sich überhaupt die am Tagtag vorhandenen Lichtverhältnisse absolut rekonstruieren lassen. Aber abgesehen davon darf nicht verkannt werden, daß die Adaptionfähigkeit des Auges auch bei gleichen tatsächlich vorhandenen Lichtverhältnissen unterschiedlich sein kann. So bestand durchaus die Möglichkeit, daß beispielsweise bei der Rekonstruktion das für die Sehpysiologie bedeutsame Rhodopsin (Sehpurpur) infolge der während dieser Zeit länger im Betrieb befindlichen Lichtquellen stärker gebleicht war, als dies bei einem regenerierten Rhodopsin bei Dunkelheit der Fall ist, und infolgedessen plötzlich auftretende Lichtquellen eine stärkere Blendwirkung verursachten (vgl. Dürrwald, Gerichtsmedizinische Untersuchungen bei Verkehrsunfällen, Leipzig 1966, S. 47 ff.).

Das Kreisgericht vertritt die Auffassung, daß der Angeklagte bei Anpassung seiner Geschwindigkeit an die Sichtverhältnisse in der Lage gewesen wäre, den Verunglückten rechtzeitig zu erkennen. Worauf diese Feststellungen beruhen, ist unklar. Angaben über die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit des Angeklagten sind im Urteil ebensowenig enthalten wie solche über die Lichtweite der abgeblendeten Scheinwerfer. Es muß demnach von der unwidersprochen gebliebenen Darstellung des Angeklagten ausgegangen werden, wonach seine Geschwindigkeit etwa 50 km/h und die Lichtweite seiner abgeblendeten Scheinwerfer 34 Meter betragen. Aus dem Verhältnis dieser beiden Größen kann jedoch nicht auf eine überhöhte Geschwindigkeit geschlossen werden, da die Lichtweite in etwa dem Bremsweg bei der gefahrenen Geschwindigkeit entsprach.

Andererseits wendet sich das Kreisgericht gegen die von der Verteidigung vorgenommene, angeblich schematische Berechnung des Bremswegs und führt aus, daß selbst für den Fall eines zu späten Erkennens dann noch ein gefahrloses Ausweichen möglich gewesen wäre, wenn der Angeklagte das Maß und die Aufmerksamkeit beim Lenken seines Fahrzeugs gezeigt hätte, die insbesondere bei Nachtfahrten von einem Kraftfahrer

erwartet werden müssen. Insoweit widerspricht sich also das Kreisgericht selbst, indem es nicht eine überhöhte Geschwindigkeit nach § 7 StVO, sondern eine mangelnde Sorgfalt nach § 1 StVO als die für die fahrlässige Tötung ursächliche Pflichtverletzung charakterisiert.

Die Behauptung des Angeklagten, er sei durch das kurze Aufleuchten der Lichthupe geblendet worden, wird vom Kreisgericht mit dem Hinweis abgetan, daß ein solches Signal 47 Meter vor dem späteren Unfallort — also 38 Meter vom Standort des Zeugen M. aus gerechnet — gegeben worden sei. Auch hier unterschätzt das Kreisgericht wieder die insoweit vorliegenden Erfahrungen, daß eine solche Darstellung durchaus den Tatsachen entsprechen kann, weil selbst bei einem plötzlichen kurzfristigen Aufblenden die Adaptionfähigkeit des Auges empfindlich gestört werden kann und die Nachwirkungen relativ lange anhalten können.

Angesichts dieser Widersprüche muß demnach zunächst auf der Grundlage des Beweisergebnisses von folgenden, für die vorliegende Sache bedeutsamen Tatsachen ausgegangen werden:

- Der Angeklagte ist anfangs nicht mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren.
- Er hat beim Annähern auf eine Entfernung von 38 Metern an den Zeugen M. seine Geschwindigkeit nicht gemindert.
- Er ist durch das Lichthupensignal des Zeugen M. geblendet worden.
- Er hat den Verunglückten tatsächlich nicht wahrgenommen, obwohl objektiv die Möglichkeit bestand, diesen auf eine Entfernung von 27 Metern als Hindernis und auf 20 Meter als Mensch wahrzunehmen.

Bei dieser Sachlage erhebt sich die Frage, ob der Angeklagte sich einer fahrlässigen Verhaltensweise schuldig gemacht hat, und zwar entweder dadurch, daß er trotz Blendung seine Fahrgeschwindigkeit beibehalten hat, oder aber, daß er infolge Unachtsamkeit den spätestens auf 27 Meter als Hindernis zu erkennenden Bürger D. nicht wahrgenommen hat. Diese Frage muß im Gegensatz zur Auffassung des Kreisgerichts unter Berücksichtigung der in dieser Sache vorliegenden Umstände verneint werden. Die Ablehnung der Auffassung des Kreisgerichts steht nicht im Widerspruch zu dem eingangs erwähnten Grundsatz, daß die Geschwindigkeit den Sichtverhältnissen anzupassen ist.

Es wurde bereits ausgeführt, daß der Angeklagte, solange er nicht durch das ihm entgegenkommende Fahrzeug des Zeugen M. beeinträchtigt wurde, mit einer seinem Sichtweg angepaßten Geschwindigkeit gefahren ist. Entgegen der Auffassung des Kreisgerichts bestand für ihn aber auch dann keine Notwendigkeit, seine an sich ohnehin nicht überhöhte Geschwindigkeit weiter herabzusetzen, als er durch das Hupensignal des Zeugen M. geblendet wurde. Zwar wird im allgemeinen eine solche Vorsichtsmaßnahme geboten und bei länger anhaltender Blendwirkung sogar ein Anhalten erforderlich sein, wenn beispielsweise die Straße sehr schmal und belebt ist oder die vor Eintritt der Blendwirkung überschaubare Wegstrecke nur kurz war. Dagegen kann nicht immer verlangt werden, daß ein Kraftfahrer infolge der von im Gegenverkehr befindlichen Fahrzeugen ausgehenden Blendwirkung seine Geschwindigkeit stets auch dann den dadurch beeinträchtigten Sichtverhältnissen anzupassen hat, wenn er zuvor eine längere Wegstrecke einsehen und überblicken konnte, ohne daß dabei ein Hindernis wahrzunehmen war. Für diesen Fall darf der Kraftfahrer darauf vertrauen, diese Wegstrecke gefahrlos befahren zu können, und er muß nicht damit rechnen, daß plötzlich und unerwartet schwer erkennbare Hindernisse auftauchen. Andernfalls wäre