

die Zeit gegen 5 Uhr morgens ermittelt. Die Monotonie des Fahrens, wie sie besonders beim Benutzen der Autobahn besteht, begünstigt das Ermüden. Das erklärt auch — wie die Praxis zeigt —, weshalb die meisten Einschlafunfälle sich auf der Autobahn zutragen. Überwiegend sind hieran westdeutsche Kraftfahrer beteiligt, die in der Regel bereits längere Fahrstrecken in der Bundesrepublik hinter sich haben.

Nach den als gesichert anzusehenden wissenschaftlichen Erkenntnissen ist es offenkundig, daß die mannigfaltigen subjektiven Anzeichen der aufkommenden Ermüdung, die im Experiment als Früh- und Spätsymptome ermittelt wurden, von jedem körperlich und geistig gesunden Fahrzeugführer verspürt werden. Ein plötzliches Einschlafen ohne vorherige Anzeichen einer Ermüdung ist nicht denkbar. Es kündigt sich immer durch Müdigkeitserscheinungen an. Deshalb kann sich kein Kraftfahrer darauf berufen, er habe vor dem Einschlafen keine Ermüdungserscheinungen bemerkt.

Hieraus folgt, daß auch der Angeklagte vor dem Einschlafen Ermüdungserscheinungen verspürt hat, selbst wenn er dies in Abrede stellt. Dafür gibt es auch einen konkreten Anhaltspunkt im Verfahren. So erklärte der Angeklagte an der Unfallstelle unmittelbar nach dem Verkehrsunfall, er habe angenommen, auf der Fahrbahn habe sich ein Gegenstand befunden, wodurch er einen Ruck in der Lenkung verspürt habe. Die Überprüfung der Fahrspur auf der befestigten Fahrbahn und dem angrenzenden Bankettstreifen ergab jedoch keine Kratzspuren oder anderweitige Spuren, die diese Annahme bestätigten. Das vom Angeklagten angenommene Hindernis war in Wirklichkeit nicht vorhanden, sondern bestand nur in seiner Einbildung. Eine solche Sinnestäuschung ist eine typische Übermüdungserscheinung.

Deshalb ergibt sich aus der Bezugnahme des Bezirksgerichts auf die auf langjährigen Untersuchungen beruhenden, wissenschaftlich gesicherten Erkenntnisse (vgl. Dürwald, Gerichtsmedizinische Untersuchungen bei Verkehrsunfällen, Leipzig 1966, S. 23 ff.) selbst die Bejahung der Frage, ob der Angeklagte sich in Kenntnis vorhandener Ermüdungserscheinungen zur Weiterfahrt entschlossen und damit seine ihm nach § 5 Abs. 1 StVO obliegenden Pflichten schuldhaft verletzt hat.

Soweit das Bezirksgericht zum Nachweis eines schuldhaften Verhaltens des Angeklagten darüber hinaus vom Kreisgericht die Beiziehung eines Sachverständigen-gutachtens fordert, inwieweit andere Faktoren die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigt oder aufgehoben und in ihrer Folge eine Bewußtseinsstörung oder Bewußtseinsstörung des Angeklagten nach sich gezogen haben, verkennt es die Voraussetzungen für die Einholung von Sachverständigen-gutachten, wie sie das Oberste Gericht in mehreren Entscheidungen zum Ausdruck gebracht hat.

Die allseitige und vollständige Aufklärung des Sachverhaltes ist die grundlegende Voraussetzung zur Verwirklichung des Prinzips der sozialistischen Gesetzlichkeit und Gerechtigkeit. Deshalb müssen alle die Grundlage und den Umfang der strafrechtlichen Verantwortlichkeit bestimmenden Gesichtspunkte sachbezogen erörtert, geprüft und festgestellt werden. Die Forderung nach vollständiger Sachaufklärung findet jedoch dort ihre Grenzen, wo der festgestellte Sachverhalt keinerlei Anhaltspunkte für weitere Beweiserhebungen bietet. Um solche Beweiserhebungen handelt es sich aber im vorliegenden Fall bei der dem Kreisgericht erteilten Weisung zur Beiziehung eines medizinischen Sachverständigen-gutachtens.

Der vom Kreisgericht festgestellte Sachverhalt ergibt

nicht den geringsten Anhaltspunkt dafür, daß die Fahrtüchtigkeit des Angeklagten außer durch Übermüdung evtl. durch Krankheit, Medikamente oder irgendwelche anderen Mittel beeinträchtigt war. Auch eine Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit durch starkes Rauchen — wie sie das Bezirksgericht offensichtlich für möglich hält — ist auf Grund der in der Hauptverhandlung getroffenen Feststellungen nicht vorhanden gewesen. Eine durch die Wirkung des im Rauch befindlichen Kohlenmonoxyds verursachte Bewußtseinsstörung scheidet schon deshalb aus, weil — wie der Angeklagte in der Hauptverhandlung selbst erklärt hat — das im Fahrerhaus an der Seite des Fahrersitzes befindliche Fenster auf der gesamten Fahrt geöffnet blieb, so daß ständig genügend Frischluftzufuhr vorhanden war. Abgesehen hiervon mag starkes Rauchen das Ermüden eines Menschen durchaus begünstigen. Dieser Umstand muß jedoch bei der Beurteilung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit außer Betracht bleiben, da sich auch in diesem Fall vor dem Einschlafen Ermüdungserscheinungen ankündigen.

Soweit das Bezirksgericht vom Gutachter schließlich eine Einschätzung fordert, ob beim Angeklagten irgendwelche krankhaften Störungen Vorlagen, die einem schuldhaften Handeln entgegenstehen können, ist nach dem Sachverhalt auch hierfür kein Raum. Der Angeklagte ist ein verhältnismäßig junger Mensch, der dem anstrengenden Beruf eines Fernlastkraftfahrers gewachsen ist und von sich in keiner Weise behauptet hat, an irgendeiner organischen oder psychischen Krankheit zu leiden, die seine Fahrtüchtigkeit hätte beeinträchtigen können. Er wurde als tauglich zum Führen von Kraftfahrzeugen der Klasse II und III befunden und hat im Zeitpunkt des Antritts der Unfallfahrt sowie bei der Durchführung im Gegensatz zu seinem Kollegen keinerlei krankhafte Anzeichen verspürt.

Das Bezirksgericht hätte daher auf der Grundlage der vom Kreisgericht getroffenen Feststellungen in Verbindung mit den weiter vorliegenden Beweisen unter Präzisierung der nach § 5 Abs. 1 StVO zu beurteilenden Rechtspflichtverletzung des Angeklagten selbst entscheiden und die Berufung als unbegründet zurückweisen müssen.

Anmerkung:

Nach dem neuen Strafgesetzbuch ist, soweit durch schuldhaftes Pflichtverletzungen im Straßenverkehr fahrlässig der Tod eines Menschen verursacht wird, der Tatbestand des § 196 StGB (Herbeiführung eines schweren Verkehrsunfalls) anzuwenden. Diese Bestimmung ist gegenüber der fahrlässigen Tötung gemäß § 114 StGB das spezielle Gesetz. Das Herbeiführen eines schweren Verkehrsunfalls mit Todesfolge ist deshalb nach dem neuen StGB nicht als Tateinheitlich verursachte fahrlässige Tötung zu beurteilen.

Bei Verkehrsstraftaten sind als Pflichten i. S. des § 9 StGB (neu) diejenigen Rechtspflichten anzusehen, die sich für jeden Teilnehmer am Straßenverkehr aus der Straßenverkehrsordnung, der Straßenverkehrszulassungsordnung und unter Umständen auch aus der Autobahnordnung ergeben. Da nur eine schuldhaftes Verletzung konkreter Rechtspflichten strafrechtliche Verantwortlichkeit begründet, wird in Zukunft in jedem Fall zu prüfen sein, ob ein fahrlässiges Verhalten im Sinne der §§ 7 oder 8 StGB (neu) zu bejahen ist und welche der vier möglichen Varianten der fahrlässigen Schuld g.g.f. vorliegt. Unbewußte Pflichtverletzungen begründen nur dann strafrechtliche Verantwortlichkeit, wenn sich der Täter infolge verantwortungsloser Gleichgültigkeit seine Pflichten nicht bewußt gemacht oder wenn er sich