

durchaus ins Rutschen kommen konnte, sofern u. a. auch die Bremsen nicht richtig eingestellt waren.

6. Begünstigt durch die regennasse Straße, den Kurvenverlauf und das linksgeneigte Gefälle setzte ein Wegrutschen des Hängers bei Einleitung des Bremsvorgangs vor Eingang der Kurve durch den Angeklagten H. ein. Das wird durch ihn selbst bestätigt. Er wollte deshalb auch durch Beschleunigung den Zug wieder in eine gestreckte Haltung bringen und schätzt außerdem auch selbst ein, daß ohne die Einleitung eines Bremsvorgangs der Zug nicht ins Schleudern gekommen wäre. Das Ausscheren nach links um 1 bis 1,50 m ist auch durch den Zeugen B. beobachtet worden.

Bei diesem Wegrutschen gelangte das hintere linke Rad des Hängers bis zur äußersten linken Bordsteinkante. Das wird durch die dort festgestellten Spuren bestätigt, die sich adäquat in etwa gleicher Länge und Höhe auch als Abrieb am linken Hinterrad zeigten. Der Einwand des Angeklagten L., möglicherweise sei der Kleinbus bereits vorher mit dem Hänger kollidiert und letzterer sei u. U. erst dann bis zur äußersten linken Bordsteinkante ausgebrochen, ist durch die Lage des Kleinbusses am Unfallort widerlegt, weil nach dem überzeugenden Gutachten der Bezirksbehörde der Deutschen Volkspolizei und der gleichlautenden Aussage des Gutachtens des Instituts für Verkehrssicherheit dann der Kleinbus nicht, wie tatsächlich geschehen, entgegengesetzt zu seiner ursprünglichen Fahrtrichtung auf die andere Straßenseite geschleudert, sondern er bei einem nur tangentialen Anschlag an den Hänger in seiner Fahrtrichtung gesehen rechts aus der Kurve getragen worden wäre. Überdies lassen die Spuren des Anstoßes an dem Hänger ebenfalls nur den Rückschluß zu, daß sich der Hänger bereits vor der Kollision in Schrägstellung befunden hat.

Ist aber der Hänger bereits vor dem Zusammenstoß bis zum linken Fahrbahnrand ausgeschert, so knüpfen sich hieran zwei weitere Schlußfolgerungen: Einmal ist dadurch eindeutig bestätigt, daß der Fahrer des Kleinbusses nicht durch Schneiden der Kurve die Kollision verursachte, sondern daß für ihn absolut keine Möglichkeit mehr bestand, an dem seine gesamte Fahrbahn einnehmenden Hindernis des schrägstehenden Hängers vorbeizukommen. Zum anderen ergibt sich daraus, daß der Angeklagte nicht die rechte Fahrbahnseite eingehalten hat. Bei einer Fahrbahnbreite von 6,70 m am Unfallort und einem tatsächlich zu beobachtenden Ausbrechen des Hängers um 1 bis 1,50 m nach links folgt, wie durch den Sachverständigen überzeugend nachgewiesen wurde, daß dann das Fahrzeug bei seiner Breite von 2,40 m mindestens 1,50 m von der rechten Fahrbahnkante entfernt gefahren ist. Anderenfalls wäre der Anhänger wesentlich weiter herumgerutscht. Er hätte dann fast quer zur Fahrbahn stehen müssen und keine so lange Abriebspur (1,85 m) am linken Hinterrifen aufweisen können.

Die unter 1. bis 6. dargestellten erwiesenen Tatumsstände verdeutlichen, daß für das Zustandekommen des Unfalls eine Reihe von Faktoren bestimmend waren und deshalb nicht ausschließlich nur die mangelhaft eingestellte Bremse am linken Vorderrad des Hängers, wie vom Bezirksgericht angenommen, als alleinige Unfallursache in Betracht kommt. Andererseits beruht das Gutachten des Instituts für Verkehrssicherheit, wonach die ungleichmäßige Bremseinstellung nicht als ursächlich betrachtet werden könne, offenbar auf einer mißverständlichen Interpretation des im Strafrecht zu beachtenden Begriffs der Kausalität, über deren Vorliegen allein das Gericht entscheidet und dem ein Gutachter nicht unter Außerachtlassung einzelner Tatumsstände vorgreifen kann.

Dabei gilt es zu beachten, daß ein Unfallgeschehen oft aus dem Zusammenwirken einer Vielzahl objektiver und subjektiver Faktoren resultiert, die nicht selten für sich allein nicht zu dem Unfall geführt hätten. In solchen Fällen, in denen also einzelne oder mehrere Pflichtverletzungen eines Kraftfahrers schwere Unfallfolgen erst dann auslösen, wenn zusätzliche, unabhängig von seinem Willen existente und von ihm nicht zu beeinflussende anderweite Umstände, wie z. B. Art und Beschaffenheit der Straße, Witterungs- und Sichtverhältnisse, aber auch das falsche Verhalten eines anderen Verkehrsteilnehmers, hinzutreten, wäre es verfehlt, diese jeweiligen anderweiten Bedingungen der konkreten Verkehrssituation isoliert dem pflichtwidrigen Verhalten eines Kraftfahrers gegenüberzustellen und dabei diese Faktoren überzubewerten. Vielmehr muß, ausgehend von der Erkenntnis, daß ein Kraftfahrer zwar keinen Einfluß auf die jeweiligen Besonderheiten der Straßen- und Fahrbahnverhältnisse hat, er aber grundsätzlich bei einem den konkreten Bedingungen angepaßten Verhalten selbst mit außergewöhnlichen Situationen fertig zu werden vermag, die Qualität und Schwere der jeweiligen Pflichtverletzung in der konkreten Situation im Hinblick auf das Zustandekommen eines Unfalls analysiert und daraus die Frage beantwortet werden, ob zwischen dieser und dem eingetretenen Erfolg ein innerer Zusammenhang besteht. Ist das der Fall, so liegt ein strafrechtlich relevanter Kausalzusammenhang vor. Zusätzlich vorliegende, nicht zu vertretende anderweite Umstände können allerdings Einfluß auf den Grad des verantwortungslosen Verhaltens und damit für die Strafzumessung haben.

Für den konkreten Fall bedeutete dies, daß hier wohl eine Reihe ungünstiger Bedingungen zur Unfallzeit am Unfallort vorgelegen haben (regennasse Straße, Kurvenverlauf, leichte Linkskurve), die aber als Ursache in strafrechtlicher Hinsicht ausscheiden.

Als Ursache kommen weiter auch eine Reihe von Rechtspflichtverletzungen des Angeklagten H. nicht in Betracht. So ließ sich nicht einwandfrei feststellen, ob der Unfall auch bei Einhaltung der rechten Fahrbahnseite hätte vermieden werden können, da die Möglichkeit nicht ausgeschlossen werden kann, daß der Hänger auch dann nach links — u. U. sogar völlig quer zur Fahrbahn stehend — ausgeschert wäre. Dahingestellt bleiben kann ferner, ob die Leerstellung des Lastenreglers trotz voller Beladung des Hängers mitursächlich für den Unfall war, weil insoweit davon ausgegangen werden muß, daß diese sich objektiv als Pflichtverletzung darstellende Handlungsweise strafrechtlich irrelevant ist. Das folgt daraus, daß der Angeklagte H. auf Grund seiner Erfahrungen bestrebt war, ein zu starkes Abbremsen des Hängers und damit eine Schleudergefahr zu verhindern — eine Praxis, die auch von anderen Kraftfahrern zum Teil geübt wurde und die zeigt, daß ihr nicht Verantwortungslosigkeit gegenüber den Anforderungen der Gesellschaft als das das Wesen der strafrechtlichen Schuld charakterisierende Kriterium zugrunde lag.

Demgegenüber steht aber auf jeden Fall fest, daß die nicht gleichmäßig eingestellten Bremsen des Hängers an der Vorderachse mit zu dem Unfall geführt haben. Das wird durch die eigenen Einlassungen des Angeklagten H. bestätigt, der trotz leichten Bremsens eingangs der Kurve kurz vor dem späteren Unfallort sofort Unregelmäßigkeiten in der Stabilität des Lastzugs verspürte, die, wie der Zeuge B. beobachtete und wie auch die am Unfallort gesicherten Spuren beweisen, auf ein Ausscheren des Hängers nach links zurückzuführen waren. Daß insoweit vor der Unfallstelle keine Bremsspuren festgestellt worden sind, die auf ein