

Stellung des Sachverhalts und einen daran anknüpfenden gröblich unrichtigen Strafausspruch. Das Urteil des Bezirksgerichts verletzte auch § 291 StPO.

Der Antrag hatte Erfolg.

*Aus der Begründung:*

Das Kreisgericht hat Beweisinformationen, die ihm die Beweisaufnahme vermittelte, nicht allseitig und zutreffend festgestellt. Dieser Mangel hat zu einem gröblich unrichtigen Strafausspruch geführt. Das Urteil des Bezirksgerichts beruht auf einer Verletzung des § 291 StPO. Es hat zumindest teilweise unbeachtet gelassen, daß es nicht an eine Beschränkung des Rechtsmittels gebunden ist, wenn diese Beschränkung einer Entscheidung zugunsten des Angeklagten entgegensteht.

Zutreffend stellen die Instanzgerichte fest, daß die Fahrgeschwindigkeit des Angeklagten nicht den Verkehrsbedingungen, insbesondere den Sichtverhältnissen, angepaßt war und er aus diesem Grunde seine Pflichten nach § 12 StVO nicht erfüllte, was schließlich zum Unfallgeschehen und zu seinen Folgen führte. Allerdings rechtfertigen die in der Hauptverhandlung erlangten Beweise nicht die vom Kreisgericht angenommene Schuldform der bewußten Fahrlässigkeit nach § 8 Abs. 1 StGB und insbesondere nicht den vom Kreisgericht unterstellten hohen Grad der Schuld des Angeklagten, aus dem es unter weiterer Berücksichtigung der herbeigeführten schwerwiegenden Tatfolgen die Notwendigkeit einer Freiheitsstrafe herleitet.

Richtigerweise hat das Bezirksgericht eine Korrektur dahingehend vorgenommen, daß Fahrlässigkeit gemäß § 8 Abs. 2 StGB vorliegt. Es hat jedoch fälschlicherweise einen Zusammenhang zwischen dem Tatverhalten und der vom Angeklagten demonstrierten Disziplinlosigkeit im Schul- und Lehrbereich festgestellt.

Im Beschluß zu einigen Fragen der gerichtlichen Tätigkeit in Verkehrsstrafsachen vom 15. März 1978 (NJ 1978, Heft 5, S. 229) orientiert das Präsidium des Obersten Gerichts unter Abschn. I Ziff. 4 die Gerichte darauf, daß die Bestimmung der konkreten Schwere der Rechtspflichtverletzung und damit auch des Grades der Schuld im Einzelfall die komplexe Berücksichtigung aller maßgebenden Tatumstände erfordert. Dazu gehören bezogen auf den vorliegenden Fall — die Verkehrsdichte, die Straßenverhältnisse und die konkreten Sichtverhältnisse.

Der Unfall ereignete sich zu abendlicher Stunde auf einer schmalen Nebenstraße, die in Fahrtrichtung des Angeklagten gesehen rechts von einer mit Gehölzen bewachsenen Böschung und links von Gärten flankiert wird. Die Fahrbahn hat im Unfallbereich eine Breite von 4,0 bis 4,2 m und verläuft in einer nur kurzstreckig einzusehenden Rechtskurve. Der Fahrbahnbelag ist bituminös und befindet sich in einem guten Zustand. Vom Motorrad des Angeklagten hinterlassene Brems- oder Schleuderspuren wurden nicht ermittelt. Vorgefunden wurde lediglich eine etwa auf der Mitte der Fahrbahn einsetzende 2 m lange Gummiabriebspur von der rechten Fußraste des Motorrads, die in eine 18,4 m lange Kratzspur übergang und zu der Stelle führte, an der das Motorrad und die Besatzung an den bis zum Stillstand abgebremsten Lkw prallte. Letzterer hat eine Breite von 2,5 m. Sein Seitenabstand zum linken Fahrbahnrand betrug etwa 0,5 m. Rechts verblieb dem Angeklagten ein Fahrstreifen von etwa 1 m.

Der Fahrer des Lkw und der Angeklagte konnten einander erstmals aus 46 m Entfernung erblicken. Ausgehend von den Aussagen des Lkw-Fahrers und dem Fehlen von Schleuder- oder Walkspuren besteht kein Zweifel daran, daß das Motorrad bis zum Sturz stabil und ohne zu schleudern durch die Kurve geführt wurde. Ebenfalls steht außer Zweifel, daß — ausgehend vom Kurvenradius — eine Geschwindigkeit von etwa 50 km/h noch keine Grenzgesehwindigkeit ist, bei der für das Motorrad die Gefahr entsteht, daß die Fahrspur nicht mehr eingehalten werden kann, d. h. daß das Fahrzeug aus der Kurve getragen wird oder wegrutscht.

Angesichts dieser Ermittlungsergebnisse, die in der Beweisaufnahme vor dem Kreisgericht keinen Widerspruch erfuhren, ist nicht verständlich, daß das Kreisgericht im Urteil keinerlei Feststellungen zu dem Sturz des Motorrads

getroffen hat, sondern statt dessen davon ausgeht, daß der Angeklagte infolge zu hoher Geschwindigkeit gezwungenermaßen auf der Fahrbahnmitte fuhr, deshalb unfähig war, auf den entgegenkommenden Lkw zu reagieren und aus diesem Grunde in ungebremstem Tempo auf ihn Zufuhr und gegen ihn prallte.

Nicht zugestimmt werden kann dem Kreisgericht, daß der Angeklagte den Lkw erst aus 30 m Entfernung erblickte. Der Angeklagte hat zwar eine derartige Aussage gemacht. Sie hält einer Prüfung jedoch nicht stand. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß es sich um eine von ihm geschätzte Entfernung handelt, deren Wahrheitsgehalt bei Berücksichtigung der Tatsache um so zweifelhafter wird, daß er nach dem Unfall wegen eines Schochs zunächst nicht vernehmungsfähig war und später zum Unfallgeschehen aussagte, sich nicht daran erinnern zu können. Schließlich kann diese Entfernung objektiv nicht zutreffen. Allein der Anhalteweg des Lkw und die vom Motorrad hinterlassenen Spuren sind bereits länger als 30 m. Die Entfernung von 46 m ergibt sich aus der Aussage des Lkw-Fahrers.

Zugunsten des Angeklagten ist das Kreisgericht zutreffend zu der Feststellung gelangt, daß er die Kurve mit einer 50 km/h nicht wesentlich überschreitenden Fahrgeschwindigkeit durchfuhr. Bedeutsam für die Feststellung des Sachverhalts ist die Aussage des Angeklagten, daß er den Unfallbereich bereits oft mit etwa gleicher Geschwindigkeit befuhr, ohne dabei die Gefahr des Wegrutschens oder Schleuderns bemerkt zu haben. Tatsächlich führte er das Motorrad auch fast durch die gesamte Kurve bis zum Sturz stabil und schleuderfrei. Der Sturz des Motorrads ereignete sich nach den Aussagen des Lkw-Fahrers plötzlich, ohne daß sich dieser Sturz vorher durch eine Instabilität des Motorrads ankündigte.

Nach alledem findet die Annahme des Kreisgerichts — der auch das Bezirksgericht folgt —, der Angeklagte sei mit 50 km/h eine derart hohe Geschwindigkeit gefahren, daß er deshalb die Fahrbahnmitte befahren mußte und dann trotzdem noch wegen übermäßiger Schräglage weggerutscht und gestürzt sei, keine stichhaltige Begründung. Die Beweisinformationen sind vielmehr dahingehend einzuordnen, daß der Angeklagte einen nach rechts notwendigen Sicherheitsabstand bis nahezu an die Fahrbahnmitte vergrößerte. Dadurch gewann er eine längere Sichtweite und die Möglichkeit, seine Fahrgeschwindigkeit bis an die dort zulässige Höchstgeschwindigkeit anzuheben. Dabei zog er jedoch ungenügend in Betracht, daß etwaiger Gegenverkehr nicht nur aus Einspurfahrzeugen oder Pkws, sondern auch aus Lkws bestehen kann, die normalerweise eine Breite bis zu 2,5 m besitzen und somit auf der nur 4 m breiten Fahrbahn zwangsläufig die vom Angeklagten befahrene Hälfte der Fahrbahn mitbenutzen müssen.

In der vom Angeklagten praktizierten Fahrweise war ein ungehindertes Begegnen mit breiten Fahrzeugen nicht möglich. Sein Sicherheitsabstand nach rechts dürfte etwa 1 m betragen, was mit einer Verringerung der Sichtweite und — daran gebunden — auch der Geschwindigkeit verknüpft gewesen wäre. Aber selbst bei äußerstem Rechtsfahren ist ein ungehindertes Begegnen mit 2 bis 2,5 m breiten Fahrzeugen erheblich erschwert, da auch diesen Fahrzeugen ein Seitenabstand nach rechts zum Fahrbahnrand zugestanden werden muß. Gefährlos ist ein Begegnungsverkehr unter diesen Verkehrs- und Straßen Verhältnissen erst dann, wenn beide Fahrzeugführer die Fahrgeschwindigkeit so einrichten, daß sie erforderlichenfalls noch voreinander anhalten und unter diesen Bedingungen auf ein verkehrsgerechtes Verhalten vertrauen können. Für den Angeklagten ergab sich diese Pflichtlage aus §§ 10 Abs. 2 und 12 Abs. 1 StVO in Verbindung mit den Grundpflichten aus § 1 Abs. 1 StVO.

Der Angeklagte hat sich diese Pflichtlage nur unvollständig bewußt gemacht und damit keine vorausschauend vorsichtige Fahrweise entwickelt. Das zeugt von einem noch unzureichenden Verantwortungsbewußtsein als motorisierter Verkehrsteilnehmer. Pflichtgemäß hätte er gehandelt, wenn er seine Fahrgeschwindigkeit bei etwa 1 m Seitenabstand zum rechten Fahrbahnrand der Hälfte seiner Sichtweite an-