
Datum: 14.09.2005
Gericht: Amtsgericht Gummersbach
Spruchkörper: Abt. 10a
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 10a Ls 22/05
ECLI: ECLI:DE:AGGM1:2005:0914.10A.LS22.05.00

Normen: §§ 164, 222, 315c Abs.1 Nr. 1 lit. a, Abs. 3 Nr. 1, 52, 53, 69a StGB, § 21 Nr. 1 StVG
Rechtskraft: 09.02.2006

Tenor:

Der Angeklagte wird wegen fahrlässiger Tötung in Tateinheit mit vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs in Tateinheit mit vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis und wegen falscher Verdächtigung zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von einem (1) Jahr und zehn (10) Monaten verurteilt.

Die Verwaltungsbehörde darf ihm vor Ablauf von noch weiteren drei (3) Jahren keine Fahrerlaubnis erteilen.

Der Angeklagte trägt die Kosten des Verfahrens und die eigenen Auslagen sowie die notwendigen Auslagen der Nebenklägerin.

Angewandte Vorschriften: §§ 164, 222, 315c Abs.1 Nr. 1 lit. a, Abs. 3 Nr. 1, 52, 53, 69a StGB, § 21 Nr. 1 StVG

Gründe:

I. 1
Zur Person 2
3

Der Angeklagte ist jetzt sechszwanzig (26) Jahre alt. Er wurde als zweiter Sohn seiner Eltern in Nador in Marokko geboren und wuchs dort mit insgesamt drei (3) Brüdern und einer

(1) jüngeren Schwester auf. Im Alter von sechs (6) Jahren kam er mit seiner Familie nach Deutschland. Die Großeltern des Angeklagten väterlicherseits hatten dabei sämtliche Geschwister des Angeklagten sowie den Angeklagten selbst adoptiert. Der Vater des Angeklagten, der sich gegenwärtig in Marokko (Nador) in einer psychiatrischen Anstalt aufhält, ist psychisch erkrankt, seine Mutter ist verstorben. Seinen Vater besucht der Angeklagte bei gelegentlichen Reisen nach Marokko. Seit der Angeklagte nach Deutschland gekommen ist, lebt er in Köln und hat dort die Schule besucht: Nach Verlassen der Grundschule wechselte er zur Hauptschule und schloss diese mit dem Abgangszeugnis der neunten Klasse ab. Anschließend absolvierte er - nach einem Vorbereitungsjahr - bei der Firma I2 in Rath ein dreimonatiges Praktikum. Später wurde er dort als Lehrling angenommen. Nachdem der Angeklagte seine dreijährige Lehre beendet hatte, war er dort noch zwei weitere Jahre beschäftigt. Das Unternehmen fiel dann in Konkurs und wurde von der Firma F2 übernommen. Der Angeklagte war dann weiter bei der Firma F2 beschäftigt, nach zwei weiteren Jahren am gleichen Standort fiel auch die Firma F2 in Konkurs. Der Angeklagte war in der Folgezeit zunächst ohne Beschäftigung und ging - mit Ausnahme einer dreimonatigen Anstellung als Trockenbauakustiker im Jahr 2003 - keiner festen Berufstätigkeit mehr nach. Im Jahr 2004 nahm der Angeklagte dann eine Tätigkeit als Automatenaufsteller auf. Im Dezember 2004 verfügte er über monatliches Nettoeinkommen in Höhe von 1.300,-- €, wobei dies nach eigenen Angaben kein festes bzw. geregeltes Einkommen gewesen sei. Zu diesem Zeitpunkt lebte der Angeklagte zusammen mit seiner Freundin K in einer 60 qm großen Wohnung in Köln-Buchheim. Seine Lebensgefährtin war zu diesem Zeitpunkt nicht berufstätig; über geregeltes Einkommen verfügte sie nicht.

Seit Ende des Jahres 2002 konsumierte der Angeklagte nach eigenen Angaben regelmäßig Betäubungsmittel, nämlich Marihuana. Bis zum August des Jahres 2004 konsumierte er dabei etwa an drei Abenden pro Woche Marihuana, seit dem 26. August 2005 nahm sein Betäubungsmittelkonsum zu, und zwar dergestalt, dass er grundsätzlich jeden Abend Betäubungsmittel konsumierte. Der Angeklagte hat in der Vergangenheit eine psychologische Behandlung bei der Psychologin Kirsten aufgenommen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt leben sämtliche Brüder des Angeklagten in Deutschland, seine Schwester und seine Großeltern wieder in Marokko. Der Angeklagte pflegt zu diesen einen guten Kontakt, auch – wie ausgeführt - zu seinem leiblichen Vater, den er gelegentlich besucht.

Der Angeklagte, der nach eigenen Angaben gegenwärtig als Elektriker tätig ist, ist bislang nicht bestraft; der seine Person betreffende Auszug aus dem Bundeszentralregister weist keine Eintragungen auf.

Verkehrsrechtlich ist der Angeklagte in der Vergangenheit in Erscheinung getreten. Am 17. Dezember 2003 erging gegen den Angeklagten ein Bußgeldbescheid der Stadt Köln, Aktenzeichen 725.020.796.167 3 LA; gegen ihn wurde dieserhalb eine Geldbuße festgesetzt in Höhe von 50,-- €. Dem Bußgeldverfahren lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Am 17. Oktober 2003 befuhr der Angeklagte um 21.10 Uhr mit dem Fahrzeug BMW (amtlich Kennzeichen L) in Köln-Riehl die Boltsternstraße in Höhe SBK in Fahrtrichtung C2. Die dort zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h überschritt er um 25 km/h, fuhr mithin mit einer Geschwindigkeit von 75 km/h.

Der fällige Bußgeldbetrag wurde in der Folgezeit beglichen.

9

II.

10

Zur Sache

11

Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme steht zur aus dem Inbegriff der Hauptverhandlung geschöpften Überzeugung des Gerichts folgender Sachverhalt fest:

Am 26. August 2004 befuhr der Angeklagte, der – was er wusste - nicht im Besitz einer 13 Fahrerlaubnis war, mit dem Personenkraftwagen BMW 323Ci, M-Style, mit 125 kw/170 PS (amtliches Kennzeichen L) die Bundesautobahn 4 von Köln in Richtung Olpe. Die Spur des Fahrzeugs war verbreitert, das Fahrzeug ferner tiefer gelegt und mit Mischbereifung versehen. Die Dimension der Vorderreifen betrug 225 mm, die der Hinterreifen 255 mm. Die Profiltiefe der Vorderreifen betrug 7 mm bis 7,5 mm, die beiden Hinterreifen waren stark abgefahren und erneuerungsbedürftig; in der Mitte wiesen beide Hinterreifen kein Profil mehr auf, einer der Reifen war auch auf seiner Außenfläche teilweise vollständig abgefahren. An beiden Reifen waren an wenigen Stellen Profilreste mit maximal 2 mm Profil zu finden. Seit Juli 2004 war das Fahrzeug zur Hauptuntersuchung vorzustellen, dies ist bis zum Tattag jedoch nicht erfolgt. Der Angeklagte befand sich bei der Fahrt im Zustand rauschmittelbedingter Fahruntüchtigkeit, da er vor Antritt Cannabis konsumiert hatte und sein Blut einen Gehalt an Tetrahydrocannabinol (THC) von 60 bis 150 ng/ml aufwies.

In Höhe der Anschlussstelle Bensberg fiel dem Zeugen L2, Fahrer eines lilafarbenen 14 Mercedes (Modell: A - Klasse), gegen 10.30 Uhr der vom Angeklagten gelenkte BMW ob seines vom Zeugen L2 als "bullig" beschriebenen Erscheinungsbildes auf, als dieses Fahrzeug von hinten zügig herangefahren kam und dann den Mercedes des Zeugen L2 passierte.

Im weiteren Streckenverlauf überholte der mit konstanter Geschwindigkeit von ca. 130 km/h fahrende Zeuge L2 dann seinerseits den BMW des Angeklagten, der seine Geschwindigkeit zwischenzeitlich wieder reduziert hatte.

Gegen 10.54 Uhr, in Höhe der Auffahrt Bielstein, wechselte der Zeuge L2 mit seinem 16 Fahrzeug dann auf die Überholspur, als sich von hinten wiederum der Personenkraftwagen BMW, gelenkt vom Angeklagten, näherte. Vor der Talbrücke Wiehl, in einem Bereich, in welchem durch Verkehrszeichen eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h bei Nässe angeordnet ist und ein weiteres Verkehrszeichen vor der Gefahr des Schleuderns warnt, setzte der Zeuge L2 auf regennasser Fahrbahn mit einer Geschwindigkeit von nunmehr ca. 100 km/h zum Überholen eines Tanklastzuges mit den amtlichen Kennzeichen H (Zugmaschine) und H (Sattelaufliieger) an. Der Tanklastzug, der mit über 30.000 Liter Diesel- und Superkraftstoff beladen war sowie mehrere Hundert Liter Betriebsstoff (Diesel) mit sich führte, wurde vom am 10. September 1969 geborenen B gelenkt. Als sich der Zeuge L2 mit seinem Fahrzeug Mercedes A - Klasse, das im März 2004 mit neuen Reifen versehen worden war und eine Jahresfahrleistung von etwa 15.000 km hat, neben dem Sattelzug befand, bemerkte der Zeuge, dass sein Fahrzeug, bedingt durch auf der Fahrbahn befindliches Wasser, begann, den Kontakt zur Fahrbahn zu verlieren, was sich durch ein "Ruckeln" bzw. "Ziehen" am Lenkrad bemerkbar machte. Daraufhin nahm der Zeuge L2 den Fuß vom Gas und hielt gleichzeitig das Lenkrad seines Fahrzeugs fest, ohne indes zu bremsen. Daraufhin verlangsamte sich sein Fahrzeug und blieb in der Spur.

In diesem Augenblick näherte sich von hinten das vom Angeklagten gelenkte Fahrzeug BMW 323Ci mit einer Geschwindigkeit von ca. 100 km/h. Um eine Kollision mit dem vor ihm fahrenden Fahrzeug des Zeugen L2 (das durch Gaswegnahme langsamer geworden war) zu vermeiden, bremste der Angeklagte sein Fahrzeug ab, woraufhin dieses aufgrund des auf der Fahrbahn befindlichen Wassers und aufgrund des Umstandes, dass die hinteren Reifen des BMW nicht die erforderliche Profiltiefe von 1,6 mm aufwiesen, zumindest zwei Schleuderbewegungen ausführte und von der Überholspur auf die rechte Fahrspur geriet.

Über die durch die Verkehrsschilder "80 bei Nässe" und "Vorsicht – Schleudergefahr" 18 getroffenen Anordnungen hatte der Angeklagte sich dabei - zumindest auch bedingt durch seinen akuten Rauschzustand und die dadurch hervorgerufene Störung seiner kognitiven und affektiven Fähigkeiten - hinweggesetzt, darüber hinaus hatte er den zu geringen Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug des Zeugen L2 betäubungsmittelbedingt falsch eingeschätzt.

Es kam sodann zu einem Kontakt der rechten hinteren Seite des BMW mit der vorderen 19 linken Kante des Zugfahrzeugs des Sattelzuges, wobei das Fahrzeug des Angeklagten in einem Winkel von etwa 20 Grad auf die Zugmaschine traf. Im weiteren Verlauf schleuderte das Fahrzeug BMW des Angeklagten sodann im Uhrzeigersinn vor die Front des Sattelzuges und touchierte die rechte Leitplanke. Der Fahrer des Sattelzuges, welcher durch den Anstoß bereits einen Impuls nach rechts bekommen hatte, bremste sein Fahrzeug ab und versuchte, durch eine Lenkbewegung nach rechts hin eine weitere Kollision mit dem BMW des Angeklagten zu vermeiden. Dadurch geriet das gesamte Gespann in eine vom Fahrer des Tanklastzuges B nicht mehr zu kontrollierende Schlinger- bzw. Schleuderbewegung. Der Sattelzug prallte gegen die rechte Schutzplanke und das Stahlgeländer der dort beginnenden Talbrücke Wiehl, die rechten Räder des Aufliegers gerieten über die Brückenkante. Gleichzeitig riss durch den Kontakt mit der niedergedrückten Schutzplanke der etwa eintausend (1.000) Liter fassende Betriebsstofftank der Sattelzugmaschine auf, durch Funkenflug entzündete sich der austretende Dieselkraftstoff. Der brennende Auflieger bewegte sich rutschend mit einer (Rest-) Geschwindigkeit von nunmehr etwa 50 km/h über die Brückenkante und riss die Zugmaschine mit sich. Nach Ausführen einer Pendelbewegung schlug der Auflieger etwa sechzehn Meter unterhalb der Brücke auf, die Zugmaschine kam auf der linken Seite zum Liegen. Der Fahrer des Sattelzuges, der zum Tatzeitpunkt weder unter dem Einfluss von Medikamenten, Betäubungsmitteln oder Alkohol stand und ordnungsgemäß gefahren war, erlebte das Geschehen auf der Brücke noch bei vollem Bewusstsein mit und kam im Führerhaus des Fahrzeugs zu Tode; er verbrannte bis zur Unkenntlichkeit. Die Dauer des gesamten Geschehens vom ersten Anstoß bis zum Sturz des Tanklastwagens von der Brücke betrug dabei etwa 3 bis 4 Sekunden.

Der brennende Kraftstoff aus dem Auflieger floss in Richtung der ca. 50 bis 80 m entfernten Häuser der Gemeinde Weiershagen. Das entstehende Großfeuer konnte von der zwischenzeitlich alarmierten Feuerwehr gelöscht werden, ohne dass es auf Wohngebäude übergreifen konnte. Durch die durch den brennenden Tanklastzug hervorgerufene Hitze wurde die stählerne Brückenkonstruktion erheblich in Mitleidenschaft gezogen und schwer beschädigt. Es entstand ein Schaden in zweistelliger Millionenhöhe.

Das Fahrzeug des Angeklagten kam auf der Brücke zum Stehen. Der Angeklagte verließ es und schaute die Brücke hinunter. Vom nachfolgenden Zeugen S, der angehalten hatte, erbat er sich ein Mobiltelefon und führte ein Telefongespräch mit seinem Bruder B2, bevor er vom Zeugen S in dessen Ford Galaxy bis zur Anschlussstelle Gummersbach mitgenommen wurde. Dort gab er gegenüber dem Polizeibeamten G2 an, nicht er, sondern sein Bruder sei gefahren. Als der Polizeibeamte G2 dem Angeklagten eröffnete, er wolle ihn (aus Gründen der Eigensicherung) durchsuchen, widersetzte sich der Angeklagte diesem Ansinnen und wurde dem Beamten gegenüber (verbal) aggressiv. Gleichwohl durchsuchte ihn der Zeuge G2. Dieser und der Angeklagte fuhren sodann zurück zur Unfallstelle. Als sie am Bruder des Angeklagten, der inzwischen auf Veranlassung des Angeklagten aus Köln zur Unfallstelle geeilt war, vorbeifuhren, sagte der Angeklagte: "Da läuft mein Bruder, das ist er". Die Polizei nahm daraufhin den Angeklagten und seinen Bruder fest. Der Bruder des Angeklagten befand sich bis zum Erlass des Verschonungsbeschlusses durch das Landgericht Köln am 15. Oktober 2004 in Untersuchungshaft.

Diese Feststellungen beruhen auf der Einlassung des Angeklagten und den weiteren, 22
ausweislich des Protokolls der Hauptverhandlung ausgeschöpften Beweismitteln sowie auf
den sonstigen aus dem Inbegriff der Hauptverhandlung herrührenden Umständen.

Der Angeklagte hat glaubhaft eingeräumt, das Fahrzeug BMW mit dem amtlichen 23
Kennzeichen L am 26. August 2004 auf der Bundesautobahn A 4 in Höhe der Talbrücke
Wiehl als Fahrer geführt zu haben. Im übrigen hat sich der Angeklagte zur Sache nicht
eingelassen.

Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme und aufgrund aller sonstigen aus dem Inbegriff 24
der Hauptverhandlung stammenden Umstände steht zur vollen Überzeugung des Gerichts fest,
dass der Angeklagte die Tat so begangen hat, wie es in den getroffenen Feststellungen
seinen Niederschlag gefunden hat. Der Angeklagte ist der Tat überführt.

Im Einzelnen gilt folgendes: 25

Hinsichtlich des äußeren Ablaufs des Unfallgeschehens stützt sich das Gericht zum einen 26
auf die Bekundungen der Zeugen L2, T2, B sowie T5, B und H2, die das Geschehen, soweit sie
es nach ihren Bekundungen miterlebt und wahrgenommen haben, so geschildert haben, wie
es in den getroffenen Feststellungen im einzelnen dargelegt ist.

Der Zeuge L2 hat bekundet, er habe den Personenkraftwagen BMW gegen ca. 10.30 Uhr 27
in Höhe der Autobahnauffahrt Bensberg bemerkt. Das Fahrzeug sei ihm im Rückspiegel wegen
seines auffälligen Xenonlichtes und des "bulligen" Aussehens aufgefallen. Der BMW sei
schnell angefahren gekommen und habe ihn, den Zeugen, überholt. Er sei zu diesem
Zeitpunkt ca. 130 km/h gefahren. Als sie dann in Höhe der Autobahnausfahrt Overath
gewesen seien, sei der BMW langsamer geworden, und er, der Zeuge, habe seinerseits den
BMW überholt. Etwa in Höhe der Autobahnauffahrt Wiehl-Bielstein habe er auf die linke
Fahrbahn wechseln müssen, da habe er den BMW wieder im Rückspiegel hinter ihm
erkennen können. Er sei auf der linken Spur geblieben, da vor ihm rechts in einiger
Entfernung ein Lastkraftwagen zu sehen gewesen sei. Er habe dann so etwas wie eine
"Fahrbahnunebenheit" gespürt, er denke, es sei Aquaplaning gewesen. Er habe das Lenkrad
festhalten müssen. Dieses Aquaplaning sei kurz vor der Brücke aufgetreten und zwar nach
dem Schild, das vor Nässe und Schleudern warne. Er sei zum Zeitpunkt, als er den
Lastkraftwagen überholt habe, mit etwa 100 km/h gefahren. Als das Aquaplaning aufgetreten
sei, habe er nicht gebremst. Das "Ziehen" bzw. "Ruckeln" an seinem Lenkrad sei dann nach
wenigen Momenten wieder vorbei gewesen. Sein - des Zeugen - Fahrzeug, ein Mercedes A -
Klasse, habe im März des Jahres 2004 neue Reifen bekommen, er fahre mit diesem
Personenkraftwagen etwa 10.000 - 15.000 km pro Jahr.

Als er die Strecke kurz vor der Brücke befahren habe, sei es regnerisch gewesen, die 28
Fahrbahn nass. Zum Unfallzeitpunkt habe es wenig geregnet und definitiv kein starker Regen
geherrscht. Unmittelbar vor dem Unfall habe er - es sei schon bergab gegangen, und die
Fahrbahn sei zweispurig gewesen - einen Tanklastwagen mit weißem Auflieger überholt. Er
(der Zeuge B4 sei selbst wohl ab dem Schild "80 km/h bei Nässe" erst von einer
Geschwindigkeit von 130 km/h auf eine solche von etwa 100 km/h gegangen. Kurz vor dem
Unfall sei er mit einer Geschwindigkeit von ca. 100 km/h gefahren. Das Aquaplaning sei kurz
vor der Brücke gewesen, er sei damit mit 100 km/h offensichtlich etwas zu schnell gewesen.
Als sich der BMW dem Tanklastzug genähert habe, sei der BMW etwa so schnell gewesen,
wie er, der Zeuge. Den Tanklastzug habe er stets in seiner Spur fahrend wahrgenommen.
Ca. 3 - 4 Sek. nach dem Überholvorgang habe er im Rückspiegel wieder den
Personenkraftwagen BMW beobachtet. Das folgende Geschehen habe er in vier Sequenzen

in Erinnerung. Diese könne er wie folgt wiedergeben:

1. Sequenz: 29

Der BMW sei neben dem Lastkraftwagen, der BMW sei in Fahrtrichtung leicht nach rechts übergezogen.

2. Sequenz: 31

Der BMW sei in einem Winkel von etwa neunzig (90) Grad zum Lastkraftwagen auf der Fahrbahn gewesen, noch auf seiner Spur, habe sich dann in Richtung Lastkraftwagen bewegt.

3. Sequenz: 33

Beide Fahrzeuge seien nach rechts in Richtung Brückengeländer gesteuert. Dann sei es zum Kontakt zwischen den beiden Fahrzeugen gekommen.

4. Sequenz: 35

Er sei dann auf der Brücke um eine Rechtskurve gefahren, weshalb er die Fahrzeuge nicht mehr habe sehen können. Es habe einen dumpfen Knall gegeben, dann habe er Feuer gesehen.

Bei den Autos, die ihn, den Zeugen, während der Annäherung zur Brücke ihrerseits überholt hätten, sei ihm nicht aufgefallen, dass diese Probleme mit Aquaplaning gehabt hätten. Sie seien nicht ins Schlingern gekommen.

Nach dem Unfall, als er sich mit dem Angeklagten unterhalten habe, habe der Angeklagte auf ihn relativ entspannt gewirkt, er habe eine Zigarette geraucht. Er sei ruhig und nicht hektisch gewesen. Die anderen Personen seien ihm, dem Zeugen, im Vergleich zum Angeklagten hektischer vorgekommen. Bei der Sprache des Angeklagten seien ihm keine Besonderheiten aufgefallen, ebenso nicht bei seinem Gang. Nach dem Unfall habe ihm der Angeklagte gesagt, er - der Angeklagte - habe "Aquaplaning gehabt". Ihm, dem Zeugen, sei aufgefallen, dass der Angeklagte seit Bensberg mit deutlich unterschiedlicher Geschwindigkeit gefahren sei. Er (der Zeuge) sei mit gleichmäßiger Geschwindigkeit gefahren.

Der Zeuge L2 hat seine Aussage ruhig und sachlich gemacht. Sie war geschlossen, enthält keine Widersprüche und ließ keine emotional überschießenden Tendenzen gegen den Angeklagten erkennen. Für die Glaubhaftigkeit der Aussage des Zeugen L2 spricht dabei, dass er eingeräumt hat, mit einer Geschwindigkeit von 100 km/h gefahren zu sein, obwohl die dort zulässige Höchstgeschwindigkeit bei Nässe 80 km/h betrug. Seine Aussage war auch im übrigen nachvollziehbar, detailliert und in sich schlüssig.

Seine Aussage wird durch die Bekundungen des Zeugen T2 in ihren wesentlichen Punkten bestätigt:

Der Zeuge T2 hat bekundet, er sei auf der A 4 auf der rechten Spur in Fahrtrichtung Olpe gefahren. Hundert Meter vor dem BMW sei er zum Überholen ausgeschert, rechts sei der Tanklastzug gewesen. Der BMW sei dann plötzlich diagonal im vorderen Bereich auf den Lastkraftwagen aufgefahren. Dann sei der BMW durch die Gegend geschleudert, der Lastkraftwagen sei nach rechts abgegangen. Eine Zwillingsachse sei über die Straße geschleudert, es habe ein kurzes Feuer gegeben. Dann habe es starke Explosionen mit

Rauch und Flammen gegeben. Er, der Zeuge, sei schon länger auf der Bundesautobahn A 4 unterwegs gewesen, aus Bonn kommend. Er sei mit einer Geschwindigkeit von ca. 90 -100 km/h gefahren, er selbst habe keine Probleme beim Fahren gehabt. Zum Zeitpunkt des Unfalls habe es nicht mehr geregnet, die Fahrbahn sei aber nass gewesen. Er habe kein Aquaplaning bemerkt. Er habe einen Golf überholen wollen, ca. 100 m davor sei auf der linken Spur der BMW gefahren. Als der BMW dann diagonal nach rechts in den Tanklastzug hinein gefahren sei, sei der Lastzug geradeaus bzw. gerade gefahren. Wann genau der BMW nach rechts gefahren sei, wisse er nicht. Ob der BMW gebremst habe, wisse er ebenfalls nicht. Nach dem Zusammenprall habe er erst in den Rückspiegel gesehen. Als er wieder nach vorne geschaut habe, sei das Führerhaus des Lastkraftwagens schon über die Brückenkante gewesen, der Auflieger sei gerade abgekippt. Der BMW sei in den Lastkraftwagen hineingefahren, wo der Zusammenstoß sich genau ereignet habe, wisse er nicht.

Um wie viel schneller der BMW als der Lastkraftwagen gewesen sei, könne er nicht sagen. Der Lastkraftwagen sei ganz normal auf seiner Spur gefahren. Nach dem Zusammenprall habe der Personenkraftwagen begonnen zu schleudern. Er, der Zeuge, habe dann nach hinten geschaut.

Die Aussage des Zeugen T2 war glaubhaft, er selbst ein glaubwürdiger Zeuge. Seine Aussage deckt sich in den wesentlichen Punkten mit den Angaben, die der Zeuge L2 im Rahmen seiner Aussage gemacht hat. 43

Des Weiteren hat der Zeuge B bekundet, er sei damals mit seinem Lastkraftwagen von Ape in Richtung Köln gefahren. In Höhe der Wiehltalbrücke sei die Straße nass gewesen. Der BMW und der Tanklastzug seien den Berg runter gefahren. Der BMW habe überholt, sei dann mit dem Heck ausgebrochen und dann in den Lastkraftwagen rein geknallt. Im Spiegel habe er dann gesehen, wie der Lastkraftwagen abgestürzt sei. Der BMW und der Tanklastzug seien vor Beginn der Brücke kollidiert. Der Lastkraftwagen sei zu diesem Zeitpunkt auf der rechten Fahrspur gewesen. Der BMW sei fast mit einem 90 – Grad - Winkel in den Lastkraftwagen hineingefahren. Vor dem BMW sei eine lilafarbene Mercedes A - Klasse gefahren. Der BMW habe wegen des Mercedes abbremsen müssen, jedenfalls habe sich der BMW von hinten dem vorausfahrenden Mercedes genähert. Er gehe davon aus, dass der Mercedes nicht gebremst habe, sondern nur der BMW. Der Lastkraftwagen sei - nach seiner Einschätzung - 80, maximal 82 Stundenkilometer gefahren. Der Überholvorgang des BMW habe weniger als 2 Sekunden betragen, er gehe daher davon aus, dass der BMW schneller als 130 km/h gefahren sei, wobei er dieses anhand der Zeit geschätzt habe, die der BMW für das Passieren des Lastkraftwagens benötigt habe. Dies könne er sagen, da er als Berufskraftfahrer seit dreißig Jahren im internationalen Verkehr tätig sei und selbst einen Tanklastzug fahre, wobei er im Jahr etwa eine Strecke von 300.000 km zurücklege. Der Mercedes sei "erheblich weniger schnell" als der BMW gefahren. Er könne aus seiner Berufserfahrung gefahrene Geschwindigkeiten sehr gut einschätzen. Er habe ja selbst in einem Lastkraftwagen gesessen und habe freie Sicht auf die Gegenfahrbahn gehabt. Der BMW sei mit dem Heck ausgebrochen und ins Schleudern geraten, dann sei er mit dem Lastkraftwagen zusammengestoßen. Im Fahrverhalten des Lastkraftwagens habe es vor dem Unfall keinerlei Veränderungen gegeben. Er habe genau hingesehen, weil er habe sehen wollen, ob er den Fahrer kenne. Er sei 60 m vor dem Lastkraftwagen auf der anderen Seite der Brücke gewesen, als der BMW neben dem Lastkraftwagen gewesen sei und den Überholvorgang begonnen habe. Als er in Höhe des Lastkraftwagens gewesen sei, sei der BMW in den Lastkraftwagen gestoßen.

Die Bekundungen des Zeugen B waren für das Gericht ohne weiteres nachvollziehbar. Auch sie decken sich in ihrem wesentlichen Gehalt mit den Angaben, welche die Zeugen L2 und T2 gemacht haben. Für die Richtigkeit der Schilderung des Geschehensablaufes spricht des weiteren der Umstand, dass der Zeuge B, wie die in Augenscheinnahme der Örtlichkeit gezeigt hat, ungehinderte Sicht auf das Geschehen unmittelbar vor der Talbrücke hatte. Belastungstendenzen sind in der Person des Zeugen B nicht offenbar geworden.

Soweit der Zeuge B Angaben zur Geschwindigkeit der beiden Fahrzeuge BMW und Lastkraftwagen gemacht hat, hat er unmissverständlich zum Ausdruck gebracht, dass diese Angaben auf Schätzungen beruhen, wobei er des weiteren dargetan hat, worauf diese Schätzungen beruhen und im Jahr eine Gesamtfahrleistung von ca. 300.000 km zurück zu legen.

Der Zeuge T5 hat bekundet, er sei aus Köln gekommen. Er habe dann oben, kurz hinter der Auffahrt Bielstein, einen Feuerball gesehen. Er sei zunächst weiter gefahren, es seien noch ca. fünfhundert (500) Meter bis zur Unfallstelle gewesen. Dort sei schwarzer Rauch gewesen, er sei bis ca. 50 m davor gefahren. Dort habe er die Lastkraftwagen-Achse und den BMW auf der Fahrbahn gesehen. Unmittelbar vorher habe es sehr stark geregnet und zwar so stark, dass er an der Abfahrt Engelskirchen mit einer Geschwindigkeit von 50 - 60 km/h fahren müssen. Dann habe es aufgehört zu regnen. Nachdem der Starkregen bis Engelskirchen beendet gewesen sei, sei er wieder mit einer Geschwindigkeit von 100-120 km/h gefahren, bis er den Unfall bemerkt habe. Er denke, das sei auch die Geschwindigkeit des sonstigen fließenden Verkehrs gewesen.

Auch die Aussage des Zeugen T5 hat das Gericht als glaubhaft gewertet. Seine Aussage war frei von Widersprüchen, nachvollziehbar und schlüssig. Seine Einschätzung der Geschwindigkeit des sonstigen fließenden Verkehrs deckt sich im Kerngehalt mit der Schilderung der objektiven Gegebenheiten, wie sie die bereits genannten Zeugen abgegeben haben.

Schließlich hat der Zeuge S ausgesagt, er sei auf der Bundesautobahn 4 Richtung Olpe auf seinem Fahrzeug Ford Galaxy unterwegs gewesen. Während der Fahrt habe es zwischendurch Schauer gegeben, die Fahrbahn sei nass gewesen, es habe auch Pfützen gegeben. Der BMW sei vor ihm gewesen. Im Unfallzeitpunkt selbst habe es nicht mehr geregnet. Er sei zu diesem Zeitpunkt auf der Überholspur ca. 70 - 80 m hinter dem Lastkraftwagen gewesen. Er sei mit einer Geschwindigkeit von ca. 80 km/h gefahren. Der BMW sei dann in einem fast rechten Winkel in den vorderen Bereich des Lastkraftwagens hineingerutscht. Das Führerhaus des Lastkraftwagens sei nach links abgeknickt, der Lastkraftwagen sei abgedrängt worden und nach rechts abgestürzt. Ihm sei dann die Achse entgegen gekommen. Dann müsse der Lastkraftwagen rechts abgekippt sein.

Nach dem Unfall sei der Angeklagte vor sein Auto gesprungen, er sei dann ausgestiegen. In der Mitte der Brücke sei es dann zu einem Zusammentreffen der unmittelbar beteiligten Personen gekommen. Der Angeklagte habe zum Fahrer der Mercedes A - Klasse gesagt: "Warum hast Du denn gebremst?" Der Mercedes - Fahrer habe dann geantwortet: "Wegen Aquaplaning, man durfte doch bloß 80 km/h fahren!". Der Angeklagte habe später dem Mercedes Fahrer Vorwürfe gemacht. Seine, des Zeugen Frau, habe den Angeklagten, der wegen des Bremsens des Mercedes - Fahrers sehr empört gewesen sei, beruhigen müssen. Der Mercedes - Fahrer sei ruhiger gewesen. Der Angeklagte habe etwas nervös bzw. geschockt gewirkt, er habe eine Zigarette geraucht. Der Angeklagte habe gesagt, er sei auf dieser Autobahn schon einmal in die Böschung gefahren, weshalb er jetzt hier nicht mehr fahren wolle.

Sie seien dann zur Ausfahrt Gummersbach hochgefahren. Während der Fahrt habe er d~~51~~
Mercedes A - Klasse nicht gesehen. Er selbst, der Zeuge, habe keinerlei Probleme mit
Aquaplaning gehabt. Als er zum ersten Mal hingesehen habe, sei der BMW fast in einem
Winkel von 90 Grad in den vorderen Teil des Lastkraftwagen gerutscht. Dieses Rutschen sei
"im Sinne eines Schleuderns" gewesen.

Die Bekundungen des Zeugen S waren sachlich und widerspruchsfrei. Anhaltspunkte da~~52~~,
dass er das Geschehen nicht oder nicht richtig gesehen haben könnte, sind nicht ersichtlich.
Die Schilderung war detailliert und geschlossen.

Die Aussage des Zeugen S wird bestätigt durch die Aussage des weiteren Zeugen S2, d~~53~~
sich im Fahrzeug des Zeugen S befand, als es zu dem Unfall kam.

Der Zeuge S2 hat bekundet, sie seien etwa 100 m hinter dem Lastkraftwagen und dem ~~54~~
BMW
gewesen. Der BMW sei ins Schlingern gekommen, dann gegen den Lastkraftwagen geraten.
Es habe dann ein Feuer gegeben, eine Lastkraftwagen-Achse sei herumgerollt. Der Unfall sei
so geschehen, dass der BMW gerade zum Überholen angesetzt habe, auf der linken Spur,
als er ins Schlingern geraten sei. Er habe Bremslichter beim BMW gesehen, während des
Schlingerns, das denke er zumindest. Das Schlingern und das Bremsen seien ineinander
übergegangen. Er denke, sein Vater sei etwas schneller als 80 km/h gefahren. Sie seien das
erste Auto hinter dem BMW gewesen. Der Lastkraftwagen sei die ganze Zeit normal auf der
rechten Spur gefahren. Der BMW sei sofort ins Schlingern geraten, dann gegen den
Lastkraftwagen gekommen und sei mit stark schrägem Winkel gegen den Lastkraftwagen
gefahren. Der Lastkraftwagen sei dann ins Schlingern gekommen.

Sie seien an der Achse des Lastkraftwagens vorbeigefahren, dann habe da der BMW 55
gestanden, aus dem der Angeklagte aus der Fahrerseite herausgesprungen sei. In der Mitte
der Brücke seien sie u.a. auf den Fahrer des Fahrzeugs Mercedes A - Klasse getroffen, dann
sei auch der Angeklagte gekommen. Der Angeklagte habe gesagt, sein Bruder wäre noch im
Auto gewesen, er - der Angeklagte - sei gefahren. Sie seien dann mit dem Angeklagten zum
Ende der Brücke gefahren. Der Angeklagte habe ihm gegenüber geäußert, es sei ihm schon
mal ein Unfall auf dieser Strecke passiert.

Der Zeuge S2 hat seine Aussage ruhig und sachlich gemacht. Sie war geschlossen und 56
enthielt keine Widersprüche und keine emotional überschießenden Tendenzen. Anlass dafür,
den Wahrheitsgehalt der Aussage des Zeugen in Zweifel zu ziehen, hat das Gericht nicht
gesehen. Die Aussage war glaubhaft, er selbst glaubwürdig. Es ist auch kein durchgreifender
Anhaltspunkt dafür erkennbar geworden, dass der Zeuge den Angeklagten wider besseres
Wissen oder irrtümlich der Tat falsch bezichtigt haben könnte.

Der Zeuge H2 hat bekundet, er sei die A 4 seit Köln in Richtung Olpe gefahren. Rechts h~~57~~
dann ein Tanklastzug angefangen zu wackeln, sich zur Seite geneigt und sei umgekippt. Es
habe Feuer gegeben. Er sei der zweite Personenkraftwagen hinter dem Lastkraftwagen
gewesen und auf der Überholspur gefahren, als er den Lastkraftwagen gesehen habe. Der
Lastkraftwagen sei ziemlich weit rechts gefahren. Es habe ziemlich stark geregnet, es sei
Wasser auf der Straße gewesen. Er habe den Lastkraftwagen noch ca. 5 - 10 Sekunden
fahren sehen, der Lastkraftwagen sei auffällig ins Schlingern geraten.

Auch die Aussage des Zeugen H2 hat das Gericht als glaubhaft eingestuft. Er hat bekund~~58~~
nicht das gesamte Geschehen, sondern nur Teilaspekte gesehen zu haben, was für die
Glaubhaftigkeit seiner Aussage spricht.

Die Zeugin N3 hat bekundet, sie sei die Freundin des Bruders des Angeklagten, d. h. die Freundin des B2. Der Angeklagte habe ihr gesagt, er sei bei dem Unfall ins Rutschen gekommen, dann habe er die Kontrolle verloren. Der Angeklagte habe keinen Führerschein, sie wisse nicht, ob er schon mal ohne Führerschein mit einem Auto gefahren sei. Der B2 habe ihr gesagt, er habe als Familienältester erst die Schuld auf sich genommen, er habe den Angeklagten schützen wollen. Der S sei mit ihrem Auto zur Unfallstelle gefahren worden.

Im Frühsommer 2004 sei sie einmal in der Spielhalle in der G-Straße in Gummersbach 60 gewesen. Dort habe der Angeklagte hinter dem Tresen gestanden. Zu dieser Zeit habe der Angeklagte den BMW gehabt, er habe vor der Tür gestanden. Ob der Angeklagte selbst damit gefahren sei, wisse sie nicht. Das Auto habe in Köln immer vor der Tür des Angeklagten gestanden.

In der Aussage der Zeugin N3 sind für das Gericht deutliche Entlastungstendenzen 61 erkennbar gewesen, gleichwohl erschien die Aussage, dass der Angeklagte ihr gegenüber bekundet habe, er sei am Unfalltag mit dem Fahrzeug gefahren, glaubhaft. Denn diese Äußerung deckt sich mit den Bekundungen der übrigen Zeugen und lässt sich auch mit den objektiven Gegebenheiten wie den vorherrschenden Witterungsverhältnissen in Übereinstimmung bringen. Hinzu kommt, dass die Aussage der Zeugin N3 jedenfalls insoweit durch die Aussage des Zeugen L bestätigt wurde, als auch dieser bekundet hat, dass der Angeklagte sich in der Spielhalle in Gummersbach in der G-Straße aufgehalten habe und einen BMW gefahren habe, den er vor der Spielhalle zumindest in einem Fall abgestellt habe.

Der Zeuge L hat darüber hinaus glaubhaft bekundet, er habe damals die Bundesautobahn 624 von Gummersbach in Fahrtrichtung Köln befahren und habe die Explosion gesehen. Als er in Höhe des Feuers auf der anderen Seite der Brücke gewesen sei, habe er links auf der Fahrbahn den Angeklagten laufen sehen.

Schließlich wird die Aussage der Zeugin N3 bestätigt durch die Bekundungen des Zeugen 63 N2. Dieser hat glaubhaft bekundet, der Angeklagte habe ihm von dem Unfall erzählt und zwar zu einem Zeitpunkt, als der Bruder des Angeklagten noch in Haft gewesen sei. Der Angeklagte habe gesagt, er sei normal gefahren, es habe stark angefangen zu regnen, sein Wagen wäre ausgebrochen, er wäre nicht allzu schnell gefahren, der Wagen sei auf einmal "hinten weggegangen", der Lastkraftwagen habe ihn, den Angeklagten, dann nach vorne weggedrückt. Der Angeklagte habe das klarstellen wollen, da er nicht gewollt habe, dass der Bruder für ihn einsitze. Der Angeklagte habe ihm, dem Zeugen, gegenüber bekundet, er habe noch gesehen, dass der Lastkraftwagen - Fahrer versucht habe, sich abzuschnallen, er hätte ihm noch ins Gesicht schauen können.

Auch die Aussage des Zeugen N2 hat das Gericht, soweit er als Zeuge vom Hörensagen 64 die Aussage des Angeklagten ihm gegenüber wiedergegeben hat, als glaubhaft eingestuft. Die wesentlichen Details des Geschehens, wie sie der Zeuge vom Angeklagten mitgeteilt bekommen haben will, decken sich mit den tatsächlichen Gegebenheiten, wie sie sich aus den Bekundungen der übrigen Zeugen ergeben haben. Die Aussage des Zeugen N2 stimmt zudem mit den Bekundungen überein, die die Zeugin N3 gemacht hat, was die Schilderung des Geschehens durch den Angeklagten ihr gegenüber anbetrifft. Insoweit sind die Aussagen des Zeugen N als auch der Zeugin N3 widerspruchsfrei. Deutliche Entlastungstendenzen sind in der Person des Zeugen N2 jedenfalls nicht ersichtlich geworden.

Hinsichtlich der tatsächlichen Feststellungen zum Unfallhergang stützt sich das Gericht 65 weiter auf das mündlich erstattete Gutachten des technischen Sachverständigen Alexander X4 sowie auf das Gutachten des weiteren technischen Sachverständigen T.

Im Einzelnen gilt hierzu Folgendes:

66

Der Sachverständige X4 hat ausgeführt, zum zeitlichen Ablauf des Unfallgeschehens sei nach seinen Untersuchungen Folgendes festzustellen:

1.

68

Der BMW, der schneller gewesen sei als der Tanklastwagen, sei zunächst mit seiner hinteren rechten Seite gegen die vordere linke Ecke des Tanklastwagens gestoßen.

2.

70

Die Front des Fahrzeugs BMW habe dann die rechte Leitplanke touchiert, zu einer Kollision zwischen der Front des BMW und der Lastkraftwagen - Front sei es nicht gekommen.

3.

72

Der Lastkraftwagen sei dann mit seiner rechten vorderen Seite an die rechte vordere Ecke des BMW gestoßen. Zu diesem Zeitpunkt sei das Fahrzeug BMW deutlich langsamer gewesen als der Lastkraftwagen.

Hinsichtlich des Unfallablaufs hat der Sachverständige folgendes ausgeführt:

74

Als sich der BMW bereits in einem Schleudervorgang befunden habe, sei er beim Überholen des Lastkraftwagens mit seiner hinteren rechten Seite gegen die vordere linke Ecke des Lastkraftwagens gestoßen und habe sich sodann im Uhrzeigersinn ohne Kontakt mit dem Lastkraftwagen quer vor diesen gedreht. Spätestens zu diesem Zeitpunkt habe der Lastkraftwagen-Fahrer begonnen, voll zu bremsen. Sodann sei der BMW mit seiner Front in die rechte Leitplanke geschleudert. Der Auflieger des Lastkraftwagens sei dann nach rechts ins Schlingern gekommen. Der Lastkraftwagen habe sich dann mit den rechten Rädern des Aufliegers bereits neben der Brückenkante in der Luft befunden, gleichzeitig habe der Tanklastwagen kurz vor der Brückenkante aufgesetzt. Nach dem ersten Kontakt des BMW mit dem Lastkraftwagen und dem ersten Leitplankenkontakt sei der Lastkraftwagen mit seiner vorderen rechten Ecke gegen die vordere rechte Ecke des BMW gestoßen. Sodann habe sich der BMW einmal um seine Achse bis zur Endlage gedreht, der Lastkraftwagen sei über die Brückenkante nach rechts abgekommen, wobei der Auflieger rechts hinten einen der neben der Fahrbahn wachsenden Bäume touchiert habe und den – später vom sachverständigen Zeugen I3 festgestellten - Brückenschaden verursacht habe. Die Achse des Lastkraftwagen sei dann abgebrochen und zurück auf die Fahrbahn geschleudert worden. Während das Führerhaus des Lastkraftwagens sich noch oberhalb der Brückenkante befunden habe, sei der Auflieger unter der Brücke nach rechts "durchgependelt", der gesamte Sattelzug nach unten in seine Endlage gefallen. Es sei von einer anfänglichen Abwurfgeschwindigkeit des Lastkraftwagen von etwa 50 km/h auszugehen. Die Geschwindigkeit unmittelbar vor dem Absturz habe noch ca. 20 - 30 km/h betragen. Es sei davon auszugehen, dass der Lastkraftwagen zunächst mit einer Ausgangsgeschwindigkeit von 80 km/h gefahren sei und dann voll gebremst habe. Der BMW habe eine Ausgangsgeschwindigkeit von 90 bis 110 km/h aufgewiesen. Rechnerisch liege der erste Kollisionspunkt zwischen den Fahrzeugen bei 126 bis 133 m, gerechnet von der schließlichen Endlage des BMW aus. Daher lasse sich das vom Landeskriminalamt bzw. der Autobahnpolizei festgestellte erste Splitterfeld dem vorliegenden Unfallgeschehen nicht zuordnen. Auch die von der Polizei festgestellte Druckspur im Bankett rechts von der Fahrbahn gehöre nicht zum Unfallgeschehen, da die Leitplanke, die anlässlich der

Ortsbesichtigung in Augenschein genommen worden sei, nicht beschädigt worden sei und sich noch im Originalzustand an der Fahrbahn befinde. Mit Blick auf die Erstkollision zwischen beiden Fahrzeugen ergebe sich aus der Schadenslage sowie aus durchgeführten Versuchen, dass der Personenkraftwagen BMW schneller als der Lastkraftwagen gewesen sei und von seiner Fahrbahn aus (d. h. von der Überholspur) auf die Fahrbahn des Lastkraftwagens gekommen sei und sich dann vor den Lastkraftwagen gedreht habe. Es sei auszuschließen, dass der Lastkraftwagen von der rechten auf die linke Fahrspur gelangt sei und es so zum Anstoß gekommen sei. Der Unfall sei dergestalt durch den BMW verursacht worden, dass dieser auf die vordere linke Seite des Lastkraftwagens getroffen sei. Zum Zeitpunkt der Kollision habe sich der BMW bereits schleudernd bewegt. Bei der ersten Kollision zwischen BMW und Tanklastwagen habe sich der BMW in einem Winkel von etwa 20 bis 25 Grad zum Lastkraftwagen befunden. Der Umstand, dass ein solcher Kollisionswinkel vorgelegen habe, sei allein darauf zurückzuführen, dass der BMW vor der Kollision bereits mindestens zwei Schleuderbewegungen durchgeführt habe. Es sei technisch ansonsten nicht möglich, dass ein Fahrzeug, das (wie der BMW) mit mindestens 80 - 90 km/h unterwegs sei, in diesen Winkel von 20 - 25 Grad gerate. Daher sei auch auszuschließen, dass es sich bei dem Geschehen um einen sogenannten "verkürzten" Überholvorgang gehandelt habe.

Der Sachverständige hat weiter ausgeführt, für den Fahrer des Tanklastwagens sei der Unfall mit seinen Folgen nicht vermeidbar gewesen. Der Lastkraftwagen-Fahrer habe richtig reagiert, indem er von der Gefahr weg, nämlich von dem von links kommenden BMW weggelenkt und sodann gebremst habe. Vom Zeitpunkt des Einleitens des Geschehens bis zu dem Zeitpunkt, in dem er nicht mehr auf das Geschehen einwirken konnte, seien zwei (2) Sekunden vergangen. Der Lastkraftwagen habe durch den ersten Anstoß des BMW von links einen Impuls bekommen, wobei dieser Impuls ausgereicht habe, das Führerhaus des Tanklastwagens nach rechts abzulenken. Durch diese Ablenkung nach rechts sei dann das gesamte Gespann in eine Schwingung versetzt worden. Das weitere Geschehen hätte nach Auffassung des Sachverständigen auch dann nicht vermieden werden können, wenn der Lastkraftwagen-Fahrer unmittelbar scharf nach links gelenkt hätte. In diesem Fall wäre nämlich der Lastkraftwagen in eine derart instabile Lage gekommen, dass er umgekippt wäre. Die eingetretene Instabilität sei vom Fahrer in den ihm verbleibenden zwei (2) Sekunden (nämlich bis zu dem Zeitpunkt, in welchem sich die rechten Räder des Aufliegers rechts neben der Brückenkante befanden) nicht mehr in den Griff zu bekommen gewesen.

Weiter hat der Sachverständige ausgeführt, der etwa 1.000 Liter Diesel fassende Tank des Lastkraftwagens auf der rechten Seite zwischen den Rädern der Zugmaschine sei aufgerissen worden, als der Tanklastwagen das Gelände überfahren habe. Hierbei seien Funken erzeugt worden, welche schließlich den auf der Fahrbahn befindlichen Kraftstoff entzündet hätten.

Der Initialschleudervorgang beim Fahrzeug BMW sei auf das Verhalten des Fahrers des BMW, mutmaßlich auf dessen Überschätzung seiner fahrerischen Fähigkeiten zurückzuführen:

Es habe Wasser auf der Fahrbahn gestanden, der Fahrer des BMW sei - gemessen an den Witterungsverhältnissen - zu schnell gefahren, und er habe die Situation dann nicht mehr beherrschen können. Das Geschehen sei damit erklärbar, dass der Fahrer des BMW den PKW Mercedes A - Klasse vor sich gesehen und gebremst habe. Dieses sei jedoch die falsche Reaktion gewesen, da der BMW zum einen für die Witterungsverhältnisse zu schnell gewesen sei, nicht habe bremsen dürfen und an der entsprechenden Stelle Aquaplaning

geherrscht habe. In der Summe sei es dann zum Schleudern gekommen. Mit den Reifen, welche am BMW montiert gewesen seien, habe der Fahrer des BMW zu diesem Zeitpunkt "keine Chance" mehr gehabt, den Zustand zu beherrschen. Die Reifen des Fahrzeugs BMW hätten den auf der Fahrbahn befindlichen Wasserfilm nicht mehr durchdringen können und keinen Kontakt mehr zur Fahrbahn gehabt. Der Unfall habe durch den BMW-Fahrer möglicherweise vermieden werden können, wenn er sich so verhalten hätte, wie der Fahrer des Mercedes A - Klasse, nämlich nicht gebremst hätte und wenn die Reifen des Fahrzeugs BMW die erforderliche Mindestprofiltiefe aufgewiesen hätten.

Der Sachverständige Dipl. - Ing. T hat ausgeführt, er sei am Unfalltag um 11.55 Uhr an der Unfallstelle eingetroffen. Bei seinem Eintreffen habe kein Regen geherrscht, später habe es aber starken Regen gegeben. Er habe den Personenkraftwagen BMW auf seinen technischen Zustand hin begutachtet. Zunächst sei ihm, dem Sachverständigen, aufgefallen, dass bei dem Fahrzeug der fünfte Gang eingelegt gewesen sei. Er habe sich davon überzeugt, dass diese Einstellung durch keine dritte Person verändert worden sei. Hinsichtlich der durch die Bestimmungen der §§ 19 und 20 StVZO getroffenen Maßgaben sei folgendes festzuhalten:

Der Personenkraftwagen BMW sei tiefer gelegt gewesen und habe eine breitere Spur gehabt. Die Tieferlegung des Fahrzeugs sowie die Anbringung von Distanzscheiben seien zwar weder im Brief noch im Schein eingetragen, jedoch von einem Sachverständigen abgenommen und separat bescheinigt worden. Die allgemeine Betriebserlaubnis des Fahrzeugs BMW sei daher nicht erloschen gewesen. Das Fahrzeug sei insoweit technisch in Ordnung gewesen.

Nach seinen Feststellungen habe das Fahrzeug etwa 1 ½ Jahre vor dem vorliegend zu betrachtenden Unfallgeschehen einen Unfallschaden im Frontbereich rechts erlitten, wodurch ein Schaden in Höhe von ca. 10.000 € eingetreten sei. Das Fahrzeug sei nach diesem Unfall repariert und auch vermessen worden. Die Reparatur sei fachgerecht ausgeführt worden. Anschließend habe der BMW bis zum Unfall auf der Wiehltalbrücke am 26. August 2004 eine Gesamtfahrstrecke von weiteren 75.000 km zurückgelegt. Es könne demnach festgehalten werden, dass es keine Ursächlichkeit des damaligen Unfallgeschehens für das jetzt zu beurteilende Unfallgeschehen vom 26. August 2004 gebe.

Weiter hat der Sachverständige T ausgeführt, er habe auch die Bremsanlage des Fahrzeugs überprüft, diese sei in Ordnung gewesen. Der BMW habe daher bei einem eingeleiteten Bremsvorgang nicht wegen technischer Unzulänglichkeiten ausbrechen können. In dem Fahrzeug BMW sei kein elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP) eingebaut gewesen. Er habe auch die Lenkung des Fahrzeugs untersucht und habe dort weder Schäden noch Mängel festgestellt. Der TÜV des Fahrzeugs sei allerdings im Juli 2004 abgelaufen, damit im Unfallzeitpunkt überfällig gewesen. An den Reifen habe er an verschiedenen Stellen die Profiltiefe gemessen. Das Fahrzeug sei vorne mit Reifen der Dimension 225 und hinten mit solchen der Dimension 255 bestückt gewesen, habe mithin eine Mischbereifung aufgewiesen. Die Bereifung habe der werkseitigen BMW - Sportausstattung des "M-Modells" entsprochen. Beide Vorderreifen des Fahrzeugs hätten durchschnittlich ein Profil von 7 - 7,5 mm aufgewiesen, die beiden hinteren Reifen seien abgefahren und erneuerungsbedürftig gewesen. In der Mitte seien beide hinteren Reifen komplett abgefahren gewesen, einer der hinteren Reifen sei auch außen teilweise vollständig abgefahren gewesen. Zum Teil hätten die Reifen in der Mitte überhaupt kein Profil mehr aufgewiesen. Der hintere rechte Reifen habe zusätzlich auch im Außenbereich zum Teil ein Profil von "0" gehabt. An beiden Reifen sei maximal ein Profil von 2 mm zu finden gewesen. Der hintere rechte Reifen sei in der 20.

Kalenderwoche des Jahres 2002 produziert worden, der vordere rechte Reifen in der 7. Kalenderwoche des Jahres 2004. Der hintere linke Reifen in der 21. Kalenderwoche des Jahres 2002. Dies sei jedoch nicht zu beanstanden.

Hinsichtlich der Frage "Aquaplaning" sei es so, dass dieses bei Personenkraftwagen bereits bei Geschwindigkeiten von 70 - 75 km/h auftreten könne. Man müsse als Autofahrer besonders erfahren sein, um eine solche Situation noch bewältigen zu können. Richtig wäre es in der konkreten Situation gewesen, das Fahrzeug auslaufen zu lassen, d. h., nicht abzubremesen, sondern lediglich den Fuß vom Gas zu nehmen. Die hinteren Reifen seien nicht verkehrssicher gewesen. Es sei der Grundsatz zu beachten, dass man mit Reifen der Dimension, die das Fahrzeug BMW gehabt habe, auch dann, wenn das Profil in Ordnung sei, bei Regen vorsichtiger fahren müsse als mit schmalere Reifen. Möglich sei, dass der Unfall nicht passiert wäre, wenn die hinteren Reifen nicht so abgefahren gewesen wären. Das Fahren bei der vorliegenden starken Nässe mit den vorliegend genutzten Reifen sei als äußerst kritisch zu betrachten. Da feststehe, dass der Personenkraftwagen BMW mit den gegenständlichen Reifen bei den vorherrschenden Wetterverhältnissen bis zu Unfallstelle gekommen sei, sei der Schluss zu ziehen, dass der eigentliche unfallauslösende Faktor das Einleiten des Überholvorgangs gewesen sei, wobei mit den gegenständlichen Reifen allerdings auch das Einleiten eines Bremsvorgangs unfallauslösend gewesen sein könne, da hier das Aufschwimmen auf einen noch vorgeschobenen Wasserkeil erfolgt sein könne. Dass an der Unfallstelle die Fahrbahn noch Gefälle aufgewiesen habe, sei für den Angeklagten günstiger gewesen, als wenn der Unfall sich auf ebener Fahrbahn ereignet hätte, da sich im Gefälle kein Wasser durch das Stehenbleiben hätte aufstauen können. Es habe an der Unfallstelle aber kein Quergefälle gegeben, so dass das Wasser hauptsächlich nach unten hätte abfließen können und zum Teil auf der Fahrbahn gestanden habe.

Hinsichtlich der Lastkraftwagen - Bereifung sei zu sagen, dass von dieser nur noch eine 85 Achse vorhanden sei, alle sachverständigenseits untersuchten Reifen hätten ein Profil von über 1,6 mm aufgewiesen, alle Reifen seien verkehrssicher und nicht zu bemängeln gewesen. Darüber hinaus sei festzuhalten, dass der Tankzug insgesamt neuwertig gewesen sei. Die Zugmaschine sei am 29. Januar 2004 erstmals zugelassen worden, der Auflieger am 03. Juli 2004. Erkenntnisse aus einem vergleichbaren von ihm, dem Sachverständigen T, untersuchten Unfall hätten Veranlassung zu der Feststellung gegeben, dass ein Personenkraftwagen einen Lastkraftwagen durchaus durch einen einzigen Anstoß vorne links von der Fahrbahn abbringen bzw. wegdrücken könne, dabei würden an beiden Fahrzeugen auch - wie im vorliegenden Fall - keine größeren Karosseriebeschädigungen eintreten.

Den Ausführungen der beiden Sachverständigen X4 und T schließt sich das Gericht an. ~~86e~~ von beiden Gutachtern eingeführten Anknüpfungs- und Befundtatsachen sind glaubhaft und sachkundig fundiert dargelegt worden. Beide Sachverständige haben ihr Gutachten klar und übersichtlich erstattet, sie sind von zutreffenden tatsächlichen Voraussetzungen ausgegangen. Ihre Ausführungen enthielten keine Widersprüche und keine Verstöße gegen Denkgesetze. Sie waren durch das Gericht mühelos nachvollziehbar. Einwendungen gegen die Person der Sachverständigen und ihre Sachkunde sind von keinem der Prozessbeteiligten vorgebracht worden. Das Gericht hat sich mit den Ausführungen der Sachverständigen und mit den von ihnen gefundenen Ergebnissen auseinander gesetzt. Anlässlich der Inaugenscheinnahme der Unfallörtlichkeit haben die Sachverständigen den Geschehensablauf, den sie ermittelt und festgestellt haben, eingehend dargelegt und erklärt. Das Gericht hat nach eingehender Prüfung keine Bedenken, sich den Ausführungen der Sachverständigen anzuschließen und sich diese zu eigen zu machen. Dies gilt umso mehr, als nach Einschätzung der drei sachverständigen Zeugen I3, Dr. C2 und L4 das Gutachten

den Geschehensablauf zutreffend wiedergibt, wobei die sachverständigen Zeugen ihre Einschätzung nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme und nach Durchführung des Ortstermins dergestalt revidiert haben, dass sie sich den Ausführungen des Sachverständigen X4 angeschlossen haben.

Im Einzelnen gilt hierzu folgendes:

87

Der sachverständige Zeuge Dr. C2 hat ausgeführt, er habe nach der Ortsbesichtigung, ~~88~~ nach der Inaugenscheinnahme sowohl der Unfallörtlichkeit als auch des Fahrzeugs BMW völlig neue Anknüpfungspunkte gewonnen. Er gehe von einem anderen Unfallhergang aus, als dies bis zur Ortsbesichtigung und Inaugenscheinnahme von ihm angenommen gewesen sei. Er schließe sich ausdrücklich den Ausführungen des Sachverständigen X4 an. Er habe keine Einwände gegen das Gutachten, welches der Sachverständige X4 erstattet habe. Er gehe wie der Sachverständige X4 davon aus, dass die Schäden an der Front des Fahrzeugs BMW nicht auf einen Kontakt des Personenkraftwagens mit der Frontschürze des Lastkraftwagens zurückzuführen seien, vielmehr von einem Kontakt des Fahrzeugs BMW mit der Leitplanke herrührten. Die Schäden an der rechten hinteren Seite des Fahrzeugs BMW seien darauf zurückzuführen, dass das Fahrzeug BMW Kontakt mit der linken vorderen Ecke des Lastkraftwagens gehabt habe. Es sei zu einer entsprechenden Spurenzeichnung an der hinteren rechten Seite des BMW gekommen.

Der sachverständige Zeuge L4 hat bekundet, er halte nicht an dem von ihm zunächst ⁸⁹ sachverständig als möglich ermittelten Geschehensablauf fest, dass die Kollision zwischen dem BMW und dem Tanklastwagen auch durch den Lastkraftwagen hervorgerufen worden sein könne, d. h. dass der Lastkraftwagen von der rechten Fahrspur auf die Überholspur geraten und dort den Personenkraftwagen BMW berührt habe. Soweit er einen solchen Geschehensablauf zunächst nicht habe ausschließen können, stelle sich für ihn die Situation nunmehr anders da: Der Zeuge I habe bekundet, die auf der Fahrbahn befindlichen S-förmigen Zeichnungen rührten vom Abschleppvorgang her, was nachvollziehbar sei. Dies habe er bei der früheren Einschätzung des Geschehens nicht gewusst. Für ihn stehe nun fest, dass die Spuren nicht vom Unfall herrührten. Er habe keine Einwände gegen das vom Sachverständigen X4 erstattete Gutachten, stimme diesem vielmehr ausdrücklich zu. Sämtliche Sachverständige und Zeugen seien sich hinsichtlich des äußeren Geschehensablaufs nunmehr einig.

Der sachverständige Zeuge I3 hat erklärt, er stimme den Ausführungen des ⁹⁰ Sachverständigen X4 ebenfalls zu. Er gehe nicht mehr davon aus, dass die Schäden an der Front des Personenkraftwagens BMW von einem Kontakt des Fahrzeugs des Personenkraftwagens BMW mit der Front des Lastkraftwagens herrührten. Die Spuren an der Front des Personenkraftwagens BMW seien kompatibel mit dem Profil der Leitplanke, wie es sich an der Unfallstelle befinde. Der Schaden an der rechten hinteren Seite des Personenkraftwagens rühre auch nach seiner Einschätzung von der vorderen linken Front des Lastkraftwagens her. Soweit er, der sachverständige Zeuge I3, teilweise andere Profiltiefen an den Reifen des Fahrzeugs BMW festgestellt habe, so rühre dieses daher, dass er aufgrund der Tieferlegung des Fahrzeugs nicht einwandfrei Messungen durchführen können.

Auszuschließen vermochte das Gericht aufgrund der Ausführungen der Sachverständigen ⁹¹ bzw. sachverständigen Zeugen einen Geschehensablauf dergestalt, dass sowohl der Lastkraftwagen als auch das Fahrzeug BMW beide eine geringere Geschwindigkeit als die sachverständigenseits festgestellten Geschwindigkeiten gehabt hätten. So hat der sachverständige Zeuge C2 nachvollziehbar ausgeführt, dass der Lastkraftwagen, als er die

Brücke verlassen habe, mindestens noch eine Geschwindigkeit von 50 km/h aufgewiesen habe, da er ansonsten nicht in seine Endlage gelangt wäre. Dies hätten Berechnungen, die er durchgeführt habe, ergeben. Wäre der Lastkraftwagen langsamer gewesen, so wären auch die Schäden, die an dem Personenkraftwagen BMW vorgelegen hätten, anders gewesen. Hinzu komme, dass er andernfalls den Brückenpunkt auch viel später erreicht hätte. Eine Geschwindigkeit von ca. 75 - 80 km/h sei für den Lastkraftwagen auch im Hinblick auf möglicherweise vorliegendes Aquaplaning kein Problem gewesen. Dies rühre daher, dass der Lastkraftwagen wesentlich schwerer als der Personenkraftwagen gewesen sei und ein Aufschwimmen nicht vorgelegen habe.

Der Sachverständige X4 hat insofern ausgeführt, dass die Hypothese, dass der Personenkraftwagen 80 km/h schnell gewesen sei, der Lastkraftwagen 70 km/h, auszuschließen sei. Bei solchen Geschwindigkeiten wäre es nach seiner Einschätzung nicht zu dem gegenständlichen Unfall gekommen. Wenn der Personenkraftwagen BMW langsamer als die festgestellten 100 km/h gewesen wäre, wäre der BMW nicht in die Leitplanken geraten, auch wäre die dritte Kollision, d. h. die Kollision des PKW vorne rechts mit der Front des Lastkraftwagens gar nicht mehr erfolgt, ein entsprechender Kontakt hätte dann nicht mehr stattfinden können. Ebenso wären die Endlagen der Fahrzeuge BMW und Lastkraftwagen nicht erklärbar gewesen, würde man eine geringere Geschwindigkeit beider Fahrzeuge zugrunde legen. Der Kollisionspunkt sei etwa 60 - 70 m vor der Brückenschwelle anzusetzen. Dort sei auch der Bereich, wo die Querneigung der Fahrbahn fehle, da eine Kurve in eine andere übergehe. Unter Berücksichtigung des Kollisionspunktes und der Endlagen der Fahrzeuge sei ein Geschehenshergang dergestalt, dass der Personenkraftwagen 80 km/h und der Lastkraftwagen 70 km/h gefahren sei, aus sachverständiger Sicht nicht zutreffend. Der Lastwagenfahrer habe aus technischer Sicht keine Veranlassung gehabt, seinen Lastkraftwagen unter dem Aspekt "Aquaplaning" zu verlangsamen, da jeder einzelne Reifen des Gespanns einen Druck von zwei bis drei Tonnen Gewicht auf die Fahrbahn gebracht habe und damit auf der Fahrbahn befindliches Wasser jeweils gänzlich verdrängt habe. Die vorliegenden Schadensbilder würden nicht zu einer geringeren Geschwindigkeit passen. Wegen der Auslaufverzögerung könne der Lastkraftwagen auch nicht mit einer Geschwindigkeit von etwa 60 km/h gefahren sein.

Der sachverständige Zeuge Dr. C2 hat zu diesem Gesichtspunkt ausgeführt, bei dem vor 3 bzw. an der Unfallstelle herrschenden Gefälle von durchschnittlich drei Prozent sei auch die entstehende Hangabtriebskraft nicht in der Lage, den mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer versehenen Tanklastwagen auf eine Geschwindigkeit von mehr als 80 km/h zu beschleunigen. Es stehe fest, dass der Lastkraftwagen in dem Gefällebereich vor der Brücke nicht schneller gefahren sei als die im Begrenzer eingestellte Geschwindigkeit. Dies ergebe sich aus der Berechnung der Hangabtriebskraft unter Berücksichtigung des Rollwiderstandes des LKW, des Beschleunigungswiderstandes, des Widerstandes rotierender Massen sowie des Widerstandes der mechanischen Kraftübertragung.

Der Einschätzung des Sachverständigen und der sachverständigen Zeugen schließt sich das Gericht an. Die Ausführungen des Sachverständigen und der sachverständigen Zeugen sind - auch was den vorgenannten Aspekt anbetrifft - nachvollziehbar, frei von Widersprüchen und schlüssig. Hinzu kommt, dass auch der sachverständige Zeuge I3 erklärt hat, er schließe sich den Ausführungen der Sachverständigen und der übrigen sachverständigen Zeugen L4 und Dr. C2 insoweit an.

Hinsichtlich der festgestellten rauschmittelbedingten Fahruntüchtigkeit des Angeklagten 95 hervorgerufen durch den Konsum von Betäubungsmitteln (Cannabis) – hat das Gericht die

Feststellungen des gerichtsmedizinischen Sachverständigen Dr. L3 zunächst zugrunde gelegt.

Dieser hat ausgeführt, die im Blut des Angeklagten aufgefundene Tetrahydrocannabinol 96 (THC) - Konzentration von 2,9 ng/ml habe – bei Rückrechnung - im wirksamen Bereich gelegen. Der Angeklagte habe sich zum Zeitpunkt des Unfallgeschehens in einer akuten Rauschphase befunden und deutlich unter dem Einfluss von Tetrahydrocannabinol (THC) gestanden. Es sei von einem Konsumzeitpunkt zwischen sechs (6) und zwölf (12) Stunden vor der Tat auszugehen; unwahrscheinlich sei, dass der Konsum länger zurückgelegen habe. Es habe sich um eine sehr komplexe Verkehrssituation gehandelt, die zu dem Unfall geführt habe. Ein Cannabis – Konsument könne hierbei eher überfordert sein als eine Person, die kein Cannabis konsumiert habe.

Zum Unfallzeitpunkt sei von einer THC - Konzentration von 60 - 150 ng/ml auszugehen. 97 Der sogenannte Cannabis Influence Factor (CIF) habe nach Daldrup einen Wert von 12 aufgewiesen. Werte über einem CIF von 10 sprächen für die Annahme einer rauschmittelbedingten Fahruntüchtigkeit. Der Konsum von Cannabis führe bei den Betroffenen zu einer gestörten Wahrnehmung und zu gestörten kognitiven und affektiven Körperfunktionen. Besonders in Stress - Situationen, wenn schnelle Reaktionen gefordert seien, komme es bei Cannabiskonsumern häufig zu falschen, inadäquaten Reaktionen. Der Cannabis - Konsument sei bei sehr komplexen Situationen eher überfordert, die Risikoeinschätzung fehlerbehaftet, die Reaktionszeiten verlängert. Es trete eine Gleichgültigkeit gegenüber Geboten und Verboten auf, die Reaktionsfähigkeit könne verlängert sein, räumliche Abstände könnten verzerrt wahrgenommen werden.

Unter Anknüpfung an vorgenannte Ausführungen des gerichtsmedizinischen 98 Sachverständigen geht das Gericht im vorliegenden Fall von einer rauschmittelbedingten Fahruntüchtigkeit des Angeklagten aus.

Hierzu gilt im Einzelnen Folgendes: 99

Die inhaltliche Bestimmung der Fahruntüchtigkeit kann zwar nicht losgelöst von 100 Erkenntnissen der Medizin und Toxikologie getroffen werden, sie unterfällt aber nicht allein rechts- bzw. verkehrsmedizinischer oder auch toxikologischer Beurteilung, sondern ist Rechtsfrage, deren normative Bewertungen in erster Linie richterliche Aufgabe ist (vgl. dazu BGH, Beschluss vom 03. November 1998 - Aktenzeichen 4 StR 395/98). Der Nachweis relativer Fahruntüchtigkeit erfordert dabei eine Gesamtwürdigung aller Umstände der konkreten Fahrt. Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes lassen sich die maßgeblichen Indizien der Fahruntüchtigkeit dabei in folgende drei Gruppen einteilen:

-in der Person des Fahrers liegende Gegebenheiten wie Krankheiten und Ermüdung, 101

-in den äußeren Bedingungen der Fahrt wie Straßen- und Witterungsverhältnissen, 102

- im konkreten Verhalten des Fahrers (sogenannte Ausfallerscheinungen, die sich wieder 103 in fahrbezogene und nichtfahrbezogene Ausfallerscheinungen aufteilen).

Im konkreten Fall ist Folgendes festzuhalten: 104

Der Angeklagte verfügte zum Tatzeitpunkt bereits nicht über die theoretischen Kenntnisse 105 für das sichere Führen eines Kraftfahrzeuges. Er hat zu keinem Zeitpunkt eine Fahrerlaubnis erworben; die (theoretischen) Kenntnisse für das Führen eines Kraftfahrzeuges im

Straßenverkehr, insbesondere bei widrigen Witterungsverhältnissen, sind daher bei ihm jedenfalls insoweit nicht vorhanden, als sie ihm nicht durch qualifizierten Unterricht, etwa im Rahmen des Erwerbs einer Fahrerlaubnis, zuteil geworden sind. Anhaltspunkte dafür, dass der Angeklagte die theoretischen Kenntnisse, insbesondere Kenntnisse über die Gefahr des Aquaplanings bei starkem Niederschlag, auf andere Art und Weise erworben hat, vermochte das Gericht nicht zu erkennen. Der Angeklagte hat sich zu keinem Zeitpunkt zu diesem Aspekt Frage eingelassen.

Zum Tatzeitpunkt waren die Straßen- und Witterungsverhältnisse als überdurchschnittlich¹⁰⁶ schwierig einzustufen. Es herrschten jedenfalls teilweise starke Nässe, relativ dichter Verkehr, ferner überdurchschnittlich schwierige Straßenverhältnisse an der Unfallstelle. Denn an der entsprechenden Örtlichkeit war, wie die Sachverständigen T und X4 detailliert und für das Gericht nachvollziehbar ausgeführt haben, eine Querneigung der Fahrbahn nicht gegeben. Dies bedeutet, dass das Wasser jedenfalls in Querrichtung nicht abfließen konnte und sich insoweit eher auf der Fahrbahn staute, als dies bei einer vorhandenen Querneigung der Fahrbahn der Fall gewesen wäre. Die schwierigen Straßen- und Witterungsverhältnisse waren vorliegend dadurch verstärkt, dass durch aufgewirbeltes Wasser Sichthindernisse bestanden, insbesondere durch Gischt. Zu berücksichtigen ist insoweit, dass bei schwierigen Verkehrslagen die körperliche Gesamtleistungsfähigkeit des Fahrers insgesamt höher sein muss (vgl. dazu BGH St 13, S. 83 (90)).

Liegt in der konkreten Situation ein Fahrfehler vor, deutet dies regelmäßig darauf hin, dass¹⁰⁷ der Fahrer zum sicheren Führen des Fahrzeugs nicht in der Lage war. Im konkreten Fall geht das Gericht vom Vorliegen gleich mehrerer, zum Teil gravierender Fahrfehler aus:

Zum einen hatte der Angeklagte, wie die Ortsbegehung und Inaugenscheinnahme ergeben¹⁰⁸ hat, nicht nur eines sondern gleich mehrere unterschiedliche Verkehrs- bzw. Warnschilder missachtet, nämlich zwei Mal das Schild "80 km/h bei Nässe", darüber hinaus ein Mal das Schild "Vorsicht - Schleudergefahr". Hinzu kommt, dass der Angeklagte die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h nicht nur geringfügig, sondern deutlich überschritten hatte und mindestens mit einer Geschwindigkeit von 100 km/h fuhr.

Dies folgt zum einen aus der Aussage des Zeugen L2, der glaubhaft bekundet hat, er sei¹⁰⁹ als er das "Ruckeln" bzw. "Ziehen" am Lenkrad bemerkt habe, mit einer Geschwindigkeit von mindestens 100 km/h unterwegs gewesen und sei danach vom Gas gegangen, zum anderen aus den (sachverständigen) Feststellungen, welche die sachverständigen Zeugen und der Sachverständige X4 getroffen haben.

Das Gericht geht dabei davon aus, dass der Angeklagte die durch die Verkehrsschilder¹¹⁰ getroffenen Anordnungen bewusst missachtete: Zu berücksichtigen war insoweit, dass sämtliche Schilder, die zum einen die zulässige Höchstgeschwindigkeit anordneten und zum anderen explizit vor Schleudergefahr warnten - wie ebenfalls die Ortsbesichtigung ergeben hat - für jeden Kraftfahrer und somit auch für den Angeklagten deutlich sichtbar vor der Unfallstelle angebracht waren und noch sind.

Hinzu kommt, dass die Strecke nach Gummersbach und somit die¹¹¹ Geschwindigkeitsbeschränkung an der Unfallstelle dem Angeklagten bekannt waren. Dies folgt aus der insoweit glaubhaften Aussage der Zeugin N3, die bekundet hat, den Angeklagten in der Spielhalle in Gummersbach in der G-Straße angetroffen zu haben. Auch der Zeuge L hat glaubhaft bekundet, er habe den Angeklagten mehrfach mit dem Fahrzeug BMW einparken sehen, und zwar in Gummersbach in der G-Straße. Schließlich hat auch der Zeuge N2 bekundet, der Bruder des Angeklagten habe ihm erzählt, der Angeklagte habe mit

einem Freund in Gummersbach eine Spielhalle aufgemacht, was ebenfalls dafür spricht, dass der Angeklagte (auch selbst) häufiger nach Gummersbach gefahren ist und dabei auch die spätere Unfallstelle passiert hat. Weiter sprechen auch die Bekundungen der Zeugen S, die beide ausgesagt haben, der Angeklagte habe ihnen gegenüber geäußert, er sei auf dieser Autobahn schon einmal unterwegs und auch in einen Unfall verwickelt gewesen, nämlich "in die Böschung gefahren". Auszuschließen ist dabei, dass dem Angeklagten nicht bewusst war, dass er seine Geschwindigkeit im konkreten Fall reduzieren musste: Denn die auf der Fahrbahn befindliche deutliche Nässe war ohne weiteres erkennbar, wie die Inaugenscheinnahme des von der Zeugin C unmittelbar nach dem Unfall angefertigten Filmmaterials ergeben hat.

Ein weiterer Fahrfehler des Angeklagten ist darin zu sehen, dass er mit einem nicht 112 verkehrssicheren Fahrzeug bei solchen Witterungsverhältnissen unterwegs war, die – gerade mit Blick auf die fehlende Profilierung der Hinterreifen - als besonders kritisch einzustufen waren: Die überdurchschnittlich breiten Hinterreifen des BMW waren deutlich ersichtlich abgefahren, das Fahrzeug war zur Hauptuntersuchung vorzustellen, die entsprechende Frist bereits abgelaufen.

Des Weiteren ist von einem Fahrfehler des Angeklagten insoweit auszugehen, als er den 113 Abstand zu dem vorausfahrenden Fahrzeug Mercedes A - Klasse des Zeugen L2 nicht eingehalten, sondern diesen deutlich unterschritten hat und auf dessen Fahrzeug derart dicht aufgefahren ist, dass er nur durch die Einleitung eines Bremsmanövers ein Auffahren auf das Fahrzeug Mercedes A - Klasse vermeiden konnte. Er hat dann zudem ein den Witterungsverhältnissen und dem technischen Zustand seines Fahrzeug in keiner Weise angepasstes Bremsmanöver durchgeführt, welches in Verbindung mit dem nicht vorhandenen Profil an den beiden Hinterreifen des Fahrzeugs die kritische Schleuderbewegung auslöste, welche schließlich zur Kollision mit dem Lastkraftwagen führte.

Das Gericht geht dabei davon aus, dass die von dem Angeklagten begangenen Fahrfehler 114 als rausch(-mittel)bedingt anzusehen sind. Rausch(-mittel)bedingt ist ein Fahrfehler dann, wenn der Fahrer diesen im nüchternen Zustand nicht begangen hätte. Ausreichend ist dabei, dass der Einfluss des Rauschmittels zumindest mitursächlich war (siehe dazu Hentschel, JR 1999, S. 467 (478)). Davon ist vorliegend auszugehen.

Im Einzelnen gilt hierzu Folgendes:

115

Bei hohen Wirkstoffkonzentrationen von Alkohol oder Betäubungsmitteln im Blut sind an 116 Ausfallerscheinungen entsprechend geringere Anforderungen zu stellen (BGH, NJW 1982, S. 2612; BGH St 31, S. 42 (45) - zu Alkoholfahrten -). Bei hohen Wirkstoffwerten kann zur Feststellung der relativen Fahruntüchtigkeit das Hinzutreten einer einzigen Ausfallerscheinung genügen (vgl. dazu OLG Zweibrücken, Beschluss vom 10. Mai 2004, Aktenzeichen 1 Ss 26/04). Zum Tatzeitpunkt Fall befanden sich im Blut des Angeklagten 60 - 150 ng/ml Tetrahydrocannabinol (THC), damit ein hoher Wirkstoffwert.

Hinzu kommt, dass der beim Angeklagten vorliegende "Cannabis Influence Factor" (CIF) 17 deutlich über dem kritischen Wert von 10 liegt, nämlich bei einem Wert 12. Dabei kann es dahinstehen, ob ein CIF von 12 für sich allein genommen schon zur Annahme der rauschmittelbedingten Fahruntüchtigkeit führt (so: Urteil des AG Moers vom 10. Juli 2003, veröffentlicht in der Zeitschrift BLUTALKOHOL 2004, S. 276). Denn es liegt ein Bündel von gravierenden Fahrfehlern vor, was den Schluss auf die rauschmittelbedingte Fahruntüchtigkeit zulässt. Eine Bündelung von Fahrfehlern lässt den Schluss auf eine sorglose und besonders leichtsinnige Fahrweise zu, diese führt aber zur unmittelbaren

Beeinträchtigung der Fahreignung (vgl. OLG Zweibrücken, 1. StrS. Az.: 1 Ss 242/03; Kammergericht Berlin, Beschluss vom 20. Februar 2002, Az.(3) 1 Ss 32/02).

Die besonders sorglose und leichtsinnige Fahrweise folgt dabei daraus, dass dem Angeklagten, dem - wie ausgeführt - die Strecke nach Gummersbach und die Beschilderung an der fraglichen Stelle bekannt waren, mehrere Verkehrszeichen missachtet hat. Die Missachtung von Verkehrszeichen ist dabei Indiz für eine Rauschmittelbeeinflussung (vgl. dazu Harort, NZV 1996 S. 219 f.), wobei die im vorliegenden Fall festgestellte deutlich überhöhte Geschwindigkeit ein weiteres Indiz für eine Rauschmittelbeeinflussung darstellt (Harort, a. a. O). Eine unangepasste und unzulässig hohe Geschwindigkeit, welche die eigentliche Unfallursache ist, lässt dabei regelmäßig den Schluss auf eine alkoholbedingte Enthemmung zu (BGH, Beschluss vom 07. April 1994, Az.4 StR 130/94), was auch für die rauschmittelbedingte Enthemmung gilt. Ein äußerer Anlass dafür, dass der Angeklagte an der fraglichen Stelle mit einer deutlich unangepassten und zu hohen Geschwindigkeit unterwegs war, ist im Laufe der Hauptverhandlung nicht offenbar geworden, so dass davon auszugehen ist, dass das zu schnelle Fahren (auch) durch den Betäubungsmittelkonsum bedingt war (vgl. dazu OLG Köln, Beschluss vom 09. Januar 2001, Az. Ss 477/00). Dies gilt umso mehr, als nach der glaubhaften Aussage des Zeugen L2 der Angeklagte - ohne dass hierfür ein objektiver Grund ersichtlich gewesen wäre - mit einer höheren, dann wieder mit einer langsameren Geschwindigkeit auf dem Streckenverlauf bis zur Unfallstelle unterwegs war und - anders als der Zeuge L2 - seine Geschwindigkeit nicht konstant hielt. 118

Eine hiervon abweichende Betrachtungsweise ist dabei auch dann nicht angebracht, wenn man zugunsten des Angeklagten vorliegend davon ausgehen wollte, dass er die vor der Unfallstelle befindlichen Verkehrsschilder ("80 km/h bei Nässe" / "Vorsicht - Schleudergefahr") tatsächlich nicht gesehen hat. So wäre der Umstand, dass der Angeklagte die Verkehrsschilder "übersehen" hat, ein wesentliches Indiz für die rauschmittelbedingte Einschränkung der Wahrnehmungsfähigkeit des Angeklagten (vgl. dazu BayObLG, 1.Strafsenat, Beschluss vom 04. Dezember 2001, Aktenzeichen 1 StRR 169/01).

Dass der Rauschmittelkonsum des Angeklagten (mit-) ursächlich für dessen Fahrfehler ~~120~~ folgt für das Gericht außer aus den vorgenannten Umständen ferner daraus, dass tatsächlich keines der von den Zeugen gelenkten Fahrzeuge in der konkreten Situation aufgrund von Aquaplaning ins Schleudern kam. Vielmehr hat der Zeuge L2 - anders als der Angeklagte - durch eine adäquate Reaktion, nämlich durch Festhalten des Lenkrads und dadurch, dass er den Fuß vom Gas nahm, sein Fahrzeug vor dem Ausbrechen aus der Spur bewahrt.

Für die rauschmittelbedingte Fahruntüchtigkeit des Angeklagten zum Tatzeitpunkt spricht ~~121~~ neben den geschilderten fahrbezogenen Ausfallerscheinungen schließlich der weitere Umstand, dass der Angeklagte zunächst, wie der Zeuge U2 glaubhaft geschildert hat, - angesichts des Geschehenen - zunächst zu "ruhig" war, dann "am Flattern", was als (weitere), nicht fahrbezogene Ausfallerscheinung zu werten ist und mit den Ausführungen des Sachverständigen Dr. L3 korrespondiert, dass der Genuss von Cannabis zu einer Störung der Wahrnehmung und kognitiven bzw. affektiven Funktionen führen kann. Auch der Zeuge Fest, der später den Angeklagten und seinen Bruder ins Krankenhaus verbrachte, hat diesbezüglich glaubhaft erklärt, der Angeklagte habe auf ihn einen sehr ruhigen gelassen Eindruck gemacht, was im krassen Widerspruch zu der Schwere des Unfallgeschehens (mit tödlichen Folgen für den Fahrer des Tanklastwagens) steht.

Der Angeklagte hat in Bezug auf die rauschmittelbedingte Fahruntüchtigkeit auch vorsätzlich ~~122~~ gehandelt, denn bei gehöriger Selbstprüfung vor Fahrtantritt hätte erkennen können und müssen, dass er infolge vorangegangenen Cannabis - Konsums nicht in der Lage war, das

Fahrzeug sicher zu führen. Er musste zudem mit der Möglichkeit eines von seinem Zustand der Fahruntüchtigkeit verursachten Verkehrsunfalls und dessen Folgen rechnen.

Soweit nach den getroffenen tatsächlichen Feststellungen der Angeklagte gegenüber der Polizei angegeben hat, nicht er sondern sein Bruder B2 habe das Fahrzeug BMW geführt, steht dies zum einen aufgrund der glaubhaften Aussage des Zeugen U2 fest. Dieser hat bekundet, der Angeklagte habe ihm gegenüber ausgesagt, sein Bruder B2 habe den BMW geführt, er selbst sei Beifahrer gewesen. Der Zeuge hat seine Aussage ruhig und sachlich gemacht. Die Aussage war geschlossen, enthielt keine Widersprüche und ließ keine emotionalen überschießenden Tendenzen gegen den Angeklagten erkennen. Das Gericht hat nicht den geringsten Anlass gesehen auch unter Berücksichtigung der Einlassung des Angeklagten und aller sonstigen Ergebnisse der Hauptverhandlung, den Wahrheitsgehalt der Aussage des Zeugen U2 in Zweifel zu ziehen. Die Aussage war glaubhaft, er selbst ein glaubwürdiger Zeuge. Es ist auch kein durchgreifender Anhaltspunkt erkennbar geworden dafür, dass der Zeuge den Angeklagten wider besseres Wissen oder irrtümlich der Tat falsch bezichtigt haben könnte. Die Aussage des Zeugen U2 wurde durch die Bekundungen des Zeugen G2 bestätigt, der glaubhaft bekundet hat, der Angeklagte habe sich ihm gegenüber dahingehend geäußert, dass nicht er sondern sein Bruder gefahren sei. Als er – der Zeuge G2 - mit dem Angeklagten im Polizeifahrzeug an dem Bruder des Angeklagten vorbeigefahren sei, habe der Angeklagte auf diesen gedeutet und gesagt: "Da läuft er, das ist mein Bruder." Auch der Zeuge N2 hat bekundet, ihm gegenüber hätte sich der Angeklagte dahingehend geäußert, er – der Angeklagte – wolle nicht, dass sein Bruder für ihn einsitze.

Schließlich hat die Zeugin N3 - insoweit glaubhaft – bekundet, der Bruder des Angeklagten habe ihr gesagt, er habe als Familienältester die Schuld auf sich genommen, er habe den Angeklagten schützen wollen.

Was den festgestellten Umstand anbetrifft, dass der Getötete B nach dem Sturz des Tanklastwagens von der Brücke noch lebte, mithin den Sturz bei vollem Bewusstsein miterlebte, so folgt dies aus der Aussage des gerichtsmedizinischen Sachverständigen Dr. Q, der ausgeführt hat, aus der an der Leiche festgestellten Einblutung im Bereichs der Lendenwirbelsäule folge, dass der LKW – Fahrer noch eine gewisse Zeit – Sekunden - gelebt habe. Ob der Tod durch den Sturz oder durch ein Explosionstrauma hervorgerufen worden sei, könne nicht festgestellt werden. Den Aufprall selbst habe der LKW – Fahrer jedoch noch bewusst wahrgenommen.

IV. 126

Rechtliche Würdigung 127

Nach den getroffenen Feststellungen hat sich der Angeklagte der fahrlässigen Tötung gemäß § 222 StGB in Tateinheit (§ 52 StGB) mit vorsätzlicher Straßenverkehrsgefährdung gemäß § 315c Abs. 1 Nr. 1 lit. a, Abs. 3 Nr. 1 StGB in Tateinheit mit vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis gemäß § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG, schuldig gemacht.

Die im Rahmen der fahrlässigen Tötung erforderlichen objektiven Sorgfaltspflichtverletzungen, welche ursächlich für den Eintritt des Erfolges wurden, folgen dabei aus den Vorschriften der § 36 Abs. 2 S. 3, 4 StVZO, § 41 Abs. 2 Nr. 2 StVO i. V. m. Zeichen 274, § 5 Abs. 4, Satz 2 und 4 StVO, § 29 Abs. 1 StVZO und § 4 StVO. 129

Ferner hat sich der Angeklagte tatmehrheitlich, § 53 StGB, einer falschen Verdächtigung gemäß § 164 Abs. 1 StGB schuldig gemacht. Als "rechtswidrige Tat" i. S. d. Vorschrift sind 130

dabei die Straßenverkehrsgefährdung und die fahrlässige Tötung anzusehen. Das (Mit-)verdächtigen bzw. Verstärken des Tatverdachts gegen den Bruder ist insofern für die Erfüllung des Tatbestandes ausreichend.

V.	131
Strafzumessung	132
Das Gericht hat auf eine Gesamtfreiheitsstrafe von	133
einem (1) Jahr und zehn (10) Monaten	134
erkannt.	135

Für die fahrlässige Tötung gemäß § 222 StGB in Tateinheit (§ 52 StGB) mit vorsätzlicher Straßenverkehrsgefährdung gemäß § 315c Abs. 1 Nr. 1 lit. a, Abs. 3 Nr. 1 StGB in Tateinheit mit vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis gemäß § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG hat das Gericht dabei auf eine Einsatzfreiheitsstrafe von einem (1) Jahr und neun (9) Monaten erkannt.

Zugrunde zu legen war der Strafraum der Vorschrift des § 222 StGB, der Geldstrafe oder Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren vorsieht.

Bei Abwägung aller erkennbaren für und gegen den Angeklagten in Betracht kommenden Strafzumessungsgesichtspunkte erschien die vorgenannte Einsatzfreiheitsstrafe tat- und schuldangemessen. Bei der Bemessung der Höhe der Strafe hat sich das Gericht an den Grundsätzen der Strafzumessung gemäß § 46 StGB ausgerichtet. Dabei sind folgende Erwägungen maßgebend und Umstände bestimmend gewesen:

Strafmildernd war zu berücksichtigen, dass der Angeklagte bislang nicht bestraft ist und insoweit geständig war, als er eingeräumt hat, das Fahrzeug BMW zum Tatzeitpunkt geführt zu haben. Er hat sich – wenngleich erst in einem fortgeschrittenen Stadium des Verfahrens und in knapper Form – bei der Witwe des Getöteten B entschuldigt, was ebenfalls zu seinen Gunsten zu berücksichtigen war. Da – wie die Beweisaufnahme ergeben hat – allein der Angeklagte, nicht jedoch der Getötete Probach für das Geschehen (mit-) verantwortlich war, war dem Angeklagten eine weitere Strafmilderung unter diesem Gesichtspunkt zu versagen.

Strafschärfend fiel demgegenüber ins Gewicht, dass der Angeklagte mehrere ihm obliegende Sorgfaltspflichten massiv verletzte: So besaß er keine Fahrerlaubnis, die Hinterreifen des von ihm benutzten Fahrzeugs waren stark abgenutzt, er fuhr erheblich zu schnell, überholte falsch und fuhr mit zu geringem Abstand zu seinem Vordermann. Schließlich war sein Fahrzeug zur technischen Hauptuntersuchung fällig, der Angeklagte verfügte nicht über die erforderlichen theoretischen Kenntnisse zum Führen eines Kraftfahrzeuges. Die ohne Fahrerlaubnis von ihm zurückgelegte Fahrstrecke war zudem nicht unbedeutend und er setzte sich bewusst über die konzentriert angeordneten verkehrsrechtlichen Gebote vor der Unfallstelle hinweg, indem er gleich mehrere Verkehrsschilder ignorierte. Er befand sich zudem in einem erheblichen Rauschzustand, als er das Fahrzeug führte.

Schließlich hatte der Angeklagte bereits in der Vergangenheit in mindestens drei Fällen ohne Fahrerlaubnis ein Kraftfahrzeug geführt, wobei ihm – auf derselben Strecke – bereits ein Unfall dergestalt passiert war, dass er mit seinem Fahrzeug ebenfalls seine Fahrspur unfreiwillig verlassen und in die Böschung der Autobahn geraten war. Auch dadurch, dass wegen einer Übertretung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bereits eine Geldbuße gegen ihn verhängt war, ließ sich der Angeklagte, der bei Begehung der Ordnungswidrigkeit mit dem

verfahrensgegenständlichen Fahrzeug BMW unterwegs war, nicht von weiteren Fahrten abhalten. Er hat durch die Tat mehrere Strafgesetze verletzt. Hinzu tritt der Umstand, dass die Tat gravierende Folgen hatte.

Zu Lasten des Angeklagten war des weiteren sein Nachtatverhalten zu berücksichtigen¹⁴² war darf der Versuch, sich der Strafverfolgung zu entziehen, dem Täter in der Regel nicht angelastet werden; eine hiervon abweichende Beurteilung ist jedoch geboten, wenn das Nachtatverhalten des Angeklagten neues Unrecht schafft und der Angeklagte Ziele verfolgt, die ein ungünstiges Licht auf ihn werfen. Derartige Umstände sind vorliegend gegeben. Aus dem Umstand, dass der Angeklagte keine wie auch immer gearteten Rettungs- und/oder Hilfsmaßnahmen ergriff und/oder Anstrengungen unternahm, die unmittelbaren Tatfolgen zu mindern, etwa durch Absichern der Unfallstelle oder Herbeirufen von Rettungskräften, lässt sich der Rückschluss ziehen, dass dem Angeklagten das Schicksal sämtlicher unmittelbar und mittelbar an dem Geschehen beteiligten Personen gleichgültig war. So rief er mit dem vom Zeugen S erbetenen Mobiltelefon sofort seinen Bruder B2 an, um diesen zu veranlassen, zur Unfallstelle zu kommen und – unter Einbeziehung Dritter - die eigene Beteiligung an der Tat zu verdecken. Dass es bei dem Angeklagten dabei an einer wie auch immer gearteten Einsicht in das Unrecht seines Tuns mangelte, folgt dabei daraus, dass er gegenüber dem Polizeibeamten G2, der ihn aus Gründen der Eigensicherung durchsuchen wollte, aggressiv auftrat und der Durchsuchung widersprach.

Hinsichtlich der vom Angeklagten weiter verwirklichten falschen Verdächtigung hat das¹⁴³ Gericht auf eine Einsatzgeldstrafe von sechzig (60) Tagessätzen erkannt.

Strafmildernd war insofern zu berücksichtigen, dass der Angeklagte – wenngleich erst nach¹⁴⁴ mehreren Wochen – von den zunächst von ihm gemachten Angaben zur Frage der Fahrereigenschaft abrückte, was zu seiner Strafverfolgung und schließlich zur Anklageerhebung führte. Ebenso war strafmildernd zu berücksichtigen, dass der Angeklagte bislang nicht bestraft ist.

Strafschärfend hat das Gericht demgegenüber berücksichtigt, dass – bedingt durch die¹⁴⁵ Angaben gegenüber der Polizei – die Ermittlungen zunächst gegen den Bruder des Angeklagten geführt wurden und gegen diesen durch den Haftrichter Haftbefehl erging, mit welchem sich in der Folgezeit auch die Beschwerdeinstanz, das Landgericht in Köln, zu befassen hatte. Es wurden überdies aufgrund der Angaben des Angeklagten Führerscheinmaßnahmen veranlasst und später aufgehoben.

Gemäß §§ 53, 54 StGB hat das Gericht aus den vorgenannten Einzelstrafen durch Erhöhung¹⁴⁶ der verwirkten höchsten Einzelstrafe (Einsatzstrafe) von einem (1) Jahr und 9 (neun) Monaten eine Gesamtfreiheitsstrafe von

einem (1) Jahr und 10 (zehn) Monaten

147

gebildet. Dabei hat das Gericht die Person des Angeklagten und die einzelnen Taten¹⁴⁸ nochmals zusammenfassend gewürdigt, wobei auch alle Strafzumessungsfaktoren, die bereits bei der Bemessung der Einzelstrafen von Bedeutung waren, berücksichtigt worden sind.

Eine Aussetzung der Freiheitsstrafe zur Bewährung kam nicht in Betracht. Gemäß § 56 Abs. 1¹⁴⁹ StGB kann das Gericht unter den Voraussetzungen des § 56 Abs. 1 StGB auch die Vollstreckung einer höheren Freiheitsstrafe, die zwei Jahre nicht übersteigt, zur Bewährung aussetzen, wenn nach der Gesamtwürdigung von Tat und Persönlichkeit des Verurteilten

besondere Umstände vorliegen. Bei der Entscheidung ist namentlich auch das Bemühen des Verurteilten, den durch die Tat verursachten Schaden wiedergutzumachen, zu berücksichtigen.

Besondere Umstände, d. h. Milderungsgründe von besonderem Gewicht, die eine Strafaussetzung trotz des erheblichen Unrechts- und Schuldgehalts, der sich in der Strafhöhe widerspiegelt, als nicht unangebracht und als den vom Strafrecht geschützten Interessen nicht zuwiderlaufend erscheinen lassen, sind vorliegend nicht ersichtlich, wobei die besonderen Umstände umso gewichtiger sein müssen, je näher die Freiheitsstrafe an der 2 – Jahres - Obergrenze liegt. 150

Weder hat der Angeklagte in bis zur Verkündung des Urteils Untersuchungshaft erlitten, noch hat er ein umfassendes Geständnis abgelegt, noch liegt die Tat nunmehr lange zurück, noch hat er wie auch immer geartete Anstrengungen unternommen, den entstandenen Schaden – zumindest teilweise – wiedergutzumachen. Dass der Angeklagte sich mit seiner Tat ernsthaft auseinandergesetzt hat, vermochte das Gericht nicht zu erkennen. 151

Anhaltspunkte dafür, dass eine günstige Veränderung der Lebensverhältnisse des Angeklagten eingetreten ist bzw. eintreten wird, sind nicht offenbar geworden. Dass der Angeklagte sich erfolgreich bemüht haben könnte, sich mit seinem Betäubungs 152

mittelkonsum (ernsthaft) auseinander zu setzen, steht nicht fest. Eine Therapiebescheinigung o. ä. hat der Angeklagte nicht vorgelegt. 153

Durch die Tat hat sich der Angeklagte als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen (§ 69 StGB). Es liegen keine Anhaltspunkte für die Annahme vor, die Tat des Angeklagten habe nach irgendeiner Richtung einen Ausnahmecharakter. Das Gericht sah sich deshalb nicht in der Lage, von der Regel des Gesetzes abzuweichen. Es war daher eine isolierte Sperrfrist hinsichtlich der Erteilung einer Fahrerlaubnis auszusprechen. Da der Angeklagte bereits verkehrsrechtlich in Erscheinung getreten ist und es sich im vorliegenden Fall um besonders gravierende Verletzungen der dem Führer eines Kraftfahrzeuges obliegenden Sorgfaltspflichten handelt, war die gesetzlich vorgesehene Sperrfrist für die Erteilung einer Fahrerlaubnis (§ 69a StGB) auf drei (3) Jahre zu bemessen. 154

VII. 155

Kosten 156

Die Kostenentscheidung beruht auf § 465 StPO. 157