

3. September 1956 als Busfahrer wieder eingesetzt hatte, ergab sich die Verpflichtung, dafür Sorge zu tragen, daß A. die genügende Ruhe vor Fahrtbeginn noch finde. Mit dem allgemeinen Hinweis am Abend in H. durch den Angeklagten K., daß die Kraftfahrer ja wüßten, daß sie am Montag früh wieder Dienst hätten, hat der Angeklagte seine Verpflichtungen nicht erfüllt. Aus § 1 Abs. 2 der ASAO Nr. 361 ergibt sich, daß die Verantwortlichen aus § 2 Abs. 2 der ASchVO auch zu überwachenden haben, daß die verkehrsrechtlichen Bestimmungen eingehalten werden. Das bedeutet für den Angeklagten K. soviel, daß er auch § 7 Abs. 1 (§ 5 Abs. 1) StVO zu beachten hatte. Die Strafkammer kam zu der Überzeugung, daß in erster Linie der Angeklagte K. verpflichtet war, den Dienstplan der Fahrer so aufzustellen, daß ein Kraftfahrer, wie der Angeklagte A., nicht eingesetzt werden durfte, der innerhalb 50 Stunden nur drei Stunden geschlafen hatte.

II

BG Dresden, Urt. vom 23. Oktober 1956 — 2b NDs 309/56.

Gegen das Urteil der Verkehrsstrafkammer legte der Angeklagte K. Berufung ein. Sie hatte Erfolg.

Aus den G r ü n d e n :

Die von der Strafkammer für Verkehrssachen getroffene Feststellung, daß A. im Verlaufe von fünfzig Stunden vor Antritt der Fahrt nur drei Stunden geschlafen hat, trifft zwar für A. tatsächlich zu, aber diese Tatsache kann nicht zur Grundlage der Verurteilung des Angeklagten K. gemacht werden. K. konnte davon ausgehen, daß A. in der Nacht vom Sonnabend zum Sonntag von 1.30 Uhr bis gegen 7 Uhr, also mindestens 5 1/2 Stunden, hat schlafen können. Davon, daß die Sonderfahrt am Sonnabend bis 3 Uhr gedauert hat, wußte er nichts. Bei der Aufstellung des Dienstplanes konnte er sogar davon ausgehen, daß A. am Sonntag bis 9 Uhr schlafen würde, weil der Betriebsausflug erst gegen 9.30 Uhr begann. Für Menschen im Alter von 40 Jahren ist ein Schlaf von sechs Stunden als durchaus normal anzusehen, so daß der Angeklagte davon ausgehen konnte, daß A. verhältnismäßig ausgeschlafen zum Betriebsausflug kam. Auch konnte A. sich im Autobus während der Fahrt ausruhen. Dies kann zwar alles nicht den notwendigen Schlaf ersetzen, aber der Betriebsausflug war ja am 3. September um 3 Uhr beendet. Bis zum Dienstantritt hätte A. also noch zwei Stunden Zeit zum Schlafen gehabt, wovon der Angeklagte auch ausgehen konnte. Wenn dies auch nicht viel ist, so konnte er doch auf Grund der vom Arzt bestätigten guten körperlichen Verfassung von A. zu der Schlußfolgerung kommen, daß A. am Montag früh durchaus seinen Dienst ordnungsgemäß versehen könne. Diese Schlußfolgerung lag für den Angeklagten auch deshalb nahe, weil er A. als überaus zuverlässigen Fahrer kannte.

Aus all dem ist zu erkennen, daß für den Angeklagten K. völlig berechtigt keine Bedenken gegen die Einsetzung von A. für die Fahrt am Montag früh bestanden. Eine Verletzung der ASchVO, der ASAO Nr. 361 oder des § 7 (§ 5) StVO kann dem Angeklagten damit nicht zur Last gelegt werden, so daß er gemäß § 221 Ziff. 1 StPO freizusprechen war.

Hätte K., so wie es im erstinstanzlichen Urteil steht, gewußt, daß A. im Verlaufe der letzten 50 Stunden vor dem Unfall nur drei Stunden geschlafen hatte, dann wäre allerdings die Schuldfrage anders zu beurteilen gewesen. Aber selbst dann hätte der Senat zu einem anderen Ergebnis als die Verkehrsstrafkammer gelangen müssen, weil den Ausführungen des Vordergerichts bezüglich der Anwendung der ASchVO nicht in vollem Umfange gefolgt werden kann. In § 2 Abs. 1 ASchVO wird davon gesprochen, daß die Betriebsleiter die persönliche Verantwortung für den Schutz von Leben und Gesundheit der Arbeiter und Angestellten vor Gefahren tragen. Entscheidend dabei ist jedoch, daß diese Verantwortung sich nur auf die Arbeiter und Angestellten während der Arbeit und Anwesenheit im Betrieb erstreckt. Im § 2 Abs. 2 ASchVO wird dann diese Verantwortlichkeit auf die von den Betriebslei-

tern mit der Leitung und Aufsicht der Produktion usw. beauftragten Personen, wie z. B. Ingenieure, Meister u. a., ausgedehnt. Es ist richtig, daß zu diesem Personenkreis auch der Fahrmeister in einem Kraftverkehrsbetrieb gehört. Der geschützte Personenkreis kann sich dagegen, entgegen der Auffassung des Vordergerichts, nur auf die Arbeiter und Angestellten des betreffenden Betriebes erstrecken. Eine Erweiterung des in § 2 Abs. 2 ASchVO geschützten Personenkreises auf alle Werk tätigen würde eine unzulässige Erweiterung des § 2 Abs. 1 dieser VO bedeuten und im Endergebnis einem Ingenieur oder Werk tätigen eine ungleich größere Verantwortung auferlegen als dem Betriebsleiter des gleichen Betriebes. Davon ausgehend war demnach im vorliegenden Falle der Angeklagte als stellvertretender Fahrmeister verantwortlich für den Schutz von Leben und Gesundheit der Angehörigen des VEB Kraftverkehr B. Wenn also die Schuld des Angeklagten bejaht worden wäre, dann hätte er nur für die Gefährdung von Leben und Gesundheit des A. und der Schaffnerin des Unfallwagens verantwortlich gemacht werden können.

Anmerkung:

Beide Urteile setzen sich mit der Frage der Verantwortlichkeit eines Vorgesetzten für Verkehrsunfälle, die ein Kraftfahrer infolge Fahrens in übermüdetem Zustand verursacht hat, auseinander. Dieses Problem ist ein Teil des allgemeinen Problems der strafrechtlichen Verantwortlichkeit von Vorgesetzten, die ein vorschriftswidriges Verhalten von Kraftfahrern dulden oder fördern oder sogar anordnen bzw. verlangen. Da in der Rechtsprechung der Verkehrsgerichte derartige Fälle verhältnismäßig häufig Vorkommen, soll auf diesen Fragenkomplex etwas näher eingegangen werden.

Zunächst kann festgestellt werden, daß diesem Problem allgemein zu wenig Bedeutung beigemessen wird. Nicht selten kommt bei Verhandlungen der Verkehrsstrafkammern I, ans Tageslicht, daß Vorgesetzte des Kraftfahrers dessen vorschriftswidriges Verhalten geduldet oder ihn sogar dazu angehalten haben. Es gibt jedoch fast gar keine Beispiele dafür, daß diese Personen strafrechtlich zur Verantwortung gezogen wurden, und es ist auch nicht bekannt, daß sie durch ihre Betriebe disziplinarisch bestraft wurden. So kommt es z. B. gar nicht allzu selten vor, daß Funktionäre auf Dienstfahrten unterwegs mit dem Kraftfahrer in eine Gastwirtschaft einkehren und dort gemeinsam mit ihm alkoholische Getränke zu sich nehmen. Ein besonders krasses Beispiel dafür ist ein Unfall, der vor der Verkehrsstrafkammer des Kreisgerichts Potsdam-Land abgeurteilt wurde. Die Mitarbeiter einer Abteilung eines Rates des Kreises führen in regelmäßigen Abständen mit Kraftfahrzeugen zu Arbeitseinsätzen in eine Gemeinde. Unterwegs kehrten alle Mitarbeiter stets in Gaststätten ein und tranken dort Bier, Wein und Schnaps. Auch die Kraftfahrer machten dabei keine Ausnahme, und der anwesende Abteilungsleiter unternahm nichts, sie auf das Schädliche ihres Tuns hinzuweisen, obwohl dies doch wohl das mindeste ist, was von ihm als einem verantwortlichen Staatsfunktionär in einer derartigen Situation verlangt werden könnte. Der Abteilungsleiter wurde weder strafrechtlich noch disziplinarisch zur Verantwortung gezogen, nachdem einer der Fahrer einen Unfall verursacht hatte.

Auch kommt es vor, daß [unsere volkseigenen Kraftverkehrsbetriebe, insbesondere in den Sommermonaten, übermüdete Kraftfahrer einsetzen]¹. Wenn auch verständlich ist, daß diese Betriebe sich bemühen, allen Bedürfnissen gerecht zu werden, so ist es doch angebracht, gegen den Einsatz übermüdeten Fahrer im Interesse der Gewährleistung der Sicherheit des Straßenverkehrs und damit des Schutzes von Leben und Gesundheit der werktätigen Menschen entschieden einzutreten. Unsere Gerichte haben dabei die Aufgabe, auch die verantwortlichen Mitarbeiter von Verkehrs-

¹ Diese Feststellung stützt sich auf die Kenntnis der Rechtsprechung der Verkehrsstrafkammer des Bezirks Potsdam.

² vgl. als Beispiel „Neues Deutschland“, Ausgabe A, vom 9. April 1958, S. 8.