

Schaden, wäre er dafür verantwortlich. Werden sowohl Angehörige des Fahrpersonals als auch Fahrgäste oder andere Verkehrsteilnehmer verletzt oder getötet, so wäre er für Tod und Gesundheitsschaden der Ersteren verantwortlich, für die der Letzteren jedoch nicht. Welche unsinnigen Ergebnisse!

Beide Gerichte haben verkannt, daß in Fällen wie dem vorliegenden die Außerachtlassung der Arbeitsschutzvorschriften und die dadurch hervorgerufene Gefährdung der Sicherheit von Belegschaftsangehörigen des Kraftverkehrsbetriebes die Ursache für die den Fahrgästen oder anderen Verkehrsteilnehmern zugefügten Schäden darstellen. Ein Kausalzusammenhang liegt also vor. Wenn hinsichtlich der Gefährdung der Betriebsangehörigen Fahrlässigkeit gegeben ist, erstreckt sich diese selbstverständlich auch auf einen möglichen Unfall und dessen Folgen. Anders ist es gar nicht denkbar. Es ist unmöglich, daß sich die Fahrlässigkeit nur auf die Gefährdung der Sicherheit des Fahrpersonals, nicht aber auf die anderen Verkehrsteilnehmer erstreckt. Es sind somit alle Voraussetzungen für eine strafrechtliche Verantwortlichkeit wegen fahrlässiger Körperverletzung gegeben, und die Verkehrsstrafkammer hat ohne jeden Grund von einer Verurteilung nach § 230 StGB abgesehen.

Das Bezirksgericht hat in seinem Urteil Bedenken geäußert, daß dadurch einem Werk tätigen eine größere Verantwortung auferlegt werden könnte als einem Betriebsleiter. Wieso der Berufungssenat zu dieser Befürchtung gekommen ist, ist unerfindlich. Denn niemand hat bisher bestritten, daß der Leiter eines Verkehrsbetriebes ebenso wie z. B. ein Fahrmeister oder ein Brigadier für einen Unfall voll verantwortlich ist, der durch schuldhaftes Außerachtlassen der Arbeitsschutzvorschriften verursacht worden ist. In Wirklichkeit haben sowohl die Strafkammer als auch der Senat nach der vom Bezirksgericht abgelehnten These gehandelt, indem sie den Kraftfahrer, den Angeklagten A., in vollem Umfange für den Unfall verantwortlich gemacht haben, seinen Vorgesetzten, den Angeklagten K., jedoch nicht.

Die Rechtsansicht beider Gerichte muß zwangsläufig zu der Konsequenz führen, daß leitende Mitarbeiter von volkseigenen Verkehrsbetrieben die Sicherheit ihrer Fahrgäste und anderer Verkehrsteilnehmer nichts angeht. Diese These muß also unweigerlich zu einer weitgehenden Einschränkung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit leitender Funktionäre von Verkehrsbetrieben für Unfälle führen, die durch schuldhaftes Mißachtung der Verkehrs- oder Sicherheitsvorschriften verursacht werden. Die ganze Verantwortung würde auf den einzelnen Werk tätigen abgewälzt — ein Ergebnis, das zu den bei uns geltenden sozialistischen Prinzipien in diametralem Gegensatz stehen würde.

Während die Strafkammer die Fahrlässigkeit des Angeklagten K. in bezug auf den Einsatz des völlig übermüdeten A. bejaht hat, verneinte der Berufungssenat ein schuldhaftes Handeln des K. völlig und sprach ihn frei. Der dafür gegebenen Begründung kann ebenfalls nicht zugestimmt werden.

Das Bezirksgericht ging davon aus, daß K. habe annehmen können, A. werde am 2. September um 1 Uhr zurückkehren und demzufolge bis zum Beginn des Betriebsausfluges noch sechs Stunden Zeit zum Schlafen haben, was für einen Menschen im Alter von 40 Jahren durchaus ausreichend sei. Hiergegen ist nichts einzuwenden, wenn auch K. als erfahrener Fachmann bekannt war, daß derartige Fahrten vielfach länger als geplant dauern und die Zeit für den Schlaf sich dann natürlich, entsprechend verkürzt. Entschieden muß jedoch der These des Senats widersprochen werden, daß K. deshalb nicht fahrlässig gehandelt habe, weil er bei der Einteilung des Dienstes sich habe darauf verlassen können, daß A. nach dem Betriebsausflug noch zwei Stunden Zeit zum Schlafen hatte. „Wenn dies auch nicht viel ist — so heißt es in dem Berufungsurteil —, 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 geeignet ist, seinen Dienst ordnungsgemäß zu versehen. Diese Schlußfolgerung lag für den Angeklagten auch deshalb nahe, weil

er A. als überaus zuverlässigen Fahrer kannte.“ Das Bezirksgericht hält es also für völlig in der Ordnung, wenn auf einer Omnibuslinie, die täglich von Hunderten von Menschen benutzt wird, ein Kraftfahrer eingesetzt wird, der in der Nacht zuvor nur zwei Stunden geschlafen hat. Daß ein derart kurzer Schlaf die Reaktionszeit auch des gesündesten und zuverlässigsten Menschen erheblich verlängert, was bei einem Kraftfahrer eine erhebliche Beeinträchtigung seiner Fahrtüchtigkeit bedeutet, ist eine Tatsache, die jeder Mensch an sich selbst überprüfen kann. Daraus ergibt sich die Schlußfolgerung, daß derjenige, der einen Dienstplan auf Grund der Voraussetzung ausarbeitet, daß ein Kraftfahrer nur zwei Stunden geschlafen hat, grob fahrlässig handelt. K. hat auch nichts unternommen, A. darauf hinzuweisen, daß er nicht am Ausflug teilnehmen dürfe, damit er am Montag morgen nicht übermüdet seinen Dienst anzutreten brauchte. Er hat sich lediglich auf die Bemerkung beschränkt, daß die Kraftfahrer ja selbst wüßten, daß sie am nächsten Tag zu fahren hätten. Ein derart leichtsinniges Verhalten wie das des K. kann jedoch nicht geduldet oder sogar gerechtfertigt werden, wie das das Bezirksgericht getan hat.

Schließlich hat der Senat seine Ansicht auch nicht konsequent durchgeführt. Zur Begründung des Freispruchs hat er ausgeführt, daß K. auf Grund der guten Konstitution des A. und dessen Zuverlässigkeit berechtigt annehmen konnte, daß zwei Stunden Schlaf ausreichend seien. Konnte nicht auch A. auf Grund dieser Momente annehmen, daß es ihm nichts ausmache, wenn er einmal eine Nacht nur drei Stunden und die nächste überhaupt nicht schläft und sich dann ans Steuer setzt? Gerade in dieser Selbstüberschätzung hat die Strafkammer völlig zu recht die Fahrlässigkeit des Angeklagten A. erblickt. Bei K. soll jedoch nach der Meinung des Bezirksgerichts die gleiche Annahme strafbefreiend wirken. Der gleiche Umstand — nämlich die Annahme, es werde trotz fehlenden bzw. völlig unzureichenden Schlafes schon nichts passieren —, der bei dem einen Angeklagten als strafbegründend herangezogen wird, soll die strafrechtliche Verantwortlichkeit des anderen ausschließen! Das bedeutet jedoch ein Messen mit zweierlei Maß. Hätte das Bezirksgericht seine Ansicht bis zur letzten Konsequenz verfolgt, so hätte es den Freispruch des Angeklagten K. gem. § 294 StPO auch auf den Angeklagten A. ausdehnen müssen. So aber hat der Senat sich auf den Boden des bürgerlichen Prinzips gestellt, die „Kleinen“ zu bestrafen und die „Großen“ straflos zu lassen.

Natürlich hätte die im Berufungsurteil angeführte Tatsache, daß A. in Wirklichkeit noch weniger geschlafen hatte, als K. annehmen konnte, bei der Würdigung des Grades der Fahrlässigkeit der beiden Angeklagten und damit bei der Strafzumessung berücksichtigt werden müssen, aber für einen Freispruch und damit für eine vollständige Rehabilitierung des K. bestand keinerlei Veranlassung.

Dr. Hans Weber,
Richter am Kreisgericht Potsdam-Land

Zivil- und Familienrecht

§ 5 Abs. 1 der YO über die Pfändung von Arbeits-einkommen vom 9. Juni 1955 (GBl. S. 429).

Dem verheirateten Vollstreckungsschuldner, dessen Lohn gepfändet wird, steht ein pfändungsfreier Zugschlagsbetrag dann nicht zu, wenn die eheliche Gemeinschaft aufgehoben ist und er keine Aufwendungen für seinen Ehegatten hat.

OG, Urt. vom 6. März 1958 - 2 Zz 4/58.

Die Gläubigerin hat auf Grund des Vollstreckungsbefehls des Kreisgerichts D. vom 31. März 1956 über 1000 DM bei diesem Gericht wegen einer Teilforderung von 800 DM am 23. Mai 1956 einen Pfändungs- und Überweisungsbeschluß in das Lohneinkommen der Schuldnerin erwirkt. Der Drittschuldner hat eine Überweisung deshalb abgelehnt, weil das Nettolohneinkommen der bei ihm beschäftigten Schuldnerin den unpfändbaren Betrag (250 DM) nicht übersteige. Bei der Errechnung dieses Betrages hat er 50 DM pfändungsfreien Betrag für den Ehemann der Schuldnerin berücksichtigt. Gegen die Anrechnung dieses Betrages wen-