

Dem Urteil des Bezirksgerichts liegen folgende wesentliche Bestellungen zugrunde:

Der Angeklagte ist Leiter der Inspektion für Arbeitsschutz und technische Sicherheit (Sicherheitsinspektor) im VEB Waggonbau. Er untersteht unmittelbar dem Werkdirektor. Im Betrieb gibt es ferner eine Abteilung Betriebssicherheit, die auf Anweisung der WB Schienenfahrzeuge gebildet wurde. Zu dieser Abteilung gehört der Hauptbrandschutzverantwortliche. Er untersteht dem Leiter der Abteilung Betriebssicherheit.

Der Montageablauf erfolgt im VEB Waggonbau nach bestimmten, von der Abteilung Technologische Planung ausgearbeiteten Plänen. Nach diesen Montageablaufplänen werden die Betriebsmittel bereitgestellt und die in den Montagehallen M, O und S zu verrichtenden Arbeiten für jeden der vorhandenen Stände festgelegt.

Der Angeklagte war auf Grund einer Betriebsanweisung verpflichtet, „zur Wahrung der Arbeitsschutz- und sicherheitstechnischen Belange“ an den Vorberechnungen zur Erarbeitung der Hallen- und Standbelegungspläne teilzunehmen und diese gegenzuzeichnen. Für den Brandschutzverantwortlichen bestand eine solche Verpflichtung nicht.

Nach dem Hallen- und Standbelegungsplan war in der O-Halle Gleis 8 für Anstricharbeiten und Gleis 9 als Trockenstand vorgesehen. Die leitenden Mitarbeiter, einschließlich Werkdirektor, sowie der Angeklagte sahen in diesem technologischen Ablauf keine Gefahr.

In der Zeit von 1959 bis 1964 war es in der O-Halle in insgesamt 17 Fällen zu kleinen Entstehungsbränden gekommen, wovon 15 auf Funkenflug durch Schweiß-, Brenn- und Schleifarbeiten zurückzuführen waren. In acht Fällen wurden dadurch Anstrichmittel entzündet. Von diesen Entstehungsbränden war dem Angeklagten nichts bekannt.

Als Antidrönmittel und Korrosionsschutz wurde seit mehreren Jahren im Betrieb der Abdichtungsspachtel „EIWA 3905“ verwendet. Dieses Produkt enthält etwa 30 bis 35 Prozent Lösemittelanteile der Gefahrenklasse A I. Es wird deshalb in der explosionsgeschützten S-Halle, in der sämtliche Spritzarbeiten vorgenommen werden, verarbeitet.

Am 28. November 1964 hatte ein Reisezugwagen mit Klimaanlage in der S-Halle den ersten Anstrich mit EIWA-Spachtel erhalten. Der zweite Anstrich mit dem gleichen Mittel war am 30. November 1964 in der Zeit von 7 bis 11 Uhr erfolgt. Nach dem Standbelegungsplan hätte der Wagen zum Abdunsten auf den Trockenstand Gleis 9 der O-Halle umgesetzt werden müssen. Der Lackierermeister R. veranlaßte — abweichend von der Technologie und ohne andere leitende Mitarbeiter zu verständigen —, daß der Wagen an diesem Tage etwa gegen 13 Uhr auf das Gleis 8 der O-Halle Ostseite geschoben wurde, damit noch Anstricharbeiten am Unterstell vorgenommen werden konnten. Auf dem etwa 3 Meter neben dem Gleis O 8 befindlichen Gleis O 7 wurden zu dieser Zeit von drei Schweißern an einem D-Zugwagen Schweißarbeiten ausgeführt. Die Schweißer saßen auf einem etwa zwei Meter hohen Podest mit dem Rücken zum Klimawagen. Gegen 13 Uhr bemerkte einer der Schweißer eine kleine Flamme auf dem Fußboden des Klimawagens. Kurz danach erfolgte ein dumpfer Knall, und der Klimawagen stand in Flammen. Der Brand breitete sich schnell aus und führte innerhalb der O-Halle zu einer starken Rauchentwicklung. Dadurch erlitten der zu dieser Zeit in der O-Halle beschäftigte Kranfahrer K. und die Kranfahrerinnen W. und Ri. Rauchvergiftungen. Die Kranfahrerin Ri. war qjtwa 25 Minuten den Rauchgasen ausgesetzt. Sie ist als Folge der Rauchvergiftung Dauerinvalide.

Auf der Grundlage des vom Sachverständigen S. vom Institut für Grubensicherheit erstatteten Gutachtens hat das Bezirksgericht festgestellt, daß sich, unter der Annahme einer restlosen Verdunstung des im EIWA-Spachtel enthaltenen Lösemittelanteils, im Klimawagen und in seiner unmittelbaren Nähe explosive Gemische befunden haben, die bei Luftbewegungen zündfähige Schwaden bilden können. Es bestand deshalb die Möglichkeit, daß sich derartige Schwaden an den Schweißflammen entzündeten oder daß Schweißfunken durch

Öffnungen in den Wagen gelangten und dort zur Entzündung führten. Eine Zündung derartiger Lösemittelschwaden hat das Bezirksgericht auf Grund der Ausführungen des Sachverständigen auch auf größere Entfernungen, z. B. die zwischen den Gleisen 7 und 9 der O-Halle, für möglich gehalten. Andere Möglichkeiten der Brandverursachung, z. B. durch Schleiffunken an der Kranbahn oder durch die in der O-Halle befindliche elektrische Anlage, sind nach Ansicht des Bezirksgerichts zwar nicht wahrscheinlich, jedoch nicht völlig auszuschließen.

Das Bezirksgericht hat das Verhalten des Angeklagten als fahrlässiges Vergehen nach § 31 ASchVO beurteilt. Es ist davon ausgegangen, daß der Angeklagte als Sicherheitsinspektor rechtlich verpflichtet war, von sich aus zur Koordinierung von Maßnahmen zur Gewährleistung des Arbeitsschutzes und des vorbeugenden Brandschutzes beizutragen. Diese Pflicht habe er verletzt und zugelassen, daß nach den Standbelegungsplänen für die O-Halle die Gleise 6 und 7 für Schlosser- und Schweißarbeiten und die Gleise 8 und 9 für Malerarbeiten vorgesehen waren. Diese Regelung verstöße gegen §§ 2 und 7 der ABAO 31/2 — Feuer- und explosionsgefährdete Betriebsstätten — vom 22. Juli 1963 (GBI. II S. 554). In diesem Zusammenhang habe der Angeklagte auch nicht für die Durchsetzung der ASAO 615 — Schweißen und Schneiden — vom 6. Januar 1953 (GBI. S. 155) gesorgt. Durch die Pflichtverletzungen des Angeklagten sei eine ständige Gefahr für die Gesundheit der Werk tätigen im Betrieb herbeigeführt bzw. zugelassen worden. Der Angeklagte hätte die möglichen Folgen seiner Pflichtverletzungen und die Gefahren für die Gesundheit und das Leben der Werk tätigen im Betrieb nicht erkannt, er hätte sie jedoch bei genügender Aufmerksamkeit und Sorgfalt erkennen und sein Handeln danach bestimmen müssen.

Gegen dieses Urteil hat der Angeklagte Berufung eingelegt. Die Berufung hatte Erfolg.

Aus d e n G r ü n d e n :

Das Urteil des Bezirksgerichts verletzt das Gesetz durch ungenügende Aufklärung des Sachverhalts (§ 200 StPO) und durch unrichtige Anwendung (§ 280 StPO) des materiellen Rechts.

Das Oberste Gericht hat ausnahmsweise eine ergänzende Beweisaufnahme durchgeführt\*. Diese hat ergeben, daß entgegen den Feststellungen des Bezirksgerichts zwar die Verwendung des Gleises O 9 in den Standbelegungsplänen als Trockenstand vorgesehen war. Auf Grund einer sog. operativen Lösung war das Gleis O 9 jedoch bis zum Brandtag nicht als Trockenstand benutzt worden. Als Trockenstand würden vielmehr die Gleise 8 und 9 der M-Halle Ostseite verwendet. Demgegenüber wurde die Feststellung des Bezirksgerichts bestätigt, daß auf Gleis O 8 Anstricharbeiten mit Zinkchromat, das Lösemittel der Gefahrenklasse A II enthält, durchgeführt wurden. Auf der Grundlage der Aussage des Zeugen R., nadi der in einer Schicht etwa 40 bis 45 kg Anstrichmittel auf Gleis O 8 verwendet werden, hat der Sachverständige S. die Auffassung vertreten, daß es sich dabei um die Verarbeitung leicht brennbarer Stoffe in gefahrdrohender Menge im Sinne des § 2 Abs. 1 der ABAO 31/2 — Feuer- und explosionsgefährdete Betriebsstätten — handelt.

Die Beweisaufnahme hat weiterhin ergeben, daß bei Einführung des EIWA-Spachtels in die Produktion der technologische und organisatorische Betriebslauf von einer unter der Leitung des Werkdirektors stehenden Fxnertenkommission festgelegt worden ist und daß in diesem Zusammenhang auch die damit verbundenen Belange des Arbeits- und Brandschutzes geprüft wurden. Auf der Grundlage der ihm gern. § 7 der ABAO 31/2 obliegenden Verantwortung hat der Betriebsleiter entschieden, daß eine Beurteilung der fraglichen Betriebs-

\* Die Verhandlung fand vor erweiterter Öffentlichkeit im VEB Waggonbau statt. Vgl. dazu Wittenbeck in NJ 1965 S. 598. — D. Red.