

Angeklagten F., alle an dem Fahrzeug anfallenden Schäden zu beheben. Er veranlaßte aber keine regelmäßigen Durchsichten des Fahrzeugs und auch keine Generalüberholung, obwohl er es fast 10 Jahre in Betrieb hatte.

Die für die laufenden Reparaturen benötigten Ersatzteile beschaffte der Angeklagte nur zum Teil in Fachgeschäften. Überwiegend wurden sie aus zwei abgewrackten Ford-Lkws gewonnen, die der Angeklagte zu diesem Zweck erworben hatte. Mit der in seiner Werkstatt vorhandenen Ausrüstung waren ordnungsgemäße Reparaturen nicht möglich. Es fehlten Spezialwerkzeuge und notwendige Einrichtungen, wie z. B. eine Reparaturgrube.

Der Angeklagte F. reparierte unter diesen unzulänglichen Bedingungen nicht fachgerecht, sondern im allgemeinen nur so, daß der Lkw gerade noch betriebsfähig war. So baute er in die Lenkung des Fahrzeugs eine reparaturgeschweißte und von ihm noch nachgeschweißte Spurstange ein und richtete einen Lenkhebel vorschriftswidrig, indem er ihn nach Erhitzung bog. Ihm war auch bekannt, daß die Lenkschubstange des Lkw erneuerungsbedürftig war. Die gesamte Lenkung hatte er etwa drei Wochen vor dem Unfall aus einem der abgewrackten Lkws in das Unfallfahrzeug eingebaut. Der Lkw, insbesondere aber die Lenkung, war nicht mehr Verkehrs- und betriebssicher. Außer den bereits genannten Mängeln war der Lenkstockhebel nicht gesichert, die übrigen Lenkverbindungsstücke waren ungenügend versplintet und zum Teil mit Draht gesichert; an der Vorderachse waren die Achsschenkelbolzen ausgeschlagen. Vorder- und Hinterfedern in den Federbolzen bzw. Federgehängen waren übermäßig ausgeschlagen, Federbolzen zum Teil nicht gesichert. Die linke vordere Bremstrommel war quer zur Bremsfläche geschweißte, der Bremsstößel unzulässig bearbeitet und nur auf wenigen Gewindengängen gesichert. Der Ausschnitt der Lenkschubstange, an dem sie durch einen Kugelbolzen mit dem Lenkspurhebel verbunden ist, und die den Kugelbolzen haltende Feder waren derart ausgeschlagen, daß der Kugelbolzen keinen festen Halt mehr hatte. Daher bedurfte es nur einer relativ geringen Kraft, damit der Kugelbolzen heraussprang. Beim Unfall löste sich der Kugelbolzen infolge der durch die Unebenheiten des Straßenpflasters bewirkten Erschütterungen, wodurch die Lenkungsvorrichtung ausfiel.

Der Angeklagte F. kannte den außerordentlich schlechten Allgemeinzustand des Fahrzeugs und wußte, daß es nicht mehr verkehrssicher war. Hierauf hatte er den Angeklagten L. auch hingewiesen und ihm gesagt, daß er eine reparaturgeschweißte Spurstange eingebaut habe und daß die Lenkschubstange erneuerungsbedürftig sei. Der Angeklagte L. entgegnete ihm, daß es sich um eine Übergangslösung handele, und gestattete, daß der Zeuge Ly. den Lkw weiterhin im öffentlichen Straßenverkehr fuhr.

Auf Grund dieses Sachverhalts hat das Stadtgericht die Angeklagten wegen fahrlässiger Tötung und Körperverletzung (§§ 222, 230 StGB) in Verbindung mit Verstößen gegen § 5 Abs. 3 und 4 StVO, § 43 StVZO zu zwei Jahren und sechs Monaten Gefängnis bzw. zu zwei Jahren Gefängnis verurteilt.

Die gegen dieses Urteil eingelegten Berufungen der Angeklagten sind nicht begründet.

Aus den G r ü n d e n :

Das Stadtgericht hat den Sachverhalt ausreichend aufgeklärt und richtig festgestellt und auf der Grundlage dieser Feststellungen die Frage nach Inhalt und Maß der strafrechtlichen Verantwortlichkeit der Angeklagten richtig beantwortet.

Für die Beantwortung dieser Frage kommt es darauf an, welche Rechtspflichten den Angeklagten oblagen, worin die Verletzung solcher Pflichten bestand, ob sie diese bewußt oder unbewußt verletzt haben, ob zwischen festgestellten Rechtspflichtverletzungen und den eingetretenen Folgen ursächlicher Zusammenhang vorhanden ist und ob schließlich die Folgen bewußt oder unbewußt fahrlässig herbeigeführt worden sind.

Der Angeklagte L. ist Fahrzeughalter. Als solcher war er gemäß § 5 Abs. 4 StVO neben dem Fahrzeugführer für die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeugs verantwortlich. Insbesondere durfte er nicht Fahrten anordnen oder gestatten, sobald ihm bekannt war oder er den Umständen nach damit rechnen mußte, daß das Fahrzeug nicht Verkehrs- und betriebssicher war. Daraus folgt, daß auch er die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeugs unmittelbar zu überwachen hatte. Diese Überwachungspflicht des Fahrzeughalters ist nicht mit der dem Fahrzeugführer obliegenden täglichen Überprüfungspflicht nach § 5 Abs. 3 StVO identisch. Sie besteht zunächst in der Verpflichtung, zu gewährleisten, daß der Fahrzeugführer seine Überprüfungspflicht wahrnehmen kann, und in der Kontrolle darüber, ob sie wahrgenommen wird. Darüber hinaus hat der Halter bei gegebenem Anlaß, sonst in regelmäßigen Zeitabständen, die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeugs in eigener Verantwortung zu überprüfen bzw. überprüfen zu lassen. Diese technische Durchsicht kann bei eigener Sachkunde vom Fahrzeughalter selbst vorgenommen werden, andernfalls durch Kfz.-Instandsetzungsbetriebe. Der Fahrzeughalter kann diese Kontrolle auch sachkundigen Personen übertragen wie

- den in sozialistischen Kraftverkehrs- und Speditionsbetrieben mit der Durchführung der technischen Dienste (TD 2 bzw. TD 3) Beauftragten;
- Mitgliedern der Verkehrssicherheitsaktive der Betriebe nach Rücksprache mit der BGL bzw. den Arbeitsgruppen für Verkehrssicherheit, sofern sie eine entsprechende Befugnis gemäß § 52 StVO besitzen;
- anderen mit der Durchführung technischer Dienste beauftragten Personen;
- Fachkräften, die auf Grund ihrer Qualifikation in der Lage sind, technische Kontrollen durchzuführen.

Die im einzelnen charakterisierte Überwachungs- und Kontrollpflicht des Fahrzeughalters bzw. der anderen in § 5 Abs. 4 StVO aufgeführten Personen ist ihrem Inhalt und Umfang nach keineswegs in allen Fällen gleich. Sie wird vielmehr von den persönlichen und sachlichen Umständen des Einzelfalls maßgeblich bestimmt. Die an die Wahrnehmung dieser Pflicht zu stellenden Anforderungen richten sich sowohl nach der Sachkunde und Zuverlässigkeit des Fahrzeugführers und der mit der technischen Durchsicht beauftragten Personen als auch nach dem Typ, dem Alter und dem technischen Zustand des Kraftfahrzeugs. Alter und technischer Zustand des Kraftfahrzeugs bestimmen auch den Turnus der regelmäßigen technischen Durchsichten. Weiß der Fahrzeughalter oder muß er den Umständen nach damit rechnen, daß die von ihm beauftragten Personen die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeugs nicht gewissenhaft kontrollieren bzw. Mängel nicht ordnungsgemäß beseitigen, so bleibt er weiterhin verpflichtet, wirksame Maßnahmen zur Kontrolle oder Herstellung der Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeugs zu ergreifen bzw. herbeizuführen, und haftet u. U. strafrechtlich für die sich aus der Verletzung dieser Pflicht ergebenden Folgen.

In diesem Zusammenhang soll auch auf die Frage eingegangen werden, welche Auswirkungen die Tatsache, daß eine technische Fahrzeugüberprüfung gemäß § 28 StVZO vorgenommen wurde, auf die Überwachungspflicht des Halters nach § 5 Abs. 4 StVO hat. Sie befreit den Halter nicht von seiner Überwachungspflicht, kann indes Einfluß auf sein Verschulden haben, der auch soweit gehen kann, daß ein Verschulden nicht vorliegt. So wird ein Fahrzeugführer, dessen Fahrzeug soeben technisch überprüft wurde, annehmen dürfen, daß es Verkehrs- und betriebssicher ist. Inwieweit, insbesondere auf welche Zeitdauer nach der Überprüfung eine solche Annahme berechtigt ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls.