

Im vorliegenden Fall hatte der Angeklagte L. den Zeugen Ly. beauftragt, ihm auftretende Mängel am Fahrzeug sofort zu melden. Er hat insoweit auch fast täglich Rückfrage gehalten. Außerdem hatte er speziell zur Instandhaltung des Lkw den Angeklagten F. eingestellt, der als gelernter Autoschlosser die erforderliche Qualifikation für eine solche Tätigkeit sowie für die von Zeit zu Zeit vorzunehmenden technischen Durchsichten besaß. Unter normalen Voraussetzungen wäre der Angeklagte L. damit seiner Überwachungspflicht nachgekommen, so daß von ihm nicht generell verlangt werden konnte, darüber hinaus den Lkw zu regelmäßigen technischen Durchsichten in eine Reparaturwerkstatt zu geben. Wie schon dargelegt, bestimmt sich das Ausmaß der Überwachungspflicht aber nach den Umständen des Einzelfalls, die im vorliegenden Fall persönlich und sachlich eklatant von den normalerweise anzutreffenden abweichen. Es handelt sich bei dem Unfallfahrzeug um einen alten, jahrelang ständig benutzten, aber stets nur notdürftig reparierten Lkw, dessen Ersatzteile — überwiegend aus Autowracks gewonnen — zumeist aus Altmaterial bestanden. Allein diese objektiven Umstände erforderten vom Angeklagten L. weit mehr als die bloße Auftragserteilung an den Fahrzeugführer, auftretende Mängel sofort mitzuteilen, und an den Angeklagten F., solche Mängel zu beseitigen. Dem Angeklagten L. war aber außerdem durch Hinweise des Angeklagten F. die Verkehrsunsicherheit des Fahrzeugs im allgemeinen und die der Lenkeinrichtung im besonderen bekannt geworden.

Der Angeklagte L. wußte nach alledem, daß trotz der Reparaturen das Fahrzeug und insbesondere die Lenkung nicht verkehrssicher waren. Er wußte mithin, daß die Reparaturarbeiten des Angeklagten F. lediglich der Aufrechterhaltung der Fahrfähigkeit des Lkw dienten. Deshalb können seine Aufträge zur Mängelmeldung und Mängelbeseitigung, auf die er sich auch mit der Berufung stützt, lediglich als Versuche gewertet werden, sich der Verantwortung des Kraftfahrzeughalters zu entziehen. Dieser Verantwortung konnte er aber nur gerecht werden, wenn er entweder den Lkw auch Verkehrs- und betriebssicher hätte instand setzen oder, wenn ihm dies wegen der erforderlichen Generalreparatur nicht möglich oder zu kostenaufwendig erschien, stilllegen lassen. Keines von beiden hat er getan und damit bewußt und grob verantwortungslos die aus § 5 Abs. 4 StVO resultierenden Pflichten des Kraftfahrzeughalters verletzt.

Der Angeklagte F. war speziell zur Wartung und Instandhaltung des Lkw eingestellt worden. Als gelernter Autoschlosser besaß er auch die dazu erforderliche Qualifikation.

Die mit dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs verbundenen Gefahren müssen weitgehend ausgeschaltet werden. Eine Grundvoraussetzung dazu ist der Verkehrs- und betriebssichere Zustand des Fahrzeugs. Dessen Wartung und Instandsetzung ist in erster Linie darauf gerichtet, diesen technischen Zustand zu erhalten bzw. wiederherzustellen. Folglich ist ein defektes Kraftfahrzeug nicht irgendwie zu reparieren, etwa so, daß es gerade noch in Gang gebracht werden kann, sondern so, daß es auch Verkehrs- und betriebssicher ist. Dies gilt ganz besonders — und zwar in dem durch den Instandsetzungsvertrag festgelegten Umfang — für denjenigen, der solche Arbeiten von Berufs wegen ausführt.

Wer die Reparatur eines Kraftfahrzeugs eigenverantwortlich übernimmt oder mit der Ausführung wesentlicher Teilarbeiten hierbei beläßt ist, ist im Rahmen des übernommenen Auftrags auch für die Wiederherstellung bzw. Gewährleistung der Verkehrssicherheit des Fahrzeugs verantwortlich. Diese Verpflichtung ist für volkseigene und ihnen gleichgestellte Kraftfahrzeuginstandsetzungsbetriebe ausdrücklich im Gesetz er-

wähnt worden (§§ 10 und 7 Abs. 2 und 3 der Allgemeinen Leistungsbedingungen für Instandsetzungsarbeiten an Kraftfahrzeugen vom 12. März 1963, GBl. II S. 207). In diesem Zusammenhang sei — obwohl dies für den vorliegenden Fall keine Bedeutung hat — darauf hingewiesen, daß der Reparaturverantwortliche, soweit er bei Ausführung eines Reparaturauftrags außerhalb des Auftragsrahmens liegende, die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeugs erheblich beeinträchtigende Mängel feststellt, verpflichtet ist, den Auftraggeber hierüber zu informieren. Ist der Mangel so schwerwiegend, daß mit der Inbetriebnahme des Fahrzeugs unmittelbare Gefahren für die Sicherheit im Straßenverkehr verbunden sind, so ist er verpflichtet, ggf. die Inbetriebnahme zu verhindern bzw. der zuständigen Dienststelle der Volkspolizei hierüber Anzeige zu machen.

Der Angeklagte F. erhielt vom Angeklagten L. nicht spezielle Reparaturaufträge, sondern hatte den Lkw generell instand zu halten, d. h. sämtliche Reparaturen auszuführen. Was dazu im einzelnen notwendig war, hatte er selbständig zu entscheiden. Infolge dieser generellen Beauftragung hatte er den Lkw insgesamt Verkehrs- und betriebssicher instand zu halten. Dies tat er jedoch nicht. Im Gegenteil, dem ausdrücklichen Verbot des § 43 StVZO zuwider hat er die Lenkspurstange geschweißt und in die Lenkung des Lkw eingebaut. Zur Verkehrs- und betriebssicheren Reparatur des Lkw war er auf Grund der unzulänglichen Einrichtung der Werkstatt und der ihm zur Verfügung stehenden, zum größten Teil nicht mehr voll verwendbaren Ersatzteile auch gar nicht in der Lage. Die sich auch dieser Sachlage ergebende Konsequenz wäre gewesen, auch die Herstellung der Fahrfähigkeit zu unterlassen. Der Angeklagte F. war sich über den Inhalt der sich aus seiner beruflichen Stellung ergebenden Pflichten auch im klaren. Um sich zu entlasten, wies er den Angeklagten L. auf die Verkehrs- und Betriebsunsicherheit des Lkw hin. Im Gegensatz zu dieser damit sogar ausgesprochenen Einsicht machte er den Lkw immer wieder fahrfähig. Hierin liegt seine Schuld, in der sich ein hohes Maß von Verantwortungslosigkeit offenbart.

Aus alledem folgt, daß der Angeklagte F. bewußt gegen die sich aus seiner beruflichen Stellung ergebenden Pflichten verstoßen hat und, soweit es das Schweißen und Einbauen der Spurstange betrifft, speziell gegen § 43 StVZO.

Da der Angeklagte F. weder Fahrzeughalter oder dessen beauftragter Vertreter war noch die Verfügungsgewalt über den Einsatz des Lkw hatte, ihm mithin keine Überwachungspflicht oblag, er vielmehr derjenige war, dessen sich der Fahrzeughalter zur Wahrnehmung seiner Überwachungspflicht bediente, durften seine Pflichtverstöße nicht aus § 5 Abs. 4 StVO hergeleitet werden, wie es das Stadtgericht getan hat. Dieser Fehler hat jedoch keinerlei Konsequenzen nach sich gezogen, so daß es der Abänderung des Schuldspruchs nicht bedurfte.

Unbegründet ist schließlich der Einwand beider Berufungen, nicht das Verhalten des Angeklagten, sondern ausschließlich das des Kraftfahrers Ly. sei ursächlich für den Unfall gewesen. Zunächst findet die mit der Berufung des Angeklagten F. vorgetragene Ansicht, der Zeuge Ly. sei infolge vorangegangenen Genusses alkoholischer Getränke am Unfalltag übermüdet gewesen und am Lenkrad eingeschlafen, wodurch es letztlich zum Unfall gekommen sei, im Beweisergebnis keine Stütze. Diese Behauptung wird durch das sofort nach dem Unfall eingeholte Blutalkoholgutachten widerlegt, nach welchem kein Alkohol im Blut des Zeugen feststellbar war.

Auch der Einwand, Ly. müsse eingeschlafen sein, weil die nach dem Unfall Vorgefundenen Teile der ausein-