

des Betriebsgeländes das Fahrzeug dadurch zum Stehen zu bringen, daß er die Fußbremse leicht antippte. Dabei hatte er auch festgestellt, daß genügend Bremsdruck im Manometer angezeigt wurde. Als er bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h bremste, stellte er keine Auffälligkeiten fest.

Nach Erreichen der Fernverkehrsstraße fuhr der Angeklagte L. hinter dem Lkw des Zeugen J. in Richtung Lu. Der Abstand zu diesem betrug bei einer Geschwindigkeit von 60 km/h anfangs 85 bis 100 m.

Nach wenigen Fahrkilometern bemerkte J. in seiner Fahrtrichtung einen parkenden Lkw. Als er von diesem etwa 450 m entfernt war, erkannte er zum ersten Mal einen ihm entgegenkommenden Pkw. Bei der weiteren Annäherung verringerte J. seine Fahrtgeschwindigkeit auf 30 km/h, um den entgegenkommenden Pkw vor dem Überholen des parkenden Lkw vorbeifahren zu lassen. Der Angeklagte L., der um diese konkrete Verkehrssituation nicht wußte, weil er die vor ihm liegende Strecke über das vom Zeugen J. geführte Fahrzeug hinaus nicht einsehen konnte, behielt vorerst seine Geschwindigkeit bei. Als er das Stopplicht vom Lkw des J. aufleuchten sah, bremste er sein Fahrzeug ebenfalls ab, indem er kurz auf das Bremspedal tippte. Dabei brach der Spezial-Lkw des Angeklagten nach rechts aus seiner Fahrspur aus. Beim Gegenlenken geriet dann das Vorderteil des Wagens auf die linke Fahrbahn, und das Fahrzeug wurde hinten nach rechts herumgeschleudert.

In diesem Augenblick erkannte der Angeklagte den entgegenkommenden Pkw, der sich ihm auf 30 bis 50 m genähert hatte, sowie zum ersten Mal auch den auf der rechten Seite parkenden Lkw. Dem Angeklagten war es nun nicht mehr möglich, sein Fahrzeug in die alte Fahrtrichtung zu bringen. Er bewegte sich weiter auf der linken Straßenseite. Dadurch kam es etwa 20 m hinter dem parkenden Lkw zu einem frontalen Zusammenstoß, in dessen Folge die vier Insassen des Pkw getötet wurden.

Die technische Überprüfung der beiden am Unfall beteiligten Fahrzeuge ergab bei dem Spezial-Lkw, daß nur eine ungenügende Bremswirkung erzielt werden konnte, weil an der Bremsanlage ein Fehler vorhanden war. Eine solche ungenügende Bremswirkung konnte aber erst bei einer größeren Geschwindigkeit als 30 km/h bemerkt werden.

Auf Grund dieses Sachverhalts verurteilte das Kreisgericht am 28. Juni 1968 wegen fahrlässiger Tötung (§ 222 StGB — alt —) den Angeklagten L. zu zwei Jahren Gefängnis und den Angeklagten St. zu einer bedingten Gefängnisstrafe von einem Jahr und drei Monaten unter Auferlegung einer Bewährungsfrist von zwei Jahren.

Die von beiden Angeklagten hiergegen eingelegte Berufung wurde vom Bezirksgericht zurückgewiesen.

Gegen die Entscheidung des Kreisgerichts hat der Präsident des Obersten Gerichts Kassationsantrag gestellt. Mit ihm rügt er, soweit es den Angeklagten L. betrifft, Gesetzesverletzung durch fehlerhafte Anwendung des § 222 StGB (alt.) Hinsichtlich des Angeklagten St. wird die Strafe als gröblich unrichtig beanstandet. Der Präsident des Obersten Gerichts begehrt daher Freispruch des Angeklagten L. und Verurteilung des Angeklagten St. zu einer Freiheitsstrafe.

Der Antrag hatte Erfolg.

Aus den Gründen:

Zunächst bedarf es der Feststellung, daß alle für die Prüfung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit beider Angeklagten bedeutsamen Tatsachen ausreichend aufgeklärt sind. (*Wird ausgeführt.*)

Des weiteren ist auch bereits durch das Bezirksgericht zutreffend darauf orientiert worden, daß seitens des Angeklagten L. nicht, wie ursprünglich vom Kreisgericht angenommen, mit einer überhöhten Geschwindigkeit gefahren worden ist, denn nach dem insoweit eindeutigen Sachverständigenutachten wäre der Unfall bei der vom Angeklagten L. gefahrenen Geschwin-

digkeit bei einwandfrei funktionierenden Bremsen vermeidbar gewesen. Das Fahrzeug hätte dann unter Berücksichtigung der Geschwindigkeit und des Sicherheitsabstands noch rechtzeitig zum Stehen gebracht werden können.

Indes zeigt sich, daß die von den Vordergerichten aus den erörterten und festgestellten Tatsachen abgeleiteten Folgerungen fehlerhaft sind. Sie beruhen, soweit es den Angeklagten L. betrifft, auf einer Ausweitung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit durch unreal und überspitzte Anforderungen an das Verhalten eines Kraftfahrers. Gegenüber dem Angeklagten St. als Kraftfahrzeughandwerksmeister lassen sie die im Interesse der Gewährleistung der Verkehrssicherheit notwendigen Konsequenzen bei der Strafzumessung vermissen. Insbesondere aber haben es die Vordergerichte nicht vermocht, die in der vorliegenden Sache zu klärenden; in ihrer Bedeutung aber weit darüber hinausgehenden Fragen — nämlich;

a) Was ist unter einer Bremsprobe zu verstehen, und wann und in welchem Umfang ist sie vom Kraftfahrer vorzunehmen?

b) Welche Anforderungen sind an Reparaturwerkstätten speziell bei der Vornahme von Bremsproben zu stellen? —

richtig zu beantworten. Das Oberste Gericht sieht deshalb Veranlassung, zu diesen Fragen grundsätzlich Stellung zu nehmen.

1. Zu den Voraussetzungen und zum Umfang der von einem Kraftfahrer vorzunehmenden Bremsprobe.

Die Ausrüstung mit einwandfrei funktionierenden Bremsanlagen ist eine wesentliche Voraussetzung für die Gewährleistung der Betriebs- und Verkehrssicherheit eines Fahrzeugs. Die hierfür dem Kraftfahrzeugführer obliegende Verantwortung umfaßt demnach sowohl die Verpflichtung, vor Fahrtantritt eine entsprechende Überprüfung der Bremsen vorzunehmen (§ 5 Abs. 3 StVO), als auch darum bemüht zu sein, daß sein Fahrzeug die mittlere Bremsverzögerung erreicht (§ 47 StVZO). Jedoch zeigt die Praxis, daß über das Verhältnis dieser beiden Bestimmungen zueinander und somit über die hieran zu stellenden Anforderungen große Unklarheiten bestehen und die Voraussetzungen, unter denen eine solche Bremsprobe vorgenommen werden soll, unterschiedlich interpretiert werden.

Solche unterschiedlichen Auffassungen werden auch in dem vorliegenden Strafverfahren ersichtlich. (*Wird ausgeführt.*)

Angesichts dieser unterschiedlichen Auffassungen bedarf es zunächst folgender Klarstellung:

Es besteht ein grundlegender Unterschied zwischen der Funktionsprobe der Bremse nach § 5 Abs. 3 StVO und der Bremsprüfung zur Ermittlung der Bremswerte gemäß § 47 StVZO.

Die Funktionsprobe der Betriebsbremse umfaßt insbesondere die Überprüfung des Vorhandenseins der Bremsflüssigkeit — bei Luftdruckbremsen die des durch Manometer ausgewiesenen Luftvorrats —, die Verschaffung der Gewißheit, daß an Hand des Druckpunktes am Bremspedal Bremswirkung vorhanden ist, sowie eine unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten vorzunehmende Bremsprobe, die über eine kurze Wegstrecke bei mäßiger Geschwindigkeit durch Betätigung des Bremspedals vorzunehmen ist.

Die Bremsprüfung zur Ermittlung der Bremswerte entsprechend den verbindlichen Festlegungen des § 47 StVZO ist auf ebener, trockener und normalgriffiger Fahrbahn mit gewöhnlichem Kraftaufwand bei vollbelastetem Fahrzeug und erwärmten Bremsstrommeln mit einer Geschwindigkeit von mindestens 30 km/h vorzunehmen.