

Diese Unterscheidung von Funktionsproben der Bremsen und Bremsprüfung nach § 47 StVZO ist in folgender Hinsicht von Bedeutung:

Eine Funktionsprobe der Bremse ist vor Antritt jeder Fahrt vorzunehmen. Das gebietet die Verkehrssicherheit und stellt keine unzumutbaren und überspitzten Anforderungen dar. Das gilt selbst dann, wenn es sich um ein neues Fahrzeug handelt oder dieses kurz zuvor in Durchsicht oder wegen der Bremsen in der Reparatur war, weil sich auch bei solchen Fahrzeugen durch Ausfließen der Bremsflüssigkeit, Nachlassen des Luftdrucks oder durch Eintritt von Fett und Öl in die Bremsstrommeln Mängel in den Bremsanlagen zeigen können. Hat ein Kraftfahrer aber diese Funktionsprobe der Bremse durchgeführt und dabei unter Berücksichtigung seiner persönlichen Fähigkeiten und Erfahrungen keine äußeren Anzeichen feststellen können, aus denen sich Bedenken gegen ein ordnungsgemäßes Funktionieren der Bremsen ergaben, so ist er damit seiner sich aus § 5 Abs. 3 StVO ergebenden Verpflichtung zur Überprüfung der Verkehrssicherheit des Fahrzeugs vor Antritt der Fahrt nachgekommen. Später plötzlich auftretende Mängel technischer Art hinsichtlich der Bremsen sind dann von ihm nicht zu vertreten und können folglich nicht Grundlage strafrechtlicher Schuld sein.

Im Gegensatz zu einer notwendigen Funktionsprobe vor Antritt jeder Fahrt braucht eine Bremsprüfung zur Ermittlung der Bremswerte nach § 47 StVZO nicht täglich, vgl. Antritt der Fahrt vorgenommen zu werden. Abgesehen davon, daß hierfür gar nicht immer die Voraussetzungen gegeben sind — z. B. sind bei Antritt der Fahrt die Bremsstrommeln noch gar nicht erwärmt, oder es fehlt an der Vollbelastung des Fahrzeugs —, können insbesondere belebte Straßen nicht zu einem Experimentierfeld für Bremsproben dieser Art gemacht werden. Hinzu kommt weiter, daß, da erfahrungsgemäß erhitztes Öl während der Fahrt in die Bremsstrommel gelangen und die Bremswirkung beeinträchtigen kann, dann auch solche Bremsprüfungen von Fahrzeugführern ständig während der Fahrt vorgenommen werden müßten. Das würde aber zu einer Behinderung des Verkehrsablaufs und zu Auffahrunfällen führen. Deshalb kann eine solche Fahrpraxis nicht gefordert werden, zumal überdies im Hinblick auf die ständige Vervollkommnung des technischen Zustands unserer Fahrzeuge dies auch gar nicht immer notwendig ist.

Ein Fahrzeugführer wird demnach seiner Verpflichtung nach § 47 StVZO in der Regel gerecht, wenn er von Zeit zu Zeit selbst, z. B. auch nach längerer Fahrt unter starker Hitzeeinwirkung, auf unbelebter Straße eine Bremsprüfung unter den Voraussetzungen des § 47 StVZO vornimmt und durch Augenscheinseinnahme den geforderten Bremsweg nachmißt oder wenn er bzw. der Fahrzeughalter in regelmäßigen Abständen das Fahrzeug auf Verkehrssicherheit durch sachkundige Personen (Werkstätten) durchsehen oder reparieren läßt. Für die Zeitabstände, innerhalb deren solche Maßnahmen vorzunehmen sind, kann es keine absolute Festlegung geben; jedoch wird dies maßgeblich durch das Alter und den Allgemeinzustand eines Fahrzeugs sowie die Dauer und Intensität seiner Beanspruchung bestimmt. Bei einem fabrikneuen Fahrzeug hingegen kann ein Fahrzeugführer in der Regel darauf vertrauen, daß die für die Verkehrssicherheit grundlegenden Bremsrichtungen richtig eingestellt und auch der Beanspruchung einer Vollbremsung gewachsen sind, ohne daß er selbst eine solche Gefahrenbremsung vorzunehmen braucht.

Diese Grundsätze — auf den vorliegenden Fall angewandt — ergeben hinsichtlich des Angeklagten L., daß

dieser keine strafrechtlich relevanten Rechtsverletzungen begangen hat.

Der Angeklagte L. hatte nach der Durchsicht weder vom Angeklagten St. noch von anderen Kraftfahrern Hinweise auf Mängel der Bremsanlage erhalten. Unter diesen Umständen bestand für ihn keine Veranlassung, eine Bremsprüfung nach § 47 StVZO vorzunehmen.

Eine Funktionsprobe der Bremse entsprechend § 5 Abs. 3 StVO hingegen nahm er am 1. April 1968 vor. Der durch den Manometer ausgewiesene Luftdruck war normal. Ein leichtes Antippen der ohnehin stark wirkenden Bremsen brachte den Wagen innerhalb des Werkgeländes zum Stehen. Bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h konnte er beim Abbremsen seines Fahrzeugs in der S.-Straße ebenfalls keine Auffälligkeiten feststellen.

Wenn also angesichts dieser eindeutigen Feststellungen dann das Fahrzeug bei 60 km/h trotz leichten Antippens der Bremse dennoch infolge eines technischen, vom Angeklagten L. zuvor nicht erkannten und erkennbaren Mangels aus der Fahrspur ausbrach und den folgeschweren Verkehrsunfall auslöste, so liegt darin wohl ein tragisches Ereignis, jedoch kein schuldhaftes Verhalten des Angeklagten.

Insoweit ist also weder die Feststellung des Kreisgerichts zutreffend, der Angeklagte hätte sich nicht ausreichend vor Antritt der Fahrt vom verkehrssicheren Zustand des Fahrzeugs überzeugt, als er sich bei der Bremsprobe mit einer Geschwindigkeit von 15 bis 20 km/h begnügte, noch kann dem Argument des Bezirksgerichts gefolgt werden, der Angeklagte hätte zwar eine Bremsprobe durchgeführt, die den Anforderungen von der Ausgangsgeschwindigkeit mit 15 km/h her genügte, jedoch hätte er sich nicht ausreichend über die Bremswirkung vergewissert. Dieser Schuldvorwurf ist um so unverständlicher, als das Bezirksgericht zugleich ausdrücklich hervorhebt, der Angeklagte hätte eine einseitige Bremswirkung bei 15 km/h nicht bemerken können und sei auch rechtlich nicht verpflichtet gewesen, nach Durchführung der Bremsprobe das Fahrzeug zu verlassen, um die gleichmäßige Ausprägung der Bremsspuren zu kontrollieren.

2. Zur Verantwortung der Mitarbeiter von Kraftfahrzeuginstandsetzungsbetrieben, insbesondere zur Gewährleistung einwandfrei funktionierender Bremsen.

Die Beantwortung dieser Frage, die in ihrer Bedeutung weit über die spezielle Verantwortlichkeit lediglich für die Funktionstüchtigkeit der Bremsanlagen hinausgeht, umfaßt selbstverständlich nur solche Vertragsbeziehungen, durch die Kraftfahrzeuginstandsetzungsbetriebe im Rahmen einer Durchsicht oder Reparatur jeweils mit bestimmten Aufgaben zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit beauftragt werden (also z. B. nicht Autolackierer, Autopolsterer usw.). Dabei wird nicht verkannt, daß mit der ständigen Zunahme neu zugelassener Kraftfahrzeuge zeitweilige Disproportionen zwischen dem Bedarf und den Möglichkeiten der Durchführung von Durchsichten und Reparaturen auftreten, deren Lösung in erster Linie nur in Rationalisierungsmaßnahmen in Verbindung mit der Produktion hochwertiger Kraftfahrzeuge sowie im engen Zusammenwirken mit der Errichtung von Selbsthilfswerkstätten und der technischen Weiterbildung der Kraftfahrer liegen kann. Dennoch können und dürfen die augenblicklichen Schwierigkeiten wegen fehlender Reparaturkapazitäten nicht zu einer oberflächlichen und leichtfertigen Arbeitsweise der im Dienstleistungsbereich für Kraftfahrzeuge tätigen Beschäftigten führen. Vielmehr erwächst diesem Personenkreis eine hohe Verantwortung zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit von