

Dabei scherte der Hänger etwa 1 m bis 1,50 m nach links bis zur linken Begrenzung der 6,70 m breiten Straße aus. Unmittelbar danach prallte ein auf der Gegenfahrbahn kommender Kleinbus mit großer Wucht auf den Hänger auf. Er wurde total zertrümmert, seine Insassen wurden tödlich verletzt.

Eine technische Überprüfung des Hängers ergab, daß, durch eine ungleichmäßige Einstellung der Bremsen bedingt, das linke Vorderrad erst Bremswirkung zeigte, nachdem die anderen Räder bereits abgebremst waren.

Das Bezirksgericht hat die Angeklagten H. und L. wegen fahrlässiger Herbeiführung eines schweren Verkehrsunfalls — Vergehen nach § 196 Abs. 1 bis 3 StGB — verurteilt.

Gegen diese Entscheidung haben beide Angeklagten Berufung eingelegt, mit der sie ihren Freispruch erstreben. Die Berufungen hatten keinen Erfolg.

Aus den G r ü n d e n :

Es erweist sich als notwendig, zunächst einige allgemeine Ausführungen über den Inhalt und Umfang der Beweisaufnahme bei der Aufklärung von Verkehrsstraftaten zu machen.

Es ist nicht außergewöhnlich, wenn für das Zustandekommen eines bestimmten Unfallgeschehens, das sich oft in Bruchteilen von Sekunden vollzieht und nicht immer exakt von Tatzeugen erfaßt werden kann, zunächst mehrere mögliche Ursachenvarianten sprechen. Diese verschiedenen Möglichkeiten dürfen im Rahmen der Beweisaufnahme nicht unerörtert bleiben. Sie finden aber dort ihre Grenze, wo sie in rein theoretische und spekulative Erwägungen abgleiten. Das gilt schon dann, wenn sie schlechthin jeglicher tatbezogener Grundlage entbehren, aber um so mehr, wenn sie sogar völlig im Widerspruch zu festgestellten Tatsachen stehen.

Mit dieser Feststellung wendet sich der Senat einmal gegen das Verteidigungsvorbringen insbesondere des Angeklagten L., das eine Reihe eindeutig bereits durch das Vordergericht geklärter Fragen entgegen den vorliegenden Beweisen unmotiviert in Zweifel zieht und darüber hinaus auch wissenschaftlichen Erkenntnissen nicht standhält, wie sie in dem Gutachten des Forschungsinstituts für Verkehrssicherheit der Hochschule für Verkehrswesen sowie in der gutachterlichen Stellungnahme der Bezirksbehörde der Deutschen Volkspolizei enthalten sind.

Zum anderen folgt daraus zugleich, daß auch die in dem Gutachten der Verkehrshochschule enthaltenen Aussagen über mögliche Unfallursachen nicht absoluten Charakter haben können, sondern im Zusammenhang mit den anderweit festgestellten Tatumständen überprüft werden mußten. Außerdem war es nicht Aufgabe dieses Gutachtens, die Frage der strafrechtlichen Verantwortlichkeit zu beantworten, sondern aus naturwissenschaftlicher Sicht zu den möglichen technisch-physikalischen Ursachen des Unfallgeschehens Stellung zu nehmen.

Ausgehend von diesen Erwägungen sind für den Unfallhergang vorerst die folgenden Umstände einschließlich der daraus abzuleitenden Folgerungen von Bedeutung, die auf exakten Beweisen beruhen und jede andere Bewertung zweifelsfrei ausschließen:

1. Fest steht, daß an dem linken Vorderrad des Hängers des Lastzuges des Angeklagten H. die Bremse nicht richtig eingestellt war. Dieser Mangel bestand seit längerem und ist nicht etwa erst durch den Unfall entstanden, weil insoweit keine Deformierung vorzufinden war.

Ein Hänger mit einem solchen Mangel ist nicht verkehrssicher. Die Möglichkeit, daß er dadurch rutscht, wird theoretisch durch das Gutachten des Instituts für Verkehrssicherheit nicht ausgeschlossen; praktisch ist

dies bewiesen durch die von der Bezirksbehörde der Deutschen Volkspolizei gemachten Fahrversuche.

Demgegenüber widerspricht es elementaren Anforderungen an die Betriebs- und Verkehrssicherheit (einschließlich einer notwendigen Spurtreue) von Lastzügen, Schleuderbewegungen von Hängern um 1 bis 1,50 m auch bei normal eingestellten Bremsen als unter bestimmten Voraussetzungen durchaus normal zu charakterisieren, wie dies von der Verteidigung des Angeklagten L. behauptet wird. Ein solcher Spurversatz beim Bremsen ist anormal und steht im Widerspruch zu § 47 Abs. 3 StVZO. Einer solchen Toleranz kann daher, wie in dem Gutachten des Instituts für Verkehrssicherheit überzeugend dargestellt wurde, nicht zugestimmt werden.

2. Unzweifelhaft ist auch erwiesen, daß weder der Angeklagte H. noch der Angeklagte L. um diesen konkreten Mangel wußten, sondern beide bei ihrer Verhaltensweise von der Vorstellung ausgingen, daß sich die Bremsen zu spät lösen. Dabei hat sich die Annahme, daß das zu späte Lösen eventuell auf ein generell defektes Anhängersteuerventil zurückzuführen sei, nicht bestätigt, da das überprüfte Ventil nach dem Gutachten des VEB B. völlig in Ordnung war; jedoch ist nicht auszuschließen, daß dieses Ventil zeitweilig durch Schmutzteilchen in seiner Funktion beeinträchtigt war.

Entgegen der Behauptung des Angeklagten L. bedeutete aber ein zu spätes Lösen der Bremsen nicht nur, daß damit die Beschleunigung verzögert wird, sondern auch, daß damit eine schlechtere Spurlage des Zuges bei Auftreten äußerer Kräfte möglich ist. Dies wird durch das Gutachten des Instituts für Verkehrssicherheit bestätigt. Eine solche Möglichkeit hat auch der Angeklagte H. einkalkuliert.

3. Noch vor Verlassen des Werkhofes nach der Überprüfung durch den Angeklagten L. wurde der von diesem auf „voll“ eingestellte Lastenregler vom Angeklagten H. wieder auf „leer“ gestellt.

Da der Lastenregler die Aufgabe hat, die Bremskräfte des Anhängers an die Bremskräfte des Zugfahrzeugs anzupassen, und somit die Bremskraftverteilung durch den Lastenregler ein zwar sehr grober, aber doch erster Schritt für ein einwandfreies Funktionieren aller Bremsen des Zuges ist, wurde durch die Leerstellung des Reglers trotz voller Beladung des Hängers die Gefahr für ein Abknicken des Lastzuges heraufbeschworen.

4. Nach der Überprüfung durch den Angeklagten L. stellte der Angeklagte H. alsbald erneut ein zu starkes Ansprechen der Bremsen am Hänger fest, das ihn gegenüber seinem Beifahrer zu der Bemerkung veranlaßte, ggf. nochmals zu Hause nachzusehen. Somit war ihm bekannt, daß die Fehlersuche des Angeklagten L. erfolglos geblieben war und dessen Versicherung, die Bremsen seien in Ordnung, objektiv nicht den Tatsachen entsprach.

5. Bei Annäherung an den späteren Unfallort betrug die Geschwindigkeit des von dem Angeklagten H. gefahrenen Lastzuges etwa 40 bis 45 km/h. Diese Einschätzung des Angeklagten wird im wesentlichen auch durch den Zeugen B. bestätigt. Für die demgegenüber in dem Gutachten des Instituts für Verkehrssicherheit erwähnte Möglichkeit, der Angeklagte könnte u. U. durch eine weit höhere Geschwindigkeit sowie durch einen Lenkeinschlag nach rechts den Unfall verursacht haben, hat die Beweisaufnahme keine Anhaltspunkte ergeben. Denn wenn auch nach den mathematischen Berechnungen dieses Instituts unter normalen Bedingungen die kritische Rutschgeschwindigkeit bei 75 km/h gelegen haben mag, so muß doch dieses Gutachten einräumen, daß das Fahrzeug auch bei einer Geschwindigkeit von etwa 40 km/h und zusätzlichem Bremsen