

Blockieren der Räder des Hängers hindeuten, steht diesem tatsächlichen Geschehen nicht entgegen, da Mängel an der Bremsenstellung sich auch dann negativ auswirken können, wenn nicht ein zu starkes Abbremsen erfolgt.

Für diese Mängel an der Bremsanlage sind beide Angeklagten strafrechtlich verantwortlich.

Das Oberste Gericht hat bereits in seinem Urteil vom 23. Oktober 1968 - 3 Zst 19/68 - (NJ 1969 S. 25) auf die große Bedeutung hingewiesen, die der Ausrüstung von Fahrzeugen mit einwandfrei funktionierenden Bremsanlagen als einer entscheidenden Voraussetzung für die Gewährleistung der Betriebs- und Verkehrssicherheit zukommt. Die in dieser Entscheidung enthaltenen Ausführungen über Inhalt und Umfang der vor Antritt jeder Fahrt notwendig durchzuführenden Funktionsprobe gemäß § 5 Abs. 3 StVO und die weiteren Hinweise, unter welchen Voraussetzungen eine Bremsprobe zur Ermittlung der Bremswerte nach § 47 StVZO zu machen ist, werden voll aufrechterhalten. Sie bedürfen jedoch der Ergänzung, da die seinerzeitigen Aussagen auf Fahrzeuge ohne Hänger zugeschnitten waren und offensichtlich nicht ausreichen für Lastzüge, bei denen es insbesondere auch auf die Spurtreue des Hängerfahrzeugs ankommt.

Während nämlich bei einem Zugfahrzeug allein sowohl bei Funktionsproben nach § 5 Abs. 3 StVO als auch bei einer Überprüfung der Bremsen nach § 47 StVZO in der Regel mit relativ einfachen Mitteln schon vom Lenkrad aus festgestellt werden kann, inwieweit das Fahrzeug in der Spur bleibt, kann hinsichtlich des Hängerfahrzeugs mit einer solchen Methode nicht ohne weiteres und ohne Aussteigen aus dem Fahrzeug ein eventueller Spurversatz bemerkt werden. Um ein Ausbrechen des Hängers feststellen zu können, ist es deshalb erforderlich, bei der Funktionsprobe der Bremsen von Hängerfahrzeugen sich nicht nur, wie sonst üblich, mit einem leichten Betätigen der Bremsen vom Fahrerhaus zu begnügen, sondern diese stärkeren Belastungen auszusetzen und sich sodann von der gleichwertigen Bremswirkung der Räder an einer Achse durch Augenscheinseinnahme zu überzeugen.

Bei einer Bremsprüfung zur Ermittlung der Bremswerte nach § 47 StVZO müssen darüber hinaus, worauf in dem Gutachten des Instituts für Verkehrssicherheit überzeugend hingewiesen wurde, zusätzliche Kontrollen durchgeführt werden, da selbst bei einem positiven Ausgang einer Überprüfung nach § 47 StVZO nach der herkömmlichen Methode der Zugfahrzeuge allein noch keine eindeutige Aussage über das Verzögerungsverhalten des Hängers vorzuliegen braucht, da das Zugfahrzeug die dem Hänger eventuell fehlende Bremskraft mit aufgenommen haben kann. Hier muß also eine Ermittlung der Bremskräfte entweder auf einem Bremsrollenprüfstand vorgenommen werden, oder es muß — sofern eine solche Möglichkeit nicht besteht — zumindest eine Überprüfung des ganzen Zuges nach der für den Zugwagen in § 47 StVZO angegebenen Methode durchgeführt werden, wobei zuerst der Zugwagen allein, danach der gesamte Zug und zuletzt durch Betätigung der Handbremse der Hänger allein — am Zugwagen hängend — stark abgebremst werden müssen.

Diese Anforderungen, die im wesentlichen auch in der vom Minister für Verkehrswesen und vom Minister des Innern und Chef der Deutschen Volkspolizei erlassenen „Gemeinsamen Anweisung über die Durchführung technischer Kontrollen der zum Straßenverkehr zugelassenen Fahrzeuge der Staats- und Wirtschaftsorgane sowie der Betriebe und Elinrichtungen der sozialistischen Wirtschaft“ vom 20. September 1967 (Verfügungen und Mitteilungen des Ministeriums der Ju-

stiz 1968, Heft 7, S. 23) enthalten sind, sind im vorliegenden Fall nicht befolgt worden. Dennoch soll hieraus beiden Angeklagten kein strafrechtlicher Vorwurf gemacht werden, weil mit diesen Feststellungen nicht aus einer rückschauenden Betrachtung auf die Verletzung von Rechtspflichten durch die Angeklagten geschlossen werden kann, die ihnen im einzelnen nicht bekannt waren. Hinzu kommt weiter, daß entgegen der Auffassung des Bezirksgerichts für den Angeklagten H. nicht zweifelsfrei feststeht, inwieweit selbst bei Durchführung einer ordnungsgemäßen Funktionsprobe von ihm ein Spur Versatz des Hängers hätte bemerkt werden können, denn immerhin sind solche Fehler auch beispielsweise von dem Zeugen Sch., der den Hänger vorher über 6 000 km gefahren hatte, nicht beobachtet worden, obgleich er nach den Feststellungen des Bezirksgerichts stets vor Antritt der Fahrt ordnungsgemäße Funktionsproben vorgenommen hatte.

Die Angeklagten sind aber aus anderen Gründen für die Mängel an der Bremsanlage verantwortlich, die von ihnen auch ohne Beachtung der oben angeführten Anforderungen hätten bemerkt werden können.

Nachdem der Angeklagte H. auf der Rückfahrt nach V. in drei Fällen ein zu spätes Lösen der Anhängerbremsen festgestellt und deshalb richtigerweise die Werkstatt aufgesucht hatte, war er sich eindeutig darüber im klaren, daß Mängel dieser Art die Verkehrssicherheit seines Fahrzeugs nicht gewährleisten. Diese durchaus berechtigten Zweifel waren auch dann nicht ausgeräumt, als der Angeklagte L. in seiner Anwesenheit sich lediglich mit einer Fehlersuche bei stehendem Fahrzeug begnügte, weil sich dessen Untersuchungsmethode nicht wesentlich von der des Angeklagten H. am Vormittag vor Antritt der Fahrt unterschied und auch bei ihm nicht zur Aufdeckung des Mangels an der Bremsanlage führte. Hinzu kommt weiter, daß ein scheinbar einwandfreies Funktionieren der Bremsanlage bei Vornahme der Überprüfung durch den Angeklagten L. auch deshalb nicht die Gewißheit der absoluten Zuverlässigkeit der Bremsen begründen konnte, weil vorher während der Fahrt ein zu spätes Lösen der Bremsen des Hängers nicht immer, sondern nur gelegentlich in drei Fällen zu bemerken war. Entscheidende Bedeutung für die Kenntnis des Angeklagten H., daß trotz entsprechender Zusicherung des Angeklagten L. die Bremsanlage dennoch nicht in Ordnung war, gewinnt aber vor allem der Bremsvorgang in der M.-Straße in V., als der Angeklagte erneut ein starkes Ansprechen der Bremsen bemerkte, von dem er wußte, daß es zu einem Ausscheren führen kann.

Spätestens von diesem Zeitpunkt an war sich der Angeklagte dessen bewußt, entgegen der sich aus § 5 Abs. 3 StVO ergebenden Verpflichtung zur allseitigen Gewährleistung der Betriebs- und Verkehrssicherheit seines Fahrzeugs zu handeln. Somit hat er bewußt gegen diese Verkehrs Vorschrift verstoßen (§ 8 Abs. 1 StGB). Sein Einwand, daß er sich auf das sachkundige Urteil des Fachmannes L. hätte verlassen können, trägt seinem eigenen Erleben und seinen eigenen Beobachtungen nicht Rechnung, die ihn somit nicht berechtigten, auf diese Zusicherung blindlings zu vertrauen.

Im übrigen gilt dies auch für jeden anderen Fahrzeugführer, der aus einem berechtigten Anlaß Zweifel an der Verkehrssicherheit seines Fahrzeugs hegt und deshalb eine Reparaturwerkstatt aufsucht. Wenn er dabei feststellen muß, daß dem von ihm angezeigten Mangel nicht ernsthaft nachgegangen wird, und er insbesondere alsbald danach erneut ähnliche Mängel wie vorher bemerkt, so vermag ihn die Inanspruchnahme einer Reparaturwerkstatt für den Fall eines späteren Unfalls — unbeschadet einer eventuellen Verantwortlich-