

stoß gegen Grundsätze der Konstruktion, der Materialauswahl u. a. zurückzuführen sind und die erbrachte Bauleistung dadurch bei bestimmungsgemäßem Gebrauch keine ihrer Art angemessene Nutzungsdauer und Haltbarkeit hat.

Der Garantiesanspruch ergibt sich aus dem Bauleistungs- (Dienstleistungs-) vertrag und ist deshalb gegenüber dem bauausführenden Betrieb, also dem Verklagten, zu erheben. Das trifft auch dann zu, wenn es sich — wie in vorliegendem Fall — erweist, daß der Mangel auf Verwendung fehlerhaften Materials beruht, das der Bauausführende aus eigenen, von ihm selbst käuflich erworbenen Materialbeständen geliefert hat.

Da also der Kläger nicht selbst die Platten beim Hersteller bezogen hat, waren zwischen ihm und dem Hersteller der Platten auch keine vertraglichen Beziehungen entstanden. Der Verklagte hätte deshalb die Anerkennung des Garantiesanspruches auch nicht davon abhängig machen können, ob der Lieferbetrieb als sein Vertragspartner den Anspruch ebenfalls anerkennt, wie dies aber in der Beratung vom 21. Juli 1980 geschehen ist. Diese Beratung hat jedoch im Gegensatz zur Auffassung des Kreisgerichts und des Verklagten keine vertraglichen Beziehungen zwischen dem Kläger und dem Hersteller der Platten geschaffen. Vielmehr ergibt sich aus den dort getroffenen Festlegungen, daß der Hersteller gegenüber seinem Kunden (dem Verklagten) durch Lieferung neuer Platten und Übernahme der Kosten der Sanierungsarbeiten, die der Verklagte gegenüber diesem Betrieb abgerechnet hat, Garantie gewährt.

Der Hersteller der Platten hat unter Bezugnahme auf die Festlegungen im Protokoll vom 21. Juli 1980 die dem Kläger weiter entstandenen Kosten durch Produktionsausfall nicht erstattet, weil das nicht vereinbart und von ihm auch nicht anerkannt worden ist. Wie bereits ausgeführt wurde, kann aber der Verklagte die sich aus der Garantie ergebenden Ansprüche des Klägers, die ihm gegenüber bestehen, hiervon nicht abhängig machen.

Zu beachten ist jedoch, ob und welche Auswirkungen die Festlegungen vom 21. Juli 1980 auf die Rechtsbeziehungen zwischen den Prozeßparteien, d. h. auf die Anerkennung, und Abwicklung der Garantiesprüche hatten; denn zweifellos ist der Kläger als Vertragspartner des Verklagten an der Beratung und den Festlegungen an diesem Tage beteiligt gewesen.

Nach dem Inhalt des Protokolls wurden damals sowohl die Ansprüche zwischen dem Kläger und dem Verklagten als auch die zwischen dem Verklagten und dem Hersteller geklärt. Für den jetzt noch erhobenen Anspruch ist deshalb festzustellen, ob es sich bei den vom Kläger geltend gemachten Beträgen um Kosten handelt, die unmittelbar Bestandteil der Nachbesserung sind und deshalb als solche auszugleichen wären, oder ob der Kläger gegenüber dem Verklagten auf weitergehende Ansprüche aus der Garantie verzichtet hat.

*(Es folgen Ausführungen zur Sachaufklärung)*

## Strafrecht

**§§ 196 Abs. 1 und 2, 197 StGB; AO über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen — Bau- und Betriebsordnung für Anschlußbahnen (BOA) — vom 2. Juni 1972 (GBl.-Sdr. Nr. 740).**

**Zur Bewertung des Schuldgrades für die Strafzumessung bei Herbeiführung eines schweren Unfalls im Bahnverkehr mit Beschädigung bedeutender Sachwerte (hier: differenzierte Tatschwere bei Pflichtverletzungen eines Rangierleiters und eines Triebfahrzeugführers im Zusammenhang mit Bremsproben bei einer Rangierfahrt).**

**OG, Urteil vom 29. Oktober 1985 - 3 OSK 20/85.**

Der 20jährige nicht vorbestrafte Angeklagte M. ist an der Anschlußbahn eines Erzschantes als Rangierleiter tätig. Er besitzt die Bremsprobenberechtigung.

Am 12. März 1985 hatte der Angeklagte M. zusammen mit dem in dieser Sache rechtskräftig mitverurteilten Triebfahrzeugführer B. Dienst. Um Zeit zu sparen, vereinbarten sie

entgegen den Vorschriften, daß der Triebfahrzeugführer B. das Ankuppeln des Triebfahrzeugs an den auf Gleis A 5 stehenden Wagenzug und die danach vorzunehmende volle Bremsprobe allein durchführt. Währenddessen sollte der Angeklagte M. auf Gleis A4 vier leere Wagen in der Schüttanlage mit Erz beladen. Dieser Abrede entsprechend fuhr B. die Werkklok an die auf Gleis A 5 abgestellte Rangiereinheit heran. Als erstes stellte er die Bremsschlauchverbindung her und kuppelte sodann das Triebfahrzeug mit der Schraubenverbindung an den ersten Wagen an. Er vergaß jedoch, danach die Luftabsperrhähne am Triebfahrzeug und am ersten Wagen zu öffnen. Das hatte zur Folge, daß die Hauptluftleitung der gesamten Rangierabteilung vom Triebfahrzeug nicht mit der zum Bremsen erforderlichen Drudluft versorgt werden konnte. Um einem solchen schwerwiegenden Fehler vorzubeugen, schreiben die Bau- und Betriebsordnung für Anschlußbahnen (BOA) und die dazu erlassenen Anweisungen eine umgekehrte Reihenfolge des Ankuppelns und des Anschließens der Schlauchverbindung vor.

B. füllte sodann Druckluft auf, die jedoch wegen der verschlossenen Absperrhähne nicht in die Hauptluftleitung gelangte, so daß die Wagenbremsen keine Wirkung erzielen konnten. Die daran anschließende Dichtungsprüfung führte B. ebenfalls nicht durch. Die weitere Prüfung, ob die Bremsklötze an den Rädern der Wagen fest anliegen, nahm er unexakt vor. Statt mit Hammerschlag zu prüfen, trat er lediglich mit dem Fuß gegen die Bremsklötze. Das Lösen der Bremsen kontrollierte er aus Bequemlichkeit nicht.

Als vom Stellwerk die Erlaubnis erteilt wurde, bis zu einer Weiche vorzuziehen, nahm der Angeklagte M. neben B. auf dem Führerstand des Triebfahrzeugs Platz, um weisungsgemäß die Streckenbeobachtung vorzunehmen. Die Strecke, die teilweise ein Gefälle bis zu 33 ‰ hatte, erforderte ein mehrmaliges Bremsen. Nach erfolglosen Bremsversuchen und ständiger Zunahme der Fahrgeschwindigkeit — sie betrug mittlerweile 40 bis 45 km/h — sprangen M. und B. vom Triebfahrzeug ab. Die nunmehr führerlose Rangiereinheit durchbrach schließlich den Gleisendabschluß und einen zwei Meter hohen Erdwall. Das Triebfahrzeug stürzte auf die Anlage eines Hauptgleises der Reichsbahn und blockierte es.

Vier Erzwagen entgleisten und verkeilten sich teilweise. Der Sachschaden beträgt 685 498 M. Mehrere Reise- und Güterzüge mußten umgeleitet und 16 Reisezüge im Schienenersatzverkehr gefahren werden. Zu dem Zeitpunkt, als das Triebfahrzeug auf die Gleisanlage stürzte, näherte sich ein Güterzug dieser Stelle. Seinem Triebfahrzeugführer, der die Havarie wahrgenommen hatte, gelang es, den Zug etwa 100 m vor der Unfallstelle anzuhalten und so ein Auffahren zu verhindern.

Auf Grund dieses Sachverhalts verurteilte das Kreisgericht den Angeklagten M. wegen Herbeiführung eines schweren Verkehrsunfalls in Tateinheit mit Gefährdung der Sicherheit im Verkehr der Bahn (Vergehen gemäß §§ 196 Abs. 1 und 2, 197 StGB) zu einer Freiheitsstrafe von zehn Monaten und zur Zahlung von Schadenersatz.

Gegen dieses Urteil richtet sich der zugunsten des Angeklagten gestellte Kassationsantrag des Präsidenten des Obersten Gerichts, mit dem ein gröblich unrichtiger Strafausspruch gerügt wird. Der Antrag hatte Erfolg.

### *Aus der Begründung:*

Die zum Sachverhalt getroffenen Feststellungen sowie die rechtliche Beurteilung des Verhaltens des Angeklagten M. und seine Verurteilung zum Schadenersatz werden mit dem Kassationsantrag nicht angegriffen.

Die Gerichte haben in Verkehrssachen mit ihrer Rechtsprechung zu gewährleisten, daß eine der Schwere der Straftat angemessene Maßnahme strafrechtlicher Verantwortlichkeit zu einer hohen Verkehrs- und Rechtssicherheit sowie zur Durchsetzung von Ordnung und Disziplin im Verkehrsgeschehen beiträgt. Das erfordert ein differenziertes und wirksames Reagieren auf die dem Unfall zugrunde liegenden Rechtspflichtverletzungen und die dadurch herbeigeführten Schäden oder Gefährdungen.

Nachhaltig sind jene Täter zur Verantwortung zu ziehen, die Verkehrsstraftaten durch besonders verantwortungsloses Verhalten verursachen. Außer bei Vorliegen der Strafschwerungsgründe des § 196 Abs. 3 StGB kann bei Vergehen nach § 196 Abs. 1 und 2 StGB eine Freiheitsstrafe dann erforderlich sein, wenn die Schuld des Täters sehr groß ist (z. B. bei einschlägigen Vorstrafen oder beim Fahren mit einem verkehrsunsicheren Fahrzeug, so u. a., wenn dem