



BUNDESGERICHTSHOF

BESCHLUSS

4 StR 669/07

vom
6. März 2008
in der Strafsache
gegen

Veröffentlichung: ja
BGHSt: ja
BGHR: ja

StGB §§ 13, 222

Zur Garantenstellung und Garantenpflicht des Mitarbeiters einer Kfz-Werkstatt in Bezug auf Gefahren, die aus technischen Mängeln eines seiner Kontrolle unterliegenden Fahrzeugs bei dessen Betrieb erwachsen [im Anschluss an BGHSt 47, 224].

BGH, Beschluss vom 6. März 2008 – 4 StR 669/07 – LG Detmold

wegen fahrlässiger Tötung

Der 4. Strafsenat des Bundesgerichtshofs hat nach Anhörung des Generalbundesanwalts und des Beschwerdeführers am 6. März 2008 gemäß § 349 Abs. 4 StPO beschlossen:

1. Auf die Revision des Angeklagten wird das Urteil des Landgerichts Detmold vom 21. Juni 2007, soweit es den Angeklagten betrifft, mit den Feststellungen aufgehoben.
2. Die Sache wird zu neuer Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Rechtsmittels, an eine andere Strafkammer des Landgerichts zurückverwiesen.

Gründe:

1 Gegenstand des angefochtenen Urteils ist ein durch schadhafte Bremsen eines Lkw verursachter Verkehrsunfall, bei dem drei Menschen zu Tode kamen. Das Landgericht hat deshalb den Angeklagten der fahrlässigen Tötung für schuldig befunden und ihn zu einer Freiheitsstrafe von neun Monaten verurteilt, deren Vollstreckung es zur Bewährung ausgesetzt hat. Den früheren Mitangeklagten S. hat es ebenfalls wegen fahrlässiger Tötung zu einer Bewährungsstrafe verurteilt; dessen Revision hat der Senat mit Beschluss vom heutigen Tage als unbegründet verworfen. Der Angeklagte wendet sich gegen seine Verurteilung mit seiner Revision, mit der er die Verletzung sachlichen Rechts rügt. Sein Rechtsmittel hat Erfolg.

2 1. Das Landgericht hat festgestellt:

3 Der Angeklagte war seit 18 Jahren bei der Firma M. Transportbetonbeförderungs GmbH zunächst als Fahrer von Betonmischern beschäftigt und arbeitete seit dem Jahr 2001 in der firmeneigenen Kfz-Werkstatt. Dort wurden die Wartungsarbeiten und kleineren Reparaturen - darunter auch der Austausch von Scheiben- und Trommelbremsen sowie von Bremsbelägen - an allen (zuletzt 57) Lkw der Firmengruppe durchgeführt. Neben dem Angeklagten waren die Zeugen K. und G. in der Werkstatt beschäftigt. Der Angeklagte teilte die Arbeiten ein und gab die entsprechenden Weisungen. Zwar verfügte er nicht über eine Berufsausbildung im Kfz-Bereich, er besaß aber die "erforderlichen Grundkenntnisse" für die in der Werkstatt anfallenden Reparatur- und Wartungsarbeiten. Die Werkstatt verfügte nicht über einen eigenen Bremsprüfstand. Vielmehr wurde das Ergebnis der Wartungs- und Reparaturarbeiten an den Bremsanlagen durch Probefahrungen bei Probefahrten kontrolliert. War eine Reparatur in der betriebseigenen Werkstatt nicht durchzuführen, veranlasste der Angeklagte - gegebenenfalls nach Rücksprache mit einem der Firmenchefs, den früheren Mitangeklagten M. oder S. - eine Reparatur in einer Fachwerkstatt.

4 Am 25. Juni 2004 verunfallte ein Sattelschlepper MAN der Firmengruppe im niederländischen Kerkrade. Fahrer war der erfahrene Lkw-Fahrer Frank Ma. . Auf einer innerörtlichen Straße mit 6,8 % Gefälle verlor er die Kontrolle über das Fahrzeug, weil die Bremsen insgesamt versagten. Ungebremst fuhr er in einen dortigen Supermarkt, wobei der Sattelschlepper und auch das Gebäude in Brand gerieten. Sowohl der Fahrer Ma. als auch zwei Personen in dem Supermarkt fanden den Tod. Zum Zeitpunkt des Unfalls waren neben der rechten Vorderradbremse und den Bremsen an der Hinterachse der Zugmaschine auch die Bremsen des Aufliegers des Sattelzuges außer Funktion. Obwohl die Bremsbeläge der Trommeln der Hinterradbremse der Zugmaschine erst am

16. April 2004 durch neue ersetzt worden waren und die Sattelzugmaschine danach nur 26.800 km zurückgelegt hatte, waren die Bremsbeläge fast vollständig verschlissen und zum Teil gebrochen, so dass die Hinterradbremse keinerlei Bremswirkung mehr hatte. Dies war darauf zurückzuführen, dass der Fahrer Ma. wegen der ihm bereits seit längerem bekannten Bremsprobleme, von denen er zuvor sowohl dem Angeklagten als auch dem früheren Mitangeklagten S. berichtet hatte, das Fahrzeug regelmäßig mit der Handbremse abbremste, die nur auf die Hinterräder und die Bremsen am Auflieger wirkte, und so die Vorderradbremmen nicht betätigte, um ein Schrägziehen des Gepans wegen einer defekten Vorderradbremse zu vermeiden. Zum Unfallzeitpunkt lagen die Bremsklötze der rechten Vorderradbremse nicht mehr an der Bremsscheibe an. Ursächlich dafür war ein Defekt an der automatischen Einstellvorrichtung der Bremse. Auch die mit Druckluft gesteuerten Bremsen des Aufliegers funktionierten - mit hoher Wahrscheinlichkeit auf Grund eines Lecks in der Druckluftzuleitung - im Unfallzeitpunkt nicht mehr. Wenn die Bremsen der Zugmaschine einwandfrei gearbeitet hätten, hätte der Sattelzug auch bei einem Ausfall der Bremsen des Aufliegers rechtzeitig zum Stillstand gebracht werden und der Unfall damit vermieden werden können.

- 5 Letztmalig vor dem Unfall hatte der Angeklagte das Bremsverhalten der Zugmaschine am Samstag, den 19. Juni 2004, geprüft. Dem war vorausgegangen, dass der Fahrer Ma. tags zuvor wegen der in jener Woche verstärkt aufgetretenen Bremsprobleme beim Abstellen des Fahrzeugs einen schriftlichen Hinweis auf die fehlerhaften Bremsen angebracht hatte. Der Angeklagte unternahm deshalb eine Probefahrt mit dem Fahrzeug. Schon bei dem ersten Bremsversuch zog der Sattelschlepper ruckartig zur Seite und konnte der Angeklagte das Fahrzeug nur mit Mühe halten. Für ihn war klar, dass sich die Bremsprobleme dramatisch vergrößert hatten. Er hatte keinen Zweifel, dass der

Sattelschlepper mit den schadhafte Bremsen nicht mehr im Straßenverkehr beherrschbar war. Ein Einsatz in der kommenden Woche kam für ihn nicht mehr in Frage. Er ging davon aus, dass die Bremsprobleme auf die schadhafte Einsteller an den Vorderradbremse zurückzuführen waren. Bei einer einfachen Sichtkontrolle hätte er jedoch auch bemerkt, dass die Bremsbeläge der Bremstrommeln an der Hinterachse zu diesem Zeitpunkt schon nahezu vollständig abgefahren waren. Eine weitere Untersuchung unterließ er jedoch. Er suchte aber den früheren Mitangeklagte S. , den "Juniorchef" der Firmen-gruppe, in dessen Büro auf und berichtete ihm von den wieder aufgetretenen Bremsproblemen an der Zugmaschine; er habe eine Probefahrt gemacht, das Fahrzeug sei nicht mehr beherrschbar, damit könne Ma. nicht mehr fahren, zunächst müssten die Einsteller repariert werden. Darauf wollte sich der frühere Mitangeklagte S. nicht einlassen. Vielmehr entgegnete dieser, dass die Einsteller schon bestellt seien und am nächsten Wochenende eingebaut werden könnten, bis dahin solle Ma. das Fahrzeug weiter benutzen. S. vertraute darauf, dass Ma. mit seiner Routine das Fahrzeug schon beherrschen werde; wegen der aufgetretenen Mängel umzudisponieren, kam ihm nicht in den Sinn. Der Angeklagte unternahm seinerseits nichts, um S. umzustimmen. Allerdings sprach er noch am selben Tag mit Ma. und sagte ihm, dass die Einsteller bestellt seien.

6 In der folgenden Woche war Ma. mit dem Fahrzeug bis zum Unfallgeschehen an allen Tagen unterwegs.

7 2. Das Landgericht hat eine strafrechtliche Verantwortlichkeit für den tödlichen Verkehrsunfall sowohl des früheren Mitangeklagte S. als auch des Angeklagte bejaht. Dem früheren Mitangeklagte S. legt es zur Last, dass er trotz des konkreten Hinweises durch den Angeklagte am 19. Juni, wonach das

Fahrzeug wegen des Zustands der Bremsen nicht mehr beherrschbar sei, nicht die Stilllegung des Fahrzeugs veranlasst, sondern es zugelassen habe, dass Ma. weiter damit gefahren sei. Den Pflichtverstoß des Angeklagten sieht das Landgericht darin, dass er in seiner Eigenschaft als Werkstattmitarbeiter neben einer Probefahrt zumindest eine Sichtprüfung der Bremsen hätte durchführen müssen, wobei ihm der fortgeschrittene Verschleiß der Trommelbremsen an der Hinterachse aufgefallen wäre. Weiter hätte er den früheren Mitangeklagten S. "konkreter über die dramatische Verschlechterung der Bremswirkung informieren müssen. Er hätte die Reaktion des S. , einfach abzuwarten und nichts zu tun, nicht unkommentiert hinnehmen dürfen. ... Er hatte einen Bremsversuch mit einem gefährlichen Ausreißen erlebt. Dies hätte er S. berichten müssen. Dadurch hätte der Ausspruch, das Fahrzeug sei nicht beherrschbar, eine eindeutigere Wendung bekommen, die auch einen zaudernden Chef überzeugt hätte". Dieser Pflichtverstoß sei auch ursächlich für den tödlichen Verkehrsunfall. Denn schon bei der mindestens geschuldeten Sichtprüfung wären die abgefahrenen Bremsen an der Hinterachse der Zugmaschine aufgefallen. Von sich aus hätte der Angeklagte in diesem Fall den Werkstattstopp festgelegt. Es hätte sich um eine reine Routinemaßnahme gehandelt, für die er nicht die Zustimmung des Chefs benötigte.

8 3. Die Verurteilung des Angeklagten hält der rechtlichen Nachprüfung nicht stand.

9 a) Zwar hat das Landgericht sich nicht dazu geäußert, ob dem Angeklagten fahrlässige Tötung durch positives Tun oder durch ein Unterlassen zur Last fällt. Doch ergeben die Erwägungen im Rahmen der rechtlichen Würdigung hinreichend deutlich, dass das Landgericht das Schwergewicht des Tatvorwurfs gegen den Angeklagten - insoweit anders als bei dem früheren Mitangeklagten

S. – „lediglich“ in einem Unterlassen gesehen hat. Insoweit hat der Senat auch keine Bedenken, dass der Angeklagte in seiner Eigenschaft als weisungsbefugter Mitarbeiter der Kfz-Werkstatt eine Garantenstellung hatte und ihn damit auch eine Erfolgsabwendungspflicht gegenüber den Verkehrsunfallopfern traf. Der Annahme dieser Garantenstellung steht nicht entgegen, dass im Verkehrssicherheitsinteresse für den jeweils aktuellen verkehrssicheren Zustand der Fahrzeuge kraft Gesetzes in erster Linie der Halter (§ 31 Abs. 2 StVZO) und der Fahrzeugführer (§ 23 Abs. 1 u. 2 StVO) zuständig sind. Das gilt schon deshalb, weil der Halter seine Verantwortlichkeit durch Bestellung einer sachkundigen, erwiesenermaßen zuverlässigen Hilfsperson einschränken kann (vgl. Hentschel, Straßenverkehrsrecht 38. Aufl. StVZO § 31 Rdn. 7, 7 a m.w.N.). Diese neben die Verantwortlichkeit des Halters, hier der Firmenleitung der Spedition, tretende Garantenstellung des Angeklagten erwuchs aus seiner Übernahme der Wartungsaufgabe im Rahmen seines Arbeitsverhältnisses; sie bezog sich auf die Beseitigung der mit dem Betrieb der von ihm zu wartenden Firmenfahrzeuge für die Allgemeinheit bestehenden Gefahren. Die arbeitsvertragliche Übernahme der Wartungspflicht begründete deshalb zugleich auch eine Schutzfunktion gegenüber allen Verkehrsteilnehmern, die in den durch unzureichende Wartung begründeten Gefahrenbereich der seiner Aufsicht unterliegenden Firmenfahrzeuge geraten würden (vgl. dazu auch Senatsurteil BGHSt 47, 224, 229).

- 10 b) Zutreffend geht das Landgericht nach den zum Tätigkeitsbereich des Angeklagten innerhalb der betriebseigenen Kfz-Werkstatt getroffenen Feststellungen auch davon aus, dass der Angeklagte es am 19. Juni 2004 nicht bei der Bremsprobe belassen durfte, sondern die ihm mögliche Sichtprüfung hätte vornehmen müssen, die den desolaten Zustand der Bremsen an der Hinterachse der Zugmaschine aufgedeckt hätte. Nicht zu beanstanden ist auch, dass das

Landgericht dem Angeklagten anlastet, den früheren Mitangeklagten S. nicht vollumfänglich und "eindeutiger" über die dramatische Verschlechterung des Bremszustandes an dem Lkw unterrichtet zu haben. Doch hat das Landgericht - wie die Revision zu Recht geltend macht - nicht hinreichend belegt, dass diese Pflichtverstöße des Angeklagten auch ursächlich für das tödliche Unfallgeschehen waren.

11 Zwar hat das Landgericht festgestellt, dass der Angeklagte – wären ihm bei der mindestens geschuldeten Sichtprüfung die abgefahrenen Bremsbeläge an der Hinterachse der Zugmaschine aufgefallen – von sich aus den Werkstattstopp festgelegt hätte festlegen können (und müssen); denn bei dem notwendigen Austausch der Bremsbeläge in der firmeneigenen Werkstatt hätte es sich um eine Routinemaßnahme gehandelt, für die er grundsätzlich nicht die Zustimmung des Chefs benötigte. Davon kann ohne Weiteres indes nur dann ausgegangen werden, wenn der Angeklagte den Defekt an den Hinterachsbremsen in der bis zum nächsten vorgesehenen Einsatz der Zugmaschine verbleibenden Zeit hätte beseitigen können. Dazu, ob dies der Fall war, verhält sich das Urteil nicht. Ebenso wenig kann dem Urteil entnommen werden, ob der Unfall vermieden worden wäre, wenn allein die Bremsbeläge der Hinterachse vor der nächsten Fahrt ausgetauscht worden wären.

12 Sofern es nicht in der Macht des Angeklagten gestanden hätte, von sich aus das Fahrzeug bis zur Durchführung der notwendigen Reparatur stillzulegen, hätte der Angeklagte seiner aus der Garantenstellung erwachsenden Pflicht grundsätzlich durch Unterrichtung der Firmenleitung genügt. Denn dadurch hätte er die an ihn delegierte Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters wieder an diesen zurückgegeben. Zwar wäre von dem Angeklagten nicht – wie das Landgericht gemeint hat – zu verlangen gewesen, seinen Arbeitgeber drasti-

scher über die dramatische Verschlechterung der Bremswirkung zu informieren, anstatt dessen Reaktion unkommentiert hinzunehmen. Indes hätte der Angeklagte seiner übernommenen Verantwortung nur dann genügt, wenn er den Mitangeklagten S. im Rahmen des ihm Möglichen und Zumutbaren vollständig auf den erkennbaren Zustand der Bremsen, hier mithin auch auf die nahezu abgefahrenen Bremsen der Hinterachse hingewiesen hätte. Dass er dies nicht getan hat, belegt jedoch nicht ohne Weiteres, dass dieses Versäumnis sich auch kausal in dem tödlichen Verkehrsunfall ausgewirkt hat. Insofern mag es - wovon das Landgericht im Rahmen der rechtlichen Würdigung ausgegangen ist - zwar grundsätzlich nahe liegen, dass eine umfassende Aufklärung über den desolaten Zustand der Bremsen nicht nur an den Vorder-, sondern auch an den Hinterrädern der Zugmaschine "auch einen zaudernden Chef überzeugt hätte" und hätte erwarten lassen, "dass S. die kaufmännischen Überlegungen aufgibt". Ob der Mitangeklagte S. sich durch einen Hinweis des Angeklagten, dass auch die Hinterachsbremsen defekt sind, tatsächlich hätte „umstimmen“ lassen, ist aber nicht belegt und bedarf deshalb weiterer Aufklärung.

- 13 4. Über die Sache ist nach alledem hinsichtlich der Verantwortlichkeit des Angeklagten umfassend neu zu befinden. Sofern der neue Tatrichter wiederum eine Strafbarkeit des Angeklagten wegen fahrlässiger Tötung bejahen sollte, wird er mit Blick auf § 13 Abs. 2 StGB auch Ausführungen zur Strafrahmenwahl zu machen haben.

Tepperwien

Maatz

Athing

Ernemann

Sost-Scheible