

Sachgebiete: Strafrecht (fahrlässige Tötung)

Gericht: AG Cochem

Datum der Verkündung: 05.11.2012

Aktenzeichen: 2040 Js 46760/10.3 Ds

Rechtsquellen: § 222 StGB

Stichworte:

Augenblicksversagen; fahrlässige Tötung; Geschwindigkeit; Schnellbremsung;  
Sicherheitsweste; Unfallverhütungsvorschriften; Warnpfeiff;

Leitsätze:

1. Stellt der Lokführer fest, dass Personen in Gleisnähe nicht auf seine Warnsignale reagieren, muss er eine Schnellbremsung des Zuges einleiten.
2. Beim Aufenthalt im Gleisbereich ist nach den Unfallverhütungsvorschriften eine Sicherheitsweste zu tragen.
3. Auf den Fortbestand der Verspätung eines Zuges über eine längere Strecke kann nicht vertraut werden.

## Urteil

- 2040 Js 46760/10.3 Ds - Amtsgericht Cochem

In dem Strafverfahren gegen

1. X , \_\_\_\_\_,  
Verteidiger: Rechtsanwalt H. G. \_\_\_\_\_,

2. Y , \_\_\_\_\_,  
Verteidigerin: Rechtsanwältin K. W., \_\_\_\_\_,

3. Z , \_\_\_\_\_,  
Verteidiger: Rechtsanwalt M.-U. H., \_\_\_\_\_,

wegen fahrlässiger Tötung

hat das Amtsgericht Cochem  
in der öffentlichen Sitzung vom 05. November 2012  
an der teilgenommen haben:

Richter am Amtsgericht Johann als Vorsitzender Strafrichter

Staatsanwalt Stadtmüller als Vertreter der Staatsanwaltschaft

Justizobersekretär Hammes als Urkundsbeamter der Geschäftsstelle

Rechtsanwalt G. als Verteidiger des Angeklagten zu 1)

für **Recht** erkannt:

Die Angeklagten X , Y und Z sind der fahrlässigen Tötung schuldig.

Der Angeklagte X wird zu einer Geldstrafe von 150 Tagessätzen zu je 50,-- EUR, der Angeklagte Y und der Angeklagte Z werden jeweils zu einer Geldstrafe von 60 Tagessätzen zu je 40,-- EUR verurteilt.

Die Angeklagten tragen die auf Sie entfallenden Verfahrenskosten, die notwendigen Auslagen der Nebenkläger und ihre eigenen notwendigen Auslagen.

Angewendete Vorschrift: § 222 StGB

### **Gründe:**

Der 00-jährige Angeklagte X ist von Beruf angestellter Referent. Er ist verheiratet und hat 2 Kinder im Alter von derzeit 0 und 0 Jahren. Nach eigenen Angaben beträgt sein monatliches Nettoeinkommen 2.300,-- EUR. Er wohnt bei seinen Eltern zur Miete.

Der 00-jährige Angeklagte Y ist Pensionär. Er war früher bei der Deutschen Bundesbahn beschäftigt. Er ist verheiratet und hat 1 Kind im Alter von derzeit 00 Jahren. Seine Pension beträgt nach eigenen Angaben 1.200,-- EUR monatlich.

Der 00-jährige Angeklagte Z ist von Beruf Maschinenbautechniker. Er ist verheiratet und hat 1 Sohn im Alter von derzeit 00 Jahren. Sein monatliches Nettoeinkommen beträgt 2.000,-- EUR. Anlässlich der Anschaffung eines Hausanwesens muss er monatlich 600,-- EUR Schuldendienst leisten.

Die Angeklagten sind strafrechtlich bislang nicht nachteilig in Erscheinung getreten.

Am Wochenende zum 03.04.2010 fand in U. im Bereich des dortigen Bahnhofs anlässlich der 150-Jahr-Feier der Deutschen Bundesbahn ein sogenanntes "Dampflok-Spektakel" statt. Die Dampflok N 11, deren Lokführer der Angeklagte Y und deren Heizer der Angeklagte Z waren, hatte gerade eine Fahrt von D. nach U. um ca. 13.08 Uhr abgeschlossen. Auf der Lok N 11 befand sich weiterhin als Auszubildender zum Heizer der Geschädigte M. L..

Auf der nun gerade abgeschlossenen Fahrt von D. nach U. hatte sich eine Undichtigkeit eines Ventils ergeben, die nunmehr im Bereich des Bahnhofs U. repariert werden sollte. Der Lokführer, der Angeklagte Y befürchtete nämlich bei der Fortsetzung der Fahrt eine Sichtbehinderung durch den austretenden Dampf.

Zur Durchführung der "Dichtigkeitsprobe" wurde daher die Lok N 11 auf dem Gleis 3 abgestellt.

Der Angeklagte Y , der Angeklagte Z und M. L. begaben sich auf den Umlauf der Lok, wo die defekte Leitung instand gesetzt wurde.

Seitens des Zeugen K., der die Funktion eines Fahrdienstleiters im Bereich des Bahnhofs U. bekleidete, hatten die Angeklagten Y und Z die Information, dass die Lok N 16, die vom Angeklagten X gesteuert wurde, in Kürze Einfahrt über Gleis 2 in den Bahnhof U. haben werde, sich jedoch bis 14.15 Uhr verspäten werde. Die Angeklagten Y und Z gingen daher davon aus, dass aufgrund der Verspätung der Lok N 16 die Reparatur in Ruhe durchgeführt werden konnte.

Nachdem die Reparatur an der Lok N 11 abgeschlossen war, begab sich der Angeklagte Y als Lokführer in den Führerstand der Lok, um eine Dichtigkeitsprobe durchzuführen, während der Angeklagte Z und der Auszubildende M. L. sich über die Leiter ins Gleisbett zwischen den Gleisen 2 und 3 begaben.

Zu diesem Zeitpunkt - 14.00 Uhr - fuhr die Lok N 16 - geführt vom Angeklagten X , über Gleis 2 in den Bahnhof U. mit einer Geschwindigkeit von 41 km/h ein, wobei der Angeklagte X die Verspätung weitestgehend eingeholt hatte.

Obwohl der Angeklagte X die beiden Personen - Z und L. - im Gleisbett mit dem Rücken ihm zugewandt bemerkte, wobei er den ihm persönlich bekannten Angeklagten Z wiedererkannte, hielt der Angeklagte X diese gefahrene Geschwindigkeit weitestgehend bei, obwohl gemäß der SBV bei Einfahrt in den Bahnhof U. ab Weiche 2 die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden muss. Die Weiche 2 liegt in einer Entfernung zum späteren Unfallort von 142 m.

Weiterhin hätte der Angeklagte X ab dem Überweg Bahnsteig 1 und Bahnsteig 2 wegen seiner Zuglänge von 89 m nur mit Schrittgeschwindigkeit, also ca. 5 km/h weiterfahren dürfen.

Vor der Weiche 2 - 142 m vor der späteren Unfallstelle - gab der Angeklagte X mehrfach Achtungssignale ab, ab dieser Weiche 2 Dauersignal mit der Dampfpeife.

Obwohl der Angeklagte X weiterhin die im Profil seines Einfahrgleises befindlichen 2 Personen beobachtete und feststellte, dass diese auf seine Warnsignale weder durch Blickzuwendung oder Handzeichen reagierten, hielt der Angeklagte die von ihm gefahrene Geschwindigkeit zunächst bei, leitete erst 5 m vor der späteren Unfallstelle eine Schnellbremsung ein, 1-2 Sekunden später eine sogenannte "Sandung", um die Bremswirkung noch zu verstärken. Während der Angeklagte Z von der Lok N 16 lediglich gestreift wurde, wurde M. L. vom einfahrenden Zug N 16 erfasst und erlitt schwerste Kopfverletzungen. Der M. L. erlag diesen schweren Verletzungen am 05.04.2010 in einem Krankenhaus in K..

Diese Feststellungen beruhen auf dem Ergebnis der Beweisaufnahme, auf der Einlassung der 3 Angeklagten, soweit dieser gefolgt werden konnte, sowie auf den uneidlichen Bekundungen der Zeugen, den zum Gegenstand der Hauptverhandlung gemachten Lichtbildern und dem Gutachten des Sachverständigen W. G., B..

Die Angeklagten bestreiten insgesamt jede Verantwortlichkeit bezüglich des Todes von M. L.. Der Angeklagte X lässt sich im Wesentlichen dahingehend ein, dass er den Unfall nicht vermeiden konnte. Er habe zwar die Personen im Gefahrenbereich gesehen, es sei jedoch im Bahnbetrieb immer wieder üblich, dass sich autorisierte Personen im Gleisbereich bewegten. Zudem habe er den ihm persönlich bekannten Angeklagten Z als eine der Personen

wiedererkannt, sei daher davon ausgegangen, dass seine Warnsignale gehört und beachtet würden. Auch die von ihm gefahrene Geschwindigkeit von 40 km/h sei zulässig gewesen.

Der Angeklagte Y hat sich dahingehend eingelassen, dass er den Zeugen K. K., der als örtlicher Betriebsbeamter im Bahnhof U. eingesetzt gewesen sei, über Funk von den Reparaturarbeiten informiert habe. Dieser habe ihm gegen 14.00 Uhr mitgeteilt, dass der einfahrende Zug auf Gleis 2 sich verspätet habe und gegen 14.10 Uhr erst erwartet werde. Er sei daher gemeinsam mit dem Angeklagten Z davon ausgegangen, dass in Ruhe die Reparatur am Ventil durchgeführt werden konnte.

Der Zeuge Z hat sich im Wesentlichen dahingehend eingelassen, dass er sich schließlich selbst in den Gefahrenbereich begeben habe. Er sei zum Zeitpunkt des Unfalls nicht darüber im Klaren gewesen, wo sich der Geschädigte M. L. aufgehalten habe. Er habe letztlich darauf vertraut, dass nach der Information durch K. K. aufgrund der Verspätung der Zug N 16 noch nicht in den Bahnhof U. einfahren werde. Es sei im Übrigen zutreffend, dass Warnwesten weder von ihm noch von M. L. getragen wurden.

Zur Überzeugung des Gerichts steht jedoch fest, dass alle 3 Angeklagten den Tod des M. L. verschuldet haben.

Der Zeuge L., Heizer auf Lok N 16, hat nach seiner Aussage nichts bemerkt. Er hat lediglich gehört, dass der Angeklagte X, der Lokführer, einen Warnpfeiff abgab und schließlich gebremst habe. Das Unfallgeschehen selbst sei außerhalb seines Blickfeldes gewesen.

Der Zeuge T. Sch., Auszubildender zum Heizer auf der Lok N 16, hat nach seiner Aussage gleichfalls keine Beobachtungen bezüglich des Unfalls tätigen können.

Der Zeuge M. de B. hat Aufnahmen im Bereich des Bahnhofs gefertigt. Er stand in unmittelbarer Nähe der Lok N 16, als die Reparatur durchgeführt wurde. Als er die einfahrende Lok N 16 bemerkte, bemerkte er M. L. auf der Schwelle des Gleises, auf dem die Lok N 16 einfuhr. M. L. habe die Hände in den Taschen gehabt und auf die Warnsignale des einfahrenden Zuges nicht reagiert. Der M. L. sei dann schließlich von der Lok erfasst und weggeschleudert worden. Weiterhin hat der Zeuge de B. bekundet, dass auf dem Bahnhof U. keine hinreichenden Sicherungsmaßnahmen getroffen worden seien. So sei er darüber überrascht gewesen, dass jeder sich im Gleisbereich bewegen konnte. Ein kleiner Mann - der Zeuge M. - habe ihn vor dem einfahrenden Zug gewarnt, sodass er noch rechtzeitig zur Seite getreten sei.

Auch der Zeuge W. de Bo. hat ausgesagt, dass M. L. ca. 30 - 40 cm vor dem Gleis gestanden habe. Er habe dem einfahrenden Zug den Rücken zugewandt.

Die mangelnde Absicherung des Bahnhofs U. wird im Übrigen auch bestätigt durch die Aussage des Zeugen F. M.. Es handelt sich bei dem Zeugen M. um einen pensionierten Postbeamten, der in seiner Freizeit als "Schaffner" bei Bahn-Events arbeitet. Er war Schaffner im Zug N 11, der vom Angeklagten Y gesteuert wurde. Eine Information des Schaffners bezüglich der Reparatur erfolgte nicht. Nachdem der Zeuge M. nach seiner Aussage eine Grobreinigung der Zugwaggons abgeschlossen hatte, begab er sich nach draußen, wo er Personen, auch Kinder, im Gleisbereich feststellen musste. Er habe daraufhin diese Personen angesprochen und auf einen einfahrenden Zug aufmerksam gemacht. Den einfahrenden Zug habe er aufgrund des von N 11 ausgehenden Dampfes nicht gesehen, auch einen Zuruf des

Angeklagten Z an M. L. habe er nicht gehört. Er habe lediglich 3 kurze Warnpiffe des einfahrenden Zuges gehört.

Das Gericht hat keinen Anlass, an der Glaubhaftigkeit dieser Aussagen zu zweifeln. Die Zeugen haben ruhig und sachlich bekundet, Belastungstendenzen den Angeklagten gegenüber waren gerade nicht erkennbar. Im Übrigen ist festzustellen, dass die Zeugen am Ausgang des hiesigen Verfahrens erkennbar kein Interesse haben.

Das Gericht folgt im übrigen dem nachvollziehbaren und ausführlichen Gutachten des Sachverständigen G.. Der Sachverständige kommt in seinem Gutachten zu dem Ergebnis, dass der Angeklagte X als einfahrender Zug N 16 ab Weiche 2 gemäß der SBV der VEB seine Geschwindigkeit auf 30 km/h hätte reduzieren müssen. Stattdessen sei er nach Befahren der Weiche bis zum Unfall unverändert mit 40 km/h gefahren. Die Weiche 2 liege 142 m vor dem Aufprallpunkt. Der Angeklagte X habe die im Profil seines Einfahrgleises befindlichen Personen einwandfrei erkannt. Er habe diese Personen beobachtet und feststellen müssen, dass diese auf die akustischen Warnsignale nicht reagierten. Somit hätte der Angeklagte X spätestens nach Geben des Dauersignales ab Weiche 2 und der Feststellung, dass die beiden Personen auf die Warnsignale nicht reagierten, eine Schnellbremsung einleiten müssen. Bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h ab Weiche 2 und einer Entfernung von 142 m bis zum Standort der 2 im Profil des einfahrenden Zuges stehenden Personen, hätte der Bremsweg bei einer Schnellbremsung dann 58 m betragen. Dabei sei zwar nicht berücksichtigt, dass die Reaktionszeit, die in Verbindung mit der ständigen Beobachtung der 2 Personen am Einfahrgleis zu sehen sei und in der Regel mit 1 Sekunde zu bemessen wäre, noch nicht berücksichtigt sei. Der Angeklagte X hätte jedoch bei rechtzeitiger Bremsung bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h, die vorgeschrieben gewesen sei, vor der späteren Unfallstelle halten können. Maßgebend für den Unfall sei das Nichtabbremsen des Zuges durch den Angeklagten X nach Erkennen der Gefahrensituation bis zum Stillstand vor dem Standort des M. L. bzw. ein Abbremsen auf eine niedrigere Geschwindigkeit, um die Unfallfolgen mindern zu können, gewesen.

Bezüglich der Angeklagten Z und Y hat der Sachverständige festgestellt, dass diese gegen die Unfallverhütungsvorschriften verstoßen haben. Selbst wenn man hier davon ausgeht, wie von den Angeklagten Z und Y angegeben, dass der Zeuge K. K. über die Reparatur informiert wurde, seien insbesondere im Gleisbett befindlich keine Warnwesten getragen worden. Auch eine Sicherung der Reparaturarbeiten sei nicht erfolgt.

Demgegenüber vermochte das Gutachten des Sachverständigen Ge. das Gericht nicht zu überzeugen. Vielmehr war dem Sachverständigen anzumerken, dass er sich bemühte, den Angeklagten X zu entlasten.

Nach alledem haben sich die Angeklagten X, Y und Z einer fahrlässigen Tötung zum Nachteil des M. L. schuldig gemacht. Sie haben durch Fahrlässigkeit den Tod eines Menschen verursacht. Der Angeklagte X hätte spätestens ab Weiche 2, als er die im Gleisbett und im Profil seiner einfahrenden Lok befindlichen 2 Personen bemerkte, nicht nur Warnpiffe bzw. einen Dauerpfeiff abgeben müssen, sondern er hätte angesichts der erkannten Gefahr bereits hier eine Schnellbremsung einleiten müssen. Er hatte erkannt, dass die beiden im Gleisbett befindlichen Personen auf seine Warnpiffe nicht durch Handzeichen oder gar Blickzuwendung reagierten, somit durfte er nicht darauf vertrauen, dass diese rechtzeitig das Profil der einfahrenden Lok auf Gleis 2 verlassen würden. Bei rechtzeitiger Bremsung hätte der Angeklagte X den Unfall vermeiden können.

Auch die Angeklagten Z und Y haben sich einer Pflichtverletzung schuldig gemacht. Diese Pflichtverletzung führte zum Tod vom M. L.. Nach Durchführung der Reparatur begab sich der Angeklagte Y auf den Führerstand, während der Angeklagte Z gemeinsam mit M. L. sich über die Leiter ins Gleisbett begaben. Sowohl der Angeklagte Z als auch M. L. trugen keine Sicherheitswesten, obwohl auf der Lok Sicherheitswesten vorhanden waren. Sowohl der Angeklagte Y als auch der Angeklagte Z durften dem Hinweis des Zeugen K., das Gleis sei bis 14.15 Uhr sicher, nicht vertrauen. Es ist allgemein bekannt, dass Verspätungen - wie auch hier geschehen - ohne Not aufgeholt werden können. Ihnen war bekannt, dass sich auf Gleis 2 ein Zug befand und in Kürze in den Bahnhofsbereich U. einfahren werde. Nach Durchführung der Reparatur kümmerten sich weder der Angeklagte Z noch der Angeklagte Y darum, wo sich M. L. aufhielt. M. L. war den beiden Angeklagten Y und Z als Auszubildender anvertraut. Das Nachbargleis Nr. 2 war nicht gesperrt. Es war für beide auch vorhersehbar, dass angesichts der Geräusche und der Rauchentwicklung M. L. einen möglicherweise einfahrenden Zug, der schließlich auch erwartet wurde, nicht bemerken würde. Beide Angeklagten hätten jedoch sicherstellen müssen, dass sich M. L. gerade nicht im Gefahrenbereich des auf Gleis 2 einfahrenden Zuges N 16 aufhielt.

Die Angeklagten handelten rechtswidrig und schuldhaft. Rechtfertigungs- oder Entschuldigungsgründe sind nicht ersichtlich.

Zur Ahndung des von dem Angeklagten X begangenen Unrechts erachtete das Gericht die Verhängung einer Geldstrafe von 150 Tagessätzen zu je 50,- EUR, bezüglich des Angeklagten Y und des Angeklagten Z jeweils eine Geldstrafe von 60 Tagessätzen zu je 40,- EUR für sachgerecht und ausreichend.

Bei der Strafzumessung hat das Gericht zugunsten aller Angeklagten berücksichtigt, dass diese bislang strafrechtlich nicht nachteilig in Erscheinung getreten sind. Die größere Verantwortlichkeit trifft jedoch den Angeklagten X. Dieser hat die Gefahrensituation erkannt und ist sehenden Auges weiterhin mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h mit seiner Lok gefahren, er hat somit den größeren Verantwortungsbeitrag zu tragen.

Demgegenüber sieht das Gericht das Verschulden von den Angeklagten Y und Z als geringer an.

Zugunsten aller Angeklagten musste auch bedacht werden, dass es sich um ein Augenblicksversagen handelt. Alle Angeklagten handeln in ihrer Freizeit zur Freude der Gemeinschaft. Eine Durchführung solcher Dampflokomotive-Events, die zahlreiche Zuschauer anziehen, wäre ohne den gesellschaftlichen Einsatz von Menschen wie den Angeklagten nicht möglich.

Zugunsten der 3 Angeklagten hat das Gericht auch nicht unberücksichtigt gelassen, dass offenbar die Sicherheitsmaßnahmen im Bereich des Bahnhofs U. nicht hinreichend waren. Deshalb trifft die Verantwortlichen für die Durchführung dieses Dampflokomotive-Spektakels gleichfalls ein nicht unerhebliches Verschulden.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 465 StPO i.V.m. § 470 StPO.

Johann, Richter am Amtsgericht

Ausgefertigt:

S. Brost, Justizobersekretärin als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle