

Rechtsgebiete: Strafrecht

ID:

Gericht: AG Garmisch-Partenkirchen

Datum der Verkündung: 28.06.2001

Aktenzeichen: 3 Ds 51 Js 19426/00

Rechtsquellen:

§ 52 StGB, § 56 I StGB, § 229 StGB, § 230 I S. 1 StGB, § 315a I Nr. 2, III Nr. 2 StGB,

Schlagworte:

Zugführerhaftung

Leitsätze:

Urteil

-3 Ds 51 Js 19426/00- AG Garmisch-Partenkirchen

IM NAMEN DES VOLKES URTEIL

des Amtsgerichts Garmisch-Partenkirchen
in der Strafsache gegen

F.

W.

S.

wegen Fahrlässiger Körperverletzung

aufgrund der Hauptverhandlung vom 28.06.2001, an der teilgenommen haben:

I. Der Angeklagte W ist schuldig der fahrlässigen Gefährdung des Bahnverkehrs in Tateinheit mit fahrlässiger Körperverletzung in 59 rechtlich zusammentreffenden Fällen.

II. Er wird deswegen - kostenpflichtig - verurteilt zur Freiheitsstrafe von 10 Monaten, deren Vollstreckung zur Bewährung ausgesetzt wird.

III. Die Angeklagten F und S werden jeweils auf Kosten der Staatskasse freigesprochen.

Angewendete Vorschriften: §§ 52, 56 I, 229, 230 I S. 1, 315 a I Nr. 2., III Nr. 2. StGB.

GRÜNDE:

(In Richtung gegen die Angeklagten F und S abgekürzt gemäß § 267 Abs. 5 Satz 2 StPO)

I.

Der verheiratete Angeklagte W. hat als Oberster Betriebsleiter der Bayerischen Zugspitzbahn ein monatliches Nettoeinkommen von rund 5.000,-- DM.

Vorstrafen liegen nicht vor.

II.

1. Am 10. Juni 2000 gegen 10.47 Uhr kam es auf der eingleisigen Schienenstrecke der Bayerischen Zugspitzbahn zwischen Ga.-Pa. und Gr. - der sogenannten Talstrecke - bei Kilometer 3,06 an der östlichen Einfahrt des "Ka."-Tunnels zu einer Frontalkollision zwischen dem mit einer Geschwindigkeit von 43 Stundenkilometern in Richtung Ga.-Pa. fahrenden - leeren - Doppeltriebwagen - DTW 10 - mit als Lokführer und dem mit einer Geschwindigkeit von 37 Stundenkilometern Richtung Gr. fahrenden und mit mindestens 60 Fahrgästen besetzten Triebwagen - TW 309 - , der von dem freigesprochenen Angeklagten F. geführt wurde. Bei ihm im Führerstand befand sich der Angeklagte W. als Oberster Betriebsleiter der Bayerischen Z.-bahn, der mit Triebwagenführer F. eine technische Einweisungsfahrt auf dem neuen Triebwagen-Modell durchführte.

Der DTW 10 hatte den Bahnhof Gr. gegen 10.37 Uhr nach Freigabe durch den freigesprochenen Angeklagten S., den Fahrdienstleiter im Bahnhof Gr. verlassen. Der TW 309 verließ den Bahnhof Ga.-Pa. um 10.41 Uhr als Zug 15 im Plan ohne dass dafür die erforderliche ausdrückliche Fahrerlaubnis vom Fahrdienstleiter erteilt worden war.

2. Irgendeine technische Sicherung der Züge gegen Zusammenstoß, etwa auch nur Signaleinrichtungen waren auf der Bahnstrecke nicht vorhanden, auf der zum sicheren Zugbetrieb einzig das "Zugleitverfahren" zur Verfügung stand und einzuhalten war. Dieses sieht unter anderem genau geregelte Anfragen und Befehle zum Zugbetrieb sowie entsprechende Eintragungen in Meldebögen und Fahrberichte vor.

Die verbalen Zurufe unter dem Zugleiter im Bahnhof Gr. und den Zugführern nach Ankunft bzw. vor Abfahrt in Ga.-Pa. sowie auf der Strecke erfolgten über in den Führerständen installierte Funksprechgeräte, die aber in dem gerade erst angeschafften und in Dienst gestellten neuen TW 309 noch fehlten. Der Angeklagte W hatte deshalb für die Einweisungsfahrt ein Handsprechfunkgerät mitgenommen und nahm den Funksprechverkehr damit auch selbst und allein vor.

Vor der Abfahrt in Ga.-Pa. hatte sich zwischen dem Obersten Betriebsleiter W. und dem Triebwagenführer F. noch folgender Dialog ergeben:

- W: "Fahr ma";
- F: "Derf ma?"

– W: "Abfahrtszeit ham ma; Fahrgäste sind auch alle herin."

Der Angeklagte W hatte zwar - wovon jedenfalls bei ihm als unwiderlegt und daher möglich auszugehen war - zuvor (vor Abfahrt des TW 309 als Zug 12 im Plan von Gr. nach Ga.-Pa. gegen 10.05 Uhr) am Bahnsteig in Gr. mit Zugleiter S. persönlich besprochen, dass die Einweisungsfahrt mit diesem Triebwagen dann ab Ga.-Pa. als Zug 15 im Plan mit fahrplanmäßiger Abfahrtszeit um 10.39 Uhr erfolgen solle. Der Angeklagte W. unterließ es jedoch vor der Abfahrt in Ga.-Pa., die gemäß § 17 Abs. 6 der "Fahrdienstvorschrift" für die Bayerische Z.-bahn (FV-BZB) in der vom 18.05.1996 an gültigen Fassung erforderliche Zustimmung des Fahrdienstleiters (S. in Gr.), also die "Fahrerlaubnis" einzuholen. Bei letzterem war die - lediglich dispositive - Absprache über den weiteren Zuglauf, wenn sie überhaupt erfolgt und von ihm (S.) in der angeblichen Hektik auf dem Bahnsteig in Gr. überhaupt bewusst aufgenommen worden war, jedenfalls wieder in Vergessenheit geraten. Der Angeklagte W. wiederum hatte, eingedenk dieser - angeblichen - vorherigen Zuglauf-Absprache - nicht mehr daran gedacht oder es bewusst für entbehrlich gehalten, noch besagte Fahrerlaubnis einzuholen, ohne die man aber in Ga.-Pa. nicht abfahren und er dem Triebwagenführer F. keinen Abfahrtsbefehl erteilen durfte.

So geschah es, dass die Züge auf Kollisionsfahrt gingen und an der von den - sonst ganz überwiegend guten - Sichtmöglichkeiten her ungünstigsten Stelle, in der Gleiskurve und in dem einen Tunnel aufeinandertrafen. Die Kollisionsfahrt und damit auch der Zusammenstoß wären vermieden worden, wenn der Angeklagte W. vor Abfahrt eben nach der vorgeschriebenen Zustimmung des Fahrdienstleiters (über das von ihm benutzte Funksprechgerät) gefragt hätte; denn dann wäre wegen des 4 Minuten vorher in Gr. abgefertigten DTW 10 die Fahrerlaubnis von S verweigert worden.

Dem Angeklagten F. war zwar bewusst, dass OBL W. jedenfalls in seiner (F.) Gegenwart die Zugleiter- Fahrerlaubnis nicht ausdrücklich erfragt hatte, und er hatte deren Erforderlichkeit auch noch mit den Worten "Derf ma?" zum Ausdruck bringen wollen, doch war er möglicherweise und irrtümlich davon ausgegangen, das OBL W. die Fahrerlaubnis über das ausschließlich von diesem benutzte Funksprechgerät eingeholt hätte, während er, F. mit dem Umrüsten der Führerstände nach Ankunft im Bahnhof Ga-Pa beschäftigt und eine zeitlang von W. getrennt war.

3. Bei dem Zusammenstoß wurden 28 Fahrgäste schwer und 31 leicht verletzt.
Weiter entstand ein Sachschaden in Höhe von ca. DM 8.000.000,00.

Am schwersten verletzt wurde folgende Personen:

- __ (Brüche an beiden Beinen und am rechten Arm),
- __(Fraktur rechtes Sprunggelenk Mittelgesichtsfraktur mit Orbitaboden- und Jochbeinfraktur mit Verlust von Zähnen, Gehirnerschütterung),
- __ (Frakturen im Gesichtsbereich, Wirbelsäulenverletzung, Prellungen und Blutergüsse an der rechten Körperseite, Lähmungserscheinungen der rechten Körperseite),
- __ (Schädelbruch),
- __ (Beckenringbruch, Verdacht auf Kreuzbandhaarriss, Prellungen linke Körperseite).

Folgende weitere Personen erlitten ebenfalls schwere Verletzungen: _ _ _ _ _

Leicht verletzt wurde folgende Personen: _ _ _ _

III.

Der Sachverhalt war festzustellen aufgrund der Angaben der Angeklagten, soweit ihnen zu folgen war, der Zeugenaussage von Lokführer, der im Einverständnis der Beteiligten verlesenen Zeugenaussagen der verletzten Fahrgäste und, soweit vorhanden, ärztlichen Atteste über die Verletzungen sowie des in der Hauptverhandlung erstatteten Gutachtens des Sachverständigen Kistler vom Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle M..

Insbesondere hat der Angeklagte W. den Sachverhalt eingeräumt mit dem ausdrücklichen Eingeständnis, sich der unterlassenen Nachfrage nach der zur Abfahrt erforderlichen Fahrerlaubnis im Sinne eines ebenso unentschuldbaren wie ihm unerklärlichen Fehlers jedenfalls aus heutiger, nachträglicher Sicht und damit seiner Pflichtwidrigkeit und Verantwortung für das Unglück vollauf bewusst zu sein.

Wie vom Gutachter überzeugend vorgetragen worden und auch ohne weiteres einleuchtend ist, muss strikt unterschieden werden zwischen Zuglauf-Disposition bzw.-Koordinierung und Sicherung des Bahnverkehrs und haben Absprachen und also auch die angebliche Absprache zwischen W. und S. in Gr. über den weiteren Zuglauf stets nur dispositiven Charakter und vermögen niemals die Fahrdienstvorschriften zu ändern oder außer Kraft zu setzen, die zur Betriebssicherheit stets und strikt einzuhalten sind. Die ausnahmslos in jedem Fall vor Abfahrt einzuholende Zustimmung des Fahrdienstleiters ist gleich zu setzen der Fahrtstellung eines Signals, so zu sagen "grünem Licht", das man ohne die ausdrücklich erklärte Fahrerlaubnis nicht hat. Auf letztere muss und musste also ebenso strikt geachtet werden wie auf ein Signal oder Lichtzeichen bei technischer Sicherung.

IV.

Der Angeklagte W. war damit für schuldig zu befinden, in 59 Fällen zugleich durch Fahrlässigkeit die Körperverletzung einer anderen Person verursacht zu haben und durch dieselbe Handlung fahrlässig als Führer eines Schienenbahnfahrzeuges oder als sonst für die Sicherheit Verantwortlicher durch grob pflichtwidriges Verhalten gegen Rechtsvorschriften zur Sicherung des Schienenbahnverkehrs verstoßen zu haben und dadurch fahrlässig Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutenden Wert gefährdet zu haben,

strafbar als

fahrlässige Körperverletzung in 59 in Tateinheit stehenden Fällen in Tateinheit mit fahrlässiger Gefährdung des Bahnverkehrs gemäß

§§ 229, 230 Abs. 1 Satz 1, 315 a Abs. 1 Nr. 2, Abs. 3 Nr. 2, 52 StGB.

Strafantrag wurde jeweils von folgenden Personen form- und fristgerecht gestellt:

Im Übrigen hat die Staatsanwaltschaft das besondere öffentliche Interesse an der Strafverfolgung angenommen.

V.

Für die Strafbemessung innerhalb des gemäß §§ 52 Abs. 2 / 229 StGB bis zu 3 Jahren Freiheitsstrafe reichenden gesetzlichen Rahmens war im Wesentlichen bestimmend:

Sehr für den Angeklagten W. sprachten und sind ihm entsprechend stark mildernd angerechnet worden seine Geständigkeit und Schuldeinsicht.

Dem gegenüber lag schon ein Erschwerungsgrund darin, dass zugleich mit der fahrlässigen Körperverletzung auch der Tatbestand der fahrlässigen Gefährdung des Bahnverkehrs verwirklicht worden ist.

Die entscheidenden Straferschwerungsgründe - aus denen nach Auffassung des Gerichts eine Geldstrafe auch den Strafzweck nicht mehr erfüllen konnte - wurden zunächst in der großen Anzahl der Verletzten und sodann - und vor allem - in dem mannigfachen und teils sehr ausgeprägten Leid vor allem der schwerer Verletzten erblickt, die sich Verletzungen zugezogen haben, die erfahrungsgemäß lang anhaltende, in etlichen Fällen wohl nie abklingende Folgen (auch psychischer Art) haben. Dies verleiht der Fahrlässigkeitstat doch ungewöhnlich hohes Gewicht.

Den Angeklagten kann auch kein Mitverschulden des freigesprochenen Fahrdienstleiters (S.) entlasten, denn diesen trifft nach den Feststellungen (siehe auch im Folgenden) eben keine Schuld.

Unter den für und gegen den Angeklagten sprechenden Umständen erschien eine wenigstens im oberen Bereich des ersten Drittels des Strafrahmens liegende Freiheitsstrafe von 10 Monaten erforderlich, aber auch ausreichend.

Deren Vollstreckung war zur Bewährung auszusetzen, nachdem die dafür erforderliche Bewährungserwartung im Sinne von § 56 Abs. 1 StGB fraglos gegeben war.

VI.

Die Angeklagten F. und S. waren jeweils aus tatsächlichen Gründen freizusprechen.

1. Der Fahrdienst auf der gegenständlichen Fahrt von TW 309 war vom Angeklagten W. übernommen bzw. ihm übertragen worden, sodass der Angeklagte F. sich auf die bloße technische Bedienung des Schienenfahrzeugs beschränkte. Dies sehen so nicht nur beide Angeklagte, insbesondere auch der Angeklagte W., sondern entspricht auch dem äußeren Bild:

Es handelte sich um eine Lernfahrt zur Einweisung des Triebwagenführers F. in die technischen Gegebenheiten des neuen Modells, auf die er sich auch konzentrieren sollte, und das für den Sprechkontakt mit dem Fahrdienstleiter in Gr. notwendige Funkgerät war nicht im Führerstand installiert, sondern, und zwar ausschließlich in der Hand seines mitfahrenden Vorgesetzten.

Unter diesen Umständen hätte man ihm allein noch den Vorwurf machen können, dass er als sachkundige Fachkraft verpflichtet war, OBL W. auf den Verstoß gegen das Regelwerk hinzuweisen, soweit für ihn erkennbar war, dass tatsächlich keine Fahrerlaubnis für die Abfahrt in Ga.-Pa. vorlag. Dafür war aber kein genügender Beweis zu finden. Nach den schon im Sachverhalt getroffenen Feststellungen kann (auch wenn dies andererseits nicht bewiesen ist) der Angeklagte F. der Meinung gewesen sein, dass sein den Fahrdienst übernommen haben der Vorgesetzter die zur Abfahrt erforderliche Zugleiter-Zustimmung eingeholt habe. Aus seiner (F.'s) Sicht war dazu sowohl Gelegenheit, während er mit der Umrüstung des

Triebwagens auf den anderen Führerstand beschäftigt war, als auch der zeitliche Rahmen nach § 10 Abs. 4 der Fahrdienstvorschrift gegeben.

Nur wenn - was nicht festgestellt werden konnte - der Angeklagte F. Anlass gehabt haben sollte, das Gegenteil anzunehmen (also dass OBL W. tatsächlich noch keine Fahrerlaubnis eingeholt habe), hätte er über seine Frage "Derf ma?" hinaus noch weiter "nachhaken" müssen.

2. Aus der bereits unter III. dargestellten strikten Trennung von Zuglauf-Disposition und Regelwerk zur Sicherung des Bahnverkehrs, den Fahranfragen und -erlaubnissen als "Ersatz" für technische Sicherungen wie Signale folgt, dass der Angeklagte S. als Fahrdienstleiter in Gr. nicht nur darauf vertrauen konnte, sondern auch durfte, dass ohne Fahranfrage an ihn und Zustimmung durch ihn - also ohne "Grünlicht" - kein Zug in Ga.-Pa. abfährt, auch wenn seine Unsicherheiten über die weitere Gestaltung des Zugumlaufs (im Sinne der oben genannten Disposition) noch so groß waren. Das Gericht folgte insoweit voll und ganz der überzeugend und plausibel erschienenen Feststellung des Gutachters, dass der Angeklagte S. gegen keine Bestimmung der Fahrdienstvorschriften verstoßen hat.

Gerade im Interesse der Sicherheit muss man die genannten Bereiche strikt trennen: Signalgebung oder wie hier Fahrerlaubnisfragen und -erteilungen müssen unabhängig von Disposition bzw. Koordinierung des Zugumlaufs funktionieren. In Folge dessen kann dem Angeklagten S. nicht vorgeworfen werden, er habe wegen - angeblich - vorher getroffener dispositiver Absprache (mit W.) oder auch nur wegen der bei ihm über den weiteren Zugumlauf entstandenen Unsicherheit damit rechnen müssen, dass nun zur Abfahrt von TW 309 in Ga.-Pa. keine Fahranfrage an ihn mehr gerichtet werde. Nach Auffassung des Gerichts musste er dies nicht, will man nicht das ganze - und eben zulässige - Sicherheitssystem des Zugleitbetriebs aushöhlen bzw. verwässern und einen untauglichen "Brei" aus Zugdisposition und Sicherheitsregeln erzeugen.

VII.

Es folgten die Kostenpflicht des verurteilten Angeklagten W. aus § 465 Abs. 1 StPO, die Kostenentscheidung bei den freigesprochenen Angeklagten jeweils aus § 467 Abs. 1 StPO.