

Rechtsgebiete: Strafrecht, Bahnverkehrsgefährdung

ID:

Gericht: Amtsgericht Karlsruhe

Datum der Verkündung: 25.03.2003

Aktenzeichen: 14 Cs 41 Js 12024/01

Rechtsquellen:

§ 229 StGB, § 52 StGB,

Schlagworte

Strafverfahren wegen fahrlässiger Gefährdung des Bahnverkehrs

Leitsätze:

Urteil

-14 Cs 41 Js 12024/01- AG Karlsruhe

**Im Namen des Volkes
Urteil**

in der Strafsache gegen

X

wegen fahrlässiger Körperverletzung u. a.

Das Amtsgericht - Strafabteilung 14 - Karlsruhe hat in der Sitzung vom 25.03.2003, an der teilgenommen haben:

Richter am Amtsgericht Rastetter als Strafrichter

Rechtsreferendar Hoffmann als Beamter der Staatsanwaltschaft

Rechtsanwalt H., Karlsruhe als Verteidiger

Justizobersekretärin Steiner als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

für Recht erkannt:

Der Angeklagte wird wegen fahrlässiger Körperverletzung in drei tateinheitlichen Fällen zu einer Geldstrafe von 25 Tagessätzen in Höhe von jeweils € 50,00, Endsumme somit € 1250,00 verurteilt.

Dem Angeklagten wird gestattet, Geldstrafe und Verfahrenskosten in monatlichen Raten a € 125,00 zu bezahlen.

Der Angeklagte hat die Verfahrenskosten und seine notwendigen Auslagen zu tragen.

Strafvorschriften: StGB: § 229; 52

Gründe:

I.

Er ist von Beruf Triebfahrzeugführer und als solcher bei der AVG beschäftigt.

Zu seinen wirtschaftlichen Verhältnissen hat er keine Angaben gemacht. Ausweislich der Auskünfte aus dem Bundes- und Verkehrszentralregister ist der Angeklagte weder in straf- noch in verkehrsrechtlicher Hinsicht negativ in Erscheinung getreten.

II.

Der Angeklagte führte am 5. Feb. 2001 gegen 13:45 Uhr einen Stadtbahnzug der Linie S 11, bestehend aus zwei aneinander gekuppelten Triebfahrzeugen und zwar einem achtachsigen sowie einem sechachsigen Fahrzeug, der Linie S 11 von Ka-A.bahnhof in Richtung Et.. Zwischen den Haltepunkten Ka-A.bahnhof und Ka.-Da. wurde Montagearbeiten an der Oberleitung durchgeführt. Die Baustelle war durch einen Sicherungsposten sowie die Einrichtung einer Langsamfahrstelle abgesichert. Es war angeordnet auf Sicht zu fahren und die zulässige Höchstgeschwindigkeit durch entsprechende Langsamfahrtafeln nach der Eisenbahnsignalordnung auf 30 km/h beschränkt. Die Langsamfahrzeichen waren ordnungsgemäß aufgestellt.

Auf die Langsamfahrstelle und die Baustelle war auch durch eine sogenannte „Beta“ hingewiesen, wobei zum Vorfallszeitpunkt die Beta Nr. 23/2001, welche seit 2. Feb. 2001 07:00 Uhr bis 9. Feb. 2001 16:00 Uhr gültig gewesen ist, hingewiesen. Hierbei war jedoch der Baufortschritt an der Baustelle nicht berücksichtigt, sondern die Beta bezog sich lediglich auf die Baustelle auf der Überführung der Albtalbahn über die Südtangente und die Eisenbahnlinie. Tatsächlich wurde jedoch weiter in Fahrtrichtung Süd, nämlich in Richtung Et. gearbeitet. Die Langsamfahrstelle war jedoch noch nicht aufgehoben. Der Angeklagte hat diese Beta auch zur Kenntnis genommen, nämlich bei seinem Dienstantritt an der Endhaltestelle Ho.. Infolge außer Achtlassens der einem Triebfahrzeugführer zumutbaren und notwendigen Sorgfaltpflicht hat der Angeklagte sich nicht mehr an die Beta erinnert und auch die aufgestellten Langsamfahrtafeln nicht beachtet. Er hat die auf Sicht zu befahrende Strecke, bei der eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet gewesen ist, mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten befahren, wobei die anhand der Diagrammscheibe festgestellte Höchstgeschwindigkeit 78 km/h betrug. Der Triebfahrzeugführer ist seitens der Betriebsleitung zum kundenfreundlichen Verhalten angehalten, beispielsweise soll er für Fahrgäste zur Bereitstellung an der Ausstiegsstelle Taxi über den Betriebsfunk bestellen. Der Angeklagte war durch solche Tätigkeiten, nach eigenen Angaben, nach Abfahrt, an der Haltestelle Ka-A.bahnhof abgelenkt. Die

Geschwindigkeitsüberschreitung hatte zur Folge, dass der Angeklagte die innerhalb seines Fahrgleis stehende fahrbare Montageleiter, auf der die Arbeiter arbeiteten zu spät erkannte und trotz Einleitung einer Notbremsung die Leiter umfuhr, so dass die Arbeiter Verletzungen davon trugen. Der Zeuge erlitt schwere multiple Prellungen sowie einen Schock, die einen kurzzeitigen stationären Aufenthalt im Krankenhaus erforderlich machten, die Zeugen wurden durch Prellungen leicht verletzt. Der Zeuge hat deshalb keine Verletzungen erlitten, weil er, außerhalb der Leiter auf dem Mast geblieben ist. Bei Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, hätte der Angeklagte den Unfall vermeiden können. Es war weiter festzustellen, dass der Sicherungsposten nicht am Mast 33, was seiner optimalen Beobachtungsposition entsprochen hätte, gestanden ist, sondern in Höhe der Arbeiter am Mast 35. Letztendlich hätte jedoch auch bei einer rechtzeitigen Warnung des Sicherungsposten, sofern dieser am Masten 33 gestanden wäre, wegen der überhöhten Geschwindigkeit, welcher der Angeklagte mit seinem Triebfahrzeug eingehalten hat, der Unfall nicht hätte vermieden werden können, weil die berechnete Räumzeit der Baustelle für eine derartig hohe Geschwindigkeit nicht ausgelegt gewesen ist.

Das Gericht hat diesen Sachverhalt festgestellt aufgrund des überzeugenden Gutachtens des Sachverständigen Wiese, der Einlassung des Angeklagten, soweit dieser gefolgt werden konnte, sowie der Angaben der Zeugen.

Der Angeklagte hat sich dahingehend eingelassen, er habe den Unfall nicht vermeiden können. Im Übrigen sei die Sicherung der Baustelle nicht optimal gewesen, insbesondere hätte eine technische Vorrichtung, beispielsweise Zwangsbremsungen bei Überschreiten der angeordneten Geschwindigkeit vorhanden sein müssen, wie dies auch auf anderen Strecken der Fall ist, besonders auf DB-Strecken. Dies kann den Angeklagten jedoch nicht entlasten, er wusste, dass diese Sicherung auf der Albtalbahn, nicht vorhanden ist. Er hat auch zugegeben die Betriebsanweisungen gelesen zu haben. Er könne sich diese nicht alle vergegenwärtigen. Die Langsamfahrtschilder beim Albtalbahnhof seien nicht an der richtigen Stelle gestanden. Insoweit wird auf die bei den Akten befindlichen Lichtbilder (As. 49 - 55) verwiesen. Aus der Lichtbildmappe geht hervor, dass das Geschwindigkeit begrenzende Langsamfahrtschild (Bild 7 + 8) umgelegt ist, auch das Anfangsschild der Langsamfahrstrecke (Bild 9 As. 31) ist umgelegt worden. Diese Bilder wurden jedoch nach Vermerk des Polizeibeamten, der die Bilder gefertigt hat, nach dem Unfall umgelegt da die Baustelle vom Sicherungsposten nach dem Unfall und vor Fertigstellung der Bilder abgemeldet worden ist. Zum Tatzeitpunkt waren diese Schilder jedoch ordnungsgemäß aufgestellt. Wenn der Angeklagte meint, diese nicht gesehen zu haben, so ist er nicht mit der notwendigen Aufmerksamkeit gefahren. Soweit der Angeklagte behauptet, der Sicherungsposten sei nicht am Mast 33 gestanden, so ist dies richtig. Daran kann auch die Aussage des Zeugen, der meint er sei am Mast 33 gestanden nichts ändern, da insoweit die Angaben der Zeugen entgegenstehen. Darauf kommt es jedoch letztendlich nicht an. Wenn der Angeklagte nämlich die zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h eingehalten hätte, so hätte er bei einer Sichtweite von, so der Sachverständige Wiese, 100 - 120 m noch rechtzeitig anhalten können. Bei einer angenommenen Bremswirkung von 2,0 m / sec. 2 wäre ein Anhalten bei einer Geschwindigkeit von 65 km/h einschließlich der Zubilligung einer Reaktionszeit von 1 Sekunde mit einem Anhalteweg von 99,5 m und somit vor der Arbeitsstelle gerade noch möglich gewesen. Dies lässt für das Gericht nur den Schluss zu, dass der Angeklagte, er räumt selbst ein, schneller als 30 km/h gefahren zu sein, entweder eine Geschwindigkeit von mehr als 65 km/h eingehalten hat, oder er bei erkennen der Gefahr, sofern eine Geschwindigkeit von unter 65 km/h einhalten wurde, zu spät reagiert hat. Dies unabhängig davon, ob der Zeuge als Sicherungsposten an der richtigen Stelle gestanden ist oder nicht. Die Zeugen bekundeten glaubhaft die von ihnen

erlittenen Verletzungen. Damit steht fest, dass der Angeklagte durch Fahrlässigkeit die Körperverletzung tateinheitlich von drei Personen fahrlässig verursacht hat.

Soweit dem Angeklagten im Strafbefehl ein tateinheitliches Vergehen der fahrlässigen Gefährdung des Bahnverkehrs zur Last gelegt worden ist, konnte eine Verurteilung nicht erfolgen. Der Angeklagte hat insoweit nicht grob pflichtwidrig gegen Rechtsvorschriften, welche zur Sicherung des Schienenbahnverkehrs erlassen wurde, verstoßen. Die Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) ist eine solche der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs dienende Rechtsvorschrift. Die Eisenbahnsignalordnung, welche im Straßenverkehr vergleichsweise der Straßenverkehrsordnung entspricht, ordnet bestimmte Verhalten für den Triebfahrzeugführer an. Die Betras, sind innerdienstliche Anweisungen, die nicht als Vorschriften, die zur Sicherung des Bahnverkehrs erlassen wurden, angesehen werden können, da solche Rechtsvorschriften nur formelle Gesetze oder Rechtsverordnungen darstellen (Tröndle/Fischer: Strafgesetzbuch, 51. Auflage; 2003; § 315a Rdn. 7). Der Angeklagte hat die durch die entsprechende Signale nach der Eisenbahnsignalordnung angeordnete Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h deutlich überschritten. Eine fahrlässige Nichtbeachtung der durch die Eisenbahnsignalordnung angeordneten Höchstgeschwindigkeit, die vorliegend auf Fahrlässigkeit beruht, ist jedoch nicht als grobe Verletzung einer der Sicherheit des Schienenverkehrs dienenden Rechtsvorschrift anzusehen. Deshalb konnte eine Verurteilung wegen eines Vergehens der fahrlässiger Gefährdung des Schienenverkehrs nicht erfolgen. Da die Taten der fahrlässigen Gefährdung des Schienenverkehrs und der fahrlässigen Körperverletzung tateinheitlich begangen worden wären, war ein Freispruch insoweit nicht möglich.

Der Angeklagte hat somit tateinheitlich in drei Fällen durch Fahrlässigkeit die Körperverletzung Anderer verursacht. Dies ist ein Vergehen der fahrlässigen Körperverletzung in tateinheitlich drei Fällen, strafbar gemäß § 229, 52 StGB.

Der Angeklagte war deswegen zu bestrafen, Es war zu berücksichtigen, dass der Angeklagte bislang strafrechtlich nicht Erscheinung getreten ist. Bei der Strafzumessung war auch zu berücksichtigen, dass der Sicherungsposten, obwohl dies letztendlich keine Auswirkung auf den Unfall gehabt hat, nicht ordnungsgemäß sich aufgestellt hat und somit das Warnsignal zu spät gegeben hat. Weiter war zu berücksichtigen, dass mit Ausnahme des Zeugen die Verletzungen der Zeugen verhältnismäßig glimpflich abgelaufen sind. Auch bei dem Zeugen ist eine vollständige Wiederherstellung der Gesundheit erfolgt; er musste jedoch stationär behandelt werden. Es war zu berücksichtigen, dass der Angeklagte sich um den verletzten Zeugen gekümmert hat und ihn auch im Krankenhaus besucht hat.

Dem Gericht erschien daher eine Geldstrafe von 25 Tagessätzen für tat- und schuldangemessen. Nachdem der Angeklagte zu seinen wirtschaftlichen Verhältnissen keine Angaben gemacht hat, waren die Vermögensverhältnisse, insbesondere das monatliche Einkommen des Angeklagten zu schätzen. Das Gericht geht sicherlich nicht falsch in der Annahme, dass eine Triebfahrzeugführer € 1500 netto monatlich verdient. Der einzelne Tagessatz war mit 50 € festzusetzen. Dies ergibt eine Endsumme der Geldstrafe von 1250 €. Dem Angeklagten war Ratenzahlung zu gestatten.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 465 StPO.

Rastetter, Richter am Amtsgericht