

Verfügung

1. Siehe Verfügung gesondert in der Handakte.
2. Vermerk (gefertigt von OstA Hoppe):

Vermerk zum Zugunglück in Bad Münden am 09.09.2002 - Bewertung der Eisenbahndelikte (gefertigt von OstA Hoppe)

a) Am 09.09.2002 um 20:44 Uhr stießen im Bahnhof Bad Münden die Güterzüge IRC 51219 und KC 62848 frontal zusammen. Bei diesem Bahnbetriebsunfall entstand an beiden Güterzügen und an den Bahnbetriebsanlagen erheblicher Sachschaden. Beide Triebfahrzeugführer wurden leicht verletzt und ins Krankenhaus gebracht. Ein an achter Stelle des Zugverbandes des Güterzuges IRC 51219 eingestellter Güterwagen mit 49,4 t flüssigem Epichlorhydrin wurde ebenfalls erheblich beschädigt, so dass das Epichlorhydrin austrat und in Brand geriet und explodierte. Die eingesetzten Feuerwehrleute und die Anwohner der in der Nähe befindlichen Häuser haben wegen erlittener Verletzungen zum Teil Strafantrag gestellt.

Triebfahrzeugführer des Güterzuges IRC 51219 ist der Beschuldigte [REDACTED] (Personalien vgl. Ordner Ermittlungskomplex 1a Bl.1). Triebfahrzeugführer des KC 62848 ist der Beschuldigte [REDACTED] (vgl. a.a.O. Bl. 2).

Wie in dem Gutachten des Eisenbahnbundesamtes vom 01.07.2004 dargestellt (vgl. Bl. 156 Ordner Unfallursache A/II) war die Durchfahrt durch den Bahnhof Bad Münden aufgrund von Bauarbeiten lediglich auf einem Gleis der zweigleisigen Bahnführung möglich. Bereits seit den Mittagsstunden des 09.09.2002 mussten daher Züge der Fahrtrichtung von Hameln nach Hannover abweichend von dem üblichen Fahrweg über das Gegengleis (Gleis 2) durch den Bahnhof Bad Münden geleitet werden. Der aus Richtung Hameln zulaufende KC 62848 sollte angesichts erheblicher Verspätungen vorrangig durch den Bahnhof Bad Münden geleitet werden. Das hatte zur Folge, dass der entgegenkommende IRC 51219 vor der einspurigen Streckenführung am Signal Esig A mit Vorsignal Avsig N am km 41,120 zum Halten gebracht werden musste, um den entgegenkommenden Güterzug KC 62848 die Durchfahrt durch die eingleisige Streckenführung im Bahnhof Bad Münden zu ermöglichen (vgl. hierzu schematischer Lageplan zum Ergebnis Bad Münden im Ordner A/II Unfallursache/Gutachten Anlage 1, Bl.210).

Aufgrund der Ermittlungen des BGS und nach den Feststellungen des Gutachtens des Eisenbahnbundesamtes (S. 198 a.a.O.) steht fest, dass der IRC 51219 an dem "Halt" zeigenden Signal Esig A vorbei fuhr und frontal mit dem entgegenkommenden KC 62848 zusammen prallte. Als Ursache für das Vorbeifahren an dem Einfahrtsignal in Bad Münden aus Richtung Seelze ist sowohl nach dem Gutachten des Prof. Dr. Ing. Thomas Siefer vom 05.05.2004 (vgl. Bl. 57 ff. dieses Gutachtens in Unfallursache Ordner A/II) als auch nach dem Gutachten des Eisenbahnbundesamtes (vgl. Bl. 198 a.a.O.) ein unzureichendes Bremsvermögen des IRC 51219 zu sehen. Prof. Siefer legt in dem Gutachten dar, dass ein Mangel an den Luftabsperrhähnen zwischen den Waggons 4/5 oder 5/6 vorhanden war, so dass damit die mangelnde Bremswirkung zu erklären ist. Worauf dieser Bremsmangel zurückzuführen ist, konnte weder durch das Gutachten des Prof. Siefer noch durch das Gutachten des Eisenbahnbundesamtes erklärt werden. Festzustellen ist, dass der von dem Beschuldigten

5

████████ geführte Güterzug IRC 51219 einen Mangel an den Luftabsperrröhren zwischen den Waggons 4-5 oder 5-6 hatte, so dass es zu der mangelhaften Bremswirkung kam. Prof. Dr. Ing. Siefert führt auf S. 54 seines Gutachtens ferner aus, dass ein Mangel eines neu gebildeten Zuges erst bei der ersten notwendigen Bremsung für den Triebfahrzeugführer erkennbar ist. Das entspricht auch der allgemeinen Meinung in der Eisenbahntechnik.

Zu dem Verhalten des Beschuldigten ██████████ als Triebfahrzeugführer des IRC 51219 am Signal Empelde, das dem Unfallsignal Bad Münde vorgelagert ist, führt der Sachverständige des Eisenbahnbundesamtes in seinem Gutachten auf S. 26 aus, dass der IRC 51219 um 20:05 Uhr den Bahnhof Seelze Rbf. verließ. Im weiteren Verlauf der Fahrt zeigte dann das Signal Bksig 661 -Empelde- bei Annäherung "Halt" an. Etwa 340 m vor dem Bksig 661 erfolgte eine Schnellbremsung. Die daraufhin eingetretene und registrierte Verzögerung entsprach indes nicht der bei diesen Druckverhältnissen üblichen und zu erwartenden Verzögerung. Der von dem Beschuldigten ██████████ geführte Zug kam erst ca. 200 m hinter dem Bksig 661 zum Stehen. Dieses Signal zeigte für den Beschuldigten ██████████ "Halt" an, um einer das Nachbargleis benutzenden S-Bahn den Vorrang zu gewähren. Zu einer Kollision mit dieser S-Bahn kam es nicht, weil die S-Bahn den Einmündungspunkt vorher durchfahren und verlassen hatte. Jedoch hätte dem Beschuldigten ██████████ aufgrund der Ereignisse im Zusammenhang mit dem "Halt" zeigenden Signal "Empelde" bewusst werden müssen, dass der von ihm geführte Zug IRC 51219 nicht über die volle Bremswirkung verfügte (vgl. insoweit S. 54 des Gutachtens).

Gem. § 47 Abs.2 EBO sind Bahnbetriebsbeamte, wozu der Triebfahrzeugführer zählt, verpflichtet, für die sichere und pünktliche Durchführung des Eisenbahnbetriebes zu sorgen. In Konkretisierung dieser Vorschrift hätte der Beschuldigte ██████████ nach § 10 Abs.2 der DS 915.01 nach

Erkennen der unzureichenden Bremsleistung am Signal Empelde eine volle Bremsprobe durchführen lassen müssen. Diese Bremsprobe hat der Beschuldigte nicht veranlasst, sondern er hat die Geschwindigkeit des Zuges wiederum erhöht. Am Einfahrtssignal Bad Münde, das für die Fahrtrichtung des Beschuldigten "Halt" zeigte, erfolgte dann wiederum eine Fehlbremung, so dass der von dem Beschuldigten geführte Güterzug auch über dieses Signal hinwegrutschte und mit dem entgegenkommenden Kalizug zusammenprallte. Bei Durchführung der vollen Bremsprobe hätte der Beschuldigte die mangelnde Bremswirkung erkannt. Vertretbar wäre es auch gewesen, die Fahrt mit geringer Geschwindigkeit fortzusetzen, nachdem der Beschuldigte [REDACTED] am Blocksignal Empelde die mangelnde Bremswirkung erkannt hat.

b) **Rechtliche Würdigung:**

Nach diesen Feststellungen besteht der Verdacht, dass der Beschuldigte [REDACTED] einen gefährlichen Eingriff in die Sicherheit des Schienenverkehrs gem. § 315 Abs. 1 Nr. 4 i.V.m. Abs. 6 StGB begangen hat.

Die Tathandlung ist darin zu sehen, dass er einen ähnlichen, ebenso gefährlichen Eingriff wie in dem Bereiten von Hindernissen begangen hat. Hierfür ist es nicht erforderlich, dass der Eingriff von außen erfolgt, sondern es kann auch ein betriebsinterner Vorgang sein. Als Beispiel wird in der Kommentierung (Tröndle/StGB § 315 Rdn. 11) aufgeführt, dass dieses Tatbestandsmerkmal erfüllt ist, wenn ein Lokführer eine Zugentgleisung verursacht, weil er in zu schneller Fahrt ein Hauptsignal übersieht. Hier ist dem Beschuldigten, wie bereits oben ausgeführt, insoweit der Vorwurf zu machen, dass er nicht zur Kenntnis genommen hat, dass der von ihm geführte Güterzug nicht sicher abzubremsen ist. Als Reaktionsaufforderung hierfür ist das Verhalten des Zuges am Signal Empelde zu sehen. Der Beschuldigte hat nicht darauf reagiert, dass der Zug trotz der eingeleiteten

7

Schnellbremsung ca. 200 m über dieses Signal hinweg rutschte und erst 200 m nach dem Signal zum Stehen kam. Nach der Eisenbahnbetriebsordnung, die durch DS 915.01 § 11 konkretisiert wird, hätte der Beschuldigte in dieser Situation eine volle Bremsprobe vornehmen müssen. Dabei hätte sich dann nach den Feststellungen der Gutachter herausgestellt, dass der Zug nicht ordnungsgemäß bremst. Jedenfalls verbot sich für den Beschuldigten in dieser Situation, sich von der Fahrdienstleiterin schriftlich eine neue Freigabe zu holen und den Zug zu beschleunigen, was dann zu dem Zugunglück in Bad Mündel führte. Nach der Kommentierung (Tröndle/StGB § 315 Rdn. 11) stellt diese Handlung einen ebenso gefährlichen Eingriff in den Schienenverkehr wie ein Hindernis bereiten dar.

Dadurch ist es zu einer Gefährdung von fremden Sachen und von Leib und Leben anderer Menschen gekommen. Nach dem Gutachten des Eisenbahnbundesamtes beziffert sich der entstandene Schaden auf ca. 10 Millionen Euro. Außerdem dürften bei den eingesetzten Feuerwehrleuten und den Anwohnern Körperverletzungen festzustellen sein. Unerheblich ist, dass der Schaden an dem von dem Beschuldigten geführten Zug und an den Bahneinrichtungen entstanden ist. Auch der von dem Triebfahrzeugführer geführte Zug zählt zu den gefährdeten Gütern (Tröndle/StGB § 315 Rdn. 16).

Der Beschuldigte handelte zumindest fahrlässig. Die Pflichtwidrigkeit ergibt sich aus § 47 Abs.2 EBO i.V.m. DS 916.01, § 10. Diese Vorschriften waren dem Beschuldigten, wie sich aus dem Gutachten des Eisenbahnbundesamtes ergibt, durchaus bekannt. Bei Einhaltung dieser Vorschriften wäre es nicht zu dem Unfall gekommen. Zumindest infolge Fahrlässigkeit hat der Beschuldigte gegen diese Vorschriften verstoßen. Auch die Gefahr wurde zumindest fahrlässig verursacht.

Ferner könnte ein hinreichender Tatverdacht gem. § 315a Abs.1 Nr. 2 i.V.m. Abs.3 Nr.2 gegeben sein. Ein Verstoß gegen Bremsvorschriften könnte sich regelmäßig als ein grob pflichtwidriges Verhalten darstellen. Es ist jedoch fraglich, ob § 47 Abs.2 EBO i.V.m. DS 915.01 als Rechtsvorschrift i.S. von § 315a Abs.II StGB anzusehen ist. Auf jeden Fall tritt § 315a Abs.1 Nr.2 hinter § 315 StGB zurück (vgl. Tröndle/StGB § 315a Rdn. 12).

Ein hinreichender Tatverdacht entfällt somit wegen des Vergehens gem. § 315a StGB.

c) Hinsichtlich des Beschuldigten [REDACTED] Personalien (vgl. Bl. 2 Ermittlungskomplex 1a Hauptakte Teil 1) ergibt sich nach den durchgeführten Ermittlungen und aufgrund der beiden Gutachter kein hinreichender Tatverdacht weder für ein Vergehen nach § 315 noch für ein Vergehen gem. § 315a StGB. Der Beschuldigte [REDACTED] war Triebfahrzeugführer des Güterzuges KC 62848. Nach den Feststellungen am Unfallort musste der KC 62848 das Gleis 3 aus Richtung Hameln in Richtung Hannover verlassen und auf das für diese Fahrtrichtung freigegebene Gleis 2 wechseln. Sowohl das Einfahrtvorsignal als auch das Einfahrthauptsignal in Bad Münde gaben die Fahrtrichtung für diesen Gleiswechsel frei. Ein pflichtwidriges Verhalten des Beschuldigten [REDACTED] ist daher nicht anzunehmen. Das Verfahren gegen den Beschuldigten [REDACTED] ist daher einzustellen.

d) Aufgrund des Umstandes, dass der IRC 51219 nicht über eine ausreichende Bremsleistung verfügte, so dass es sowohl beim Signal Empelde als auch beim Einfahrtssignal Bad Münde zu einem Überrautschen des Hauptsignals kam, ist zu prüfen, ob der verantwortliche Wagenmeister [REDACTED] oder ein anderer Bediensteter vorschriftswidrige Handlungen bei der Zusammenstellung des Zuges oder bei der erforderlichen Bremsprobe vorgenommen haben.

Hierzu sind ausführliche Vernehmungen durch den Bundesgrenzschutz erfolgt. Ferner wurde durch Beschluss des Amtsgerichts Hannover das Wagenmeisternotizbuch des beschuldigten Wagenmeisters [REDACTED] beschlagnahmt. Weder aus den Aussagen der Bediensteten, die mit der Zusammenstellung des Güterzuges IRC 51219 befasst waren, noch aus den beschlagnahmten Unterlagen lassen sich Anhaltspunkte für ein Fehlverhalten des Beschuldigten [REDACTED] oder anderer Mitarbeiter der DB herleiten. g

- e) Die polizeilichen Ermittlungen ergeben auch keine Anhaltspunkte dafür, dass es aufgrund des Testverfahrens "Vereinfachte Bremsprobe am ersten Wagen" zu der mangelnden Bremswirkung an dem Güterzug IRC 51219 gekommen ist.

Das Verfahren gegen den Beschuldigten [REDACTED] ist daher mangels Beweises gem. § 170 II StPO einzustellen.

Es ist letztlich nicht aufzuklären, aus welchem Grund der Güterzug IRC 51219 nicht über die erforderliche Bremswirkung verfügte. Es erscheint möglich, dass die Bremsprobe nicht ordnungsgemäß durchgeführt wurde, was aber nicht zu belegen ist. Andererseits erscheint es auch denkbar, dass ein Mitarbeiter der DB AG zwischen den abgestellten Wagen hindurchgekrabbelt ist und dabei den Luftabsperrhahn zwischen dem 4./5. oder 5./6. Wagen berührt und ihn dadurch in die Mittelposition gebracht hat, so dass es zu der mangelnden Bremswirkung kam. Ganz auszuschließen wird es auch nicht sein, dass während der Fahrt durch äußere Einflüsse der Luftabsperrhahn in die mittlere Position geraten sein könnte. All dies ist letzten Endes nicht aufzuklären.

f. Hinsichtlich des Unfallgeschehens ist weiterhin zu prüfen, ob die verantwortliche Fahrdienstleiterin [REDACTED] pflichtwidrig gehandelt hat (vgl. hierzu S. 262 f. Ermittlungskomplex 1a Unfallursache Hauptakte Teil II). Die Beschuldigte [REDACTED] war zuständige Fahrdienstleiterin für den Bereich des Signals Empelde, an dem der IRC 51219 vorbei fuhr. Ursache für dieses Durchrutschen war, wie bereits dargestellt, die unzureichende Bremswirkung. Aus dem Regelwerk DS 408 "Züge fahren und Rangieren" ergibt sich keine Verpflichtung des Fahrdienstleiters, den Grund für eine unzulässige Vorbeifahrt beim Triebfahrzeugführer eines Zuges zu erfragen. Ferner hat der Beschuldigte [REDACTED], verantwortlicher Triebfahrzeugführer des Güterzuges IRC 51219, die beschuldigte Fahrdienstleiterin auch nicht über den Grund des Vorbeifahrens an dem Signal in Kenntnis gesetzt, wie sich aus dem abgehörten Sprechfunkverkehr ergibt. Die Beschuldigte hatte lediglich die Verpflichtung, festzustellen, ob die Weiterfahrt des Zuges 51219 für den nachfolgenden Zugfolgeabschnitt möglich ist. Da dies der Fall war, durfte die Beschuldigte [REDACTED] als verantwortliche Fahrdienstleiterin die Weiterfahrt genehmigen. Ein pflichtwidriges Verhalten der Beschuldigten [REDACTED] ist daher nicht festzustellen und das gegen sie gerichtete Ermittlungsverfahren ist einzustellen.

g. Zur Aufklärung des Unfallgeschehens und zur Erläuterung der Betriebsabläufe bei der Deutschen Bahn AG fand am 08.09.2003 eine Besichtigung der Ausfahrgruppen des Rangierbahnhofs Seelze statt. Ferner wurde eine Vergleichsfahrt eines Güterzuges, der ein Gewicht von ca. 1000 t wie der Unglückszug IRC 51219 hatte, auf der Strecke Seelze Hameln durchgeführt. Dieser Zug war ebenfalls mit einer baugleichen Güterzuglokomotive bespannt. Die meteorologischen und die übrigen äußeren Bedingungen entsprachen den Bedingungen am Unglückstag am 09.09.2002. An dieser Ortsbesichtigung nahmen teil:

- Polizeihauptmeister [REDACTED], Bundesgrenzschutz Hannover

- Herr [REDACTED], Eisenbahnbundesamt Hannover
- Herr [REDACTED], Teamleiter Technische Wagen, Behandlung und Betrieb, DB Cargo,
- Oberstaatsanwalt [REDACTED]

Zu Beginn der Besichtigung im Rangierbahnhof Seelze erläuterte Herr [REDACTED] das Rangierverfahren und die verschiedenen Möglichkeiten der Bremsprobe. Ferner wurden bei dieser Gelegenheit die Luftabsperrhähne, das Steuerungsventil und die Luftdruckvorratsbehälter der Waggons in Augenschein genommen. Herr [REDACTED] erläuterte außerdem die Bedeutung der Beschriftungen und Zeichen an den Güterwaggons. Oberstaatsanwalt Hoppe hatte auch Gelegenheit, die Mitarbeiter bei ihrer Arbeit während der Bereitstellung eines Güterzuges zu beobachten.

Sodann wurde die Güterzuglokomotive an den bereitgestellten Güterzug gekoppelt. Es wurde ferner der Unterschied zwischen einer "vereinfachten" und "vollen" Bremsprobe dargestellt. Sodann bestiegen die Teilnehmer den Führerstand der Güterzuglokomotive Baureihe 140, die mit dem Triebfahrzeug des IRC 51219 identisch war. Hier hatte Oberstaatsanwalt Hoppe Gelegenheit die Schriftstücke einzusehen, die der Führer eines Triebfahrzeuges mit sich führt. Die Fahrt von Seelze nach Hameln fand im Wesentlichen bei Dunkelheit statt. Herr [REDACTED] vom Eisenbahnbundesamt hatte organisiert, dass die Signalstellung am Signal Empelde der Signalstellung am 09.09.2002 entsprach. Das Vorsignal zeigte die Stellung "Halt erwarten" an. Der Triebfahrzeugführer wurde aufgefordert, so zu bremsen, wie er in einem derartigen Fall bremsen würde. Nach kurzer Zeit betätigte der Triebfahrzeugführer die Bremse der Lokomotive und der Waggons, so dass der Zug weit vor dem Hauptsignal Empelde, welches rotes Licht anzeigte, zum Stehen kam. Dieses Signal wurde, wie bereits oben dargestellt, von dem Beschuldigten [REDACTED] am 09.09.2002 mit dem IRC 51219 überfahren, obwohl der Beschuldigte [REDACTED] eine volle Bremsung eingeleitet hatte. Bei der Weiterfahrt wurde dann festgestellt, dass

zwischen dem Signal Empelde und dem Bahnhof Bad Münden eine längere Wegstrecke lag, so dass der Beschuldigte [REDACTED] auch hinreichend Zeit hatte, sich darauf einzustellen, dass der von ihm geführte Güterzug nicht über die volle Bremsleistung verfügte. Im Bahnhof Bad Münden wurde eine weitere Bremsung des Zuges bis zum Stillstand durchgeführt. Auch hier kam der Güterzug weit vor dem Hauptsignal zu stehen.

3. Vermerk zum Zugunglück in Bad Münden am 09.09.2002
(gefertigt von OStA Iburg)

A. Sachverhalt

Am 09.09.2002 um 20:44 Uhr stießen im Bereich des Bahnhofs Bad Münden zwei Güterzüge frontal zusammen. Infolge des Zusammenstoßes kam es zu einem Brand an der Unfallstelle und zur Explosion eines mit dem Gefahrgut Epichlorhydrin beladenen Kesselwagens. Ursache des Zusammenstoßes war ein Bremsversagen.

Der Beschuldigte [REDACTED] befuhr als Triebfahrzeugführer den Güterzuges IRC 51219 die zweigleisige Eisenbahnstrecke von Hannover nach Hameln. An achter Stelle im Zugverband befand sich ein mit 49,9 t flüssigem Epichlorhydrin (Gefahrgut-No. 63/2023) beladener Kesselwagen polnischer Herkunft. Der Beschuldigte [REDACTED] befuhr als Lok-Führer des u.a. mit Kali beladenen Güterzuges KC 62848 die Strecke in die Gegenrichtung Hannover. Aufgrund Reparaturarbeiten an einer Weiche im Bereich des Bahnhofs Bad Münden war die Strecke nur eingleisig befahrbar. Der Fahrdienstleiter entschied, dass dem aus Hameln kommenden Güterzug KC 62848 der Vorrang vor dem in Gegenrichtung fahrenden Zug des Beschuldigten [REDACTED] eingeräumt werden sollte. Der Zug IRC 61219 des Beschuldigten sollte deshalb vor dem Einfahrtssignal im noch zweigleisigen Bereich warten. Die Stellwerke und Signale waren ordnungsgemäß geschaltet, so dass ein Fehlverhalten des Fahrdienstleiters und des Weichenwärters ausscheidet. Auch dem aus Hameln kommenden Führer

des Zuges KC 62484 kann kein falsches Verhalten vorgeworfen werden. Die spätere Auswertung der Fahrverlaufsdaten ergab, dass der mit einer Geschwindigkeit von ca. 96 km/h in Richtung Hameln fahrende Beschuldigte [REDACTED] rund 300 m vor dem Haltesignal eine Schnellbremsung eingeleitet hatte. Durch eine automatische Zwangsbremmung hinter dem Signal wurde die Geschwindigkeit bis zum Zusammenstoß auf etwa 52 km/h reduziert. Der ungewöhnlich lange Bremsweg von 2350 m - von der Einleitung der Schnellbremsung bis zur Unfallstelle - sprach für ein Bremsversagen.

Beide Triebfahrzeugführer sahen den drohenden Zusammenstoß voraus, konnten noch rechtzeitig abspringen und wurden deshalb nur leicht verletzt. Der Beschuldigte [REDACTED] erlitt eine Bänderdehnung am Fuß sowie eine Fleischwunde am Arm; der Beschuldigte [REDACTED] trug eine tiefere Fleischwunde am Arm davon. Bei dem Zusammenstoß entgleisten neben beiden Triebfahrzeugen die ersten vier Wagen des aus Hameln kommenden Zuges und die ersten acht Wagen des aus Hannover kommenden Zugverbandes. Der als achter Wagen im IRC 51219 mit dem Gefahrgut Epichlorhydrin beladene Kesselwagen wurde im vorderen Bereich undicht, so dass die giftige und entzündbare Ladung entweichen konnte. Nach etwa 60 Minuten kam es im Bereich eines russischen Containers zu einer verpuffungsartigen Verbrennung, die keine nennenswerte Druckwelle zur Folge hatte. Da in einem Bericht des Magazins "Spiegel" der Verdacht geäußert worden war, der nach den Ladepapieren leere russische Container habe radioaktives Material enthalten, wurden entsprechende Überprüfungen durchgeführt. Der Artikel erwies sich als "Zeitungsente". Um 22:48 Uhr kam es dann zur Explosion des Kesselwagens und zur Freisetzung des Epichlorhydrins. Zur Explosion konnte es kommen, weil sich ein kleineres Feuer bis in den Bereich des Kesselwagens ausdehnen und den Tankinhalt aufheizen konnte. Oberhalb des Flüssigkeitspegels im Tank hatte sich eine explosionsfähige Atmosphäre aufgebaut, die durch die Flammen gezündet wurde. Durch die entstehende Druckwelle wurde unverbranntes Epichlorhydrin aus dem Tank ausgetragen und in der Umgebung verteilt. Wäre der Brand in der Anfangs-

phase gelöscht worden, wäre es nicht zur Explosion gekommen und eine großflächige Luftverunreinigung durch die Druckwellen vermieden worden. Ein früheres Einschreiten der Feuerwehr war aber nicht möglich, weil die bei dem Zusammenstoß beschädigten Oberleitungen noch nicht geerdet waren und zunächst keine Erkenntnisse über den Inhalt des Kesselwagens vorlagen. Im Rahmen der Ermittlungen entstand der Eindruck einer sehr zuverlässigen Informationsweitergabe. Der Netzkordinator in der Notfalleitstelle der Bahn AG, der Beschuldigte [REDACTED], hatte bereits um 21:10 Uhr über die Wagenliste Kenntnis, dass es sich um einen Stoff mit der UN-Nr. 2023 handelte. Er hätte über den in der Notfalleitstelle griffbereit vorhandenen "Hommel" (Gefahrgutsammlung) in Sekundenschnelle den ihm unbekanntem Stoff in Erfahrung bringen und an die Rettungsleitstelle weiterleiten können. Vor Ort waren an dem Kesselwagen keine Poststellungen über den Inhalt zu treffen, weil die entsprechenden Gefahrgutkennzeichnungen unfallbedingt unlesbar waren. Auch den in der Einsatzzentrale des BGS eingesetzten Beamten sind Fehler unterlaufen. So gelangte die Kenntnis des Kesselwageninhalts infolge eines Eingabefehlers bei der Bedienung des Telefax-Gerätes erst nach 36 Minuten in die Rettungsleitstelle. Die dargestellten Fehlverhalten haben sich jedoch nicht ausgewirkt, weil es aufgrund der fehlenden Erdung der Oberleitungen (15000 Volt) zu keinem Löschangriff kommen konnte. Strom und Wasser stellen bekanntlich eine tödliche Mischung dar, so dass ein Löschbeginn vor Erdung die Feuerwehrleute in Lebensgefahr gebracht hätte. Jedenfalls wäre es auch ohne die beschriebenen Fehler zur Explosion des Kesselwagens gekommen. Denn die Kenntnis vom Gefahrstoff lag bei der Rettungsleitstelle um 21:54 Uhr vor (Akte F Bl. 334) und die Erdung der Fahrleitungen war erst um 21:55 Uhr beendet (Akte F Bl. 330). Auch das Verhalten des für die Erdung zuständigen Notfallmanagers der DB AG ist überprüft worden. Die Zeit zwischen Alarmierung und Erdung der Gleise betrug ca. 65 Minuten. Da der Notfallmanager an verschiedenen Orten erden

15

musste, was durch die erste Explosion gegen 21:48 Uhr, die ein Herabfallen der Oberleitung auf den im Gleis stehenden Zug zur Folge hatte, erschwert wurde, ist sein Verhalten nicht zu beanstanden.

Durch den Zusammenstoß gelangten ca. 2000 bis 2200 Liter PCB-freies Trafoöl aus einer Lok sowie eine größere Menge Epichlorhydrin in das Erdreich unter dem Gleiskörper. Das teilweise mit Löschwasser vermischte Epichlorhydrin floss über den Bahnseitengraben in das Flüsschen "Hamel" und verursachte dort ein Fischsterben. Entgegen früheren Einschätzungen kam es im Anstoßbereich auch zu einer Grundwasserverunreinigung, so dass auch eine Sanierung des unterirdischen Gewässers erforderlich wurde.

Durch die Druckwelle der zweiten Explosion gegen 22:48 Uhr kam es zu einer Luftverunreinigung größeren Ausmaßes. Nach Zeugnisaussagen soll eine ca. 80 bis 100 m hohe helle Feuersäule aufgestiegen sein. Etwa 47.000 Liter Epichlorhydrin dürften dabei verbrannt oder verpufft sein.

Durch den Vorfall kam es zu einer Verletzung einer größeren Zahl von Menschen. Beim Gesundheitsamt des Landkreises Hameln-Pyrmont sind insgesamt 1664 Personen vorstellig geworden, die allerdings nur teilweise über konkrete Beschwerden geklagt haben. Bei diesen Beschwerden handelte es sich neben Hautreizungen überwiegend um Reizhusten, Kopfschmerzen, Brennen im Hals und in der Luftröhre, Schwindelanfälle und Atemnot, die durch das Einatmen der Brandgase verursacht worden sind. Die PI Hameln hat über 1200 Personen angeschrieben mit der Bitte um Mitteilung der Beschwerden und Entscheidung über die Stellung eines Strafantrages. Es sind 366 Strafanträge eingegangen. 66 Personen behielten sich die Stellung eines Strafantrages vor. In 803 Fällen war (bis zum 24.03.2003) kein Rücklauf bei der PI Hameln zu verzeichnen.

16

Zum Epichlorhydrin (Gefahrstoff UN-Nr. 63/2023) ist anzumerken, dass es sich um eine giftige, brennbare und wassergefährdende Flüssigkeit handelt. Der Stoff ist mit dem Totenkopfsymbol zu kennzeichnen. Er wird in der Industrie als Bodendesinfektionsmittel und als Stabilisator für Insektizide sowie in der Gummiindustrie eingesetzt. Die fast geruchlosen Dämpfe sind unsichtbar, schwerer als Luft und können sich deshalb am Boden ausbreiten. Der Stoff verursacht Vergiftungen durch Einatmen oder Einwirkung auf die Haut. Er kann schwere Schäden der Augen, Haut und Atemwege zur Folge haben. Akute Vergiftungen können zu neurotoxischen Schäden und zu Leber- und Nierenschädigungen führen. Bei der Verbrennung bilden sich als giftige Gase Salzsäure und das im 1. Weltkrieg als Kampfmittel eingesetzte Nervengas Phosgen. Im Tierexperiment gibt es ausreichend Hinweise auf eine krebsauslösende Wirkung. Die kanzerogene Wirkung beim Menschen ist nach dem derzeitigen Erkenntnisstand noch nicht abschließend geklärt. Für die krebserregende Wirkung spricht aber, dass die MAK-Wertekommission der Deutschen Forschungsgemeinschaft Epichlorhydrin UN-Nr. 63 in die Kategorie der für den Menschen krebserzeugenden Arbeitsstoffe eingestuft hat.

Bei den Ermittlungen hat sich herausgestellt, dass der aus Hannover kommende Güterzug des Beschuldigten [REDACTED] bereits im Bereich Hannover-Linden ein Haltesignal überfahren hatte. Ca. 340 m vor dem Blocksignal 661 hatte der Beschuldigte [REDACTED] eine Schnellbremsung eingeleitet, was sich aus der elektronischen Fahrtenregistrierung des Triebfahrzeuges ergibt (vgl. EBA-Gutachten S. 27, 32 und Anlage 4 = Bd. A II Bl. 172, 177, 219). Diese Strecke hätte normalerweise bei ordnungsgemäß funktionierenden Bremsen ausgereicht, um den Zug vor dem Blocksignal 661 zum Stehen zu bringen. Bei der Vorbeifahrt an dem Signal mit einer Geschwindigkeit von ca. 33 km/h erhielt der Zug wegen der Haltstellung des Signals eine automatische Zwangsbremung. Er kam erst ca. 200 m hinter dem Blocksignal zum Halten. Der Beschuldigte [REDACTED] hat sich daraufhin über den Zugfunk mit der Fahrdienstleiterin Hannover-Linden in Ver-

17

bindung gesetzt. Die Auswertung des Funkverkehrs hat ergeben, dass von Bremsproblemen in diesem Gespräch nicht die Rede gewesen ist. Der Inhalt des Gesprächs ist wie folgt aufgezeichnet worden:

Vermittlerin: "Sprechen bitte."
 Beschuldigter [REDACTED]: "Ja und 51219, Linden da?"
 Fahrdienstleiterin: "Ja, Linden ist hier. Ich sehe das. Du bist an dem Signal vorbeigefahren, ne?"
 Beschuldigter [REDACTED]: "Genau, voll' dran vorbeigerutscht, an dem Ganzen."
 Fahrdienstleiterin: "Oh, oh! Dann müssen wir einen Befehl schreiben."
 Beschuldigter [REDACTED]: "Jo."

Von der Fahrdienstleiterin, die offenbar davon ausgegangen ist, der Beschuldigte [REDACTED] sei aus Unachtsamkeit an dem Signal vorbeigefahren, wurde sodann der Befehl zur Weiterfahrt gegeben. Diese Handhabung entspricht der entsprechenden Richtlinie der DB "Züge fahren und rangieren" (Modul 408.01-09). Aus der Konzernrichtlinie ergibt sich keine Festlegung der Fahrdienstleitung, sich nach dem Grund für die Vorbeifahrt an dem Haltesignal zu erkundigen. Der Beschuldigte [REDACTED] setzte daraufhin seine Fahrt Richtung Hameln ohne Durchführung einer Bremsprobe fort. Eine Gefahr für den in der Nähe fahrenden Stadtbahnzug 94231 hat nicht bestanden.

Aufgrund der Gutachten des Sachverständigen Professor Dr. Thomas Siefer vom Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb der Universität Hannover und des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) ist davon auszugehen, dass Mängel der Bremsanlage des Güterzuges IRC 51219 unfallursächlich gewesen sind. Bei einer Eisenbahndruckluftbremse werden mit dem Führerbremsventil auf dem Triebfahrzeug Druckänderungen in einer Steuerleitung (Hauptluftleitung) vorgenommen. Die Bremszylinder werden beim Bremsen mit Druckluft gefüllt und beim Lösen wieder entlüftet. Vom Bremszylinder aus erfolgt eine

entsprechende Kraftübertragung auf die Bremsklötze. An allen Schienenfahrwegen sind Hauptluftleitungen, an denen sich Luftabsperrhähne befinden. Die Absperrhähne dienen zum Öffnen und Schließen der Hauptluftleitungen. Wenn nur ein Hahn geschlossen ist, wird die Luftleitung des an die Bremskupplung angeschlossenen Zugteils entlüftet. Ursache für das unzureichende Bremsvermögen ist nach dem Gutachten des ERA eine im vorderen Zugteil unterbrochene und damit nicht durchgehende Hauptluftleitung, wobei die Trennstelle zwischen den Wagen 4 und 5 gelegen haben dürfte. Die Verbindung zwischen den beiden Wagen war allerdings unfallbedingt so stark beschädigt, dass vor Ort keine Feststellungen mehr zum Zustand insbesondere der Luftabsperrhähne getroffen werden konnten. Nach dem Gutachten des Sachverständigen Professor Dr. Siefer ergeben sich zwei Möglichkeiten für das zu geringe Bremsvermögen. Einerseits besteht die Möglichkeit, dass die Luftabsperrhähne beim Verbinden der Hauptluftleitung auf dem Rangierbahnhof in Seelze nicht vollständig geöffnet worden sind. Andererseits besteht die Möglichkeit, dass nach der Bremsprobe in Seelze noch ein Dichtungsgummi ausgewechselt worden ist, ohne dass anschließend die Luftabsperrhähne der Hauptleitung wieder geöffnet worden sind. Nach dem Gutachten des Sachverständigen Professor Dr. Siefer lässt sich nicht mehr feststellen, welche der beiden Möglichkeiten für den Unfallzug zutrifft. Eine Untersuchung des polnischen Kesselwagens durch den TÜV Hannover/Sachsen-Anhalt e.V. hat ergeben, dass an dem Tank keine Werkstoff- oder Produktfehler festgestellt werden konnten. Alle Tankleckagen waren auf den Zusammenstoß zurückzuführen.

Die Ermittlungen im Zusammenhang mit der Zugbildung IRC 51219 im Cargo Bahnhof Seelze haben im Ergebnis zu keiner weiteren Aufklärung des Unglücks geführt. Die letzte bremstechnische Überprüfung sowie die vorgeschriebene volle Bremsprobe hatte der Wagenmeister, der Beschuldigte ██████████ 5 Minuten vor der Abfahrt des Zuges vorgenommen. Nach der Einlassung des Beschuldigten ██████████ sind alle Bremsschläuche verbunden und die

16

Absperrlähne geöffnet gewesen. Es ließ sich letztlich nicht sicher aufklären, wie es zu der wahrscheinlich auf dem Panzierbahnhof Seelze verursachten Fehlstellung des Luftabsperthahns gekommen ist.

Der Beschuldigte [REDACTED] hat sich nicht zur Sache eingelassen. Ein Alco-Test ergab eine BAK von 0/00 Promille. Gegenüber dem Polizeibeamten KHK Homeier von der PI Hameln hat der Beschuldigte [REDACTED] gegen 22:35 Uhr vor dem Kreiskrankenhaus Springe angegeben, er sei Zugführer des Güterzuges mit dem Gefahrgut gewesen, jedoch ansonsten zum Unfallhergang keine weiteren Angaben gemacht. Der Beschuldigte [REDACTED] hat in seiner Einlassung u.a. erklärt, er habe sich unmittelbar nach dem Unfall mit dem anderen Lokführer, dem nicht viel passiert gewesen sei, unterhalten. Der Beschuldigte [REDACTED] habe ihm gegenüber angegeben, sein Zug habe eine sehr schlechte Bremswirkung gehabt.

Gegen den Beschuldigten [REDACTED] sind bei der Staatsanwaltschaft Hannover unter den Aktenzeichen 600 Js 42815/99 und 600 Js 63081/96 bereits zwei Verfahren wegen Verstoßes gegen §§ 315, 315a StGB anhängig gewesen. Beide Verfahren sind gegen Zahlung von 500,-DM bzw. 750,-DM gemäß § 153a StPO eingestellt worden.

Aus- und Fortbildungsmängel sowie Verletzungen der Dienst- und Ruhezeiten sind bei dem Beschuldigten [REDACTED] nicht festgestellt worden.

W

B. Rechtliche Würdigung

I. Umweltstraftaten

1. Gewässerverunreinigung

a) Am Vorliegen des Tatbestandes einer fahrlässigen Gewässer-
verunreinigung (§ 324 Abs. 1 und 3 StGB) kann kein Zweifel
bestehen. Anders als § 324 a StGB setzt die Strafbarkeit
keine Verletzung verwaltungsrechtlicher Pflichten voraus,
so dass jede Fahrlässigkeit ausreichend ist. Der Taterfolg
liegt vor, weil durch die Tat oberirdische Gewässer (der
Bahnseitengraben und das Flüsschen Hamel) sowie das Grund-
wasser verunreinigt worden sind (§ 330 d Nr. 1 StGB).

b) Zum Fahrlässigkeitsvorwurf ist anzumerken, dass der
Beschuldigte [REDACTED] die unzureichende Bremswirkung
bereits bei der Vorbeifahrt an dem Blocksignal 661
in Empelde bemerkt haben muss. Es steht aufgrund der
elektronischen Fahrverlaufsregistrierung in der Lok fest,
dass der Beschuldigte 340 m vor dem Blocksignal 661 eine
Schnellbremsung eingeleitet hat, die normalerweise ausgereicht
hätte, den Zug vor dem Signal zum Stehen zu bringen.
Durch das Überfahren des Blocksignals um ca. 200 m war dem
Beschuldigten bekannt, dass kein ausreichendes Bremsvermögen
gegeben war (vgl. Gutachten des EBA S. 27, 32 und Anlage
4 = Bd. A II Bl. 172, 177, 219).

Der wesentliche Kausalverlauf und die eingetretenen Erfolge
liegen nicht so sehr außerhalb der Lebenserfahrung, dass
der Beschuldigte [REDACTED] nicht mehr damit zu rechnen
brauchte. Objektive Vorhersehbarkeit liegt vor, denn das
bei einem Gefahrguttransport bei Pflichtverletzung derartige
Folgen eintreten können, ist vorhersehbar.

21

2. Obwohl objektiv auch ein besonders schwerer Fall einer Umweltstraftat nach § 330 Abs.1 Nr. 1 StGB vorliegt, weil die Beeinträchtigung des Bodens und des Grundwassers nur mit außerordentlichem Aufwand und nach längerer Zeit beseitigt werden konnte, greift die Norm nicht ein. Denn der für die Tat erforderliche Vorsatz ist nicht gegeben. Fahrlässigkeit reicht nicht aus.
 3. Eine Verunreinigung des Bodens durch ca. 47 l Epichlorhydrin und etwa 2000 bis 2200 l Dieselöl aus der Lok ist unzweifelhaft eingetreten (§ 324 a Abs.1 Nr.1 und 2 StGB). Schwierigkeiten bereitet jedoch die Begründung des Tatbestandsmerkmals "unter Verletzung verwaltungsrechtlicher Pflichten" (§ 330 d Nr. 4 StGB). ?
- a) § 4 Abs.1 der zur Tatzeit geltenden Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn (GGVSE) in der Fassung vom 11.12.2001 (BGBl. I S. 3529) kommt nur vordergründig als verletzte Rechtsvorschrift in Betracht. Danach haben die an der Beförderung gefährlicher Güter Beteiligten nach Unterabschnitt 1.4.1.1 die nach Art und Ausmaß der vorhersehbaren Gefahren erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um Schadensfälle zu verhindern. Aus Unterabschnitt 1.4.1.1 ist nichts Konkretes zu entnehmen, weil dort nur der Wortlaut des § 4 Abs.1 S. 1 GGVSE wiederholt wird. Zweifelhafte ist bereits, ob § 4 Abs.1 GGVSE überhaupt auf den Triebfahrzeugführer Anwendung findet. Er selbst ist nicht Beförderer, denn dies ist im Schienenverkehr das jeweilige Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das die Beförderung durchführt (§§ 2 Nr.2, 4 Abs.2 Nr.2 GGVSE). Anders als der in § 4 Abs.2 Nr.1 GGVSE ausdrücklich als Pflichtadressat genannte Fahrzeugführer im Straßenverkehr wird der Triebfahrzeugführer im Schienenverkehr in der GGVSE nicht erwähnt. Dem könnte entgegengehalten werden, dass der Triebfahrzeugführer selbstverständlich "Beteiligter" an der Beförderung ist und der Gesetzgeber in der GGVSE möglichst alle Personen erfassen wollte, die irgendwie am Beförde-

rungsvorgang beteiligt sind. Insoweit würde sich die Anwendung des § 4 Abs.1 GGvSE auch auf den Triebfahrzeugführer im Schienenverkehr im Rahmen zulässiger Auslegung bewegen und keine verbotene Analogie darstellen. Die Vorschrift kann aber aus einem anderen Grunde nicht als verletzte Verwaltungsvorschrift im Sinne des § 324 a Abs.1 StGB herangezogen werden:

Allgemein gehaltene Programmsätze ohne konkrete Verhaltensanweisungen können nicht zur Pflichtenbegründung dienen (vgl. Möhrenschrager, NSTZ 1994, 513, 515, 517; Tröndle/Fischer, StGB, 52. Aufl., § 330 d Rdern. 5 und 6. m.w.N.). Eine derartig allgemein gehaltene Anweisung enthält aber § 4 Abs.1 GGvSE ("...erforderliche Vorkehrungen zu treffen..."), so dass sie nicht ohne Verstoß gegen den Bestimmtheitsgrundsatz (Art. 103 II GG) zur Strafbarkeitsbegründung herangezogen werden kann. Anders als im Gefahrgutrecht des Straßenverkehrs gibt es keine vergleichbaren Rechtsvorschriften für den Triebfahrzeugführer im Schienenverkehr. Insoweit kann die zutreffende Auffassung Rengiers (Festschrift für Boujong, 1996, S. 791, 795), wonach die Rechtsvorschriften der StVO zur Konkretisierung des Sorgfaltsmaßstabes nach § 4 Abs.1 GGvS(E) herangezogen werden können, nicht auf den Schienenverkehr übertragen werden.

- b) Auch aus eisenbahnrechtlichen Bestimmungen ergeben sich keine für die Strafbarkeitsbegründung nach § 324 a StGB ausreichenden Rechtsvorschriften. Zwar ist der Triebfahrzeugführer nach § 47 Abs.1 Nr.9, Abs.2 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) verpflichtet, für die sichere Durchführung des Eisenbahnbetriebes zu sorgen. Diese Rechtsvorschrift, die wie § 4 Abs.1 GGvSE sehr allgemein gehalten ist, wird zwar durch die Konzernrichtlinie DB 91501 "Bremsen im Betrieb bedienen, prüfen und warten" konkretisiert. Nach §§ 6 Abs.2 d), 10 Abs.1 und 2 a) der Richtlinie ist bei Unregelmäßigkeiten oder bei ungenügender

Bremswirkung eine volle Bremsprobe auszuführen. Eine "Konzernrichtlinie" ist aber anders als die StVO im Straßenverkehr keine Rechtsvorschrift im Sinne der §§ 324 a, 330 d Nr. 4 a StGB. Denn als bahninterne Anweisung erfüllt die Konzernrichtlinie nicht die in § 330 d Nr. 4 a StGB geforderten Voraussetzungen einer "Rechtsvorschrift" (vgl. auch LG Mainz MDR 1982, 597, 598). Eine Berücksichtigung dieser unterhalb von Rechtsvorschriften anzusiedelnden Richtlinie wäre nur dann möglich, wenn die Pflichten selbst unmittelbar aus dem Gesetz oder der Rechtsverordnung folgten. Entscheidend ist deshalb, dass die jeweilige Rechtsnorm hinreichende "Regelungsdichte" aufweist (LK-König, StGB, 11. Aufl., § 315 a StGB Rdnr. 25). Die sehr allgemein gehaltene Vorschrift des § 47 Abs. 2 EBO, "für die sichere Durchführung des Eisenbahnbetriebes zu sorgen", wird diesen Anforderungen nicht gerecht.

- c) Im Bodenschutzrecht sind ebenfalls keine konkreten Verhaltensanweisungen, die auf den Triebfahrzeugführer passen könnten, enthalten. § 4 Abs.1 BBodSchG, wonach jeder, der auf den Boden einwirkt, sich so zu verhalten hat, dass schädliche Bodenveränderungen nicht hervorgerufen werden, ist eine Generalklausel, die wegen ihrer Allgemeinheit zur Begründung herangezogen werden kann.
- d) Auch § 1 a Abs.2 Wasserhaushaltsgesetz ist eine zu allgemein gehaltene Vorschrift (zweifelnd OLG Celle NSTZ-RR 1998, 208). Danach ist jedermann verpflichtet, bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer verbunden sein können, die nach den Umständen erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um eine Verunreinigung des Wassers oder sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften zu verhüten. Diese Formulierung stellt keine konkrete Verhaltensanweisung dar. Präzisere Regeln enthalten §§ 2 und 3 Wasserhaushaltsgesetz (WHG). Nach § 2 WHG sind bestimmte Maßnahmen genehmigungspflichtig. Dazu gehört auch das Einleiten von Stoffen in oberirdische Gewässer und das Grundwasser (§ 3 Abs.1 Nr.4 und 5 WHG). Von § 3 Abs.2 Nr.2 WHG

werden auch Maßnahmen erfasst, die geeignet sind, dauernd oder in einem nicht nur unerheblichen Ausmaß schädliche Veränderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers herbeizuführen. Diese konkret gefassten wasserrechtlichen Bestimmungen sind auf den Triebfahrzeugführer aber nicht anwendbar. Denn der Begriff "Einleiten" enthält ein "finales Element", so dass das Auslaufen von Flüssigkeiten nach einem fahrlässig verursachten Unfall nicht darunter gefasst werden kann (vgl. z. B. Cychowski, WHG, 7. Aufl., § 3 Rdnr. 32 und § 22 Rdnrn. 7, 8 jeweils m.w.N.). Der Begriff "Maßnahme" im Sinne des § 3 Abs. 2 Nr. 2 WHG setzt ebenfalls zweckgerichtetes Verhalten voraus, so dass die Versickerung im Untergrund nach einem Tankwagenunfall keine Benutzung ist (Cychowski a.a.O. § 3 Rdnr. 70). Andernfalls hätte der Triebwagenführer vor der Weiterfahrt eine wasserrechtliche Zulassung beantragen müssen, ein unsinniges Ergebnis.

4. § 325 Abs.1 und 2 StGB:

Der Tatbestand der Luftverunreinigung setzt voraus, dass die Emissionen beim Betrieb einer Anlage, insbesondere einer Betriebsstätte oder Maschine verursacht werden. Begrifflich wird die Anlage auch im Strafrecht in Anlehnung an § 3 Abs. 5 BImSchG definiert. Hier besteht aber die Besonderheit, dass Schienenfahrzeuge gem. § 325 Abs.5 StGB nicht unter § 325 Abs.1 und 2 StGB fallen. In § 3 Abs.5 Nr. 2 BImSchG heißt es ausdrücklich, dass Fahrzeuge nach § 38 BImSchG nicht dem Anlagenbegriff unterliegen, wobei in § 38 Abs.1 BImSchG auch Schienenfahrzeuge genannt sind. Anhänger von Schienenfahrzeugen werden ebenfalls von § 38 Abs.1 BImSchG erfasst (Jarass, BImSchG, 4.Aufl., § 38 Rdnr.5). Das bedeutet, dass das Triebfahrzeug sowie der Kesselwagen nicht als Anknüpfungspunkt für eine Verstoß gegen § 325 StGB in Betracht kommen. Aber auch die Gleisanlage scheidet aus dem Tatbestand aus, weil § 3 Abs.5 Nr.3 BImSchG öf-

öffentliche Verkehrswege ausdrücklich aus dem Anlagenbegriff herausnimmt. Eine Auslegung, dass § 325 StGB auch bei derartigen Explosionen anwendbar sein kann, ist nicht mit dem Wortlaut des § 325 Abs.5 StGB zu vereinbaren.

5. § 328 Abs. 3 Nr. 2 StGB

Ein unerlaubter Umgang mit gefährlichen Gütern scheidet aus, weil -wie dargelegt- keine verwaltungsrechtliche Pflicht (=Rechtsvorschrift) verletzt worden ist.

6. § 330 a Abs.1 und 5 StGB

Der Beschuldigte [REDACTED] hat sich auch wegen schwerer Gefährdung durch Freisetzen von Giften strafbar gemacht. Denn durch die Tat ist das giftige Epichlorhydrin freigesetzt worden und hat die Gesundheitsbeschädigung einer großen Anzahl von Menschen verursacht. Die Weiterfahrt eines mit Gefahrgut beladenen Zuges trotz nicht ausreichenden Bremsvermögens muss als leichtfertig eingestuft werden. Leichtfertigkeit liegt vor, wenn der Täter grob achtlos handelt und nicht beachtet, was sich unter den Voraussetzungen seiner Erkenntnisse und Fähigkeiten aufdrängen muss (Fischer/Tröndle, StGB, a.a.O., § 15 Rdnr. 20 m.w.N.).

II. Sonstige gemeingefährliche Straftaten

1. Der Tatbestand des Herbeiführens einer Sprengstoffexplosion (§ 308 Abs.1 StGB) ist in der Fahrlässigkeitsform des Abs.6 erfüllt. Auch wenn Epichlorhydrin nicht zu den Sprengstoffen im Sinne des § 1 Sprengstoffgesetz zählt, ist ausreichend, dass der Stoff geeignet ist, die Wirkung einer Ex

plosion herbeizuführen (Fischer/Tröndle a.a.O., § 308 Rdnr. 3 m.w.N.). Das ist beim Aufheizen des Epichlorhydrins, das zum Aufbau einer explosionsfähigen Atmosphäre geführt hatte, der Fall.

2. Auch der Tatbestand des fahrlässigen gefährlichen Eingriffs in den Schienenverkehr (§ 315 Abs.1 Nr.4 i.V.m. Abs. 6 StGB) ist beim Beschuldigten [REDACTED] anzunehmen. Für den Begriff des "gefährlichen Eingriffs" i.S.d. § 315 Abs. 1 Nr.4 StGB sind nach der Rechtsprechung -anders als im Rahmen des § 315 b StGB- auch innerbetriebliche Verhaltensweisen erfasst, so dass kein "Eingriff von außen" verlangt wird (BGH St 8, 8, 12; 24, 231, 233). Dabei sind aber die konkreten Umstände zu berücksichtigen, denn nicht ausreichend ist zum Beispiel die schlichte Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (Schönke/Schröder/Cramer-Sternberg/Lieben, StGB, 26. Aufl., § 315 Rdnr. 13). Derartige besondere Umstände liegen hier vor, denn

- es handelte sich um einen Gefahrguttransport,
- die Strecke war teilweise nur einspurig befahrbar und
- der Zug verfügte nur über eingeschränktes Bremsvermögen.

Ein derartiges Verhalten muss auch als grob pflichtwidrig eingestuft werden, denn die Weiterfahrt mit unzureichender Bremsmöglichkeit stellt aus den dargelegten Erwägungen eine besonders schwere Zuwiderhandlung dar.

Für die Strafbarkeit nach § 315 StGB spielt es keine Rolle, ob Rechtsvorschriften zuwidergehandelt worden ist (LK-Fö-nig, a.a.O., § 315 Rdnr. 44).

3. Eine Strafbarkeit nach § 315 a Abs.1 Nr.2 StGB scheidet aus, weil -wie bereits bei den Umweltstraftaten ausgeführt- die Verletzung von Rechtsvorschriften nicht begründet werden kann (vgl. LG Mainz MDR 1982, 597, 598).

77

III. Fahrlässige Körperverletzung in 546 Fällen -den Zeugen Richter eingeschlossen- liegt vor.

IV. Strafbarkeit Dritter im Hinblick auf Fehler bei den Rettungsmaßnahmen.

Zwar haben sowohl der Beschuldigte [REDACTED] als auch der Beamte beim BGS, der die fehlerhafte Eingabe in das Telefaxgerät zu verantworten hat, pflichtwidrig gehandelt. Denn bei richtigem Verhalten wäre die wichtige Information über die Art des Gefahrgutes wesentlich früher bei der Rettungsleitstelle eingegangen. Die Pflichtwidrigkeit ist jedoch nicht ursächlich für den Erfolg gewesen. Kausalität ist zu verneinen, wenn derselbe tatbestandsmäßige Erfolg auch bei Einhaltung der erforderlichen Sorgfalt eingetreten wäre. Da die Mitteilung über den Inhalt des Kesselwagens um 21:54 Uhr kurze Zeit vor dem Abschluss der Erdung der Fahrleitung um 21:55 Uhr bei der Rettungsleitstelle eingegangen war, hat sich das Fehlverhalten des Netzkoordinators bei der Bahn AG und des BGS-Beamten nicht ausgewirkt. Denn vor Abschluss der Erdung hätte die Feuerwehr ohnehin nicht mit dem Löschangriff beginnen können.

Der Beschuldigte [REDACTED] und der BGS-Beamte haben sich daher nicht strafbar gemacht.

V. Strafbarkeit der Fahrdienstleiterin in Empelde

Eine Pflichtwidrigkeit ist in der Erteilung des Fahrbefehls nicht zu erkennen. Der Beschuldigte [REDACTED] hat der Fahrdienstleiterin nicht den Grund für das Überfahren des Blocksignals 661 mitgeteilt. Die Auswertung des Funkverkehrs hat ergeben, dass von einem Bremsversagen keine Rede gewesen ist. Deshalb ist die Fahrdienstleiterin offenbar davon ausgegangen, dass der Fehler auf Unaufmerksamkeit

28

zurückzuführen war. Bei der Konzernrichtlinie DB "Zugführer und rangieren" (Modul 408.01-09) ergibt sich keine Verpflichtung für die Fahrdienstleiterin, sich nach dem Grund für das Vorbeifahren an dem Haltesignal zu erkundigen.

VI. Eine Strafbarkeit des Wagenmeisters [REDACTED] durch Nichtüberprüfung der Bremsen ist denkbar, aber nicht zu beweisen. Es muss letztlich als ungeklärt angesehen werden, wie es zu der Fehlstellung des Luftabsperrhahnes gekommen ist.

C. Gesamtergebnis:

1. Der Beschuldigte [REDACTED] hat sich gem. §§ 223, 229, 308 Abs.1 und 6, 315 Abs.1 Nr.4, Abs.6, 324.Abs.1 und 3, 330a Abs.1 und 5, 52 StGB strafbar gemacht.
2. Gegen die übrigen Beschuldigten ist das Verfahren gemäß § 170 Abs. 2 StPO einzustellen.

4. Einstellung gegen [REDACTED] (Triebfahrzeugführer des KC 62848) wegen Vergehens gem. §§ 223, 229, 230, 308, 315, 324, 330a, 52 StGB gem. § 170 II StPO -EA 31- aus den Gründen der Vermerke Nr. 2, 3 dieser Verfügung.

5. Einstellungsnachricht an: [REDACTED]

6. Einstellung gegen [REDACTED] (Fahrdienstleiterin) wegen §§ 223, 229, 230, 308, 315, 324, 330a, 52 StGB gem. § 170 II StPO -EA 31- aus den Gründen der Vermerke Nr. 2, 3 dieser Verfügung.

7. Einstellungsnachricht an RA. Dr. Parigger, Herderstraße 1, 30625 Hannover [REDACTED]

8. Einstellung gegen [REDACTED] (Wagenmeister)

wegen §§ 223, 229, 230, 308, 315, 324, 330a, 52 StGB gem. § 170 II StPO -EA 31- aus den Gründen der Vermerke Nr. 2,3 dieser Verfügung.

9. Einstellungsnachricht an RA'in Verjans, Königsallee 74, 40212 Düsseldorf ./.. Ortwin Schelm.

Zusatz: Wird noch Akteneinsicht gewünscht?

10. Einstellung gegen [REDACTED]

wegen §§ 223, 229, 230, 308, 315, 324, 330a, 13, 323c StGB gem. § 170 II StPO -31- aus den Gründen des Vermerks Nr. 3 dieser Verfügung.

11. Einstellungsnachricht an RA Holtermann, Oskar-Winter-Str. 1, 30161 Hannover ./.. Hans Piechowski

12. BZR; KBA ./.. [REDACTED] erfordern.

13. Die Ermittlungen sind abgeschlossen.

14. Strafbefehl und Entwurf in Reinschrift fertigen. -EA 15-

15. Durchschrift des Strafbefehls zusammen mit einer Abschrift des Strafbefehls und dieser Verfügung zu den Handakten nehmen.

16. 3 Abschriften des Strafbefehls gem. Nr. 15 MiStra als "vertrauliche Personalsache" -verschlossener Umschlag-

an Deutsche Bahn AG
Raillion Deutschland
-Personalmanagement-
z.Hd. Frau [REDACTED]
Joachimstraße 8

30159 Hannover

übersenden.

30

17. U. m. Akten -1 Bd. Akten
28 Bde. Ordner
3 Ordner Asservate

an das
Amtsgericht -Strafrichter-
in Hameln

mit dem Antrag auf Erlass des Strafbefehls übersandt.

- Zu den Anträgen auf Zulassung der Nebenklage soll vorerst noch nicht Stellung genommen werden.
- Die Akteneinsichtsgesuche werden von hier erledigt. Ein Doppelband ist hier nicht vorhanden.

18 | 11 2. 6. 05

Hoppe
Oberstaatsanwalt

Kzl. eingegangen

am:

gefertigt am: 21. 12. 2004

ab am:

517, 4, 12, 14, 16
5, 17 ab am: / 10 1

Einstwurf 29
Telefax: 05151/796169

Vermittlung: 05151/7960

Dienstszitz: Zehnthof 1, 31785 Hameln
Postanschrift: Postfach, 31763 Hameln

Geschäftsnummer: _____ Cs 2323 Js 68402/02 (Bitte stets angeben)

schar/frei

Herrn

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Rechtskräftig seit

Hameln,

Urkuudsbeamter
der Geschäftsstelle

weitere Angaben:

- geb. [REDACTED] in [REDACTED] Geburtsname: [REDACTED]
- Staatsangehörigkeit: deutsch

Verteidiger: Rechtsanwalt Günter Pawelz,
Sozietät: Schulz-Koffka . Deter . Pawelz
30175 Hannover, Hindenburgstr. 12

Strafbefehl

Die Staatsanwaltschaft Hannover beschuldigt Sie,

in Bad Münder
am 09.09.2002 um 20:44 Uhr

durch dieselbe Handlung

- a) durch Fahrlässigkeit in 546 rechtlich zusammentreffenden Fällen die Körperverletzung anderer Personen verursacht zu haben,
- b) fahrlässig anders als durch Freisetzung von Kernenergie, namentlich durch Sprengstoff, eine Explosion herbeigeführt und dadurch fahrlässig Leib und Leben anderer Menschen und fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet zu haben,
- c) fahrlässig die Sicherheit des Schienenverkehrs durch Vornahme eines gefährlichen Eingriffs beeinträchtigt und dadurch fahrlässig Leib und Leben anderer Menschen und fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet zu haben,
- d) fahrlässig unbefugt Gewässer verunreinigt oder sonst deren Eigenschaft nachteilig verändert zu haben,

32

- e) leichtfertig Stoffe, die Gifte enthalten oder hervorbringen können, freigesetzt und dadurch fahrlässig die Gefahr einer Gesundheitsschädigung einer großen Zahl von Menschen verursacht zu haben,

indem Sie

als verantwortlicher Triebfahrzeugführer des Güterzuges IRC 51219, in dem sich u.a. ein Kesselwagen mit 49,9 t der giftigen, brennbaren und wassergefährdenden Chemikalie "Epichlorhydrin" (Gefahrstoff UN Nr. 60/2023) befand, das Blocksignal Bksig 661 im Bereich Hannover-Linden-Empelde infolge eines Defektes in der Bremsanlage zwischen den Waggons 4/5 oder 5/6 überfahren und erst nach ca. 200 m hinter dem Signal zum Stehen kamen, obwohl Sie eine Bremsung rechtzeitig eingeleitet hatten, nunmehr unter Verletzung Ihrer Pflichten nach § 47 Abs.1 Nr.9, Abs.2 EBO in Verbindung mit §§ 6 Abs.2 und 10 Abs.2 des Regelwerks PS 91501 sowie § 4 Abs.1 der zur Tatzeit geltenden Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn in der Fassung vom 11.12.2001 (BGBl. I S. 3529) in Verbindung mit der Anlage Unterabschnitt 1.4.1.1 "Sicherheitspflichten der Beteiligten" sowie §§ 1 a Abs.2 WHG, 4 Abs.1 BBodenschutzG es unterließen, eine volle Bremsprobe zu veranlassen, oder zumindest mit Sicherheitsfahrstufe weiterzufahren, sondern auf ca. 90 bis 100 km/h beschleunigten in Richtung Hameln weiterfahren, und dann infolge der mangelhaften Bremsanlage Ihren Zug vor dem Haltesignal des Bahnhofs Bad Münder nicht mehr rechtzeitig zum Stehen bringen konnten und frontal mit dem in Gegenrichtung fahrenden Güterzug KC 62884 des Zeugen [REDACTED] zusammenstießen, wodurch dieser eine leichte Verletzung (Fleischwunde) erlitt und das flüssige Epichlorhydrin auslief, im Boden unter dem Gleiskörper versickerte und -vermischt mit ca. 2000-2200 Liter Betriebsöl aus einer Lok und Löschwasser- in das Grundwasser sowie über den Bahnseitengraben und den Bach "Teufelsbeeke" in das Flüsschen Hamel gelangte, wo es zu einem Fischsterben kam, das ausgetretene Epichlorhydrin anschließend in Brand geriet und zur Explosion des Kesselwagens führte, und die durch die Druckwelle freigesetzten Brandgase der Schadstoffwolke bei den aus der Liste der Beweismittel ersichtlichen 544 Personen Gesundheitsbeeinträchtigungen (überwiegend Reizhusten, Kopfschmerzen, Schwindelanfälle, Hautreizungen, Brennen im Hals und in der Luftröhre) verursachten und zu psychischen Belastungen führten, weil Folgeschäden nach dem derzeitigen wissenschaftlichen Erkenntnisstand, wonach eine krebserzeugende Wirkung des Epichlorhydrins denkbar ist, nicht ausgeschlossen werden können. Bei pflichtgemäßem Verhalten im Zusammenhang mit dem Überfahren des Blocksignals 661 wäre der Unfall vermieden worden.

Vergehen, strafbar nach §§ 223, 229, 230, 308 Abs.1 und 6, 315 Abs.1 Nr. 4 Abs.6, 324 Abs.1 und 3, 330 a Abs.1 und 5, 52 StGB.

An der Strafverfolgung wegen fahrlässiger Körperverletzung besteht besonderes öffentliches Interesse.

Die Verfolgung wegen fahrlässiger Körperverletzung wird gem. § 154a StPO auf die aus der Anlage ersichtlichen Personen beschränkt.