

Strafanzeige wird nicht angenommen

Es ist mir in 32 Jahren anwaltlicher Tätigkeit nie passiert, daß eine Staatsanwaltschaft«, hier diejenige in Köln, »behauptet, eine ihr nachweislich per Post und per Fax übermittelte Strafanzeige nicht erhalten zu haben.« Das erklärte der Berliner Anwalt Hartmut Lierow am Donnerstag im Deutschlandfunk. Aus diesem Grund wurde die Strafanzeige gegen den Vorstand der Deutschen Bahn AG »wegen des Verdachts des gefährlichen Eingriffs in den Bahnverkehr, § 315 StGB« am selben gestrigen Tag auch der Staatsanwaltschaft von Berlin zur Kenntnis gebracht, nunmehr ergänzt um die zwei neuen Dokumente vom 5. und 8. August (siehe Spalte).

Am Dienstag, dem 29. Juli 2008, hatte Hartmut Lierow namens seiner »Mandanten Professor Karl-Dieter Bodack (Gröbenzell), Professor Heiner Monheim (Bonn), Andreas Kleber (Schorndorf) und Dr. Winfried Wolf (Michendorf) (...) Strafanzeige gegen die verantwortlichen Vorstandsmitglieder der Deutschen Bahn AG Hartmut Mehdorn (Vorstandsvorsitzender), Dr. Karl-Friedrich Rausch (verantwortlich im DB AG-Vorstand für den Personenverkehr), Diethelm Sack (verantwortlich im Vorstand der DB AG für Finanzen) und Dr. Nikolaus Breuel (Vorstandsvorsitzender der DB Fernverkehr AG) wegen des Verdachts des gefährlichen Eingriffs in den Bahnverkehr in der Begehungsform des Unterlassens« gestellt. Die vier Mandanten sind alle Mitglieder in der Expertengruppe »Bürgerbahn statt Börsenbahn«, die wiederum Teil des Bündnisses »Bahn für Alle« ist.

Ausgehend von dem Radsatzwellenbruch in Köln am 9. Juli wird in der Strafanzeige unter Berufung auf Fachleute dargelegt, daß es sich bei diesem Vorkommnis um einen Ermüdungsbruch handelte und daß der Vorstand davon informiert war, daß die Radsatzwellen der ICE »eine Schwachstelle für die Betriebssicherheit der Züge« darstellten. Nach Zitaten aus oben genannten Fachartikeln heißt es in der Strafanzeige bilanzierend: »Um es zu verdeutlichen: Die Autoren ... äußerten 2006 und 2008 ihre Zweifel daran, daß die Radsatzwellen »dauerfest« sind bzw. sie gaben zu Protokoll, daß sie angesichts der von ihnen registrierten Belastungen, die deutlich über dem Niveau liegen, das bei den (neuen) EN-Normen als maximal angenommen wird, brechen - und schwere Unfälle auslösen - können.«

In dem neunseitigen Schriftsatz heißt es u.a.: »Dem Vorstand der Deutschen Bahn AG ist vorzuwerfen, daß er ernsthafte Warnhinweise über technische Schwachstellen des ICE, die für die Betriebssicherheit von maßgeblicher Bedeutung sind, unbeachtet ließ und - statt für höhere Wartungsanforderungen für Räder und Radsatzwellen des ICE Sorge zu tragen, umgekehrt in den letzten fünf Jahren systematisch das Niveau der Wartungsarbeiten im Bereich des Hochgeschwindigkeitsverkehrs deutlich reduziert hat.«

Das ARD-Magazin »Monitor« präsentierte nun neue Belege dafür, daß die

Deutsche Bahn AG ihre Wartungsintervalle allein im Zeitraum 2002 bis Ende 2005 um bis zu 83 Prozent »optimierte« und »spreizte«, sprich: verschlechterte.

Die Strafanzeige argumentiert in der Schlußpassage, es könne »dahinstehen, aus welchen Motiven die Deutsche Bahn AG« derart handle. Sicherlich spielten dabei »wirtschaftliche Gründe die Hauptrolle«. Weiter: »Ob damit in dolus eventualis (mit Vorsatz; d. Red.) oder lediglich fahrlässig die Sicherheit des Bahnverkehrs gefährdet wurde, wird der Ermittlung der Staatsanwaltschaft überlassen.« Maßgeblich sei jedoch, »daß auch die fahrlässige Verursachung einer Gefährdung des Schienenbahnverkehrs gemäß § 315 Abs. 4 StGB unter erheblicher Strafandrohung steht«

(jW)

<https://www.jungewelt.de/artikel/110836.strafanzeige-wird-nicht-angenommen.html>