
Datum: 09.09.2013
Gericht: Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper: 3. Strafsenat
Entscheidungsart: Beschluss
Aktenzeichen: 3 Ws 134/13
ECLI: ECLI:DE:OLGHAM:2013:0909.3WS134.13.00

Schlagworte: Sorgfaltspflichten; Rechtsabbiegen; Lkw
Normen: StVO § 9 Abs. 3 Satz 1
Leitsätze:
Zu den Sorgfaltspflichten eines Lkw-Fahrers beim Rechtsabbiegen in Kreuzungsbereichen mit Fußgänger- und Radfahrerfurten (Anschluss an OLG München, NZV 1989, 394).

Tenor:

I.

Der Antrag wird als unzulässig verworfen, soweit er von den Antragstellern zu 2) und 3) gestellt worden ist.

II.

Auf den Antrag der Antragstellerin zu 1) wird Folgendes angeordnet:

1.

Der Einstellungsbescheid der Staatsanwaltschaft Bielefeld vom 6. September 2012 und der Beschwerdebescheid des Generalstaatsanwalts in Hamm vom 5. April 2013 werden aufgehoben.

2.

Die Erhebung der öffentlichen Klage gegen den Beschuldigten E wird angeordnet.

Er ist anzuklagen, am 10. Februar 2012 in H durch Fahrlässigkeit den Tod eines Menschen verursacht und hierdurch ein Vergehen der fahrlässigen Tötung nach § 222 StGB begangen zu haben.

Ihm ist folgende Tat zur Last zu legen:

Der Beschuldigte befuhr am 10. Februar 2012 kurz vor 13:38 Uhr als Führer der aus der Lkw-Zugmaschine des Typs „Scania B6X2“ mit dem amtlichen Kennzeichen ### und dem Lkw-Anhänger des Typs „Krone AZW 18“ mit dem amtlichen Kennzeichen ### bestehenden Fahrzeugkombination die Straße „Stadtring M“ in H in südlicher Fahrtrichtung. Er beabsichtigte, an der Kreuzung des Stadtringes M mit der D-Straße aus seiner Sicht nach rechts in die D-Straße abzubiegen und diese sodann in westlicher Richtung zu befahren. Der Verkehr im Kreuzungsbereich wird durch Lichtzeichenanlagen geregelt. Westlich neben der Fahrbahn des Stadtringes M verläuft ein Geh- und Radweg in Nord-Süd-Richtung, der sich im Kreuzungsbereich in einer quer über die Fahrbahn der D-Straße verlaufenden Fußgänger- und Radfahrerfurt fortsetzt.

Der Beschuldigte fuhr zunächst auf den für Rechtsabbieger in die D-Straße vorgesehenen Fahrstreifen des Stadtringes M. Er brachte die von ihm geführte Fahrzeugkombination an der Haltlinie zum Stehen, weil die Lichtzeichenanlage für diesen Fahrstreifen rotes Licht anzeigte, und wartete dort etwa 15 Sekunden. Ab 13:38:00 Uhr zeigte die Lichtzeichenanlage für den Rechtsabbiegerfahrstreifen grünes Licht an. Exakt zum gleichen Zeitpunkt wechselte auch die Lichtzeichenanlage für die Benutzer der quer über die Fahrbahn der D-Straße im Kreuzungsbereich verlaufenden Fußgänger- und Radfahrerfurt auf grünes Licht.

Etwa um 13:38:01 Uhr setzte der Beschuldigte seine Fahrzeugkombination in Bewegung und bog nach rechts in die D-Straße ein. Seine Sicht seitlich nach rechts sowie seine Sicht nach hinten waren durch seine erhöhte Sitzposition in der Fahrerkabine der Lkw-Zugmaschine, durch die nicht vollständige Erfassung des rückwärtigen Bereichs durch die am Fahrzeug angebrachten Rückspiegel sowie zusätzlich noch durch einen im hinteren Bereich des rechten Seitenfensters der Fahrerkabine angebrachten Vorhang eingeschränkt. Den unmittelbar vor dem nördlichen Ausgang der Fußgänger- und Radfahrerfurt über die D-Straße gelegenen Geh- und Radwegbereich konnte der Beschuldigte ebenfalls nicht umfassend einsehen. Zum einen befindet sich die Furt nicht unmittelbar neben der Fahrbahn des Stadtringes M, sondern einige Meter weiter westlich im Bereich der D-Straße. Zum anderen war die Sicht durch eine im Kreuzungsbereich aufgestellte Werbetafel sowie durch eine mit Pflanzen bewachsene Lärmschutzwand, die westlich neben dem Stadtring M und nördlich neben der D-Straße verläuft, eingeschränkt.

Der Beschuldigte beschleunigte seine Fahrzeugkombination gleichmäßig und querte etwa um 13.38:10 Uhr die Fußgänger- und Radfahrerfurt über die D-Straße. Zu diesem Zeitpunkt kollidierte er frontal mit dem die Furt in südlicher Richtung mit einem Fahrrad befahrenden Geschädigten T. Es ist nicht feststellbar, dass der Beschuldigte den Geschädigten vor der Kollision bereits wahrgenommen hatte. Der Geschädigte hatte entweder mit seinem Fahrrad zuvor den westlich neben der Fahrbahn des Stadtringes M verlaufenden Radweg in südlicher Richtung benutzt oder hatte den nördlich der Furt gelegenen Geh- und Radwegbereich durch einen sogenannten „Pattweg“, der durch einen im Kreuzungsbereich befindlichen Durchlass in der bereits oben erwähnten Lärmschutzwand verläuft, erreicht. Zum Zeitpunkt der Kollision bewegte sich die Fahrzeugkombination des Beschuldigten mit einer Geschwindigkeit von zumindest 16 km/h. Die Fahrzeugkombination des Beschuldigten erfasste den Geschädigten und dessen Fahrrad, beschleunigte zunächst noch weiter, bis der Beschuldigte den Bremsvorgang einleitete, und schleifte den Geschädigten insgesamt noch etwa 50 Meter in westlicher Richtung über die Fahrbahn der D-Straße mit. Der Geschädigte erlitt hierdurch schwere Verletzungen am ganzen Körper und verstarb infolge dieser Verletzungen unmittelbar nach der Kollision noch an der Unfallstelle.

Die Kollision wäre für den Beschuldigten vermeidbar gewesen, wenn er beim Rechtsabbiegen in die D-Straße seine Fahrzeugkombination nicht in der oben beschriebenen Weise beschleunigt hätte, sondern während des Abbiegevorganges allenfalls mit Schrittgeschwindigkeit gefahren wäre.

3.

Die Ausführung der vorstehenden Anordnungen, insbesondere die Auswahl des Gerichts, vor dem die Hauptverhandlung stattfinden soll, obliegt der Staatsanwaltschaft Bielefeld.

<u>G r ü n d e</u>	1
<u>A.</u>	2
Die Antragstellerin zu 1) ist die Witwe, die Antragsteller zu 2) und 3) sind die (heute volljährigen) Kinder des am 10. Februar 2012 verstorbenen Geschädigten T. Sie werfen dem Beschuldigten vor, ihren Ehemann bzw. Vater fahrlässig getötet und sich hierdurch nach § 222 StGB strafbar gemacht zu haben.	3
Während des von der Staatsanwaltschaft Bielefeld gegen den Beschuldigten wegen des Verdachtes der fahrlässigen Tötung eingeleiteten Ermittlungsverfahrens teilte Rechtsanwalt S in H mit Schriftsatz vom 16. Februar 2012 unter Vollmachtsvorlage mit, er vertrete die rechtlichen Interessen der jetzigen drei Antragsteller, die beabsichtigten, sich dem Verfahren als Nebenkläger anzuschließen.	4

Unter dem 6. September 2012 stellte die Staatsanwaltschaft das Ermittlungsverfahren nach § 170 Abs. 2 Satz 1 StPO ein. Zur Begründung führte sie aus, es fehle an einem hinreichenden Tatverdacht. Der im Ermittlungsverfahren mit der Erstellung eines verkehrsunfallanalytischen Gutachtens betraute DEKRA-Sachverständige Dipl.-Ing. I habe in seinem schriftlichen Gutachten vom 6. Juni 2012 ausgeführt, es habe verschiedene denkbare Sachverhaltskonstellationen gegeben, in denen der Geschädigte für den Beschuldigten nicht sichtbar gewesen sei. Ausweislich des Erledigungsvermerkes der Geschäftsstelle der Staatsanwaltschaft wurde der Einstellungsbescheid am 10. September 2012 an den Antragstellervertreter abgesandt.	5
Am 24. September 2012 ging bei dem Generalstaatsanwalt in Hamm ein auf den gleichen Tage datierter Schriftsatz des Antragstellervertreters ein, in dem dieser ausführte, er lege „namens und im Auftrage der Hinterbliebenen und Nebenklägerin“ Beschwerde gegen den Einstellungsbescheid ein. Der Geschädigte wird in diesem Schriftsatz als der „Ehemann der Antragstellerin“ bezeichnet.	6
Der Generalstaatsanwalt in Hamm wies die Beschwerde mit Bescheid vom 5. April 2013, dem Antragstellervertreter zugestellt am 15. April 2013, als unbegründet zurück. Zur Begründung dieser Entscheidung führte er im Wesentlichen aus, aus dem Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Ing. I sowie dem Gutachten des im Zuge des Ermittlungsverfahrens von dem Verteidiger des Beschuldigten hinzugezogenen Sachverständigen Dipl.-Ing. I2 in P gehe hervor, dass der Geschädigte für den Beschuldigten unter der Voraussetzung, dass der Geschädigte die Unfallstelle über den sogenannten „Pattweg“ erreicht habe, nicht erkennbar gewesen sei. Es könne nicht mit einer für eine Anklageerhebung ausreichenden Verlässlichkeit ausgeschlossen werden, dass der Geschädigte vor dem Unfall diese Fahrtroute gewählt habe. Der nicht ortskundige Beschuldigte habe auch nicht damit rechnen müssen, dass es einen Durchlass in der Lärmschutzwand gegeben habe.	7
Mit einem auf den 8. Mai 2013 datierten und am 10. Mai 2013 beim Oberlandesgericht eingegangenen Schriftsatz ihres anwaltlichen Vertreters beantragen die Antragsteller nunmehr die gerichtliche Entscheidung nach § 172 Abs. 2 Satz 1 StPO gegen den Bescheid des Generalstaatsanwalts in Hamm.	8
Der Generalstaatsanwalt beantragt, den Antrag auf gerichtliche Entscheidung als unbegründet zu verwerfen. Der Verteidiger des Beschuldigten beantragt ebenfalls, den Antrag zu verwerfen.	9
<u>B.</u>	10
<u>I.</u> Der Antrag auf gerichtliche Entscheidung ist unzulässig, soweit er von den Antragstellern zu 2) und 3) gestellt worden ist.	11
Einen Antrag auf gerichtliche Entscheidung nach § 172 Abs. 2 Satz 1 StPO kann nur stellen, wer zuvor das (Vorschalt-)Beschwerdeverfahren nach § 172 Abs. 1 StPO betrieben hat. Die Antragsteller zu 2) und 3) haben indes keine Beschwerde gegen den Einstellungsbescheid der Staatsanwaltschaft Bielefeld eingelegt. Beschwerdeführerin im Beschwerdeverfahren nach § 172 Abs. 1 StPO war vielmehr allein die Antragstellerin zu 1). Dies ergibt sich aus dem eindeutigen Inhalt des Beschwerdeschriftsatzes vom 24. September 2012. Die Formulierung dieses Schriftsatzes ist in sprachlicher Hinsicht eindeutig: danach ist nur <u>eine</u> „Hinterbliebene und Nebenklägerin“ Beschwerdeführerin; aus dem weiteren Beschwerdevorbringen ergibt sich dann, dass es sich hierbei um die Ehefrau des Geschädigten handelt. Ein Hinweis darauf, dass auch die Kinder des Geschädigten	12

Beschwerde erheben wollen, lässt sich dem Beschwerdevorbringen nicht entnehmen.

Eine Kostenentscheidung zu Lasten der Antragsteller zu 2) und 3) ist nicht veranlasst. 13

II. Der Antrag ist indes zulässig und begründet, soweit er von der Antragstellerin zu 1) angebracht worden ist. 14

1. Der Antrag ist zulässig. Er genügt insbesondere den inhaltlichen Anforderungen nach § 172 Abs. 3 Satz 1 StPO. Er gibt die Tatsachen, welche die Erhebung der öffentlichen Klage begründen sollen, und die Beweismittel an. Die Antragsschrift enthält eine zusammenhängende, zeitlich und gedanklich geordnete, vollständige und aus sich heraus verständliche Darstellung des konkreten geschichtlichen Vorgangs (Lebenssachverhalts), aus dem der erhobene strafrechtliche Vorwurf hergeleitet wird, stellt den Gang des Ermittlungsverfahrens in groben Zügen dar, gibt den Inhalt der angegriffenen Bescheide wieder und setzt sich mit diesen inhaltlich auseinander. Schließlich enthält die Antragsschrift auch Angaben zur Frage der Wahrung der Beschwerdefrist nach § 172 Abs. 1 Satz 1 StPO und der Antragsfrist nach § 172 Abs. 2 Satz 1 StPO. 15

2. Der Antrag der Antragstellerin zu 1) hat auch in der Sache Erfolg. Der Beschuldigte ist hinreichend verdächtig, sich wegen fahrlässiger Tötung nach § 222 StGB strafbar gemacht zu haben. 16

a) Der hinreichende Tatverdacht im Hinblick auf das unter Nr. II. 2 der Beschlussformel dargestellte Geschehen ergibt sich insbesondere aus der Einlassung des Beschuldigten, soweit ihr gefolgt werden kann, den Aussagen der Zeugen Polizeihauptkommissar C, N und N2, den Gutachten der Sachverständigen Dipl.-Ing. I und Dipl.-Ing. I2 sowie den von den ermittelnden Polizeibeamten vor Ort an der Unfallstelle gefertigten Lichtbildern. 17

Der Beschuldigte hat sich – nach einer Belehrung über seine Rechte als Beschuldigter – noch an der Unfallstelle gegenüber den vor Ort anwesenden Polizeibeamten zur Sache eingelassen. Hierbei hat er angegeben, den Geschädigten vor der Kollision nicht bemerkt zu haben, und das objektive Geschehen im Wesentlichen bestätigt. Teilweise weicht seine damalige Einlassung indes von dem hier zugrundegelegten Sachverhalt ab. So hat er angegeben, während er den Rechtsabbiegerfahrstreifen des Stadtringes M befahren habe, sei das für diesen Fahrstreifen geltende Lichtsignal der Lichtzeichenanlage auf grünes Licht umgesprungen, als er sich mit seiner Fahrzeugkombination etwa 200 m vor der Kreuzung befunden habe. Er habe daher nach rechts abbiegen können, ohne zuvor anhalten zu müssen. Während des Abbiegevorganges habe die Lichtzeichenanlage für die die D-Straße querende Fußgänger- und Radfahrerfurt rotes Licht angezeigt. Die vorstehenden Angaben des Beschuldigten sind indes nach vorläufiger Bewertung des bisherigen Ergebnisses der Ermittlungen widerlegt. Dies ergibt sich insbesondere aus dem Gutachten des im Ermittlungsverfahren von der Staatsanwaltschaft und der Polizei beauftragten Sachverständigen Dipl.-Ing. I, der nach Auswertung der Ampelphasenpläne im Kreuzungsbereich sowie der in dem im Lkw des Beschuldigten angebrachten Kontrollgerät („EG-Kontrollgerät“) gespeicherten Daten zu dem überzeugend begründeten Schluss gelangt ist, dass die Fahrzeugkombination des Beschuldigten vor der Kollision während einer Rotlichtphase auf dem Rechtsabbiegerfahrstreifen des Stadtringes M angehalten hatte und dass die Lichtzeichenanlage für die die D-Straße querende Fußgänger- und Radfahrerfurt zum Kollisionszeitpunkt grünes Licht anzeigte. 18

Dem Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Ing. I ist auch zu entnehmen, dass sich die von dem Beschuldigten geführte Fahrzeugkombination zum Kollisionszeitpunkt mit einer 19

Geschwindigkeit von (zumindest) 16 km/h bewegte. Der von dem Verteidiger beauftragte Sachverständige Dipl.-Ing. I2 geht in seinem schriftlichen Gutachten vom 3. Juli 2012 sogar von einer Kollisionsgeschwindigkeit von ca. 21 km/h aus.

Es besteht schließlich auch ein hinreichender Grund für die Annahme, dass die Kollision für den Beschuldigten vermeidbar gewesen wäre, wenn er beim Rechtsabbiegen in die D-Straße seine Fahrzeugkombination nicht in der hier dargestellten Weise beschleunigt hätte, sondern während des Abbiegevorganges allenfalls mit Schrittgeschwindigkeit gefahren wäre. Der Sachverständige Dipl.-Ing. I hat sich mit dieser Frage in seinem Gutachten zwar – aus hier nicht nachvollziehbaren Gründen – nicht befasst. Die Annahme liegt indes nahe, dass der Beschuldigte in diesem Falle den Geschädigten so frühzeitig hätte erkennen können, dass er noch rechtzeitig vor dem Erreichen der Fußgänger- und Radfahrerfurt einen Bremsvorgang hätte einleiten können und auf diese Weise die Kollision und damit die Tötung des Geschädigten hätte verhindern können. In diese Richtung weisen im Übrigen auch Ausführungen des von dem Verteidiger hinzugezogenen Sachverständigen Dipl.-Ing. I2, der in seinem ergänzenden Gutachten vom 5. Juli 2013 auf Seite 4 – indes ohne eingehendere Erläuterungen – erklärt: „Aus technischer Sicht lassen sich Situationen und Vermeidbarkeiten für den Lkw-Fahrzeugführer aufzeigen, wenn der Lkw nicht mit dem analysierten Bewegungsverhalten abgebogen wäre, sondern z.B. mit einer deutlich niedrigeren Geschwindigkeit bzw. kontinuierlicher Schrittgeschwindigkeit.“ 20

b) Die rechtliche Bewertung des hier zugrundegelegten Sachverhaltes ergibt, dass der Beschuldigte sorgfaltspflichtwidrig gehandelt hat. 21

aa) Dabei ist es im Ergebnis unerheblich, ob und gegebenenfalls in welchen Positionen der Geschädigte für den Beschuldigten vor der Kollision erkennbar gewesen sein könnte. Ebenfalls ohne Belang ist es im Ergebnis, auf welcher Fahrtroute der Geschädigte den Kreuzungsbereich erreicht hatte und ob der Beschuldigte mit der Existenz eines Durchlasses in der Lärmschutzwand hätte rechnen müssen. Letztlich ohne entscheidende Bedeutung ist damit auch die im Ermittlungsverfahren erörterte Frage, ob der Beschuldigte den Geschädigten, sofern dieser den Radweg neben dem Stadtring M benutzt haben sollte, vor dem Erreichen des Kreuzungsbereiches möglicherweise schon einmal überholt bzw. passiert hatte. Hieraus könnte sich allenfalls – unter Berücksichtigung der nachstehenden Ausführungen – ein zusätzlicher Fahrlässigkeitsvorwurf gegen den Beschuldigten ergeben. 22

bb) Entscheidend sind vielmehr grundsätzliche Erwägungen zu den Sorgfaltspflichten eines Lkw-Fahrers beim Rechtsabbiegen in Kreuzungsbereichen mit Fußgänger- und Radfahrerfurten. Danach hat der Beschuldigte sorgfaltspflichtwidrig gehandelt, indem er die von ihm geführte Fahrzeugkombination während des Abbiegevorganges auf eine – mit zumindest 16 km/h – den Bereich der Schrittgeschwindigkeit deutlich übersteigende Geschwindigkeit beschleunigt hat. 23

Nach § 9 Abs. 3 Satz 1 StVO muss, wer abbiegen will, Fahrräder, die auf oder neben der Fahrbahn in der gleichen Richtung fahren, durchfahren lassen. Hierbei handelt es sich um einen uneingeschränkten Vorrang (OLG München, NZV 1989, 394). Eine besondere Gefahrenlage besteht in dieser Situation dann, wenn es sich bei dem Rechtsabbieger – wie im vorliegenden Falle – um einen Lkw handelt, dessen Fahrer nur eingeschränkte Sicht nach hinten und nach rechts hat und der den Straßenbereich, in den er einfahren will, namentlich den Geh- und Radwegbereich vor einer Fußgänger- und Radfahrerfurt und dort befindliche Verkehrsteilnehmer (woher auch immer sie gekommen sein mögen), nur unzureichend wahrnehmen kann. 24

Der Senat stimmt für diese Fallkonstellation vollumfänglich mit der Auffassung des OLG München in der oben bereits zitierten Entscheidung (im Ergebnis ebenso Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Aufl. [2013], § 9 StVO Rdnr. 28) überein, das Folgendes ausführt:

„(...) Bei der Entscheidung der Frage, welche Verhaltenspflichten die Beteiligten angesichts dieser Gefahrenlage zu erfüllen hatten, kann nicht darauf abgestellt werden, ob der Vorrang des Radfahrers begrifflich dem des Vorfahrtsberechtigten oder desjenigen gleicht, der gegenüber einem Spurwechsler seine eigene Fahrspur beibehält. Maßgebend ist vielmehr, welches Verhalten von den Beteiligten gefordert werden muss, um die Gefahrenlage zu beseitigen oder doch zumindest die Gefährdung auf ein erträgliches Maß zu reduzieren. 26

So betrachtet, bietet sich der Vergleich mit den Verhaltensregeln an, die die Rechtsprechung für den Fall entwickelt hat, dass ein Wartepflichtiger in eine bevorrechtigte Straße einfahren muss, ohne ausreichende Sicht auf den bevorrechtigten Verkehr zu haben. Hier ist allgemein anerkannt, dass sich der Wartepflichtige ‚eintasten‘ muss, also sehr langsam (‚zentimeterweise‘, ‚unter Schrittgeschwindigkeit‘), stets bremsbereit einzufahren hat und bei gegebenem Anlass sofort bremsen muss. Damit soll erreicht werden, dass einerseits der bevorrechtigte Verkehr genügend Zeit hat, sich auf dieses Eintasten einzurichten und andererseits dass der Wartepflichtige nahezu ohne Anhalteweg anhalten kann, wenn er einen bevorrechtigten Verkehrsteilnehmer wahrnimmt. 27

Dieselben Ziele müssen erreicht werden, wenn ein Abbieger keine genügende Sicht auf den Fahrradverkehr hat. Der Abbieger ist wegen des Vorrangs des Radfahrers auch durchaus mit einem Wartepflichtigen zu vergleichen, der wegen des Vorfahrtsrechts kreuzender Verkehrsteilnehmer zurückstehen muss. Es kommt noch hinzu, dass durch die Möglichkeit des Anhaltens nahezu auf der Stelle die sehr schlimme Gefahr praktisch vermieden werden kann, dass der Radfahrer bei einer Kollision überrollt oder mit solcher Wucht weggeschleudert wird, dass er an den Verletzungsfolgen stirbt. Eine derart geforderte Verhaltensweise ist weder ungewöhnlich noch überspitzt (...).“ 28

Soweit der Generalstaatsanwalt in seiner Zuschrift an den Senat vom 11. Juni 2013 auf den Beschluss des 2. Strafsenats des OLG Hamm vom 25. Mai 1987 – 2 Ss 546/87 –, BeckRS 1987, 02328) hinweist, folgt hieraus nichts anderes. In dieser Entscheidung ist ausgeführt, dass die Annahme einer Verpflichtung des Fahrers eines nach rechts abbiegenden Lkws, sich jeweils in kurzen Teilstücken vorzutasten und erst nach wiederholtem Anhalten und Blicken in den rechten Seitenspiegel weiter einzubiegen, die Anforderungen an sorgfaltsgemäßes Verhalten überspannen würde. Derart strenge Anforderungen an die Sorgfalt des Fahrers eines nach rechts abbiegenden Lkws ergeben sich indes aus der vom Senat geteilten Auffassung des OLG München nicht. 29

3. Die weitere Ausführung dieses Beschlusses obliegt der Staatsanwaltschaft Bielefeld. 30
Hierzu gehört insbesondere die Auswahl des Gerichts, vor dem die Hauptverhandlung stattfinden soll (vgl. Meyer-Goßner, StPO, 55. Aufl. [2012], § 175 Rdnr. 3).