

Der Angeklagte wurde durch das Stadtgericht von Groß-Berlin wegen fahrlässiger Transportgefährdung nach § 316 Abs. 1 StGB in Tateinheit mit Verstößen gegen die Binnenwasserstraßen-Verkehrsordnung (BWVO) zu einer Strafe von drei Monaten Gefängnis verurteilt. Diese Entscheidung beruht im wesentlichen auf folgenden Feststellungen:

Der 47jährige Angeklagte hat erfolgreich eine dreijährige Lehrzeit als Schiffer abgeschlossen und ist anschließend als Bootsmann beschäftigt gewesen. Nach dem Kriege war er bis zum Jahre 1953 Schiffsführer bei der damaligen Deutschen Schiffsahrts-Union (DSU). Von 1953 bis 1958 arbeitete er vorwiegend als Schiffer auf dem Rhein. Seit Juli 1958 führt er das Motortankschiff „O.“ der westdeutschen Firma O. Der Angeklagte besitzt das Rhein-Schiffahrtspatent, das Elbeschiffahrtszeugnis, das Schiffpatent Klasse II und die Fahrerlaubnis Klasse I für die Elbe und die märkischen Gewässer. Er kennt durch seine berufliche Tätigkeit die märkischen, insbesondere die Berliner Gewässer seit mehreren Jahren.

Am 17. Dezember 1958 fuhr der Angeklagte mit dem beladenen Motortankschiff von Hamburg nach Berlin-Tempelhof. Gegen 16.00 Uhr erreichte er, aus dem Stadtzentrum kommend, ostwärts der Insel der Jugend in Berlin-Treptow die Stelle der Spree, an der ein starker Rechtsbogen zu befahren ist. Die Sicht war gut, obgleich die Dämmerung bereits einsetzte. Der Angeklagte fuhr mit einer Geschwindigkeit von ungefähr 4 km in der Stunde, als er aus einer Entfernung von über 100 m in seiner Fahrtrichtung an der rechten Seite einen Schleppzug bemerkte, der im Koppeln begriffen war. Es handelte sich hierbei um einen vom Schlepper „G.“ zusammengestellten Zug von fünf Kähnen, der in Richtung Osten fuhr. Der letzte Kahn dieses Zuges befand sich in der Höhe der hier befindlichen roten Boje, und zwar in einem Abstand von etwa 10 Metern, und war mit seinem Heck zur Fahrbahnmitte gedreht. Der Angeklagte stellte nunmehr fest, daß er diesen Schleppzug rechts nicht überholen konnte. Weiterhin bemerkte er jetzt über den letzten Hänger des Schleppzuges hinweg den Schornstein und die Topplichter eines talwärts fahrenden Schleppzuges. Es handelte sich um den Schlepper „Ge.“, der mit zwei beladenen Anhängern in Richtung Berlin fuhr. Der Angeklagte erkannte nunmehr, daß er den koppelnden Schleppzug „G.“ auch nicht backbord überholen könne, und ging aus diesem Grund mit der Maschine auf volle Kraft rückwärts, um sein Schiff ständig zu machen und einen Zusammenstoß zu vermeiden. Es gelang ihm zwar, seine Fahrgeschwindigkeit wesentlich herabzusetzen, jedoch wurde durch den Rückwärtslauf der Schiffsmaschine sein Schiff mit dem Bug nach backbord und dem Heck nach steuerbord gedreht. Es erhielt damit eine solche Lage, daß es sich im Winkel zur ehemaligen Fahrtrichtung und zum letzten Anhang des Schleppzuges „G.“ bewegte. Diese durch den Rückwärtslauf der Maschine entstandene Drehwirkung der „O.“ war dem Angeklagten aus seiner Fahrpraxis bekannt. Während das Schiff des Angeklagten sich nach backbord drehte und dabei gleichzeitig noch langsame Fahrt machte, war in der Zwischenzeit der Schlepper „Ge.“ herangekommen, der mit einer Geschwindigkeit von etwa 5 km in der Stunde etwa dicht an der Fahrbahnmitte fuhr. Während der Schlepper selbst an der sich drehenden „O.“ noch in einer Entfernung von etwa 30 m vorbeifuhr und auch sein erster Anhang in noch kürzerer Entfernung vorbeikam, stieß das Motorschiff des Angeklagten in einem spitzen Winkel auf den zweiten Schleppkahn, weil das Motortankschiff „O.“ in diesem Augenblick mit mehr als seiner halben Länge — es ist 67 m lang — über den letzten Anhang des koppelnden Schleppzuges in die Fahrbahnmitte hineinragte. Der Anstoß erfolgte am Ende des ersten Drittels des Schleppkahns und in der vorderen Bugspitze, und zwar mit dem Backbordanker der „O.“.

Durch den Zusammenstoß wurde die Bordwand des Kahnes eingedrückt, und der Kahn begann infolge der erlittenen Beschädigung zu sinken. Dem Angeklagten gelang es, die Besatzung und einige bewegliche Habe zu übernehmen und den sinkenden Kahn zum nördlichen Spreeufer hinzudrücken, wo er in einer Uferentfernung von etwa 10 m auf Grund setzte.

Der gesunkene Schleppkahn mußte zur Hebung zerteilt werden, so daß ein Totalschaden in Höhe von 23 000 DM entstanden ist.

Gegen das Urteil des Stadtgerichts hat der Angeklagte Berufung eingelegt mit dem Ziel, seinen Freispruch herbeizuführen, da ihm ein schuldhaftes Verhalten nicht nachzuweisen sei.

Im wesentlichen wird zur Begründung der Berufung vorgetragen, daß das Stadtgericht zur Ermittlung des Geschehensablaufs nicht alle zur Verfügung stehenden Erkenntnisquellen benutzt und daher seine Pflicht zur Sachaufklärung verletzt habe. Diese Pflichtverletzung habe zu einer unrichtigen Feststellung des Sachverhalts und damit zu einer fehlerhaften Rechtsanwendung geführt.

Die Berufung ist nicht begründet.

Aus den Gründen:

Die Überprüfung des angefochtenen Urteils hat ergeben, daß das Stadtgericht in vollem Umfang seiner Pflicht, die Wahrheit allseitig zu erforschen, nachgekommen ist und auf Grund einer fehlerfreien und erschöpfenden Beweisaufnahme zu Feststellungen gelangte, die den tatsächlichen Geschehensablauf allseitig wiedergeben. Die auf diesen Feststellungen beruhende rechtliche Würdigung und die sich hierauf gründende Strafzumessung ist nicht zu beanstanden.

Die Verteidigung sieht die Verletzung der Sachaufklärungspflicht darin, daß das Stadtgericht unaufgeklärt gelassen habe, ob der Schleppzug „G.“ an dieser Stelle koppeln durfte und somit gegen ein Verbot nach der Binnenwasserstraßen-Verkehrsordnung (BWVO) vom 1. September 1955 (GBl.-Sonderdruck Nr. 80) verstoßen habe. Die Verteidigung übersieht dabei, daß die Lage des Schleppzuges und die Beschaffenheit der Wasserstraße an dieser Stelle durch Zeugenaussagen und die Gesamtergebnisse der Beweisaufnahme einwandfrei festgestellt wurden. Die von der Verteidigung aufgeworfene Frage, ob der Schleppzug ohne Verletzung der BWVO hier koppeln durfte, ist somit keine Frage der Sachaufklärung, sondern eipe Frage der rechtlichen Beurteilung. Der Vorwurf der mangelnden Sachaufklärung ist nur dann berechtigt, wenn aus den gesamten Umständen erkennbar ist, welche zur Erforschung der Wahrheit erforderlichen Beweismittel das Gericht zur Aufklärung des Sachverhaltes nicht herangezogen und verwertet hat.

Das Stadtgericht hat sich eingehend und gestützt auf das Ergebnis der Beweisaufnahme mit dem Verhalten des Schleppzuges „G.“, der in Höhe der roten Boje bei Kilometer 24 koppelte, tatsächlich und rechtlich auseinandergesetzt. Die Beschaffenheit der Koppelstelle dieses Schleppzuges begründete weder ein gesetzliches Liegeverbot nach § 88 BWVO noch eine besondere Sorgfaltspflicht nach § 4 BWVO. Es handelte sich bei der Unfallstelle am Kilometer 24 um keine in § 68 BWVO beschriebene schwierige Stelle, weil hier keine der unter Buchst. a bis h in dieser Bestimmung aufgezählten Umstände vorliegen, die das Stilliegen oder Koppeln von Schleppzügen verbieten. Die Ausführungen im angefochtenen Urteil sind daher nicht zu beanstanden. Angesichts der Klarheit der im Gesetz beschriebenen Umstände, welche ein Verbot des Stilliegens begründen, bedurfte es im vorliegenden Falle keiner besonderen Sachaufklärung.

Entgegen der Auffassung der Verteidigung hat das Stadtgericht auch eingehend geprüft, ob ein vorschriftswidriges Verhalten des talwärts fahrenden Schleppzuges Vorgelegen hat. Es hat durch Zeugenaussagen festgestellt, daß der talwärts fahrende Schleppzug „Ge.“ in der Nähe der Fahrbahnmitte gefahren ist und der zweite Anhang dieses Schleppzuges sich in Kiellinie befunden hat und nicht nach backbord ausgeschert ist. Auch die Entfernung des talwärts fahrenden Schleppzuges von dem koppelnden Schleppzug war in jedem Falle ausreichend und entsprach den Bestimmungen der BWVO.

Die Einwendungen der Verteidigung bezüglich einer ungenügenden Sachaufklärung sind daher unbegründet.

Das Stadtgericht ist auf Grund des Beweisergebnisses hinsichtlich des kausalen Verlaufs des Unfallgeschehens mit Recht davon ausgegangen, daß der Angeklagte objektiv die mit Notwendigkeit zur Havarie führenden Bedingungen gesetzt hat. Nicht die Tatsachen, daß der Schleppzug „G.“ an der Boje koppelte oder der Schleppzug „Ge.“ talwärts in der Nähe der Fahrbahnmitte fuhr, sind die wesentlichen Bedingungen, die zum Unfall führten. Ursächlich ist ausschließlich die gesamte Fahrweise des Angeklagten, durch welche er eine solche Situation schuf, die in der Endphase notwendig zum Unfall führte.

Wenn demgegenüber die Verteidigung das Hauptaugenmerk auf die Schlußphase des gesamten Geschehens lenkt, um hierdurch darzulegen, daß der Angeklagte in diesem Zeitpunkt bei Aufwendung aller ihm möglichen Maßnahmen den Zusammenstoß nicht mehr abwenden konnte, dann läßt sie den gesamten Kausalzusammenhang außer acht. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme hat der Angeklagte kurz nach dem Passieren der Insel der Jugend den Schleppzug „G.“