

- **A** war 17 Jahre „den beiden als Auszubildender zugewiesen“ – er verrichtete „Handlangerdienste“.
- **X** ist angestellter Referent – er fuhr die Lok „Hannover 7512“ mit dem Zug N16, die den späteren Unfall verursachte (siehe das Bild zu Beginn des Beitrags).

Nach Abschluss der Reparatur an der Lok N11 sollte eine Sichtprobe der Dichtigkeit durchgeführt werden. Y begab sich in den Führerstand der Lok und Z und A sollten im Gleisbett zwischen Gleis 2 und 3 schauen. Austretender Dampf führte zu Sichtbehinderungen und erheblicher Geräusentwicklung.

Der Fahrdienstleiter im Bereich des Bahnhofs hatte Y und Z mitgeteilt, dass die Lok „Hannover 7512“ mit dem Zug N16 in Kürze – etwas verspätet – um 14:15 Uhr über Gleis 2 in den Bahnhof Ulmen einfahre. Tatsächlich fuhr die Lok aber schon um 14:00 Uhr mit einer Geschwindigkeit von 40 bis 41 km/h in den Bahnhof ein. Lokführer X hatte die Verspätung weitestgehend eingeholt.

Nach den Betriebsvorschriften der Vulkan-Eifel-Betriebsgesellschaft (VEB) – einer „Sammlung betrieblicher Vorschriften“ – muss bei Einfahrt in den Bahnhof Ulmen ab Weiche 2 die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden. Die Weiche 2 liegt 142 m entfernt zum späteren Unfallort (siehe Abbildung). Das AG Cochem ergänzt: „Außerdem hätte X ab dem Überweg Bahnsteig 1 und Bahnsteig 2 wegen der Zuglänge von 89 m nur mit Schrittgeschwindigkeit, also ca. 5 km/h weiterfahren dürfen“. Schlussfolgerungen hieraus zog das AG indes nicht – und auch im Urteil des LG Koblenz findet sich zu diesem Aspekt keine Aussage mehr.

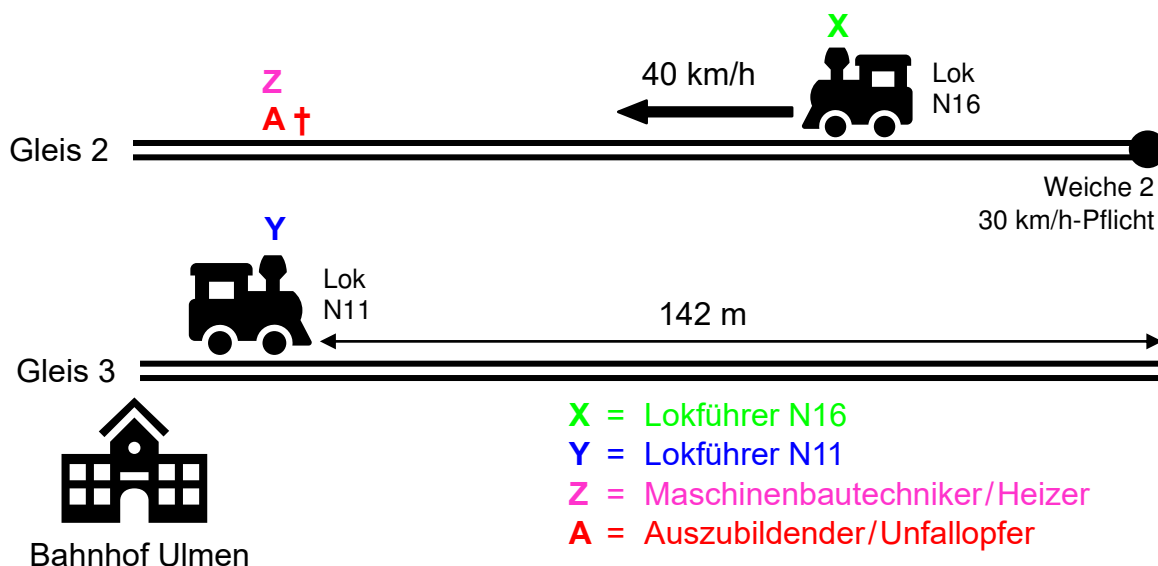


Abbildung: Die beteiligten Personen und das Geschehen am 3. April 2010

Vor der Weiche 2 gab X mehrfach Achtungssignale ab, ab Weiche 2 gab er Dauersignal mit der Dampfpeife. Obwohl X die im Einfahrgleis befindlichen zwei Personen beobachtete und feststellte, dass sie ihm mit dem Rücken zugewandt waren und sie auf seine Warnsignale weder durch Blickzuwendung oder