

II. Bahnpolizei. — Police des chemins de fer.

28. Urteil vom 23. März 1909

in Sachen **Schweizerische Bundesbahnen** gegen **Hofftetter**.

Die Handhabung der Bahnpolizei als eine in erster Linie den Eisenbahngesellschaften zugewiesene Aufgabe. Hieraus sich ergebende Legitimation der Bahnverwaltungen zur Stellung des Strafantrages in Uebertretungsfällen; insolgedessen auch zur Erhebung der Kassationsbeschwerde im Falle der Freisprechung eines Angeschuldigten. — Interpretation der Bestimmung von Art. 3 Abs. 2 des Bahnpolizeigesetzes, wonach die Barrieren von Privatübergängen «in der Regel» geschlossen sein sollen. — Möglichkeit des Vorliegens einer strafbaren Uebertretung auch bei blosser Fahrlässigkeit, welche auch bei einem «Handeln in guten Treuen» vorhanden sein kann.

A. Gegen Jost Hofftetter, Landwirt in Werthenstein, hatte die Kreisdirektion II der Schweizerischen Bundesbahnen, gestützt auf Art. 8 BG betr. Handhabung der Bahnpolizei, vom 18. Februar 1878, am 23. Juli 1907 Strafanzeige erstattet wegen Übertretung des Art. 3 Abs. 2 jenes Gesetzes (Ziff. 4 des Anschlags für Wegübergänge), weil er am 12. Juli 1907 die Barrieren des in seinen Grundbesitz führenden Privatüberganges bei km 79,265 der Bahnstrecke Langnau-Luzern für die Durchfahrt mehrerer Züge nicht geschlossen habe. In dieser Angelegenheit hat das Bezirksgericht Entlebuch als Polizeistrafrichter durch Urteil vom 1. Juli 1908 erkannt:

„1. Der Beklagte habe sich eines Polizeivergehens nicht schuldig gemacht.

„2. Der Staat trage die ergangenen Kosten, jedoch habe der „Beklagte für seine Parteigebühren keine Entschädigung zu fordern.“

B. Gegen dieses endgültige kantonale Urteil hat die Kreisdirektion II der Schweizerischen Bundesbahnen rechtzeitig und in richtiger Form die Kassationsbeschwerde an den Kassationshof des Bundesgerichts ergriffen und Aufhebung des Urteils beantragt.

C. Der Kassationsbeklagte Hofftetter hat den Antrag gestellt, es sei auf die Kassationsbeschwerde mangels Legitimation der

Schweizerischen Bundesbahnen zur Beschwerdeführung nicht einzutreten, eventuell sei die Kassationsbeschwerde als unbegründet abzuweisen, unter Kostenfolge.

Der Kassationshof zieht in Erwägung:

1. Art. 3 Abs. 2 BG betr. Handhabung der Bahnpolizei vom 18. Februar 1878 schreibt vor:

„Die Barrieren von Privatübergängen für Fuhrwerke und Fußgänger sind in der Regel geschlossen und werden von den „Berechtigten zur Benutzung des Übergangs unter eigener Verantwortung“ geöffnet und wieder geschlossen.“

Übertretungen dieser Vorschrift werden gemäß Art. 8 des Gesetzes mit einer Buße bis auf 20 Fr. bestraft.

2. Der Beangeigte Hofftetter hat den ihm zur Last gelegten Tatbestand an sich nicht bestritten, zu seiner Verteidigung jedoch wesentlich geltend gemacht: Er habe die Barrieren jeweilen nur dann offen gelassen, wenn viel mit Holz, Heu und Dünger habe gefahren werden müssen. In solchen Fällen sei er nicht verpflichtet, die Barrieren nach jeder Durchfahrt zu schließen, es müsse vielmehr aus praktischen Rücksichten genügen, wenn die Barrieren erst nach Beendigung der Fuhren wieder geschlossen würden. So sei es denn tatsächlich auch stets gehalten worden, ohne daß die Bahn deswegen bisher reklamiert hätte. — Dieser Rechtsauffassung des Beangeigten ist der kantonale Richter beigetreten, indem er ausführt, wenn Art. 3 Abs. 2 des Bahnpolizeigesetzes sage, die Barrieren von Privatübergängen müssen in der Regel geschlossen sein, so sei dies so zu verstehen, daß die Barrieren auf der Eigenschaft des Beangeigten während der gewöhnlichen Bearbeitung des Landes, welche eine häufige nacheinanderfolgende Überschreitung des Bahnkörpers erfordere, offen gelassen werden dürfen. Gegen diese Argumentation richtet sich die vorliegende Kassationsbeschwerde.

3. Der Kassationsbeklagte stützt seinen Einwand der mangelnden Beschwerdelegitimation der Kassationskläger auf die Behauptung, daß die Kassationskläger nach dem hiefür maßgebenden luzernischen Strafprozeßrecht nicht als „Prozeßbeteiligte“ anzusehen seien, welchen allein Art. 161 OG das Recht zur Erhebung der Kassationsbeschwerde zuerkenne. Hierzu ist jedoch vorab zu bemerken,

daß Art. 161 OG diese Legitimationsfrage nicht erschöpfend regelt. Er hat seinem Wortlaute nach in erster Linie nur Bezug auf die Verfolgung der Antragsdelikte (eidgenössischen Rechts), indem er für sie den Charakter der zur Beschwerde legitimierten „Prozeßbeteiligten“ nur „den durch die Entscheidung betroffenen“ d. h. den persönlich beteiligten Parteien einräumt. Dabei fügt er zwar unter Hinweis auf die Art. 153 und 155 OG ergänzend bei, daß in den Straffällen (eidgenössischen Rechts), welche die kantonalen Gerichte kraft besonderer Überweisung des Bundesrates zu entscheiden haben — vergl. Art. 123 Abs. 2 OG —, oder auf einem Rechtsgebiet, für welches bei allgemein gegebener Gerichtsbarkeit der Kantone der Bundesrat sich die Mitteilung der kantonalen Strafentscheide ausdrücklich vorbehalten hat, auch er als „Prozeßbeteiligter“ anzusehen sei. Im übrigen aber berührt Art. 161 die letztgenannte Hauptgruppe von Straffällen, bei welcher die Kantone nach allgemeiner Gesetzesvorschrift, von Amtes wegen oder auf Privatklage des hiezu Berechtigten hin, die Verfolgung der Strafansprüche eidgenössischen Rechts durchzuführen haben, nicht, gibt also über den Kreis der Beschwerdeberechtigten in diesen Fällen — abgesehen vom Bundesrat, in seiner erwähnten Ausnahmestellung — keine Auskunft. Nun ist bei dieser Gruppe von eidgenössischen Straffachen, zu denen die Übertretungen des Bahnpolizeigesetzes gehören, für die Regelung des Strafverfahrens, welche naturgemäß auch die Prozeßlegitimation umfaßt, allerdings grundsätzlich, mit dem nach Art. 2 Übergangsbestimmungen zur BB selbstverständlichen Vorbehalt einschlägiger Vorschriften der Bundesgesetzgebung, das kantonale Strafprozeßrecht maßgebend. In diesem Sinne bestimmt insbesondere Art. 11 des Bahnpolizeigesetzes ausdrücklich: „Die kantonalen Behörden beurteilen die „Übertretung ... dieses Gesetzes ..., was das Verfahren ... an-„betrifft, nach den jeweiligen bestehenden kantonalen Vorschriften.“ Allein für die Beantwortung der Frage, wer in solchen Straffällen als „Prozeßbeteiligter“ im Sinne des Art. 161 OG aufzutreten berechtigt sei, d. h. als formell zugelassene Prozeßpartei, die in dieser Eigenschaft, mangels einer abweichenden Sonderbestimmung für das Rechtsmittel der bundesrechtlichen Kassationsbeschwerde, als speziell auch zu deren Erhebung legitimiert erscheint,

— macht das kantonale Strafprozeßrecht immerhin, wie schon betont, nur neben einschlägigen eidgenössischen Rechtsnormen Regel.

4. Vorliegend nun leiten die Kassationskläger ihre Beschwerdelegitimation in erster Linie aus dem eidgenössischen Rechte ab, indem sie auf die allgemeine Stellung verweisen, die den Bahnverwaltungen mit Bezug auf die Bahnpolizei durch die Bundesgesetzgebung eingeräumt ist. Bei Prüfung dieses Argumentes ergibt sich: Art. 32 Abs. 1 des BG über Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872 bestimmt, die „Handhabung der Bahnpolizei“ liege zunächst — neben den der kantonalen Polizei zustehenden Aufsichtsbefugnissen — den Gesellschaften ob. Und für die Aufstellung der materiellen Bahnpolizeivorschriften, der Anordnungen zum Schutze der Bahnanlagen und zugehörigen Einrichtungen einerseits, und der damit in Berührung tretenden Personen anderseits, sah Abs. 2 daselbst von den Gesellschaften mit Genehmigung des Bundesrates zu erlassende Reglemente vor, welche dann ersetzt worden sind durch die einheitlichen Normen des Bundesgesetzes vom 18. Februar 1878, das zugleich eine einheitliche, bis dahin den Kantonen überlassene Strafsanktion für die Übertretungen solcher Vorschriften einführt (vergl. die bundesrätliche Botschaft zum Gesetzesentwurf: BBl. 1877 IV S. 679 ff.). Diese besondere Ordnung der Bahnpolizei, namentlich die direkte Beziehung auch der Bahngesellschaften selbst, wenigstens zu ihrer „Handhabung“, entspricht der natürlichen Eigenart des Eisenbahnbetriebes. Die diesem Betriebe inhärente Gefährlichkeit erfordert, bei seiner gewaltigen Ausdehnung und Bedeutung für das gesamte Verkehrsleben, gebieterisch die strikte Durchführung der zur Sicherung seines normalen Ganges angeordneten Maßnahmen. Sie liegt im eminenten Interesse nicht nur der Bahnunternehmungen mit ihrer strengen Haftung für alle Folgen eines ordnungswidrigen Betriebes, sondern auch des dadurch gefährdeten Publikums. Hierzu bedarf es jedoch zuverlässiger, jederzeit zur Verfügung stehender und mit den Betriebsverhältnissen vertrauter Vollziehungsorgane, als welche naturgemäß in erster Linie die Organe der Bahnverwaltung selbst in Betracht fallen. Deshalb darf die den Bahngesellschaften nach Gesetz obliegende bahnpolizeiliche Betätigung nicht zu enge aufgefaßt werden. Zur „Handhabung“ der Bahn-

polizei in einem weitern Sinne gehört aber gewiß nicht nur die Verhinderung versuchter, sowie die Feststellung und Anzeige vollendeter Übertretungen der einschlägigen Vorschriften, sondern ferner auch die Durchsetzung der dadurch verwirkten Straffolgen. Die strafgerichtliche Verfolgung der Bahnpolizeiübertretungen bildet einen wesentlichen Bestandteil der zweckgemäßen, wirksamen „Handhabung“ der Bahnpolizei. Es kann daher unmöglich im Willen des Bundesgesetzgebers gelegen haben, die hiefür nach gesetzlicher Anordnung in erster Linie zuständigen Organe der Bahnverwaltung von jenen speziellen Funktionen auszuschließen, sind doch die Bahnorgane zufolge ihrer unmittelbaren Kenntnis der Bedürfnisse der Betriebssicherheit zweifellos auch am besten in der Lage, die praktische Tragweite und damit die Angemessenheit der strafrechtlichen Ahndung gegebener Bahnpolizeiübertretungen zu würdigen. Vielmehr muß in Ermangelung einer ausdrücklichen Norm hierüber — Art. 7 des Bahnpolizeigesetzes sagt lediglich, daß die Übertretungen seiner Vorschriften bei der nach dem Rechte ihres Begehungsortes zuständigen Polizei- oder Gerichtsstelle „einzulagen“ seien — aus dem vernünftigen Sinn und Zweck der erörterten Kompetenzbestimmung in Art. 32 des Eisenbahngesetzes vom Jahre 1872 auch die Kompetenz der Bahngesellschaften zur gerichtlichen Verfolgung der aus den Bahnpolizeiübertretungen resultierenden Strafansprüche abgeleitet werden. Und da jene Bestimmung des allgemeinen Eisenbahngesetzes gemäß Art. 11 des kurz sogen. Eisenbahnrückkaufgesetzes vom 15. Oktober 1897 auch für die Schweizerischen Bundesbahnen gilt, wobei „die Überwachung der Bahn und die Bahnpolizei“ in Art. 35 Ziff. 6 daselbst ausdrücklich den Kreisdirektionen zugewiesen sind, so ist die Zulässigkeit der vorliegenden Kassationsbeschwerde mit den Kassationsklägern schon aus dem Gesichtspunkte des eidgenössischen Rechts zu bejahen. Folglich kann dahingestellt bleiben, ob diese Legitimationsfrage nicht auch auf Grund der gegebenenfalls im kantonalen Verfahren zur Anwendung gebrachten Vorschriften des luzernischen StrV im gleichen Sinne zu entscheiden wäre.

5. Materiell steht die Auslegung von Art. 3 Abs. 2 des Bahnpolizeigesetzes in Frage. Dessen Bestimmung lautet, soweit hier von Belang, dahin, daß die Barrieren von Privatübergängen für

Fuhrwerke und Fußgänger „in der Regel“ geschlossen sein sollen und — im Gegensatz zu den Barrieren der bewachten (für den allgemeinen Verkehr bestimmten) Bahnübergänge, deren Bedienung dem Bahnpersonal obliegt (Abs. 1 des Art. 3) — „von den Berechtigten zur Benutzung des Überganges geöffnet und wieder geschlossen“ werden. Dabei gilt auch für solche Privatübergänge die in Abs. 1 allgemein aufgestellte Vorschrift, daß die Bahn beim Herannahen eines Zuges nicht überschritten werden darf. Danach dürfen also die Barrieren der Privatübergänge nur ausnahmsweise, während der zulässigen Benutzung, offen stehen. Und zwar ist es mit dieser Ausnahme grundsätzlich strenge zu nehmen; denn die Tendenz der fraglichen Bestimmung ist nach dem hervorgehobenen Zusammenhang ihres Textes unverkennbar darauf gerichtet, das von der Bahnunternehmung vertretene allgemeine Interesse größtmöglicher Sicherheit des Bahnbetriebes, soweit seine Wahrung sich mit dem naturgemäßen Anspruche des Übergangsberechtigten, möglichst ungehindert über die Bahn verkehren zu können, nicht verträgt, diesem privaten Interesse unbedingt vorgehen zu lassen. Diese Erwägung aber führt ohne weiteres zu der Gesetzesauslegung, daß die Barrieren eines Privatüberganges vom Benutzungsberechtigten in jedem einzelnen Benutzungsfalle „geöffnet und wieder geschlossen“ werden müssen, derart, daß sie jedenfalls beim Herannahen eines Zuges, solange die Benutzung des Überganges ausdrücklich verboten ist, geschlossen sind. Die abweichende Auffassung des kantonalen Richters, wonach die Privatbarrieren auf der Liegenschaft des Kassationsbeklagten „während der gewöhnlichen Bearbeitung des Landes, welche eine häufige nacheinanderfolgende Überschreitung des Bahnkörpers erfordert“, ohne Rücksicht auf den Zugverkehr offen gelassen werden dürften, wird der erörterten Tendenz des Gesetzes nicht gerecht. Sie stellt unrichtigerweise das Interesse des Übergangsberechtigten als solchen dem höhern Interesse der Sicherung des Bahnbetriebes voran.

6. Im Sinne der vorstehenden Erwägung müssen nach dem vom Kassationsbeklagten nicht bestrittenen Anzeigetafelnbestande — entgegen der kantonalen Instanz — auf Grund von Art. 8 des Bahnpolizeigesetzes strafbare Übertretungen der Vorschrift des Art. 3 Abs. 2 daselbst als in objektiver Hinsicht gegeben erachtet

werden. Trotzdem aber wäre das freisprechende Urteil des kantonalen Richters nicht zu beanstanden, sofern, wie dieser weiterhin noch ausgeführt und angenommen hat, ein als subjektives Erfordernis jener strafbaren Handlungen notwendiges Verschulden des Kassationsbeklagten nicht vorliegen sollte. Es ist daher in Anwendung des Art. 171 Abs. 2 OG auch noch auf eine Überprüfung dieser von den Kassationsklägern nicht ausdrücklich zur Diskussion verstellten Rechtsfrage einzutreten. Nun scheint die Vorinstanz von der zutreffenden rechtlichen Voraussetzung auszugehen, daß als relevantes Verschulden des Täters bei den Bahnpolizeiübertretungen schon bloße Fahrlässigkeit, als neben dem rechtswidrigen Vorsatz mildere Schuldform, genüge (vergl. hiezu *AS 31 I Nr. 116 Erw. 7 S. 700*). Und ferner hat sie in nicht anfechtbarer Weise tatsächlich festgestellt, daß der Kassationsbeklagte bisher seit mehr als 30 Jahren unbeanstandet die fraglichen Barrieren „in zusammenhängenden Arbeitszeiten“ jeweils erst nach Beendigung der Durchfahrten geschlossen habe. Diese Feststellung gründet sich zwar lediglich auf die eigenen Behauptungen des Kassationsbeklagten, da die zu deren Bekräftigung erst im Kassationsverfahren beigebrachten Zeugnisse prozessualisch nicht mehr berücksichtigt werden können; es stehen diesen Behauptungen jedoch anderweitige Erhebungen nicht entgegen, so daß von einer aktenwidrigen Beweiswürdigung, gegen welche allein, feststehender Praxis gemäß, der Kassationshof einzuschreiten berechtigt wäre, nicht gesprochen werden kann. Dagegen muß die rechtliche Schlussfolgerung des kantonalen Richters aus dem so festgestellten Tatbestande, daß der Kassationsbeklagte danach in guten Treuen habe annehmen dürfen, sein Verhalten genüge den bahnpolizeilichen Vorschriften, und daß ihm deshalb kein Verschulden zur Last falle, als irrtümlich bezeichnet werden. Denn das Handeln „in guten Treuen“ schließt wohl den rechtswidrigen Vorsatz, nicht aber unbedingt auch die bloße Fahrlässigkeit aus. Es geht jedoch aus der einschlägigen Erwägung des kantonalen Urteils immerhin nicht klar hervor, ob die Vorinstanz diesen Umstand übersehen hat, oder ob sie von einem unrichtigen Verschuldensbegriffe ausgegangen ist. Deshalb empfiehlt es sich, ihr, da sie zum Erlasse eines neuen Urteils schon wegen der irrtümlichen Auslegung von Art. 3 Abs. 2 des Bahnpolizeigesetzes, nach Maßgabe der Erw. 4 oben, verpflichtet

ist, dabei auch eine nochmalige Beurteilung der Verschuldensfrage, unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen, offen zu lassen. In diesem Sinne ist ihr Urteil in Anwendung des Art. 172 OG aufzuheben.

Demnach hat der Kassationshof
erkannt:

In Gutheißung der Kassationsbeschwerde wird das Urteil des Bezirksgerichts Entlebuch vom 1. Juli 1908 aufgehoben und die Sache zu neuer Entscheidung nach Maßgabe der vorstehenden Motive an das kantonale Gericht zurückgewiesen.

III. Polizeiliche Massregeln gegen Viehseuchen. *Mesures de police à prendre contre les épizooties.*

29. Urteil vom 23. März 1909 in Sachen *Schweizerische Bundesbahnen* gegen *Staatsanwaltschaft des Kantons Solothurn.*

Bloss sukzessives Inkrafttreten der vom schweizerischen Landwirtschaftsdepartement erlassenen Vorschriften betr. Reinigung und Desinfektion der zum Viehtransport benützten Wagen und Schiffe, wenigstens was die Erstellung der hiezu erforderlichen festen Anlagen und Einrichtungen betrifft. — Zulässigkeit einer Bestrafung der Schweizerischen Bundesbahnen wegen Uebertretung einer Norm des eidgenössischen Strafrechts?

A. Durch Urteil vom 15. Januar 1909 hat das Obergericht des Kantons Solothurn die Schweizerischen Bundesbahnen der Übertretung des Art. 3 litt. d der vom schweizerischen Landwirtschaftsdepartement am 22. März 1907 mit Genehmigung des Bundesrates erlassenen „Vorschriften betreffend die Reinigung, Waschung und Desinfektion der zum Viehtransport verwendeten Eisenbahnwagen und Schiffe“ schuldig erklärt und sie deshalb in Anwendung des Art. 7 der gleichen Vorschriften verurteilt:

a) zu einer Geldbuße von 50 Fr.,