

## S. 293 / Nr. 39 Bundesstrafrecht (d)

BGE 54 I 293

39. Urteil des Kassationshofes vom 9. Juli 1928 i.S. Ryf gegen Staatsanwaltschaft Solothurn und Moll

Seite: 293

Regeste:

Art. 67 BStR: Gefährdung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs: Voraussetzungen. (Erw. 1 und 2.)

- «erhebliche» Gefährdung im Sinne von Abs. 2. (Erw. 2 litt. b.)

Art. 161 Abs. 2 OG: Verhältnis der vom Verurteilten im Zivilpunkt eingelegten Kassationsbeschwerde zu der von der Zivilpartei eingelegten Berufung. (Erw. 3.)

Art. 50 OR: «Teilnahme» · an fahrlässiger Körperverletzung. (Erw. 3.)

A. - Am Abend des 8. Mai 1927 fuhren die Kassationskläger und Monika Moll im Zug Nr. 323 der Solothurn-Niederbippbahn von Solothurn nach Hause. Als Monika Moll um 19.29 Uhr in Flumenthal aussteigen wollte, hielten sie die Kassationskläger, die auf der hintern Plattform desselben Wagens standen, scherzweise an der Hand zurück. Hans Ryf liess sie auf den ersten, Walter Ryf erst auf den (unmittelbar folgenden) zweiten Signalpfeiff des Zugführers los, so dass Monika Moll den Wagen erst verlassen konnte, als der Zug schon wieder in Bewegung war. Sie fiel dabei so unglücklich, dass sie unter ein Rad geriet und das linke Bein oberhalb des Knies amputiert werden musste.

Am 3. Mai 1928 verurteilte das solothurnische Obergericht die Kassationskläger zweitinstanzlich wegen fahrlässiger Gefährdung der Sicherheit des

Seite: 294

Eisenbahnverkehrs, den Walter Ryf zu einem Monat Gefängnis und den Hans Ryf zu 80 Fr. Busse, beide solidarisch zu 5000 Fr. Entschädigung an die Zivilpartei, wovon Walter Ryf zwei und Hans Ryf ein Drittel zu tragen hatte, und zu den Kosten.

B. - Gegen dieses Urteil erheben Walter und Hans Ryf rechtzeitig und formrichtig die Kassationsbeschwerde ans Bundesgericht mit dem Begehren, das Urteil sei im Straf- und im Zivilpunkte aufzuheben und die Sache zu neuer Entscheidung an die kantonale Behörde zurückzuweisen.

C. - Die Zivilpartei beantragt, auf die Kassationsbeschwerde sei nicht einzutreten, «resp.» sie sei abzuweisen.

D. - Die Zivilpartei hat gegen das gleiche Urteil im Zivilpunkte die Berufung ans Bundesgericht eingelegt mit dem Begehren, die zugesprochene Entschädigung sei zu erhöhen und zudem eine Genugtuung zuzusprechen.

Der Kassationshof zieht in Erwägung:

1.- Die Monika Moll ist verunglückt dadurch, dass sie beim Abspringen von einem in Bewegung befindlichen Zug unter die Räder geriet. Die im Abspringen von einem fahrenden Zug liegende Gefahr hat sich also bei ihr in erheblichem Umfang verwirklicht. Es fragt sich, ob sie durch Verschulden der Kassationskläger dieser Gefahr ausgesetzt worden sei:

a) Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts gilt ein bestimmtes Ereignis immer dann als durch ein bestimmtes menschliches Verhalten verursacht, wenn dieses ein Glied in der zum betreffenden Ereignis führenden Kausalkette ist (vgl. BGE 41 II 94; 42 II 364; 48 II 150; 49 II 262). Dabei ist unmassgeblich, ob der Kausalzusammenhang zwischen beiden ein unmittelbarer oder bloss ein mittelbarer, durch Zwischenwirkungen vermittelter sei (BGE 42 II 364; 42 II 660; 43 II 325; 46 II 465; 48 II 150; 48 II 477) und ob es zur

Seite: 295

Herbeiführung des Ereignisses noch des Eingreifens einer andern Person bedurfte, der Erfolg also von der einen nur im Zusammenwirken mit der andern verursacht worden sei (vgl. BGE 42 II 660; 43 II 325; 46 II 465; 47 II 430; 48 II 477). Sobald dieser Zusammenhang zwischen Handlung und Erfolg besteht, gilt der Erfolg als objektiv durch die Handlung verursacht ohne Rücksicht darauf, ob das für die Frage der bundeszivilrechtlichen oder der bundesstrafrechtlichen Verantwortlichkeit massgebend sein soll.

In diesem Sinne muss die Gefahr, der die Monika Moll zum Opfer gefallen ist, als durch die Kassationskläger verursacht gelten. Dadurch, dass sie die Monika Moll verhinderten, rechtzeitig auszusteigen, haben sie die Voraussetzung geschaffen dafür, dass diese erst aus dem bereits im Fahren befindlichen Zug ausstieg. Sie haben damit ein Glied in der zum Gefahrenzustand führenden

Kausalkette gesetzt, d.h. die Gefahr begründet, obschon es zu deren Herbeiführung noch eines weiteren menschlichen Eingreifens, eben des Entschlusses der Monika Moll selber, trotz der Abfahrt noch auszusteigen, bedurfte.

Auch der zweite Kassationskläger Hans Ryf kann dem nicht entgegenhalten, dass er die Monika Moll schon auf den ersten Pfiff des Zugführers losgelassen habe und sein Verhalten also für das weitere nicht mehr ursächlich gewesen sei. Er übersieht dabei, dass wenigstens im Strafpunkt nicht nach der Ursache des wirklich eingetretenen Unfalls, sondern nach der Ursache der Gefahr eines solchen Unfalles gefragt wird. Auf den ersten Pfiff folgte aber vorschriftsgemäss unmittelbar der zweite und damit das Anfahren des Zuges. Schon das Zurückhalten bis zum ersten Pfeifensignal genügte also zur Begründung der Gefahr, dass die Monika Moll nicht mehr rechtzeitig aussteigen und beim Abspringen vom fahrenden Zuge verunglücken könne. Dass diese Gefahr geringer war, als die durch das Verhalten des

Seite: 296

Walter Ryf begründete, ist in der Strafausmessung berücksichtigt worden.

b) Die Gefährdung der Monika Moll muss den Kassationsklägern auch in subjektiver Beziehung zugerechnet werden. Die beiden mussten sich, als sie die Moll am Aussteigen verhinderten, darüber im Klaren sein, dass der Zug jederzeit abfahren könne. Im weiteren mussten sie damit rechnen, dass die Monika Moll trotzdem aussteigen würde, nur um nicht auf die nächste Station und von da zurückfahren zu müssen. Dass das Abspringen von einem fahrenden Zug namentlich für eine Frauensperson mit Gefahr verbunden ist, konnte ihnen dabei nicht entgehen. Sie haben also die möglichen Folgen ihres Benehmens voraussehen können und damit die Gefahr des Eintritts dieser Folgen fahrlässig heraufbeschworen.

2.- Es bleibt nun noch zu entscheiden, ob darin speziell eine fahrlässige Gefährdung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs im Sinne von Art. 67 Abs. 2 BStR zu erblicken sei.

a) Eine Gefährdung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs besteht ganz allgemein in der Heraufbeschwörung einer dem technischen Bahnbetrieb innewohnenden Gefahr. Das kann geschehen einerseits durch Störung des technischen Eisenbahnbetriebes in seinem planmässigen Ablauf, andererseits aber auch durch Schaffung eines Tatbestandes, durch welchen im Zusammenwirken mit dem Bahnbetrieb in seinem planmässigen Ablauf die Gefahr für ein durch Art. 67 BStR geschütztes Rechtsgut heraufbeschworen wird. Es fragt sich nun, ob und inwiefern neben der ersten auch die zweite Art der Auslösung einer solchen Gefahr den Tatbestand von Art. 67 BStR erfüllt. Der Wortlaut der Vorschrift würde eher darauf schliessen lassen, dass nur die Gefährdung durch Betriebsstörung (BGE 54 I 50) darunter zu subsumieren sei. Die Entstehungsgeschichte der Vorschrift dagegen führt zu einer andern Auslegung:

Seite: 297

Durch Art. 67 BStR in seiner ursprünglichen Fassung wurde derjenige mit Strafe bedroht, welcher «durch irgendeine Handlung - Personen oder Waren, die sich auf - einer Eisenbahn befinden, einer erheblichen Gefahr aussetzt». Es sollte damit den Gefahren begegnet werden, welche der Eisenbahnbetrieb für die transportierten Menschen und Güter in sich schliesst und durch schuldhaftige Handlungen ausgelöst werden können. Die dem Bahnbetrieb innewohnenden Gefahren drohen aber in gleicher Weise auch dem Bahnpersonal und dem Bahnmaterial und es erwies sich, wie in BGE 54 I 50 näher ausgeführt worden ist, als notwendig, diejenigen Handlungen, welche solche Gefahren auch für diese Rechtsgüter heraufbeschwören, in die Strafbestimmung einzubeziehen. Das ist der Sinn des revidierten Art. 67 BStR. Durch diesen sollte der in a. Art. 67 normierte Tatbestand erweitert, nicht aber auch in anderer Beziehung abgeändert werden. Es sollten neben den bisherigen noch andere, nicht andere Gefährdungshandlungen als die bisherigen mit Strafe bedroht werden, d.h. alle nach a. Art. 67 strafbar gewesenen Handlungen sollten es auch nach rev. Art. 67 bleiben. - Nach Art. 67 BStR in seinem ursprünglichen Wortlaut trat nun die Strafbarkeit in allen Fällen ein, wo eine auf der Eisenbahn befindliche Person oder Ware einer im Bahnbetrieb liegenden (erheblichen) Gefahr ausgesetzt worden ist (vgl. BBl. 1885 II S. 715 Nr. 17 - Verurteilung eines Bahnbenützers durch das Bezirksgericht Payerne wegen Gefährdung eines Mitreisenden, wobei es sich nicht einmal um die Auslösung einer Betriebsgefahr handelte). Diese allgemeine Voraussetzung der Strafbarkeit war hier erfüllt. Die Kassationskläger hatten eine auf einer Eisenbahn befindliche Person einer im technischen Bahnbetrieb liegenden, Gefahr (des Überfahrenwerdens) ausgesetzt.

b) Art. 67 Abs. 2 rev. BStR (a. Art. 67) verlangt nun im weiteren, dass die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs

Seite: 298

erheblich gefährdet (die Gefahr erheblich) sein müsse.

Die Kassationskläger bestreiten, dass diese Voraussetzung vorhanden gewesen sei, mit der

Begründung, die Möglichkeit eines unglücklichen Ausganges sei hier so gering und von so viel Zufälligkeiten abhängig gewesen, dass von einer erheblichen Gefährdung nicht gesprochen werden könne. Allein die Erheblichkeit der Gefahr im Sinne dieser Vorschrift bestimmt sich nicht nach dem Grad der Wahrscheinlichkeit ihrer Verwirklichung - eine erhebliche Gefahr ist nicht eine dringende Gefahr - sondern nach dem Schaden, welcher bei voller Verwirklichung der Gefahr eintreten würde. Dieser mögliche Schaden soll von gewisser Erheblichkeit sein, wenn die Handlung nach Art. 67 Abs. 2 BStR bestraft werden solle. Ist diese Voraussetzung erfüllt, so kann der höhere oder geringere Grad der Gefährdung bei der Strafzumessung berücksichtigt und bei geringer Schadenswahrscheinlichkeit sogar auf Geldbusse herabgegangen werden (Art. 67 Abs. 2 i. f.), aber die Strafbarkeit bleibt trotzdem begründet. Dass es sich vorliegend um eine erhebliche Gefährdung im Sinne dieser Ausführungen handelte, haben die Kassationskläger mit Recht nicht in Abrede gestellt.

3.- Die Kassationskläger haben das Obergerichtsurteil auch in bezug auf den Zivilpunkt angefochten. Die Erhebung der zivilrechtlichen Einreden gegenüber einem auf Anwendung von Bundesstrafrecht und Bundeszivilrecht beruhenden letztinstanzlichen kantonalen Urteil mit Kassationsbeschwerde ist nach Art. 161 Abs. 2, namentlich Satz 2 OG selbst da zulässig, wo das Urteil im Zivilpunkt mit Berufung ans Bundesgericht hätte angefochten werden können. Die Kassationsbeschwerde ist hier auch nicht etwa darum ausgeschlossen, weil von der Zivilpartei die Berufung ergriffen worden ist. In diesem Berufungsverfahren kann ja nur über die Begehren der Zivilpartei um Erhöhung der zugesprochenen Entschädigung und um Zuspruch einer

Seite: 299

Genugtuungssumme, nicht über diejenigen der Kassationskläger um Aufhebung oder Herabsetzung der Schadenersatzsumme geurteilt werden, da von dieser Seite weder eine selbständige noch eine Anschlussberufung eingereicht worden ist und angesichts der Kassationsbeschwerde auch nicht eingereicht werden konnte, eine reformatio in pejus im Berufungsverfahren aber ausgeschlossen ist (TH. WEISS, Berufung S. 120 a). Über die von den Kassationsklägern im Zivilpunkt gestellten Begehren muss deshalb im Kassationsverfahren geurteilt werden.

Die zivilrechtliche Verantwortlichkeit für den der Monika Moll zugestossenen Unfall trifft zweifellos den Walter Ryf, der die Moll bis zur Abfahrt des Zuges zurückgehalten und damit - fahrlässig - die Ursache für den Eintritt des Unfalles gesetzt hat. Weniger einfach ist die Frage nach der zivilrechtlichen Verantwortlichkeit des Hans Ryf zu beantworten, da dieser die Moll schon vorher freigegeben hat, sein Verhalten also für alles, was sich nachher ereignete, nicht mehr unmittelbar ursächlich war. Allein das Bundesgericht hat sich in ständiger Rechtsprechung zur Auffassung bekannt, dass wenn mehrere durch gemeinsames Handeln die Gefahr des Eintrittes eines bestimmten Schadens begründen, der dann wirklich eintretende Schaden allen Teilnehmern zugerechnet werden muss, selbst wenn er nur die Verwirklichung der von einem unter ihnen gesetzten Gefahr ist (BGE 25 II 822 Erw. 4; 42 II 478 Erw. 4; 45 II 308 Abs. 2). Diese Voraussetzungen der zivilrechtlichen Teilnehmerhaftung sind hier in der Person des Hans Ryf erfüllt. Er hat in gemeinsamem Handeln mit Walter Ryf die Gefahr begründet, der dann die Monika Moll zum Opfer gefallen ist. Dem Umstand, dass ihm dabei das geringere Verschulden eines «Gehülfen» trifft, hat das Obergericht bei Verlegung der Schadenersatzsumme im internen Verhältnis Rechnung getragen.

Seite: 300

Die Kassationskläger haften also der Monika Moll für den ihr aus dem Unfall vom 8. Mai 1927 entstandenen Schaden. Dass ihr Verhalten für den Schaden nicht unmittelbar und nicht allein ursächlich war, wurde von der Vorinstanz in der Weise berücksichtigt, dass sie nicht zur Ersetzung des ganzen Schadens, soweit er nicht von der SUVAL gedeckt wird, verurteilt worden sind. Ob der ihnen auferlegte Teil davon im richtigen Verhältnis zum Grade ihres Verschuldens stehe, ist eine Ermessensfrage, deren Beantwortung durch die Vorinstanz nicht etwa zu Ungunsten der Kassationskläger auf einer unrichtigen rechtlichen Grundlage beruht (vgl. BGE 50 II 189).

Demnach erkennt der Kassationshof:

Die Kassationsbeschwerden werden abgewiesen