

S. 203 / Nr. 28 Bundesstrafrecht (d)

BGE 61 I 203

28. Urteil des Kassationshofes vom 28. Mai 1935 i. S. Schweiz. Bundesanwaltschaft gegen Eberli u. Kons.

Regeste:

Fahrlässige Gefährdung des Eisenbahnverkehrs. Rev. Art. 67 BStrR.

Der Umstand, dass die Gefahr durch das Eingreifen anderer Personen pflichtgemäss abgewendet wurde, schliesst den Tatbestand der strafbaren Gefährdung nicht ohne weiteres aus.

Dieser Tatbestand liegt aber nicht vor, wenn der Beschuldigte aus irgendeinem Grunde von dem Verhalten, das zu einer Gefährdung hätte führen können, abgestanden ist, bevor sich eine nahe und ernstliche Gefahr einstellte.

A. - Der nach Fahrplan um 13 Uhr 01 von Sargans her im Bahnhof Rorschach, Geleise V, eintreffende Zug 3544 führt an der Spitze einen Postwagen, der nach beendigtem Auslad auf das Geleise VI zu stellen ist. Das geschieht in der Weise, dass die Zugslokomotive den Postwagen vorwärts und über ein Verbindungsgeleise hinüberzieht, das

Seite: 204

durch die Weiche 21 an das Geleise V und durch die Weiche 17 an das Geleise VI angeschlossen ist. Auf dem Geleise VI wird dann der Postwagen hinter die Weiche 17 zurückgeschoben, wodurch die Bahn für den auf dem nämlichen Geleise von St. Gallen her kommenden Gegenzug frei wird, der über das betreffende Verbindungsgeleise und dessen Fortsetzung nach dem Hauptgeleise III zu fahren hat, wo er nach Fahrplan um 13 Uhr 12 einfahren soll.

B. - Am 2. Januar 1934 war zufolge einer Verspätung des Zuges 3544 der Postwagen erst um 13 Uhr 10 ausgeladen. Der Rangierarbeiter Eberli gab nun dem Lokomotivpersonal (Führer Diehl und Heizer Dietz) Weisung, mit dem Postwagen vorzufahren, und dieser Weisung wurde stattgegeben, obschon das Rangiersignal auf Verbot und die Abzweigweiche 21 feindlich stand und es Pflicht aller drei Bahnbeamten gewesen wäre, sich vor Abgabe bzw. Ausführung der Weisung zum Vorfahren über die Stellung des Rangiersignals und der Abzweigweiche Rechenschaft zu geben. Mittlerweile fuhr auf dem Geleise VI - vorschriftsgemäss mit einer blossen Geschwindigkeit von 30 km/St. - der Gegenzug heran, dem die Einfahrt frei gegeben worden war. Die auf dem Stellwerk III nahe der Weiche 17 stationierten Wärter wurden indessen des unrichtigen Manövers gewahr, als die Lokomotive mit dem Postwagen sich der Weiche 21 näherte und sie aufzuschneiden drohte, und sie gaben durch Winken mit roten Flaggen, Rufe und Piffe Zeichen zum Anhalten, worauf die Lokomotive auf der Weiche 21 ohne Beschädigung zum Stehen gebracht wurde; Diehl und Dietz wollen übrigens schon von sich aus den Gegenzug bemerkt und Anstalten zum Anhalten getroffen haben. Andererseits hielt auch der Gegenzug an, dessen Lokomotivführer sowohl die unrichtig auf das Verbindungsgeleise zufahrende Lokomotive mit dem Postwagen wie auch die Haltzeichen der Stellwerkwärter beobachtet hatte. Nach dem Anhalten betrug der Abstand der beiden Lokomotiven - diejenige des St. Galler Zuges war auf der Weiche 17 a, also noch vor dem

Seite: 205

Verbindungsgeleise, zum Stehen gekommen - noch etwa 70 Meter. Diehl fuhr nun hinter das Profil der Weiche 21 zurück, so dass der Gegenzug seine Fahrt fortsetzen konnte. Durch den Vorfall ist weder ein Schaden noch eine Störung des Zugsverkehrs verursacht worden.

C. - Eberli, Diehl und Dietz sind der fahrlässigen Eisenbahngefährdung beschuldigt und in Strafuntersuchung gezogen, jedoch von beiden kantonalen Gerichtsinstanzen freigesprochen worden. Gegen das Urteil des Kantonsgerichtes des Kantons St. Gallen vom 8. Oktober 1934 hat die Bundesanwaltschaft beim Bundesgericht Nichtigkeitsbeschwerde erhoben mit dem Antrag auf Aufhebung des kantonalen Urteils und Rückweisung der Sache zu neuer Entscheidung (im Sinne der Verurteilung). Die Nichtigkeitsbeklagten beantragen Abweisung der Nichtigkeitsbeschwerde.

Der Kassationshof zieht in Erwägung:

Kein Zweifel ist, dass die Beschuldigten gegen Betriebsvorschriften verstossen und dabei fahrlässig gehandelt haben, wofür sie disziplinarisch zur Verantwortung gezogen werden können. Die Begehung einer fahrlässigen Gefährdung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs im Sinne des revidierten Art. 67 des Bundesstrafrechtes konnte das Kantonsgericht jedoch auf Grund seiner tatsächlichen Feststellungen ohne Rechtsverletzung verneinen. Es hat seiner Entscheidung den vom Bundesgericht anerkannten Grundsatz zugrunde gelegt, dass «der Gefährdungsbegriff des Gefährdungsdeliktes und speziell der Eisenbahngefährdung die nahe Möglichkeit, das ist die

Wahrscheinlichkeit des Schadeneintrittes, voraussetzt» (BGE 58 I Nr. 35), und ist zum Schlusse gelangt, hier habe nur eine entfernte Gefährdung vorgelegen, die den gesetzlichen Gefährdungstatbestand nicht zu erfüllen vermöge. Gegenüber der zusammenfassenden Würdigung des Beweisergebnisses dahin, dass die Verwirklichung der Gefahr hier nicht durch Zufall, sondern durch das Funktionieren des normalen

Seite: 206

bahndienstlichen Apparates verhindert worden sei, erheben sich freilich Bedenken. Ist das Verhalten eines Beschuldigten an und für sich nach den konkreten Umständen geeignet, eine erhebliche Schädigung herbeizuführen - wie es bei Missachtung eines Verbotsignales sehr wohl zutreffen kann -, so ist damit auch die nahe Möglichkeit oder Wahrscheinlichkeit des Schadeneintrittes im Sinne des gesetzlichen Tatbestandes gegeben, indem nicht etwa eine mathematische Wahrscheinlichkeit von mehr als 50% vorausgesetzt werden darf; und zur Entkräftung dieses Gefährdungstatbestandes genügt nicht ohne weiteres der Hinweis auf die Pflichten anderer Bahnorgane, wenn auch freilich mit deren Erfüllung soll gerechnet werden können. Jedenfalls dürfte im vorliegenden Falle in der Aufmerksamkeitspflicht der Stellwerkwärter wie auch des Lokomotivführers des St. Galler Zuges nicht unbedingt, von vornherein, eine so sicher und prompt wirkende Sicherung zu sehen sein, dass das Befahren einer auf Kreuzung stehenden Weiche, zumal in Missachtung des Verbotsignals, nicht mehr als gefährdendes Verhalten zu bezeichnen wäre, sofern im übrigen die Voraussetzungen einer solchen Beurteilung vorliegen sollten. Wenn diese Übertretungen möglich waren, so war natürlich auch eine augenblickliche Unaufmerksamkeit (oder Abhaltung) der Stellwerkwärter oder des Lokomotivführers des Gegenzuges möglich, die ja immerhin nicht ohne weiteres darauf gefasst zu sein brauchten, dass die Beschuldigten die Signalstellung wie auch die Stellung der Weiche 21 ausser acht lassen und das dem Gegenzug freigegebene Verbindungsgeleise befahren möchten. Hätten jene Drittpersonen gleichfalls versagt und wäre es zufolge Weiterfahrens der Beschuldigten zu einer Schädigung gekommen, so vermöchten sich die Beschuldigten nicht damit zu rechtfertigen, dass normalerweise mit einem rechtzeitigen Eingreifen der Wärter und einem frühern Anhalten des St. Galler Zuges zu rechnen gewesen wäre. Demgemäss wäre auch die Gefährdung gegeben, wenn die Verwirklichung einer

Seite: 207

nahen Schadensgefahr eben nur dank der prompten Pflichterfüllung durch jene andern Funktionäre verhütet worden wäre. So verhält es sich jedoch nicht. Die Beschuldigten haben ja das Verbindungsgeleise nur gerade noch mit der Lokomotive befahren und sie auf der Abzweigweiche zu stellen vermocht, von wo aus sie nach der Feststellung des Kantonsgerichtes durch Zurückfahren um bloss 3 bis 4 Meter das Verbindungsgeleise freigeben und so die Gefahr bannen konnten. Ein weiteres Verhalten fällt ihnen nicht zur Last, gleichgültig, ob sie von sich aus oder erst auf die Haltzeichen der Wärter hin angehalten haben; denn auch bei Gefährdungsvergehen fällt nur das wirkliche Verhalten in Betracht, und niemals ein weiteres Verhalten, zu dem es aus irgendeinem Grund gar nicht gekommen ist. Hätten die Beschuldigten bereits in angemessener Entfernung vor der erwähnten Abzweigweiche angehalten, sei es auch zufolge eines Zufalles, so hätten sie offenkundig keine Gefährdung begangen. Da sie die Lokomotive erst auf der Weiche zum Stehen gebracht haben, ist dies nicht derart zweifelsfrei; doch führt die genauere Betrachtung auch bei diesem Verlauf zum gleichen Ergebnis. Zweck des Anhaltens war die Verhütung der erkannten Gefahr; es ist daher nicht zu bezweifeln, dass die Beschuldigten unter allen Umständen sofort zurückgefahren wären. Somit bestand aber im Augenblick des Befahrens der Weiche mit Rücksicht auf die Entfernung des Gegenzuges noch keine nahe und ernstliche Gefahr, ganz abgesehen davon, dass die Lokomotive mit dem Postwagen vom Führerstand des Gegenzuges aus am helllichten Tage ungleich stärker als Hindernis erkennbar war als etwa bloss eine unrichtig gestellte Weiche. Ist demnach nicht nur ein Schadeneintritt, sondern schon eine rechtserhebliche Gefahr verhütet worden, so erweist sich der Freispruch als gerechtfertigt.

Demnach erkennt der Kassationshof: Die Nichtigkeitsbeschwerde wird abgewiesen