

S. 101 / Nr. 26 Strafgesetzbuch (d)

BGE 78 IV 101

26. Urteil des Kassationshofes vom 9. Mai 1952 i. S. Waser gegen Staatsanwaltschaft des Kantons Thurgau.

Seite: 101

Regeste:

Art. 237 Ziff. 2, 238 Abs. 2 StGB. Wenn durch ein und dieselbe Handlung sowohl der Verkehr auf der Strasse als auch der Eisenbahnverkehr gehindert, gestört oder gefährdet wird, sind beide Bestimmungen anzuwenden.

Les art. 237 ch. 2 et 238 ch. 2 CP s'appliquent tous deux lorsqu'un seul et même acte entrave à la fois la circulation routière et le service des chemins de fer.

Gli art. 237 cifra 2 e 238 cifra 2 CP sono ambedue applicabili quando un solo e medesimo atto impedisce, perturba o pone in pericolo ad un tempo la circolazione stradale e il servizio ferroviario.

A. - Ernst Waser, Stationswärter, öffnete am 29. März 1951 auf der Station Märstetten nach der Durchfahrt des Schnellzuges Nr. 401 aus Frauenfeld die Schranken beim Übergang der Staatsstrasse Frauenfeld-Weinfelden, weil er der Meinung war, der von Weinfelden kommende Schnellzug Nr. 404 sei schon vorbeigefahren. Auf den Zuruf des Abfertigungsbeamten, dass dieser Zug erst herankomme, schloss Waser die Schranken wieder. Um einem Jeep mit Anhänger, der auf die Geleise gefahren war, die Weiterfahrt zu ermöglichen, hob er sie nachher nochmals. Auf das hin fuhren zwei Personenautomobile über die Geleise, und ein Lastwagen mit Anhänger gelangte mit der Spitze bis zu dem vom Zug Nr. 404 befahrenen Geleise. Der Zug erhielt vom Abfertigungsbeamten aus Sicherheitsgründen Befehl zum Anhalten, konnte jedoch trotz Schnellbremsung erst zum Stehen gebracht werden, nachdem er den Übergang auf 10 m überfahren hatte. Der Lastwagenführer konnte im letzten Augenblick sein Fahrzeug um etwa 20 cm zurücknehmen und so einen Zusammenstoss vermeiden.

B. - Das Obergericht des Kantons Thurgau verurteilte Waser am 29. Januar 1952 wegen fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs und des Eisenbahnverkehrs (Art. 237 Ziff. 2, 238 Abs. 2 StGB) zu Fr. 100.- Busse

Seite: 102

und verfügte, dass diese im Strafregister zu löschen sei, wenn der Verurteilte sich während eines Jahres bewähre.

C. - Waser führt Nichtigkeitsbeschwerde mit dem Antrag, das Urteil sei aufzuheben und die Sache zur Freisprechung des Beschwerdeführers von der Anklage der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs (Art. 237 Ziff. 2 StGB) und zur Herabsetzung der Strafe wegen fahrlässiger Störung des Eisenbahnverkehrs (Art. 238 Abs. 2) an das Obergericht zurückzuweisen. Er macht geltend, Art. 237 und 238 StGB stünden im Verhältnis unechter Gesetzeskonkurrenz. Störung des Eisenbahnverkehrs nach Art. 238 sei qualifizierter Fall der Störung des öffentlichen Verkehrs nach Art. 237. Erstere Bestimmung sei die besondere und daher allein anzuwenden.

D. - Die Staatsanwaltschaft des Kantons Thurgau beantragt, die Nichtigkeitsbeschwerde sei abzuweisen.

Der Kassationshof zieht in Erwägung:

1.- Nach Art. 237 Ziff. 2 StGB ist strafbar, wer fahrlässig «den öffentlichen Verkehr, namentlich den Verkehr auf der Strasse, auf dem Wasser oder in der Luft hindert, stört oder gefährdet und dadurch Leib und Leben von Menschen in Gefahr bringt. Auf Grund dieser Bestimmung könnte, wenn Art. 238 StGB nicht bestünde, auch bestraft werden, wer den Eisenbahnverkehr hindert, stört oder gefährdet, denn auch dieser fällt an sich unter den Begriff des «öffentlichen Verkehrs», der sich nach dem Wortlaut des Art. 237 nicht im Verkehr auf der Strasse, auf dem Wasser und in der Luft erschöpft - Der die Störung des Eisenbahnverkehrs betreffende Art. 238 ist denn auch im Titel über die «Verbrechen und Vergehen gegen den öffentlichen Verkehr» untergebracht, was darauf hindeutet, dass auch der Eisenbahnverkehr als öffentlicher Verkehr gilt.

In diesem Sinne ist Art. 238 im Verhältnis zu Art. 237 Sonderbestimmung. Die Hinderung, Störung oder

Seite: 103

Gefährdung des Eisenbahnverkehrs ist nicht nach Art. 237, sondern ausschliesslich nach Art. 238 zu bestrafen.

2.- Damit ist aber über den Geltungsbereich des Art. 238 nichts gesagt. Diese Bestimmung schützt nicht allgemein den öffentlichen Verkehr, sondern nur einen bestimmten Teil desselben: den Eisenbahnverkehr. Das ergibt sich aus dem Wortlaut und dem Randtitel deutlich.

Eisenbahnverkehr aber ist nach allgemeinem Sprachgebrauch nur der Verkehr, der sich mit der Eisenbahn abspielt. Der Verkehr auf der Strasse wird dadurch, dass er mit der Bahn in Berührung kommt, nicht zum Eisenbahnverkehr. Schon die grammatikalische Auslegung des Art. 238 zeigt somit, dass diese Bestimmung nicht auch Leib und Leben der Strassenbenützer schützen will.

Die geschichtliche Auslegung führt zum gleichen Ergebnis. Art. 67 des Bundesgesetzes vom 4. Februar 1853 über das Bundesstrafrecht der schweizerischen Eidgenossenschaft (BStrR) schützte ursprünglich nur die Personen und Waren, «die sich auf einem zur Beförderung der Post dienenden Wagen oder Schiffe oder auf einer Eisenbahn befinden». Der Vorentwurf von 1894 zum Strafgesetzbuch wollte demgegenüber in Art. 148 und 149 nicht nur den Transport (postmässigen Transport von Personen und Sachen), sondern den ganzen Betrieb der Eisenbahnen und Dampfschiffe schützen (Vorentwurf mit Motiven S. 221). In den Verhandlungen vom Januar 1895 der ersten Expertenkommission verdeutlichte der Verfasser des Vorentwurfes, dass diese Bestimmungen (damals Art. 166 und 167) den technischen Betrieb schützten (Verhandlungen 2 237). Damals wurde auch beschlossen, nicht nur die Gefährdung des Eisenbahn- und des Dampfschiffbetriebes, sondern in den gleichen Bestimmungen auch die Gefährdung eines «ähnlichen Betriebes» unter Strafe zu stellen. Das geschah, damit z. B. auch die Gefährdung einer elektrischen Strassenbahn erfasst werde. Eine allgemeine Bestimmung gegen die Gefährdung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere des Verkehrs auf der

Seite: 104

Strasse, wollte man damit nicht schaffen (Verhandlungen 2 235 ff.). Nach der ersten Lesung setzte der Verfasser des Vorentwurfes statt «Eisenbahn- oder Dampfschiffbetrieb oder einen ähnlichen Betrieb» «Eisenbahn- oder Dampfschiff-Verkehrs oder eines ähnlichen Verkehrs». Er begründete diese Änderung damit, dass man in der ersten Lesung den Ausdruck «Betrieb» als zu weit gefunden habe (Verhandlungen 2 664). Die Änderung hatte nicht den Sinn, durch die beiden Artikel allgemein den öffentlichen Verkehr, insbesondere auch den Verkehr auf der Strasse schützen zu lassen. Im Gegenteil wurde beschlossen, den Artikeln gegen Gefährdung des Eisenbahn- und Dampfschiffverkehrs eine allgemein gefasste Bestimmung zum Schutze des öffentlichen Verkehrs zu Wasser und zu Lande voranzustellen und die Gefährdung des Eisenbahn- und Dampfschiffverkehrs als ausgezeichneten Fall dieses allgemeinen Tatbestandes zu behandeln. Gleichzeitig beschloss die Kommission, diesen qualifizierten Tatbestand auf die Gefährdung des «Eisenbahn- und Dampfschiffverkehrs» zu beschränken (Verhandlungen 2 669). In den späteren Entwürfen wurde an der grundsätzlichen Unterscheidung zwischen der allgemeinen Bestimmung zum Schutze des öffentlichen Verkehrs und der Sonderbestimmung zum Schutze des Eisenbahnverkehrs (den Dampfschiffverkehr unterstellte man ihr nicht mehr) nichts geändert. Letztere blieb Sonderbestimmung zum Schutze des technischen Teils des Eisenbahnbetriebes; ein weitergehender Sinn wurde ihr nie beigelegt. Sie entspricht in dieser Hinsicht dem Art. 67 BStrR in der revidierten Fassung vom 5. Juni 1902, durch die man nicht mehr bloss die transportierten Personen und Sachen, sondern den gesamten Eisenbahnverkehr im Sinne des technischen Baubetriebes, also ausser den Reisenden und dem transportierten Gut auch das Bahnpersonal und das Bahnmaterial schützen wollte (Botschaft des Bundesrates vom 26. Oktober 1900, BBl 1900 IV 159 f. BGE 54 I 52 ff, 297, 362), nicht aber darüber hinaus auch Personen und

Seite: 105

Sachen, die am Eisenbahnverkehr nicht teilnehmen, sondern nur zufällig mit ihm in Berührung kommen.

Ist demnach der öffentliche Verkehr auf der Strasse durch Art. 238 StGB nicht geschützt, so muss in Fällen, wo durch ein und dieselbe Handlung sowohl dieser Verkehr als auch der Eisenbahnverkehr gehindert, gestört oder gefährdet wird, Art. 237 neben Art. 238 StGB angewendet werden; erstere Bestimmung sühnt die Tat, soweit sie den öffentlichen Verkehr auf der Strasse, letztere dagegen, soweit sie den Eisenbahnverkehr in Mitleidenschaft gezogen hat.

Die Strafe kann dadurch übrigens nicht schwerer ausfallen, als wenn man Art. 238 allein anwendete. Für vorsätzliche Störung des Eisenbahnverkehrs droht diese Bestimmung wahlweise Zuchthaus und Gefängnis und für die fahrlässige Tat wahlweise Gefängnis und Busse an. Diese bis zum gesetzlichen Höchstmass der Zuchthaus bzw. Gefängnisstrafe reichenden Strafraumen dürfen selbst dann nicht überschritten werden, wenn Art. 237 neben Art. 238 angewendet wird (Art. 68 Ziff. 1 StGB).

Innerhalb dieser Strafraumen aber müsste gestützt auf Art. 63 StGB die Mitgefährdung von Strassenbenützern auch dann berücksichtigt werden, wenn Art. 238 sie miterfasste.

Demnach erkennt der Kassationshof:
Die Nichtigkeitsbeschwerde wird abgewiesen