

BGE 124 IV 114

Bundesgericht (BGE), 1998-04-30, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_124 IV 114](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_124_IV_114)

FR: ATF 124 IV 114

IT: DTF 124 IV 114

Regeste

Regeste Fahrlässige Störung des Eisenbahnverkehrs (Art. 238 Abs. 2 StGB); erhebliche Gefährdung von Leib und Leben oder von fremdem Eigentum. Eine Schnellbremsung und ein Zusammenstoss einer Eisenbahn mit einem Motorfahrzeug begründen nicht ohne weiteres eine erhebliche Gefährdung im Sinne dieser Bestimmung. Massgebend sind die tatsächlichen Umstände des konkreten Einzelfalls.

Erwägungen

E. 1

Wer vorsätzlich den Eisenbahnverkehr hindert, stört oder gefährdet und dadurch wissentlich Leib und Leben von Menschen oder fremdes Eigentum in Gefahr bringt, namentlich die Gefahr eines Zusammenstosses oder einer Entgleisung herbeiführt, wird mit Zuchthaus oder mit Gefängnis bestraft (Art. 238 Abs. 1 StGB). Handelt der Täter fahrlässig und werden dadurch Leib und Leben von Menschen oder fremdes Eigentum erheblich gefährdet, so ist die Strafe Gefängnis oder Busse (Art. 238 Abs. 2 StGB). Die Straftat der Störung des Eisenbahnverkehrs ist ein konkretes Gefährdungsdelikt. Die bei solchen Delikten vorausgesetzte Gefahr ist gegeben, BGE 124 IV 114 S. 116 wenn nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge die Wahrscheinlichkeit oder nahe Möglichkeit der Verletzung des geschützten Rechtsgutes besteht (BGE 123 IV 128 E. 2a S. 130 mit Hinweisen). Art. 238 Abs. 2 StGB setzt zudem, im Unterschied zu Art. 238 Abs. 1 StGB , eine erhebliche Gefahr voraus. Das bedeutet allerdings nicht, dass der Eintritt des schädigenden Ereignisses wahrscheinlicher, die Gefahr dringlicher sein muss als bei der vorsätzlichen Störung des Eisenbahnverkehrs gemäss Art. 238 Abs. 1 StGB . Erheblich gefährdet im Sinne von Art. 238 Abs. 2 StGB sind Leib und Leben von Menschen oder fremdes Eigentum dann, wenn der Schaden, welcher im Falle der Verwirklichung der Gefahr eintreten würde, erheblich wäre (BGE 72 IV 23 E. 1 S. 26 f.), d.h. nicht mehr als klein oder leicht bezeichnet werden kann, wobei im Fall eines möglichen Personenschadens die konkrete Gefahr einer einfachen Körperverletzung genügt (BGE 87 IV 87 E. 1 S. 89). Mit dem Erfordernis der erheblichen Gefährdung bei der Straftat der fahrlässigen Störung des Eisenbahnverkehrs sollte nach dem Willen des historischen Gesetzgebers vermieden werden, dass das Bahnpersonal schon in Bagatellfällen einer Strafverfolgung ausgesetzt wird (siehe dazu BGE 116 IV 44 E. 2b S. 46 ff.). Obwohl somit der historische Gesetzgeber gerade das Bahnpersonal im Auge hatte, muss das den Anwendungsbereich von Art. 238 Abs. 2 StGB einschränkende Erfordernis der erheblichen Gefährdung auch in den Fällen erfüllt sein, in denen Dritte, etwa Automobilisten auf Bahnübergängen, den Eisenbahnverkehr stören; denn der Wortlaut von Art. 238 Abs. 2 StGB lässt insofern keine Differenzierung zu, und eine solche drängt sich auch nach Sinn und Zweck der Bestimmung nicht geradezu auf.

E. 2

Im vorliegenden Fall kam es infolge des Fehlverhaltens des Beschwerdegegners, der seinen Personenwagen im Lichtraumprofil der Bahn angehalten hatte, zur Kollision. Der dabei an der Zugskomposition entstandene Sachschaden im Betrag von ca. Fr. 1'500.-- ist gering, und die Gefahr, die sich damit an fremdem Eigentum verwirklicht hat, war daher keine erhebliche im Sinne von Art. 238 Abs. 2 StGB. Die Beschwerdeführerin vertritt denn auch mit Recht selber nicht die Auffassung, dass der Beschwerdegegner schon in Anbetracht dieses Sachschadens wegen fahrlässiger Störung des Eisenbahnverkehrs zu verurteilen sei. Dass der Beschwerdegegner durch sein Verhalten sich selbst und die beiden übrigen Insassen seines Personenwagens allenfalls einer erheblichen Gefahr für Leib und Leben aussetzte und dass sein Fahrzeug total beschädigt wurde, ist unter dem Gesichtspunkt von BGE 124 IV 114 S. 117 Art. 238 Abs. 2 StGB unerheblich, da die Fahrzeuginsassen und das Fahrzeug selbst in der gegebenen Lage nicht unter den Schutzbereich dieser Bestimmung fallen (siehe dazu BGE 78 IV 101 E. 2 S. 103 ff.). Die Beschwerdeführerin macht denn auch mit Recht selber nicht geltend, dass der Beschwerdegegner etwa schon wegen einer Gefährdung seiner beiden Passagiere gemäss Art. 238 Abs. 2 StGB zu verurteilen sei.

E. 3

a) Die Vorinstanz hält unter Hinweis auf BGE 116 IV 44 E. 1 zunächst fest, dass eine Kollision mit einer in Bewegung befindlichen Eisenbahn immer auch eine Gefährdung des Eisenbahnverkehrs darstelle, da in aller Regel Sachschaden entstehe und allenfalls durch eine Schnellbremsung Passagiere verletzt werden können. Daraus ergebe sich indessen, wie das Bundesgericht im zitierten Entscheid erkannt habe, nicht ohne weiteres auch eine erhebliche Gefährdung von Leib und Leben oder fremdem Eigentum. Die Vorinstanz kommt abweichend von der ersten Instanz zum Schluss, dass die Schnellbremsung, welche der Zugführer infolge des Fehlverhaltens des Beschwerdegegners habe einleiten müssen, keine erhebliche Gefährdung im Sinne von Art. 238 Abs. 2 StGB geschaffen habe. Zur Begründung hält sie zunächst fest, in der Untersuchung seien keine konkreten Hinweise namhaft gemacht worden, wonach etwa stehende Bahnpassagiere oder allenfalls Passagiere, welche sich bereits zum Aussteigen bereit gemacht hätten, durch den Vorfall in unmittelbare Gefahr geraten seien. Sodann weist die Vorinstanz darauf hin, dass der Experte aus den Daten des Restwegschreibers des Triebwagens eine (mittlere) Bremsverzögerung von 0,93 m/sec² errechnet habe. Die bei einer solchen Bremsverzögerung auf die Zugspassagiere wirkenden Kräfte vermögen nach der Auffassung der Vorinstanz keine erhebliche Gefährdung von Leib und Leben, mithin nicht die naheliegende Möglichkeit einer Verletzung, zu begründen. In einem andern, parallel durchgeführten Strafverfahren habe der dort herbeigezogene Experte eine Verzögerung von 0,7 m/sec² für das Anhalten eines Zuges aufgrund einer Auskunft des zuständigen Bundesamtes als zumutbar bezeichnet. Der Experte habe zudem auf eigene Auswertungen in bezug auf Busse der städtischen Verkehrsbetriebe verwiesen, wobei sich bei normalen Halten vor Haltestellen bei Geschwindigkeiten bis zu 20 km/h Verzögerungswerte von 0,4 bis 0,8 m/sec² und bei Geschwindigkeiten bis zu 50 km/h Verzögerungswerte von bis zu 1,5 m/sec² ergeben hätten. Auch wenn im vorliegenden Fall in der letzten Phase des Abbremsens noch ein, allerdings nicht aktenmässig BGE 124 IV 114 S. 118 nachgewiesener Ruck unmittelbar vor dem Stillstand aufgetreten sein könnte, war nach der Auffassung der Vorinstanz der Bereich des Zumutbaren noch nicht überschritten. Denn in der letzten Phase des Bremsens sei ein allenfalls stehender Zugspassagier auf den Schlussruck gefasst. Das Überraschungsmoment sei in diesem Fall jedenfalls kleiner als

etwa beim plötzlichen Auftreten von Schwingungen beim Überfahren von Weichen. Eine Verzögerung von nicht einmal 1 m/sec^2 entspreche etwa dem Fall, in dem ein langsam gehender Mensch innert einer Sekunde stillstehe. Demnach sei eine erhebliche Gefährdung im Sinne von Art. 238 Abs. 2 StGB zu verneinen und der Beschwerdegegner aus diesem Grunde vom Vorwurf der fahrlässigen Störung des Eisenbahnverkehrs freizusprechen. b) Die Beschwerdeführerin wendet ein, massgebend für die Beantwortung der Frage nach dem Ausmass der konkreten Gefährdung seien nicht allein die mittlere Bremsverzögerung, sondern vor allem auch die Extremwerte, "wie sie eben bei einer derart massiven Kollision und der notwendigen Schnellbremsung entstehen". Der Fahrtenschreiber vermöge durchaus zu belegen, "dass bei derartigen Kollisionen höhere Verzögerungswerte auftreten, welche eine erhebliche Gefährdung für die Bahnpassagiere bedeuten können". Eine Gefährdung der Passagiere habe vor allem auch deshalb bestanden, "weil mit dem Bremsvorgang und der heftigen Kollision eine ruckartige Bewegung erfolgte, also beispielsweise die Puffer ineinandergeschoben wurden, sich wieder lösten und einen (zusätzlichen) Umkehrschub bewirkten". Es könne wohl kaum angenommen werden, dass Zugspassagiere mit derartigen Überraschungen rechnen müssen. Bei einer derart heftigen Kollision kurz vor der Bahnhofseinfahrt liege angesichts der vom Fahrtenschreiber aufgezeichneten Verzögerungswerte immer eine erhebliche Gefährdung der Bahnbenützer vor. Entscheidend sei, dass "bei Zusammenwirken von Schnellbremsung und heftiger Kollision für kurze Momente Verzögerungswerte und unberechenbare Bewegungen auftreten, welche die Sicherheit der Passagiere erheblich gefährden, beispielsweise durch Stürze, herunterfallende Gepäckstücke, Schläge oder gar durch eine Entgleisung des Zuges". Bei einer derartigen Kollision bestehe immer auch die Gefahr einer Entgleisung des Zuges. Es sei lediglich glücklichen Umständen zu verdanken, dass der Personenwagen beiseitegeschoben worden sei. Der hier zu beurteilende Fall sei durchaus mit dem in BGE 87 IV 87 ff. beurteilten vergleichbar, dessen Erwägungen auch hier gültig seien. Indem die BGE 124 IV 114 S. 119 Vorinstanz diese Fakten nicht beachtet und eine erhebliche Gefährdung im Sinne von Art. 238 Abs. 2 StGB verneint habe, habe sie Bundesrecht verletzt. c) Mit diesen Ausführungen vermag die Beschwerdeführerin nicht darzulegen, dass und inwiefern die Vorinstanz von einem unzutreffenden Begriff der erheblichen Gefährdung im Sinne von Art. 238 Abs. 2 StGB ausgegangen sei respektive in Anbetracht der festgestellten Tatsachen eine erhebliche Gefährdung zu Unrecht verneint habe. Zwar wird im Falle einer sogenannten Schnellbremsung und insbesondere bei einem tatsächlich erfolgten Zusammenstoss eine konkrete Gefährdung im Sinne von Art. 238 Abs. 1 StGB in aller Regel zu bejahen sein (siehe BGE 116 IV 44 E. 1 S. 45; REHBERG, Strafrecht IV, 2. Aufl. 1996, S. 84; TRECHSEL, Kurzkomentar, 2. Aufl. 1997, Art. 238 N. 7). Art. 238 Abs. 2 StGB setzt aber eine erhebliche Gefährdung voraus. Eine Schnellbremsung und auch eine Kollision begründen, wie BGE 116 IV 44 E. 1 S. 45 ebenfalls klarstellt, nicht eo ipso eine erhebliche Gefährdung im Sinne dieser Bestimmung. Massgebend sind die konkreten Umstände des Einzelfalls (REHBERG, op.cit., S. 85, mit Hinweis auf die technischen Fortschritte; vgl. auch bereits BGE 93 I 75 E. 2 S. 79 ff.). Die Antwort auf die Frage, ob nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge die Wahrscheinlichkeit oder nahe Möglichkeit einer Verletzung der geschützten Rechtsgüter im erforderlichen Ausmass bestanden habe, beruht zwar weitgehend auf Mutmassungen. Dabei ist aber von den festgestellten tatsächlichen Ereignissen auszugehen und dürfen nicht auch darüber abweichende Spekulationen angestellt werden. Dies verkennt die Beschwerdeführerin, wenn sie beispielsweise stets von einer "heftigen" Kollision ausgeht und annimmt, dass "mit dem

Bremsvorgang und der heftigen Kollision eine ruckartige Bewegung erfolgte, also beispielsweise die Puffer ineinandergeschoben wurden, sich wieder lösten und einen (zusätzlichen) Umkehrschub bewirkten". Damit geht die Beschwerdeführerin in unzulässiger Weise von einem Sachverhalt aus, der im angefochtenen Urteil nicht festgestellt worden ist. Die Kollision war zwar aus der Sicht des Beschwerdegegners heftig, da sein Personenwagen von der Zugskomposition weggeschoben und dabei total beschädigt wurde, wobei die Fahrzeuginsassen aber unverletzt blieben. Dies bedeutet indessen nicht eo ipso, dass der Zusammenstoss auch aus der massgeblichen Sicht der Zugpassagiere "heftig" gewesen sei und sich Rucke sowie Umkehrschübe ereignet hätten, wodurch die Passagiere erheblich gefährdet worden seien. BGE 124 IV 114 S. 120 Eine Schnellbremsung und eine Kollision können im allein massgebenden konkreten Einzelfall für die durch Art. 238 StGB geschützten Beteiligten auch glimpflich verlaufen. Ein solcher glimpflicher Verlauf beruht nicht notwendigerweise auf einem vom gewöhnlichen Lauf der Dinge abweichenden und daher nicht massgeblichen glücklichen Zufall. Er kann im Gegenteil, je nach den konkreten Umständen des Einzelfalls, gerade auch dem gewöhnlichen Lauf der Dinge entsprechen, so dass mithin eine allfällige erhebliche Schädigung eines Zugpassagiers auf einem vom gewöhnlichen Lauf der Dinge abweichenden und daher nicht massgeblichen unglücklichen Zufall beruht. Auch das Unwahrscheinliche kann sich gelegentlich verwirklichen. Wohl ist es im Prinzip bei jeder Schnellbremsung bzw. Kollision denkbar, dass beispielsweise ein nicht auf einem Platz sitzender Zugpassagier das Gleichgewicht verliert und derart unglücklich zu Fall kommt, dass er sich mehr als nur unerhebliche Prellungen und Schürfungen zuzieht. Dass dies stets denkbar ist, bedeutet aber nicht, dass es auch dem gewöhnlichen Lauf der Dinge entspreche. Die Beschwerdeführerin geht letztlich im Grunde davon aus, dass eine Schnellbremsung respektive eine Kollision grundsätzlich eine erhebliche Gefährdung im Sinne von Art. 238 Abs. 2 StGB schaffe, und sie versucht dies mit Spekulationen über mögliche Geschehensabläufe zu begründen, die sich in Tat und Wahrheit im konkreten Fall so nicht ereignet haben. Entgegen der Meinung der Beschwerdeführerin ist die Vorinstanz nicht allein von der vom Experten errechneten durchschnittlichen Bremsverzögerung von 0,93 m/sec² ausgegangen. Sie hat vielmehr auch höhere Verzögerungswerte und einen allfälligen, akutenmässig jedoch nicht nachgewiesenen Ruck kurz vor dem Stillstand mit in Betracht gezogen und dargelegt, weshalb die in diesem Fall auf die Passagiere wirkenden Kräfte keine erhebliche Gefährdung begründeten. d) Aufgrund der im angefochtenen Urteil festgestellten Tatsachen durfte die Vorinstanz ohne Verletzung von Bundesrecht eine erhebliche Gefährdung im Sinne von Art. 238 Abs. 2 StGB verneinen. Dass im Rahmen der Strafuntersuchung allenfalls Tatsachen betreffend den Verlauf der Schnellbremsung und die Kollision hätten ermittelt werden können, bei deren Berücksichtigung eine erhebliche Gefährdung anzunehmen gewesen wäre, ist unerheblich. Massgebend ist allein die festgestellte Sachlage.

E. 4

(Kostenfolgen)

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.