

SO_GERICHTE STKU.2002.12 vom 8. Dezember 2003

SO Obergericht, 2003-12-08, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/so_gerichte_STKU.2002.12

FR: SO_GERICHTE STKU.2002.12 du 8 décembre 2003

IT: SO_GERICHTE STKU.2002.12 del 8 dicembre 2003

Regeste

Art. 238 Abs. 1 StGB. Störung des Eisenbahnverkehrs. Eine konkrete Gefahr schafft, wer ein Hindernis auf die Schienen legt, mit dessen Entdeckung nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge nicht zu rechnen ist. Unerheblich ist, ob bis zur nächsten Zugsdurchfahrt geraume Zeit verstreichen wird.

Erwägungen

E. 4

(...) Aus den angeführten Stellungnahmen der Fachleute sowie der Aussage des Zeugen H. geht hervor, dass die beiden Beschuldigten durch ihr Vorgehen die Gefahr einer Entgleisung geschaffen haben. Berücksichtigt man Grösse, Gewicht und Form der Hindernisse, die auf beiden Schienen lagen, sowie die Geschwindigkeit des Zugs, welche an der kritischen Stelle immerhin 65 km/h beträgt, so sind die Erkenntnisse der Experten auch für den Laien ohne weiteres nachvollziehbar. Dies gilt umso mehr, als der Radkranz lediglich einige Millimeter misst: Das Hindernis muss daher die Lokomotive nur wenig anheben ■ sei es durch ein direktes Auffahren eines Rades, sei es durch ein Verkeilen am Schienenräumer -, um diese aus der Spur zu wuchten. Andererseits waren zwei der Platten aneinander gelehnt, so dass sie sich gegenseitig stützten; dies macht es erst recht unwahrscheinlich, dass der Zug sie einfach zur Seite geschoben hätte. Ausserdem ist zu beachten, dass der Lokomotivführer von den Hindernissen nach einer Kurve überrascht worden wäre und daher nicht mehr hätte anhalten können. (...) Zusammenfassend hätten die Sockel daher einen Zug mit grosser bis grösster Wahrscheinlichkeit zum Entgleisen gebracht.

E. 5

a) Der vorsätzlichen Störung des Eisenbahnverkehrs nach Art. 238 Abs. 1 StGB (Strafgesetzbuch, SR 311.0) macht sich schuldig, "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 einer Entgleisung oder eines Zusammenstosses herbeiführt (...)". Art. 238 Abs. 2 erfasst die fahrlässige Tatbegehung.

Art. 238 Abs. 1 StGB umschreibt gegenüber Art. 237 StGB (Störung des öffentlichen Verkehrs) einen Spezialtatbestand und geht sowohl diesem als auch Art. 239 StGB (Störung von Betrieben, die der Allgemeinheit dienen) vor. Gegenstand bildet jeglicher an Schienen gebundene Verkehr. Schutzobjekt ist das Funktionieren des öffentlichen Eisenbahnbetriebes. Geschützt sind dabei nicht nur die Reisenden im Zug, sondern auch diejenigen, die ein- und aussteigen, sich auf dem Bahnsteig oder in der Nähe von Gleisanlagen befinden oder sich in benachbarten Gärten und Häusern aufhalten (Matthias Schwaibold: Basler Kommentar zum Strafgesetzbuch II, Basel 2003, Art. 238 N 11). Von

der Tat können demnach nicht nur das Bahnpersonal und die Fahrgäste, sondern auch irgendwelche Dritte betroffen sein. Ebenso kommt jedermann als Täter in Frage. Art. 238 StGB schützt Leib und Leben sowie fremdes Eigentum, worunter auch dasjenige der Bahngesellschaft fällt (BGE 80 IV 183). Die Tathandlungen des Hinderns, Störens oder Gefährdens haben keine selbständige Bedeutung; entscheidend ist allein der weitergehende Gefährdungserfolg (Günter Stratenwerth: Schweizerisches Strafrecht, BT II, Bern 1995, § 32 N 19). Es handelt sich um ein konkretes Gefährdungsdelikt (BGE 124 IV 114 ff.; Praxis 1999 Nr. 116). Die entsprechende Gefahr ist gegeben, wenn nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge die Wahrscheinlichkeit oder nahe Möglichkeit der Verletzung des geschützten Rechtsgutes besteht (Praxis 1999 Nr. 116 E. 1a). Eine Schnellbremsung kann hierfür je nach den Umständen genügen (BGE 124 IV 114 ff.; Stefan Trechsel: Schweizerisches Strafgesetzbuch, Kurzkommentar, Zürich 1997, Art. 238 N 7, unter Verweis auf BGE 87 IV 90).

Als Beispiele der Tatbegehung nennt das Gesetz die Herbeiführung der Gefahr einer Entgleisung oder eines Zusammenstosses. Im Falle einer Entgleisung dürfte eine konkrete Gefährdung im Sinne der angeführten Bestimmung regelmässig anzunehmen sein (Jörg Rehberg: Strafrecht IV: Zürich 1996, S. 84), und zwar unabhängig davon, ob sich im Zug Fahrgäste befanden, denn abgesehen vom Lokomotivführer ist auf jeden Fall das Eigentum der Bahngesellschaft betroffen. Unerheblich ist, ob der Eintritt des Erfolgs durch Zufall oder Drittverhalten verhindert wird (BGE 87 IV 87, 90). Eine Gemeingefahr ist nicht erforderlich (Basler Kommentar, a.a.O., N 16 mit Hinweisen). Die Gefährdung braucht nicht eine Mehrzahl von Menschen zu betreffen; wer das konkret gefährdete oder verletzte Opfer ist, muss jedoch vom Zufall abhängen (Stratenwerth, a.a.O., N 20).

Subjektiv wird Vorsatz verlangt, der sich ausser auf die Störung auch auf die wissentliche Gefährdung von Leib und Leben oder von fremdem Eigentum beziehen muss (Basler Kommentar, a.a.O., N 25).

b) Nach dem Beweisergebnis steht fest, dass die drei Sockel auf den Schienen aller Wahrscheinlichkeit nach die Entgleisung eines durchfahrenden Zuges bewirkt hätten. Dabei wären offenkundig Leib und Leben von Menschen in Gefahr gebracht worden, ganz abgesehen vom fremden Eigentum, das bei einer Entgleisung zwangsläufig Schaden genommen hätte. Die Verteidigung bestreitet jedoch eine konkrete Gefahr und damit die Erfüllung des objektiven Tatbestands; in Frage komme höchstens ein vollendeter Versuch.

Die Wahrscheinlichkeit der Verletzung des geschützten Rechtsgutes und damit die konkrete Gefahr kann mehr oder weniger gross bzw. nahe sein (vgl. BGE 123 IV 130). Die Prüfung der Gefahr erfolgt im vorliegenden Fall unter dem Aspekt der zeitlichen Distanz zwischen der Störungshandlung, der bald darauf folgenden Entfernung der Hindernisse sowie dem Zeitpunkt der andernfalls wahrscheinlichen Entgleisung eines Zuges. Die Tat geschah um 4:40 Uhr. Der gefährliche Zustand wurde schätzungsweise eine Viertelstunde später, d.h. etwa um 4:55 Uhr, behoben. Der erste Zug sodann passierte die kritische Stelle um 6.02 Uhr, also rund 67 Minuten später. Man könnte nun argumentieren, dass der durch die Hindernisse geschaffene Gefahrezustand die erforderliche Nähe zum möglichen Unfallereignis gar nie erreicht habe und folglich nie konkret geworden sei. Die Besonderheit des vorliegenden Falles besteht darin, dass sich die Gefahr deshalb nicht verwirklichen konnte, weil Dritte intervenierten und für eine Beseitigung der Hindernisse sorgten, lange bevor der nächste Zug die fragliche Stelle erreichte. Im Rückblick lässt sich also sagen, dass bei diesem Ablauf eine Entgleisung notwendigerweise ausgeschlossen war.

Dies bedeutet aber noch nicht, dass die Beschuldigten keine konkrete Gefahr geschaffen haben. Andernfalls wäre der Tatbestand auch dann nicht erfüllt, wenn das Hindernis unmittelbar vor dem Eintreffen des Zuges beseitigt wird; eine konkrete Gefahr wäre mit anderen Worten nur dann anzunehmen, wenn der Zug tatsächlich auf die Hindernisse auffährt. Eine solche Auslegung aber widerspräche dem Charakter des vorliegenden Gefährdungsdelikts: Sein Erfolg liegt nicht in der Beeinträchtigung von Leib und Leben von Menschen oder von fremdem Eigentum, denn der Eintritt des schädigenden Ereignisses wird nicht verlangt (BGE 85 IV 137, 87 IV 90), sondern in der Schaffung einer entsprechenden Gefahr, zum Beispiel durch das Legen von Hindernissen. Nicht von Bedeutung ist daher, ob ein Schaden infolge günstiger Umstände noch abgewendet werden konnte (Ernst Hafer: Lehrbuch des Schweizerischen Strafrechts Bd. 3, Besonderer Teil 2, Berlin 1943, S. 531).

Die Gefahr darf freilich nicht nur abstrakter Natur sein. Sie muss vielmehr eine bestimmte Qualität aufweisen, um als konkret zu gelten. Eine solche Gefährdung liegt gemäss BGE 72 IV 27 vor, wenn die Möglichkeit des schädigenden Ereignisses nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge nahe liegt (s.a. BGE 71 IV 100, 73 IV 183). Dem besagten Entscheid lag der Sachverhalt zu Grunde, wonach zwei Züge auf einer einspurigen Strecke aufeinander zufuhren und ein Zusammenstoss nur knapp vermieden werden konnte. Dazu führte das Bundesgericht aus: "Unter solchen Umständen lässt sich nicht sagen, es habe im normalen Gang der Dinge gelegen, dass das Unglück verhütet wurde. Dass Dritte und auch einer der Beschuldigten selbst (der Lokomotivführer des Güterzuges) erfolgreich eingriffen, um den Schaden abzuwenden, ändert daran nichts. Dieses Eingreifen hat nicht die Entstehung, sondern nur die Auswirkung der Gefahr verhütet" (BGE 72 IV 28). Diese Rechtsprechung wurde später mehrmals bestätigt: In BGE 73 IV 183 hielt das Bundesgericht fest, "dass die Vorinstanz richtig vom Begriff der konkreten Gefährdung als der nahen und ernstlichen Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintrittes ausgegangen ist" (so auch BGE 73 IV 236). In BGE 85 IV 137 f. führte das Bundesgericht unter Bezugnahme auf Art. 237 StGB aus: "Ob eine konkrete Gefährdung bestanden habe, beurteilt sich indessen nicht allein nach dem, was schliesslich eingetreten ist, sondern es kommt auch darauf an, ob das Ereignis, so wie es sich abgespielt hat, nach dem normalen Gang der Dinge die Verletzung eines Menschen ernstlich wahrscheinlich gemacht habe. Die Rechtsprechung hat stets angenommen, dass Art. 237 StGB auch dann anwendbar sei, wenn der Eintritt eines schädigenden Erfolges durch Zufall oder das Verhalten eines Beteiligten verhütet worden ist" (ebenso BGE 87 IV 90).

Im vorliegenden Fall wurden die Hindernisse mehr als eine Stunde vor der Ankunft des Zuges entfernt. Wären sie nur Minuten oder gar Sekunden zuvor beseitigt worden, wäre die Gefahr zweifellos akut und damit konkret gewesen. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, von welchem Zeitpunkt an sich die Gefahr konkretisierte. Die Antwort hängt indessen nicht alleine von der Dauer des Gefahrenzustandes ab. Als weiterer Faktor tritt der Grad der Wahrscheinlichkeit einer zwischenzeitlichen Behebung der Gefahr hinzu. Zur Illustration diene das folgende theoretische Denkmodell mit zwei entgegengesetzten Extremfällen: Wäre eine Behebung des Gefahrenzustandes nach menschlichem Ermessen von vornherein ausgeschlossen, so wäre die Gefahr von Anfang an konkret, unbesehen darum, wie lange sie vor dem schädigenden Ereignis entstanden ist. Stünde andererseits mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit fest, dass die Gefahr noch rechtzeitig beseitigt wird, würde sie auch dann nicht konkret werden, wenn dies erst kurz vor dem schädigenden

Ereignis geschieht. In diesen beiden Fällen spielt es also praktisch keine Rolle, wieviel Zeit zwischen dem Setzen der Gefahr und dem Eintritt des schädigenden Ereignisses vergeht, weil das Ergebnis zum Voraus mehr oder weniger feststeht. Liegt dagegen eine rechtzeitige Behebung der Gefahr nur - aber immerhin - im Bereich des Möglichen, wächst diese Chance mit zunehmender Dauer. Mit anderen Worten: Je länger sich der Gefahrenzustand hinzieht, desto eher kann in diesen Fällen mit seiner Beseitigung gerechnet werden. Umgekehrt gilt: Je wahrscheinlicher eine Gefahrenbehebung ist, desto geringer sind die Anforderungen an die Dauer der Zeit, die dafür zur Verfügung steht. Die beiden Komponenten stehen also in einem wechselseitigen Verhältnis zueinander.

Im zu beurteilenden Fall lagen zwischen der Entstehung der Gefahr um 4:40 Uhr und der drohenden Verwirklichung um 6:02 Uhr eine Stunde und 22 Minuten. Man könnte nun aus der Tatsache, dass die Gefahr schon nach relativ kurzer Zeit eliminiert wurde, schliessen, dass die Wahrscheinlichkeit der Entdeckung gross und daher umgekehrt das Risiko einer Verwirklichung der Gefahr klein war. Damit aber würde der singuläre Charakter der unheilverhütenden Drittintervention verkannt. Zur Beseitigung der auf dem Geleise der RBS deponierten Sockel kam es aus purem Zufall, wobei eine Verkettung verschiedener günstiger Umstände zu diesem positiven Ausgang beitrug. Zunächst war es eine glückliche Fügung, dass unmittelbar beim Tatort in einem an die Geleise angrenzenden Haus drei junge Leute um diese frühe Morgenstunde noch oder schon wach waren. Trotz der geschlossenen Fenster und des laufenden Fernsehapparats hörten sie den Lärm, den die auf die Geleise gewuchteten Sockel beim Aufprall verursachten. Es ist nicht selbstverständlich, dass die drei darauf aufmerksam wurden und in der Folge draussen Nachschau hielten. Zudem realisierten sie glücklicherweise, was am Tatort vor sich ging und entschlossen sich zum Eingreifen. Dieses führte schliesslich dazu, dass die entstandene Gefahr behoben wurde. Hätte auch nur ein Glied in dieser Kette der günstigen Umstände gefehlt, wären die Hindernisse auf dem Geleise liegen geblieben. Die Wiederholung einer vergleichbaren günstigen Konstellation, die im Ergebnis zur Behebung der Gefahr führen würde, war in der verbleibenden Zeit nicht zu erwarten. Dass die in ihrer Farbe unauffälligen Sockel von anderen Nachbarn oder den wenigen Passanten zu dieser frühen Stunde am Sonntagmorgen entdeckt und beseitigt worden wären, kann nicht angenommen werden. Sie wären also aller Voraussicht nach in der relativ kurzen Zeit bis 6:02 Uhr an Ort und Stelle liegen geblieben und hätten dann nach Einschätzung der Fachleute den aus Solothurn kommenden Zug mit grösster Wahrscheinlichkeit zum Entgleisen gebracht.

Nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge bestand demnach die Wahrscheinlichkeit oder nahe Möglichkeit der Verletzung des geschützten Rechtsgutes (BGE 124 IV 116). Die Gefahr war somit von Anfang an eine konkrete und die Tat objektiv vollendet, als die beiden Beschuldigten nach der Errichtung der Hindernisse ihren Heimweg fortsetzten, ohne sich darum weiter zu kümmern: Nach dem Beweisergebnis steht fest, dass sie nicht mehr innert nützlicher Frist zwecks Behebung der Gefahr an den Tatort zurückgekehrt wären.

Obergericht Strafkammer; Urteil vom 08. Dezember 2003 (STKU.2002.12)

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