

III. VERFAHREN PROCÉDURE

Vgl. Nr. 32. — Voir n° 32.

C. STRAFRECHT — DROIT PÉNAL

BUNDESSTRAFRECHT CODE PÉNAL FÉDÉRAL

35. Urteil des Kassationshofes vom 14. Juli 1932 i. S. Bundesanwaltschaft gegen Bröhl.

Art. 67 B.St.R. Begriff der Gefährdung.

— Überfahren eines optisch-akustischen Signals bei einem nur durch eine solche Signaleinrichtung bewachten Bahnübergang.

A. — Der Niveauübergang der Burgdorf-Thun-Bahn bei Gomerkinden ist mit einer optisch-akustischen Signaleinrichtung gemäss Art. 2 a und 4 b der Verordnung des Bundesrates vom 7. Mai 1929 betreffend den Abschluss und die Signalisierung der Niveaureuzungen der Eisenbahnen mit öffentlichen Strassen und Wegen (AS 45, 219) geschützt. Wenn sich der heranfahrende Zug auf 540 m dem Übergang genähert hat, so wird das Blinklicht mit Läutwerk vor dem Übergang in Funktion gesetzt. Gemäss Art. 11 Ziff. 2 a gilt der mit Blinklicht und Glocken versehene Bahnübergang in gleicher Weise wie der mit Barrieren geschützte als bewachter Übergang und bedeutet

das in Tätigkeit befindliche Signal gleich der geschlossenen Barriere die Sperrung des Übergangs.

Am 17. September 1931 näherte sich der Kassationsbeklagte mit seinem Automobil diesem Niveauübergang, als das Blinklicht aufzuleuchten begann. Er hielt ungefähr 12 m vor dem Geleise an und als er sah, dass in Sichtweite — diese beträgt ca. 150 m — kein Zug herannahte, setzte er die Fahrt fort und überfuhr das Bahngeleise. Nachdem er ungefähr 10 m vom Übergang entfernt war, sah er rückblickend den heranfahrenden Zug in einer Entfernung von 110-120 m. vom Übergang. Wegen Gefährdung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs angeklagt, wurde er vom Gerichtspräsidenten von Burgdorf verurteilt, von der Strafkammer des Obergerichtes dagegen freigesprochen, hingegen der Widerhandlung gegen Art. 11, Ziff. 2, al. a der cit. bundesrätlichen Verordnung und Art. 3 und 8 BG vom 18. Februar 1872 betreffend die Handhabung der Bahnpolizei schuldig erklärt und zu einer Busse von 10 Fr. verurteilt.

Das Urteil geht davon aus, dass Gefährdung des Eisenbahnverkehrs nur vorliege, wenn die Gefahr naheliegend und nach den konkreten Umständen wahrscheinlich sei. Das sei hier nicht der Fall gewesen, wo nach Passierung des Übergangs durch das Automobil der Zug immer noch 110-120 m, das sind 11-12 Sekunden Fahrzeit, vom Übergang entfernt gewesen. Ein Versagen des Motors auf dem Übergang, das zwar immer im Bereich der Möglichkeit liege, habe der Automobilführer als unwahrscheinlich ausser Berücksichtigung lassen dürfen. Auch der subjektive Tatbestand der strafbaren Fahrlässigkeit fehle, weil von einem Mangel an Vorsicht nicht gesprochen werden könne, wenn er die Fahrt fortsetzte, als er auf 150 m Sichtweite keinen Zug erblickte.

B. — Gegen dieses Urteil hat die Bundesanwaltschaft Kassationsbeschwerde eingereicht. Sie will die Eisenbahngefährdung bejaht wissen, wenn die Handlung nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge geeignet war, das

Schadensereignis herbeizuführen. Entgegen der Auffassung der Strafkammer brauche daher das Schadensereignis nicht naheliegend und nach den konkreten Umständen wahrscheinlich zu sein, sondern es genüge schon jede Möglichkeit des Schadeneintrittes. Diese Möglichkeit sei hier zu bejahen, denn die 11-12 Sekunden, die der Zug noch entfernt war, sei eine ausserordentlich kurze Zeitspanne, die mit aller Deutlichkeit dartue, wie die Möglichkeit eines erheblichen Schadeneintrittes nahe lag und wie die geringste Verzögerung in der Fahrt des Automobilisten zu einer Katastrophe hätte führen müssen. Das Befahren eines Bahnkörpers trotz Signalisierung des herannahenden Zuges sei in der Gefahrsbegründung ähnlich zu werten, wie das Einfahren einer Barriere oder wie das Befahren der Geleise, das ermöglicht werde durch nicht ordnungsgemässe Bedienung der Schranken; darin sei immer eine Eisenbahngefährdung erblickt worden. Auch subjektiv sei der Tatbestand gegeben. Der Kassationsbeklagte möge sich die von ihm geschaffene Gefahrmöglichkeit nicht vorgestellt haben, er sei aber hierzu verpflichtet und imstande gewesen.

Der Kassationshof zieht in Erwägung:

Die Auffassung der Bundesanwaltschaft, dass für die Annahme der Eisenbahngefährdung im Sinne des Art. 67 BStG schon jede objektive Möglichkeit des Schadeneintrittes genüge, steht nicht im Einklang mit der Rechtsprechung des Kassationshofes. Es ist sozusagen allgemein anerkannt, dass der Gefährdungsbegriff des Gefährdungsdeliktens und speziell der Eisenbahngefährdung die nahe Möglichkeit, das ist die Wahrscheinlichkeit des Schadeneintrittes, voraussetzt (vgl. die Lehrbücher des deutschen Strafrechtes LISZT, S. 100, BERNER, S. 644, ALLFELD, S. 100, v. HIPPEL, S. 100; SCHWARTZ, Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich, Ziff. 1 von § 306; übereinstimmend die Rechtsprechung des Reichsgerichtes, cit. in EGER, Preussisches Eisenbahnrecht, S. 165 A.

74 a-76; ebenso MANFREDINI, Manuale di Diritto Penale, S. 361, ferner, für die Eisenbahngefährdung nach schweiz. Recht die von STÄMPFLI in JZ 339 Anm. 13 angegebene Literatur). Die Rechtsprechung des Bundesgerichtes steht auf demselben Boden (vgl. STÄMPFLI l. c. S. 339 Ziff. 3). Wenn in BGE 54 I 363 von Dringlichkeit der Gefahr gesprochen wurde, so ergibt sich aus der diesem Wort anschliessend gegebenen Definition, sowie auf Grund des dortigen Tatbestandes und aus der widersprechenden Schlussbemerkung über die Strafzumessung, dass dieser Ausdruck lediglich im Sinne einer nahen Möglichkeit oder Wahrscheinlichkeit verstanden und der Begriff der Dringlichkeit nur dem der Erheblichkeit der Gefahr gegenübergestellt werden wollte. Andererseits lässt sich die strengere, in der Beschwerde vertretene Auffassung keineswegs aus den dort angezogenen Urteilen Toller vom 25. März 1925 und Demierre vom 13. Oktober 1930 herauslesen; in jenen Fällen war die Wahrscheinlichkeit des Schadeneintrittes unzweifelhaft gegeben. Ob nun eine bloss entfernte Möglichkeit oder die Wahrscheinlichkeit des Schadens anzunehmen ist, bleibt in jedem Fall nach den konkreten Umständen zu entscheiden.

Es geht nicht an, das Passieren des Niveauüberganges bei tätigem Signal, das schon einsetzt, wenn der Zug noch mehr als $\frac{1}{2}$ km entfernt ist, ohne weiteres dem Durchfahren durch geschlossene Barrieren gleichzusetzen und die Rechtsprechung in diesen Fällen auch auf jene anzuwenden, nur weil die Verordnung vom 7. Mai 1929 geschlossene Barrieren und in Tätigkeit befindliches Signal in gleicher Weise als Sperrung des Überganges erklärt. Dazu sind die beiden Tatbestände zu verschieden, und die Frage der Gefährdung kann überhaupt nicht in dieser Weise ein- für allemal, sondern nur unter Erwägung aller Umstände des Einzelfalles beantwortet werden. Im vorliegenden Falle nun ist kaum möglich, eine Gefährdung der Bahn anzunehmen, dadurch, dass das Automobil die Geleise kreuzte, als der Zug, der mit 36 km Geschwindig-

keit fuhr, noch 180-120 m vom Übergang entfernt war. Man müsste denn schon an ein Versagen des Motors oder an ein kopfloses Manöver des Autolenkers auf dem Übergang bei Ansichtigwerden des auftauchenden Zuges denken, auch etwa daran, dass der Zugführer bei Ansichtigwerden des passierenden Automobils mit solcher Möglichkeit rechnen und darum zu plötzlichem Anhalten des Zuges sich veranlasst sehen könnte, das feststehendermassen nicht unerhebliche Schädigungen aller Art im Gefolge haben kann. Allein diese Möglichkeiten sind so entfernt, dass von einer Wahrscheinlichkeit der Schädigung vernünftigerweise nicht die Rede sein kann; tatsächlich hat ja auch der Zugführer, obschon er das Automobil auf dem Übergang (auf 180 m) erblickte, nicht für nötig gefunden, etwas vorzukehren. Ein Tatbestand der vorliegenden Art könnte nur dann als Gefährdung des Bahnbetriebes geahndet werden, wenn das Gesetz selbst das Passieren des Überganges trotz funktionierendem Signal ohne Rücksicht auf die konkreten Umstände als Eisenbahngefährdung erklärt und damit ein abstraktes Gefährdungsdelikt aufgestellt hätte. Das ist nicht der Fall. Dieses Verhalten ist bloss als Widerhandlung gegen das Bahnpolizeigesetz ein- für allemal unter Strafe gestellt (VO Art. 11 Ziff. 2 a und Bahnpolizeigesetz Art. 3 und 4).

Demnach erkennt der Kassationshof:

Die Kassationsbeschwerde wird abgewiesen.

A. STAATSRECHT — DROIT PUBLIC

I. GLEICHHEIT VOR DEM GESETZ

(RECHTSVERWEIGERUNG)

ÉGALITÉ DEVANT LA LOI

(DÉNI DE JUSTICE)

Vgl. Nr. 36. — Voir N° 36.

II. HANDELS- UND GEWERBEFREIHEIT

LIBERTÉ DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

Vgl. Nr. 36 und 38. — Voir nos 36 et 38.

III. PRESSFREIHEIT

LIBERTÉ DE LA PRESSE

36. Urteil vom 30. September 1932

i. S. « Nationale Front » und Gen. gegen St. Gallen.

Es bildet keine Verletzung der Rechtsgleichheit, der Gewerbe- freiheit oder der Pressfreiheit, wenn der Verkauf von Zeitungen auf öffentlichen Strassen und Plätzen und in Wirt- schaften als Hausieren unter den Patentzwang gestellt wird (Erw. 1).

In der Annahme, dass eine Zeitung, die durch ihre beständigen Angriffe gegen die Juden den öffentlichen Frieden unter den