Urteilskopf

126 IV 13

3. Auszug aus dem Urteil des Kassationshofes vom 10. November 1999 i.S. Albert Amrein [Name geändert]gegen Obergericht und Staatsanwaltschaft des Kantons Solothurn (Staatsrechtliche Beschwerde und Nichtigkeitsbeschwerde)
Regeste (de):
Art. 117, 125 Abs. 1 und 2, 238 Abs. 2 StGB; Fahrlässigkeitshaftung des Vorwarners für einen Eisenbahnunfall.

Der auf einer Arbeitsstelle des Baudienstes als Vorwarner handelnde Verbindungsmann, der sich im Funkverkehr nicht vergewissert, ob der Adressat seine Durchsage empfangen und verstanden hat, verletzt die Sprechdisziplin und haftet strafrechtlich für den auf diese Sorgfaltspflichtverletzung zurückzuführenden Eisenbahnunfall.

Regeste (fr):
Art. 117, 125 al. 1 et 2, 238 al. 2 CP; responsabilité résultant d'une négligence imputée à la "sentinelle" lors d'un accident de chemin de fer.

Sur un chantier de chemin de fer, l'homme de liaison qui occupe le poste de "sentinelle" et qui ne s'assure pas, dans le trafic radio, que son correspondant a reçu et compris son annonce enfreint les règles de la discipline radio; sa responsabilité pénale est engagée si ce manquement à son devoir de prudence conduit à un accident.

Regesto (it):
Art. 117, 125 cpv. 1 e 2, 238 cpv. 2 CP; responsabilità penale della "sentinella" in un incidente ferroviario dovuto alla sua negligenza.

L'uomo di collegamento che occupa il posto di "sentinella" su un cantiere ferroviario e che non controlla, via radio, se il suo corrispondente ha ricevuto e compreso il suo annuncio, viola le regole che disciplinano la comunicazione via radio; se un incidente risulta da siffatto mancamento al suo dovere di diligenza, egli ne è penalmente responsabile.

Sachverhalt ab Seite 13

BGE 126 IV 13 S. 13

A.- Am 21. März 1994, um ca. 14.20 Uhr, kam es auf der Bahnstrecke Olten-Aarau, auf dem Gebiet des Bahnhofs Däniken, zu einer schweren Streifkollision zwischen einem fahrplanmässig verkehrenden Schnellzug und einem drehbaren Schienenkran. Ein Bautrupp, bestehend aus dem SBB-Beamten Beat Baumann (Name geändert) sowie den beiden Angestellten der Firma X. AG Daniel Degen (Name geändert) und Ernst Egger (Name geändert), war dort damit beschäftigt, Weichenteile abzuladen. Als Arbeitsgeleise benutzten sie das gesperrte Gleis A 84 (Stumpengeleise), auf welchem der für die Arbeiten benötigte Schienenkran "Krupp" (drehbarer, geleiseabhängiger, freistehender und mobiler Lastenkran) stand. Da der Kran bei den Schwenkmanövern ganz oder teilweise (Heck mit Gegengewicht) in das Lichtraumprofil des Geleises 93 A hineinragte, musste dieses jeweils für die Zugsdurchfahrten Richtung Aarau gesperrt werden. Zu solchen kurzzeitigen Sperren war es kurz vor und nach 14.00 Uhr bereits zwei Mal gekommen.

Nachdem der Bautrupp die Abladearbeiten beendet hatte, sollte der Kran um 180o gedreht werden. Zu diesem Zweck musste Beat Baumann, der den Kran begleitete, eine erneute Sperrung des betreffenden Geleises beantragen. Er setzte sich per Funk mit Albert Amrein (Name geändert), Verbindungsmann im Stellwerk Däniken, in Verbindung. Dieser gab das Ersuchen um Geleisesperrung an den neben ihm arbeitenden Betriebsdisponenten Christoph Camenzind (Name geändert) weiter, der sich seinerseits an das für die Stammlinie Olten-Aarau im Fernbetrieb zuständige Stellwerk Dulliken zu richten hatte. Die Bestätigung der von der Fernsteuerbeamtin dort vorzunehmenden Sperrung des Geleises 93 A hatte auf dem gleichen Weg bis zu Beat Baumann zurückzulaufen, welcher dem Kranführer Daniel Degen anzuzeigen hatte, dass er den Kran schwenken konnte. Bei dieser letzten Geleisesperrung kam es offensichtlich zu Missverständnissen. Als der Kran auf Geheiss von Beat Baumann das Schwenkmanöver ausführte, passierte auf dem nicht gesperrten Geleise 93 A der aus Lokomotive und zehn Wagen bestehende Schnellzug 1525 aus Olten mit einer Geschwindigkeit von 125 km/h die Arbeitsstelle. Während die Lokomotive noch unbeschadet vorbeifahren konnte, wurde der Postwagen gestreift und wurden die folgenden sieben Personenwagen auf Fensterhöhe vom Gegengewicht des Krans erfasst und aufgeschlitzt. Als der Kranführer die Kollision bemerkte, schwenkte er den Kran wieder nach rechts ein, so dass die beiden letzten Wagen unbeschädigt blieben. Durch den Vorfall wurden auf der Stelle fünf Reisende getötet, vier weitere erlagen in den folgenden Tagen ihren Verletzungen. Darüber hinaus erlitten achtzehn Zugspassagiere sowie Ernst Egger, die Hilfsperson des Kranführers, teils schwere Verletzungen.

B.- Das Amtsgericht Olten-Gösgen sprach mit Urteil vom 3. Juli 1997 Albert Amrein und zwei weitere Beschuldigte von der Anklage der fahrlässigen Tötung, der fahrlässigen schweren Körperverletzung, der fahrlässigen einfachen Körperverletzung und der fahrlässigen Störung des Eisenbahnverkehrs frei. Hingegen erklärte es Christoph Camenzind und Beat Baumann im Sinne der genannten Anklagepunkte schuldig und verurteilte sie zu bedingten Gefängnisstrafen. Das Obergericht des Kantons Solothurn hiess mit Urteil vom 9./10. Dezember 1998 eine hiegegen geführte Berufung der Staatsanwaltschaft gut und erklärte Albert Amrein der mehrfachen fahrlässigen Tötung, der mehrfachen fahrlässigen schweren Körperverletzung, der mehrfachen fahrlässigen einfachen Körperverletzung sowie der fahrlässigen Störung des Eisenbahnverkehrs

schuldig und verurteilte ihn zu sechs Wochen Gefängnis, mit bedingtem Strafvollzug mit einer Probezeit von zwei Jahren. Den Mitangeklagten Christoph Camenzind sprach es demgegenüber von jeglichem strafrechtlichen Vorwurf frei. Die Verurteilung von Beat Baumann erwuchs infolge Rückzugs der Berufung in Rechtskraft.

C.- Gegen diesen Entscheid führt Albert Amrein unter anderem eidgenössische Nichtigkeitsbeschwerde, mit dem Antrag, das angefochtene Urteil sei, soweit es ihn betrifft, aufzuheben und die Sache zu seiner Freisprechung an die Vorinstanz zurückzuweisen.

Erwägungen

Aus den Erwägungen:

6. a) Der Beschwerdeführer macht eine Verletzung von Art. 18 Abs. 3, Art. 117, Art. 125 Abs. 1 und 2 sowie Art. 238 Abs. 2 StGB geltend. Aus den einschlägigen Dienstvorschriften für die Bahnbeamten liesse sich keine Sorgfaltspflichtverletzung ableiten. Die von der Vorinstanz angeführten Reglemente schrieben nicht vor, dass er nach dem Ausbleiben der Quittung von Beat Baumann verpflichtet gewesen wäre, sich durch Nachfrage zu vergewissern, ob Beat Baumann seine Funkmeldung ("wenn dä Zug dure isch, chasch schwänke") verstanden habe. Nach der Vorschrift von Ziff. 7.6 des R 321.81 sei er lediglich dazu verpflichtet gewesen, die Quittungen von Beat Baumann auf ihre Richtigkeit zu überprüfen. Da eine Quittung Beat Baumanns auf seine zweite Meldung ausgeblieben sei, komme die Bestimmung von vornherein gar nicht zur Anwendung. Dasselbe gelte für die Vorschrift von Ziff. 13.9 des R 172.4. Da er sich nicht als Vorwarner habe betrachten müssen, falle er ohnehin nicht in deren Normbereich. Im Übrigen lasse sich auch aus dieser Bestimmung keine Pflicht zur Nachfrage ableiten, sehe sie doch ausdrücklich vor, dass der Vorwarner, wenn die vorgeschriebene Quittung ausbleibe, den Halt des Zuges veranlassen müsse. Ob der Zug aber noch rechtzeitig hätte gestoppt werden können, habe sich nach den Feststellungen der Vorinstanz nicht nachweisen lassen. b) Die Vorinstanz gelangt zum Schluss, der Beschwerdeführer habe sich nicht an die bei sicherheitsrelevanten Meldungen geltende Sprech- und Funkdisziplin gehalten. Er habe sich insbesondere nicht vergewissert, ob seine Durchsage richtig verstanden worden sei. Die Sicherheit bei Bauarbeiten im Eisenbahnverkehr hänge weitgehend von der Einhaltung der in den einschlägigen Reglementen festgelegten Sorgfaltspflichten ab. Dies gelte insbesondere, wenn es

sich wie hier um eine bloss bedingte Freigabe des Geleises handle. Der Beschwerdeführer hätte demzufolge bei Beat Baumann nachfragen müssen, ob und in welcher Weise dieser seine Anweisung verstanden habe. Gegebenenfalls hätte der Adressat auf die falsch verstandene Meldung reagieren und nötigenfalls sogar den verhängnisvollen Befehl an den Kranführer widerrufen können. Zwar geht die Vorinstanz davon aus, der Beschwerdeführer und Beat Baumann hätten sich nicht als Sicherheitswärter bzw. Vorwarner im Sinne des R 172.4 betrachten müssen. Gleichwohl wirft sie dem Beschwerdeführer vor, er habe auf das zwischen ihm und Beat Baumann entstandene Missverständnis - ungeachtet der genauen Ursachen hiefür - nicht adäquat reagiert. Als wahrscheinlichster Ablauf nimmt sie an, dass Beat Baumann die Meldung des Beschwerdeführers nicht vollständig gehört und nicht quittiert hat. Eine Abschlussmeldung des Beschwerdeführers als Kontrolle der Quittung sei nicht erfolgt. Der Beschwerdeführer sei sich seiner Pflichten und der Folgen bei deren Nichtbeachtung aufgrund seiner persönlichen Erfahrung bewusst gewesen. Trotz mangelhafter oder unvollständiger Übermittlung sei die notwendige Reaktion von seiner Seite aber ausgeblieben. Durch ein pflichtgemässes Verhalten im konkreten Fall hätte der vorhersehbare Unfall mit grösster Wahrscheinlichkeit vermieden werden können.

7. a/aa) Die Beschwerde richtet sich gegen den Schuldspruch der fahrlässigen Tötung gemäss Art. 117, der fahrlässigen Körperverletzung gemäss Art. 125 Abs. 1 und 2 sowie der fahrlässigen Störung des Eisenbahnverkehrs gemäss Art. 238 Abs. 2 StGB. Dabei wendet sich der Beschwerdeführer einzig gegen den Vorwurf der Sorgfaltspflichtsverletzung. Ob die weiteren Merkmale der angeklagten Tatbestände erfüllt sind, braucht daher nicht geprüft zu werden (BGE 124 IV 53 E. 1). bb) Fahrlässig begeht der Täter ein Verbrechen oder Vergehen, wenn die Tat darauf zurückzuführen ist, dass er die Folge seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedacht oder darauf nicht Rücksicht genommen hat (Art. 18 Abs. 3 Satz 1 StGB). Ein Schuldspruch wegen fahrlässiger Tötung bzw. fahrlässiger Körperverletzung etc. setzt somit voraus, dass der Täter den Erfolg durch Verletzung einer Sorgfaltspflicht verursacht hat. Sorgfaltswidrig ist die Handlungsweise dann, wenn der Täter zum Zeitpunkt der Tat aufgrund der Umstände sowie seiner Kenntnisse und Fähigkeiten die damit bewirkte Gefährdung der Rechtsgüter des Opfers hätte erkennen können und müssen und wenn er zugleich die Grenzen des

erlaubten Risikos überschritten hat (Art. 18 Abs. 3 Satz 2 StGB; BGE 122 IV 17 E. 2b, 133 E. 2a, 145 E. 3b sowie 225 E. 2a; BGE 121 IV 10 E. 3 je mit Hinweisen). Wo besondere Normen ein bestimmtes Verhalten gebieten, bestimmt sich das Mass der dabei zu beachtenden Sorgfalt in erster Linie nach diesen Vorschriften. Fehlen solche, kann auf analoge Regeln privater oder halbprivater Vereinigungen abgestellt werden, sofern diese allgemein anerkannt sind. Das schliesst nicht aus, dass der Vorwurf der Fahrlässigkeit auch auf allgemeine Rechtsgrundsätze wie etwa den allgemeinen Gefahrensatz gestützt werden kann (BGE 122 IV 17 E. 2b/aa mit Hinweisen). Grundvoraussetzung für das Bestehen einer Sorgfaltspflichtverletzung und mithin für die Fahrlässigkeitshaftung ist die Vorhersehbarkeit des Erfolgs. Die zum Erfolg führenden Geschehensabläufe müssen für den konkreten Täter mindestens in seinen wesentlichen Zügen voraussehbar sein (STRATENWERTH, Schweizerisches Strafrecht, Allg. Teil I, 2. Aufl., Bern 1996, § 16 N. 16; TRECHSEL/NOLL, Schweizerisches Strafrecht, Allg. Teil I, 5. Aufl. Zürich 1998, S. 269 f.). Zunächst ist daher zu fragen, ob der Täter eine Gefährdung der Rechtsgüter des Opfers hätte voraussehen bzw. erkennen können und müssen. Für die Beantwortung dieser Frage gilt der Massstab der Adäquanz. Danach muss sein Verhalten geeignet sein, nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und den Erfahrungen des Lebens einen Erfolg wie den eingetretenen herbeizuführen oder mindestens zu begünstigen. Die Adäquanz ist nur zu verneinen, wenn ganz aussergewöhnliche Umstände, wie das Mitverschulden eines Dritten oder Material- oder Konstruktionsfehler, als Mitursachen hinzutreten, mit denen schlechthin nicht gerechnet werden musste und die derart schwer wiegen, dass sie als wahrscheinlichste und unmittelbarste Ursache des Erfolges erscheinen und so alle anderen mitverursachenden Faktoren - namentlich das Verhalten des Angeschuldigten - in den Hintergrund drängen (BGE 122 II 315 E. 3c; BGE 122 IV 17 E. 2c/bb; BGE 121 IV 10 E. 3 und 286 E. 3; BGE 120 IV 300 E. 3e je mit Hinweisen). b/aa) Im zu beurteilenden Fall ragte der für die Abladung der Weichenteile benötigte Schienenkran bei seinen Schwenkmanövern jeweils ganz oder teilweise in das Lichtraumprofil des Geleises 93 A. Trotz dieses Umstands wurde jenes Geleise für die Dauer der Abladearbeiten nicht vollständig, sondern jeweils nur für die Dauer der einzelnen Schwenkmanöver des Krans für Zugsdurchfahrten gesperrt. Ausserhalb dieser Sperrzeiten blieb es für den Zugsverkehr unbeschränkt offen. Schon dies ist mit erheblichen Risiken verbunden.

Hinzu kommt die Art und Weise, wie die Anfragen und Anordnungen übermittelt wurden: Befehlskette, mündlich, per Funk, über mehrere Stationen. Darin liegt eine besondere Gefahr für Übermittlungsfehler oder Missverständnisse. Ein solches Sicherheitskonzept für eine schon in der Anlage für die verkehrenden Züge ausgesprochen gefährliche Situation erscheint als problematisch und schwer nachvollziehbar. Die für die Sicherheit verantwortlichen Personen wären hier im Rahmen ihrer Sorgfaltspflichten zur Schaffung eines zweckmässigen Sicherheitsdispositivs verpflichtet gewesen, das geeignet gewesen wäre, die Gefahr eines derartigen Unfalles von vornherein auszuschliessen (vgl. BGE 122 IV 103 E. VI. 2 a/bb, S. 126; 121 IV 10 E. 3a; vgl. auch GÜNTER HEINE, Die strafrechtliche Verantwortlichkeit von Unternehmen, S. 120; NIKLAUS SCHMID, Einige Aspekte der strafrechtlichen Verantwortlichkeit von Gesellschaftsorganen, ZStrR 105/1988 S. 175). Indes ist hier nicht zu prüfen, inwieweit sich aus der unzureichenden Sicherheitsdoktrin eine strafrechtliche Haftung der verantwortlichen Personen für den Unfall ergeben könnte. Gegenstand des vorliegenden Verfahrens bildet allein die Frage, ob dem in vorderster Linie im Einsatz stehenden Beschwerdeführer eine Verletzung der innerhalb seines Verantwortungsbereichs geltenden Sorgfaltspflicht vorzuwerfen ist, was unabhängig von der Frage der Tauglichkeit der getroffenen Sicherheitsmassnahmen geprüft werden kann (vgl. SCHUBARTH, Sicherheitsdispositiv und strafrechtliche Verantwortlichkeit im Eisenbahnverkehr, SJZ 92/1996 S. 39; ferner BGE 120 IV 300 E. 3 d/bb, S. 310). bb) Die Schweizerischen Bundesbahnen haben in Anwendung von Art.

17 Abs. 4 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (SR 742.101) eine Reihe von Vorschriften erlassen, die der Betriebssicherheit der Bahn dienen. Dazu gehören insbesondere die Reglemente über die Verwendung der Funkgeräte auf Arbeitsstellen des Baudienstes (R 321.81) sowie über die Sicherheitsmassnahmen für das Personal bei Arbeiten in und neben Gleisen (R 172.4). Die darin enthaltenen Bestimmungen bringen die im jeweiligen Arbeitsbereich zu beachtende Sorgfalt zum Ausdruck. Die Handhabung der Funkverbindungen des gesamten Personals auf Arbeitsstellen des Baudienstes wird vom R 321.81 geregelt (Ziff. 1.1), in welchem im Einzelnen auch die Übermittlungen und die Sprechdisziplin festgelegt werden. Danach ist jede Übermittlung als Quittung vom Empfänger zu wiederholen. Die Quittung ist daraufhin vom Anrufenden auf ihre Richtigkeit zu prüfen und nötigenfalls durch einen neuen

Anruf zu berichtigen. Wird eine Meldung nicht einwandfrei verstanden oder bestehen Zweifel an ihrer Richtigkeit, so ist eine Wiederholung zu verlangen. Eine Meldung oder ein Befehl gelten erst dann als übermittelt, wenn sie vom Empfänger richtig quittiert sind (Ziff. 7.6). Sinn und Zweck der strengen Sprechdisziplin ist die Verhütung von Missverständnissen und Unfallgefahren (Ziff. 7.1). Im Reglement über die Sicherheitsmassnahmen für das Personal bei Arbeiten in und neben Gleisen (R 172.4) sind eingehend die Verantwortungsbereiche des Sicherheitswärters und des Vorwarners umschrieben. Das Reglement auferlegt dem Sicherheitswärter namentlich die Pflicht, den Empfang jeder vom Vorwarner erhaltenen Meldung zu quittieren, wobei die Art und Bedeutung dieser Meldungen und der Quittungen zwischen den Beteiligten im voraus festzulegen ist (Ziff. 12.11 Abs. 2). Der Vorwarner hat sich seinerseits zu vergewissern, dass der Sicherheitswärter die Meldung verstanden hat. Quittiert dieser den Empfang nicht, so hat der Vorwarner den Halt des Zuges zu veranlassen (Ziff. 13.9). cc) Nach den verbindlichen Feststellungen der Vorinstanz ging beim Beschwerdeführer auf seinen verhängnisvollen Anruf keine Quittung ein. Eine Prüfung derselben auf ihre Richtigkeit war ihm von daher gar nicht möglich. Wohl regelt das R 321.81 nicht ausdrücklich, wie in einem solchen Fall vorzugehen ist, und auferlegt es dem Absender nicht ausdrücklich die Pflicht, beim Empfänger nachzufragen, ob er die Meldung verstanden hat. Wenn der Beschwerdeführer aus diesem Umstand indessen ableiten will, die Vorinstanz werfe ihm zu Unrecht eine Widerhandlung gegen seine Sorgfaltspflichten vor, geht er fehl. Denn das Reglement verpflichtet den Absender zu prüfen, ob seine Meldung vom Adressaten richtig verstanden wurde. Diese Bestimmung setzt voraus, dass die Nachricht beim Empfänger überhaupt angekommen ist. Bei einer am Zweck der Bestimmung, die Betriebssicherheit zu gewährleisten, orientierten Auslegung der Bestimmung kann dies aber nur bedeuten, dass die Überprüfungspflicht des Absenders sich nicht darauf beschränkt, ob die Meldung inhaltlich richtig verstanden wurde, sondern auch die Prüfung umfasst, ob sie überhaupt beim Adressaten angekommen ist. Bleibt eine Quittung aus, kann der Anrufende somit nicht davon ausgehen, seine Durchsage sei erfolgreich übermittelt worden. Er muss sie vielmehr wiederholen oder sich jedenfalls vergewissern, ob der Empfänger diese empfangen und verstanden hat. Da der Beschwerdeführer unbestrittenermassen nicht nachgeprüft hat, ob seine Meldung bei Beat Baumann eingegangen

ist, als die Quittung ausblieb, hat er somit seine Sorgfaltspflicht verletzt. Dass der Beschwerdeführer gemäss Sicherheitsdispositiv der Baustellenleitung nicht als Vorwarner vorgesehen war, führt zu keinem anderen Ergebnis. Denn er hat diese Aufgabe zusätzlich zu seiner Funktion als Verbindungsmann faktisch wahrgenommen, was von den verantwortlichen Vorgesetzten geduldet wurde. Damit hatte er aber auch die für den Vorwarner geltenden Sicherheitsvorschriften zu beachten. Der Schuldspruch der mehrfachen fahrlässigen Tötung, der

mehrfachen fahrlässigen einfachen und schweren Körperverletzung sowie der fahrlässigen Störung des Eisenbahnverkehrs verletzt daher kein Bundesrecht. Die Beschwerde erweist sich als unbegründet.