Urteilskopf

88 IV 107

29. Urteil des Kassationshofes vom 22. Oktober 1962 i.S. Jordan gegen Generalprokurator des Kantons Bern.
Regeste (de):
Art. 238 StGB.

Adäquater Kausalzusammenhang.

Die Rechtserheblichkeit eines zu einem Bahnunfall führenden fehlerhaften Verhaltens wird durch andere mitwirkende Ursachen (Verschulden Dritter, Versagen technischer Sicherungen) nicht ausgeschlossen, wenn nicht ganz aussergewöhnliche Umstände vorliegen.

Keine solchen Umstände waren hier, dass der Lokomotivführer das geschlossene Ausfahrsignal nicht beachtete und die automatische Bremsanlage unwirksam war.

Regeste (fr):
Art. 238 CP.

Causalité adéquate.

Les conséquences juridiques d'un acte fautif qui a entraîné un accident de chemin de fer ne sont pas exclues par d'autres causes concomitantes (fautes de tiers, non fonctionnement de dispositifs techniques de sécurité), à moins qu'il n'existe des circonstances tout à fait exceptionnelles.

On ne saurait voir de telles circonstances, en l'espèce, dans le fait que le conducteur de la locomotive n'a pas observé le signal de départ fermé et que le dispositif de freinage automatique était inefficace.

Regesto (it):
Art. 238 CP.

Causalità adeguata.

La rilevanza giuridica di un comportamento colposo che ha provocato un infortunio ferroviario non è esclusa da altre cause concorrenti (colpe di terzi, mancato funzionamento di dispositivi tecnici di sicurezza), a meno che non esistano circostanze del tutto eccezionali.

Nella fattispecie, non si può ravvisare siffatte circostanze nel fatto che il macchinista non ha osservato il segnale di partenza chiuso e che il dispositivo automatico dei freni era inefficace.

Sachverhalt ab Seite 108

A.- (Zusammengefasst.) Am 21. Juni 1961 wollte Betriebsbeamter Jordan den fahrplanmässig verkehrenden,

nur aus einer Lokomotive bestehenden Zug 5832 Biel-Lyss auf der Station Brügg anhalten und vom Gleis 2, auf dem er einfuhr, auf Gleis 3 umsetzen, um die Kreuzung mit dem Güterzug 5827 Lyss-Biel zu ermöglichen. Er gab zu diesem Zwecke dem Führer der einfahrenden Lokomotive, Simon, durch Armschwenken Zeichen zum Vorfahren und rief ihm gleichzeitig zu, er solle über die Weiche 1 auf Gleis 3 zurückfahren. Simon verstand jedoch die Zurufe nicht und schloss aus den Handzeichen Jordans, dass er zur Weiterfahrt aufgefordert werde. Da er seine Aufmerksamkeit auf den Betriebsbeamten gerichtet hatte, übersah er das wegen einer Kurve erst auf kurze Entfernung sichtbare, geschlossene Ausfahrsignal und fuhr Richtung Busswil weiter. Zudem sprach die automatische Zugsicherung, da die Signumanlage defekt war, beim Überfahren des geschlossenen Ausfahrsignals nicht an. Kurz darauf kam es zwischen der Lokomotive 5832 und dem von Busswil entgegenkommenden Güterzug trotz der beidseits eingeleiteten Schnellbremsung zum Zusammenstoss, der Sachschaden zur Folge hatte.

B.- Das Obergericht des Kantons Bern erklärte am 25. Januar 1962 Jordan der fahrlässigen Störung des Eisenbahnverkehrs schuldig und verurteilte ihn in Anwendung von Art. 238 Abs. 2 StGB zu einer Busse von Fr. 50.-.

C.- Jordan beantragt mit der Nichtigkeitsbeschwerde, er sei freizusprechen. Er bestreitet, dass sein reglementswidriges Verhalten adäquate Ursache des Zugszusammenstosses gewesen sei.

Erwägungen

Der Kassationshof zieht in Erwägung:

1. Es war in der Fahrordnung vorgesehen, dass der Zug 5832 in Brügg einen bedingten Halt zu machen hatte. Simon war daher im Sinne von Ziff. 4730 des Fahrdienstreglements vom 20. Mai 1951 auf den ausserordentlichen Halt vorbereitet. Für diesen Fall bestimmt Ziff. 4731 des

Fahrdienstreglements, dass die ausserordentliche Haltstation den Zug durch Handsignale mit roter Flagge oder rotem Licht und durch das Ausfahrsignal anzuhalten hat. Anstatt das Haltezeichen mit der roten Flagge zu geben, versuchte der Beschwerdeführer durch zweideutiges Armschwenken und durch Zurufe, die für Simon unverständlich waren, den Zug anzuhalten. Er hat demnach in Missachtung der erwähnten Dienstvorschrift nicht die Vorsicht angewendet, zu der er verpflichtet war, weshalb ihm Fahrlässigkeit vorzuwerfen ist.

2. Nach der Feststellung der Vorinstanz hätte Simon den Zug angehalten, wenn das Haltsignal mit roter Flagge gegeben worden wäre. Damit steht verbindlich fest, dass die Unterlassung des Beschwerdeführers eine der natürlichen Ursachen des Zugszusammenstosses war. Dieser Kausalzusammenhang war auch rechtlich erheblich, wenn die Pflichtwidrigkeit des Beschwerdeführers nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge geeignet war, einen Erfolg der eingetretenen Art herbeizuführen oder zu begünstigen. Ob daneben noch andere Ursachen, z.B. pflichtwidriges Verhalten Dritter, technische Fehler, zum Erfolgseintritt beigetragen haben, ist insoweit unerheblich, als diese Mitursachen nach allgemeiner Erfahrung nicht ausserhalb normalen Geschehens liegen (BGE 86 IV 155 ff., BGE 87 IV 65, 159). Es liegt in der Natur der Sache, dass der Eisenbahnbetrieb, insbesondere der Zugsverkehr, Leib und Leben von Menschen erheblichen Gefahren aussetzt, die im Falle der Verwirklichung umso schwerwiegender sind, als regelmässig zahlreiche Personen betroffen werden. Um diesen Gefahren zu begegnen und Unfälle nach Möglichkeit zu verhüten, werden von den Bahnbehörden umfassende Sicherungs-

vorkehren verschiedener Art getroffen, sei es durch den Einbau technischer Einrichtungen, sei es durch den Erlass von Vorschriften, die das Verhalten des Bahnpersonals und dasjenige der Benützer regeln. Im vorliegenden Falle diente der Sicherung des ausserordentlichen

BGE 88 IV 107 S. 110

Haltes das Handzeichen des Stationsbeamten, das Ausfahrsignal und schliesslich die automatische Bremsanlage beim Überfahren des geschlossenen Ausfahrsignals. Wenn die massgebenden Behörden zur Gewährleistung eines bestimmten Vorganges sich nicht mit einer einzigen Sicherungsmassnahme begnügen, sondern zugleich mehrere anordnen, so deshalb, weil die Erfahrung lehrt, dass immer wieder mit der Möglichkeit menschlichen Versagens gerechnet werden muss und auch auf technische Einrichtungen kein unbedingter Verlass ist. Damit ist bereits gesagt, dass der Ausfall einer der im Bahnverkehr vorgesehenen Sicherungen grundsätzlich kein so aussergewöhnliches Ereignis darstellt, dass es nach allgemeiner Erfahrung nicht hätte erwartet werden können. Wenn nicht ganz aussergewöhnliche Umstände vorliegen, kann sich daher derjenige, der zu einem Bahnunfall beiträgt, strafrechtlich nicht auf die von einem andern gesetzte Mitursache berufen, um die Rechtserheblichkeit seines eigenen Verhaltens auszuschliessen. Die Nichtbeachtung des geschlossenen Ausfahrsignals durch Simon und das Nichtfunktionieren der automatischen Bremsanlage liegen nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge nicht ausserhalb normalen Geschehens, sodass der vom Beschwerdeführer begangene Fehler als adäquate Ursache des nachfolgenden Zugszusammenstosses erscheint. Da für die Beurteilung der Rechtserheblichkeit des Kausalzusammenhanges objektive Gesichtspunkte, die allgemeine Lebenserfahrung und nicht die Vorstellungen des Täters, massgebend sind, kommt es nicht darauf an, ob der Beschwerdeführer die Nachlässigkeit des Lokomotivführers und das technische Versagen der automatischen Bremse habe voraussehen können oder nicht (BGE 86 IV 156 /7, BGE 87 IV 160, BGE 87 II 127 /8).
Die Beschwerde wirft Simon übrigens zu Unrecht vor, dieser habe auch Ziff. 76 des Reglements über den Rangierdienst verletzt, indem er sich nicht über die Bedeutung des Armschwenkens und der Zurufe des Beschwerdeführers erkundigt habe. Die Bestimmungen dieses Reglements beziehen sich gemäss Ziff. 2 nur auf den eigentlichen

BGE 88 IV 107 S. 111

Rangierdienst, nicht aber auf die Ein-, Aus- und Durchfahrten der Züge, sodass die angerufene Bestimmung der Ziff. 76 hier nicht anwendbar ist.

Dispositiv

Demnach erkennt der Kassationshof:
Die Nichtigkeitsbeschwerde wird abgewiesen.