

Warnschilder an der Zugmeldeeinrichtung und an der Streckenblocktaste an. Zwischenzeitlich löste die Streckentastensperre vorübergehend von selbst aus.

Nachdem der Zug Dg 6840, den der Angeklagte ordnungsmäßig zurückmeldete, um 12.13 Uhr die Blockstelle passiert hatte, wurde der fahrplanmäßige Schnellzug D 72 von B. nach K. gemeldet. Zuvor war der Angeklagte, der den Dg 6840 mit Signal- und Blockbedienung weitergeleitet hatte, vom Fahrdienstleiter der Blockstelle Abzweigung F. angerufen und darauf hingewiesen worden, daß auf Befehl gefahren werden müsse. Er bereitete einen Befehl Ab vor mit dem Inhalt, daß der D 72 infolge Blockstörung in der Abzweigstelle F. an dem haltzeigenden Signal vorbeifahren könne. Diesen Befehl händigte der Angeklagte dem Lokomotivführer des am gesperrten Signal haltenden Schnellzuges aus und erwiderte auf dessen Frage nach der Weiterfahrt: „Ja, Ihr könnt abfahren“, obwohl zu diesem Zeitpunkt noch keine Rückmeldung für den vorausgehenden Dg 6840, deren Eingang vor dem Ausschreiben und der Übergabe des Befehls im Zugmeldebuch eingetragen werden mußte, von der Blockstelle Abzweigung F. vorlag.

Der Zug hielt noch vor dem haltzeigenden Signal der Abzweigstelle F., an dem er infolge der Blockstörung auf Befehl Ab vorbeifahren mußte. Von dem Fahrdienstleiter war der Befehl zwar vorbereitet und zur beschleunigten Abfertigung im Signalfersprecher niedergelegt worden, jedoch war das Zugpersonal, trotzdem der Fahrdienstleiter dort mehrmals angerufen hatte, nicht am Signalfersprecher erschienen.

Bei der Weiterfahrt des Schnellzuges D 72 in Richtung F., die mit geringerer als fahrplanmäßig vorgesehener Stundengeschwindigkeit erfolgte, weil das Lokomotivpersonal in O. erfahren hatte, daß im Blockabstand hinter dem Dg 6840 gefahren wurde, setzte der Lokomotivführer die Geschwindigkeit auf 25 bis, 30 km/h herab, nachdem ihm der Lokomotivheizer hinter dem Streckenposten 52 zugerufen hatte, daß das Block Vorsignal Warnstellung zeige. Kurz darauf — die Strecke hat in diesem Abschnitt eine starke Linkskurve, außerdem ist die Sicht durch eine Brücke beeinträchtigt — bemerkte der Lokomotivheizer in einem Abstand von 30 bis 50 m den Schluß des Dg 6840. Auf seinen Ruf leitete der Lokomotivführer zwar sofort die Schnellbremsung ein, jedoch konnte der D 72 nicht mehr zum Halten gebracht werden und fuhr mit 10 km/h auf den haltenden Zug auf. Durch den Zusammenstoß wurden *lff* Personen leicht verletzt und ein Sachschaden von rund 27 000 DM verursacht.

Bei der Beurteilung der Schuldfrage ist das Bezirksgericht zu der Auffassung gelangt, daß der Angeklagte die Transportgefährdung vorsätzlich herbeigeführt hat. Er habe in voller Kenntnis, daß keine Rückmeldung vorlag, den Fahrbefehl Ab für den Schnellzug D 72 übergeben und die Abfahrterlaubnis mündlich erteilt. Damit habe er auch die von ihm heraufbeschworene Gemeingefahr bewußt in sich aufgenommen, sei jedoch der Meinung gewesen, daß schon nichts geschehen werde, da der Dg 6840 bereits sechs Minuten vorher die Blockstelle durchfahren hatte.

Die gegen diese Entscheidung eingelegte Berufung führte zur Abänderung des Urteils.

Aus den G r ü n d e n :

Das Oberste Gericht hatte in erster Linie zu prüfen, ob die vom Bezirksgericht vorgenommene rechtliche Beurteilung des strafbaren Verhaltens des Angeklagten als vorsätzliche Transportgefährdung zutreffend war. Das Bezirksgericht hat den Vorsatz damit begründet, daß der Angeklagte den D 72 an seinem haltzeigenden Blocksignal mit Befehl Ab vorbeifahren ließ, obwohl ihm bekannt war, daß von der Abzweigstelle F. noch keine Rückmeldung über den vorausgehenden Dg 6840 eingegangen war. Diese Begründung ist unzureichend. Die Verletzung einer der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs dienenden Dienstvorschrift ist keineswegs in jedem Falle mit einer vorsätzlichen Transportgefährdung identisch. Abgesehen davon, daß objektiv die Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn gefährdet und infolgedessen, eine konkrete Gemeingefahr herbeigeführt sein muß, muß sich der Vorsatz des Täters auch

auf die Herbeiführung der Gemeingefahr erstrecken. Insoweit hat das Bezirksgericht lediglich behauptet, der Angeklagte habe die von ihm heraufbeschworene Gemeingefahr bewußt in sich aufgenommen, sei jedoch der Meinung gewesen, es werde nichts geschehen, da der vorausgehende Güterzug bereits sechs Minuten zuvor die Blockstelle passiert gehabt habe.

Das Bezirksgericht hat trotz gegebener Hinweise nicht untersucht, ob der Angeklagte, selbst wenn er seine Pflichten vorsätzlich verletzt hat, etwa damit rechnete, daß der Güterzug bei Erteilung des Befehls Ab an den D 72 bereits den fraglichen Blockabschnitt verlassen hatte. In diesem Falle hätte kein vorsätzliches Handeln hinsichtlich der Herbeiführung der Gemeingefahr festgestellt werden können. Hätte sich der Angeklagte jedoch vorgestellt, daß der Güterzug sich noch im Blockabschnitt befände, als er den D 72 abfahren ließ, dann hätte er die Gemeingefahr bewußt herbeigeführt. Diese besteht darin, daß der Angeklagte die konkrete Möglichkeit für das Eintreten erheblicher Verletzungen von Leben und Gesundheit und bedeutender Sachschäden schafft. Hieran hätte sich auch nichts geändert, wenn, nach den Vorstellungen des Angeklagten der Güterzug zu dem Zeitpunkt, an dem sich der folgende D-Zug der nächsten Blockstelle näherte, den Blockabschnitt verlassen hätte.

Das Oberste Gericht hat zur Klärung dieser Fragen eine eigene Beweisaufnahme durchgeführt. Es hat sich bestätigt, daß der Angeklagte den an seinem Signal haltenden D 72 mit Befehl Ab abfahren ließ, obwohl ihm bekannt war, daß die Rückmeldung für den vorausgehenden Güterzug von der Abzweigstelle F. noch nicht vorlag. Das entspricht seinen Aussagen bei mehreren im Ermittlungsverfahren erfolgten Vernehmungen, wobei er hinzufügte, er habe das getan, um Zeit für die Vorbereitung seiner Ablösung zu gewinnen.

In der Hauptverhandlung vor dem Obersten Gericht gab er als neues Motiv an, er habe auf diese Weise erreichen wollen, daß sich die bereits vorhandenen Zugverspätungen nicht weiter ausdehnten. Beide Motive können jedoch nur dann ausschlaggebend sein, wenn dem Angeklagten das Fehlen der Rückmeldung bekannt war. Hätte die Rückmeldung vorgelegen, dann wäre allein dieser Umstand Veranlassung gewesen, den D 72 abfahren zu lassen. Soweit der Angeklagte behauptet hat, er sei durch ein Telefongespräch aus F. verwirrt worden und habe geglaubt, in diesem Gespräch die Rückmeldung erblicken zu können, kann ihm nicht gefolgt werden. Er wußte genau, daß Rückmeldungen telegrafisch zu erfolgen haben und daß sie, wenn sie ausnahmsweise telefonisch gegeben werden, eine ganz bestimmte Kurzform haben. Auch durch den Inhalt war das Gespräch nicht mit einer Rückmeldung zu wechseln. Er hat diese vermeintliche Rückmeldung nicht im Zugmeldebuch eingetragen. Auch hieraus ergibt sich, daß er dem Gespräch diese Bedeutung nicht beigemessen hat.

Für die Beurteilung der Frage, ob der Angeklagte angenommen hat, der Güterzug habe bei Erteilung des Fahrbefehls an den D 72 den Blockabschnitt bereits verlassen gehabt, war es von Bedeutung, ob dem Angeklagten der Umstand bekannt war, daß der Güterzug, den er auf Signal- und Blockbedienung hatte durchfahren lassen, an der Abzweigstelle F. halten mußte und erst auf Befehl Ab weiterfahren dürfte.

Die Beweisaufnahme hat nicht ergeben, daß der Angeklagte dies infolge seiner Ausbildung oder sonstiger technischer Kenntnisse wußte. Zu prüfen war jedoch, ob ihm das Telefongespräch mit dem Fahrdienstleiter Fö. von der Abzweigstelle F. diese Kenntnis vermittelt hat. Fö. hatte dem Angeklagten, nachdem dieser den Güterzug vorgeblockt hatte, telefonisch mitgeteilt, er habe ihm durch die Block- und Signalbedienung Schwierigkeiten bereitet, denn nun sei er „nach beiden Richtungen blockiert“. Es besteht zwar die Möglichkeit,