

Zeugen St., der den Zug getrennt hatte, war das auch der Fall. Er hat die ersten Wagen durch Gegentreten an die Bremsen kontrolliert, ob auch der Bremsvorgang funktionierte. Das fand er durch die anliegenden Bremsen bestätigt. Weiter ist bei der Rangierbewegung festzustellen, daß kein Wagen unbeabsichtigt über das Grenzzeichen der Weiche am anderen Ende des Gleises gelangt. Diese Feststellung wäre ebenfalls durch Besetzen der Rangierspitze des stehengebliebenen Zugteils möglich gewesen.

Audi hier unterließ der Angeklagte die nach § 84 Abs. 4 der Fahrdienstvorschriften geforderte entsprechende Kontrolle. Bevor der nunmehr gesamte Zug um die erforderlichen vier bis fünf Wagenlängen zusammengedrückt werden konnte, hätte der Angeklagte dafür sorgen müssen, daß der neu zusammengestellte erste Zugteil mit dem dort stehenden zweiten Zugteil gekoppelt wurde. Das hat der Angeklagte gleichfalls nicht beachtet und damit gegen § 83 Abs. 1 Fahrdienstvorschriften verstoßen. Der Angeklagte hat vielmehr darauf vertraut, daß die zurückgebliebenen 27 Wagen angebremsert waren und eine Weiterfahrt nicht möglich war. Weiterhin glaubte er, daß der Zeuge St. die einzelnen Rangierabteilungen koppeln würde, weil er nach der Aussage des Angeklagten diesem gesagt hatte, daß er die Wagen anhalten werde.

Nach den Ausführungen des Sachverständigen durfte sich der Angeklagte auf diese Zusage nicht verlassen. Vielmehr mußte er sich davon überzeugen, ob der Rangierablauf gesichert war. Da er andere Beschäftigte mit dem Koppeln nicht beauftragte, war er im vorliegenden Fall verpflichtet, das Koppeln selbst vorzunehmen. Er hätte dann mit der aufrückenden Rangierabteilung die erste Wagengruppe koppeln müssen. Nachdem diese Rangierabteilung gekoppelt war, hätte er sich an deren Spitze begeben müssen, um sie mit dem bereits dort stehenden Teil der 27 Wagen zu verbinden. Das hat der Angeklagte pflichtwidrig unterlassen. Bei dem Zusammendrücken mußte der Angeklagte dafür sorgen, daß die Kopplung der ersten Rangierabteilung mit dem übrigen Zugteil verbunden wurde. Das unterließ er, da er der Auffassung war, die dort stehende Abteilung sei ordnungsgemäß abgebremst, und durch das schrittweise Heranfahren hätte er dann bemerkt, daß die Berührung der beiden Zugteile erfolgte. Dann wäre auch von ihm das Koppeln durchgeführt worden.

Durch einen weder im Ermittlungsverfahren noch in der Hauptverhandlung geklärten Umstand hat sich der auf dem Gleis 2 stehengebliebene Zugteil in Bewegung gesetzt und fuhr einer auf Gleis 1 nach dem Ablaufberg vorziehenden Rangierabteilung in die Flanke. Dadurch wurden neun Wagen zur Entgleisung gebracht. Im weiteren Verlauf entstanden Beschädigungen an 12 Wagen. Weiterhin fiel die Beförderung von zwei Güterzügen in Richtung W. aus, und im laufenden Zugverkehr trat eine Verspätung von 58 Minuten ein.

Bei der rechtlichen Würdigung dieses Sachverhalts kommt das Kreisgericht zu dem Ergebnis, daß der Angeklagte durch sein Verhalten die Sicherheit des Betriebes der Deutschen Reichsbahn durch pflichtwidriges Unterlassen beeinträchtigt und eine Gemeingefahr für Sachwerte herbeigeführt hat. Er habe unbewußt fahrlässig gehandelt. Der Angeklagte sei auf Grund seiner Stellung und der sich daraus ergebenden Pflichten in der Lage gewesen, die Folgen seines Handelns zu erkennen.

Gegen dieses Urteil hat der Angeklagte Berufung eingelegt. Mit ihr werden ungenügende Aufklärung und unrichtige Feststellung des Sachverhalts, Verletzung des Strafgesetzes durch unrichtige Anwendung und unrichtige Strafzumessung gerügt. Der Angeklagte beantragt, ihn freizusprechen oder bedingt zu einer geringeren Freiheitsstrafe zu verurteilen.

Der Vertreter des Staatsanwalts des Bezirks hat ausgeführt, daß er die Berufung für begründet halte, soweit mangelnde Sachaufklärung gerügt werde.

Die Berufung hatte Erfolg.

Aus den Gründen:

Das Kreisgericht ist der ihm gern. § 200 StPO obliegenden Verpflichtung, die objektive Wahrheit zu erforschen und den Sachverhalt allseitig aufzuklären, in der vorliegenden Strafsache nicht genügend nachgekommen. Deshalb war es auch nicht in der Lage, im angefochtenen Urteil überzeugend nachzuweisen, daß die von ihm festgestellten Verletzungen der Dienstvorschriften der Deutschen Reichsbahn durch den Angeklagten ursächlich für die Transportgefährdung und den eingetretenen Schadensfall waren und der Angeklagte hierbei fahrlässig handelte.

Unverständlich ist zunächst, daß sich das Kreisgericht mit der Feststellung begnügen konnte, der auf dem Gleis 2 stehengebliebene Zugteil sei durch einen weder im Ermittlungsverfahren noch in der Hauptverhandlung geklärten Umstand in Bewegung geraten. Nur dann, wenn die Ursache für die Bewegung des auf Gleis 2 stehengebliebenen Zugteils wissenschaftlich einwandfrei geklärt ist, kann im Zusammenhang mit der vollständigen Aufklärung weiterer Vorgänge am Unfalltag untersucht werden, inwieweit die vom Kreisgericht festgestellten Verstöße des Angeklagten gegen bestimmte Dienstvorschriften ursächlich für diese Bewegung, damit für das Herbeiführen der konkreten Gemeingefahr und im Ergebnis für den Schadensfall waren. Keinesfalls durfte sich das Kreisgericht damit abfinden, daß die im Ermittlungsverfahren und in der Hauptverhandlung als Zeugen vernommenen Eisenbahner sowie der Sachverständige S. keine ausreichende Erklärung für diesen Umstand gegeben haben. Dieses völlig unangebrachte Ausweichen vor einer Schwierigkeit bei der Aufklärung der objektiven Wahrheit in einem für die Feststellung der Kausalität und für die Prüfung der Frage, ob der Angeklagte strafrechtlich für die ihm zur Last gelegte fahrlässige Transportgefährdung verantwortlich ist, so wichtigen Punkt ist die Hauptursache für weitere schwerwiegende Mängel des angefochtenen Urteils.

Die Ursachen der Transportgefährdungen sind sehr oft in der Verletzung von Dienstvorschriften der Reichsbahn durch die Eisenbahner zu suchen. Die Tatsache, daß der Angeklagte gegen die §§ 83 Abs. 1, 84 Abs. 4 und Abs. 8 der Fahrdienstvorschriften der Deutschen Reichsbahn verstoßen hat, entbindet das Kreisgericht aber nicht von der exakten Nachprüfung der Frage, ob diese Verstöße gegen die Fahrdienstvorschriften wirklich ursächlich für die Herbeiführung der konkreten Gemeingefahr und des Schadensfalles waren.

Bei der Kompliziertheit der tatsächlichen Rangiervorgänge auf dem Bahnhof H. am Unfalltag und der unmittelbaren oder mittelbaren Beteiligung mehrerer anderer Eisenbahner dieses Bahnhofs an ihnen ergeben sich mehrere anderweitige Möglichkeiten, insbesondere im Zusammenhang mit den schon erwähnten und weiter unten angeführten Umständen, die noch aufklärungsbedürftig sind. Je nachdem können allein dieses Verhalten und die Verstöße des Angeklagten gegen die Dienstvorschriften ursächlich für die Herbeiführung der konkreten Gemeingefahr und den eingetretenen Schaden sein oder allein das Verhalten und die Verletzung von Dienstvorschriften eines anderen oder mehrerer anderer beteiligt gewesener Eisenbahner des Bahnhofs H. Denkbar ist es auch, daß die Herbeiführung der konkreten Gemeingefahr mit den Schadensfolgen auf das Zusammenwirken mehrerer Ursachen und Umstände zurückzuführen ist, wobei der eine der beteiligten Eisenbahner die unmittelbare Ursache gesetzt hat und der andere nur begünstigende Umstände.

In seinem Artikel „Sorgfältige Prüfung der Kausalität und Schuld — ein Erfordernis der sozialistischen Gesetzlichkeit“ führt Klar (NJ 1961 S. 193) auf Grund eines von ihm als Beispiel angeführten Strafverfahrens