

Zum Tatbestand der Gefährdung der Sicherheit im Bahnverkehr

Mit der weiteren Gestaltung des gesellschaftlichen Systems des Sozialismus werden die an das Transportwesen der DDR zu stellenden Forderungen wesentlich umfangreicher. Daraus resultiert auch eine größere Verantwortung aller Beschäftigten dieses Wirtschaftszweiges. Integrierender Bestandteil eines rationell arbeitenden und auf hohem technischen Niveau stehenden sozialistischen Verkehrswesens müssen Sicherheit, Disziplin und Ordnung sein, „damit Schäden an Leben und Gut sowie materielle und ideelle Verluste für unsere Volkswirtschaft vermieden werden“¹.

Diesem Ziel dient auch die Bestimmung über die Gefährdung der Sicherheit im Verkehr der Bahn, Luftfahrt und Schifffahrt (§ 197 StGB). Mit diesem Tatbestand soll schon in einem möglichst frühen Stadium verhängnisvollen Katastrophen entgegengewirkt werden, weil deren Auswirkungen oftmals nur vom Zufall, dem Zusammenwirken einzelner objektiver Momente abhängen.

Nach dem Inkrafttreten des neuen StGB gab es unterschiedliche Auffassungen über den Anwendungsbereich des § 197 StGB. Während zunächst darauf orientiert wurde, daß § 197 nicht anwendbar ist, wenn die Gefährdung lediglich bei den Straßenfahrzeugen eintritt, vertreten Neumann und Dittrich die Auffassung, daß mit dieser Bestimmung das gesamte Geschehen auf den Bahnanlagen geschützt werden soll². Inzwischen wurden von der Generalstaatsanwaltschaft der DDR gemeinsam mit der Hauptabteilung Transportpolizei Thesen zum Umfang des strafrechtlichen Schutzes und zur Unmittelbarkeit der Gefahr eines schweren Verkehrsunfalls nach § 197 StGB ausgearbeitet, die dazu im wesentlichen die gleiche Orientierung enthalten wie der Beschluß des Plenums des Obersten Gerichts vom 2. Juli 1969 zu einigen Fragen der Rechtsprechung in Verkehrsstrafsachen — 1 P 1 B 2/69 — (NJ 1969 S. 459). Ergänzend dazu soll hier diese Problematik noch weiter erläutert und präzisiert werden, ohne damit der künftigen Rechtsprechung vorgreifen zu wollen.

Zum Umfang des strafrechtlichen Schutzes des § 197 StGB

§ 197 StGB stellt die Verursachung der unmittelbaren Gefahr eines schweren Verkehrsunfalls lediglich bei drei von insgesamt sechs Transportzweigen unter Strafe. Nicht aufgenommen wurden die Transportzweige Kraftverkehr und Straßenwesen, städtischer Nahverkehr und Rohrleitungsverkehr³. Durch eine derartige Begrenzung sollte von vornherein bestimmten Besonderheiten Rechnung getragen werden, die nur für den Verkehr der Bahn, Luftfahrt und Schifffahrt gelten und bei denen in der Regel ein Unfall größere Auswirkungen nach sich zieht als beispielsweise im Straßenverkehr. Besonderheiten ergeben sich z. B. daraus, daß im Vergleich zu den anderen Transportzweigen die Kräfte und Gewalten, die im Verkehr der Bahn, Luftfahrt und Schifffahrt wirken, ungleich größer sind, die Geschwindigkeiten teilweise höher liegen und die Anzahl der zu befördernden Personen sowie die Menge und die Werte der zu

transportierenden Güter größer sind. Des weiteren ist die Beweglichkeit der Fahrzeuge geringer, der Bremsweg speziell bei der Bahn beträchtlich länger und, damit die Möglichkeit der Abwendung einer erkannten Gefahr wesentlich eingeschränkt.

Bei der Gefährdung der Sicherheit in diesen Transportzweigen ist aber auch zu beachten, daß die hier hervorgerufenen Gefahren in ihrer Wirkung nicht selten über den eigenen Bereich hinausgehen. Welche schwerwiegenden Folgen eintreten können, beweisen die Verkehrskatastrophen der letzten Jahre innerhalb und außerhalb der DDR, wenn davon einerseits Schnellzüge, Passagierflugzeuge oder -schiffe und andererseits z. B. Fußgängergruppen oder besetzte Omnibusse betroffen werden.

In seiner Entscheidung vom 21. Januar 1969 — 3 Zst 27/68 — (NJ 1969 S. 182) hat das Oberste Gericht bereits darauf hingewiesen, daß der in § 197 StGB verwandte Begriff „bei der Bahn, Luftfahrt oder Schifffahrt“ einmal als räumliches Abgrenzungsmerkmal zu den anderen Transportzweigen zu verstehen ist und zum anderen inhaltlich auf Gefahrensituationen orientiert, die in den genannten Transportzweigen auftreten können. Kommt es z. B. auf einem Bahnübergang zu einer Kollision zwischen einem Zug und einem Kraftfahrzeug, so sind in der Regel Tote und Schwerverletzte zu beklagen. Dabei treten solche Folgen vornehmlich bei den Straßenverkehrsteilnehmern auf; gegen sie richten sich die aus den Besonderheiten dieser Verkehrszweige resultierenden Gefahren in erster Linie. Deshalb müssen von § 197 StGB auch solche Gefahrensituationen erfaßt werden, die von diesen im Gesetz genannten Verkehrsträgern ausgehen, auf Grund der erwähnten Besonderheiten entstehen, aber in ihrer Wirkung über diesen Bereich hinausgehen.

Alternativen der Gefahrensituation

Hinsichtlich der Gefahrensituation sind drei Alternativen möglich:

1. Es liegt eine unmittelbare Gefahr für den Verkehr der Bahn vor: Das wäre z. B. der Fall, wenn ein Traktor mit seinem Fahrzeug an verbotener Stelle eine Bahnstrecke überquert und die vom Traktor gezogene Walze zwischen den Schienen hängenbleibt, wodurch ein herannahender D-Zug und damit das Leben der Fahrgäste sowie bedeutende Sachwerte unmittelbar gefährdet werden.

2. Es wird eine vom Verkehr der Bahn ausgehende unmittelbare Gefahr hervorgerufen, die in ihrer Wirkung über die Sicherheit des Bahnverkehrs hinausgeht: So z. B., wenn infolge einer nicht geschlossenen Schranke durch einen herannahenden Zug eine unmittelbare Gefahr für das Leben einer Gruppe Kinder, die den Bahnübergang betritt, heraufbeschworen wird.

3. Es wird eine unmittelbare Gefahr sowohl für den Verkehr der Bahn als auch über die Sicherheit des Bahnverkehrs hinaus hervorgerufen: Diese Alternative liegt beispielsweise dann vor, wenn auf einem Bahnübergang die unmittelbare Gefahr eines Zusammenstoßes zwischen einem Triebwagen der Bahn und einem mit Personen besetzten Bus entsteht. Dadurch wird das Leben der Insassen des Triebwagens und auch der des Busses gefährdet.

Wie bereits in diesen Beispielen angedeutet, kann § 197 StGB nicht nur von Mitarbeitern der Deutschen Reichsbahn, sondern auch von anderen Personen verletzt wer-

¹ Aus der Grußadresse des Zentralkomitees der SED an die Teilnehmer der Konferenz des Verkehrswesens, vgl. Die Wirtschaft 1969, Heft 15, S. 4.

² vgl. Neumann/Dittrich, „Über die strafrechtliche Verantwortlichkeit von Angehörigen der Deutschen Reichsbahn bei Verkehrsstrafsachen“, Forum der Kriminalistik 1968, Heft 8, S. 347 ff.

³ Vgl. Wörterbuch der Ökonomie des Sozialismus, Berlin 1967, S. 455, Stichwort „Transportwesen“.