

den. So kann z. B. sowohl der Schrankenwärter, der die Schranken erst unmittelbar vor der Durchfahrt eines Zuges schließt, als auch der Kraftfahrer, der mit seinem Pkw während des Schließens der Schranken noch den Überweg befährt, den Tatbestand des § 197 erfüllen.

I ■

#### Zur Unmittelbarkeit der Gefahr

In Entscheidungen des Obersten Gerichts sowie in verschiedenen Veröffentlichungen wurde bereits mehrfach zum Tatbestandsmerkmal „unmittelbare Gefahr“ Stellung genommen<sup>1</sup>. So wird u. a. in dem unveröffentlichten Urteil des Obersten Gerichts vom 21. März 1969 — 3 Ust 1/69 — ausgeführt:

„Der Begriff der unmittelbaren Gefahr eines schweren Verkehrsunfalls in § 197 StGB ist Ausdruck des Anliegens des Gesetzgebers, die Anforderungen an den Grad der Gefährdung zu konkretisieren, und beinhaltet demnach einen akuten Gefahrenzustand, der — einmal durch das Handeln einer z. B. im Luftfahrt- oder Eisenbahnwesen tätigen Person ausgelöst und von deren Willen in der Regel nicht mehr beeinflussbar — jederzeit in einen schweren Verkehrsunfall umschlagen kann. Daß der Unfall im Ergebnis nicht eintritt, ist in diesen Fällen anderweit wirkenden Faktoren zu verdanken, wie z. B. der Umsicht anderer Personen, die einen Unfalleintritt durch ihr Eingreifen oder auch durch pflichtgemäßes Handeln abwenden.“

In ähnlicher Weise wird die Unmittelbarkeit der Gefahr auch in den anderen angeführten Urteilen und Veröffentlichungen beschrieben. Es ist jedoch immer wieder festzustellen, daß es in der Praxis dazu noch Unklarheiten gibt. Das soll folgendes Beispiel verdeutlichen:

Ein Fahrdienstleiter verrichtete mehrere Stunden lang unter erheblichem Alkoholeinfluß seinen Dienst und damit Tätigkeiten, die unmittelbar zur Gewährleistung der Sicherheit des Bahnverkehrs beitragen. Das Kreisgericht Nordhausen begründet in seinem Urteil vom 30. August 1968 -IS 162/68 - neben § 200 Abs. 2 StGB auch die tateinheitliche Verletzung des § 197 StGB und führt dazu aus: „Die Pflicht des Angeklagten wäre gewesen, das (die Dienstunfähigkeit infolge Alkoholgenusses — D. Verf.) seinem Dienstvorgesetzten zu melden und den Dienst nicht anzutreten. Er unterließ diese pflichtgemäße Handlung und hat dadurch eine erhebliche Gefahr für den betriebssicheren Ablauf heraufbeschworen.“ An anderer Stelle wird darauf verwiesen, daß „glücklicherweise durch das verantwortungslose Verhalten des Angeklagten keine Betriebsstörungen eingetreten sind“.

Die Herbeiführung der unmittelbaren Gefahr eines schweren Verkehrsunfalls durch bestimmte Handlungen des Angeklagten wird jedoch nicht weiter begründet. Soweit es die Anwendung des § 197 StGB betrifft, ist dieses Urteil auch deshalb fehlerhaft, weil der Angeklagte sämtliche Befehle und Durchsagen ordnungsgemäß gegeben hat, so daß keiner seiner Gesprächspartner — auch nicht die Lokführer der vorbeifahrenden Züge — irgendwelche Unregelmäßigkeiten feststellen konnten.

Das Herbeiführen der unmittelbaren Gefahr eines schweren Verkehrsunfalls ist in jedem Fall konkret zu begründen. Dabei ist zu beweisen, daß durch pflichtwidrige Handlungen einer oder mehrerer Personen ein akuter Gefahrenzustand für einen schweren Verkehrsunfall geschaffen wurde. Der Täter muß also durch sein

Verhalten einen Kausalverlauf ausgelöst haben, auf den er selbst keinen Einfluß mehr nehmen kann und der gesetzmäßig zu einer der in § 196 StGB alternativ beschriebenen Folgen führen würde, wenn nicht — gewissermaßen in letzter Minute — andere, zumeist glückliche Umstände das schädigende Ereignis noch verhindern<sup>5</sup>.

Eindeutig ist damit gesagt, daß die Unmittelbarkeit nie mit nur einem einzelnen Kriterium begründet werden darf, wie z. B. mit der Entfernung eines Kraftfahrzeugs vom Bahnüberweg oder mit der Entfernung eines auf ein besetztes Gleis geleiteten Zuges von dem dort stehenden Schienenfahrzeug. Im konkreten Fall sind immer die Gesamtsituation und alle Faktoren, die den Grad der Gefahrensituation beeinflussen, zu erfassen und zusammenhängend zu bewerten. Hierzu gehören z. B. neben Entfernungen auch die Geschwindigkeiten der beteiligten Fahrzeuge, Zeitberechnungen, Bremswegsituationen, Sichtverhältnisse, Art der beteiligten Fahrzeuge usw. Darüber hinaus gehören zu diesen Faktoren aber auch die Umstände und Bedingungen, durch die der Eintritt der Folgen abgewandt wurde.

Wesentliche Tatsachen zur Begründung der Unmittelbarkeit liegen z. B. vor, wenn nur durch das umsichtige Handeln beteiligter oder dritter Personen eine akute Gefahr abgewandt und der Eintritt der in § 196 StGB beschriebenen Folgen verhütet wird, insbesondere wenn zur Abwehr der Folgen außergewöhnliche, vom Regelverlauf abweichende Handlungen unternommen werden mußten. Dabei reicht zur Begründung der Unmittelbarkeit der Nachweis aus, daß ohne das umsichtige Handeln dieser Personen solche Folgen mit einer hohen Wahrscheinlichkeit eingetreten wären. Zu solchen Handlungen gehören beispielsweise das aufmerksame Verhalten eines Lokpersonals, das nach Erkennen der Gefahr durch Schnellbremsung die in § 196 StGB beschriebenen Folgen abwendet, oder das aufmerksame Verhalten eines Kraftfahrers, der bei nicht geschlossener Schranke sein Fahrzeug unmittelbar vor der Durchfahrt eines Zuges am Bahnübergang zum Halten bringt. Unmittelbarkeit wäre jedoch nicht gegeben, wenn z. B. der Fahrer eines Schienenkleinwagens mehrere hundert Meter vor einem Bahnüberweg die offene Schranke erkennt und nun bewußt in Schrittgeschwindigkeit bis an den Überweg heranfährt.

Wesentliche Tatsachen zur Begründung der Unmittelbarkeit liegen ferner dann vor, wenn nur durch außergewöhnlich günstige, vorher nicht berechenbare Umstände oder durch einen günstigen Ablauf des Geschehens der Eintritt einer der in § 196 StGB geforderten Schadensfolgen ausblieb. Eine solche Situation lag z. B. im folgenden Fall vor: Infolge schuldhaften Verhaltens von Eisenbahnern entgleisten aus einem beladenen Erdölzug drei Kesselwagen. Die Entgleisungsstelle befand sich etwa 50 m von einer im Stadtgebiet liegenden Eisenbahnüberführung, unter der eine Hauptstraße mit zu dieser Zeit starkem Personen- und Fahrzeugverkehr hindurchführte. Die drei Wagen wurden über die Eisenbahnüberführung gezogen. Nur durch einen günstigen Geschehensablauf blieb aus, daß die Wagen auf die Straße hinabstürzten.

Hervorzuheben ist, daß die unmittelbare Gefahr auch eine bestimmte qualitative Schwere aufweisen muß. Es müssen z. B. Kräfte gewirkt haben, die solche Folgen hätten herbeiführen können, wie sie alternativ in § 196 StGB beschrieben sind. Gegeben wäre dies z. B., wenn ein Durchgangsgüterzug in ein besetztes Gleis geleitet und nur durch aufmerksames Handeln des Lokpersonals eine Auffahrt verhindert wird.

Liegt ein Ereignis mit geringfügigen Schadensfolgen

5 Vgl. Neumann, Forum der Kriminalistik 1968, Heft 8, S. 392.

<sup>1</sup> Vgl. OG, Urteil vom 21. Januar 1969 - 3 Zst 27/68 - (NJ 1969 S. 182); Neumann, „Zur Regelung der Verkehrsstraftaten nach dem neuen Strafgesetzbuch“, Forum der Kriminalistik 1968, Heft 6, S. 265 ff. (266); Neumann, „Wodurch wird die Gefahr i. S. des § 192 StGB charakterisiert?“, Forum der Kriminalistik 1968, Heft 6, S. 302; Neumann/Diltrich, a. a. O., S. 348 f.