

zum Bereich Straßenverkehr getroffene Aussage, daß eine allgemeine Gefahr i. S. des § 200 StGB nur gegeben ist, wenn die reale Möglichkeit des Eintritts von Personenschäden besteht, und daß sich die Realität einer solchen Möglichkeit aus der wechselseitigen Bedingtheit der konkreten Verkehrsbedingungen ergibt (OG, Urteil vom 29. Juni 1971 - 3 Zst 13/71 - NJ 1971 S. 589; OG, Urteil vom 22. Juni 1972 - 3 Zst 18/72 - NJ 1973 S. 207). Das Bezirksgericht hat übersehen, daß diese Anforderungen an das Vorliegen einer allgemeinen Gefahr i. S. des § 200 StGB ausschließlich auf den Straßenverkehr bezogen wurden und auch nur für diesen Bereich ihre Berechtigung haben. Sie können nicht schematisch auf den Bahnverkehr, die Luftfahrt oder Schifffahrt übertragen werden. Gefährdungen in diesen Verkehrsbereichen sind wegen der bestehenden technischen Besonderheiten und möglichen katastrophalen Unfallfolgen nicht mit Gefährdungen im Straßenverkehr vergleichbar. Aus diesem Grunde wurde die Herbeiführung einer unmittelbaren Gefahr eines schweren Verkehrsunfalls auch nur hinsichtlich dieser Verkehrsbereiche, also nicht für den Straßenverkehr, strafrechtlich erfaßt (§ 197 StGB). Im Bahnverkehr hängen Leben und Gesundheit der Reisenden und der Eisenbahner sowie die Erhaltung des sozialistischen Eigentums von der sicheren Führung des Betriebsdienstes ab, dessen Sicherheit schon durch relativ geringfügige Verstöße gegen die zu seiner Handhabung erlassenen Vorschriften gefährdet werden kann.

Fahrdienstleiter und andere Betriebseisenbahner, deren berufliche Tätigkeit der unmittelbaren Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs dient, üben ihre Tätigkeit in kooperativem Zusammenwirken aus, wobei sie sich mit den verschiedensten Mitteln, wie Funk, Telefon, mündlich oder schriftlich und durch eine Vielzahl von mechanischen, optischen und akustischen Signalen, verständigen. Daß dies reibungslos und gefahrungsfrei geschieht, ist eine wichtige Grundlage für die Gewährleistung der Sicherheit im Bahnverkehr.

Betriebseisenbahner, deren Fähigkeit zur Erfüllung ihrer Dienstpflichten infolge Alkoholgenusses erheblich beeinträchtigt ist, sind zu einem den Belangen der Sicherheit Rechnung tragenden kollektiven Zusammenwirken außerstande. So auch der Angeklagte. Nach dem medizinischen Gutachten lag bei ihm eine sehr starke Alkoholbeeinflussung vor, bei der es u. a. zu ausgeprägten bis groben Gleichgewichts- und Koordinationsstörungen, schwer gestörten und verzögerten Reaktionsabläufen, einer geminderten bis aufgehobenen Erinnerungsfähigkeit sowie einer Beeinträchtigung der Orientierungs- und Wahrnehmungsfähigkeit kommt.

Die Tatsache, daß wegen der hohen Anforderungen an die Sicherheit im Bahnverkehr dort Sicherungsanlagen installiert sind, die teils mit Rücksicherungen bei technischem Versagen oder Fehlhandlungen Gefährdungen oder gar Unfälle verhindern sollen, und daß in der Regel durch einen Eisenbahner herbeigeführte Gefahrensituationen von anderen Eisenbahnern durch erhöhte Aufmerksamkeit und Konzentration beherrscht werden, kann nicht zur Verneinung des Vorliegens einer allgemeinen Gefahr führen, wie es das Bezirksgericht meint. Im Ergebnis wird damit nämlich das Vorliegen eines „Beinahe-Unfalls“, also der Nachweis einer unmittelbaren Gefahr der Herbeiführung eines schweren Verkehrsunfalls im Bahnverkehr gefordert. Eine solche dem Tatbestand des § 200 StGB widersprechende, einengende Auslegung beeinträchtigt die im Bahnverkehr unabdingbare Sicherheit, deren Gewährleistung jederzeit konsequent durchzusetzen ist.

Eine allgemeine Gefahr im Bahnverkehr ist somit schon dann gegeben, wenn ein für die Gewährleistung der

Sicherheit gemäß § 200 Abs. 2 StGB verantwortlicher Eisenbahner trotz erheblicher Beeinträchtigung seiner Fähigkeit zur Erfüllung seiner Dienstpflichten bahndienstliche Handlungen ausführt (z. B. Sicherungsanlagen bedient) oder sogar Fehlhandlungen begeht. Daß diese durch das Funktionieren des Sicherungssystems kompensiert wurden, ist für das Vorliegen einer allgemeinen Gefahr ohne Belang.

Das Bezirksgericht hat in dieser Sache weiter beanstandet, daß das Kreisgericht zur Prüfung des Vorliegens einer allgemeinen Gefahr nicht ein Gutachten eines Sachverständigen der Deutschen Reichsbahn eingeholt hat. Es hat dies selbst nachgeholt und, ausgehend von den durch den Sachverständigen dargelegten Sicherheitsmaßnahmen, den Eintritt einer allgemeinen Gefahr verneint. Diese gegenüber dem erstinstanzlichen Gericht erhobene Sachaufklärungsrüge ist unbegründet.

Zunächst einmal kann es nicht Aufgabe eines Sachverständigengutachtens sein, die Frage nach dem Vorliegen einer allgemeinen Gefahr zu beantworten (vgl. OG, Urteil vom 10. September 1970 — 3 Ust 2/70 — NJ 1970 S. 653).

Darüber hinaus übersieht das Bezirksgericht die Möglichkeiten, die der Angeklagte und andere mitwirkende Eisenbahner hatten, die vorhandene Sicherungstechnik außer Kraft zu setzen. So hatte der Fahrdienstleiter des Bahnhofs O. bereits den entsprechenden Fahrbefehl A gemäß § 35 Abs. 2 der Fahrdienstvorschriften DV 408 (Gesetzessammlung Eisenbahnrecht B/II/2) ausgeschrieben, aber noch nicht ausgehändigt, als er bemerkte, daß inzwischen der Güterzug, dessen Vorausmeldung er gemäß § 32 Abs. 14 und 18 der Fahrdienstvorschriften nicht bestätigt hatte, vor dem Bahnhof O. stand. Es lag also nicht mehr in der Entscheidungsgewalt des Angeklagten, einen Zusammenstoß zu verhindern, als er den Güterzug trotz Verweigerung durch den Fahrdienstleiter von O. fahren ließ. Er hatte keinen Einfluß mehr darauf, ob die dadurch verursachte allgemeine Gefahr in eine unmittelbare umschlägt oder sogar in einem schweren Verkehrsunfall endet. Das hätte z. B. geschehen können, wenn der erste Personenzug die Berechtigung erhalten hätte, in Richtung L. an dem „Halt“ zeigenden Signal vorbeizufahren. Ein ähnlicher Umschlag der allgemeinen Gefahr wäre auch hinsichtlich des zweiten Personenzuges und des vor dem Bahnhof stehenden Schnellzuges nicht ausgeschlossen gewesen, nämlich dann, wenn weitere Pflichtverletzungen durch den Angeklagten oder andere Betriebseisenbahner hinzugekommen wären.

Nach alledem hätte das Rechtsmittelgericht die Herbeiführung einer allgemeinen Gefahr i. S. des § 200 StGB nicht verneinen dürfen. Der wegen Fehlens dieses Tatbestandsmerkmals erfolgte Freispruch des Angeklagten verletzt das Gesetz. Das Urteil des Bezirksgerichts war deshalb aufzuheben.

Die vom Kreisgericht ausgesprochene Strafe entspricht der Schwere der vom Angeklagten begangenen Straftat. Mit ihr wird zutreffend der hohe Gefährdungsgrad des verantwortungslosen, von den Eisenbahnern mißbilligten Verhaltens des stark angetrunkenen Angeklagten berücksichtigt. Bei dem vorliegenden Sachverhalt war es nur der Umsicht und dem besonnenen Reagieren anderer Eisenbahner zu verdanken, daß eine unmittelbare Gefahr der Herbeiführung eines schweren Verkehrsunfalls bzw. sogar ein Unfall selbst nicht eingetreten ist.

Anmerkung:

1. Die in dieser Entscheidung getroffenen Aussagen über das Vorliegen einer allgemeinen Gefahr i. S. des § 200 StGB im Bahnverkehr gelten sinngemäß auch für