

den Luftverkehr und die Schifffahrt. Damit werden die unterschiedlichen Anforderungen an eine Gefährdung in diesen Verkehrsbereichen im Vergleich zum Straßenverkehr sichtbar gemacht. Zu den Gründen dafür wird im Urteil festgestellt, daß § 197 StGB derartige Unterscheidungen ausdrücklich enthält, denn die Herbeiführung einer unmittelbaren Gefahr eines schweren Verkehrsunfalls („Beinahe-Havarie“) wird nur bei der Bahn, Luftfahrt und Schifffahrt, nicht aber für den Straßenverkehr strafrechtlich erfaßt.

Dem liegt zugrunde, daß in diesen Verkehrsbereichen ein Unfall oft mit katastrophalen Folgen verbunden ist und daß die hier bestehenden technischen Besonderheiten (z. B. die längeren Bremswege bei der Eisenbahn, die Kompliziertheit der Führung eines modernen Flugzeugs, die Manöviereigenschaften eines Hochseeschiffes usw.) viel schneller Gefährdungen eintreten lassen als im Straßenverkehr. Auch beim Betrieb von Kraftfahrzeugen, insbesondere bei Kraftomnibussen, können zwar sehr erhebliche Folgen eintreten, und es können auch hier komplizierte technische Besonderheiten zu bewältigen sein. In solchen Fällen liegt aber auch in der Regel eine Gefährdung vor.

Beim Straßenverkehr tritt im Unterschied zu den anderen Verkehrsbereichen häufig eine allgemeine Gefahr nicht ein. Das hängt mit den tatsächlichen Gegebenheiten des Straßenverkehrs zusammen. So liegt z. B.

— wie das Oberste Gericht in dem Urteil vom 20. Juni 1972 - 3 Zst 18/72 - (NJ 1973 S. 207) feststellte - eine allgemeine Gefahr nicht vor,

— wenn ein Fahrzeugführer im Zustand erheblich einträchtigter Fahrtüchtigkeit einen Lkw nur 50 m auf einen geeigneten Abstellplatz fährt, nachdem ein anderer dieses Fahrzeug gegen einen Gartenzaun gesetzt hatte,

— und wenn er diese kurze Strecke auf einer abgelegenen Siedlungsstraße in langsamer Geschwindigkeit und zu einer Zeit befährt, als dort kein Fahrzeugverkehr war.

Beachtlich ist auch, daß im Straßenverkehr von § 200 Abs. 1 StGB nicht nur Kraftfahrer, sondern auch Führer von Fuhrwerken und Radfahrer erfaßt werden. Es ist einzuräumen, daß auch dieser Personenkreis Gefährdungen herbeiführen kann (z. B. wenn ein Radfahrer eine für seine Fahrtrichtung gesperrte Kreuzung befährt, auf der reger Fahrzeugverkehr herrscht). Eine Gefährdungssituation ist dagegen ausgeschlossen, wenn der Radfahrer z. B. zur Nachtzeit auf einer Nebenstraße mit 10 km/h nur eine kurze Fahrstrecke zurücklegt.

Im Bereich des Straßenverkehrs kommt es also im Gegensatz zu den anderen Verkehrsbereichen viel häufiger vor, daß eine allgemeine Gefahr ausnahmsweise nicht eingetreten ist. Um diese Lebensvorgänge richtig zu erfassen und damit zwischen einer Ordnungswidrigkeit und einer Straftat zu unterscheiden, wurde in der Rechtsprechung des Obersten Gerichts der Grundsatz aufgestellt, daß eine allgemeine Gefahr im Straßenverkehr nur gegeben ist, wenn die reale Möglichkeit des Eintritts von Personenschäden besteht und wenn sich die Realität einer solchen Möglichkeit aus der wechselseitigen Bedingtheit der konkreten Verkehrsbedingungen ergibt (OG, Urteile in NJ 1971 S. 589, NJ 1973 S. 207).

Da die Ausnahmefälle, in denen eine allgemeine Gefahr nicht eintritt, im Verkehr der Bahn, Luftfahrt und Schifffahrt viel seltener sind, ist es verfehlt, in diesen Verkehrsbereichen an das Vorliegen einer allgemeinen Gefahr die gleichen Anforderungen zu stellen wie für den Straßenverkehr. Daran ändern auch die in diesen Verkehrsbereichen installierten Sicherungsanlagen nichts, denn trotz modernster Technik spielt der Mensch

in diesem Sicherungssystem eine ausschlaggebende Rolle. Sein Versagen kann unter Umständen technische Sicherungen unbrauchbar machen. Würde man deshalb für den Eintritt einer allgemeinen Gefahr zusätzlich den Ausfall von Sicherungsanlagen bzw. ein Fehlverhalten anderer Menschen verlangen, mit denen der Täter im Sicherungssystem kooperativ zusammenwirkt, so würde in allen Fällen das Vorliegen einer „Beinahe-Havarie“ verlangt. Das widerspricht aber dem Tatbestand des § 200 StGB.

2. Zur Frage, unter welchen Voraussetzungen eine berufliche Tätigkeit der unmittelbaren Gewährleistung der Sicherheit des Bahnverkehrs dient, hat das Bezirksgericht Frankfurt (Oder) in seinem Urteil vom

19. Dezember 1972 - II BSB 375/72 - (NJ 1973 S. 426) zutreffend dar gelegt, daß eine derartige Tätigkeit im allgemeinen dann vorliegt, wenn die Erfüllung der Dienstpflichten für die sichere Leitung eines konkreten Verkehrsablaufs notwendig ist und dem Fahrzeugführer selbst damit die Voraussetzungen für eine zügige und sichere Fahrt geschaffen werden. Zu diesem Personenkreis gehören bei der Bahn außer dem Fahrdienstleiter auch Dispatcher und Stellwerkswärter.

Zutreffend hat das Bezirksgericht weiter ausgeführt, daß eine solche Tätigkeit dagegen bei einem Wärter einer Lokomotivdrehscheibe nicht vorliegt. Mit seiner Arbeit, die im wesentlichen darin besteht, für die Ein- und Ausfahrt von Lokomotiven in den Lokschruppen zu sorgen bzw. Lokomotiven mit Kohletendern in Fahrtrichtung zu drehen, schafft er zwar Voraussetzungen für einen geordneten Betriebsablauf, auf die Sicherheit beim Eisenbahnverkehr selbst hat er jedoch keinen unmittelbaren Einfluß.

3. Die in dem vorstehenden Urteil des Obersten Gerichts getroffenen Aussagen zu den Anforderungen an das Vorliegen einer allgemeinen Gefahr bei alkoholbedingter Verletzung von Dienstpflichten eines Täters, der eine berufliche Tätigkeit zur unmittelbaren Gewährleistung der Sicherheit des Verkehrs i. S. des § 200 Abs. 2 StGB ausübt, gelten sinngemäß auch für Fahrzeugführer in diesen Verkehrsbereichen. Es liegt auf der Hand, daß z. B. ein unter Alkoholeinfluß stehender Führer eines Schnellzuges ganz erheblich Leben und Gesundheit der Reisenden gefährdet.

4. Abschließend sei erwähnt, daß das Kassationsverfahren vor erweiterter Öffentlichkeit verhandelt wurde. Die anwesenden Eisenbahner (Verantwortliche für die Sicherheit des Bahnverkehrs und leitende Mitarbeiter) brachten zum Ausdruck, daß mit dieser Entscheidung des Obersten Gerichts ihre Bemühungen um die Durchsetzung von Ordnung und Sicherheit unterstützt werden. Viele Kollektive von Eisenbahnern kämpfen um die Anerkennung als Bereich der vorbildlichen Ordnung, Sicherheit und Disziplin.

Dr. Rolf Schröder,
Richter am Obersten Gericht

Zivilrecht

§§ 651, 633, 634 Abs. 3, 635, 640, 639 Abs. 1, 477 Abs. 3, 276 BGB.

1. Ist ein Werklieferungsvertrag auf Herstellung einer Besegelung speziell für das Boot des Bestellers nach dessen Angaben über die Größe und das Tuchgewicht des vom Hersteller zu liefernden Tuches gerichtet, so ist der Vertragsgegenstand eine nicht vertretbare Sache.

2. Zur Frage, unter welchen Voraussetzungen bei einem auf Herstellung einer Bootsbesegelung gerichteten Werklieferungsvertrag ein Abweichen des Unternehmers von