

9. Fällt eine von Lokomotiven befahrene Lokalschienenbahn unter die in den §§. 315. 316 St.G.B.'s genannten Eisenbahnen?

I. Straffenat. Urt. v. 3. Juli 1884 g. B. Rep. 1355/84.

I. Strafkammer bei dem Amtsgerichte Krefeld.

Gründe:

Der Fuhrknecht B. war angeklagt worden, am 20. November 1883 an der Haltestelle Zollbrücken bei Krefeld durch eine und dieselbe Handlung 1. als Fuhrmann eines Fuhrwerkes beim Erörten der Signale sich nicht rechtzeitig von den Geleisen der Straßeneisenbahn Krefeld-Ürdingen entfernt zu haben und dem Bahnwagen nicht vollständig ausgewichen zu sein (Polizeiverordnung der Königl. Regierung zu Düsseldorf vom 22. Mai 1883 §§. 75. 78), 2. fahrlässigerweise den Transport auf der Straßeneisenbahn Krefeld-Ürdingen dadurch in Gefahr gesetzt zu haben, daß er auf der Fahrbahn Hindernisse bereitete (§. 316 St.G.B.'s).

Von der Strafkammer ist Angeklagter nicht des unter 2 bezeichneten Vergehens, wohl aber der Übertretung der oben angezogenen Polizeiverordnung §§. 75. 78 schuldig erkannt und deshalb zu einer Geldstrafe verurteilt worden. Das Vorgericht sieht von Erörterung der Frage, ob dem Angeklagten an sich eine fahrlässige Gefährdung des unter 1 erwähnten Transportes zur Last falle, ab, weil sich die Krefeld-Ürdinger Straßeneisenbahn nicht als eine Eisenbahn im Sinne der §§. 315 flg. St.G.B.'s darstelle, vielmehr nach der ganzen Art des Betriebes einer Pferdebahn gleichzustellen sei, auf derartige Eisenbahnen aber §§. 315 flg. St.G.B.'s unanwendbar erscheinen.

Die Revision des Staatsanwaltes hält hierdurch den §. 316 St.G.B.'s verletzt und beantragt Aufhebung des Urtheiles, insoweit dasselbe den Angeklagten wegen fahrlässiger Ingefahrsetzung des Transportes auf einer Eisenbahn freispreche.

Diese Revision erscheint begründet.

Dem Wesen nach besteht die Motivierung der Strafkammer in Wiedergabe der Ausführungen des früheren preussischen Obertribunales, welches in der Plenarentscheidung vom 2. Oktober 1875,

vgl. Oppenhoff, Rechtspr. Bd. 16 S. 625; Goldammer, Archiv Bd. 23 S. 403,

Pferdeeisenbahnen nicht als Eisenbahnen im Sinne der §§. 315 flg. St.G.B.'s betrachten zu dürfen geglaubt hat. Hieran knüpft das jetzt angefochtene Erkenntnis an, indem es folgende Gründe vorführt:

1. Gleich den Pferdebahnen waren zur Zeit des Erlasses der §§. 294 flg. preuß. St.G.B.'s, sowie selbst noch bei Erlaß des Strafgesetzbuches für den Norddeutschen Bund, Bahnen der vorliegenden Art unbekannt. Der Gesetzgeber „konnte deshalb in Prüfung der Frage, ob derartige Einrichtungen dem Schutze der §§. 315 flg. St.G.B.'s zu unterstellen, gar nicht eingehen,“ und Analogie ist bei Strafgesetzen unstatthaft.

2. Der Betrieb auf der Straßeneisenbahn in der Gemeinde Ürdingen 2c stimmt mit demjenigen auf Pferdebahnen darin überein, daß kein besonderes Bahnplanum, keine in §. 315 St.G.B.'s „ausdrücklich erwähnte Zeichen“, keine Bahnhöfe existieren, und daß deshalb auch hier Strafen in der Höhe des §. 316 St.G.B.'s nicht erklärlich erscheinen, weil die gesetzgeberische Voraussetzung fehlt, es werde bei wirklichen Eisenbahnen eine Transportgefährdung selten und wenig naheliegend sein, und es müsse für solche besondere Fälle eine erhöhte Aufmerksamkeit verlangt werden; und weil auch die Gefahr nicht so groß, wie bei den wirklichen Eisenbahnen, vielmehr nicht bedeutender als bei Pferdebahnen ist, insbesondere die hier fast alltäglichen Störungen keine „besonders gefährlichen Folgen“ von „unberechenbarer“ Tragweite mit sich zu führen pflegen, Fälle, wo „ein Mensch ums Leben gekommen,“ dem Gerichte noch nicht zur Kenntnis gelangt sind.

Mit diesen Erwägungen wird der rechtliche Begriff einer Eisenbahn in der Bedeutung der §§. 315 flg. St.G.B.'s verkannt.

Es kann unerörtert bleiben, ob aus den von der Strafkammer vertreteten Motiven der Entscheidung des früheren preussischen Obergerichtes die prinzipielle Auscheidung s. g. Pferdeeisenbahnen von dem Anwendungsgebiete der §§. 315 flg. St.G.B.'s sich rechtfertigt. Die Autorität des erwähnten Gerichtes kann die Strafkammer schon deshalb nicht anrufen, weil dieses Pferdeeisenbahnen in direkten Gegensatz zu Eisenbahnen setzt, bei welchen der Transport mit Dampfkraft betrieben wird, und die s. g. Lokomotivbahnen einfach als solche, ohne jede Beschränkung, durch §§. 315 flg. St.G.B.'s getroffen erachtet. Mit dieser Auffassung befindet sich die Rechtsprechung anderer oberster deutscher Gerichtshöfe und die Doktrin in Einklang. Außerdem sind

aber die Gründe der Strafkammer speziell für die hier in Rede stehende Straßenbahn, in der Polizeiverordnung vom 22. Mai 1883 als „Straßeneisenbahn“ wiederholt bezeichnet, keineswegs zutreffend. Diese Eisenbahn wird, wenigstens auf der in Betracht kommenden Strecke, mit Dampfkräft und Lokomotiven betrieben und ist deshalb schon an sich von einer s. g. Pferdeisenbahn grundsätzlich verschieden. Die Einzelheiten der Einrichtungen und Anlagen beseitigen diese Verschiedenheit nicht; das wesentliche des Begriffes der Eisenbahn, von welcher die §§. 315. 316 St.G.B.'s reden, ist jedenfalls bei einem Schienengeleis, auf welchem zum Zwecke des gemeinen Verkehrs von Personen oder Gütern Wagen durch elementare Kraft bewegt werden, nicht zu bezweifeln.

Zu 1. Der Rückblick auf die äußere Entstehungsgeschichte der §§. 315 flg. St.G.B.'s könnte höchstens nur alsdann Bedeutung gewinnen, wenn es sich um eine Pferdebahn handelte, während hier eine Lokomotiveisenbahn vorliegt, mag auch eine Art des Betriebes einer Lokomotivbahn, wie der auf den Krefelder Lokal- und Straßenbahnen, im Jahre 1851 oder 1870 nicht bekannt gewesen sein. Übersehen ist auch, daß die Beibehaltung des Wortes „Eisenbahn“ ohne jeden Zusatz in dem für ganz Deutschland bestimmten Strafgesetzbuche auf die Tendenz hinweist, darunter jede Eisenbahn in dem bisher damit verbundenen Sinne einer Lokomotivbahn zu begreifen. Zur Zeit des Erlasses des Strafgesetzbuches waren die Fortschritte und die Entwicklung der Technik ebenso offenkundig, als die notwendige Rücksichtnahme auf die wechselnden Bedürfnisse des Verkehrs geboten erschien. Wollte der Gesetzgeber die Anwendung der §§. 315 flg. St.G.B.'s bei später eintretenden, von ihm zweifellos vorausgesehenen, Modifikationen irgend einer Art in der Anlage und in dem Betriebe von Eisenbahnen, insbesondere von s. g. Straßenbahnen, auf denen der Transport durch Dampfkräft bewirkt werden möchte, anschließen, so lag dringende Veranlassung vor, diesen Zweck durch entsprechende einengende Fassung, abweichend von dem Wortlaute der älteren Normen, zu sichern.

Da aber die Krefeld-Ürdinger Straßenbahn in Wirklichkeit eine Lokomotiveisenbahn ist, sohin §§. 315 flg. St.G.B.'s direkt einschlagen, kann von einer unstatthafter analogen Ausdehnung dieser Gesetzesbestimmungen keine Rede sein.

Zu 2. Ein „besonderes Bahnplanum“ und „Bahnhöfe“ sind keine

unerläßlichen Bestandteile einer Eisenbahn (vgl. preußisches Gesetz vom 25. Februar 1881 — G.G. S. 32 — betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung §. 1 lit. B). Überdies führt die Polizeiverordnung vom 22. Mai 1883 „Bahnanlagen“ und deren „sämtliche Nebenanlagen“ außer der „Straßenbahn“, dem „Bahnkörper“, ebenso speziell auf (§§. 1. 24. 39. 74), als die genau vorgeschriebenen „Signale“ (§. 12 Nr. 4. §§. 20. 34. 35. 63. 75), deren §. 315 St.G.B.'s und das angefochtene Erkenntnis selbst erwähnt. Nicht einzusehen ist, weshalb der Gesetzgeber nicht besondere Aufmerksamkeit erfordern und im Falle ihrer Unterlassung strenge Bestrafung der Transportgefährdung auf solchen Eisenbahnen habe aussprechen wollen, wo sich der Betrieb auf Straßen und Chaussees bewegt und deshalb Vergehen der in §. 316 St.G.B.'s gekennzeichneten Art leichter stattfinden können und deshalb auch häufiger stattfinden.

Wenn die §§. 315. 316 St.G.B.'s unter dem Gesichtspunkte „gemeingefährlicher Verbrechen und Vergehen“ auftreten, so beruht diese Klassifikation auf Rücksichten der Systematik. Keineswegs ist damit gemeint, daß eine Gefährdung eines Eisenbahntransportes mehr als eine Ingefahrsetzung überhaupt, insbesondere eine s. g. gemeine Gefahr voraussetze.

Vgl. Entsch. des R.G.'s in Straff. Bd. 3 S. 416, Bd. 9 S. 234. Begrifflich gleichgültig ist deshalb, ob „unberechenbare Gefahren“ in dem anscheinend von der Strafkammer aufgestellten Sinne vorliegen, oder gar die von derselben hervorgehobene Wahrscheinlichkeit einer Tötung von Menschen naheliegt (§. 315 Abs. 2 und §. 316 Pos. 1 Alternative 2). Die verhältnismäßig hohe Strafandrohung wird durch die Natur der betreffenden, wegen ihrer Gefährlichkeit als eigenartige Delikte behandelten, Reate gerechtfertigt. Die Existenz einer solchen ist bei jeder Lokomotivbahn, weil bei einer solchen die bewegte, aber, wenn entfesselt, nicht jeden Augenblick vom menschlichen Willen beherrschte Naturkraft die bei sonstiger Kraftentwicklung und durch dieselbe bewirkter Bewegung von Transportmitteln entstehende Gefährdung von Leben, Gesundheit und Eigentum unverhältnismäßig steigert, thatsächlich und im gesetzlichen Sinne mit dem Augenblicke der Betriebsöffnung gegeben, sodas eine derartige Straßenbahn ihren Charakter als Eisenbahn und eine Gefährdung ihres Transportes die Strafbarkeit nach §. 316 St.G.B.'s selbst dann nicht verliert, wenn die Höhe und Frequenz

der Gefahr im Vergleiche mit anderen Bahnen gleicher Gattung als abgeschwächt bezeichnet werden könnte, sei es bei staatlichen Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung — Sekundärbahnen —, sei es bei polizeilich gestatteten Lokalstraßeneisenbahnen. Aus dem in der mehrberührten Polizeiverordnung vorgeschriebenen Maße der Maximalgeschwindigkeit auf der Krefeld-Ürdinger Straßenbahn läßt sich daher nicht mit der Strafkammer ein Moment herleiten, was geeignet wäre, der letzteren die Eigenschaft einer Eisenbahn nach §§. 315 flg. St.G.B.'s zu entziehen.

Das angefochtene Urteil beschränkt daher überhaupt unstatthaft den Rechtsbegriff einer Eisenbahn, indem angebliche kriminal-politische Gründe als für die Auslegung der §§. 315 flg. St.G.B.'s entscheidend aufgestellt werden, die weder in dem Wortlaute, noch in der Tendenz des positiven Gesetzes eine Stütze finden. Im Widerspruche mit der *lex lata* würde die Konsequenz der landgerichtlichen Anschauung dem Gerichte die Aufgabe stellen, nach seinem Ermessen in jedem Einzelfalle zu prüfen, ob der Grad der vorhandenen Gefahr beim Betriebe einer Lokomotivbahn so bedeutend sei, daß dieselbe als Eisenbahn nach §§. 315 flg. St.G.B.'s betrachtet werden dürfe. Völlig verfehlt ist endlich die am Schlusse der Motive des Urtheiles versuchte Hinweisung auf die Ermächtigung des Unternehmers, alle Strecken der hier fraglichen Eisenbahnen auch mit Pferden zu befahren, und auf die hiernach entstehende Nötigung, Gefährdungshandlungen in betreff des Transportes bald den §§. 315 flg. St.G.B.'s, bald anderen Normen zu unterstellen. Gegenstand der vorliegenden Untersuchung ist nur eine nach §. 316 St.G.B.'s zu würdigende Ingefahrsetzung des Transportes auf einem Schienengeleise, dessen Beförderungsmittel die Dampfkraft war.