

B. STRAFRECHT — DROIT PÉNAL

I. BUNDESSTRAFRECHT

CODE PÉNAL FÉDÉRAL

32. Urteil des Kassationshofes vom 10. März 1927 i. S. Bundesanwaltschaft gegen Vonarburg.

Art. 67 des Bundesstrafrechtes (Eisenbahngefährdung) trifft auch auf die Gefährdung städtischer Trambahnen zu (Erw. 1). Verordnung vom 11. November 1925 betreffend das bei Gefährdungen oder Unfällen im Bahn- und Schiffsbetriebe zu beobachtende Verfahren (Erw. 2 am Schluss).

OG Art. 125, 146 ff.: Umfang der Bundesstrafgerichtsbarkeit, insbesondere derjenigen nach eidgenössischen Gesetzen zu entscheidenden Strafsachen, bezüglich welcher die kantonalen Strafbehörden nur infolge Überweisung durch den Bundesrat zuständig sind (Erw. 2). Wirkung der Aufhebung des kantonalen Strafurteiles auf das Adhäsionsurteil (Erw. 3).

A. — Die Pilatusstrasse in Luzern, in welche Doppelgeleise der städtischen Strassenbahn verlegt sind, wird von der Winkelriedstrasse rechtwinklig gekreuzt. An dieser Stelle wurde am Abend des 28. November 1925 ein seewärts fahrender Trambahnwagen von dem vom Angeklagten aus der Winkelriedstrasse in die Pilatusstrasse geführten Lastautomobil seitlich angefahren und beschädigt. Am 3. Dezember 1925 « stellte » die Trambahn der Stadt Luzern beim Statthalteramt « Strafklage wegen grobfahrlässiger Tramgefährdung und Sachbeschädigung in der Höhe von 600 Fr. » (in der Folge auf 455 Fr. 15 Cts. reduziert) gegen den Angeklagten; sie behauptete, der Angeklagte sei ohne Schneeketten und zudem zu rasch

gefahren und habe zu spät vor der Ausmündung in eine mit Tramgeleisen belegte Hauptstrasse abgebremst. Das Statthalteramt führte eine Untersuchung durch und legte am 27. Januar / 15. Februar 1926 die Akten zur Beurteilung dem Amtsgericht Luzern-Stadt vor mit den Anträgen, der Angeklagte sei schuldig zu erklären der Übertretung der kantonalen Verordnung betreffend den Verkehr mit Motorfahrzeugen..... vom 13. Juli 1911 und des einschlägigen Konkordates, der städtischen Verordnung betreffend den allgemeinen Verkehr auf den von der Trambahn benützten Strassen vom 21. Juli 1911, sowie fahrlässiger Sachbeschädigung, und daher in eine Geldbusse von 30 Fr. zu verfallen und zu Schadenersatz im Betrage von 455 Fr. 15 Cts. zu verurteilen.

B. — Durch Urteil vom 15. April 1926 hat das Amtsgericht Luzern-Stadt den Angeklagten der Übertretung der erstangeführten Verordnung und der fahrlässigen Sachbeschädigung schuldig erklärt und daher in eine Geldbusse von 30 Fr. verfällt und zu Schadenersatz an die Trambahn der Stadt Luzern im Betrage von 455 Fr. 15 Cts. verurteilt.

C. — Dieses Urteil wurde dem eidgenössischen Eisenbahndepartement erst auf Verlangen am 6. / 10. Dezember 1926 vom Polizeidepartement des Kantons Luzern vorgelegt. Am 20. Dezember hat das eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement Kassationsbeschwerde eingelegt, und am 28. Dezember hat die Bundesanwaltschaft den Antrag gestellt und begründet, « das Urteil des Amtsgerichtes Luzern-Stadt vom 15. April 1926 sei aufzuheben und die Sache zu neuer Entscheidung an die kantonale Vorinstanz zurückzuweisen ».

Der Kassationshof zieht in Erwägung :

1. — Die Kassationsklägerin macht in erster Linie geltend, der Angeklagte habe durch sein Verhalten den Tatbestand des Art. 67 Abs. 2 des Bundesstrafrechtes erfüllt, welcher in der Fassung vom 5. Juni 1902 lautet :

« Wer durch Fahrlässigkeit die Sicherheit des Eisenbahn-, Dampfschiff- oder Postwagenverkehrs erheblich gefährdet, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr..... bestraft. Mit der Gefängnisstrafe kann auch Geldbusse verbunden werden. In leichteren Fällen kann der Richter auf Geldbusse allein erkennen.

Dem ist zunächst nach der Richtung beizustimmen, dass auch städtische Trambahnen als Eisenbahnen im Sinne der angeführten Vorschrift anzusehen sind. Denn die hauptsächlichsten Merkmale des Begriffes Eisenbahn treffen auch auf Trambahnen zu, insbesondere dasjenige, auf welches die Bezeichnung Eisenbahn hinweist. Welche Kriterien eine verschiedene Behandlung der städtischen Trambahnen im Verhältnis zu den Überlandbahnen zu rechtfertigen vermöchten, ist nicht einzusehen, insoweit letztere als Strassenbahnen ebenfalls in Städte eingeführt werden. So rechnet denn auch das Bundesgesetz über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen vom 21. Dezember 1899 zu diesen auch « Tramways » (Art. 3) bzw. solche « Strassenbahnen, welche der Personenbeförderung innerhalb einer Ortschaft und deren Umgebung dienen » (Art. 5) bzw. « Nebenbahnen, welche der Personenbeförderung innerhalb einer Ortschaft dienen » (Art. 6), und ebenso enthält die einschlägige Verordnung vom 10. März 1906 Vorschriften für städtische Strassenbahnen (im Gegensatz zu Landstrassenbahnen) (Art. 20 Ziff. 12, Art. 27 am Schluss, Art. 35 Ziff. 3, Art. 38 Ziff. 3). Ferner sind die Trambahnen nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichts dem Bundesgesetz betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn... unternehmungen vom 28. März 1905 unterstellt. Wie übrigens die Gleichstellung des Eisenbahnverkehrs mit dem Dampfschiff- und besonders dem Postwagenverkehr durch Art. 67 des Bundesstrafrechtes zeigt, zielt diese Vorschrift auf den « Schutz der Sicherheit des Verkehrs auf den vom Bundesrecht erfassten Beförderungsmitteln » ab (vgl. Botschaft des Bundesrates im Bundes-

blatt 1900 IV, deutsche Ausgabe S. 160, französische Ausgabe S. 848), und zu diesen gehören ja auch die einer eigentlichen Konzession bedürftigen Trambahnen. Sie sind dieses Schutzes nicht weniger würdig als Überlandbahnen, da sie für die Reisenden gleichartige und mindestens ebensogrosse Gefahren aufweisen wie jene.

Dass der Angeklagte durch sein Verhalten die Sicherheit des Trambahnverkehrs « erheblich » gefährdet hat, wie Art. 67 Abs. 2 l. c. weiter voraussetzt, kann angesichts der unangefochtenen tatsächlichen Feststellungen der Vorinstanz nicht in Zweifel gezogen werden.

2. — Handelt es sich also vorliegend um eine mindestens teilweise « nach eidgenössischen Gesetzen zu entscheidende Strafsache », so bedeutet es eine Verletzung eidgenössischer Rechtsvorschriften, wegen der Kassationsbeschwerde geführt werden kann, dass die Beurteilung ausschliesslich nach kantonalem Strafrecht stattgefunden hat, um so eher, als die Anwendung (nur) eidgenössischen Strafrechts auf eine nicht (bzw. nicht ausschliesslich) nach diesem zu entscheidende Strafsache als Verletzung eidgenössischer Rechtsvorschriften angesehen wird (30 I S. 403 ; vgl. auch 40 I S. 440 f.). Indessen beschränkt sich die Verletzung eidgenössischer Rechtsvorschriften nicht darauf, dass die Vorinstanz kantonales anstatt eidgenössisches Strafrecht zur Anwendung gebracht hat. Vielmehr wäre die Vorinstanz zur Anwendung des Art. 67 des Bundesstrafrechtes gar nicht befugt gewesen, wie die Kassationsklägerin in zweiter Linie geltend macht, und hätte sie die Verletzung eidgenössischer Rechtsvorschriften nur dadurch vermeiden können, dass sie vorderhand auf die Beurteilung gar nicht eintrat, sondern die Sache an das Statthalteramt zurückwies. Dies deshalb, weil es sich um einen Straffall handelt, welcher der Bundesstrafgerichtsbarkeit unterstellt ist, und solche Straffälle (sofern sie nicht in die Kompetenz der Bundesassisen fallen) nach Art. 125 OG erst- und letztinstanzlich vom Bundes-

strafgerichte zu beurteilen sind und von den kantonalen Gerichten nur, wenn sie vom Bundesrate zur Untersuchung und Beurteilung an die kantonalen Behörden gewiesen werden. Damit eine Strafsache der Bundesstrafgerichtsbarkeit unterstellt sei, genügt es freilich nicht schon, dass darüber nach eidgenössischem materiellem Strafrecht zu entscheiden ist. Im Gegenteil « fällt die Handhabung aller derjenigen bundesgesetzlichen Strafbestimmungen — mit Vorbehalt der Kompetenz der Bundesassisen und der Fiskalstrafsatzungen — denen nicht die ausdrückliche Klausel beigefügt ist, dass sie der Bundesstrafgerichtsbarkeit unterstehen, schlechthin ausser den Kompetenzbereich des Bundesstrafgerichtes und deshalb selbstverständlich und notwendigerweise in denjenigen der sachlich und funktionell zuständigen kantonalen Strafbehörden » (BGE 33 I S. 798). Bezüglich des Art. 67 des Bundesstrafrechtes fehlt es nun freilich an einer derartigen ausdrücklichen Bestimmung. Allein es darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass das Bundesgesetz über das Bundesstrafrecht ursprünglich folgenden Art. 74 enthielt : « Die ändern » (d. h. die nicht in Art. 73 l. c. aufgeführten) « durch gegenwärtiges Gesetz vorgesehenen Verbrechen werden in der Regel sowohl zur Untersuchung als zur Beurteilung an die Kantonalbehörden gewiesen. Doch steht es dem Bundesrate frei, dieselben nach dem eidgenössischen Prozessverfahren untersuchen und durch die Bundesassisen beurteilen zu lassen ». Diese Vorschrift ist zwar durch das OG von 1893, Art. 227 Ziff. 6, aufgehoben worden, indessen keineswegs mit der Absicht, die bisher durch Art. 74 des Bundesstrafrechtes getroffenen Strafsachen der Bundesstrafgerichtsbarkeit zu entziehen, sondern es wollte nur die Zuständigkeit der Bundesassisen ausgeschlossen und an deren Stelle diejenige des neu geschaffenen Bundesstrafgerichtes gesetzt werden. So hat denn auch HAFNER in Art. 85 a seines (eventuellen) Gesetzesentwurfes zur Umschreibung derjenigen nach eidgenössi-

schen Gesetzen zu entscheidenden Strafsachen, bezüglich welcher dem Bundesrat die Wahl zusteht, dieselben an das Bundesgericht oder an die kantonalen Gerichte zur Untersuchung und Beurteilung zu überweisen, in erster Linie den Art. 74 des Bundesstrafrechtes aufgeführt. Warum an Stelle dieser klaren Regelung durch den Entwurf des Bundesrates die undurchsichtige Formulierung des nunmehrigen Art. 125 OG gesetzt und zudem Art. 74 des Bundesstrafrechtes restlos aufgehoben wurde, ist aus dessen Botschaft nicht ersichtlich ; anderseits aber ist ihr auch kein Anhaltspunkt dafür zu entnehmen, dass die Bundesstrafgerichtsbarkeit durch das OG hätte eingeschränkt werden wollen (Bundesblatt 1892 II deutsche Ausgabe S. 354 f. und 359, französische Ausgabe S. 170 f. und 175).

Liegt also ein Straffall vor, welcher grundsätzlich der Bundesstrafgerichtsbarkeit unterstellt ist, in welchem jedoch dem Bundesrate die Wahl zustand, die Beurteilung dem Bundesgerichte oder den kantonalen Gerichten zu überweisen, so war nach der Vorschrift des Art. 148 OG die Untersuchung vorläufig auf die Feststellung des objektiven Tatbestandes, Auffindung und nötigenfalls Festnahme des Schuldigen und Sicherung der Beweismittel zu beschränken und waren die Voruntersuchungsakten unverzüglich dem Bundesrate einzusenden zur Entscheidung darüber, ob das Verfahren von den eidgenössischen oder den kantonalen Strafbehörden durchgeführt werden soll. Diese Vorschrift ist von dem die Untersuchung führenden Statthalteramt nicht beobachtet worden, und auch von der Vorinstanz insofern nicht, als sie in die Beurteilung der vorliegenden Strafsache eingetreten ist, ohne zuvor die Nachholung der Einsendung der Untersuchungsakten an den Bundesrat zu veranlassen. Gleichwie nach ständiger Rechtsprechung die Verletzung anderer strafprozessualischer Vorschriften des Bundesrechtes, so genügt auch die Missachtung des Art. 148 OG um die Kassationsbeschwerde zu begrün-

den, zumal nachdem dieser Verstoss dazu geführt hat, dass zu Unrecht materielles Bundesstrafrecht, nämlich der Art. 67 I. c., nicht zur Anwendung gebracht wurde, ja gar nicht zur Anwendung gebracht werden konnte. Dass die Anwendung des eidgenössischen Strafrechts anstatt des kantonalen einen Einfluss auf Strafart oder Strafmass ausgeübt habe, kann nicht mit einiger Bestimmtheit weder bejaht noch verneint werden; daher lässt sich die Guttheissung der Kassationsbeschwerde nicht auch noch hievon abhängig machen (vgl. übrigens BGE 30 I S. 403 ff., wo in einem ähnlichen bzw. umgekehrten Falle die Kassation ohne Rücksicht auf diese Frage ausgesprochen wurde).

Übrigens ist am 1. Januar 1926, also noch vor Abschluss der Untersuchung, die Verordnung des Bundesrates betreffend das bei Gefährdungen oder Unfällen im Bahn- und Schifffahrtsbetriebe zu beobachtende Verfahren vom 11. November 1925 in Kraft getreten, dessen Art. 7 ausdrücklich vorschreibt, dass die zuständige kantonale Untersuchungsbehörde sich in einem zusammenfassenden Bericht darüber zu äussern hat, ob nach ihrer Ansicht eine strafbare Handlung oder Unterlassung im Sinne von Art. 67 des Bundesstrafrechtes vorliege, ob der Fall nach Massgabe des Bundesgesetzes über die Bahnpolizei oder auf Grund kantonaler Gesetze zu behandeln sei, oder ob von einer Verfolgung überhaupt abgesehen werden könne, und in diesem Stadium der Voruntersuchung die Akten der Eisenbahnabteilung des Eidgenössischen Eisenbahndepartementes zu übermitteln hat; handelt es sich dem objektiven Tatbestande nach um eine Eisenbahn- oder Schiffsgefährdung, so unterbreitet die Eisenbahnabteilung die Akten der Bundesanwaltschaft zuhanden des eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartementes, das entscheidet, ob der Angelegenheit in bundesstrafrechtlicher Beziehung eine weitere Folge zu geben oder ob das Verfahren einzustellen sei. Ähnliches war auch schon durch ein Kreisschreiben

des Bundesrates vom 5. November 1886 (Bundesblatt 1886 III S. 581) besonders vorgeschrieben, und im Jahre 1923 war das Justizdepartement des Kantons Luzern unter Hinweis auf mehrfache Missachtung desselben eingeladen worden, die Strafbehörden des Kantons auf das einschlägige, ausdrücklich namhaft gemachte Bundesrecht aufmerksam zu machen.

3. — Somit ist das angefochtene Urteil aus dem Grunde aufzuheben, dass die Beurteilung überhaupt nicht hätte (und auch nicht wird) stattfinden dürfen, ohne dass die Überweisungsverfügung des Bundesrates veranlasst und abgewartet wurde (bzw. wird). Mit der Aufhebung des Urteiles im Strafpunkt ist auch die Aufhebung im Zivilpunkt gegeben, da nicht ohne weiteres angenommen werden kann, das Adhäsionsurteil habe nach dem kantonalen Strafprozessrecht auch ohne strafrechtliche Verurteilung Bestand. Das Amtsgericht wird daher auch über diesen Punkt, natürlich ganz nach den einschlägigen kantonalen prozessualen Vorschriften, neu entscheiden, was es wohl ohne neue Parteiverhandlung tun kann.

Demnach erkennt der Kassationshof :

Die Beschwerde wird begründet erklärt und das Urteil des Amtsgerichtes Luzern-Stadt vom 15. April 1926 aufgehoben.