

## BGE 77 IV 178

Bundesgericht (BGE), 1951-06-29, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge\\_77\\_IV\\_178](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_77_IV_178)

FR: ATF 77 IV 178

IT: DTF 77 IV 178

### Volltext

178 Strafgesetzbuch. NO 40. 40. Urteil des Kassationshofes vom 29. Juni 1951 i. S .  
Mohler gegen Staatsanwaltschaft des Kantons Basel-Landschaft. j Art. 237 Zi//. 2; 238  
Abs. 2, 18 Abs. 3 StGB. . . . a) Eisenbahnen sind auch an unbewachten  
Niveauübergängen vortrittsberechtigt (Erw. 1). . . b) Warnpflicht des Führers eines Zuges,  
der sich einem unbewachten Übergang nähert (Erw. 1)... . c) Bedeutung von  
Dienstvorschriften über die Fahrgeschwindigkeit von Zügen (Erw. 2). d)  
Kausalzusammenhang bei Mitverschulden (Erw. 3). Art 237 eh. 2, 238 al. 2 et 18 al. 3 OP. a)  
i.e chemm de rer jouit. aussi de la priorite aux passages a niveau non gardes (consid. 1). .  
b) Le conducteur d'un train qui s'approche d'un passage a niveau non garde est tenu d'avertir  
(consid. 1). . . c) Portee des prescriptions de service sur la vitesse des trains (consid. 2). . {  
. . d 3) d) Rapport de causalite en cas de faute concomitante consid. 1 • . Art. 237 cifra 2, 238  
cp. 2 e 18 cp. 3 OP. . . a) Le strade ferrate hanno la precedenza anche ru passaggi a livello  
incustoditi (consid. 1). . b) Il conduttore della locomotiva che si avvicina ad un passaggio  
a livello incustodito deve preannunciare l'arrivo con un segnale acustico (consid. 1). . . c)  
Portata delle istruzioni di servizio sulla velocita dei tren (consid. 2). . "d 3} d) N esso  
causale quando ricorre una colpa concomitante ( consid. 1 • • A. -Mohler führte am Vormittag  
des 12. Februar 1950 aushilfsweise einen Tramzug, bestehend aus einem Motor-  
wagen und zwei Anhängern, von Pratteln gegen Basel. Bei der Haltestelle « Güterbahnhof» in Pratteln  
schaltete er den Strom aus und gab ein Glockenzeichen, hielt aber nicht an, da kein Fahrgast  
zu sehen war. Er fuhr mit unverminderter Geschwindigkeit von 39 km/Std. auf den  
unmittelbar nach der Haltestelle liegenden unbewachten Niveauübergang der  
Gempenstrasse zu, obschon die Sicht nach rechts in die Gempenstrasse durch eine 1,95 m  
hohe Mauer behindert war. Plötzlich bemerkte Mohler ein von rechts gegen den  
Niveauübergang fahrendes Personenautomobil. Er bremste sofort, konnte jedoch nicht  
verhindern, dass der Tramzug mit dem Automobil zusammensties und es umwarf. Das den  
Niveauübergang kennzeichnende Signal Strafgesetzbuch. N° 40. 179 wurde abgeknickt.  
Am Automobil entstand für Fr. 4800.- Sachschaden. Der Führer des Automobils, Reno  
Ulm. er, erlitt leichte Schürfwunden. B. - Das Obergericht des Kantons Basel-Landschaft  
verurteilte Mohler am 19. Dezember 1950 wegen fahrlässiger Störung des öffentlichen  
Verkehrs (Art. 237 Ziff. 2 StGB) und fahrlässiger Störung des Eisenbahnverkehrs (Art. 238  
Abs. 2 StGB) zu einer Busse von Fr. 30.-. 0. - Mohler führt Nichtigkeitsbeschwerde nach  
Art. 268 ff. BStP. Sie zielt auf Freisprechung ab. Der Beschwerdeführer bestreitet, sich  
fahrlässig verhalten zu haben. D. - Der Staatsanwalt des Kantons Basel-Landschaft  
verzichtet auf Gegenbemerkungen. Der Kassationshof zieht in Erwägung : 1. - Wie der  
Beschwerdeführer zutreffend geltend macht, hatte der Tramzug gegenüber dem  
Automobil das Vortrittsrecht. Zwar ist die Bahn an der Unfallstelle nicht Strassenbahn, da  
sie dort auf eigenem Körper durch das Gelände fährt und in dieser Weise die  
Gempenstrasse kreuzt (BGE 76 IV 250). Art. 61 Abs. 1 MFV, wonach beim Herannahen

einer Strassenbahn die Motorfahrzeuge das Geleise freizugeben haben, ist somit nicht anwendbar. Allein nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts haben Bahnen an Niveauübergängen, auch wenn diese nicht bewacht sind, den Vortritt vor den auf der Strasse verkehrenden Fahrzeugen. Es wäre untragbar für einen geordneten und zweckentsprechenden Bahnverkehr, wenn die Schienenfahrzeuge den von rechts kommenden Strassenfahrzeugen den Vortritt lassen müssten. Die Züge müssten vor jedem nicht abgeschränkten Übergang die Fahrt verlangsamen, nötigenfalls sogar anhalten, und der auf planmässigen Massenverkehr eingestellte Bahnbetrieb würde in nicht zu rechtfertigender Weise gehemmt (BGE 57 II 430). Das Vortrittsrecht der Bahn bedeutet aber nicht, dass 180 Strafgesetzbuch. No 40. der Zug mit jeder beliebigen Geschwindigkeit und ohne jegliche Vorsichtsmassnahme die Strasse kreuzen dürfe. Der Führer eines Zuges, der sich einem unbewachten Übergänge nähert, hat die Strassenbenützer durch ein deutliches akustisches Signal zu warnen, namentlich dann, wenn der Blick von der Strasse auf den Zug und umgekehrt durch Häuser, Mauern, Sträucher und dgl. verdeckt ist. Je schlechter die Sichtverhältnisse bei einem Übergang sind, desto länger und kräftiger muss gewarnt werden (BGE 71 II 124). Der Beschwerdeführer hat diese Vorsichtspflicht verletzt. Das einfache Glockensignal, das er gegeben hat und das der Führer des Automobils nicht gehört haben will, genügt angesichts der schlechten Sichtverhältnisse an der Kreuzung mit der Gempenstrasse nicht. Der Beschwerdeführer hätte wiederholt und kräftig mit der Glocke warnen sollen. 2. - Der Beschwerdeführer handelte pflichtwidrig auch dadurch, dass er mit 39 km/Std. auf den Niveauübergang zu fuhr. Nach den Dienstvorschriften der Basler Verkehrsbetriebe dürfen die Tramzüge auf der Strecke Pratteln-Freidorf mit höchstens 36 km/Std. fahren. Diese Vorschriften waren für den Beschwerdeführer verbindlich. Sie waren erlassen worden, um den Gefahren zu begegnen, welche zu schnelles Fahren für die Bahn und für die Strassenbenützer mit sich bringt. Die Basler Verkehrsbetriebe sind am besten in der Lage, durch solche Weisungen den Gefahren, die von Strecke zu Strecke wechseln, Rechnung zu tragen. Indem der Beschwerdeführer sich darüber hinwegsetzte, verletzte er seine Pflicht nicht nur im Verhältnis zur Bahn, sondern allgemein, insbesondere dem Strassenbenützer gegenüber. Der Einwand des Beschwerdeführers, die kleine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um 3 km/Std. sei für ihn nicht feststellbar gewesen, da er ohne Tachometer gefahren sei, hilft nicht, denn der Beschwerdeführer hat auch die weitere Weisung übertreten, wonach an Niveauübergängen die Geschwindigkeit unter Strafgesetzbuch. No 40. 181 das zulässige Höchstmass herabzusetzen ist. Dass er nicht mit der auf der Strecke zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf den Übergang zu fahren durfte, hätte er sich übrigens bei pflichtgemässer Überlegung selber sagen sollen, da der Übergang unübersichtlich ist und der Bremsweg des Trambuges bei der vom Beschwerdeführer eingehaltenen Geschwindigkeit 41 m betrug. Weder das Vortrittsrecht des Zuges, noch das abgegebene Glockensignal, das übrigens ungenügend war, berechtigten den Beschwerdeführer, den Übergang unbekümmert um den Strassenverkehr zu befahren. Er hatte sich durch Herabsetzung der Geschwindigkeit vorzusehen, dass er einem in angemessener Fahrt sich dem Übergang nähernden Strassenbenützer die Beachtung des Vortrittsrechtes der Bahn nicht verunmöglichte. 3. - Ob auch Ulm. er fehlerhaft gefahren ist, kann dahingestellt bleiben. Für die Anwendung der Art. 237 Ziff. 2 und 238 Abs. 2 StGB genügt, dass das pflichtwidrige Verhalten des Beschwerdeführers jedenfalls Mitursache des Zusammenstosses und damit der Gefährdung des öffentlichen Verkehrs wie des Eisenbahnverkehrs war (BGE 68 IV 19). Nur wenn das Verhalten Ulmers ausserhalb nor-

malen Geschehens gelegen hätte, sodass damit unmöglich hätte gerechnet werden können, würde es am rechtserheblichen Kausalzusammenhang zwischen dem Fehler des Beschwerdeführers und dem Zusammenstoß fehlen. Es bestehen indessen keinerlei Anhaltspunkte, dass Ulm. er derart unsinnig gegen den Niveauübergang gefahren wäre, dass mit seinem Verhalten schlechterdings nicht hätte gerechnet werden können. Demnach erkennt der Kassationshof: Die Nichtigkeitsbeschwerde wird abgewiesen.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.