

II. STRASSENVERKEHR

CIRCULATION ROUTIÈRE

53. Urteil des Kassationshofes vom 20. Oktober 1950 i. S. Oswald gegen Justizdirektion des Kantons Appenzell-A. Rh.

1. *Art. 61 und 46 MFV.* Begriffe der Strassenbahn und des Überholens (Erw. 1 und 2).
2. *Art. 25 Abs. 1 MFG.* Pflichten des Motorfahrzeugführers beim Vorbeifahren an einer auf eigenem Körper haltenden Bahn, deren Fahrgäste die Strasse als Ein- und Aussteigeperron benützen (Erw. 3).
3. *Art. 269 Abs. 1 BStP.* Hat der Kassationshof bundesrechtliche Vorfragen zu überprüfen, die sich der kantonalen Behörde bei Anwendung kantonalen Prozessrechts (Beweiswürdigung) stellen? (Erw. 4).

1. *Art. 61 et 46 RA.* Notions du train circulant sur route et du dépassement (consid. 1 et 2).
2. *Art. 25 al. 1 LA.* Devoirs du conducteur d'un véhicule à moteur qui dépasse un train arrêté sur son propre domaine, la route servant de quai aux voyageurs (consid. 3).
3. *Art. 269 al. 1 PPF.* La Cour de cassation doit-elle revoir les questions préjudicielles de droit fédéral qui se posent à l'autorité cantonale lors de l'appréciation des preuves? (consid. 4).

1. *Art. 61 e 46 RLA.* Concetto della ferrovia su strada e dell'oltrepassare (consid. 1 e 2).
2. *Art. 25 cp. 1 LA.* Doveri del conducente di un autoveicolo che oltrepassa un treno fermo sul proprio tracciato, la strada servendo di marciapiede per i viaggiatori (consid. 3).
3. *Art. 269 cp. 1 PPF.* La Corte di cassazione deve riesaminare le questioni pregiudiziali di diritto federale che si pongono all'autorità cantonale nell'applicazione del diritto processuale cantonale (apprezzamento delle prove)? (consid. 4).

A. — Oswald führte am 15. Januar 1950 bei Nacht und dichtem Nebel auf der Fahrt von Teufen gegen St. Gallen ein Personenautomobil an einem bei der Haltestelle Sternen stehenden Zug der elektrischen Bahn St. Gallen-Gais-Appenzell vorbei. Die Bahn verläuft auf weite Strecken der Strasse entlang. Bei der Haltestelle Sternen befindet sich der Bahnkörper, in der Richtung gegen St. Gallen gesehen, rechts der Strasse, die Billetausgabe dagegen links derselben. Da die Trittbretter über den beschotterten Bahn-

körper hinaus reichen, steigen die Fahrgäste unmittelbar vom Zug auf die Strasse aus und von der Strasse in den Zug ein. Als Oswald durchfuhr, bestiegen sehr viele Leute den Zug.

B. — Am 4. Mai 1950 verurteilte das appenzell-ausser-rhodische Bezirksgericht Mittelland Oswald wegen Übertretung von Art. 61 Abs. 3 und Art. 46 Abs. 3 MFV zu Fr. 10.— Busse. Es stellte fest, die Behauptung des Beschuldigten, langsam gefahren zu sein, stehe im Widerspruch zum bahnpolizeilichen Rapport, in dem nicht nur von einer schnellen, sondern von einer rücksichtslosen Fahrweise die Rede sei. Es ging von der Auffassung aus, Oswald hätte der haltenden Bahn, die eine Strassenbahn sei, nur im Schrittempo vorfahren dürfen und hätte in vorsichtiger Fahrt auf die ein- und die aussteigenden Fahrgäste des Zuges Rücksicht nehmen sollen.

C. — Oswald führt Nichtigkeitsbeschwerde mit den Anträgen, das Urteil sei aufzuheben und die Sache zur Freisprechung des Beschwerdeführers, eventuell zu ergänzender Untersuchung, an das Bezirksgericht zurückzuweisen.

D. — Die Justizdirektion des Kantons Appenzell-Ausser-rhoden beantragt, auf die Nichtigkeitsbeschwerde sei nicht einzutreten, eventuell sei sie abzuweisen.

Der Kassationshof zieht in Erwägung:

1. — Art. 61 MFV regelt das Verhalten der Motorfahrzeuge gegenüber den Strassenbahnen. Strassenbahn ist ein an Schienen gebundenes Verkehrsmittel immer dort, wo es die Strasse als Verkehrsweg benutzt. Diese Voraussetzung kann sowohl auf Bahnen zutreffen, die dem Verkehr auf kurze Strecken innerhalb einer Stadt oder grösseren Ortschaft dienen, als auch auf solche, die den Fernverkehr von Ortschaft zu Ortschaft besorgen und nur streckenweise auf der Strasse, streckenweise dagegen neben derselben oder quer durch das Gelände auf eigenem Körper fahren. Der französische Text der Verordnung nennt denn auch sowohl die « tramways » als auch die « chemins de fer »

routiers ». Eine Bahn wird aber nicht schon dadurch schlechthin zur Strassenbahn, dass sie irgendwo auf der Strasse fährt; sie ist es nur gerade auf der Strecke, wo diese Voraussetzung zutrifft, während dort, wo sie auf eigenem Körper verläuft, Art. 61 MFV nicht gilt. Das ergibt sich daraus, dass die Vorschriften dieses Artikels auf Verhältnisse zugeschnitten sind, wo Bahn und Motorfahrzeuge sich auf dem gleichen Verkehrsweg (Strasse) bewegen. Dort wo die Bahn auf eigenem Körper neben der Strasse oder durch das Gelände fährt, passen sie nicht, ja würde ihre Anwendung sinnlos, so wenn Abs. 1 von der Freigabe des Geleises beim Herannahen der Strassenbahn spricht, Abs. 2 vom Ausweichen auf die vom Schienenfahrzeug nicht beanspruchte Strassenseite, Abs. 3 vom Rechts- oder Linksüberholen, Abs. 4 von Schutzinseln, Schutzzonen und vom Gradausfahren bei freiem Geleise, Abs. 5 vom Aufschliessen an fahrende und haltende Strassenbahnen. Zur Strassenbahn wird ein Verkehrsmittel auch nicht schon dadurch, dass es mit der Strasse, ohne sie als Verkehrsweg zu benützen, irgendwie in Berührung kommt, z. B. indem es sie überquert oder indem es sie als Aussteigeperron benützt. Es ist auch gar nicht nötig, wegen solcher Verhältnisse Art. 61 MFV anzuwenden. Wo sich die Interessen des Motorfahrzeugverkehrs und des Bahnverkehrs an solchen Berührungspunkten widerstreiten, schafft schon die allgemeine Bestimmung des Art. 25 Abs. 1 MFG Ordnung. Dass diese Bestimmung dem Motorfahrzeugführer gebietet, unter anderem auch auf den Bahnverkehr Rücksicht zu nehmen, ergibt sich schon daraus, dass sie das Verhalten an Bahnübergängen ausdrücklich erwähnt. Es ist also nicht so, dass der Motorfahrzeugführer mangels zutreffender besonderer Bestimmungen auf die Interessen der Bahn überhaupt nicht Rücksicht zu nehmen hätte. Art. 61 MFV ist denn auch bloss Ausführungsbestimmung zu den Vorschriften des Motorfahrzeuggesetzes, insbesondere des Art. 25 Abs. 1 MFG. Fahrgäste der Bahn, die auf die Strasse aussteigen oder von dieser aus den Zug besteigen,

sind übrigens insofern Strassenbenützer, « Publikum », wie Art. 25 Abs. 1 MFG sagt, und geniessen schon aus diesem Grunde den Schutz des Gesetzes.

Der Beschwerdeführer ist daher zu Unrecht nach Art. 61 Abs. 3 MFV verurteilt worden. Die Bahn St. Gallen-Gais-Appenzell verkehrt bei der Haltstelle Sternen nicht auf der Strasse, sondern die Schienen sind auf einem neben der Strasse verlaufenden besonderen Körper angebracht, der von den Strassenfahrzeugen nicht benützt wird. Dass die Trittbretter der Wagen auf die Strasse hinaus ragen, ist unerheblich, wie auch nichts darauf ankommt, ob, wie die Justizdirektion behauptet, der Bahnkörper vom strassenseitigen Schienenkopf an auf das Niveau der Strasse ausgeebnet ist.

2. — Ebensowenig ist Art. 46 MFV anwendbar, auf den Art. 61 Abs. 3 MFV ergänzend verweist. Das Überholen im Sinne des Art. 46 besteht wie dasjenige des Art. 61 Abs. 3 darin, dass ein Fahrzeug die ihm zukommende rechte Strassenseite ganz oder teilweise verlässt, um einem andern, das sich vor ihm auf der gleichen Fahrbahn befindet, vorzufahren und hernach wieder nach rechts einzubiegen. Überholt werden kann nach dem Wesen dieses Verkehrsvorganges nur ein Fahrzeug, das sich auf der Strasse befindet, nicht auch eines, das neben derselben steht oder fährt, wie das bei der Bahn St. Gallen-Gais-Appenzell an der Haltstelle Sternen zutrifft.

3. — Art. 25 Abs. 1 MFG gebietet dem Führer, die Geschwindigkeit seines Fahrzeuges den gegebenen Strassen- und Verkehrsverhältnissen anzupassen, überall da, wo das Fahrzeug Anlass zu Verkehrsstörung, Belästigung des Publikums oder Unfällen bieten könnte, den Lauf zu mässigen oder nötigenfalls anzuhalten. Darnach muss unter Verhältnissen, wie sie bei der Haltstelle Sternen vorliegen, im Schrittempo gefahren oder je nach Umständen sogar angehalten werden, denn die Verhältnisse sind gleich oder ähnlich wie im Falle des Art. 61 Abs. 3 Satz 2 MFV: der Motorfahrzeugführer muss darauf gefasst sein, dass Leute,

deren Aufmerksamkeit vorwiegend auf die Bahn gerichtet ist, die Strasse betreten.

4. — Das Bezirksgericht umschreibt die Geschwindigkeit, mit welcher der Beschwerdeführer bei der Haltestelle Sternen vorbeigefahren ist, weder ziffernmässig noch sonstwie mit greifbaren Angaben, und den Schluss, es seien Fahrgäste gefährdet worden, zieht es lediglich aus der Feststellung, dass er rücksichtslos durchgefahren sei. Das ist recht dürftig. Allein es ist nicht so, dass es das Durchfahren nur deshalb als rücksichtslos bezeichnen würde, weil der Beschwerdeführer nicht angehalten hat. Ob der Bahnpolizei-Rapport mit der Wendung, der Automobilist sei « in rücksichtsloser Weise durchgefahren », sagen wollte, die Rücksichtslosigkeit bestehe darin, dass er überhaupt durchgefahren sei statt anzuhalten, hat der Kassationshof nicht zu prüfen. Die Vorinstanz hat den Rapport anders ausgelegt, nämlich dahin, dass der Beschwerdeführer nicht nur schnell, sondern rücksichtslos schnell durchgefahren sei. Der Kassationshof ist an diese tatsächliche Feststellung gebunden (Art. 277bis Abs. 1 BStP). Sie kann im Beschwerdeverfahren nicht angefochten werden (Art. 273 Abs. 1 lit. b BStP), weder mit der Rüge, der Bahnkondukteur, auf dessen Meldung der Rapport beruht, sei nie persönlich einvernommen worden, noch mit der Rüge, es sei nicht geprüft worden, ob der Rapport wirklich bahnpolizeilichen Charakter habe. Ob der Kondukteur persönlich einzuvernehmen war, hing vom kantonalen Prozessrecht ab, dessen Anwendung der Kassationshof nicht zu überprüfen hat (Art. 269 Abs. 1 BStP). Ob der Rapport bahnpolizeilichen Charakter hat, ist zwar eine bundesrechtliche Vorfrage, die aber die Beweiswürdigung nicht notwendig beeinflusst; die Vorinstanz konnte, ohne Bundesrecht zu verletzen, auf den Rapport auch abstellen, wenn er nicht bahnpolizeilicher Natur ist. Daher unterliegt die Entscheidung dieser Vorfrage ebenfalls nicht der Nichtigkeitsbeschwerde (BGE 72 IV 47; 73 IV 134 Erw. 3 und 4).

Ist demnach davon auszugehen, dass der Beschwerde-

führer mit rücksichtsloser Geschwindigkeit an der Haltestelle Sternen vorbeigefahren ist, so hat er Art. 25 Abs. 1 MFG übertreten. Unter der rücksichtslosen Geschwindigkeit kann nur eine solche gemeint sein, die auf die in die Bahn einsteigenden Leute überhaupt nicht Rücksicht nahm; der Beschwerdeführer ist so schnell gefahren, wie wenn überhaupt kein Publikum da gewesen wäre. Das war auf alle Fälle unzulässig, wenn man berücksichtigt, dass Nacht und dichter Nebel herrschte und nach dem Rapport, den die Vorinstanz im vollen Umfange für glaubwürdig hält, « sehr viele » Fahrgäste im Begriffe waren, in den Zug einzusteigen. Ob die Haltestelle durch Signale gekennzeichnet ist oder nicht, spielt keine Rolle, wie auch dahingestellt bleiben kann, ob von Teufen her die Sicht bis kurz vor der Haltestelle durch Biegungen der Strasse verdeckt ist, wie der Beschwerdeführer behauptet. Der Führer eines Motorfahrzeuges hat so zu fahren, dass er auch dort, wo eine Biegung die Sicht verdeckt, vor einem allenfalls auftauchenden Hindernis rechtzeitig die Fahrt verlangsamen oder anhalten kann. Dass der Beschwerdeführer, wenn er diesen Grundsatz befolgte, den haltenden Zug und das Publikum nicht rechtzeitig sehen konnte, um seine Fahrt genügend verlangsamen zu können, behauptet er nicht, wie er auch nicht geltend macht, er habe beim Anblick der Haltestelle den Versuch unternommen, die Fahrt zu verlangsamen, er sei ihm aber der Verhältnisse wegen missglückt.

5. — Aus der ausserrhodischen Strafprozessordnung ergibt sich nicht, dass die Vorinstanz aus prozessualen Gründen an Stelle der Art. 61 und 46 MFV nicht Art. 25 Abs. 1 MFG anwenden dürfte, und die veränderte rechtliche Würdigung würde sie auch nicht veranlassen, die Busse von Fr. 10.— herabzusetzen, umsoweniger als der angedrohte Strafrahmen (Art. 58 Abs. 1 MFG) der gleiche bleibt. Die Nichtigkeitsbeschwerde ist daher abzuweisen.

Demnach erkennt der Kassationshof:

Die Nichtigkeitsbeschwerde wird abgewiesen.