

108. 1. Die Sondervorschriften für den Eisenbahnverkehr befreien die Eisenbahn nicht von der Pflicht, dort die Grundregeln der Gemeinschaft aller Verkehrsteilnehmer (§ 1 StrVerfD. 1937) zu beachten, wo die Eisenbahn öffentliche Straßen berührt. Dieselbe Pflicht hat an Eisenbahnübergängen jeder Benutzer der Straße auch bei geöffneten Schranken.

2. An beschränkten Eisenbahnübergängen hat die Eisenbahnverwaltung es übernommen, durch die Schrankenstellung dem Verkehr Zeichen — vergleichbar den Farbzeichen i. S. des § 13 Abs. 3 StrVerfD. — zu geben; der Schrankenwärter muß die Zeichen so rechtzeitig geben, daß sich die Verkehrsteilnehmer danach richten können.

I. Straffenat. Urf. v. 5. November 1940 g. S. 1 D 453/40.

I. Landgericht München II.

Aus den Gründen:

Die Revision meint, die Schranken an einem Straßenübergang über die Eisenbahn dienen nur dazu, den Straßenverkehr vom Bahnkörper fernzuhalten, um dem Zuge freie Bahn zu schaffen:

daher seien die Schranken im Sinne der Dienstvorschrift der Reichsbahn für den Bahnüberwachungsdienst noch „rechtzeitig“ vor der Vorbeifahrt eines Zuges geschlossen, wenn sie gerade noch im letzten Augenblicke heruntergelassen würden, bevor der Zug die Straße berühre. Dieser Standpunkt ist unrichtig. Die für den Eisenbahnverkehr geltenden Sondervorschriften (vgl. hier insbesondere den § 13 Abs. 5 und den § 45 Satz 1 StrVerfD. sowie den § 79 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung) befreien die Eisenbahn nicht von der Pflicht, sich dort, wo sie öffentliche Straßen berührt, entsprechend der Grundregel der Gemeinschaft aller Verkehrsteilnehmer (§ 1 StrVerfD.) so zu verhalten, daß der Verkehr nicht gefährdet werden kann und daß kein anderer geschädigt oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird. Die Schranken der Eisenbahnübergänge dienen daher nicht einseitig dem Eisenbahnverkehr, sondern ebensosehr gleichzeitig dem Straßenverkehr und müssen demgemäß nicht nur, um der Eisenbahn freie Bahn zu schaffen, sondern auch in der Weise unterhalten und bedient werden, daß der Straßenverkehr dadurch vor den Gefahren des Eisenbahnverkehrs geschützt wird. Das Errichten und Bedienen der Eisenbahnschranken hat hiernach die Bedeutung, daß — vergleichbar den Farbzeichen, die zur Regelung des Verkehrs an Straßenkreuzungen von der Polizei gegeben werden (§ 2 Abs. 3 und § 13 Abs. 3 StrVerfD.), — die Eisenbahnverwaltung durch die Schrankenstellung dem Verkehr Zeichen gibt, nach denen sich die Verkehrsteilnehmer auf der Straße richten sollen (RÜB. Bd. 157 S. 193, 195). „Rechtzeitig“ müssen daher die Eisenbahnschranken in dem Sinne geschlossen werden, daß sich der Straßenverkehr danach einrichten kann.

Allerdings haben die Benutzer der Straße die Pflicht, auch schon auf das Läutewerk zu achten, dessen Er tönen der Bewegung der Schranken voranzugehen und sie zu begleiten pflegt, auch im vorliegenden Fall an der Unfallstelle vor dem Schließen der Schranken eingeseht hat. Aber erfahrungsgemäß kann das Läutewerk im starken Geräusche des Straßenverkehrs, namentlich von den Führern schwerer Lastkraftwagen, nicht immer gehört werden. Daher darf sich der Angestellte der Eisenbahn, der die Schranken zu bedienen hat, nicht darauf verlassen, daß schon das Läutewerk den Straßenverkehr zum Stillstand bringen wird, sondern die Schranken sind „rechtzeitig“ so zu bewegen, daß schon ihre aus einiger Entfernung sichtbare

Stellung den Führern sich nähernder schnell fahrender Fahrzeuge als Verkehrszeichen dienen kann; das Läutewerk ist infolge der Entwicklung, die der Kraftfahrzeugverkehr genommen hat, im wesentlichen eine zusätzliche Sicherung, die namentlich dazu dienen soll, zu verhüten, daß jemand mit einer fallenden Schranke zusammenstößt oder von fallenden Schranken eingeschlossen wird. Ferner sind allerdings die Benutzer der Straße während ihrer Annäherung an einen Eisenbahnübergang auch bei geöffneten Schranken nicht davon befreit, besondere Aufmerksamkeit auf die Gefahren der Kreuzung mit der Eisenbahnstrecke zu verwenden; entsprechend der allgemeinen Pflicht zur Sorgfalt im Verkehr dürfen sie sich daher nicht ohne jede Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse stets blindlings darauf verlassen, daß sich bei geöffneten Schranken kein Eisenbahnzug nähern könne (vgl. die §§ 1, 9, 13 StrVerfD.; § 79 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung — Fassungen v. 20. November 1934 RGVl. II S. 1051 und v. 21. Februar 1940 RGVl. II S. 43 —, RGV. Bd. 157 S. 193, 196, RGVst. Bd. 72 S. 286). Aber durch diese Sorgfaltspflicht der Straßenbenutzer wird die Pflicht zur Sorgfalt in der Bedienung der Eisenbahnschranken nicht eingeschränkt oder erleichtert; sie vermindert insbesondere nicht die Voraussehbarkeit eines Unfalles, den ein verspätetes Schließen der Schranken zur Folge haben kann.

Mit diesen Rechtsgrundsätzen sind die Ausführungen der Revision nicht vereinbar, nach denen der Angeklagte die Schranken noch rechtzeitig geschlossen haben soll, obwohl nach den eigenen Berechnungen der Revision trotz besonderer Beschleunigung des Schließens der Eisenbahnzug den Straßenübergang vielleicht schon zehn bis elf Sekunden nach dem völligen Schrankenschluß erreicht hat. Vielmehr geht das LG. zutreffend davon aus, der Angeklagte habe die Schranken zu spät, wenn auch wohl nicht viel zu spät, geschlossen. Bedenklich mit Rücksicht auf die oben dargelegten Rechtsgrundsätze ist es nur, daß das LG. an die Frage des Verschuldens des Lastkraftwagenführers an dem Unfall allein unter dem Gesichtspunkte gedacht hat, der Kraftwagenführer könne dadurch schuldhaft gehandelt haben, daß er die Fenster des Führerhauses geschlossen gehalten und deshalb das Warnzeichen des Läutewerkes beim Beginne des Schließens der Schranke nicht gehört habe. Indessen hat diese zu enge Betrachtungsweise des LG. das Ergebnis der Entscheidung, auch den Strafausspruch, hier offenbar nicht beeinflußt.