

## BGE 60 I 160

Bundesgericht (BGE), 1934-01-01, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge\\_60\\_I\\_160](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_60_I_160)

FR: ATF 60 I 160

IT: DTF 60 I 160

### Volltext

160 Strafrecht. teurs domicilies en Suisse, et les conducteurs étrangers circulant le plus souvent sur les routes principales. Dans ces circonstances, la Cour de cassation estime devoir s'en tenir au texte de la loi, les considerations d'ordre pratique militant pour l'admission d'une lacune a combler ayant perdu de leur importance, vu la publication imminente de l'arrêté fédéral complémentaire. La Cour de Cassation pénale prononce: Le recours est admis en ce sens que le jugement attaqué est annulé et la cause renvoyée devant le Tribunal de police de Boudry pour être jugée à nouveau. 25. Urteil des Kassationshofs vom 25. Juni 1934 i. S. Zarbl gegen Staatsanwaltschaft Bern und Hirt. Art. 58 MFG: Führer im Sinn dieser Bestimmung ist jeder, der tatsächlich einen Akt der Führung auf seine Verantwortung vornimmt (Erw. 1). Art. 25 Abs. 1 MFG: ständiges Beherrschen des Fahrzeuges. Kein Verstoß gegen diese Bestimmung, wenn der Führer aus Überraschung über einen unerwarteten Eingriff des Mitfahrers nicht unmittelbar die erforderliche Korrektur vornimmt und sich deshalb ein Unfall ereignet (Erw. 2). Der Eingriff des Mitfahrers kann geboten sein. Ein zu starker, einen Unfall verursachender Eingriff ist im konkreten Fall nicht zum Verschulden anzurechnen, da das Verhalten des Mitfahrers angesichts der Umstände verständlich erscheint. (Erw. 3.) Daher auch keine Ersatzpflicht des Mitfahrers (Erw. 4). A. - Zarbl fuhr am 20. Mai 1933 mit seinem Automobil durch die Stadt Biel. Rechts neben ihm sass Hirt, der die Fahrt als Kaufsinteressent mitmachte. Als sich in der Zentralstrasse das Automobil bei einer Schnelligkeit von 40-45 km (nach eigenen Angaben des Zarbl) zwei vor ihm fahrenden Radfahrern bis auf 4-5 m genähert hatte, griff Hirt, weil er einen Zusammenstoss mit den Radfahrern befürchtete, ins Steuer, um den Wagen links ablenken und ihnen vorzufahren. Die Ablenkung fiel zu reichlich aus. Das Automobil kollidierte mit einem aus entgegengesetzter Richtung herfahrenden Lastwagen (linkes Vorderrad des Automobils mit dem linken Hinterrad des Lastwagens) und erlitt erhebliche Beschädigungen. Zarbl wurde wegen Widerhandlung gegen die Verkehrsvorschriften angezeigt, worauf er seinerseits gegen Hirt Strafanzeige einreichte und als Privatkläger das Begehren auf Ersatz des ihm entstandenen Schadens stellte. Die Strafkammer des Obergerichtes des Kantons Bern hat in Bestätigung des Urteils des Gerichtspräsidenten von Biel durch Urteil vom 24. Januar 1934 Hirt frei gesprochen und das gegen ihn gerichtete Schadenersatzbegehren abgewiesen, Zarbl dagegen der Widerhandlung gegen Art. 25 Abs. 1 MFG schuldig erklärt und ihn zu einer Busse von 30 Fr. verurteilt. Die Freisprechung Hirts wird damit begründet, dass er gar nicht als Führer des Autos in Betracht falle. Führer sei derjenige, der unter eigener Verantwortung die Verrichtungen ausführe, durch welche das Motorfahrzeug in Betrieb gesetzt (bezw. in Betrieb erhalten) und in der Fortbewegung beherrscht werde. Beide Voraussetzungen treffen auf Hirt nicht zu. Dieser habe dem Wagen nur eine Ablenkung von seiner bisherigen Fahrtrichtung gegeben, wodurch er den Wagen nicht in seine Herrschaft bekommen habe,

indem er gar nicht in der Lage gewesen wäre, das Manöver ganz durchzuführen. Zarbl einzig sei Führer gewesen und verantwortlich für die Beachtung der Verkehrsvorschriften. Durch den Eingriff Hirts ins Steuer hätte Zarbl die Herrschaft über den Wagen nicht verlieren und noch zwischen den Radfahrern und dem entgegenkommenden Lastwagen durchkommen sollen. Wenn dies nicht mehr möglich war, weil die Ablenkung zu stark gewesen - was aber darauf schliessen lassen würde, dass Zarbl das Steuer nicht gehörig in der Hand hatte -, so hätte er doch sofort abbremsen müssen, wodurch der Zusammenstoss hätte vermieden werden können. Zarbl habe aber 162 Strafrecht. weder das eine noch das andere vorgekehrt, er habe also sein Fahrzeug nicht ständig beherrscht. In zivilrechtlicher Hinsicht sei davon auszugehen, dass der Eingriff eines Dritten ins Steuer unerlaubt und höchstens im Notfall gestattet sei. Um einen solchen Notfall habe es sich hier gehandelt. Bei der Geschwindigkeit Zarbls hätte sich im nächsten Augenblick ein Zusammenstoss mit den Radfahrern ereignen müssen, wenn nichts vorgekehrt worden wäre. Zarbl aber habe weder ein Signal gegeben noch abgebremst noch nach links zum Überholen ausgebogen. Da sei es geradezu Pflicht Hirts gewesen, einzugreifen. Ein blosser Zuruf hätte wegen der Reaktionszeit nichts mehr genützt und auch zum Ziehen der Handbremse wäre es zu spät gewesen. Wenn er zu stark abgelenkt, so hätte Zarbl das korrigieren müssen. Hirt könne sich zum mindesten auf Notstand im Sinne des Art. 52 al. 2 OR berufen und schulde nicht Schadenersatz, weil Zarbl den gefahrdrohenden Zustand selbst herbeigeführt habe. B. - Gegen dieses Urteil hat Zarbl Kassationsbeschwerde eingereicht mit den Anträgen, das Urteil sei aufzuheben, er selbst freizusprechen, dagegen Hirt zu verurteilen und ihm eine angemessene Schadenersatzleistung aufzuerlegen. Es wird geltend gemacht, dass bis zum Eingreifen Hirts ins Steuer Zarbl nicht gefahrdevoll gefahren sei. Er sei eben im Begriff gewesen, den Radfahrern vorzufahren, wozu es nur ganz geringer Ablenkung bedurft hätte, als Hirt ins Steuer eingriff. Mit Recht habe deshalb der kantonale Richter Zarbl nicht für das zur Verantwortung gezogen, was bis zum Eingreifen Hirts geschehen sei, sondern für das, was sich nachher abspielte. Dafür treffe ihn aber keine Verantwortung, weil er durch diesen überraschenden Eingriff die Herrschaft über den Wagen verlieren musste. Vielmehr liege sie bei Hirt, der tatsächlich das Fahrzeug nach links hinaus gesteuert habe und daher auch als Führer im Sinne des Gesetzes zu Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr betrachten sei. Art. 52 al. 2 OR sei nicht anwendbar, weil nicht dargetan sei, dass ein gefahrdrohender Zustand von Zarbl geschaffen worden wäre, sondern höchstens Hirt subjektiv in dieser Annahme handelte. C. - Die Staatsanwaltschaft des Kantons Bern hat, unter Hinweis auf die Motive des angefochtenen Urteils, auf Gegenbemerkungen verzichtet. Der Kassationshof zieht in Erwägung: I. - Führer des Motorfahrzeuges ist normalerweise derjenige, der am Steuerrad sitzt und die für die Fortbewegung des Fahrzeuges erforderlichen Mechanismen auslöst. Er trägt notwendig auch die Verantwortung für die Führung (eine Ausnahme macht das MFG in Art. 14 für Fahrten zu Lernzwecken, wo es die Verantwortung dem Begleiter des Fahrschülers auferlegt). Dieser Normalbegriff des Führers ist aber nicht derjenige des Art. 58 MFG, der den wider die Verkehrsvorschriften handelnden Führer eines Motorfahrzeuges mit Strafe bedroht. Er wäre zu eng. Als Führer im Sinne dieser Bestimmung ist jeder zu betrachten, der tatsächlich einen Akt der Führung auf seine Verantwortung vornimmt. Teilt sich der am Steuerrad Sitzende mit dem Nebenmann in die Führung, z. B. indem er ihn hupen oder bremsen oder gar lenken lässt - letzteres lässt sich gelegentlich beobachten, während sich der am Steuer Sitzende eine Cigarre anzündet, die Handschuhe anzieht, die Karte konsultiert u. a. -, so bleibt die Verantwortung dafür beim erstern, der Nebenmann ist

lediglich sein ausführen- der Gehilfe. Greift aber der Nebenmann von sich aus in die Führung ein, so tut er es natürlich auf seine Verantwortung, und es ist undenkbar, dass er nicht sollte zur Verantwortung gezogen werden können (bezw. nur nach dem gemeinen Strafrecht der Kantone, das einen solchen Straftatbestand wohl kaum vorsieht), wenn er dabei eine Verkehrsvorschrift verletzt. Der am Steuer Sitzende könnte es auch nicht, denn er hat nicht gehandelt AB 60 1- 1934 11 164 Stra.frecht. und des andern Handeln nicht einmal hindern können, die Verletzung der Verkehrsvorschrift bliebe also ungeahndet. Dieses für die Verkehrssicherheit unannehmbare Resultat wäre nur hinzunehmen, wenn der Gesetzestext dazu zwänge. Das ist aber durchaus nicht der Fall. Im Zusammenhang des Art. 58 ist im Gegenteil diejenige Auslegung des « Führer » die natürlich gegebene, ja sich aufdrängende, die jeden tatsächlich Führenden einschliesst. Es ist kein vernünftiger Grund denkbar, warum der Nebenmann, der sich in die Führung einmischt und dabei die Verkehrssicherheit gefährdet, straflos bleiben sollte, nur weil er nicht den normalen Platz des Führers einnimmt. 2. - Die abweichende Auffassung der Vorinstanz hat bei ihrem richtigen Bestreben, die Verletzung der Verkehrsvorschriften im vorliegenden Fall nicht ungeahndet sein zu lassen, zu einer Beurteilung geführt, die auf einer unzulässigen Überspannung der Verantwortung Zarbls und der Forderung ständiger Beherrschung des Fahrzeuges beruht. Die Vorinstanz hat ihn schuldig befunden, weil er die von Hirt zu reichlich bemessene seitliche Ablenkung nicht am Steuerrad korrigiert oder doch durch Abbremsen des Wagens unschädlich gemacht hat. Es ist jedoch klar, dass der unerwartete Eingriff ins Steuerrad Zarbl eine solche Überraschung bereitet haben muss, dass ihm die Unterlassung, des bei normaler Überlegung angezeigt scheinenden Manövers nicht zum Verschulden angerechnet werden kann. Es geht aus dem amtlichen Croquis (act. 3) hervor und wird vom erstinstanzlichen Richter festgestellt - die obere Instanz hat sich darüber nicht ausgesprochen -, dass im Moment, wo Hirt das Steuer herumriss, der entgegenfahrende Lastwagen bereits ganz nahe war, sodass wahrhaftig zum Erholen von der Überraschung keine Zeit blieb. Der Führer eines Motorfahrzeuges hat für Raschheit der Entschliessung und des Manövers einzustehen, aber gegen Überraschungen, wie der plötzliche Eingriff des Nebenmannes ins Lenkrad sie ],{otorfahrzeug- und Fahrradverk .. hr.);0 2;). 165 auslösen muss, braucht er nicht gefeit zu sein. Wer, wie der Experte und die Vorinstanz, dem Lenker in solcher Lage blitzschnelles korrigierendes Handeln zumutet, der übersieht die Unvollkommenheit, die dem Menschen naturgemäss anhaftet. Die Vorinstanz hat noch gefunden, dass Zarbl möglicherweise das Steuerrad zu wenig fest in Händen hatte, so dass der Eingriff den zu starken Ausschlag bewirken konnte. Die Festigkeit des Griffes am Steuerrad ist bei den Lenkern individuell verschieden. Was von jedem Lenker erwartet werden muss, ist solche Griffestigkeit, die die Lenkung den aus dem Wagen oder der Strasse hervorgehenden Einwirkungen gewachsen sein lässt. Gegen den Eingriff eines andern ins Lenkrad muss sie nicht Widerstand bieten denn damit bemucht nicht gerechnet zu werden. Die Vorinstanz und ihr Experte übersehen dies und beurteilen damit das Mass der vom Lenker zu prästierenden Sorgfalt unrichtig, wenn sie - nebenbei gesagt, ohne auch nur die Gewalt des Eingriffes kennen zu können - aus der zu starken Ablenkung ohne weiteres auf ungenügend starkes Halten des Steuerrades schliessen. Die Verurteilung Zarbls gestützt auf Art. 25 a1. 1 und 58 MFG, weil er sein Fahrzeug nicht ständig beherrscht habe, ist daher nicht begründet und aufzuheben. Eine andere Frage wäre, ob Zarbl nicht bereits vor dem Eingriff Hirts ins Steuer vorschriftswidrig gefahren sei. Allein deswegen ist er von der obern kantonalen Instanz nicht verurteilt worden. Der I. Richter hatte ihn der Widerhandlung gegen Art. 46 Vo MFG schuldig erklärt, weil er unter den gegebenen

Verhältnissen nicht habe vorfahren dürfen, also' wegen der Radfahrer vor ihm habe verlangsamen m~n. Allein die Vorinstanz hat' diese Widerhandlung nicht festgehalten, offenbar auf Grund der Darlegungen des Experten, dass zum Vorfahren genügend Raum war - was in der Tat aus dem Croquis hervorgeht -, dass die Annäherung an die Radfahrer bis auf 4~5 m in der Stadt nicht anormal war und dass auch 166 Strafrecht. die innegehabte Schnelligkeit für einen guten Fahrer - dass Zarbl ein schlechter sei, hat Hirt wohl behauptet, ist aber nicht festgestellt, "vorden - noch an der äussersten Grenze lag. Angesichts dieser Annahmen blieb gegenüber Zarbl nur der Vorwurf möglich, dass er nicht selbst zur Überholung ablenkte. Er behauptet, dass er eben im Begriffe war, es zu tun, als Hirt eingriff. Das Gegenteil liess sich natürlich nicht feststellen, was wohl der Grund ist, warum die Vorinstanz eine Widerhandlung gegen die Verkehrsvorschriften durch Unterlassung rechtzeitigen Vorfahren nicht angenommen hat. Sie hat dann allerdings bei Behandlung der Zivilforderung Zarbls gegen Hirt festgestellt, dass so nahe bei den Radfahrern der letzte Moment da war, um etwas vorzukehren, dass Zarbl aber nicht nach links abbog, um die Radfahrer zu über- holen. Allein diese -Feststellung liegt ausserhalb des Straferkenntnisses und kann daher von der Kassations- instanz bei Überprüfung des Strafpunktes nicht berück- sichtigt werden. Eine strafrechtlich zu ahndende Wider- handlung ist dieserhalb gegen ihn nicht aufgegriffen worden und eine Kassationsbeschwerde der Staatsanwalt- schaft ist unterblieben. übrigens ist denkbar und sogar wahrscheinlich, dass die Vo~tanz mit dieser Erwägung zur Zivilklage nicht eine eigene Feststellung vornehmen, sondern lediglich die Wahrnehmungen Hirts wiedergeben wollte: Soviel er sah, kehrte Zarbl nichts vor, also war für ihn höchste Zeit, einzugreifen. So verstanden, wäre ein Widerspruch zwischen der Behandlung des Straf- punktes und diesen Ausführungen im Zivilpunkt nicht vorhanden.

3. -Zur Kassationsbeschwerde im Straf- und Zivil- punkt gegenüber Hirt ist Zarbl legitimiert, nachdem ihm das kantonale Verfahren als Privatstraf- und Zivilkläger Parteirechte zugestanden, die er durch Weiterziehung des erstinstanzlichen Entscheides an die obere kantonale Instanz auch aUsgeübt hat (vgl. BGE 42 I 400). Die Strafklage gegenüber Hirt ist ebenfalls abzuweisen; Motorfahrzeug. und Fahrradverkehr. XQ 25. 167 gemäss den oben stehenden Ausführungen nicht mit der Begründung der Vorinstanz, sondern wegen mangelnden Verschuldens. Es ginge zu weit, dem Nebenmann des Führers den Eingriff in die Führung aus eigenem Antrieb unter allen Umständen zu verbieten. Sieht er sich oder andere in Gefahr, so besteht für ihn eine moralische Pflicht, sie nach Möglichkeit abzuwenden. Wenn er, wie Hirt, selber Automobilführer ist, so wird er also versuchen, das der Situation angepasste, vom Führer unterlassene Manöver, hier die Ablenkung des Automobils nach links, auszuführen. Für die Radfahrer bestand Gefahr, wenn Zarbl nicht augenblicklich ablenkte. Man begreift Hirt, wenn er befürchtete, das geschehe nicht. Also war sein Eingriff ins Steuer verständlich. Der Eingriff war zu stark, er führte den Wagen in die Fahrbahn des kreuzenden Lastwagens. Darin liegt eine Widerhandlung gegen die Verkehrsvorschriften. Allein, ist die exakte Führung vom Nebensitz aus an sich schon schwierig, so ist Hirt ausserdem die begreifliche Aufregung zugute zu halten, so dass ihm ein Verschulden nicht zur Last gelegt werden kann.

4. - Damit ist zugleich die Zivilklage erledigt, da Ver- .schulden Voraussetzung der Schadenersatzpflicht gemäss Art. 41 ff. OR wäre. Verstärkend ist noch beizufügen, dass es der Schadenersatzkläger selber war, der durch seine zum mindesten ungehörige Untätigkeit bis zum Moment des Eingriffes diesen geradezu provoziert hat, sodass sogar bei Annahme etwelchen 'Verschuldens Hirts in Anwendung von Art. 44 OR die Schadenersatz klage abzuweisen wäre. Fehl geht hingegen die Begründung der Vorinstanz mit Notstand gemäss

Art. 52 al. 2 OR. Denn der Eingriff Hirts in die Lenkung war kein Eingriff in das Vermögen Zarbls und er war nicht schädigend. Schädigend war die Ablenkung bis in die Fahrbahn des Lastwagens, die zur Abwendung der Gefahr keineswegs nötig und zweifellos auch nicht beabsichtigt war. 5. - Der Kassationskläger dringt somit nur mit seiner 168 Strafrecht. Beschwerde gegen seine eigene Verurteilung durch; mit den weiteren Begehren um Verurteilung Hirts und um Schutz seiner Schadenersatzklage gegen diesen wird er dagegen abgewiesen. Es rechtfertigt sich daher, ihm eine reduzierte Gerichtsgebühr nebst Kanzleikosten aufzuerlegen. Demnach erkennt der Kassationshof: Die Kassationsbeschwerde wird in dem Sinne gutgeheissen, dass das Urteil der Strafkammer des Obergerichtes des Kantons Bern vom 24. Januar 1934, soweit es die Verurteilung des Kassationsklägers wegen Widerhandlung gegen Art. 25 Absatz 1 MFG ausspricht, aufgehoben und der Kassationskläger von dieser Anklage freigesprochen wird. Im übrigen wird die Kassationsbeschwerde abgewiesen. II. DURCHFÜHRUNG VON DEVISENABKOMMEN DISPOSITIONS PENALES SANCTIONNANT DES ACCORDS INTERNATIONAUX POUR LE REGLEMENT DE PAIEMENTS COMMERCIAUX 26. Urteil des Kassationshofes vom 14. Mai 1934 i. S. Schweizerische Bundellanwaltschaft gegen Küller. B und es rat s b e s c h l u s s vom 14. J a n u a r 1932 über die Durchführung der mit verschiedenen Ländern getroffenen Devisenabkommen. I. Der Clearingpflicht untersteht eine Wareneinfuhr aus dem andern Vertragsstaate auch dann, wenn der Verkäufer oder Versender in einem Drittlande wohnt. Ferner ist unerheblich, ob die Einfuhr direkt aus dem andern Vertragsstaate oder auf dem Weg über ein Drittland stattfindet (Erw. 4). 2. Die Clearingpflicht ist verletzt, wenn die Bezahlung anders als an die Nationalbank erfolgt, gleichviel ob sie durch Überführung von Devisenabkommen. NO 26. J 69 weisung des Betrages ans der Schweiz oder durch Verwendung eines im Anlande liegenden Guthabens bewirkt wird (Erw. 5). 3. Zum Tatbestande des Art. 8 Abs. 4 des Bundesratsbeschlusses (Erw. 6). A. - Der Kassationsbeklagte Josef Müller in Bern, der in Deutschland ein Sperrmarkguthaben besass, wollte damit Waren kaufen und in die Schweiz einführen. Zu diesem Zwecke reiste er im März 1933 nach Chemnitz, wo er zuerst mit den Wandererwerken und darauf mit der dortigen Vertretung der österreichischen Steyrwerke, der Firma Ritscher und Graf, wegen des Ankaufes eines Automobils verhandelte. Da diese Firma gerade kein passendes Automobil auf Lager hatte, reiste Müller mit einem Vertreter der Firma nach Steyr (Österreich) und suchte dort in den Steyrwerken selbst einen Wagen aus, der sofort mitgenommen, an der deutschen Zollstation von Müller übernommen und dann (am 20. März 1933) in die Schweiz eingeführt wurde. Der Kaufvertrag wurde in Chemnitz mit Ritscher & Graf abgeschlossen, denen Müller auch den Kaufpreis bezahlte. B. - Die Schweizerische Nationalbank, welche als Geschäftsstelle für die Durchführung des österreichisch-schweizerischen Clearingabkommens durch das Zollamt Kreuzlingen-Emmishofen von der Einfuhr des Steyrwagens benachrichtigt worden war, erliess am 23. März 1933 an Müller die Mitteilung, dass der Wert dieser Einfuhr clearingpflichtig sei, undforderte ihn auf, die gewünschten Angaben über die Adresse des Lieferanten bzw. des Zahlungsempfängers, den Fakturabetrag usw., einzureichen. Müller wies auf die bereits am 15. März in Chemnitz erfolgte Zahlung hin und weigerte sich, den Kaufpreis auch noch an die Clearingstelle einzuzahlen. Daraufhin verzeigte ihn die Schweizerische Nationalbank am 10. Juni 1933 beim Regierungstatthalter von Bern wegen Übertretung der Vorschriften des Bundesratsbeschlusses vom 14. Januar 1932 über die Durchführung der mit verschiedenen Ländern getroffenen Devisenabkommen, in Ver-

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