

## BGE 64 I 124

Bundesgericht (BGE), 1938-01-01, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge\\_64\\_I\\_124](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_64_I_124)

FR: ATF 64 I 124

IT: DTF 64 I 124

### Volltext

124 Strafrecht. ab. Wiesen diese einen genügenden Gleitschutz auf, so könnte dem Beschwerdeführer die festgestellte Geschwindigkeit nicht zum Vorwurf gemacht werden. Ob der Gleitschutz im Sinne von Art. 14 Abs. 6 VVo fMFG genügend sei, ist Rechtsfrage. (Es folgen tatsächliche Feststellungen über die Beschaffenheit der Reifen). ... Muss demnach von der Annahme ausgegangen werden, dass die Bereifung unzulänglich war, so war es für den Führer ein Gebot der Vorsicht, auf der eben erst genässten, noch nicht durch längeren Regen abgewaschenen und daher glitschigen Asphaltstrasse in der abfallenden Kurve langsamer zu fahren, zumal - nach den Aufnahmen zu schliessen - die Kurve an dieser Stelle nicht überhöht, sondern eher etwas kurvenauswärts gewölbt erscheint. Demnach erkennt der Kassationshof: Die Nichtigkeitsbeschwerde wird abgewiesen. 22. Urteil des Kassationshofs vom 19. Februar 1938 i. S. Klöti gegen Gemeinderat Dübendorf. Fahrverbot. Ein 1,5 m breiter Weg ist deshalb, weil er zur Not mit Auto befahrbar ist, noch nicht eine Strasse im Sinne des MFG; ein kantonales Fahrverbot auf ihm daher ohne Kenntlichmachung durch das eidg. Signal verbindlich (Art. 1 und 3 MFG). A. - Klöti fuhr am 13. Juli 1937 mit seinem Auto durch den sog. Hubwiesenweg in Dübendorf, an dem das Fahrverbotssignal nicht angebracht ist. Nach dem zürcherischen Strassengesetz (§ 53) ist auf Fusswegen das Reiten und Fahren untersagt. Als Fussweg ist nach Auffassung des Gemeinderates Dübendorf auch der Hubwiesenweg anzusprechen. Klöti wurde infolgedessen in eine Busse von Fr. 10.- verfällt, welche auf seinen Rekurs hin das Bezirksgericht Uster und das Obergericht bestätigten. Motorfahrzeug- und Fahrverkehr. 125. Gegenüber dem Einwand des Gebüsten, dass der Weg sich nicht als Fuss-, sondern als Fahrweg präsentiere, daher zur Gültigkeit des Fahrverbotes mit dem eidgenössischen Verbotssignal hätte versehen sein müssen, stellte die erste Instanz fest, und die zweite übernahm diese Feststellung, dass der Weg für jeden aufmerksamen Beobachter leicht als Fussweg erkennbar sei, weshalb auf ihn die Bestimmungen des MFG, also auch die Vorschriften der eidgenössischen Verordnung betreffend die Strassensignalisation keine Anwendung finden. B. - Der Gebüste greift das Urteil mit Nichtigkeitsbeschwerde an. Er macht darin geltend, der Hubwiesenweg sei laut den Akten 1,50 m breit und gut ausgebaut, also faktisch mit Automobil befahrbar, er müsse daher als Strasse im Sinne von Art. 1 MFG gelten und hätte als solche mit dem eidgenössischen Verbotssignal bezeichnet sein müssen, wenn das Befahren ausgeschlossen sein sollte. In der durch Beschluss des Regierungsrates des Kantons Zürich aufgestellten Liste der gesperrten Wege befänden sich ausdrücklich als Fusswege bezeichnete. Wenn sich der Hubwiesenweg darunter nicht befände, so sei er demnach gar nicht von der zuständigen kantonalen Behörde gesperrt. Der Kassationshof zieht in Erwägung: Ob der Hubwiesenweg nach dem gemäss Art. 3 MFG anwendbaren kantonalen Recht in gültiger Weise für den Automobilverkehr gesperrt worden sei, kann der Kassationshof, dem nur die Überprüfung der Anwendung eidgenössischen Rechts zusteht, nicht untersuchen. Er hat die Feststellung der kantonalen

Instanzen; dass es der Fall sei, hinzunehmen. Damit das Verbot verbindlich sei, müsste es jedoch gemäss der Rechtsprechung des Kassationshofes (BGE 62 I 189) an Ort und Stelle durch das eidgenössische Signal kenntlich gemacht sein, wenn es sich bei dem Hubwiesenweg um eine Strasse im Sinne des MFG handelte, denn nur auf diese finden die eidgenössischen Vorschriften über den Motorfahrzeugverkehr Anwendung. Ob ein Weg sich als Fahrstrasse oder als Fussweg darstelle, ist im wesentlichen Tatfrage, deren Beantwortung den kantonalen Instanzen überlassen ist. Wenn er gut ausgebaut, bekiest und 1,50 m breit ist, so macht ihn das noch nicht notwendig zum Fahrweg für Automobile. Wohl vermag diese Breite knapp die Räder des Wagens aufzunehmen, aber die Karosserie reicht darüber hinaus, so dass nicht einmal Platz für einen begegnenden Fussgänger bleibt. Einen solchen Weg nimmt kein sorgsamer Automobilist ohne Not als Fahrweg in Anspruch. Demnach erkennt der Kassationshof: Die Nichtigkeitsbeschwerde wird abgewiesen.

23. Auszug aus dem Urteil des Kassationshofes vom 6. April 1938 i. S. Lißser gegen Solothurn, Staatsanwaltschaft. Art. 26 Abs. 4 MFG. Der Fahrzeuglenker, der dem sich ankündigenden, schneller fahrenden Fahrzeug die Strasse zum Überholen freigegeben hat, darf, wenn sich in der Strasse ein Hindernis entgegenstellt, die ihm zukommende Strassenseite nicht verlassen, bevor das Vorfahrmanöver ausgeführt ist, sondern muss sein Fahrzeug nötigenfalls anhalten.

A. - Der Beschwerdeführer Otto Lässer fuhr Sonntag, den 1. Oktober 1936 mit seinem mit einer Gesellschaft von 22 Personen besetzten Autocar auf der Kantonsstrasse von Olten über Solothurn in der Richtung gegen Biel. In Bellach wollte der von Th. Schatzmann geführte und in der gleichen Richtung fahrende Personenwagen den Autocar überholen. Dabei verunfallte er und wurde beschädigt.

B. - Das Amtsgericht Solothurn-Lebern verurteilte den Beschwerdeführer u. a. wegen Übertretung des 26 MFG zu einer Geldbusse und zu den Kosten, und sprach Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. X 23. 127 den ebenfalls verzeigten Schatzmann frei. Auf Appellation des ersten hin bestätigte das Obergericht des Kantons Solothurn mit Entscheid vom 29. Oktober 1937 das angefochtene Urteil unter Auferlegung auch der zweitinstanzlichen Kosten an den Appellanten. Dem Urteil ist über die tatsächlichen Verhältnisse folgendes zu entnehmen: Die Strasse ist an der Kollisionsstelle 6 m breit, gerade, gut unterhalten und übersichtlich. Schatzmann fuhr mit einer Geschwindigkeit von 50-55 km/h hinter dem Autocar her und gab, als er vorfahren wollte, ein Signal, worauf der Beschwerdeführer nach rechts auswich. Als der Personenwagen dem Autocar auf halbe Länge vorgefahren war, steuerte der Beschwerdeführer denselben bis zu einem Viertel der Wagenbreite in die linke Strassenseite. Veranlassung gaben ihm dazu Fussgänger, die aus der entgegengesetzten Richtung auf den Autocar zukamen. Um eine Kollision mit dem Fahrzeug des Beschwerdeführers zu vermeiden, lenkte Schatzmann seinen Wagen gegen den linken Strassenrand und fuhr dabei einen mit Gras verdeckten Markierungsstein an, wodurch die Pneu's aufgerissen wurden; der Führer des Wagens verlor die Herrschaft über denselben; der Wagen wurde im Zickzack über die Strasse geschleudert und kam nach einer Drehung um die eigene Achse vor dem Autocar zu stehen. Die Vorinstanz erblickt im Verhalten des Beschwerdeführers einen Verstoss gegen Art. 26 Abs. 4 MFG. O. - Mit der vorliegenden Nichtigkeitsbeschwerde wird beantragt, den Beschwerdeführer freizusprechen, eventuell die Sache zu neuer Entscheidung an die Vorinstanz zurückzuweisen. Der Personenwagen habe dem Autocar im gleichen Augenblick vorzufahren gesucht, als dieser mit Rücksicht auf entgegenkommende Fussgänger seinen Wagen gegen die Strassenmitte habe lenken müssen, die Strasse also zum Vorfahren nicht frei gewesen sei. Schatzmann hätte, bevor er sich vergewissert habe, ob die Fahrbahn zum

Vorfahren frei sei; nicht überholen dürfen.

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