

## BGE 66 I 124

Bundesgericht (BGE), 1940-05-06, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge\\_66\\_I\\_124](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_66_I_124)

FR: ATF 66 I 124

IT: DTF 66 I 124

### Volltext

124 Strafrecht. 20. Urten des Kassationshofs vom 6. Mai 1940 i. S. Büreher gegen WaDis. Staatsrat. Kantonale Verkehrsvorschriften und -Beschränkungen (Art. 3 Abs. I und 2 MFG) : Deren Gültigkeit kann nur mit staatsrechtlicher, nicht mit Nichtigkeitsbeschwerde an den Kassationshof angefochten werden, auch nicht bloss bezüglich der Bestrafung im Einzelfalle. - Wegen Übertretung einer nicht inhaltlich und formell korrekt signalisierten (besonderen oder lokalen) Verkehrsvorschrift kann nicht bestraft werden. Disposizioni cantonali interdicenti la circolazione (art. 3 al. I et 2 LA) : La validité de ces dispositions. ne peut être attaquée que par la voie du recours de droit public et non par celle du recours en nullité à la Cour de cassation, même lorsque le recours ne vise que la condamnation prononcée dans un cas concret. - N'est pas punissable la violation d'une règle particulière ou locale qui n'a pas été signalée correctement (signal incorrect par sa forme ou son contenu). Disposizioni cantonali che vietano o. limitano il traffico (art. 3 ep. I e 2 LCA V) : La validità di queste disposizioni può essere impugnata soltanto mediante ricorso di diritto pubblico e non mediante ricorso alla Corte di Cassazione, anche se il ricorso non concerne che la condanna pronunciata in un caso concreto. Non è punibile la contravvenzione a una regola particolare o locale che non è stata segnalata correttamente (segnale non corretto nella forma e nel contenuto). A. - Im März 1932 schloss der Staatsrat des Kantons Wallis mit der Visp-Zermattbahn einen Vertrag über die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im St. Niklaustal. Die Bahn verpflichtete sich, die nötigen Massnahmen zu treffen, um das ganze Jahr hindurch den täglichen Zugverkehr nach Zermatt sicherzustellen. Der Staatsrat dagegen verpflichtete sich, auf der mit Bundessubvention zu bauenden Strasse Stalden-St. Niklaus den Verkehr mit Motorwagen in bestimmtem Umfange zu beschränken. Gestützt auf diesen vom eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement genehmigten Vertrag erliess der Staatsrat am 31. Dezember 1935 einen Beschluss, dessen Art. 1 lautet: « Tout trafic par véhicule automobile pour le compte de tiers ainsi que toute circulation de voitures automobiles de plus de 7 places et de camions de plus de trois tonnes et demie, tare comprise, est interdite sur la route allant de Stalden (lias) à St-Nicolas I. 1 Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. No 20. 125 An der Strassenabzweigung in Stalden nach St. Niklaus wurde als Signal die rotweisse Scheibe mit den Inschriften { 3,5 t und eine Tafel mit dem Text angebracht: 1,8 m « Seulement autorise aux véhicules privés. - Nur für Privatmotorfahrzeuge. ») Am 9. November 1939 wurde R. Bürcher, Limonaden- und Mineralwasservertrieb in Brig, vom Polizeidepartement in Anwendung von Art. 58 MFG mit Fr. 15.- gebüsst, weil er mit seinem Lastwagen auf der Strasse Stalden-St. Niklaus « auf Rechnung von Drittpersonen Waren lieferte ». In seinem Rekurs an den Staatsrat machte Bürcher geltend, er habe auf seinem eigenen, das zulässige Gewichts- und Breitenmaximum nicht erreichenden Lastwagen seine eigenen Produkte an Dritte, aber nicht auf Rechnung Dritter, sondern auf eigene Rechnung, befördert. Übrigens habe er das Verbot des Transports « auf Rechnung Dritter » nicht gekannt. B. - Mit

Entscheid vom 6. Februar 1940 hat der Staatsrat den Rekurs abgewiesen. In der Begründung wird ausgeführt, die transportierte Ware sei nicht für den persönlichen Bedarf des Rekurrenten bestimmt gewesen, sondern den Geschäften und Firmen der Gegend von St. Niklaus geliefert worden. Als privat könnte der Transport nur betrachtet werden, wenn Bürger im St. Niklaus-tal wohnen würde und die Ware für seinen persönlichen Bedarf bestimmt gewesen wäre. Unter Transport auf Rechnung Dritter seien alle Lieferungen von Engrosfirmen, Brennereien, Kolonialwarengeschäften, Mühlen usw. begriffen. O. - Gegen diesen Entscheid richtet sich die vorliegende Nichtigkeitsbeschwerde mit dem Antrag auf Freisprechung unter Kosten- und Entschädigungsfolge zulasten des . Staates Wallis. . . . .

121i Strafrecht. Der Kassationshof zieht in Erwägung: 1. - Soweit mit der Nichtigkeitsbeschwerde - als Vorfrage der Gesetzwidrigkeit der Strafe - die Ungültigkeit des streitigen Verkehrsverbotes geltend gemacht wird, kann auf sie nicht eingetreten werden. Die Gültigkeit eines solchen bzw. einer Verkehrsbeschränkung kann nur mittelstaatlicher, nicht mittelstaatlicher Nichtigkeitsbeschwerde an den Kassationshof angefochten werden, und zwar auch dann, wenn sich die Anfechtung nicht gegen das Verbot selbst, sondern gegen die Strafe im Einzelfall richtet. Es kann daher die weitere Frage dahingestellt bleiben, ob eine Verkehrsbeschränkung, gegen welche die Beschwerde gemäss Art. 3 Abs. 2 MFG an den Bundesrat nicht erhoben worden ist, überhaupt noch bei der Anwendung durch Ausfällung einer Busse angefochten werden kann. 2. - Es ist mithin nur zu prüfen, ob die Bestrafung eine Verletzung des Grundsatzes der Signalisierung darstellt. Gemäss Art. 3 Abs. 1 und 2 MFG können die Kantone Verkehrsverbote und -Beschränkungen erlassen. Dabei müssen sie sich jedoch an die allgemeinen Regeln des MFG halten. Eine dieser Regeln ist in Art. 4 Abs. 1 enthalten, wonach die Strassen mit den vom Bundesrat zu bestimmenden einheitlichen Signalen zu versehen sind. Soweit es sich bei den (eidgenössischen oder kantonalen) den Verkehr verbietenden oder einschränkenden Vorschriften nicht um allgemeine Verkehrsregeln (wie Rechtsfahren, Linksausweichen, Vortrittsrecht usw.), sondern um besondere oder lokale Vorschriften handelt (Wie Fahrverbot, Einwegverkehr, Parkverbot usw.), geht der Wille des Gesetzgebers dahin, dass ihre Signalisierung an Ort und Stelle gemäss der eidg. Signalverordnung die Condition sine qua non ihrer Gültigkeit bildet. Wegen Übertretung eines nicht korrekt signalisierten Verbots kann der Fahrzeugführer nicht bestraft werden (BGE 62 I 189 ff., 64 I 125). Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. No 20. 127 Auf der fraglichen Strasse gelten gemäss Staatsratsbeschluss drei verschiedene Verkehrsbeschränkungen: a) Verbot für Lastwagen von über 3% Tonnen; b) Verbot für Personenwagen mit mehr als 7 Plätzen; c) Verbot jedes Verkehrs « auf Rechnung Dritter ». Das aufgestellte Signal hat dieser Rechtslage nicht entsprochen. Ordnungsgemäss signalisiert war nur die Gewichtsbeschränkung für Lastwagen. Die auf der Verbotsscheibe noch genannte Maximalbreite von 1,8 m ist im Staatsratsbeschluss nicht enthalten. Andererseits ist die maximale Sitzzahl für Personenwagen überhaupt nicht signalisiert. Endlich ist der an sich schon unklare Auschluss von Fahrten « auf Rechnung Dritter » ohne Verbotsscheibe auf einer blossen rechteckigen Tafel ganz verändert wiedergegeben mit den Worten « Nur für Privatmotorfahrzeuge ». Diese beiden Umschreibungen decken sich keineswegs. Mit einem Privatmotorfahrzeug könne auch Fahrten auf Rechnung Dritter, und umgekehrt mit einem dem öffentlichen Verkehr dienenden Fahrzeug solche auf eigene Rechnung des Halters ausgeführt werden. Das im Staatsratsbeschluss allein enthaltene Verbot der Fahrten « auf Rechnung Dritter » ist mithin nicht signalisiert, weshalb der Beschwerdeführer wegen dessen Übertretung nicht bestraft werden kann. Abgesehen davon, dass das im Staatsratsbeschluss aufgestellte Verbot

inkaltlich nicht übereinstimmend signalisiert ist, entspricht die verwendete Signalisierung nicht blosser Tafel mit Aufschrift formell keinem in der eidg. Signalverordnung vorgesehenen Signale. Ein eidgenössisches Signal für das fragliche Verbot gibt es jedoch überhaupt nicht, während das Maximalgewicht von 3,5 t sowie die Maximalsitzzahl von 7 in der Verbotsscheibe mit dem Motorwagenzeichen (Nr. 15) ordnungsgemäss signalisiert werden können. Die Lösung könnte etwa darin gefunden werden, dass ausser der Scheibe mit dem Gewicht- und dem Sitzzahlmaximum noch eine Scheibe mit dem allgemeinen Verbot für Motorwagen (Nr. 10) beiliegend 128 Strafrecht. von einer besonderen Weisung auf rechteckiger Aufklärungstafel (gemäss Art. 5 und Anhang B I Ziff. 2 Abs. 2 der Signalverordnung) angebracht würde, auf welcher die Ausnahme vom Verbot (Privatfahrzeuge bezw. Fahrten auf eigene Rechnung bezw. unentgeltliche Fahrten) angegeben wäre. Hierüber verbindliche Weisungen zu erlassen ist Sache der zuständigen eidg. Administrativbehörde. Der Kassationshof kann lediglich feststellen, dass das Verbot, wegen dessen Übertretung der Beschwerdeführer bestraft worden ist, nicht ordnungsgemäss signalisiert war, woraus die Freisprechung folgt. Wenn übrigens eine staatsrechtliche Beschwerde erhoben worden wäre, so hätte es sich fragen können, ob der Beschwerdeführer nicht auch wegen unrichtiger Anwendung des Verbotes hätte freigesprochen werden müssen. Einmal hat er (in seiner Einsprache gegen das Strafverbal) geltend gemacht, dass nicht er, sondern sein Chauffeur die fragliche Fahrt ausgeführt habe, während die angefochtene Verurteilung sich gegen ihn als Halter des Wagens richtet, trotzdem der als kantonales Recht angewendete Art. 58 MFG nur die Verurteilung des Führers erlaubt. Sodann hat der Beschwerdeführer die Limonade, die er seinen Kunden im Tal zuführte, keineswegs auf Rechnung Dritter, sondern auf eigene Rechnung transportiert, und zwar selbst dann, wenn er die Transportspesen auf den im St. Niklaustal verlangten Flaschenpreisen im Sinne einer Erhöhung gegenüber den Preisen ab Fabrik einkalkuliert hätte. Auf Rechnung Dritter transportiert nur, wer die Transportkosten als solche unmittelbar vom Dritten sich bezahlen lässt, also in der Regel nur der gewerbmässige Camionneur. Demnach erkennt der Kassationshof: Die Nichtigkeitsbeschwerde wird gutgeheissen, der angefochtene Entscheid aufgehoben und der Beschwerdeführer freigesprochen. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. N° 21. Urteil des Kassationshofs vom 10. Juli 1940 i. S. Polizeirichteramt Zürich c. Friedli. 129 Art. 52 Abs. 1 MFV : Unter das Verbot fällt auch das Sitzen einer überzähligen Person auf den Knien des Nebenmannes des Führers. Art. 52 aI. 1 RA: L'interdiction s'applique également au cas où une personne supplémentaire s'assied sur les genoux de celle qui est à côté du chauffeur. Art. 52 cp. 1 OrdCA V : Il divieto si applica pure al caso nel quale una persona in più del numero normale si siede sulle ginocchia di quella che si trova accanto al conducente. Das Polizeirichteramt der Stadt Zürich büsste den A. Friedli wegen Übertretung der Art. 17 Abs. 2 MFG und 52 MFV mit Fr. 5.-, weil er am 29. Januar 1939 auf einer Fahrt durch die Stadt mit seinem mit Linkssteuerung versehenen Personenauto rechts neben sich auf dem Führersitz seinen 27jährigen Sohn und seine 13jährige Tochter hatte, wobei letztere auf den Knien ihres Bruders sass. Mit Urteil vom 5. März 1940 hat das Bezirksgericht Zürich den Gebüssten freigesprochen mit der Begründung, nach Sinn und Zweck des Art. 52 MFV sowie der ihm zugrundeliegenden allgemeinen Regel des Art. 17 Abs. 2 MFG seien diese Bestimmungen nur verletzt, wenn durch das Vorhandensein einer überzähligen Person auf dem Führersitz der Wagenlenker in der sicheren Führung behindert werde, was hier nicht der Fall gewesen sei, weil das Mädchen nicht auf dem Sitz direkt, sondern auf den Knien seines Bruders gesessen habe. Gegen diesen Freispruch richtet sich die vorliegende

Nichtigkeitsbeschwerde des Polizeirichteramts mit dem Antrag auf Aufhebung desselben und Rückweisung der Sache an die Vorinstanz zur Bestätigung der Busse. Friedli trägt auf Abweisung der Nichtigkeitsbeschwerde an; das Bezirksgericht verzichtet auf Vernehmlassung. Der Kassationshof zieht in Erwägung: Art. 52 MFV, wonach neben dem Führer nicht mehr Personen Platz nehmen dürfen, als Plätze vorhanden sind, AS 66 1-1940  
9

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