

## BGE 66 I 317

Bundesgericht (BGE), 1940-01-01, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge\\_66\\_I\\_317](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_66_I_317)

FR: ATF 66 I 317

IT: DTF 66 I 317

### Volltext

316 Verwaltungs- und Disziplinarrechtspßege. ob sich daraus:' oder aus einem andern, bis dahin nicht geltend gemachten Gesichtspunkt ein Anspruch auf 'über- weisung wenigstens eines Teils der geforderten Prämien- zahlungen herleiten liesse. Die weitere Prüfung dieser Fragen soll den Parteien vorbehalten bleiben, weshalb die Klage nur im Sinne der Erwägungen abgewiesen wird. Demnach erkennt das Bundesgericht : Die Klage wird, soweit mit derselben mehr als der anerkannte Betrag von Fr .. 900.- gefordert wird, im Sinne der Erwägungen abgewiesen\_ IV. VERFAHREN PROCEDURE Vgl. Nr. 47, 51 und 52. - Voir nOS 47, 51 et 52. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. No 63. 317 C. STRAFRECHT nROIT PENAL • MOTORFAHRZEUG-UNDFAHRRADVERKEHR CIRCULATION DES VEHICULES AUTOMOBILES ET DES CYCLES 53. UrteD des Kassationshofs vom 7. Oktober 1940 i. S. Beinen ßegen Staatsanwaltschaft Sehwyz. Einmündung einer Hawptstraßse in eine andere Hauptstrasse. Vortrittsrecht durch Vortrittsignal (Nr. '7) geregelt. Langsames und vorsichtiges Einfahren aus der Hauptstrasse mit aufge- hobenem Vortrittsrecht. - Begriff der Gleichzeitigkeit. - Wenn der Vortrittsberechtigte in der durch den Fehler des andern herbeigeführten Gefahrsituation nicht sofort anhalten kann oder nicht die objektivzweckmäBsigste Notmassnahme ergreift, bildet das keine Nichtbeherrschung des Fahrzeugs im Sinne des Art. 25 MFG. (Art. 27 MFG, Art. 6 BRB über Hauptstrassen mit Vortrittsrecht). Jonction de deux routes principales. Prioriu de passage regiee par un signal routier (No 7). Devoir de celui qui debouche de la route dont la priorim est supprimee de ne s'engager sur l'autre chaussee que lentement et prudemment. - Notion de la simul- taneiu. - Lorsque le titulaire de la priorite, dans Ja situation dangereuse ou l'a mis la faute de l'autre usager de la route, ne peut s'arreter immediatement ou n'effectue pas la manœuvre objectivement la plus indiquee, on ne saurait conclure de ce fait meme qu'il n'etait pas IDaitre de sa machine conformement a l'art. 25 LA (art. 27 LA ; art. 6 ACF sur les routes principales avec priorite de passage). Sbocco di una sflrada principale in un'altra strada principale. Diritto di precedenza indicato da un segnale stradale (No 7). Colui ehe sbocca dalla strada, il cui diritto di precedenza e soppresso, e tenuto ad inoltrarsi sull'altra strada lentamente e prudentemente. N ozione dell'a simuUaneitd. Se il titolare deI diritto di precedenza, trovandosi neUa situazione pericolosa ove l'ha masso l'altro utente deUa strada, non puo fermarsi immediatamente 0 non effettua la manovra oggettivamente piu indicata, non se ne puo eoncludere eh'egli non era padrone deI suo veicolo eonformemente all'art. 25 LCA V (art.27 LCAV; Mt. 6 DCF eoncernente le strade con diritto di precedenza). 318 Strafrecht. Am 18. Septeinber 1938 um 13 Uhr stiessen bei der Einmündung de~ Seedammstrasse in die Kantonsstrasse . Lachen-Pfäffikon der am Steuer eines Personenautos von Rapperswil mit Bestimmung Lachen einbiegende R. Strässle und der mit seinem Motorrad mit einer Ge- schwindigkeit von über 60 km von Lachen her Richtung Pfäffikon fahrende A. Reinert zusammen, nachdem das Auto bereits die jenseitige Strassenhälfte vor dem Restau - rant Schweizerhof erreicht hatte. Reinert und

seine Mit- fahrerin Frl. Lüthi wurden erheblich verletzt und beide Fahrzeuge beschädigt. Das Bezirksgericht Höfe verurteilte Strässle wegen übertretung des Art. 27 MFG und fahrlässiger Körper- verletzung zu einer Busse von Fr. 100.- und Reinert wegen übertretung des Art. 25 MFG zu einer solchen von Fr. 20.-. In teilweiser Gutheissung der Berufung des Strässle hat das Kantonsgericht Schwyz dessen Busse auf Fr. 50.- herabgesetzt und diejenige des Reinert auf Fr. 50.- erhöht, von der Annahme ausgehend, es treffe beide Fahrzeugführer ein ungefähr gleiches Verschulden an dem Unfall. Dasjenige des Reinert bestehe darin, dass er mit der übersetzten Geschwindigkeit von über 60 km auf die am Wegweiser erkennbare Strasseneinmündung zugefahren sei und daher beim Auftauchen des Autos sein Motorrad nicht beherrscht habe. Mit der vorliegenden Nichtigkeitsbeschwerde beantragt Reinert seine Freisprechung Init Entschädigung, eventuell Rückweisung der Sache zu diesem Zwecke an die Vor- instanz. Strässle und das Kantonsgericht tragen auf Ab- weisung der Nichtigkeitsbeschwerde an. Der KFUlsationshof zieht in ET'wägung : 1. - Die Feststellung, dass der Beschwerdeführer mit einer Geschwindigkeit von mehr als 60 km gegen die Einmündung der Seedammstrasse gefahren sei, ist tat- sächlicher Natur und für das Bundesgericht daher verbind- lich. Eine Beanstandung wegen willkürlicher Beweis- Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. N0 53. 319 'würdigung im Wege der KassationsbeSchwerde gibt es nicht (BGE 62 I 61). Darauf, dass das Kantonsgericht von einer Annahme und nicht von einer Feststellung spricht, kommt nichts an, denn eine Annahme ist auch eine Feststellung im Sinne des Art. 275 BStrP. Dagegen ist die weitere Feststellung, dass der Be- schwerdeführer die Einmündung der Seedammstrasse am Wegweiser von weitem habe erkennen können, nicht ver- bindlich. Sie widerspricht sowohl der Planskizze und sehr deutlich der Photographie act. 18 Nr. 2 als auch der Feststellung des Kassationshofes im Urteil i. S. Meier (BGE 65 I 345). 2. \_ . Eine Geschwindigkeit zwischen 60 und 70 km ist auf einer weithin geraden, gutausgebauten Durch- gangsstrasse ausserorts an sich nicht übersetzt. Ob sie es im Hinblick auf die Einmündung der Seedammstrasse von rechts wäre, kann dahingestellt bleiben, da nicht festgestellt ist, dass Reinert diese Einmündung kannte, und aus den Akten hervorgeht, dass sie zur Zeit des Unfalls für den Ortsunkundigen nichts weniger als leicht erkennbar war, da deren damals einziges Anzeichen, die kleine Verkehrsinsel Init dem Wegweiser, jenseits der Strassenrandlinie ganz auf dem Boden der Seedammstrasse liegt und der Wegweiser sich auf dem unruhigen Hinter- grund des dahinter stehenden Wohnhauses nicht abhebt. Auf die Einmündung hinweisende Kreuzungssignale sind erst seit dem Unfall angebracht worden. Vor allem aber besass Reinert als auf der HauptstrasseFahrender das Vortrittsrecht gegenüber einer einmündenden Strasse, selbst wenn diese von rechts kam und ebenfalls Haupt- strasse war, wie das bei der Seedammstrasse der Fall ist; damit er dieser gegenüber das Vortrittsrecht nicht gehabt hätte, hätte es auf der Hauptstrasse Lachen-Pfaffikon durch ein Vortrittssignal 50 m vor der Einmündung aufgehoben sein müssen. Die Ursache des Zusammenstosses liegt vielmehr aus- schliesslich in der Nichtbeachtung dieses ' Vortrittsrechts 320 Strafreoht. durch Strässle. Das an sich auch auf der Seedammstrasse als Hauptstrasse' geltende Vortrittsrecht ist vorschriftsge- mäss durch ein V.ortrittssignal (Nr.7) rechts der Seedamm- strasse am Ende der Bahnüberlührung aufgehoben. Aus dem Briefe, den Strässle am 27. September 1938 an Reinert richtete, geht klar hervor, dass er die Vortrittsregelung zwischen Hauptstrassen (gemäss Art. 6 des BRB über die Hauptstrassen mit Vortrittsrecht) auch 10 Tage nach dem Unfall noch nicht kannte, sondern der Meinung war, zwischen Hauptstrassen gelte wieder das Vortrittsrecht von rechts. Zufolge des Vortrittssignals war er verpflichtet, jedem auf der durch diese Signalisierung bevorrechteten Strasse

Lachen-Pfäfiikon, sei es von rechts oder von links, gleichzeitig daherkommenden Fahrzeug den Vortritt zu lassen, was erforderte, langsam in jene einzufahren, d. h. sich unter intensiver Beobachtung nach beiden Seiten, insbesondere nach links (weil Fahrzeuge aus dieser Richtung auf der ihm näher liegenden Strassenseite kamen) in die Schwenkung hineinzutasten und nötigenfalls vor einem vortrittsberechtigten Fahrzeug, in casu dem Motorrad Reinert, anzuhalten. Die für die Anwendung der Vortrittsregeln nach Art. 27 MFG notwendige Voraussetzung der Gleichzeitigkeit kann nicht deswegen als fehlend betrachtet werden, weil Strässle bereits die rechte Strassenseite gewonnen hatte, als die Kollision erfolgte. Sie wäre erst dann nicht mehr gegeben, wenn Strässle genügend zeitlichen Vorsprung gehabt hätte, um seine rechte Fahrbahn zu gewinnen, ohne den Vortrittsberechtigten in der gleichmässigen Fortsetzung seiner Fahrt zu stören (BGE 62 I 195); könnte dieser nur gerade noch knapp oder dank einem geschickten Manöver durchschlüpfen, so liegt Gleichzeitigkeit vor. Dass dann Reinert, durch das vorschriftswidrige Einfahren Strässles plötzlich in die Gefahrensituation versetzt, nicht mehr anhalten konnte und von den sonst noch möglichen Notmassnahmen im Moment nicht die objektiv zweckmässigste ergriff, sondern vor dem von Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. No 54. 321 rechts kommenden Auto instinktiv nach links auswich, bildet keine Nichtbeherrschung des Fahrzeuges im Sinne des Art. 25 MFG und kann ihm nicht zum Verschulden angerechnet werden (BGE 61 I 222 Erw. 4; 63 I 59); er durfte sich auf sein Vortrittsrecht verlassen und er hat, als er dessen Verletzung durch den Unberechtigten erkannte, getan was er noch konnte (BGE 66 I U9). Durch die Bestrafung beider Beteiligten bei solcher Sach- und Rechtslage würde die Vortrittsrechtsregelung weitgehend entwertet werden. Demnach erkennt der Kassationshof: Die Nichtigkeitsbeschwerde wird gutgeheissen, das angefochtene Urteil bezüglich des Beschwerdeführers aufgehoben, dieser von der Anschuldigung der Übertretung des MFG freigesprochen und die Sache zur Freisprechung desselben von der Anschuldigung der fahrlässigen Körperverletzung an die Vorinstanz zurückgewiesen. 54. Urteil des Kassationshofes vom 17. Dezember 1940 i. S. Tanner gegen Statthalteramt Entlebuch. MFG und kantonales Strafrecht. Verstösst das (nach Verkehrsregeln zu beurteilende) Verhalten des Fahrzeugführers nicht gegen eine Vorschrift des MFG, so ~ es nicht; den Tatbestand eines kantonalen Delikts erfüllen, auch nicht den eines blossen Gefährdungsdelikts (Erw. 1). • Wer vor dem Linksabschwenken mit bereits gestelltem Richtungsanzeiger noch anhält, um ein hinteres Fahrzeug vorfahren zu lassen, begeht keinen strafbaren Fehler (Erw. 2). Rapport B entre la LA et le droit penal cantonal. Lorsqu'il le conducteur d'un véhicule n'a contrevenu à aucune des règles établies par la LA, on ne saurait admettre que sa manœuvre de Circulation puisse constituer un délit de droit cantonal, fut-ce le délit consistant à mettre en danger la sécurité personnelle ou les biens d'autrui (consid. 1). • Celui qui, avant de tourner à gauche et après avoir actionné son indicateur de direction, s'arrête pour laisser passer un véhicule qui le suivait, ne commet aucune faute punissable (consid. 2). Rapporti tra la LOA V e il diritto penale cantonale. Se il conducente di un veicolo non ha contravvenuto a nessuna delle regole stabilite dalla LCAV, non si può ammettere che il suo modo AS 66 I - 1940 21