

BGE 73 IV 34

Bundesgericht (BGE), 1947-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_73_IV_34

FR: ATF 73 IV 34

IT: DTF 73 IV 34

Volltext

34 Mot-Orfahrzeugverkehr. N° 9. II. :MOTORFAHRZEUGVERKEHR CIRCULATION DES VEHICULES AUTOMOBILES 9. Auszug aus dem Urteil des Kassationshofes vom 31. Januar 1947 i. S. Trombetta gegen Staatsanwaltschaft des Kantons Zürich. Art. 29 Abs. 1 MFG. Der Radfahrer darf nicht warnen, wenn das Warnzeichen die Sicherheit des Verkehrs gefährden würde. Wann liegt im unzeitigen Warnen eine Fahrlässigkeit? Art. 29 Abs. 1 LA. Le cycliste ne doit pas avertir lorsque son signal compromettrait la sécurité de la circulation. Quand un signal donne avertissement, constitue-t-il une négligence? Art. 29 & p. 1 LOA. 11 ciclista non deve dare il segnale avvertitore quando la sicurezza della circolazione ne sarebbe compromessa. Quando un segnale dato a controtempo costituisce una negligenza? A. - Als der Radfahrer Trombetta am 19. Februar 1945 kurz nach 12 Uhr, die Birmensdorferstrasse in Zürich überquerend, sich anschickte, mit mässiger Geschwindigkeit in die 15 m breite Baumgartnerstrasse einzufahren, sah er aus 12 bis 13 m Entfernung, wie die Fussgängerin Fanny Kaufmann das rechts gelegene Trottoir der Baumgartnerstrasse eilenden Schrittes verliess, um die andere Seite dieser Strasse zu gewinnen. Obschon er die Absicht hatte, etwa 1,5 m hinter der Fussgängerin durchzufahren, gab er, da sie ihn nicht wahrnahm, aus etwa 2 m Entfernung ein Glockensignal. Erschreckt ging Fanny Kaufmann ein bis zwei Schritte zurück, wodurch sie mit dem Fahrrad zusammensties, 3 m vom Trottoirrand entfernt zu Fall kam und verletzt wurde. B. - Auf Strafantrag der Verletzten vom 18. April 1945 und Anklage der Bezirksanwaltschaft hin verurteilte das Bezirksgericht Zürich Trombetta am 24. September 1945 wegen fahrlässiger Körperverletzung im Sinne von Art. 125 Abs. 1 StGB zu Fr. 50.- Busse. Das Obergericht des Kantons Zürich, an welches der Motorfahrzeugverkehr. No 9. 311 Verurteilte Berufung einlegte, bestätigte dieses Urteil am 26. März 1946. Es warf Trombetta vor, er hätte sich sagen müssen, dass er entgegen der Vorschrift des Art. 20 MFG durch das Läuten gegen die Sicherheit des Verkehrs verstosse, indem er so die Fussgängerin zu einer unberechenbaren Schreckreaktion veranlasse. C. - Mit Nichtigkeitsbeschwerde an den Kassationshof des Bundesgerichts beantragt Trombetta., das Urteil des Obergerichts sei aufzuheben und die Sache zur Freisprechung des Beschwerdeführers an die Vorinstanz zurückzuweisen. Er bestreitet, dass er sich pflichtwidrig verhalten habe. Die Staatsanwaltschaft beantragt, die Beschwerde sei abzuweisen. Der Kassationshof zieht in Erwägung: 3. - Fahrlässig hat der Beschwerdeführer den Zusammenstoss und damit die Verletzungen der Fussgängerin verursacht, wenn er nach den Umständen und nach seinen persönlichen Verhältnissen hätte bedenken und berücksichtigen sollen, dass die Abgabe des Warnsignals die Fussgängerin zu einer objektiv unrichtigen Reaktion veranlassen konnte (Art. 18 Abs. 3 StGB). Das trifft zu. Der Beschwerdeführer kann sich weder auf den von der Vorinstanz angewendeten Art. 20 MFG, der nur für Führer von Motorfahrzeugen gilt, noch auf den entsprechenden an Radfahrer gerichteten Art. 29 MFG berufen, um das Läuten zu rechtfertigen. Nach der letzteren Vorschrift ist die Warnvorrichtung zu

verwenden, wenn die Sicherheit des Verkehrs es erfordert. Darin liegt zugleich das Verbot, zu warnen, wenn dadurch die Sicherheit des Verkehrs gefährdet würde. Das ergibt sich übrigens auch aus dem allgemeinen Gebot an die Strassenbenützer, - alles zu tun, was der Verkehrssicherheit dient, und alles zu lassen, was ihr zuwiderläuft. Dass Art. 40 :MFV, der in Abs. 1 den grundlosen und übermässigen Gebrauch 4er Warn-

36 Motorfahrzeugverkehr. No 9. Vorrichtung untersagt, in Art. 70 Abs. 4 MFV auf die Radfahrer nicht anwendbar erklärt ist, spielt keine Rolle. Die genannte Bestimmung dient in erster Linie - der Beschwerdeführer meint - sogar ausschliesslich - der Bekämpfung von Lärm, die sich gegenüber den Fahrradglocken weniger aufdrängt als gegenüber den Warnvorrichtungen der Motorfahrzeuge. Wenn Art. 70 Abs. 4 MFV den Art. 40 nicht erwähnt, so heisst das deshalb nicht, dass die Radfahrer die Warnvorrichtung nicht nur unbekümmert um den Lärm, sondern auch ohne Rücksicht auf die Verkehrssicherheit gebrauchen dürfen oder gebrauchen sollen. Der Beschwerdeführer ist nicht wegen unnötigen Lärmens, sondern wegen fahrlässiger Verurteilung eines Unfalles gebüsst worden. Seine Fahrlässigkeit liegt darin, dass er ein Signal gegeben hat in einem Augenblick, wo er schon so nahe bei der Fussgängerin war, dass er sie erschrecken konnte. Als langjähriger Radfahrer hat er wissen müssen, dass auf ein in unmittelbarer Nähe des Gewarnten abgegebenes Signal nicht unter allen Umständen eine überlegte und zweckmässige Reaktion zu erwarten ist. Er hätte unter den gegebenen Verhältnissen das Läuten umso mehr unterlassen sollen, als er ja die Absicht hatte, hinter der Fussgängerin durchzufahren, und dies mit 1,5 m Zwischenraum auch ohne Gefahr hätte tun können, ja zu seiner Rechten noch genügend Platz hatte, um den Zwischenraum noch zu vergrössern, wenn er ihn mit 1,5 m als zu knapp bemessen glaubte. Dass die Fussgängerin sich auf das Signal hin rückwärts bewegte, war übrigens nicht ganz abwegig, war sie doch dem in ihrem Rücken liegenden Trottoir, wo sie sich in Sicherheit bringen wollte, am nächsten. Damit hätte der Beschwerdeführer rechnen sollen. Wohl stellt das Gesetz es bis zu einem gewissen Grade in das Ermessen des Radfahrers, ob er warnen will, da er ja selber abschätzen muss, wann die Sicherheit des Verkehrs die Warnung erfordert. Daher kann ihm nicht schlechthin ein Vorwurf gemacht werden, wenn er einmal Motorfahrzeugverkehr. No 10. 37 in einem Falle, wo aufmerksame und gewissenhafte Fahrer in guten Treuen verschiedener Meinung sein können, unnötigerweise warnt oder das Warnen unterlässt, wo es zweckmässig wäre (vgl. BGE 64 I 217). Ein solcher Grenzfall liegt hier aber nicht vor, obwohl andererseits das Verschulden des Beschwerdeführers auch nicht schwer ist. Demnach erkennt der Kassationshof : Die Nichtigkeitsbeschwerde wird abgewiesen. 10. Urteil des Kassationshofes vom 31. Januar 1947. i. S. Polizeirichteramt der Stadt Zürich gegen Klarer. Art. 5 Abs. 1, Art. 61 Abs. 1 MFG, Art. 1 MFV. Ein Automobil darf ohne Fahrzeugausweis von Menschenhand auf öffentlicher Strasse fortbewegt werden. Art. 5 al. 1, art. 61 al. 1 LA, art. 1 RELA. Il n'est pas necessaire qu'un vehicule automobile soit pourvu d'un permis de circulation pour qu'il soit permis de le pousser sur la voie publique 8. A force des bras. Art. 5, cp. 1, art. 61 cp. 1 LOA, art. 1 Ord. LOA. Non occorre che un autoveicolo sia provvisto d'un permesso di circolazione per poter essere spinto sulla pubblica via a forza di braccia.. A. - Als Anton Klarer in der Nacht vom 29. auf den 30. Mai 1946 mit einem Automobil ohne Fahrzeugausweis auf der Reise war, versagte in Zürich der Motor. Um das Fahrzeug von einer Reparaturwerkstatt, in welcher der Mangel nicht behoben werden konnte, in eine andere zu verbringen, nahm Klarer die Hilfe seines Bruders Emil in Anspruch. Dieser setzte sich an das Steuer, während Anton Klarer und Dritte das Fahrzeug stiessen. B. --= Der Polizeirichter der Stadt Zürich büsste Emil Klarer

in Anwendung von Art. 5 und 61 MFG wegen Führens eines Motorfahrzeuges ohne Fahrzeugausweis mit zwanzig Franken. Der Gebüsste verlangte gerichtliche Beurteilung, worauf ihn der Einzelrichter des Bezirks- gerichts Zürich am 28. November 1946 freisprach. 0. ~Gegen dieses Urteil führt der Polizeirichter beim

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