

Der Kassationshof zieht in Erwägung :

Die einzige Bestimmung, die über den Gebrauch des Fahrtrichtungsanzeigers etwas sagt, Art. 75 lit. b MFV, schreibt dessen Betätigung summarisch bei « Abbiegen » vor. Darunter ist das Verlassen der bisher eingehaltenen Fahrbahn zu verstehen, sei es dass das Fahrzeug in eine seitlich abzweigende Strasse, Einfahrt usw. abschwanken, sei es dass es auf seiner Strasse wenden oder sich zwecks Anhaltens auf die linke Strassenseite begeben will ; auch vor einer Strassengabelung, wo nicht von einem eigentlichen Abbiegen gesprochen werden kann, soll der Zeiger betätigt werden. Dagegen kann die Vorschrift nicht so weit interpretiert werden, dass für das blosses Überholen eines andern, fahrenden oder stillstehenden, Fahrzeuges der Zeiger zu stellen wäre. Wer vorfahren will, gibt das, wo nötig, dem vordern Fahrer durch ein kurzes Hupzeichen — bzw. nachts durch Lichtsignale — zu verstehen. Eine vernünftige und begrüssenswerte automobilistische Gepflogenheit geht indessen, über Art. 75 lit. b hinaus, dahin, dass das Fahrzeug, das sich *aus dem Halt* wieder in Bewegung setzt, wenn es am linken Strassenrande stand den rechten, oder wenn es, vom rechten Strassenrande anfahrend, an einem vor ihm stehenden Wagen vorbei muss, den linken Zeiger stellt. Nach dieser Regel hätte allerdings der Beschwerdeführer, wenn er nach einem Anhalten am rechten Trottoir an dem vor ihm stehenden andern Autobus vorbei wieder anfuhr, den linken Zeiger stellen sollen. Aber eine gesetzliche Vorschrift hiefür besteht nicht.

Entscheidend fällt jedoch in Betracht, dass nach seiner von der Vorinstanz nicht bestrittenen Darstellung der Beschwerdeführer seinen Autobus *nicht angehalten* hat, sondern nach Empfang des Abfahrtszeichens gleich weitergefahren ist. Unter diesen Umständen konnte der Beschwerdeführer in guten Treuen der Auffassung sein, da er nicht angehalten habe, brauche er auch — selbst

wenn er grundsätzlich sich an die erwähnte Regel der Fahrpraxis hielt — den Zeiger nicht zu stellen. Von der gleichen Voraussetzung hängt ab, ob ein Verstoss gegen Art. 25 MFG anzunehmen wäre, indem der Beschwerdeführer sein Fahrzeug nicht hätte wieder in Bewegung setzen und auf die Fahrbahn hinauslenken dürfen, ohne sich zuvor nach hinten zu orientieren, ob er dies ohne Störung eines bereits im Vorfahren begriffenen Fahrzeuges tun könne.

Verkehrstechnisch war allerdings die Situation — sowohl hinsichtlich der Zeigerbetätigung als der Rückwärtsbeobachtung — gleich, wie wenn der Beschwerdeführer angehalten hätte. Der nachkommende Führer Lingg konnte ohne weiteres annehmen, der Autobus halte an. Es ginge aber zu weit, den Beschwerdeführer deswegen zu strafen, weil er im Moment die Überlegung nicht anstellte, er könnte durch sein unklares Verhalten in einem hinter ihm herkommenden Fahrer jenes Missverständnis hervorgerufen haben. Es war seitens des Beschwerdeführers ein kleiner Irrtum, wie er jederzeit vorkommt ; aber eine schuldhaft, strafrechtlich zu ahndende Unterlassung kann darin, ungeachtet des eingetretenen schädlichen Erfolges, nicht erblickt werden. Der Unfall muss in der zivilrechtlichen Abwandlung seine Regelung finden.

Demnach erkennt der Kassationshof :

Die Nichtigkeitsbeschwerde wird gutgeheissen, das angefochtene Urteil aufgehoben und der Beschwerdeführer von Schuld und Strafe freigesprochen.

33. Urteil des Kassationshofs vom 25. September 1939
i. S. Pfenninger gegen Kreisamt V Dörfer.

Lernfahrt, Art. 14 MFG. Begriff derselben. Keine Geltung des persönlichen Strafausschlussgrundes des Art. 14 MFG für das kantonale Strafrecht.

Verhältnis von Art. 65 Abs. 4 MFG (Absorptionsprinzip bei Idealkonkurrenz zwischen eidgenössischen und kantonalen Strafbestimmungen) zu Art. 21 BStrP (Strafschärfungsprinzip).

Course d'apprentissage, art. 14 LA. Définition. La qualité d'élève conducteur n'exclut point la responsabilité pénale au regard du droit cantonal.

Rapports de l'art. 65 al. 4 LA (absorption du délit le moins grave par le plus grave en cas de concours idéal entre deux infractions prévues, l'une par le droit fédéral et l'autre par le droit cantonal) avec l'art. 21 PPF (augmentation de la peine prévue pour le délit le plus grave).

Corsa per imparare a condurre, art. 14 LCAV. Definizione. La qualità di allievo non esclude la responsabilità riguardo al diritto cantonale.

Relazione tra l'art. 65 cp. 4 LCAV (il delitto meno grave è assorbito dal delitto più grave nel caso in cui vi sia concorso ideale tra due infrazioni previste l'una dal diritto federale, l'altra dal diritto cantonale) e l'art. 21 CPF (aumento della pena prevista pel delitto più grave).

A. — Am 16. Juli 1938 stürzte das vom Beschwerdeführer Pfenninger gesteuerte Auto, in welchem ausser Pfenninger selber noch sein Vater, sowie zwei Frauen und ein Mädchen sassen, in der Nähe von Landquart in einen Fabrikkanal. Während sich der Beschwerdeführer durch Schwimmen retten konnte, ertranken die übrigen Insassen des Autos.

Der Beschwerdeführer, der am 22. Juni 1920 geboren ist, war seit dem 2. Juli 1938 im Besitz eines Lernfahrausweises. Sein Vater hatte ihm jedoch schon seit einigen Jahren öfters die Lenkung des Autos überlassen. So hatte der Beschwerdeführer auch am Unfalltage das Auto von Schiers über Davos-Lenzerheide-Chur gesteuert, während sein Vater neben ihm Platz genommen hatte. Vor dem Unfall hatte der Beschwerdeführer seine Geschwindigkeit wegen der dort befindlichen Kurve von ca. 80 km auf 50-60 km herabgesetzt. Der Wagen geriet jedoch auf der nassen Strasse ins Schleudern, demolierte dabei drei eiserne Zaunpfosten und stürzte über die Böschung in den Kanal hinunter.

B. — Das Kreisgericht der V Dörfer hat am 17. Dezember 1938 den Beschwerdeführer wegen Übertretung des Art. 25 MFG und fahrlässiger Tötung zu einem Monat

Gefängnis, bedingt erlassen, sowie zu Fr. 2000.— Geldbusse verurteilt.

Auf Beschwerde des Pfenninger hin hat der Kleine Rat des Kantons Graubünden mit Urteil vom 3. April 1939 die Busse auf Fr. 400.— herabgesetzt, im übrigen dagegen das Urteil der 1. Instanz bestätigt.

Die beiden kantonalen Instanzen haben angenommen, die Fahrt sei keine Lernfahrt im Sinne von Art. 14 Abs. 1 MFG gewesen, bei der die Begleitperson, also der Vater Pfenninger, die Verantwortung als Führer trug. Der Beschwerdeführer habe den Lernfahrausweis nicht gelöst, um fahren zu lernen, sondern nur, weil dies Voraussetzung für die Erlangung des Führerausweises sei. Die Fahrt sei auch deshalb keine Lernfahrt gewesen, weil ausser der Begleitperson noch weitere Passagiere mitgefahren seien. Ferner könne eine Fahrt, die so grosse Anforderungen an den Lenker stelle, nicht als blosser Lernfahrt betrachtet werden. Der Beschwerdeführer habe daher die Verantwortlichkeit für seine gegen Art. 25 MFG verstossende Fahrweise selber zu tragen; infolge der Verletzung von Art. 25 MFG sei er ferner der fahrlässigen Tötung schuldig.

C. — Gegen den Entscheid des Kleinen Rates hat Pfenninger die Nichtigkeitsbeschwerde an den Kassationshof des Bundesgerichts ergriffen mit dem Antrag auf Aufhebung des angefochtenen Urteils und Freisprechung. Er macht geltend, dass eine Lernfahrt immer dann vorliege, wenn der Inhaber eines Lernfahrausweises in Begleitung des Fahrlehrers ein Motorfahrzeug führe. Die Verurteilung des Beschwerdeführers bedeute daher eine Verletzung des in Art. 14 Abs. 1 MFG aufgestellten Grundsatzes der Nichtverantwortlichkeit des Fahrschülers.

Der Kassationshof zieht in Erwägung:

1. — Dem Beschwerdeführer ist darin beizupflichten, dass jede Fahrt, die der Inhaber eines Lernfahrausweises in Begleitung des Fahrlehrers unternimmt, als Lernfahrt im Sinne von Art. 14 Abs. 1 MFG anzusehen ist. Die von der Vorinstanz gemachte Unterscheidung, wonach mass-

gebend sein soll, ob die Fahrt zu Lernzwecken ausgeführt werde oder nicht, ist praktisch nicht durchführbar. Jede Fahrt dient schliesslich dazu, die Übung und Erfahrung des Führers zu vervollkommen. Wenn die Vorinstanz darauf abstellen will, ob die durchfahrene Strecke schwierig sei oder nicht, so ist ihr entgegenzuhalten, dass der Fahrschüler mit fortschreitender Ausbildung auch grössere, verkehrsreichere und gefährlichere Strecken selbständig, wenn auch unter der Kontrolle des Fahrlehrers, zurücklegen muss, um die erforderliche Fahrsicherheit zu erlangen. Wieso eine solche Lehrfahrt nicht im Rahmen einer Autotour soll vorgenommen werden können, ist nicht einzusehen. Das Wesentliche ist die Anwesenheit der verantwortlichen Begleitperson. Auch die Mitnahme weiterer Passagiere vermag der Fahrt den Charakter einer Lernfahrt nicht zu nehmen, da das Gesetz diesbezüglich kein Verbot enthält.

2. — War aber die Fahrt eine Lernfahrt, so traf die strafrechtliche Verantwortlichkeit für Verstösse gegen die Fahrvorschriften des MFG nach Art. 14 Abs. 1 die Begleitperson, hier also den Vater Pfenninger, während der Beschwerdeführer als Fahrschüler dafür nicht zur Verantwortung gezogen werden konnte. Hieraus folgt jedoch entgegen der Meinung des Beschwerdeführers nicht, dass auch eine Bestrafung wegen fahrlässiger Tötung ausgeschlossen sei. Wie in BGE 63 I 254 entschieden wurde, gilt der persönliche Strafausschlussgrund des Art. 14 MFG lediglich für den Bereich des eidgenössischen Rechts, nicht dagegen auch für das kantonale Strafrecht. Unter dem Gesichtspunkt des kantonalrechtlichen Delikts der fahrlässigen Tötung durfte daher die Vorinstanz dem Beschwerdeführer eine objektive Verletzung des Art. 25 MFG, die in einer den Strassenverhältnissen nicht angepassten Geschwindigkeit bestand und die vom Beschwerdeführer mit Recht nicht bestritten, sondern ausdrücklich zugegeben wird, zur Last legen, obwohl er nach Bundesrecht dafür nicht bestraft werden durfte.

3. — Auf das Strafmass war der Umstand, dass die

Vorinstanz den Beschwerdeführer auch der Übertretung von Art. 25 MFG für schuldig erachtete, ohne Einfluss. Denn nach Art. 65 Abs. 4 MFG (der nach BGE 61 I 435 bei Idealkonkurrenz zwischen eidgenössischen und kantonalen Strafbestimmungen trotz Art. 21 BStrP als Sonderbestimmung weiterhin gilt; vergl. die nicht publ. Entscheidung des Kassationshofes i. S. Bühler vom 21. Juni 1938 und Sandhofer vom 18. Juli 1938) gelangte die für die Körperverletzung als das schwerere Delikt geltende Strafe allein zur Anwendung, und zwar ohne Erhöhung wegen der gleichzeitig als vorliegend betrachteten Straftat des eidgenössischen Rechts. Die gegen die von der Vorinstanz ausgesprochene Strafe gerichtete Beschwerde ist daher abzuweisen.

Demnach erkennt der Kassationshof:

Die Nichtigkeitsbeschwerde wird abgewiesen.

34. Urteil des Kassationshofs vom 25. September 1939 i. S. Contat gegen Bern, Generalprokurator.

Bemessung der zulässigen Geschwindigkeit unmittelbar nach dem *Abblenden* der Scheinwerfer. — *Unbeleuchteter* landwirtschaftlicher Fuhrwerkzug: Berücksichtigung einer Gesichtstäuschung beim Autoführer (Art. 25, 33 MFG).

Appréciation de la vitesse admissible lorsque le conducteur vient d'éteindre ses grands phares. — Véhicule agricole sans éclairage: Illusion d'optique du conducteur prise en considération par le juge (art. 25 et 33 LA).

Valutazione della velocità ammissibile subito dopo che il conducente ha interrotto la luce abbagliante dei fari. Veicolo agricolo non illuminato: illusione ottica del conducente presa in considerazione dal giudice (art. 25 e 33 LCAV).

A. — Am 8. November 1938 um 17.45 Uhr fuhr der Landwirt Ernst Tschanz mit einem zweispännigen Grasfuder und einem daran angehängten leeren Mistwagen, vom Felde heimkehrend, ohne Licht auf der Strasse Thun-Bern von Rothachen nach Oppligen. In dem Momente, als das vordere von zwei in der Gegenrichtung heranfahrenden Automobilen das Grasfuder kreuzte, wurde der Mistwagen von hinten von dem ihn einholenden Personen-