

54. Urteil des Kassationshofes vom 3. November 1950 i.S. Grassl gegen Motorfahrzeugkontrolle des Kantons Graubünden.

1. *Art. 25 Abs. 1 und 27 Abs. 1 MFG* gelten auch für Motorfahrzeuge öffentlicher Verkehrsbetriebe.
2. Das gleichzeitig von rechts kommende Fahrzeug hat das Vortrittsrecht auch dann, wenn das andere auf einer Strasse mit dichterem Verkehr fährt. Auch der auf der Hauptverkehrsader Fahrende hat bei unübersichtlichen Einmündungen die Geschwindigkeit herabzusetzen.
3. Verhältnis von Art. 27 Abs. 1 zu Art. 25 Abs. 1 MFG.

1. *Les art. 25 al. 1 et 27 al. 1 LA* visent aussi les véhicules à moteur d'entreprises publiques.
2. Le véhicule qui vient en même temps de droite jouit de la priorité même si l'autre roule sur une route plus fréquentée. Le véhicule circulant sur l'artère la plus importante est aussi tenu de ralentir aux croisées ou aux bifurcations masquées.
3. Relation entre les art. 27 al. 1 et 25 al. 1 LA.

1. *Gli art. 25 cp. 1 e 27 cp. 1 LA* valgono anche per gli autoveicoli d'impresa pubbliche.
2. L'autoveicolo che viene contemporaneamente da destra ha la precedenza, anche se l'altro autoveicolo circola su una strada più frequentata. Anche l'autoveicolo che circola sull'arteria più importante è tenuto a rallentare se ai crocevia e alle biforcazioni la visuale non è libera.
3. Relazione tra gli art. 27 cp. 1 e 25 cp. 1 LA.

A. — Grassl, Chauffeur im Autobusbetrieb des Kurvereins Davos, führte am Vormittag des 19. Januar 1950 einen kursmässigen Autobus auf der leicht abfallenden Kantonsstrasse von Davos-Platz nach Davos-Dorf, die einen hartgepressten und infolge der sehr kalten Witterung gefrorenen Schneebeleg trug. Der Autobus war nicht mit Schneeketten versehen. Bei der von rechts in spitzem Winkel in die Kantonsstrasse einmündenden Dischmastrasse in Davos-Dorf stiess er mit einem aus dieser Strasse kommenden, nach links (gegen Davos-Platz) in die Kantonsstrasse einbiegenden Personenautomobil zusammen, das von Christian Tester geführt war. Die Sicht von der einen in die andere Strasse war am Unfalltage durch einen bei der Einmündung zwischen den beiden Strassen liegenden Schneehaufen behindert. Der Autobus fuhr bei der Annäherung an die Dischmastrasse mit 27-28 km/Std. Er kam, nach links abgedreht und unter Hinterlassung verhältnismässig kurzer Brems- und Rutschspuren, nach dem

Zusammenstoss an der Einmündung der Dischmastrasse zum Stehen. Beide Fahrzeuge, namentlich das Personenautomobil, wurden beschädigt.

B. — Die Motorfahrzeugkontrolle des Justiz- und Polizeidepartementes des Kantons Graubünden büsste am 8. März 1950 die beiden Fahrzeugführer wegen übersetzter Geschwindigkeit in Anwendung von Art. 25 Abs. 1 und Art. 58 MFG, Grassl mit Fr. 30.—, Tester mit Fr. 20.—.

Grassl beschwerte sich beim Kleinen Rat des Kantons Graubünden. Dieser nahm in seinem Entscheid vom 4. August 1950 an, beide Fahrzeugführer treffe ein gleich grosses Verschulden, und hiess die Beschwerde teilweise dahin gut, dass er die Busse für Grassl ebenfalls auf Fr. 20.— festsetzte.

C. — Grassl führt Nichtigkeitsbeschwerde mit dem Antrag, der Entscheid des Kleinen Rates sei aufzuheben und der Beschwerdeführer freizusprechen. Die Beschwerde wird im wesentlichen damit begründet, dass die Fahrzeuge der öffentlichen Verkehrsbetriebe privilegiert sein müssten, weil sie den Fahrplan einzuhalten hätten. Auf alle Fälle müsse das Privileg dahin gehen, dass ihnen das Vortrittsrecht zukomme. Strassen, auf denen Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs zirkulierten, müssten deshalb immer als Hauptverkehrsstrassen angesehen werden. Der Lenker eines öffentlichen Verkehrsmittels müsse sich darauf verlassen können, dass sein Vortrittsrecht von anderen Motorfahrzeugen beachtet werde. Der Zusammenstoss sei nicht auf übersetzte Geschwindigkeit des Autobusses zurückzuführen, sondern darauf, dass Tester ganz sorglos in die Hauptverkehrsstrasse eingebogen sei und dazu noch die Biegung eng genommen habe.

D. — Die kantonale Motorfahrzeugkontrolle beantragt, die Beschwerde sei abzuweisen.

Der Kassationshof zieht in Erwägung:

1. — Der Führer muss sein Fahrzeug ständig beherrschen und die Geschwindigkeit den gegebenen Strassen- und Verkehrsverhältnissen anpassen. Er hat namentlich in Ort-

schaften und auch sonst überall da, wo das Fahrzeug Anlass zu Verkehrsstörung oder Unfällen bieten könnte, den Lauf zu mässigen oder nötigenfalls anzuhalten (Art. 25 Abs. 1 MFG). An Strassenkreuzungen und Strassengabelungen hat er die Geschwindigkeit so zu mässigen, dass er dem von rechts kommenden Motorfahrzeug den Vortritt lassen kann (Art. 27 Abs. 1 MFG).

Inwiefern diese Vorschriften für Motorfahrzeuge öffentlicher Verkehrsbetriebe nicht gelten sollten, ist nicht zu ersehen. Das Gesetz macht für solche Fahrzeuge keine Ausnahme, und auch die Vollziehungsverordnung zum Motorfahrzeuggesetz stellt für sie Sondervorschriften nur insoweit auf, als die Natur der Sache sie zwingend nahe legt, nämlich für Strassenbahnen, denen gegenüber der Motorfahrzeugführer sich nach besonderen Regeln verhalten muss, weil sie auf Schienen fahren (Art. 61 MFV). Es versteht sich, dass derart einschneidende Ausnahmen von der allgemeinen Verkehrsordnung, wie der Beschwerdeführer sie wünscht, nicht auf dem Wege der Rechtsprechung eingeführt werden können. Das Bundesgericht hat es denn auch stets abgelehnt, den Fahrzeugen öffentlicher Verkehrsbetriebe in bezug auf Fahrgeschwindigkeit ein Privileg zuzuerkennen. Nicht einmal die Strassenbahnen haben ein solches; die Sorge für die Sicherheit des Verkehrs verdient den Vorrang vor der Sorge für die Einhaltung des Fahrplanes (BGE 61 I 408). Umsomehr muss das für Motorfahrzeuge gelten, denen die anderen Strassenbenützer nicht notwendigerweise ansehen, ob sie dem öffentlichen Verkehr dienen oder privaten Verkehr besorgen. Es würde zu Unsicherheit führen, die die Gefahren des Strassenverkehrs erhöhen würde, wenn Motorfahrzeuge öffentlicher Betriebe unter Berufung auf den Fahrplan die Verkehrsregeln missachten, insbesondere die den Strassen- und Verkehrsverhältnissen angemessene Geschwindigkeit überschreiten und Vortrittsrechte beanspruchen dürften, die andere Motorfahrzeuge in gleicher Lage nicht haben. Die öffentlichen Verkehrsbetriebe haben Verzögerungen und Stockungen,

die sich aus der Konkurrenz mit dem übrigen Strassenverkehr und den dafür geltenden Vorschriften notwendig ergeben, bei Aufstellung der Fahrpläne einzurechnen, und sie tun es auch. Genügt im einzelnen Falle der vorgesehene Spielraum nicht, um eine Verspätung zu vermeiden — dass das im vorliegenden Falle zugetroffen habe, wird übrigens nicht einmal behauptet —, so berechtigt das den Führer des öffentlichen Fahrzeugs nicht, sich über die Verkehrsvorschriften hinwegzusetzen.

Der Beschwerdeführer hatte daher Art. 25 Abs. 1 und 27 Abs. 1 MFG in gleicher Weise zu befolgen wie jeder andere Motorfahrzeugführer.

2. — Eine Privilegierung in dem Sinne, wie der Beschwerdeführer sie beanspruchen möchte, ergibt sich auch nicht daraus, dass er auf der Hauptverkehrsader gefahren ist. Gewiss hat nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts (BGE 63 I 126; 64 II 158; 68 II 126; 71 IV 100) der aus einer Nebenstrasse kommende Vortrittsberechtigte dem Umstande Rechnung zu tragen, dass der Verkehr auf der Hauptverkehrsader dichter ist und flüssiger sein darf als auf der Nebenstrasse; er darf sein Vortrittsrecht nicht ausüben, wenn der mit angemessener Geschwindigkeit auf der Hauptader Fahrende nicht mehr in der Lage ist, ihm den Vortritt zu lassen. Das bedeutet aber nicht, dass der auf der Hauptverkehrsader fahrende Führer sich schlechthin so verhalten dürfte, als ob er der Vortrittsberechtigte wäre, es den aus den Nebenstrassen Kommenden überlassend, sich vorzusehen, dass sie mit seinem Fahrzeug nicht zusammenstossen. Eine solche Ordnung widerspräche dem Art. 27 MFG (BGE 73 IV 196). Die Benützer der Hauptverkehrsader haben zum vornherein damit zu rechnen, dass sie in die Lage kommen könnten, einem aus der Nebenstrasse Kommenden den Vortritt lassen zu müssen; sie haben ihre Geschwindigkeit jedenfalls bei unübersichtlichen Einmündungen herabzusetzen.

3. — Der Beschwerdeführer hat das nicht, jedenfalls nicht in angemessener Weise, getan. Für schwere Motor-

wagen, wie der von ihm geführte Autobus einer ist, setzt Art. 43 MFV die Höchstgeschwindigkeit innerorts auf 30 km/Std. fest. Diese Höchstgeschwindigkeit versteht sich ihrem Wesen nach für normale und gute Fahrverhältnisse. Für die vorliegenden anormalen Verhältnisse genügte es daher nicht, bloss um 2-3 km/Std. langsamer zu fahren.

Nach der verbindlichen Feststellung der Vorinstanz war der Schneebeleg der Strasse hartgepresst und gefroren. Dadurch wurde die Anhaltmöglichkeit beeinträchtigt; je glätter und härter die Unterlage ist, umso geringer ist die Adhäsion der Fahrzeugreifen und umso schwächer die Bremswirkung. Die Vorinstanz stellt denn auch verbindlich fest, dass die Wirkung der Bremsen bei solcher Fahrbahn, wie sie hier vorlag, mit oder ohne Schneeketten unberechenbar ist. Die Behauptung des Garagechefs Rohner vom Kurverein, von der der Beschwerdeführer selber sagt, sie möge auf den ersten Blick als unmöglich erscheinen, ist demgegenüber nicht zu hören, ganz abgesehen davon, dass sie der Erfahrung widerspricht. Ob dem Beschwerdeführer der Schneebeleg tatsächlich zum Verhängnis geworden ist, ist unerheblich, wie auch dahingestellt bleiben kann, ob die den Verhältnissen nicht angepasste Geschwindigkeit Ursache oder Mitursache des Zusammenstosses geworden ist. Art. 25 Abs. 1 und Art. 27 Abs. 1 MFG setzen nicht eine konkrete Gefährdung des Verkehrs oder sogar eine Hinderung oder Störung desselben voraus; die dort umschriebenen Tatbestände werden der *abstrakten* Gefährdung wegen mit Strafe bedroht. Wer in einer den Verhältnissen unangemessenen Weise fährt, ist strafbar auch dann, wenn es zu keinem Zusammenstoss kommt. Die verhältnismässig kurzen Spuren, die der Autobus hinterliess, beweisen übrigens nicht, dass der Beschwerdeführer die Geschwindigkeit seines Fahrzeuges beherrschte, denn nach dem Polizeirapport handelte es sich um Brems- und *Rutsch*-spuren, diese offenbar verursacht durch den Zusammenstoss mit dem Wagen des Tester, sodass die Länge der Spur

nichts Schlüssiges darüber sagt, wie lange der Bremsweg an sich gewesen wäre.

Dazu kommt, dass die Strasse in der Fahrriichtung des Autobus ein, wenn auch nur leichtes, Gefälle hat.

Vor allem aber hatte der Beschwerdeführer auch dem Umstande Rechnung zu tragen, dass in dem durch die beiden Strassen gebildeten spitzen Winkel ein Schneehaufen lag, der die Sicht von der Kantonsstrasse in die Einmündung der Dischmastrasse und umgekehrt behinderte. Das mag weniger für den Beschwerdeführer auf dem hochgelegenen Fahrersitz im Autobus als für kleinere aus der Dischmastrasse kommende Fahrzeuge von Bedeutung gewesen sein, doch musste eben der Beschwerdeführer mit solchen rechnen.

4. — Nach dem Gesagten wäre der Beschwerdeführer nicht gestützt auf die allgemeine Norm des Art. 25 Abs. 1, sondern nach der Sondernorm des Art. 27 Abs. 1 MFG zu bestrafen gewesen (BGE 73 IV 196). Das ändert jedoch am Verschulden nichts, und der Strafrahmen ist für Übertretung beider Bestimmungen derselbe (Art. 58 MFG).

Demnach erkennt der Kassationshof:

Die Nichtigkeitsbeschwerde wird abgewiesen.

III. VERFAHREN

PROCÉDURE

55. Auszug aus dem Urteil des Kassationshofes vom 1. Dezember 1950 i. S. Schmucki gegen Staatsanwaltschaft des Kantons Thurgau.

Art. 2 Abs. 2 StGB, Art. 269 Abs. 1 BStP. Wenn das kantonale Urteil unter altem Recht gefällt worden ist, kann der Kassationshof auf Nichtigkeitsbeschwerde hin nicht milderes neues Recht anwenden.