

langt werden, dass die Art und Weise der Signalisierung den Vorschriften entspreche. Freilich kann keine Rede davon sein, dass Abweichungen von diesen Vorschriften die Signalisierung überhaupt ungültig machen. Vielmehr kommt ihnen nur insofern Bedeutung bei, als sie die Nichtbeachtung des Signals durch den Führer unter Umständen entschuldbar erscheinen lassen. Dass das Fehlen des vorgeschriebenen Vorsignals hier eine Rolle spielte, hat die Vorinstanz verneint, weil das Signal selbst auf grosse Distanz frei zu sehen war. Die Möglichkeit des Übersehens war bei umsichtiger Führung also minim, und die Vorinstanz nimmt an, dass Hilferiker das Signal gesehen hat, sie wertet seine gegenteilige Behauptung als eine offensichtlich leere Ausrede. Diese tatsächliche Feststellung lässt sich vor dem Kassationshof nicht anfechten (Art. 275 BStrP). Dass sodann das Vortrittssignal nicht 50 m vor der Gabelung stand, war kein Fehler; es darf, wo die Verkehrsverhältnisse es erfordern, entfernter oder näher aufgestellt werden (Art. 5 Abs. 3 BRB vom 26. März 1934). Ernster zu nehmen scheint bei erster Betrachtung der Einwand des Beschwerdeführers, dass das Signal, so wie es aufgestellt war, gar nicht auf die Gabelung der beiden Hauptstrassen bezogen werden musste, sondern auf die Kreuzung mit der Querstrasse, welche ca. 36 m nach der Gabelung (von Wildeggen aus) die beiden Strassengabeln verbindet. Zugegeben ist, dass der Fahrzeugführer, der von Ruppertschwil her fährt, einen Moment versucht sein könnte, das Vortrittssignal ausschliesslich auf die nächste Strassenkreuzung zu beziehen, d. h. auf diejenige mit der Querstrasse, die ungefähr im normalen reglementarischen Abstand von 50 m — nämlich genau 46 m — hinter dem Signal liegt. Doch überblickt er schon hier frei die Gabelung der beiden Hauptstrassen etwas weiter vorne, die Querstrasse ist nur um das kleine Rasendreieck, das sie ausschneiden hilft, von der Gabel entfernt, sie ist praktisch gesehen Teil der Gabelung, und darum wird schliesslich doch jeder Fahrzeugführer ganz natürlicherweise das Vor-

trittssignal auf beides beziehen und hauptsächlich auf die Gabelung, deren Wichtigkeit ihm durch die dort stehenden grossen Wegweiser noch auffällig vorgeführt wird.

3. — Wenn übrigens dem Beschwerdeführer die teils mangelhafte, teils unklare Signalisierung zugute gehalten und wenn anerkannt werden wollte, dass er sich des Vortrittsrechts des Lastwagenszuges nicht bewusst zu sein brauchte, dass er vielmehr nach der Regel des Art. 47 Vo MFG sich selbst für vortrittsberechtigt halten durfte, so wäre mit der Vorinstanz zu sagen, dass er sich gegen Art. 25 MFG vergangen hätte, wenn er noch versuchte, vor dem Lastenzug durchzufahren. Wohl hätte er sich in diesem Bewusstsein sagen dürfen, dass es am andern sei, seine Geschwindigkeit zu verringern, eventuell anzuhalten, um ihn durchzulassen. Allein er sah und rechnete damit, dass es der andere nicht tat. Beweis ist seine Äusserung zum Nebenmann: Hier komme ich noch durch! Also musste er es tun, denn jeder Fahrzeugführer ist verpflichtet, sich auf das erkannte, wirklich oder vermeintlich unrichtige Verhalten des andern Strassenbenützers einzustellen und das Mögliche beizutragen, um einen Unfall zu verhüten.

Demnach erkennt der Kassationshof:

Die Kassationsbeschwerde wird abgewiesen.

14. Urteil des Kassationshofes vom 1. Februar 1937

i. S. Wyler gegen Beyeler

und Staatsanwaltschaft des Kantons Solothurn.

BStrP:

1. Blosser Vermutungen der kantonalen Behörde sind keine für den Kassationshof verbindliche Feststellungen im Sinne von Art. 275 Abs. 1. Erw. 1.
2. Über die Möglichkeit, Zivilansprüche adhäsionsweise im Strafverfahren geltend zu machen, entscheidet ausschliesslich das kantonale Recht. Erw. 3.

MFG:

1. Linksausweichen zur Vermeidung eines Zusammenstosses. Erw. 2.
2. Es ist entschuldigbar, wenn bei plötzlich auftauchender Gefahr von verschiedenen zur Verfügung stehenden Abwehrmassnahmen nicht die objektiv geeignetste ergriffen wird. Erw. 2.

A. — Am 29. Oktober 1935, ungefähr 10.50 Uhr, stiessen auf der 7,30 m breiten, asphaltierten Landstrasse Balsthal-Holderbank in einer leichten Kurve östlich von Balsthal die Personenautomobile des Beschwerdeführers Wyler und des Beschwerdegegners Beyeler zusammen. Die Strasse steigt von Balsthal her leicht an und läuft an der Kollisionsstelle einem Abhang entlang; rechts — aus der Richtung Balsthal gesehen — geht das Gelände in die Höhe, nach links fällt es als ziemlich steile, mit Bäumen bewachsene Böschung ab. Zur Zeit des Unfalls regnete es stark.

Beyeler kam mit seinem Fiat-Balillawagen von Balsthal her, Wyler mit seinem Fordwagen aus der Richtung Holderbank. Beide fuhren zunächst auf ihrer rechten Strassenseite. Bei der Kurve, die sich für ihn als Rechtskurve darstellte, schwenkte Beyeler in die Strassenmitte ab. Wyler gewährte dieses Manöver auf eine Entfernung von 40-60 m und riss seinen Wagen, um einen Zusammenstoss zu vermeiden, ebenfalls nach links herum. Daraufhin lenkte Beyeler, als er seinerseits den Wagen Wylers bemerkt hatte, sein Fahrzeug wieder auf die rechte Strassenseite zurück. So kam es trotzdem zum Zusammenstoss, wobei die Wagen stark beschädigt und die beiden Führer sowie die mitfahrende Frau Beyeler erheblich verletzt wurden.

B. — Der zugezogene Landjäger erhob gegen Beyeler Strafanzeige, Beyeler gegen Wyler Strafklage. Das Amtsgericht Balsthal-Thal und Gäu erklärte beide der Übertretung von Art. 26, Wyler ausserdem der Übertretung von Art. 25 MFG schuldig und verurteilte Beyeler zu einer Busse von Fr. 90.— und Wyler zu einer solchen von Fr. 60.—.

Das Obergericht des Kantons Solothurn, an welches beide Führer appellierten, erhöhte durch Urteil vom 30. Oktober 1936 die Busse für Beyeler auf Fr. 150.— und diejenige für Wyler auf Fr. 100.—. Es stellte fest, dass Beyeler bei der Kurve in der Mitte der Strasse fuhr, sei es, weil er durch die Zentrifugalkraft abgetrieben wurde, sei es, weil er dem auf der Bergseite in Strömen die Strasse hinunterlaufenden Wasser ausweichen wollte. Nach den Aussagen eines Augenzeugen (Heutschi) und dem eigenen Geständnis Beyelers könne die Strassenmitte sogar um weniges überschritten gewesen sein. Wyler sei der irrthümlichen Meinung gewesen, dass Beyeler geradezu auf ihn lossteuere. Tatsächlich hätte Wyler aber auf der rechten Seite noch genügend Platz zur Durchfahrt gehabt. Auch habe er die für die Unfallverhütung naheliegendste und zweckmässigste Vorkehrung des Bremsens nur deswegen nicht treffen können, weil er mit einer den Strassenverhältnissen nicht angepassten Geschwindigkeit gefahren sei. Er selbst gebe sie mit 45 Std./km an, sehr wahrscheinlich habe sie aber noch mehr betragen. Diese Geschwindigkeit habe auf der abfallenden und glitschigen Strasse wegen der Schleudergefahr das sofortige Bremsen verunmöglicht. Auch liege die Vermutung nahe, dass Wyler die Kurve zu schneiden beabsichtigt habe.

Beyeler sei deshalb wegen Übertretung von Art. 26 und Wyler wegen Übertretung von Art. 26 und 25 MFG zu bestrafen, und zwar Beyeler schwerer, weil er die primäre Ursache gesetzt habe für den Unfall.

Das Schadenersatzbegehren Wylers (welches im übrigen aus den Akten nicht ersichtlich ist) sei nur grundsätzlich und nicht ziffernmässig gestellt und müsse auf den Zivilweg verwiesen werden.

C. — Wyler hat die Nichtigkeitsbeschwerde an den Kassationshof des Bundesgerichtes ergriffen mit den Anträgen:

1. der Beschwerdeführer sei von der Übertretung der Art. 25 und 26 MFG mit Entschädigung freizusprechen;

2. Beyeler sei dem Beschwerdeführer gegenüber grundsätzlich zu vollem Schadenersatz zu verurteilen.

Durch Verfügung des Präsidenten des Kassationshofes vom 7. Dezember 1936 ist das mit der Beschwerde gestellte Sistierungsgesuch gutgeheissen und die Vollstreckung des obergerichtlichen Urteils vorsorglich eingestellt worden.

Das Obergericht hat in seiner Vernehmlassung auf die Motive des angefochtenen Urteils verwiesen.

Beyeler hat Abweisung der Beschwerde beantragt.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung :

1. — Der Beschwerdeführer hat in der Strafuntersuchung erklärt, mit einer Geschwindigkeit von etwa 45 Std/km gefahren zu sein. Demgegenüber nimmt die Vorinstanz an, die Geschwindigkeit habe « sehr wahrscheinlich » noch mehr betragen. Damit spricht sie indessen lediglich eine Vermutung aus, die keine Feststellung im Sinne von Art. 275 Abs. 1 BStrP und damit keine genügende Grundlage für die Bestrafung bildet. Auch sind entgegen der Auffassung des Beschwerdegegners Beyeler die Wucht und die Folgen des Anpralles nicht schlüssig für eine höhere Geschwindigkeit. Da zugestandenermassen auch Beyeler mit etwa 40 Std/km Geschwindigkeit fuhr, musste der Zusammenstoss notwendig ein heftiger sein ; und wenn der Wagen Beyelers zunächst zurückgeschoben und dann um seine eigene Achse gedreht wurde, so erklärt sich das schon hinreichend daraus, dass Wyler immerhin mit einer etwas grössern Geschwindigkeit und dazu abwärts, Beyeler dagegen aufwärts fuhr, ferner daraus, dass der Zusammenstoss nicht frontal erfolgte, sondern der Wagen Beyelers etwas seitlich angefahren wurde. Ebenso wenig lässt die Angabe Wylers vor Obergericht, er hätte nicht mehr stoppen können, ohne über die Böschung hinuntergeschleudert zu werden, auf eine höhere Geschwindigkeit schliessen. Die beiden Wagen befanden sich nach der unbestrittenen Darstellung Wylers noch etwa 40-60 m voneinander entfernt, als Wyler den Wagen Beye-

lers auf der Mitte der Strasse daherkommen sah. Da auch Beyeler mit einer Geschwindigkeit von ca. 40 Std/km fuhr, hatte also Wyler bei einer eigenen Fahrgeschwindigkeit von 45 Std/km im besten Falle eine Wegstrecke von 30 m zur Verfügung bis zum Zusammentreffen mit dem Wagen Beyelers. Die für das Anhalten des Wagens nötige Bremsstrecke, einschliesslich der sogenannten Reaktionsstrecke, betrug aber auf der nassen Asphaltstrasse zum allermindesten 50 m, wobei das Gefälle der Strasse nicht einmal mitberücksichtigt ist (vgl. die Bremstabelle bei STREBEL, Kommentar, Art. 25 N. 25). Demnach war die Distanz, auch wenn Wyler nur mit 45 Std/km fuhr, zum Stoppen überhaupt zu kurz, weshalb verständlich ist, dass er den Eindruck hatte, er könne jedenfalls nicht rasch genug stoppen, ohne über die Böschung hinuntergeschleudert zu werden.

Es ist somit von einer Fahrgeschwindigkeit von 45 Std/km auszugehen. Diese kann aber nicht als übersetzt bezeichnet werden. Der Zusammenstoss ereignete sich ausserorts auf einer breiten Überlandstrasse, wo bei offener Strecke im allgemeinen noch erheblich grössere Geschwindigkeiten als zulässig zu erachten sind. Wenn nun Wyler die Geschwindigkeit auf 45 Std/km beschränkte, so war damit den besondern Verhältnissen, nämlich dem herrschenden Regenwetter, dem Strassengefälle, dem Asphaltbelag und der Kurve hinlänglich Rechnung getragen, insbesondere wenn man berücksichtigt, dass es sich nur um ein leichtes Gefälle und eine schwache Kurve handelte. Diese Geschwindigkeit gestattete auch unter den angegebenen Umständen noch eine sichere Beherrschung des Fahrzeuges gegenüber Hindernissen, die normalerweise auftreten konnten. Damit aber, dass aus der andern Richtung ein Motorfahrzeug in völlig vorschriftswidriger Weise auf oder sogar noch diesseits der Strassenmitte daherfahren werde, musste der Beschwerdeführer nicht rechnen, und deshalb brauchte er auch seine Fahrgeschwindigkeit nicht darauf einzustellen.

Der Beschwerdeführer kann demgemäss wegen übermässiger Fahrgeschwindigkeit nicht bestraft werden. Zum gleichen Ergebnis wäre übrigens offenbar auch die Vorinstanz gelangt, wenn sie eine Geschwindigkeit von 45 Std/km angenommen hätte; denn sonst wäre kaum verständlich, warum sie nicht auch den Beschwerdegegner Beyeler, der mit einer nur um 5 Std/km geringern Geschwindigkeit fuhr, wegen Übertretung von Art. 25 MFG verurteilte.

2. — Die Übertretung von Art. 26 MFG soll darin bestehen, dass der Beschwerdeführer nach links, in die dem Beschwerdegegner Beyeler zukommende Fahrbahn abschwenkte. Dazu wurde er aber durch Beyeler veranlasst, der seinerseits vorschriftswidrig in der Strassenmitte fuhr. Dass Wyler schon vorher beabsichtigt habe, die Kurve zu schneiden, ist wiederum eine Vermutung der Vorinstanz, die sich auf keinerlei Anhaltspunkte stützen kann. Nach den Akten besteht vielmehr kein Zweifel, dass Wyler nach links steuerte, um einen Zusammenstoss mit Beyeler zu vermeiden.

War das Linksausweichen durch die Gefahr des Zusammenstosses tatsächlich geboten, so liegt keine Übertretung von Art. 26 MFG vor (vgl. BGE 34 II 295; 28 II 488; 61 I 222 Erw. 4). Die Vorinstanz nimmt jedoch an, dass die Notwendigkeit des Linksausweichens nicht bestanden habe, und zwar aus zwei Gründen: erstens weil Wyler auf der rechten Seite noch genügend Platz zur Durchfahrt gehabt hätte, und zweitens weil es auf jeden Fall naheliegender und zweckmässiger gewesen wäre, den Wagen zu bremsen. Das letztere ist, wie bereits dargetan wurde, nicht richtig; die Distanz zwischen den beiden Fahrzeugen war zu kurz, als dass Wyler seinen Wagen vor dem Zusammentreffen mit Beyeler durch Bremsen noch hätte zum Stehen bringen können. Das Bremsen scheidet daher als taugliche Vorkehr zur Vermeidung des Zusammenstosses von vorneherein aus.

Hingegen muss die vorinstanzliche Feststellung, Wyler hätte auf der rechten Seite noch genügend Platz zur Durch-

fahrt gehabt, als richtig hingenommen werden. Allein wenn auch der Raum zur Durchfahrt genügte, so war er doch zweifellos knapp, zumal nach der eigenen Annahme der Vorinstanz die Strassenmitte durch den Wagen Beyelers sogar noch etwas überschritten sein konnte. Es mochte daher dem Beschwerdeführer, durchaus nicht ohne allen Grund, als das kleinere Risiko erscheinen, nach links gegen den Berghang hin auszuweichen, anstatt rechts hart der abfallenden Böschung entlang durchzufahren, wo sein Wagen beim geringsten Anlass leicht von der glitschigen Strasse abgestürzt wäre. Auf der linken Seite hätte er, ohne jener Absturzgefahr ausgesetzt zu sein, zum mindesten ebensoviel oder eher noch mehr Platz zur Verfügung gehabt als auf der rechten; denn dass Beyeler im letzten Augenblick, als Wyler bereits auf die Bergseite zusteuerte, ebenfalls auf diese Seite zurückkehren und so noch versuchen werde, ihn von dort her zu umfahren, war nicht voranzusehen.

Wenn es aber auch objektiv richtiger gewesen wäre, auf der rechten Seite zu bleiben, so kann dem Beschwerdeführer das Linksausweichen dennoch nicht zum Verschulden angerechnet werden. Er sah sich durch die vorschriftswidrige Fahrweise Beyelers plötzlich in eine gefährliche Situation versetzt, die eine augenblickliche Entschliessung erforderte, da die Wagen nur etwa 40-60 m voneinander entfernt waren und sich mit jeder Sekunde um weitere rund 25 m näherten. Unter solchen Umständen ist es nach ständiger Rechtsprechung entschuldbar, wenn von den verschiedenen möglichen Massnahmen nicht diejenige ergriffen wird, welche bei längerer Überlegung als die zur Verhütung des Unfalles geeignetste hätte erkannt werden müssen (vgl. aus der neuesten Praxis BGE 61 I 222 Erw. 4, 61 I 432 Erw. 2).

Die Bestrafung des Beschwerdeführers wegen Übertretung von Art. 26 MFG ist daher ebenfalls zu annullieren.

3. — Zur Freisprechung ist der Kassationshof gemäss Art. 276 Abs. 3 BStrP selber zuständig.

Im Zivilpunkte kann auf die Beschwerde nicht einge-

treten werden. Es ist ausschliesslich eine Frage des kantonalen Prozessrechtes, ob und unter welchen Voraussetzungen Zivilansprüche adhäsionsweise im Strafverfahren geltend gemacht werden können. Wenn die Vorinstanz den Schadenersatzanspruch des Beschwerdeführers auf den Zivilweg verwiesen hat, so muss es deshalb dabei sein Bewenden haben; die Nichtigkeitsbeschwerde kann gemäss Art. 269 BStrP nur mit der Verletzung eidgenössischem Rechts begründet werden.

Demnach erkennt das Bundesgericht:

1. Die Beschwerde wird im Strafpunkte gutgeheissen und der Beschwerdeführer in Aufhebung des angefochtenen Urteils freigesprochen.

2. Mit Bezug auf die Schadenersatzforderung wird auf die Beschwerde nicht eingetreten.

15. Urteil des Kassationshofs vom 15. März 1937 i. S. Gmür gegen Aargau, Staatsanwaltschaft.

Zulässigkeit des Überholens; Pflicht zur Signalgabe beim Überholen? Art. 46 VV z. MFG; Art. 20 MFG.

A. — Der Beschwerdeführer Gmür fuhr am 16. Mai 1936 abends 6 Uhr 30 mit seinem Personenauto auf der 8.60 m breiten Überlandstrasse durch Bremgarten gegen Zürich. Vor ihm fuhr eine Gruppe von 6-7 Radfahrern, welche annähernd die halbe Strassenbreite in Anspruch nahmen, da sie zu Dritt nebeneinanderfuhren. Dieser Gruppe wollte Gmür, der eine Geschwindigkeit von 30-40 km hatte, vorfahren. Zu diesem Zwecke schwenkte er nach links hinüber. Bevor er sich jedoch auf gleicher Höhe mit dem hintern Ende der Radfahrergruppe befand, tauchte von der Gegenseite her der Radfahrer Hügli auf, der auf seiner Halbrenn-Maschine mit gesenktem Kopf in scharfer Fahrt ungefähr in der Strassenmitte daherkam. Da er unmittelbar vorher aus einer Seitenstrasse heraus

in die Überlandstrasse eingefahren war, hatte ihn Gmür vorher nicht sehen können; als er nun plötzlich seiner ansichtig wurde, riss er seinen Wagen nach rechts und hielt hinter der Radfahrergruppe an. Sein Wagen stand schräg nach rechts gewendet in der Strasse, vorn 3.80 m, hinten 3.20 m vom linken Strassenrand entfernt, bezw. im Abstand von 2 m und 1.40 m von den Geleisen der Bremgarten-Dietikon-Bahn, die dort auf der Strasse verlaufen, aber mit Rillenschienen in die Fahrbahn eingelassen sind. Der Radfahrer, der nicht mehr nach rechts auszuweichen vermochte, weil er das haltende Auto zu spät erblickte, fuhr auf dieses auf und erlitt erhebliche Verletzungen. Ein Signal hatte Gmür weder gegeben, als er sich zum Vorfahren anschickte, noch als er den Radfahrer Hügli auftauchen sah.

B. — Wegen dieses Unfalles wurde Gmür vom Obergericht des Kantons Aargau der Widerhandlung gegen Art. 20 MFG und 46 VV zum MFG, sowie der fahrlässigen Körperverletzung schuldig erklärt und zu Fr. 40.— Geldbusse verurteilt.

C. — Gegen das Urteil des Obergerichts vom 11. Dezember 1936 hat Gmür die Kassationsbeschwerde an das Bundesgericht ergriffen, mit der er die Aufhebung des angefochtenen Entscheides und seine Freisprechung beantragt.

Staatsanwaltschaft und Obergericht des Kantons Aargau beantragen Abweisung der Beschwerde.

Der Kassationshof zieht in Erwägung:

1. — Die Vorinstanz begründet die von ihr angenommene Verletzung des Art. 46 VV zum MFG damit, dass der Beschwerdeführer der Radfahrergruppe wegen des entgegenkommenden Radfahrers überhaupt nicht hätte vorfahren dürfen, da der ca. 4 m breite Strassenstreifen zwischen der Radfahrergruppe und dem Strassenrand zum gleichzeitigen Überholen und Kreuzen nicht ausgereicht habe, zumal dem entgegenkommenden Radfahrer wegen der Gefahr des Stürzens nicht zuzumuten gewesen sei,