

Fälle erfasse, in denen die Hinderung, Störung oder Gefährdung des Verkehrs sich in einer Gefährdung von Leib und Leben auswirkt. Durch dieses Merkmal werden bloss die bedeutenden Angriffe auf den Verkehr von den unbedeutenden, durch Art. 237 straflos gelassenen unterschieden; dass der Verkehr als solcher unmittelbares und selbstständiges Schutzobjekt ist, wird dadurch nicht widerlegt. Daher ist Art. 237 selbst dann anzuwenden, wenn der Angriff auf die mittelbar mitgeschützten Rechtsgüter von Leib und Leben durch Anwendung einer andern Bestimmung gesühnt wird, weil diese Rechtsgüter verletzt worden sind. Selbstverständlich ist, dass bei Abwägung der Schuld und Bemessung der Strafe die Verletzung von Leib oder Leben und die Gefährdung, die zu ihr geführt hat, nicht zugleich in die Wagschale geworfen werden dürfen. Dagegen ist der Richter berechtigt, ja verpflichtet, Schuld und Strafe im Rahmen der Art. 63 und 68 Ziff. 1 StGB nicht nur nach der eingetretenen Verletzung, sondern auch nach der Gefahr zu bemessen, welcher der Täter den Verletzten darüber hinaus ausgesetzt hat; d. h. es ist als erschwerend zu berücksichtigen, wenn beispielsweise ein bloss leicht Verletzter Gefahr gelaufen hat, schwerer verletzt oder getötet zu werden. Auch die Gefahr für Leib und Leben nicht verletzter Dritter ist schuld- und straf erhöhend, wie endlich auch der Angriff auf das Rechtsgut des öffentlichen Verkehrs zu Ungunsten des Täters ins Gewicht fällt.

4. — Demnach hält die Auffassung des Beschwerdeführers, er dürfe nicht nach Art. 237 Ziff. 2 bestraft werden, weil er den Tatbestand des Art. 125 erfüllt habe, zum vornherein nicht stand. Sie wäre übrigens auch dann unbegründet, wenn an der in BGE 75 IV 124 veröffentlichten Rechtsprechung festgehalten werden könnte. Der Beschwerdeführer hat durch seine Fahrweise offensichtlich eine über die eingetretene Körperverletzung hinausreichende konkrete Gefahr geschaffen, da Dr. Schmuziger durch den heftigen Zusammenstoss ebensogut hätte getötet werden

können. Übrigens konnte der Rückzug des Strafantrages nicht zur Folge haben, dass wie die bloss auf Antrag einsetzende Verfolgung der Körperverletzung auch die stets von Amtes wegen anzuhebende Verfolgung der Störung des öffentlichen Verkehrs zu unterbleiben habe. Der eine Tatbestand hebt den andern nicht auf, und die Unmöglichkeit, den einen zu verfolgen, steht der Verfolgung des andern nicht im Wege. Wenn das Bundesgericht in BGE 75 IV 124 annahm, Art. 125 und Art. 237 Ziff. 2 stünden zueinander im Verhältnis unechter Konkurrenz, wenn die Gefährdung nicht über die Verletzung hinausreiche, hiess das bloss, Art. 68 Ziff. 1 dürfe nicht angewendet, d. h. die Strafe nicht wegen der Verletzung vorausgegangen Gefährdung erhöht oder verschärft werden. Ob zwei Bestimmungen idealiter konkurrieren oder sogenannte unechte Gesetzeskonkurrenz vorliegt, ist eine Frage der Strafzumessung, nicht der Tatbegehung. Fällt die Anwendung der einen Bestimmung aus einem prozessualen Grunde (Rückzug des Strafantrages, Verjährung und dgl.) dahin, so hindert nichts den Richter, die andere anzuwenden, wenn die prozessualen Voraussetzungen hinzu gegeben sind.

*Demnach erkennt der Kassationshof:*

Die Nichtigkeitsbeschwerde wird abgewiesen.

## II. STRASSENVERKEHR

### CIRCULATION ROUTIÈRE

**25. Urteil des Kassationshofes vom 27. März 1950 i. S. Weidenmann gegen Generalprokurator des Kantons Bern.**

*Art. 25 Abs. 1 MFG.* Vorsichtspflicht des kreuzenden Führers bei Nacht; Pflicht zur Anpassung der Geschwindigkeit an die Sichtweite.

*Art. 25 al. 1 LA.* Prudence à observer, de nuit, à un croisement ; obligation d'adapter la vitesse au champ visuel.

*Art. 25 ep. 1 LA.* Prudenza da osservare, di notte, a un incrocio ; obbligo di adattare la velocità al campo visivo.

A. — Am 24. April 1949 um 21.15 Uhr schickte sich der von Öschberg gegen Kirchberg fahrende Weidenmann an, mit seinem Personenautomobil auf weithin gerader und 6,3 m breiter Strasse ein aus entgegengesetzter Richtung kommendes gleiches Fahrzeug, das von Hans Madeux geführt war, zu kreuzen. Da Madeux mehr als die ihm vorbehaltenen Strassenhälfte benützte — etwa 11 m vor der Kreuzung war er noch 2,2 m vom rechten Strassenrand entfernt — richtete Weidenmann seine Aufmerksamkeit auf das zu kreuzende Fahrzeug. Seine Geschwindigkeit von etwa 55 km/Std. setzte er nicht herab. Plötzlich bemerkte er im Lichtkegel der abgeblendeten Scheinwerfer einen zu seiner Rechten fahrenden Radfahrer. Ohne zu bremsen, riss er das Steuer nach links, um den Radfahrer nicht zu überfahren. Dadurch stiessen die beiden Automobile mit den linken Vorderrädern aufeinander. Im Augenblick des Zusammenstosses war das Fahrzeug Weidenmanns 1,75 m vom rechten Strassenrand entfernt, während Madeux zu seiner Rechten noch 1,5 m Raum hatte.

B. — Am 1. Dezember 1949 verurteilte das Obergericht des Kantons Bern Weidenmann wegen fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs zu Fr. 40.— Busse. Es warf ihm vor, er habe entgegen der Vorschrift des Art. 25 Abs. 1 MFG sein Fahrzeug nicht beherrscht, weil er die Strasse ungenügend beobachtet, sein Augenmerk bloss auf das entgegenkommende Automobil gerichtet habe.

C. — Weidenmann führt Nichtigkeitsbeschwerde mit den Anträgen, das Urteil des Obergerichts sei aufzuheben und die Sache zu seiner Freisprechung zurückzuweisen. Er will nicht gelten lassen, dass der Führer eines Motorfahrzeuges verpflichtet sei, alle Teile der vor ihm liegenden Fahrbahn mit gleicher Intensität zu beobachten, weil

das der « normalen menschlichen Reaktions- und Konzentrationsfähigkeit » widerspreche. Es liege im Wesen des Menschen, besonders des Motorfahrzeugführers, dass er beim plötzlichen Auftauchen einer Gefahr die Aufmerksamkeit in erster Linie auf diese richte. Als Reaktionserscheinung sei dieses Verhalten vom Willen und dessen Betätigung unabhängig, so dass es eine unerfüllbare Forderung darstelle, wenn man verlange, dass er im gleichen Zeitpunkt die volle Aufmerksamkeit auch auf Sektoren ausserhalb der Gefahrenquelle richte. Wollte man dies verlangen, so würde man an den Führer übermenschliche Anforderungen stellen.

*Der Kassationshof zieht in Erwägung :*

1. — Der Beschwerdeführer fuhr nach der verbindlichen und nicht bestrittenen Feststellung der Vorinstanz mit 55 km/Std. und schickte sich an, das entgegenkommende Fahrzeug ohne Herabsetzung der Geschwindigkeit zu kreuzen. Das war verwegen. Es ist gerichtsnotorisch, dass selbst ein Automobil neuester Konstruktion auf trockener Makadamstrasse bei einer Geschwindigkeit von 55 km/Std. 34-35 m zurücklegt, ehe es zum Stehen kommt, wobei die Zeit, die der Führer normalerweise benötigt, um auf die Gefahr zu reagieren, berücksichtigt ist. Selbst unter günstigsten Verhältnissen erlaubte somit eine Geschwindigkeit von 55 km/Std. dem Beschwerdeführer nicht, innerhalb der Reichweite der abgeblendeten Scheinwerfer, die nach Art. 13 lit. a MFV 30 m beträgt, anzuhalten. Es bestand daher zum vorneherein die Gefahr, dass der Beschwerdeführer einen im Lichtkegel seiner Scheinwerfer auftauchenden Radfahrer oder Fussgänger überfahre oder gefährde. Dazu kommt, dass beim Kreuzen mit anderen Fahrzeugen die Verhältnisse allgemein ungünstiger sind als sonst. Das entgegenkommende Fahrzeug erschwert infolge Blendung die Sicht. Es schafft nicht nur die Gefahr, dass der Führer bloss einen Teil der vom eigenen Fahrzeug beleuchteten

Strecke überblicke, sondern kann auch Ursache optischer Täuschungen sein. Ferner zieht es die Aufmerksamkeit auf sich und lenkt sie von der übrigen Fahrbahn ab. Endlich nimmt es einen Teil der Fahrbahn in Anspruch und schränkt dadurch die Bewegungsfreiheit des andern ein. Als Besonderheit des vorliegenden Falles kommt dazu, dass Madeux 11 m vor der Kreuzung immer noch auf der Strassenmitte war, den Beschwerdeführer also zu ganz besonderer Aufmerksamkeit und Vorsicht zwang. Der Beschwerdeführer kannte diese Verhältnisse, da die Strasse an der betreffenden Stelle mehrere hundert Meter weit gerade verläuft. Er durfte nicht mit 55 km/Std. kreuzen auf gut Glück hin, dass ihm kein Hindernis in den Weg komme. Er hat die Geschwindigkeit den Verhältnissen nicht angepasst, wie Art. 25 Abs. 1 MFG es verlangt. Diese fehlerhafte Fahrweise war erste Ursache, dass er den Radfahrer zu spät erblickte. Dass er beim Auftauchen des Radfahrers überrascht war, entschuldigt ihn daher nicht. Art. 237 Ziff. 2 StGB ist schon aus diesem Grunde zu Recht angewendet worden.

2. — Im übrigen könnte die Fahrweise des Beschwerdeführers auch nicht entschuldigt werden, wenn er langsamer gefahren wäre und den Radfahrer bloss deshalb zu spät erblickt hätte, weil seine Aufmerksamkeit auf das entgegenkommende Automobil gerichtet war. Auf 30 m Entfernung kann man eine 6,3 m breite Strasse mit genügender Genauigkeit überblicken, um ein Automobil kreuzen zu können, ohne den rechten Strassenrand aus dem Auge zu verlieren. Der Beschwerdeführer war nicht berechtigt, den Blick so intensiv auf das Automobil zu richten, dass er nicht mehr sah, was sich vor dem eigenen Fahrzeug abspielte, und trotzdem mit normaler Geschwindigkeit weiterzufahren. Dass er von einer plötzlich auftauchenden Gefahr überrascht worden sei und aus diesem Grunde der eigenen Fahrbahn nicht die nötige Aufmerksamkeit geschenkt habe, ist nicht richtig. Er hat von weitem gesehen oder sehen können, dass Madeux auf der Strassenmitte

fuhr. Der Beschwerdeführer hatte Zeit, sich diesem Umstände anzupassen, insbesondere durch erhebliche Herabsetzung der Geschwindigkeit oder Anhalten, wenn er sich nicht imstande glaubte, während des Kreuzens die eigene Fahrbahn gleichwohl genau zu beobachten. Seine Unaufmerksamkeit ist ihm zum Verschulden anzurechnen; wer unaufmerksam ist, beherrscht sein Fahrzeug nicht, wie Art. 25 Abs. 1 MFG es verlangt (BGE 76 IV 55).

*Demnach erkennt der Kassationshof:*

Die Nichtigkeitsbeschwerde wird abgewiesen.

**26. Arrêt de la Cour de cassation pénale du 5 mai 1950 dans la cause Weber contre Ministère public du canton de Berne.**

1. Les art. 26 LA et 46 RA s'appliquent aussi en cas de dépassement d'un véhicule arrêté.
2. Contrevient à l'art. 25 LA le conducteur qui, voyant arriver en sens inverse, sur la partie de la chaussée qui lui est réservée, un véhicule en train d'en dépasser un autre, tente de forcer le passage.
3. Art. 273 al. 1 litt. b et 277bis PPF. Irrecevabilité du grief de contrariété avec les pièces du dossier.
  1. Art. 26 MFG und Art. 46 MFV gelten auch für das Überholen eines haltenden Fahrzeuges.
  2. Der Führer übertritt Art. 25 MFG, wenn er die Durchfahrt zu erzwingen versucht, obwohl ihm auf der ihm vorbehaltenen Seite der Strasse ein Fahrzeug entgegenfährt, das ein anderes überholt.
  3. Art. 273 Abs. 1 litt. b, Art. 277bis BStP. Die Rüge der Aktenwidrigkeit ist unzulässig.
    1. L'art. 26 LA e l'art. 46 RLA sono applicabili anche quando si tratta di oltrepassare un veicolo fermo.
    2. Trasgredisce all'art. 25 LA il conducente che, vedendo arrivare in senso inverso, sul lato della strada che gli è riservato, un veicolo che sta sorpassandone un altro, tenta di forzare il passaggio.
    3. Art. 273 cp. 1 lett. b e art. 277bis PPF. Irricevibilità della censura di contraddizione con gli atti di causa.

A. — Le 15 novembre 1948, vers 15 h. 45, un camion Ford piloté par Hennet et se dirigeant vers la rue du Stand à Delémont, entra en collision, à la rue Molière, avec une