Tribunale federale
Tribunal federal

{T 0/2}
6S.125/2007 /hum

Urteil vom 19. Juni 2007
Kassationshof

Besetzung
Bundesrichter Schneider, Präsident,
Bundesrichter Zünd, Mathys,
Gerichtsschreiber Boog.

Parteien
X._____,
Beschwerdeführer, vertreten durch Fürsprecher Max Uhlmann,

gegen

A._____, vertreten durch Fürsprecher Vincent Mignon,
B._____,
C._____,
beide vertreten durch Fürsprecher Alain Pfulg,
Beschwerdegegner,
Generalprokurator des Kantons Bern, Postfach 7475, 3001 Bern.

Gegenstand
Fahrlässige Tötung usw.,

Nichtigkeitsbeschwerde gegen das Urteil des Obergerichts des Kantons Bern, 2. Strafkammer,
vom 13. Juni 2006.

Sachverhalt:
A.
Der Gerichtspräsident 8 des Gerichtskreises II Biel-Nidau erklärte X._____ mit Urteil vom 5. Dezember 2005 der fahrlässigen Tötung, der mehrfachen fahrlässigen Körperverletzung sowie des Missachtens des Vortrittrechts bei Einmündung in eine vortrittsberechtigte Hauptstrasse schuldig und verurteilte ihn zu 8 Tagen Gefängnis, mit bedingtem Strafvollzug bei einer Probezeit von 2 Jahren. Ferner verpflichtete es ihn zur Bezahlung einer Genugtuung von Fr. 7'000.– an den Vater des verstorbenen Unfallopfers. Die Mehrforderung wies es ab.

Auf Appellation des Beurteilten und des Privatklägers bestätigte das Obergericht des Kantons Bern mit Urteil vom 13. Juni 2006 den erstinstanzlichen Entscheid.
B.
X._____ führt eidgenössische Nichtigkeitsbeschwerde, mit der er beantragt, das angefochtene Urteil sei aufzuheben und die Sache an die Vorinstanz zu neuer Entscheidung zurückzuweisen.
C.
Das Obergericht des Kantons Bern hat auf Gegenbemerkungen verzichtet. Vernehmlassungen wurden nicht eingeholt.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:
1.

Der angefochtene Entscheid ist vor dem Inkrafttreten des Bundesgesetzes vom 17. Juni 2005 über das Bundesgericht (Bundesgerichtsgesetz [BGG]; SR 173.110) am 1. Januar 2007 ergangen. Auf das gegen dieses Urteil erhobene Rechtsmittel ist daher noch das bisherige Verfahrensrecht anwendbar (Art. 132 Abs. 1 BGG, e contrario). Im zu beurteilenden Fall richtet sich das Verfahren somit nach den Vorschriften über die eidgenössische Nichtigkeitsbeschwerde nach Art. 268 ff. BStP.

Am 1. Januar 2007 ist auch der revidierte Allgemeine Teil des Strafgesetzbuches (erstes Buch) in Kraft getreten. Die neuen Bestimmungen sind hier aber noch nicht von Bedeutung, da das Bundesgericht im Verfahren der eidgenössischen Nichtigkeitsbeschwerde nur prüft, ob das kantonale Gericht das eidgenössische Recht richtig angewendet hat (Art. 269 Abs. 1 BStP), mithin jenes Recht, welches im Zeitpunkt der Ausfällung des angefochtenen Entscheids noch gegolten hat (BGE 129 IV 49 E. 5.3 S. 51 f. mit Hinweisen).
2.
Die Vorinstanz stellt unter Verweisung auf das erstinstanzliche Urteil folgenden, für den Kassationshof verbindlichen Sachverhalt fest (Art. 277bis Abs. 1 BStP):

Der ortskundige Beschwerdeführer beabsichtigte am Samstag, den 8. Oktober 2003, einem schönen, trockenen Herbsttag, um ca. 15.30 Uhr, mit seinem Personenwagen Mitsubishi Pajero, einem 4x4 Geländewagen, in Twann bei der Einmündung Wingreis, zwischen Tüscherz-Alfermée und Twann in die Hauptstrasse A5 nach links in Richtung Biel einzubiegen. Nachdem der Beschwerdeführer die Haltelinie überfahren hatte, kam es zu einer heftigen Kollision zwischen seinem Wagen und dem vom verstorbenen Unfallopfer gesteuerten VW Golf, der von Biel in Richtung Twann - Neuenburg unterwegs war. Der VW Golf prallte dabei praktisch frontal in die linke Fahrzeugseite des vom Beschwerdeführer gelenkten Wagens. Der nicht angegurtete Lenker des VW Golf erlag noch auf der Unfallstelle seinen schweren Verletzungen. Die beiden weiteren, ebenfalls nicht angegurteten Insassen des VW Golf sowie der Beschwerdeführer und seine Ehefrau als Beifahrerin wurden bei der Kollision schwer verletzt (angefochtenes Urteil S. 6 f.).

Nach dem Gutachten des Instituts für Rechtsmedizin der Universität Bern vom 6. Januar 2004 stand der 19-jährige Lenker des VW Golf bei seiner Fahrt unter dem massiven kombinierten Einfluss von Cannabis und Ecstasy und war aus forensisch-toxikologischer Sicht nicht fahrfähig (Untersuchungsakten act. 38 ff.). Nach dem verkehrstechnischen Gutachten vom 1. März 2004 soll sich der Drogenkonsum indes nicht auf den Unfallhergang ausgewirkt haben, da die Kollisionsanalyse keinen Reaktionsverzug ergab (Untersuchungsakten act. 97, 105). Ausserdem fuhr der jugendliche Lenker, nachdem er an dieser Stelle verkehrsregelwidrig ein anderes Fahrzeug, einen Honda Civic, überholt hatte, mit weit übersetzter Geschwindigkeit auf die Unfallstelle zu. Die Vorinstanz geht gestützt auf das verkehrstechnische Gutachten von einer Geschwindigkeit des VW Golf vor Beginn des Bremsmanövers im Bereich von mindestens 111 km/h bis maximal 125 km/h bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h aus. Schliesslich befand sich der VW Golf gemäss Bericht der Kantonspolizei in einem nicht vorschriftsgemäss ausgerüsteten Zustand und wies namentlich Mängel an der Bremsanlage auf, welche zu einer verminderten Bremsleistung führten (angefochtenes Urteil S. 6 f.).

Im Einzelnen nimmt die Vorinstanz an, der Beschwerdeführer habe, bevor er in die vortrittsberechtigte A5 eingefahren sei, gewartet und den Blick zuerst nach links und anschliessend nach rechts gerichtet und sei danach - ohne noch einmal nach links zu blicken - losgefahren, um in einem zweistufigen Manöver zuerst in die Mitte der Fahrbahn zu fahren und hernach nach links in die Hauptstrasse einzubiegen. Vor der Entschlussfassung zur Wegfahrt habe er den vom VW Golf überholten Honda Civic herannahen gesehen. Dieser befand sich im Entschlusszeitpunkt des Beschwerdeführers zwischen 157 und 151,7 Meter vor der Kollisionsstelle, mithin in einem genügend grossen Abstand, um die Strecke von der Wartelinie bis in die Mitte der Strasse von 10,6 Meter gefahrenlos zurückzulegen. Der VW Golf sei im Zeitpunkt der Entschlussfassung zur Wegfahrt 135,1 Meter und im Moment der Wegfahrt selbst 86,9 Meter vom Ort des Zusammenstosses entfernt gewesen. Die Dauer von der eingegrenzten Entschlussfassung des Beschwerdeführers zum Anfahren bis zur Kollision habe zwischen 4 und 4,5 Sekunden gedauert.

Nach den Feststellungen der Vorinstanz in Bezug auf die örtlichen Gegebenheiten beginnt in einer Distanz von 157 Metern vor der Einfahrt Wingreis die Markierung einer Sicherheitslinie mit den links und rechts am

Strassenrand aufgestellten Überholverbotszeichen. Diese Sicherheitslinie geht 100 Meter vor der Kollisionsstelle in eine schraffierte Sperrfläche und 60 Meter vor der Unfallstelle in eine die Fahrbahnen trennende begrünte und leicht erhöhte Verkehrsinsel über. Die Sicht nach links betrug am Unfalltag 250 Meter. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist in jenem Bereich auf 80 km/h begrenzt. Zugunsten des Beschwerdeführer nimmt die Vorinstanz an, der VW Golf habe eine Geschwindigkeit von 125 km/h gefahren (angefochtenes Urteil S. 20 f., 26 ff.; vgl. auch erstinstanzliches Urteil S. 36 ff. [Untersuchungsakten act. 440 ff.]; Beschwerde S. 3 ff.).
3.
3.1 In rechtlicher Hinsicht nimmt die Vorinstanz an, zum Unfallzeitpunkt habe auf der Hauptstrasse reger Verkehr geherrscht, und es sei mit Motorfahrzeugen zu rechnen gewesen, welche mit der höchstzulässigen oder gar mit höherer Geschwindigkeit herannahten. Gemessen an diesen Verhältnissen sei die Ausfahrt für den Beschwerdeführer nicht übersichtlich gewesen. Ein Einbiegemanöver ohne Behinderung des herannahenden Verkehrs sei daher für den Beschwerdeführer ohne einen zweiten Blick nach links nicht zu erfüllen gewesen. Ein Auto oder ein Motorrad, welches den vom Beschwerdeführer zuletzt erkannten Honda Civic überholt hätte und sich dann mit bloss 90 km/h der Einfahrt Wingreis genähert hätte, wäre auf jeden Fall gezwungen gewesen, stärker abzubremsen, um die Stelle erst nach Abschluss des Einbiegemanövers und noch in sicherem Abstand zu passieren. Diesem Risiko hätte der Beschwerdeführer Rechnung tragen müssen. Mit Blick auf die Tatsache, dass die primären Gefahren an der fraglichen Stelle beim Einmünden vorerst von links herannahen, wäre er verpflichtet gewesen, vor - oder zumindest während des Losfahrens - noch einmal nach links zu schauen und sich zu vergewissern, inwieweit sich die zuvor wahrgenommene Verkehrssituation
gegebenenfalls verändert hat. Nur so sei es möglich, die Geschwindigkeit der vortrittsberechtigten Verkehrsteilnehmer sinnvoll abzuschätzen. Indem er nach dem Blick nach links seine Aufmerksamkeit nur noch auf die rechte, nicht primär gefahrenerzeugende Seite gerichtet habe, habe er pflichtwidrig unvorsichtig gehandelt. Damit könne er sich nicht auf den Vertrauensgrundsatz berufen (angefochtenes Urteil S. 34 ff.; erstinstanzliches Urteil S. 51 ff. [Untersuchungsakten act. 455 ff.]).
3.2 Der Beschwerdeführer rügt eine unrichtige Anwendung des Vertrauensprinzips im Strassenverkehr und der Bestimmungen über den Vortritt. Er macht geltend, er habe sein Einbiegemanöver als Ortskundiger wegen der örtlichen Signalisation (Höchstgeschwindigkeit 80 km/h, Überholverbot, Verkehrsinsel, Sperrfläche, Sicherheitslinie) auf den mit regelkonformer Geschwindigkeit herannahenden Honda Civic ausrichten dürfen. Die Überquerung der Fahrbahn vor dem Honda Civic sei gefahrlos möglich gewesen. Die Vorinstanz lasse bei ihrer Beurteilung ausser Acht, dass sich bei seinem Blick nach links der VW Golf noch ausserhalb der für ihn überblickbaren Distanz von 250 Metern und der Honda Civic unmittelbar vor dem Beginn der geschlossenen Sicherheitslinie und den links und rechts am Strassenrand aufgestellten Überholverbotszeichen befunden hätten (Beschwerde S. 6 f.). Das verkehrsregelwidrige Verhalten des vortrittsbrechtigten Unfallopfers sei für ihn nicht voraussehbar gewesen. Er habe nicht damit rechnen müssen, dass hinter dem Honda Civic ein Fahrzeug mit massiv überhöhter Geschwindigkeit herannahe. Er habe dieses Fahrzeug bei seinem Blick nach links gar noch nicht sehen können. Es hätten daher auch noch keine besonderen Anzeichen für ein
unrichtiges Verhalten eines Verkehrsteilnehmers vorgelegen. Solche hätten erst im Zeitpunkt bestanden, als er den Entschluss zum Losfahren gefasst habe, da er in diesem Zeitpunkt den mit massiv übersetzter Geschwindigkeit auf der Gegenfahrbahn herannahenden VW Golf hätte wahrnehmen können. Eine Pflicht für einen zweiten Blick nach links bestehe aber nicht. Ob ein solcher notwendig sei, entscheide sich nach den konkreten Umständen. Im vorliegenden Fall sei die Situation übersichtlich gewesen und durch die umfassende Signalisation gesichert gewesen. Es habe daher weder Anlass noch Pflicht für einen zweiten Blick nach links bestanden. Im Zeitpunkt, in welchem der Honda Civic den Bereich vor dem Anfang der Sicherheitslinie erreicht habe, habe er nicht mehr mit einem Überholvorgang durch ein Fahrzeug aus Richtung Biel rechnen müssen und habe sich auf den Verkehr aus Richtung Neuenburg und auf seine Wegfahrt konzentrieren dürfen. Wenn er sich bei richtiger Auslegung auf den Vertrauensgrundsatz berufen dürfe, entfalle der Vorwurf der Verletzung des Vortrittsrechts bei der Einmündung in eine Hauptstrasse und damit derjenige einer Sorgfaltspflichtverletzung (Beschwerde S. 8 ff.).
4.
4.1 Gemäss Art. 117 und Art. 125 StGB wird mit Gefängnis oder Busse bestraft, wer fahrlässig den Tod bzw. die Schädigung eines Menschen am Körper oder an der Gesundheit verursacht. Fahrlässig begeht der Täter ein Verbrechen oder Vergehen, wenn die Tat darauf zurückzuführen ist, dass er die Folge seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedacht oder darauf nicht Rücksicht genommen hat (Art. 18 Abs. 3 Satz

1 StGB). Voraussetzung eines Schuldspruchs ist damit die Verletzung einer Sorgfaltspflicht. Sorgfaltswidrig handelt der Täter, wenn er zum Zeitpunkt der Tat aufgrund der Umstände sowie seiner Kenntnisse und Fähigkeiten die Gefährdung der Rechtsgüter des Opfers hätte erkennen können und müssen und wenn er zugleich die Grenzen des erlaubten Risikos überschritten hat (Art. 18 Abs. 3 Satz 2 StGB; BGE 127 IV 34 E. 2a mit Hinweisen).

Ob die Gefahr des Erfolgseintritts für den Täter erkennbar bzw. voraussehbar ist, beurteilt sich nach dem Massstab der Adäquanz. Das Verhalten des Täters muss geeignet sein, nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und den Erfahrungen des Lebens einen Erfolg wie den eingetretenen herbeizuführen oder mindestens zu begünstigen. Dabei müssen die zum Erfolg führenden Geschehensabläufe für den konkreten Täter mindestens in ihren wesentlichen Zügen voraussehbar sein. Die Vorhersehbarkeit der zu beurteilenden Ursache für den Erfolg ist nur zu verneinen, wenn ganz aussergewöhnliche Umstände, wie das Mitverschulden eines Dritten oder Material- oder Konstruktionsfehler, als Mitursache hinzutreten, mit denen schlechthin nicht gerechnet werden musste und die derart schwer wiegen, dass sie als wahrscheinlichste und unmittelbarste Ursache des Erfolgs erscheinen und so alle anderen mitverursachenden Faktoren in den Hintergrund drängen (BGE 130 IV 7 E. 3.2; 127 IV 34 E. 2a; 122 IV 17 E. 2c; 121 IV 10 E. 3, 286 E. 3 je mit Hinweisen).

Für die Zurechnung des Erfolgs ist neben der Vorhersehbarkeit auch seine Vermeidbarkeit erforderlich. Der Erfolg ist vermeidbar, wenn er nach einem hypothetischen Kausalverlauf bei pflichtgemässem Verhalten des Täters ausgeblieben wäre. Für die Zurechnung des Erfolgs genügt es, wenn das Verhalten des Täters mindestens mit einem hohen Grad der Wahrscheinlichkeit oder mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit die Ursache des Erfolges bildete (BGE 130 IV 7 E. 3.2).

4.2

4.2.1 Wo besondere, der Unfallverhütung und der Sicherheit dienende Normen ein bestimmtes Verhalten gebieten, richtet sich das Mass der im Einzelfall zu beachtenden Sorgfalt in erster Linie nach diesen Vorschriften (BGE 130 IV 7 E. 3.3; 127 IV 34 E. 2a je mit Hinweisen). Im zu beurteilenden Fall richtet sich der Umfang der Sorgfalt nach den Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes und der Verkehrsregelverordnung.

Gemäss Art. 36 Abs. 2 SVG haben auf Strassenverzweigungen die von rechts kommenden Fahrzeuge den Vortritt. Fahrzeuge auf gekennzeichneten Hauptstrassen haben den Vortritt, auch wenn sie von links kommen. Vorbehalten bleibt die Regelung durch Signale oder die Polizei (vgl. auch Art. 27 Abs. 1 SVG). Diese Vortrittsregel wird durch Art. 14 Abs. 1 VRV konkretisiert, wonach der Vortrittsbelastete den Vortrittsberechtigten in seiner Fahrt nicht behindern darf und mit Blick darauf seine Geschwindigkeit frühzeitig zu mässigen und wenn nötig vor Beginn der Verzweigung zu halten hat. Den Vortrittsberechtigten behindert grundsätzlich, wer ihn zu einem Verhalten veranlasst, zu dem er nicht verpflichtet ist und das er nicht will, ihm also die Möglichkeit nimmt, sich im Rahmen seiner Vortrittsberechtigung frei im Verkehr zu bewegen, namentlich wenn der Berechtigte gezwungen wird, seine Fahrtrichtung oder seine Geschwindigkeit brüsk zu ändern (Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I, 2. Aufl. 2002, N 863 ff.).

4.2.2 Nach der Grundregel von Art. 26 Abs. 1 SVG hat sich im Verkehr jedermann so zu verhalten, dass er andere in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet. Nach dem daraus von der Rechtsprechung abgeleiteten Vertrauensgrundsatz darf jeder Strassenbenützer darauf vertrauen, dass sich die anderen Verkehrsteilnehmer ebenfalls ordnungsgemäss verhalten. Auf den Vertrauensgrundsatz kann sich indes nur berufen, wer sich selbst verkehrsregelkonform verhalten hat. Wer gegen die Verkehrsregeln verstösst und dadurch eine unklare oder gefährliche Verkehrslage schafft, kann nicht erwarten, dass andere diese Gefahr durch erhöhte Vorsicht ausgleichen (BGE 118 IV 277 E. 4a; 124 IV 81 E. 2b).

Der Vertrauensgrundsatz wird eingeschränkt durch Art. 26 Abs. 2 SVG. Nach dieser Bestimmung ist besondere Vorsicht geboten gegenüber Kindern, Gebrechlichen und alten Leuten (vgl. BGE 129 IV 282 E. 2.2.1 mit Hinweisen), sowie wenn Anzeichen dafür bestehen, dass sich ein Strassenbenützer nicht richtig verhalten wird. Anzeichen für unrichtiges Verhalten eines Strassenbenützers liegen dann vor, wenn aufgrund seines bisherigen Verhaltens konkret damit gerechnet werden muss, dass er sich in verkehrsgefährdender Weise regelwidrig verhalten wird (BGE 118 IV 277 E. 4a).

4.2.3 Auf das Vertrauensprinzip kann sich auch der Wartepflichtige berufen. Erlaubt die Verkehrslage dem Wartepflichtigen das Einbiegen ohne Behinderung eines Vortrittsberechtigten, so ist ihm auch keine Vortrittsverlet-

zung vorzuwerfen, wenn dadurch ein Vortrittsberechtigter in seiner Weiterfahrt behindert wird, weil dieser sich in einer für den Wartepflichtigen nicht vorhersehbaren Weise verkehrswidrig verhält. So muss der Wartepflichtige beim Einbiegen in eine unübersichtliche Kreuzung namentlich nicht damit rechnen, dass ein Fahrzeug überraschend mit übersetzter Geschwindigkeit auftauchen könnte oder dass ein bereits sichtbarer Fahrzeugführer seine Geschwindigkeit plötzlich stark erhöhen werde, um sich den Vortritt zu erzwingen (BGE 99 IV 173 E. 3c). Im Interesse einer klaren Vortrittsregelung wird jedoch nicht leichthin anzunehmen sein, der Wartepflichtige habe nicht mit der Vorbeifahrt eines Vortrittsberechtigten bzw. mit dessen Behinderung rechnen müssen. Nach der Rechtsprechung darf nach dem Vertrauensprinzip der vortrittsbelastete Fahrzeuglenker, der in die Hauptstrasse einbiegen will, auf Hauptstrassen ausserorts davon ausgehen, dass keine Motorfahrzeuge mit einer 80 km/h erheblich überschreitenden Geschwindigkeit
herannahen (BGE 118 IV 277 E. 5b; 120 IV 252 E. 2d/aa).
5.
5.1 Soweit die Vorinstanz aus dem Umstand, dass der Beschwerdeführer ortskundig war, ableiten will, er hätte darum wissen müssen, dass auf der Hauptstrasse A5 häufig mit übersetzter Geschwindigkeit gefahren wird (angefochtenes Urteil S.34 f.), so dass er sich nicht auf das Vertrauensprinzip berufen könne, kann ihr nicht gefolgt werden. Denn würde, wie der Beschwerdeführer zu Recht einwendet (Beschwerde S. 11), aus der allgemeinen Lebenserfahrung, wonach auch ganz erhebliche Geschwindigkeitsüberschreitungen recht oft vorkommen, oder aus einer statistischen Häufigkeit von erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitungen geschlossen, ein Verkehrsteilnehmer habe mit solchen zu rechnen, könnten zahlreiche Einmündungen mit beschränkter Übersichtlichkeit überhaupt nicht oder jedenfalls bei regem Verkehr kaum mehr befahren werden (BGE 118 IV 277 E. 5a).

Aufgrund des Umstands, dass auf der Strecke Biel-Neuenburg zuweilen mit übersetzter Geschwindigkeit gefahren wird und an der fraglichen Stelle vor der Einfahrt Wingreis auch verschiedentlich schon verkehrsregelwidrige Überholmanöver beobachtet worden sind, lassen sich somit keine Anzeichen ableiten, die dem Beschwerdeführer bei seinem Einbiegemanöver die Pflicht zu einem erhöhten Vertrauen abverlangt hätten.
5.2 Nach der Rechtsprechung darf dem Verkehrsteilnehmer die Berufung auf den Vertrauensgrundsatz nicht mit der Begründung versagt werden, er habe sich selbst nicht verkehrsregelkonform verhalten, wenn die Beantwortung der Frage, ob er eine Verkehrsregel verletzt hat, gerade davon abhängt, ob und inwieweit er sich auf das verkehrsgerechte Verhalten eines anderen Verkehrsteilnehmers verlassen durfte (BGE 120 IV 252 E. 2 d/aa; 125 IV 83 E. 2b).

Im zu beurteilenden Fall stellt sich zunächst die Frage, ob der Beschwerdeführer beim Einbiegen in die vortrittsberechtigte Hauptstrasse seinen Sorgfaltspflichten nachgekommen ist (vgl. auch erstinstanzliches Urteil S. 53 [Untersuchungsakten act. 457]). Erst wenn dies zu bejahen wäre, ist danach zu fragen, ob er darauf vertrauen durfte, der Vortrittsberechtigte verletze seinerseits die Verkehrsregeln nicht (BGE 120 IV 252 E. 2d/bb), bzw. ob aufgrund besonderer Anzeichen für ein Fehlverhalten des anderen Verkehrsteilnehmers Anlass für erhöhte Vorsicht bestand.
5.3
5.3.1 Der Beschwerdeführer stellt sich auf den Standpunkt, der aus Richtung Biel mit übersetzter Geschwindigkeit herannahende VW Golf habe sich bei seinem Blick nach links noch ausserhalb der überblickbaren Sichtweite von 250 Metern befunden, so dass er ihn nicht habe sehen können (Beschwerde, S. 5, 7, 8). Die Vorinstanz nimmt an, der Beschwerdeführer habe bei seinem Blick nach links den Honda Civic wahrgenommen und habe die Distanz zu diesem zu Recht als gross genug für die Durchführung des von ihm beabsichtigten Einbiegemanövers eingeschätzt (angefochtenes Urteil S. 26). Ob er bei diesem Beobachten nach links bei gehöriger Aufmerksamkeit auch den VW Golf hätte wahrnehmen können, stellt die Vorinstanz nicht ausdrücklich fest (vgl. auch Beschwerde S. 5). Indes lässt sich aus den von den kantonalen Instanzen erhobenen Daten mit hinreichender Deutlichkeit ersehen, wo sich dieses Fahrzeug in jenem Zeitpunkt bewegte und ob es sich noch ausserhalb der Sichtweite von 250 Metern befand.
5.3.2 Der Gutachter nimmt für die Zeit, welche der Beschwerdeführer für die Blickabwendung von der linken Seite, die Kopfdrehung und die Blickfixierung zur rechten Seite bis hin zur Entschlussfassung zur Wegfahrt benötigte, eine Dauer von maximal 1,5 Sekunden an (Ergänzungsgutachten des DTC vom 13. Oktober 2005, Untersuchungsakten act. 290). Gestützt auf die verkehrstechnischen Gutachten nehmen die kantonalen

Instanzen sodann für die Zeit von der eingegrenzten maximalen Entschlussfassung des Beschwerdeführers zum Anfahren bis zur Kollision eine Dauer zwischen 4 - 4,5 Sekunden an (angefochtenes Urteil S. 27), wobei das Abwenden des Blicks nach rechts mit Einschluss der Fassung des Entschlusses 1,5 Sekunden und die Fahrtdauer des Wagens des Beschwerdeführers von der Wartelinie bis zu Kollisionsstelle mit 2,5 - 3 Sekunden veranschlagt werden (vgl. Untersuchungsakten act. 388).

Nach den tatsächlichen Feststellungen der kantonalen Instanzen war der VW Golf im Zeitpunkt der Entschlussfassung - mithin 1,5 Sekunden vor dem Überfahren der Wartelinie - 135,1 Meter und der Honda Civic 157 Meter von der Kollisionsstelle entfernt. Der VW Golf befand sich somit bereits vor dem Honda Civic. Der VW Golf war zu diesem Zeitpunkt also für den Beschwerdeführer ohne weiteres sichtbar, auch wenn zu seinen Gunsten angenommen wird, dass sich das herannahende Fahrzeug noch auf der Gegenfahrbahn bewegte und das Wiedereinspurmanöver einleitete (erstinstanzliches Urteil S. 44, Untersuchungsakten act. 448; vgl. auch angefochtenes Urteil S. 27; ferner Ergänzungsgutachten, Untersuchungsakten act. 291).

Ein mit einer Geschwindigkeit von 125 km/h fahrendes Fahrzeug legt in der Sekunde 34,7 Meter zurück. Bei einer Sichtweite von 250 Metern war der VW Golf für den Beschwerdeführer während mehr als 3 Sekunden vor dem Abwenden des Blicks nach links sichtbar. Da sich das Überholmanöver nach den tatsächlichen Feststellungen über eine Strecke von 246 - 248,3 Metern hinzog (angefochtenes Urteil S. 21) und erst ca. 130 Meter vor der Kollisionsstelle beendet war (angefochtenes Urteil S. 26; erstinstanzliches Urteil S. 44, Untersuchungsakten act. 448), befand sich der VW Golf in der überblickbaren Distanz noch auf der Gegenfahrbahn und war im Überholen begriffen (vgl. den erweiterten Unfallplan nach der Maximalvariante, Ergänzungsgutachten des DTC vom 13. Oktober 2005, Untersuchungsakten act. 296). Der Beschwerdeführer hätte ihn daher bei gehöriger Aufmerksamkeit wahrnehmen können und müssen. Dass er den VW Golf nicht wahrgenommen hat, beruht daher offensichtlich auf einer ungenügenden Aufmerksamkeit und nicht darauf, dass sich das Fahrzeug noch ausserhalb der überblickbaren Distanz von 250 Metern befunden hat. Dabei hätte dem Beschwerdeführer auch nicht entgehen können, dass das herannahende Fahrzeug mit weit übersetzter Geschwindigkeit
unterwegs war. Hieraus hätten sich für ihn überdies konkrete Anhaltspunkte für ein Fehlverhalten des Unfallgegners ergeben, die eine Berufung auf das Vertrauensprinzip nicht mehr erlauben.

Aus dem vom Beschwerdeführer angerufenen Entscheid zu den Vorsichtspflichten des Linksabbiegers (BGE 125 IV 83 E. 2d) ergibt sich nichts anderes. Nach diesem Entscheid muss sich der Linksabbieger, wenn er korrekt eingespurt und den Blinker gestellt hat, unmittelbar vor dem Abbiegen nicht ein weiteres Mal mit einem Blick in den Rückspiegel nach hinten absichern, weil ihm von dort nur Gefahr droht, wenn sich der nachfolgende Verkehrsteilnehmer verkehrswidrig verhält. Im Interesse der Verkehrssicherheit muss er seine Aufmerksamkeit daher nach vorne und zur Seite richten. Das lässt sich nicht unbesehen auf die vorliegend zu beurteilende Verkehrssituation übertragen. Denn bei der Einfahrt in eine votrittsberechtigte Hauptstrasse drohen Gefahren auch bei verkehrsregelkonformem Verhalten der vortrittsberechtigten Verkehrsteilnehmer von beiden Seiten, denen der Vortrittbelastete gerecht werden muss. Das Mass an Sorgfalt ist situationsabhängig. Je höher die gefahrenen Geschwindigkeiten auf der Strasse, in welche er einbiegen will, sind und je dichter das Verkehrsaufkommen ist, desto höher werden die Anforderungen an die zu beobachtende Vorsicht (vgl. Schaffhauer, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I, 2. Aufl. 2002,
N 439).
5.3.3 Eine Sorgfaltspflichtverletzung ergibt sich im zu beurteilenden Fall auch, wenn der Akzent auf die von den kantonalen Instanzen festgestellte Absicht des Beschwerdeführers gelegt wird, in einem zweistufigen Manöver nach links in die Hauptstrasse A5 einzubiegen. Danach wollte der Beschwerdeführer vorerst die Fahrbahn in Richtung Neuenburg überqueren und bis zur Mitte der Fahrbahn fahren und danach allenfalls anhalten, um die Möglichkeit für ein weiteres Einbiegen in die Fahrbahn in Richtung Biel abzuwarten.

Wie die erste Instanz zutreffend festhält (erstinstanzliches Urteil S. 52 [Untersuchungsakten act. 456]), besteht bei diesem vom Beschwerdeführer beabsichtigten zweistufigen Manöver seine primäre Sicherheitspflicht gegenüber dem von links aus Richtung Biel herkommenden Verkehr. Denn der Strassenbenützer ist nach der Rechtsprechung verpflichtet, seine Aufmerksamkeit in erster Linie auf die zu erwartenden Gefahren zu richten (BGE 122 IV 225 E. 2c). Das wäre bei dem beabsichtigten Vorgehen jedenfalls in erster Linie der von links aus

Richtung Biel herannahende Verkehr gewesen. In diesem Zusammenhang ist auch zu beachten, dass es letztlich eine Ermessensfrage ist, in welchem Umfange die Aufmerksamkeit ungeteilt auf einen einzigen Vorgang im Strassenverkehr zur richten ist, bzw. ob und in welchem Grade sie auf zwei oder mehrere Momente verteilt werden darf. Mit ihrer Gewichtung hat die Vorinstanz das ihr zustehende Ermessen nicht überschritten (vgl. Urteil des Kassationshofs 6S.259/2002 vom 2.10.2002 E. 3.4.a.E.).

Insgesamt verletzt der Schuldspruch der Vorinstanz wegen Missachtens des Vortrittsrechts somit kein Bundesrecht.
6.
Aus diesen Gründen ist die Beschwerde abzuweisen. Bei diesem Ausgang des Verfahrens trägt der Beschwerdeführer die Kosten (Art. 278 Abs. 1 BStP).
Demnach erkennt das Bundesgericht:

1.
Die eidgenössische Nichtigkeitsbeschwerde wird abgewiesen.
2.
Die Gerichtsgebühr von Fr. 2'000.– wird dem Beschwerdeführer auferlegt.
3.
Dieses Urteil wird den Parteien, dem Generalprokurator des Kantons Bern und dem Obergericht des Kantons Bern, 2. Strafkammer, schriftlich mitgeteilt.
Lausanne, 19. Juni 2007
Im Namen des Kassationshofes
des Schweizerischen Bundesgerichts
Der Präsident: Der Gerichtsschreiber: