Urteilskopf

99 IV 170

36. Auszug aus dem Urteil des Kassationshofes vom 24. Juli 1973 i.S. Engel gegen Staatsanwaltschaft des Kantons Graubünden.
Regeste (de):
Art. 32 Abs. 1 SVG, Art. 4 Abs. 1 VRV. Bemessung der Geschwindigkeit nach der Sichtweite.

Der Fahrzeugführer hat im Bereiche einer durch ungeeignete Signale gekennzeichneten Baustelle nicht zum vorneherein damit zu rechnen, dass die mit Bitumen bespritzte Fahrbahn über Nacht ohne Splitt belassen wird.

Regeste (fr):
Art. 32 al. 1 LCR, art. 4 al. 1 OCR. Adaptation de la vitesse à la distance sur laquelle porte la visibilité.

Le conducteur qui se trouve dans le secteur d'un chantier indiqué par des signaux non appropriés ne doit pas s'attendre à ce qu'on laisse la chaussée recouverte de bitume sans gravillon pendant la nuit.

Regesto (it):
Art. 32 cpv. 1 LCStr, art. 4 cpv. 1 OCStr. Adattamento della velocità alla distanza di visibilità.

Il conducente che si truva nel settore d'un cantiere delimitato da segnali non appropriati non deve senz'altro attendersi che la carreggiata sia lasciata cosparsa di bitume senza ghiaietto durante la notte.

Sachverhalt ab Seite 171

1. - Im Herbst 1971 wurde die Nationalstrasse 13 bei Hinterrhein mit einem neuen Strassenbelag versehen. Auf der in südlicher Richtung führenden, ganz rechts liegenden Fahrspur war am 9. September 1971 der neue Belag bereits aufgetragen worden, während die Überholspur, auf die der Richtung San Bernardino rollende Verkehr ausgangs der langgezogenen Rechtskurve vor dem sogenannnten Wyberstutz mittels Leitkegel geleitet wurde, für den am folgenden Tag auszuführenden Belagseinbau mit Bitumen bespritzt worden war. 500 Meter vor Beginn dieser Baustelle war die Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h signalisiert. 300 Meter vor der Baustelle befanden sich links und rechts der Strasse Signale, die die Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h begrenzten und auf die im Gang befindlichen Bauarbeiten (Signal Nr. 113) aufmerksam machten. Zu Beginn der Rechtskurve vor dem "Wyberstutz" stand nochmals das Signal Nr. 113. Rund 150 Meter vor dem mit Bitumen überspritzten Strassenstück war das Signal Nr. 105 (Schleudergefahr) aufgestellt, an dem eine gelb aufleuchtende Baustellenlampe hing. Wegen des Absatzes bei Beginn des bereits eingebauten Belagsstreifens war zusätzlich das Signal Nr. 106 (Querrinne) angebracht.

Erwägungen

2. Am 9. September 1971, um 19.30 Uhr, fuhr Stöckli am Steuer seines Personenwagens von Splügen in Rich-

tung San Bernardino. Im Bereiche der mit Bitumen überspritzten Fahrbahn am sogenannten Wyberstutz geriet sein Fahrzeug ins Schleudern, stiess mit dem linksseitigen Rohrzaun zusammen und kam quer zur Fahrbahn zum Stehen. Nach diesem Unfall stellte sich Stöckli vor seinen Wagen, um nachfolgende Fahrzeugführer auf das Hindernis aufmerksam zu machen. Kurz darauf fuhr Engel mit seinem Personenwagen von Splügen herkommend auf die Unfallstelle zu. Nach der Rechtskurve gewahrte er das die Fahrbahn versperrende Fahrzeug und den davor stehenden Stöckli. Engel bremste sofort, konnte aber nicht verhindern, dass sein Fahrzeug gegen Stöcklis Wagen stiess. Da dessen Lenker nicht von der Stelle gewichen war, wurde er zwischen den beiden Fahrzeugen eingeklemmt. Dabei

erlitt er Verletzungen, denen er am 21. September 1971 erlag.

B.- Am 10. November 1972 sprach der Kreisgerichtsausschuss Rheinwald Engel der fahrlässigen schweren Körperverletzung schuldig und belegte ihn mit Fr. 500.– Busse. Auf Berufung der Staatsanwaltschaft des Kantons Graubünden hin sprach der Kantonsgerichtsausschuss dieses Kantons Engel am 19. Februar 1973 der fahrlässigen Tötung schuldig und büsste ihn mit Fr. 200.–

C.- Engel führt eidgenössische Nichtigkeitsbeschwerde und beantragt Freisprechung von Schuld und Strafe.
Aus den Erwägungen:
Die Vorinstanz führt im angefochtenen Entscheid aus, Engel habe den Zusammenstoss trotz sofortiger Bremsung nach Gewahrwerden des Fahrzeuges Stöckli nicht vermeiden können; er sei demzufolge mit einer den gegebenen Strassenverhältnissen nicht angepassten Geschwindigkeit gefahren, sonst hätte er rechtzeitig vor dem Hindernis anhalten können. Diese Betrachtungsweise bedarf einer näheren Prüfung. 300 Meter vor Beginn der fraglichen Baustelle befanden sich links und rechts der Strasse Signale, die einerseits die Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h begrenzten und anderseits die im Gang befindlichen Bauarbeiten anzeigten. Ungefähr 150 Meter vor dem mit Bitumen bespritzten Strassenstück waren die Signale "Schleudergefahr" und "Querrinne" aufgestellt. Nach Auffassung der Vorinstanz machten diese Signale den Angeklagten darauf aufmerksam, dass er schlechte Strassenverhältnisse antreffen werde. In der Tat musste der Beschwerdeführer anhand der angebrachten Signale mit einer durch eine Baustelle hervorgerufenen Behinderung der Durchfahrt rechnen. Indessen war die erwähnte Signalisation ungeeignet, auf so ungewöhnliche Verhältnisse hinzuweisen, wie sie tatsächlich bestanden. Durch die Leitkegel wurde der Verkehr auf nur eine Fahrspur eingeengt. Es ist durchaus unüblich, in einem solchen Fall die freie Spur mit öligem Bitumen zu spritzen und ohne Splitt über Nacht zu belassen. Erforderte der Arbeitsablauf ein solches Vorgehen, so mussten entsprechende zusätzliche Vorsichtsmassnahmen getroffen werden; dies umsomehr, als nach allgemeiner Erfahrung dunkelfarbige Gegenstände bei Nacht nur schwer erkennbar sind (BGE 97 IV 165) und mit der Möglichkeit gerechnet werden musste, dass sich bei Regen die übrige

Fahrbahn dunkel verfärben und deshalb von der gefährlichen Stelle kaum sichtbar unterscheiden werde. Der Beschwerdeführer hatte deshalb - entgegen der Auffassung der Vorinstanz - auf die besonders schwierigen Verhältnisse nicht gefasst zu sein, zumal die vor der Baustelle signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h lediglich eine normale Behinderung erwarten liess. Dass die tatsächlichen Verhältnisse das Mass der sonst bei Strassenbauarbeiten anzutreffenden Behinderung weit überstiegen, ergibt sich auch aus der Feststellung

der Vorinstanz, wonach das Fahrzeug Stöckli zumindest teilweise wegen der mit Bitumen belegten Fahrbahn schleuderte. Dem Beschwerdeführer war deshalb bei der gegebenen Signalisation nicht zuzumuten, seine Fahrweise zum vornherein auf diesen besonderen Strassenzustand einzustellen.