S. 245 / Nr. 52 Strafgesetzbuch (d)

BGE 76 IV 245

52. Auszug aus dem Urteil des Kassationshofes vom 3. November 1950 i. S. Ammann gegen Staatsanwaltschaft des Kantons Luzern.

Regeste:

Art. 237 Ziff. 2 StGB. Subjektive Merkmale der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs.

Art. 237 ch. 2 CP. Eléments subjectifs de l'infraction.

Art. 237 cifra 2 CP. Elementi soggettivi del perturbamento per negligenza della circolazione pubblica.

Ammaun, der mit einem Personenautomobil einen Radfahrer überholen wollte, schloss an einer Stelle, wo dieser wegen am Strassenrande stehender Fahrzeuge nicht Platz machen konnte, ganz nahe auf und drängte durch heftiges Hupen ungeduldig nach. Nachdem der Engpass durchfahren war, fuhr er neben den Radfahrer und drängte ihn bewusst und gewollt an den rechten Strassenrand und zwang ihn zum Absteigen indem er das Automobil allmählich nach rechts lenkte und schliesslich kurz anhält. Er wollte den Radfahrer «erziehen». Das Amtsgericht

Seite: 246

Sursee würdigte das Verhalten Ammanns als fahrlässige Störung des öffentlichen Verkehrs und büsste ihn in Anwendung von Art. 237 Ziff. 2 StGB mit Fr. 20.-. Der Kassationshof wies die Nichtigkeitsbeschwerde des Verurteilten ab -

Aus den Erwägungen:

3.- Das Amtsgericht wirft dem Beschwerdeführer vor, er habe «bei klarem Bewusstsein und mit Vorbedacht gehandelt». Damit will es sagen, dass er bewusst und gewollt so gefahren sei, wie er gefahren ist. Es hält ihm aber zugute, dass er «die Gefährlichkeit seines Verhaltens entweder nicht bedacht oder darauf nicht Rücksicht genommen habe». Darnach hat der Beschwerdeführer entweder gar nicht gedacht, dass er durch seine Fahrweise den Verkehr gefährde bzw. störe und den Radfahrer der Gefahr einer Körperverletzung aussetze, oder er hat die Gefährdung zwar als möglich angesehen, aber im Vertrauen, dass sie nicht eintrete, darauf nicht Rücksicht genommen. Im einen wie im anderen Falle ist er sich nicht bewusst gewesen, dass er in Wirklichkeit den Radfahrer in Gefahr brachte, am Körper verletzt zu werden.

Das Fehlen dieses Bewusstseins steht der Anwendung des Art. 237 Ziff. 2 StGB nicht im Wege. In der Literatur wird zwar gelegentlich angenommen, dass das in Art. 237 Ziff. 1 StGB als Tatbestandsmerkmal genannte Bewusstsein der Gefährdung von Leib und Leben auch Voraussetzung der Anwendung der Ziffer 2 des Art. 237 sei, da diese Bestimmung es als Merkmal nicht ausdrücklich fallen lasse (HARTMANN, ZschwR uF 68 74 a; anderer Meinung VON RECHENBERG, SJZ 46 7, und KARMANN, ZStrR 65 210). Der Kassationshof hat diese Frage in BGE 73 IV 184 und auch seither offen gelassen. Sie ist aber zu verneinen. Wohl nimmt Art. 237 Ziff. 2 durch die Wendung «handelt der Täter fahrlässig» auf die Tatbestandsumschreibung der Ziffer 1 Bezug. Diese Verweisung gilt aber nur für den objektiven Tatbestand. Was den subjektiven Tatbestand

Seite: 247

betrifft, der nach Ziffer 1 Wissen und Willen (Vorsatz) der Hinderung, Störung oder Gefährdung des Verkehrs und Bewusstsein der Gefährdung von Leib oder Leben erfordert, stellt Ziffer 2 eigene Merkmale auf, eben jene der Fahrlässigkeit, die in Art. 18 Abs. 3 StGB näher umschrieben ist. Fahrlässigkeit schliesst aus, dass der Täter Leib und Leben bewusst gefährdet; wer durch sein Verhalten Leib oder Leben von Menschen, die am Verkehr teilnehmen wissentlich in Gefahr bringt, weiss auch, dass er den Verkehr gefährdet, vergeht sich also bei gewolltem Handeln vorsätzlich. Es verhält sich nicht anders als bei der fahrlässigen Störung des Eisenbahnverkehrs, deren subjektiven Tatbestand Art. 238 Abs. 2 ebenfalls durch die Worte «handelt der Täter fahrlässig» umschreibt, ohne das in Art. 238 Abs. 1 für die vorsätzliche Tat erwähnte Merkmal des Wissens um die Gefährdung von Leib und Leben oder fremdem Eigentum ausdrücklich fallen zu lassen; der Kassationshof hat dieses Wissen als Merkmal der fahrlässigen Störung des Eisenbahnverkehrs nie gefordert. Es ist nicht zu ersehen, inwiefern Art. 237 Ziff. 2 anders ausgelegt werden könnte.

4.- (Ausführungen darüber, dass der Beschwerdeführer pflichtwidrig handelte und sich auch hätte sagen können und sollen, dass er den Radfahrer der nahen Gefahr einer Körperverletzung aussetze.) Es kann deshalb dahingestellt bleiben, ob Art. 237 Ziff. 2 überhaupt voraussetzt, dass das Nichtwissen um die Gefährdung von Leib oder Leben einer Fahrlässigkeit zu zuschreiben sei (so KARMANN in ZStrR 65 210), oder ob, wie HAFTER, Lehrbuch, besonderer Teil S. 526, annimmt, die Bestimmung schon anzuwenden ist, wenn bloss die Hinderung, Störung oder Gefährdung des

Verkehr auf Fahrlässigkeit beruht, ob also für die sich daraus ergebende Gefährdung von Leib und Leben Erfolgshaftung besteht