

# **BGer 6B\_10/2011 vom 29. März 2011**

Bundesgericht, 2011-03-29, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger\\_6B\\_10\\_2011](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_6B_10_2011)

FR: TF 6B\_10/2011 du 29 mars 2011

IT: TF 6B\_10/2011 del 29 marzo 2011

## **Erwägungen**

### **E. 1.1**

Der Beschwerdeführer wirft der Vorinstanz eine willkürliche ( Art. 9 BV ) respektive eine fehlerhafte Sachverhaltsfeststellung (Art. 97 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 95 BGG ) vor. Zudem rügt er die Verletzung der Unschuldsvermutung ( Art. 32 Abs. 1 BV und Art. 6 Ziff. 2 EMRK ) und des rechtlichen Gehörs ( Art. 29 Abs. 2 BV ).

### **E. 1.2**

Die vorinstanzliche Sachverhaltsfeststellung kann nur gerügt werden, wenn sie offensichtlich unrichtig ist oder auf einer Rechtsverletzung im Sinne von Art. 95 BGG beruht und wenn die Behebung des Mangels für den Ausgang des Verfahrens entscheidend sein kann ( Art. 97 Abs. 1 BGG ; vgl. auch Art. 105 Abs. 1 und 2 BGG ). Offensichtlich unrichtig im Sinne von Art. 97 Abs. 1 BGG ist die Sachverhaltsfeststellung, wenn sie willkürlich ist ( BGE 134 IV 36 E. 1.4.1 S. 39).

Ebenfalls unter dem Gesichtspunkt der Willkür prüft das Bundesgericht, inwiefern das Sachgericht den Grundsatz "in dubio pro reo" als Beweiswürdigungsregel verletzt hat. Diese aus der Unschuldsvermutung ( Art. 32 Abs. 1 BV und Art. 6 Ziff. 2 EMRK ) abgeleitete Maxime wurde wiederholt dargelegt, worauf zu verweisen ist ( BGE 127 I 38 E. 2a S. 40 f. mit Hinweisen).

### **E. 1.3**

Wird die Verletzung von Grundrechten (einschliesslich der willkürlichen Anwendung von kantonalem Recht und Willkür bei der Sachverhaltsfeststellung) gerügt, gelten qualifizierte Anforderungen an die Begründung. Dies prüft das Bundesgericht nicht von Amtes wegen, sondern nur, wenn eine solche Rüge in der Beschwerde vorgebracht und substantiiert begründet worden ist. Das bedeutet, dass klar und detailliert anhand der Erwägungen des angefochtenen Entscheids darzulegen ist, inwiefern verfassungsmässige Rechte verletzt worden sein sollen ( Art. 106 Abs. 2 BGG ; BGE 136 I 65 E. 1.3.1 S. 68; 135 III 232 E. 1.2 S. 234; je mit Hinweisen).

Der Beschwerdeführer macht unter Ziffer III.1. seiner Beschwerde eine Verletzung des rechtlichen Gehörs geltend (Beschwerde S. 4). Seine Rüge begründet er nicht. Ebenso wenig genügt die Beschwerde den qualifizierten Begründungsanforderungen von Art. 106 Abs. 2 BGG , soweit der Beschwerdeführer vorbringt, die Vorinstanz präzisiere nicht, wie sich die mittelschwere Beeinträchtigung des Vortrittsberechtigten bestimme (Beschwerde S. 12 f.). Darauf ist nicht einzutreten. Im Übrigen legt die Vorinstanz dar, weshalb der Beschwerdeführer ihrer Ansicht nach den Lastwagenfahrer in rechtserheblicher Weise beeinträchtigt haben soll. Die Rüge wäre deshalb, könnte darauf eingetreten werden, abzuweisen.

#### **E. 1.4**

Die Vorinstanz würdigt im Rahmen der Sachverhaltsermittlung die Aussagen der zwei involvierten Fahrzeuglenker sowie die Unfallaufnahmen der Fahrzeuge. Sie geht von folgendem Sachverhalt aus: A. \_\_\_\_\_ stand mit dem Lastwagen auf dem linken Fahrstreifen vor einem Rotlicht. Vor ihm befanden sich zwei Fahrzeuge. Zwischen dem Lastzug und dem vorderen Fahrzeug war nicht genügend Platz vorhanden, um dort vollständig einzuspuren. Insbesondere kann ein Abstand von 1 ½ bis 2 Wagenlängen ausgeschlossen werden. Der Beschwerdeführer näherte sich von hinten auf dem mittleren Streifen. Er wechselte, da seine Fahrbahn wegen Unterhaltsarbeiten blockiert war, von der mittleren auf die linke Spur und hielt unmittelbar vor dem Lastwagen an, ohne die Sichtverhältnisse dessen Fahrers zu beachten und ohne dass ihm dieser ein entsprechendes Zeichen gegeben hätte. Dabei stand sein Fahrzeug schräg, halb auf der linken und halb auf der mittleren Spur. Als die Lichtsignalanlage auf Grün schaltete, touchierte der anführende Lastwagen mit dem rechten Teil der Stossstange das Fahrzeug des Beschwerdeführers hinten links (angefochtenes Urteil S. 8 ff.).

#### **E. 1.5**

Die vom Beschwerdeführer gegen die vorinstanzliche Beweiswürdigung erhobenen Einwände (Beschwerde S. 4 ff.) haben appellatorischen Charakter, stellt er doch der Würdigung der Vorinstanz lediglich seine eigene Sicht der Dinge gegenüber, ohne zu erörtern, inwiefern der angefochtene Entscheid (auch) im Ergebnis verfassungswidrig sein sollte. Dies trifft beispielsweise auf seine Behauptung zu, er habe den Abstand vom Lastwagen zum vorderen Fahrzeug unwiderlegt mit 1 ½ bis 2 Wagenlängen angegeben (Beschwerde S. 8). Ein solches Vorbringen ist unbehelflich und ungeeignet, Willkür darzutun.

Zudem rügt der Beschwerdeführer wiederholt die vorinstanzliche Sachverhaltsfeststellung als unzutreffend, jedoch gibt er diese nicht korrekt wieder. Beispielsweise weist er darauf hin, dass die Fahrzeuge vor dem Rotlicht stillstanden und die Kollision erst nach dem Wechsel zur Grünphase respektive nach dem Anfahren der Fahrzeuge geschehen sei (Beschwerde S. 6). Gegenteiliges stellt die Vorinstanz aber nicht fest. Ebenso wenig trifft zu, dass diese annehme, er habe mit seinem Fahrzeug parallel zur Fahrbahn gestanden (Beschwerde S. 8). Vielmehr stützt sich die Vorinstanz auf seine Darstellung, wonach er beim Rotlicht schräg, halb auf der linken und halb auf der rechten Spur, zum Stehen gekommen sei, bevor er nach dem Halt weitergefahren sei (angefochtenes Urteil S. 9).

Seine Ausführungen sind zudem teilweise widersprüchlich. Er behauptet, entgegen den vorinstanzlichen Feststellungen zum Unfallzeitpunkt sich in die Kolonne eingeordnet zu haben. Gleichzeitig hält er fest, rechts versetzt in der Spur und parallel zur Fahrbahn gefahren zu sein (Beschwerde S. 7). Sinngemäss behauptet der Beschwerdeführer, dass er unmittelbar vor der Kollision gleichzeitig auf zwei Spuren fuhr (und nicht im rechten Bereich innerhalb der linken Spur). Dies stimmt mit seiner Schilderung im kantonalen Berufungsverfahren überein, wonach er sich im Zeitpunkt des Unfalls noch nicht vollständig in der linken Spur befunden habe (act. 44 S. 5). Entsprechendes ergibt sich auch anhand der Beschädigungen an den Fahrzeugen. Die Vorinstanz schliesst gestützt auf die Schäden, dass der Beschwerdeführer nicht seitwärts auf seiner ursprünglichen Fahrbahn hätte überholt werden können. Deshalb vermag dessen Behauptung, sich in die Kolonne eingeordnet zu haben, nicht zu überzeugen respektive die vorinstanzliche Beweiswürdigung in Frage zu stellen.

Der Beschwerdeführer bringt zudem vor, der Lastwagenfahrer habe ihn erst nach der Kollision bemerkt. Dies blende die Vorinstanz aus (Beschwerde S. 6 f.). Soweit er damit eine unvollständige Sachverhaltsfeststellung rügen wollte, ist nicht erkennbar, inwiefern dieser Umstand im Rahmen der angewendeten Rechtsnormen erheblich sein sollte (E. 2.2 nachfolgend).

Dass und inwiefern das vorinstanzliche Beweisergebnis schlechterdings nicht mehr vertretbar sein oder auf einer Rechtsverletzung im Sinne von Art. 95 BGG beruhen sollte, zeigt der Beschwerdeführer nicht auf. Ebenso wenig ist eine Verletzung der Unschuldsvermutung ersichtlich. Die Beschwerde erweist sich daher als unbegründet, soweit sie den Begründungsanforderungen von Art. 42 Abs. 2 und Art. 106 Abs. 2 BGG überhaupt zu genügen vermag.

### **E. 2.1**

Der Beschwerdeführer rügt eine Verletzung von Bundesrecht ( Art. 44 Abs. 1 SVG ). Die Rechtsprechung billigt im dichteren Innerortsverkehr und wohl auch, wenn ein Verkehrsteilnehmer wegen einer blockierten Spur gezwungen sei, den Fahrstreifen zu wechseln, eine flexible Handhabung des Vortrittsrechts zu. Er habe den vor dem Rotlicht stehenden Lastwagen nicht behindert. Als er in die Lücke gefahren sei und sein Fahrzeug zum Stehen gebracht habe, sei der Fahrspurwechsel abgeschlossen gewesen. Eine Behinderung setze voraus, dass sich der Vortrittsberechtigte in Fahrt befinde. Dies sei hier nicht der Fall. Ebenso wenig habe er den Lastwagen bei der Anfahrt behindert.

Es möge zutreffen, dass ein Lastwagen einen toten Winkel habe. Hingegen habe er mit seinem Fahrzeug vor der Anfahrt in schräger Position vor dem Lastzug gestanden. Der Lastwagenführer habe ihn deshalb vor der Anfahrt sehen müssen. Würde ein Wechsel des Fahrstreifens Sichtkontakt voraussetzen, könnte im täglichen Verkehr kein solches Manöver vorgenommen werden (Beschwerde S. 9 ff.).

### **E. 2.2.1**

Der Fahrzeugführer, der seine Fahrrichtung ändern will, wie zum Abbiegen, Überholen, Einspurigen und Wechseln des Fahrstreifens, hat auf den Gegenverkehr und auf die ihm nachfolgenden Fahrzeuge Rücksicht zu nehmen ( Art. 34 Abs. 3 SVG ). Er darf auf Strassen, die für den Verkehr in gleicher Richtung in mehrere Fahrstreifen unterteilt sind, seinen Streifen nur verlassen, wenn er dadurch den übrigen Verkehr nicht gefährdet ( Art. 44 Abs. 1 SVG ). Art. 44 SVG stellt eine Vortrittsregel dar. Dem seinen Streifen oder seine Kolonne beibehaltenden Führer steht der Anspruch auf unbehinderte Fortsetzung seiner Fahrt zu (Hans Giger, Kommentar Strassenverkehrsgesetz, 7. Aufl. 2008, N. 2 zu Art. 44 SVG ).

Gemäss den Erwägungen des erstinstanzlichen Einzelrichters, auf welche die Vorinstanz verweist, ist ein Wechsel der Fahrspur nicht erst bei einer Gefährdung, sondern bereits bei einer Behinderung des übrigen Verkehrs untersagt (angefochtenes Urteil S. 10 mit Verweis auf den erstinstanzlichen Entscheid S. 5). Diese Ansicht ist nicht zu beanstanden. Derjenige, der sein Fahrzeug in den Verkehr einfügen, wenden oder rückwärts fahren will, darf andere Strassenbenützer nicht behindern ( Art. 36 Abs. 4 SVG ; vgl. auch Art. 14 Abs. 1 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 [VRV; SR 741.11]). Entsprechendes gilt beim Wechseln des Fahrstreifens. Mit Blick auf Art. 44 Abs. 1 SVG darf nicht abgeleitet werden, die Pflichten des Fahrzeugführers, der die Spur ändert, entsprächen nicht denjenigen des Vortrittsbelasteten (Bussy&Rusconi, Code suisse de la circulation routière,

3. Aufl. 1996, N. 5.2.1 zu Art. 44 SVG ).

Eingespart ist ein Fahrzeug, sobald es seine ursprüngliche Fahrspur so weit geräumt hat, dass es seitwärts überholt werden kann (Giger, a.a.O., N. 8 zu Art. 44 SVG ).

#### **E. 2.2.2**

Der Bundesrat hielt bereits im Jahre 1955 fest, dass sich im dichten Verkehr eine gewisse Behinderung anderer Fahrzeuge kaum vermeiden lasse (Botschaft vom 24. Juni 1955 zum Entwurf eines Bundesgesetzes über den Strassenverkehr, BBl 1955 II 36). Während früher eine Behinderung bereits angenommen wurde, wenn der Vortrittsberechtigte seine Fahrt nicht gleichmässig und ungestört fortsetzen konnte ( BGE 85 IV 86 mit Hinweisen), fasst die Rechtsprechung den Begriff heute enger. Sie bejaht eine Behinderung, falls der Berechtigte seine Fahrweise brüsk ändern muss, d.h. zu brüskem Bremsen, Beschleunigen oder Ausweichen gezwungen wird. Mit dieser Begriffsumschreibung soll den besonderen Verhältnissen bei hohem Verkehrsaufkommen Rechnung getragen werden. Das darf aber nicht zur Entwertung des Vortrittsrechts führen. Eine erhebliche Behinderung ist nur ausnahmsweise zu verneinen ( BGE 114 IV 146 S. 147 f. mit Hinweisen; Urteil 6B\_263/2009 vom 14. Juli 2009 E. 1.1.2).

Gemäss Schaffhauser sind bei der Beurteilung, ob eine relevante Behinderung vorliegt, verschiedene Interessen zu berücksichtigen wie Rechtssicherheit durch einfache und klare Regeln, Flüssigkeit des Verkehrs auf den vortrittsberechtigten Fahrbahnen sowie besonders schwierige Situationen der Vortrittsbelasteten. Grundsätzlich sei ein weiter Begriff der Behinderung anzunehmen, der nicht nur die Notwendigkeit brüsker Reaktion, sondern auch mittelschwere Beeinträchtigungen erfasse. Andernfalls bestehe die Gefahr, dass das Vortrittsrecht entwertet werde und unklar sei, wie die Pflichten zwischen dem Vortrittsberechtigten und -belasteten verteilt würden (René Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I: Grundlagen, Verkehrszulassung und Verkehrsregeln, 2. Aufl. 2002, N. 865 f.).

#### **E. 2.3.1**

Die Kollision ereignete sich an einem Werktag um ca. 13.45 Uhr. Nach den vorinstanzlichen Feststellungen herrschte kein hohes Verkehrsaufkommen. Der Beschwerdeführer hält wie bereits im kantonalen Berufungsverfahren dafür, die Situation sei mit einem dichten Innerortsverkehr vergleichbar gewesen, da die mittlere Spur durch ein Unterhaltsfahrzeug blockiert gewesen sei (Beschwerde S. 9). Dieser Ansicht ist nicht beizupflichten. Die im dichten Innerortsverkehr etwas elastische Handhabung der Vortrittsregeln erfolgt im Interesse der Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs ( BGE 105 IV 341 E. 3a S. 341). Ist aber ein einzelner Fahrzeugführer (beispielsweise wegen eines Hindernisses) zu einem Spurwechsel gezwungen, so liegt grundsätzlich keine Situation vor, welche nahelegen würde, dass der Berechtigte auf sein Vortrittsrecht verzichten müsste. Vielmehr hätte der Beschwerdeführer nach den zutreffenden Erwägungen der Vorinstanz vor dem Manöver den Lastwagen vorbeifahren lassen können (angefochtener Entscheid S. 11). Zudem ist anzunehmen, dass er mit einer vorausschauenden Fahrweise die Spur frühzeitig hätte wechseln und somit ohne Weiteres hinter dem Lastwagen hätte anhalten können (vgl. vorinstanzliche Akten act. 1/2). Der Beschwerdeführer hielt denn auch fest, er habe von Weitem gesehen, wie auf seiner Spur ein Fahrzeug gestanden habe (vorinstanzliche Akten act. 16 S. 1). Deshalb lagen keine besonderen Verhältnisse vor, welche mit einer hohen Verkehrsdichte vergleichbar gewesen wären und die für den

Vortrittsbelasteten eine speziell schwierige Situation dargestellt hätten.

### **E. 2.3.2**

Als der Beschwerdeführer vor dem Lastwagen zum Stillstand kam, befand er sich nach den vorinstanzlichen Feststellungen schräg zur Fahrbahn, halb auf der linken und halb auf der mittleren Spur. Seine ursprüngliche, mittlere Fahrbahn war nicht so weit geräumt, dass er hätte seitwärts überholt werden können. Entgegen seinem Dafürhalten hängt das Einspuren ohne Zweifel von der Position der Fahrzeuge ab. Das Manöver war deshalb noch nicht abgeschlossen (E. 2.2.1 hievor) und dauerte beim Umschalten der Lichtsignalanlage auf Grün respektive beim Anfahren der Fahrzeuge noch an. Deshalb ist bei der Prüfung einer allfälligen Behinderung auch die Weiterfahrt miteinzubeziehen.

Die Vorinstanz erwägt, dass die Sichtverhältnisse eines Lastwagenfahrers gegenüber einem gewöhnlichen Fahrzeuglenker eingeschränkt seien. Sie stellt fest, dass von der Kabinenhöhe bis einen Meter nach hinten ein toter Winkel bestand. Zudem verfügt der Lastwagen auf der Beifahrerseite über einen Frontspiegel, um Kinder beim Passieren des Fussgängerstreifens zu sehen. Die Vorinstanz wirft dem Beschwerdeführer vor, er habe diesen Umständen nicht Rechnung getragen (angefochtener Entscheid S. 11). Diese Erwägungen sind zutreffend. Beim Phänomen des sichttoten Winkels handelt es sich um einen in der Bauart des Fahrzeugs liegenden Faktor, den grundsätzlich der Fahrzeuglenker von vornherein in Rechnung zu stellen hat ( BGE 127 IV 34 E. 3b S. 40 f. mit Hinweisen). Nicht erstellt ist, auf welcher Höhe sich der Beschwerdeführer mit dem Fahrzeug vor der Lichtsignalanlage positionierte, ob er (wie von ihm behauptet) sich ganz vor dem Lastwagen befand und damit im Blickfeld dessen Lenkers war oder aber sein Fahrzeug (teilweise) durch den toten Winkel nach hinten oder sonst wie verborgen blieb. Diese Umstände sind hingegen nicht relevant. Im Strassenverkehr gilt allgemein der aus Art. 26 Abs. 1 SVG abgeleitete Vertrauensgrundsatz ( BGE 129 IV 39 E. 1 S. 41). Danach darf jeder Strassenbenützer, sofern nicht besondere Umstände dagegen sprechen, darauf vertrauen, dass sich die anderen Verkehrsteilnehmer ebenfalls ordnungsgemäss verhalten und ihn nicht behindern oder gefährden. Diese Maxime gilt insbesondere auch im Verhältnis zwischen Vortrittsberechtigten und Wartepflichtigen. Der Berechtigte darf grundsätzlich davon ausgehen, dass der Vortrittsverpflichtete sein Vortrittsrecht beachtet. Der Lastwagenführer hielt an dritter Stelle vor einem Rotlicht und hatte auf das vordere Fahrzeug auf weniger als 1 ½ Wagenlängen aufgeschlossen. Seine eigene Fahrspur war hinten frei. Der Beschwerdeführer fuhr von hinten auf einer geraden Strecke, ohne dichten Verkehr und mithin ohne Grund vor den Lastwagen. Er verkürzte dadurch den diesem zur Verfügung stehenden Abstand für das Anfahren bei Grünlicht, beeinträchtigte dessen Weiterfahrt und zwang ihn schliesslich, sofort abzubremsen (wozu es jedoch nicht respektive erst verspätet gekommen ist). Damit musste der Lastwagenfahrer unter den konkreten Umständen nicht rechnen, und er hatte dem Beschwerdeführer auch kein entsprechendes Zeichen zum Einspuren gegeben. Dieser beachtete weder die eingeschränkten Sichtverhältnisse noch (im Hinblick auf die Weiterfahrt) den Umstand, dass ein Lastwagen in aller Regel eine geringere Bremsverzögerung aufweist als ein Personenwagen. Deshalb unterliess der Beschwerdeführer die beim Wechsel des Fahrstreifens nötige Rücksichtnahme ( Art. 34 Abs. 4 SVG ). Dass ein solches Manöver stets Sichtkontakt voraussetzen würde, erwägt die Vorinstanz entgegen der Ansicht des Beschwerdeführers nicht (angefochtener Entscheid S. 11). Wie weit auch der Lastwagenfahrer sich vorschriftswidrig verhalten hat, ist in diesem Verfahren nicht

erheblich und nicht zu beurteilen.

### **E. 2.3.3**

Indem die Vorinstanz das rücksichtslose Fahrmanöver des Beschwerdeführers als rechtserhebliche Behinderung einschätzt, verletzt sie aus den dargelegten Gründen kein Bundesrecht.

### **E. 3**

Die Beschwerde ist abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist. Bei diesem Ausgang des Verfahrens sind die bundesgerichtlichen Kosten dem Beschwerdeführer aufzuerlegen ( Art. 66 Abs. 1 BGG ).

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.