

BGer 6B 1349/2017 vom 2. Oktober 2018

Bundesgericht, 2018-10-02, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_6B_1349_2017

FR: TF 6B 1349/2017 du 2 octobre 2018

IT: TF 6B 1349/2017 del 2 ottobre 2018

Regeste

Vorsätzliche qualifizierte grobe Verletzung der Verkehrsregeln; Willkür | Straftaten

Erwägungen

E. 1

Der Beschwerdeführer kritisiert die Sachverhaltsfeststellung.

E. 1.1

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 ; Art. 105 Abs. 1 und 2 BGG ; BGE 141 IV 317 E. 5.4). Offensichtlich unrichtig ist die Sachverhaltsfeststellung, wenn sie willkürlich ist (BGE 141 IV 249 E. 1.3.1). Dies ist der Fall, wenn der angefochtene Entscheid offensichtlich unhaltbar ist oder mit der tatsächlichen Situation in klarem Widerspruch steht. Dass eine andere Lösung oder Würdigung ebenfalls vertretbar oder gar zutreffender erscheint, genügt nicht. Erforderlich ist, dass der Entscheid nicht nur in der Begründung, sondern auch im Ergebnis willkürlich ist (BGE 141 IV 305 E. 1.2 mit Hinweisen). Die Willkür rüge muss explizit vorgebracht und substantiiert begründet werden (Art. 106 Abs. 2 BGG). Auf ungenügend begründete Rügen oder allgemeine appellatorische Kritik am angefochtenen Entscheid tritt das Bundesgericht nicht ein (BGE 142 III 364 E. 2.4). Was der Täter wusste, wollte und in Kauf nahm, betrifft sogenannte innere Tatsachen und ist damit Tatfrage. Als solche prüft sie das Bundesgericht nur unter dem Gesichtspunkt der Willkür (Art. 9 BV ; Art. 97 Abs. 1 BGG ; BGE 141 IV 369 E. 6.3 mit Hinweisen).

E. 1.2.1

Die Vorinstanz begründet ausführlich und überzeugend, weshalb sie die inkriminierten Geschwindigkeitsüberschreitungen als erstellt erachtet. Sie erwägt, der Beschwerdeführer anerkenne, die allgemeine Höchstgeschwindigkeit nach dem Baustellenbereich von 120 km/h um 59 km/h überschritten zu haben, d.h. mit 179 km/h gefahren zu sein. Gestützt auf die polizeiliche Nachfahrmessung und Videoaufzeichnung sowie ein hierzu erstattetes Gutachten stehe zudem fest, dass er zuvor im mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h signalisierten Baustellenbereich mit mindestens 149 km/h unterwegs gewesen sei.

E. 1.2.2

Der Beschwerdeführer beanstandet die gutachterliche Methode zur Bestimmung der Fahrgeschwindigkeit. Er beschränkt sich aber darauf, die bereits vorinstanzlich dagegen erhobenen Einwände zu wiederholen und die Methode als wenig zielführend zu kritisieren. Dies genügt zum Nachweis von Willkür nicht (oben E. 1.1). Im Übrigen bestreitet der

Beschwerdeführer nicht, dass die Überprüfung der Nachfahrmessung durch den Gutachter lege artis erfolgte, namentlich der erforderliche Nachweis erbracht wurde, dass sich der Abstand zwischen messendem und gemessenem Fahrzeug - wenn auch nur während wenigen Sekunden - nicht verringerte. Weshalb die Messung dennoch offensichtlich falsch sein soll, begründet der Beschwerdeführer nicht. Entgegen seiner Auffassung ist es nicht zu beanstanden, wenn die Vorinstanz auf das Gutachten abstellt und ihm eine Fehlertoleranz von bloss 1% zugute hält. Abgesehen davon hat der Beschwerdeführer die gefahrene Geschwindigkeit letztlich zugestanden, räumt er doch ein, im Baustellenbereich mit mindestens 140 km/h unterwegs gewesen zu sein - er selber spricht von einer Geschwindigkeitsüberschreitung von ca. 20 km/h bei seiner Auffassung nach zulässigen 120 km/h - und nach der (vermeintlichen) Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung beschleunigt zu haben. Inwiefern die damit im Wesentlichen übereinstimmende Annahme der Vorinstanz unhaltbar sein soll, ist unerfindlich. Sie verfällt auch nicht in Willkür, wenn sie der Behauptung des Beschwerdeführers, wonach er sich der gefahrenen Geschwindigkeit nicht bewusst gewesen sei, keinen Glauben schenkt. Dies kann ihm mit Blick auf die besonders hohe Geschwindigkeit, nicht zuletzt im Vergleich mit anderen Fahrzeugen, nicht entgangen sein, zumal er mit einem Motorrad unterwegs und den Umweltbedingungen, wie etwa dem Fahrtwind, besonders unmittelbar ausgesetzt war. Der Beschwerdeführer macht auch nicht geltend, er habe die Baustelle oder die Signalisation nicht erkannt.

E. 2

Der Beschwerdeführer rügt, die Geschwindigkeitsüberschreitung im Baustellenbereich erfülle weder objektiv noch subjektiv den Tatbestand von Art. 90 Abs. 3 SVG, namentlich weil er sich der gefahrenen Geschwindigkeit nicht bewusst, und die Signalisation ungültig gewesen sei. Wie nachfolgend zu zeigen ist (unten E. 2.2.1), kann letzteres offen bleiben und braucht nicht geprüft zu werden, ob der Sachverhalt auch Art. 90 Abs. 4 SVG erfüllt. Den Schuldspruch wegen grober Verkehrsregelverletzung nach Art. 90 Abs. 2 SVG durch Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, womit vernünftigerweise nur die Fahrt mit 179 km/h nach dem Baustellenbereich gemeint sein kann und wovon auch die Vorinstanz ausgeht, bestreitet der Beschwerdeführer nicht. Es braucht daher auch nicht geprüft zu werden, ob die Ausserkraftsetzung des Verkehrssignals "Freie Fahrt" nach der Baustelle durch einen orangen Querbalken gültig war.

E. 2.1

Nach Art. 90 Abs. 3 SVG macht sich strafbar, wer durch vorsätzliche Verletzung elementarer Verkehrsregeln das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern eingeht, namentlich durch besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, waghalsiges Überholen oder Teilnahme an einem nicht bewilligten Rennen mit Motorfahrzeugen. Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung sind die Vorschriften über die Geschwindigkeit grundlegende Verkehrsregeln. Sie sind wesentlich für die Sicherheit des Strassenverkehrs (BGE 121 IV 230 E. 2c). Das nach Art. 90 Abs. 3 SVG geforderte Risiko muss sich auf einen Unfall mit Todesopfern oder Schwerverletzten beziehen und somit ein qualifiziertes Ausmass erreichen. Der Erfolgseintritt muss vergleichsweise nahe liegen; gefordert ist ein "hohes" Risiko. Damit wird zum Ausdruck gebracht, dass es sich um eine höhere als die in Art. 90 Abs. 2 SVG geforderte "ernstliche" Gefahr handeln muss. Diese muss analog der Lebensgefährdung nach Art. 129 StGB unmittelbar, nicht jedoch unausweichlich sein. Da bereits die erhöhte abstrakte Gefahr im

Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG die naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung voraussetzt (BGE 142 IV 93 E. 3.1; 131 IV 133 E. 3.2), ist für die Erfüllung von Abs. 3 die besonders naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung zu verlangen. Die allgemeine Möglichkeit der Verwirklichung einer Gefahr kann in Anlehnung an Art. 90 Abs. 2 SVG nur genügen, wenn aufgrund besonderer Umstände, wie Tageszeit, Verkehrsdichte, Sichtverhältnisse usw. der Eintritt einer konkreten Gefahr oder gar einer Verletzung besonders nahe lag und es letztlich nur vom Zufall abhing, dass sich diese nicht verwirklicht hat. Wird eine krasse Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 3 bzw. 4 SVG objektiv bejaht, folgt daraus nahezu zwangsläufig, dass auch ein dadurch geschaffenes hohes Risiko von Unfällen mit Todesopfern oder Schwerverletzten angenommen werden muss (PHILIPPE WEISSENBERGER, Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, 2. Aufl. 2015, N. 104 ff., 126 ff. zu Art. 90 SVG ; GERHARD FIOLKA, Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz [nachfolgend Kommentar SVG], 2014, N. 115 ff. zu Art. 90 SVG ; ders. Grobe oder "krasse" Verkehrsregelverletzung? Zur Auslegung und Abgrenzung von Art. 90 Abs. 3-4 SVG , in: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2013 [nachfolgend Jahrbuch 2013], S. 355 ff.). Die Verwendung des Begriffs "krass" in den Regelbeispielen durch den Gesetzgeber bedeutet, dass eine Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit nur dann unter Art. 90 Abs. 3 SVG fallen kann, wenn sie im Vergleich mit anderen Verkehrsregelverletzungen einen Ausnahmefall darstellt. Eine "besonders" krasse Verkehrsregelverletzung ist jedenfalls dann nicht anzunehmen, wenn die gefahrene Geschwindigkeit unterhalb der Schwellenwerte von Art. 90 Abs. 4 SVG liegt und im betreffenden Strassenabschnitt nicht gänzlich beispiellos erscheint. Damit Art. 90 Abs. 3 SVG erfüllt ist, muss die Geschwindigkeitsüberschreitung somit im Vergleich mit anderen Missachtungen der Höchstgeschwindigkeit besonders gefährlich sein, namentlich aufgrund besonders schwieriger Strassen- und Verkehrsverhältnisse (GERHARD FIOLKA, Jahrbuch 2013, S. 362; ders. Kommentar SVG, N. 125 zu Art. 90 SVG). Zu denken ist etwa an knapp unterhalb der Grenzwerte liegende Geschwindigkeitsüberschreitungen bei schlechtem Wetter, dichtem Verkehr oder zur Mittagspause vor einem Kindergarten resp. in der Nähe eines Schulbusses u.s.w. (dazu BGE 142 IV 137 E. 8.1 mit Hinweis auf CÉDRIC MIZEL, Le délit de chauffard et sa répression pénale et administrative, in: AJP 2/2013, S. 196; YVAN JEANNERET, Via sicura: le nouvel arsenal pénal, in: Strassenverkehr, 2/2013, S. 37). Der subjektive Tatbestand des Art. 90 Abs. 3 SVG erfordert Vorsatz bezüglich der Verletzung einer elementaren Verkehrsregel und der Risikoverwirklichung, wobei Eventualvorsatz genügt (BGE 142 IV 137 E. 3.3). Ein Gefährdungsvorsatz oder der Vorsatz, einen bestimmten Erfolg herbeizuführen, ist nicht erforderlich (GERHARD FIOLKA, Kommentar SVG, N. 145 ff. zu Art. 90 SVG ; PHILIPPE WEISSENBERGER, a.a.O., N. 159 f. zu Art. 90 SVG ; zum Ganzen: Urteil 6B_148/2016 vom 29. November 2016 E. 1.3.2 mit Hinweisen). Da ein Fahrzeuglenker durch sein gewagtes Fahrverhalten meistens selbst zum Opfer zu werden droht, darf nicht leichthin angenommen werden, er habe sich gegen das geschützte Rechtsgut entschieden und nicht im Sinne der bewussten Fahrlässigkeit auf einen guten Ausgang vertraut (BGE 130 IV 58 E. 9.1 mit Hinweisen). Bei Unfällen im Strassenverkehr kann daher nicht ohne Weiteres aus der hohen Wahrscheinlichkeit des Eintritts des tatbestandsmässigen Erfolgs auf dessen Inkaufnahme geschlossen werden. Eventualvorsatz in Bezug auf Verletzungs- und Todesfolgen ist bei Unfällen im Strassenverkehr nur mit Zurückhaltung und in krassen Fällen anzunehmen, in denen sich aus dem gesamten Geschehen ergibt, dass der Fahrzeuglenker sich gegen das geschützte Rechtsgut

entschieden hat (BGE 133 IV 9 E. 4.4). Das Bundesgericht hat in jüngeren Entscheiden an seiner Rechtsprechung festgehalten (Urteil 6B_567/2017 vom 22. Mai 2018 E. 2.1.2 mit Hinweisen).

E. 2.2.1

Gemäss den für das Bundesgericht verbindlichen Sachverhaltsfeststellungen der Vorinstanz (Art. 105 Abs. 1 BGG) war der Beschwerdeführer im Baustellenbereich mit einer massgebenden Geschwindigkeit von 149 km/h unterwegs. Es kann nicht ernsthaft bestritten werden, dass er damit gegen eine elementare Verkehrsregel verstossen hat. Die Vorinstanz verletzt auch kein Bundesrecht, wenn sie erwägt, der Beschwerdeführer habe die besonders nahe liegende Gefahr eines Unfalls mit Todesopfern oder Schwerverletzten im Sinne von Art. 90 Abs. 3 SVG geschaffen. Dies gilt vorliegend unabhängig der Frage, ob die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h Gültigkeit hatte - womit ein Fall nach Art. 90 Abs. 4 SVG vorläge -, oder ob von einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h auszugehen war, wobei die Vorinstanz zutreffend darauf hinweist, dass rechtsprechungsgemäss auch rechtswidrig aufgestellte Höchstgeschwindigkeitssignale grundsätzlich zu beachten sind (BGE 128 IV 184 E. 4.2). Der Beschwerdeführer bestreitet nicht, dass er einen Baustellenbereich befuhr. Es lag daher eine besondere Gefahrensituation vor, welche vonseiten der Verkehrsteilnehmer eine erhöhte Vorsicht sowie notorischerweise eine Temporeduktion erforderte. Eine Geschwindigkeit von knapp 150 km/h erscheint unter den gegebenen Umständen als besonders krass und im betreffenden Strassenabschnitt beispiellos. Das Verhalten des Beschwerdeführers ist umso mehr besonders gefährlich, weil die Fahrbahn feucht und das Verkehrsaufkommen rege waren. Wie er selber ausführt, mussten die anderen Verkehrsteilnehmer in einem mit 80 km/h signalisierten Baustellenabschnitt keinesfalls ein mit fast doppelter Geschwindigkeit herannahendes Fahrzeug erwarten. Bei einer fehlerhaften Reaktion ihrerseits oder des Beschwerdeführers selbst wäre ein Unfall mit Schwerverletzten oder Toten kaum zu vermeiden gewesen. Das Risiko eines solchen war daher erheblich erhöht und zwar - entgegen seiner Auffassung - nicht nur für den besonders exponierten Beschwerdeführer, sondern auch für die übrigen Verkehrsteilnehmer. So hätte ein Sturz in dieser Situation ohne Weiteres zu einer Massenkarambolage führen können. Ob die beiden Fahrspuren durch eine Sicherheitslinie getrennt waren, oder ob es sich um eine Führungslinie handelte, ist nicht entscheidend. Jedenfalls kann nicht gesagt werden, dass mit die Spur wechselnden Fahrzeugen schlechterdings nicht zu rechnen oder solches gar ausgeschlossen war, wie der Beschwerdeführer vorbringt.

E. 2.2.2

Die Vorinstanz bejaht auch den subjektiven Tatbestand zu Recht. In tatsächlicher Hinsicht steht fest, dass der Beschwerdeführer um die besondere Gefahrensituation innerhalb einer mit 80 km/h signalisierten Baustelle sowie um die gefahrene Geschwindigkeit und die Verletzung einer elementaren Verkehrsvorschrift wusste (oben E. 1.2.2). Angesichts der unter den gegebenen Umständen besonders krassen und gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern rücksichtslosen Geschwindigkeitsüberschreitung ist es gleichfalls nachvollziehbar anzunehmen, er habe die Verwirklichung des geschaffenen Risikos mindestens in Kauf genommen. Daran ändert nichts, dass sich der Beschwerdeführer in erster Linie selber gefährdete. Im Übrigen verkennt er mit seiner Argumentation, dass der subjektive Tatbestand des Art. 90 Abs. 3 SVG nur die Inkaufnahme der Risikoverwirklichung, nicht aber einer tatsächlichen Gefahr oder gar eines bestimmten

Erfolges verlangt (oben E. 2.1).

E. 2.3

Schliesslich verletzt die Vorinstanz kein Bundesrecht, wenn sie die Geschwindigkeitsüberschreitungen gestützt auf ihre tatsächlichen Feststellungen nicht als einheitliches Tatgeschehen beurteilt und den Beschwerdeführer sowohl wegen Verstosses gegen Art. 90 Abs. 3 SVG als auch gegen Art. 90 Abs. 2 SVG bestraft. Die Annahme einer die Anwendung von Art. 49 Abs. 1 StGB ausschliessenden natürlichen Handlungseinheit kommt - abgesehen von den hier nicht zu erörternden Fällen tatbestandlicher Handlungseinheit - nur in Betracht, wenn das gesamte Tätigwerden des Täters auf einem einheitlichen Willensakt (einheitliches Ziel, einmaliger Entschluss) beruht und Kraft eines engen räumlichen und zeitlichen Zusammenhangs der Einzelakte bei natürlicher Betrachtungsweise objektiv als ein einheitliches, zusammengehörendes Geschehen erscheint. Die natürliche Handlungseinheit kann jedoch nur mit Zurückhaltung angenommen werden, soll nicht das fortgesetzte Delikt unter anderer Bezeichnung wieder eingeführt werden (BGE 133 IV 256 E. 4.5.3; Urteile 6B_911/2017 vom 27. April 2018 E. 4.2.2; 6B_609/2010 vom 28. Februar 2011 E. 6.2). Wie die Vorinstanz willkürfrei feststellt und unbestritten ist, hat der Beschwerdeführer nach der Baustellenausfahrt bewusst beschleunigt (oben E. 1.2.2). Ihm ist zuzustimmen, dass er damit einen neuen Willensentschluss gefasst hat, sodass sein Verhalten nicht als natürliche Handlungseinheit zu qualifizieren ist, ohne dass es auf die räumliche und zeitliche Nähe der Einzelakte entscheidend ankäme.

E. 3

Die Beschwerde ist abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist. Die Gerichtskosten sind 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.