

BGer 6B 1416/2016 vom 4. Juli 2017

Bundesgericht, 2017-07-04, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_6B_1416_2016

FR: TF 6B 1416/2016 du 4 juillet 2017

IT: TF 6B 1416/2016 del 4 luglio 2017

Regeste

Grobe Verletzung der Verkehrsregeln; Willkür | Straftaten

Erwägungen

E. 1.1

Der Beschwerdeführer rügt die vorinstanzliche Sachverhaltsfeststellung und macht geltend, Art. 90 Abs. 2 SVG sei nicht erfüllt. Er habe weder eine erhöhte abstrakte Gefahr für den Gegenverkehr geschaffen noch sich rücksichtslos oder schwerwiegend verkehrswidrig verhalten. Vielmehr habe er das abrupt bremsende Fahrzeug vor sich überholt um einen Zusammenstoss zu vermeiden, zumal das Fahrzeug hinter ihm nahe aufgeschlossen habe.

E. 1.2.1

Das Bundesgericht wendet das Recht von Amtes wegen an (Art. 106 Abs. 1 BGG). Es legt seinem Urteil den von der Vorinstanz festgestellten Sachverhalt zugrunde (Art. 105 Abs. 1 BGG), es sei denn, dieser ist offensichtlich unrichtig oder beruht auf einer Rechtsverletzung im Sinne von Art. 95 BGG (Art. 97 Abs. 1 und Art. 105 Abs. 2 BGG). Offensichtlich unrichtig ist die Sachverhaltsfeststellung, wenn sie willkürlich ist. Willkür liegt vor, 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 für die Annahme von Willkür nicht (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 141 IV 249 E. 1.3.1; 141 IV 369 E. 6.3; je mit Hinweisen). 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 S. 375 mit Hinweisen).

E. 1.2.2

Art. 90 Abs. 2 SVG erfüllt, wer durch grobe Verletzung von Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt. Der objektive Tatbestand verlangt nach der Rechtsprechung, dass der Täter eine wichtige Verkehrsvorschrift in objektiv schwerer Weise missachtet und die Verkehrssicherheit ernstlich gefährdet. Eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer ist bereits bei einer erhöhten abstrakten Gefährdung gegeben. Diese setzt die naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung oder Verletzung voraus. Eine konkrete Gefahr oder Verletzung ist nicht verlangt. Subjektiv erfordert der Tatbestand ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend verkehrswidriges Verhalten, d.h. ein schweres Verschulden, bei fahrlässigem Handeln

mindestens grobe Fahrlässigkeit. Diese ist zu bejahen, wenn der Täter sich der allgemeinen Gefährlichkeit seiner Fahrweise bewusst ist. Grobe Fahrlässigkeit kommt aber auch in Betracht, wenn der Täter die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig gar nicht in Betracht zieht. Die Annahme einer groben Verkehrsregelverletzung setzt in diesem Fall voraus, dass das Nichtbedenken der Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer auf Rücksichtslosigkeit beruht. Rücksichtslos ist unter anderem ein bedenkenloses Verhalten gegenüber fremden Rechtsgütern. Dieses kann auch in einem blossen (momentanen) Nichtbedenken der Gefährdung fremder Interessen bestehen (BGE 131 IV 133 E. 3.2 mit Hinweisen). Je schwerer die Verkehrsregelverletzung objektiv wiegt, desto eher wird Rücksichtslosigkeit subjektiv zu bejahen sein, sofern keine besonderen Gegenindizien vorliegen (BGE 142 IV 93 E. 3.1 mit Hinweisen).

E. 1.2.3

Gelbes Licht bedeutet, wenn es auf das grüne Licht folgt: "Halt" für alle Fahrzeuge, die noch vor der Verzweigung halten können (Art. 68 Abs. 4 lit. a der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 [SSV; SR 741.21]). Das Beachten von Lichtsignalen, insbesondere des Gelblichts, gehört zu den elementarsten Pflichten, die ein Fahrzeuglenker zu befolgen hat. Ein Gelblicht, das bei einer Anhaltmöglichkeit vor der Ampel unbedingt "Halt" gebietet, zählt zudem zu den auffälligsten, die Sicherheit im Strassenverkehr gewährleistenden Verkehrszeichen überhaupt. Wer trotz ausreichender Möglichkeit, während der Gelbphase anzuhalten, mit unverminderter Geschwindigkeit weiterfährt, der handelt rücksichtslos und grobfahrlässig im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG , auch wenn er hofft, noch vor dem Umschalten auf Rot an der Ampel vorbeizukommen. Denn er muss sich bewusst sein, dass er sich noch während der Rotphase auf der Kreuzung befinden wird, was stets mit einem erheblichen Risiko für das Leben und die Gesundheit seiner Mitmenschen verbunden ist (BGE 123 IV 88 E. 4a und 4c mit Hinweisen).

E. 1.3.1

Es ist unbestritten, dass der Beschwerdeführer das vor ihm fahrende Auto, welches infolge eines gelben Lichtsignals anhielt, links überholte und das Signal passierte. Sein Einwand, er habe dies nur getan, um einen Unfall zu vermeiden, erschöpft sich in appellatorischer Kritik am angefochtenen Urteil. Darauf ist nicht einzugehen.

E. 1.3.2

Im Übrigen legt die Vorinstanz überzeugend dar, weshalb sie als erwiesen erachtet, dass der Beschwerdeführer - entgegen seiner Behauptung - rechtzeitig und ohne Gefahr für sich oder andere hätte bremsen können und, dass er das Fahrzeug vor sich bewusst überholt hat, um nicht anhalten zu müssen bzw. um sich der die Baustelle befahrenden Kolonne noch anschliessen zu können. Sie folgert dies nachvollziehbar aus seinen eigenen Aussagen. Demnach gab er an, er sei nicht zu nahe aufgefahren und hätte noch anhalten können. Er sei bei Erblicken des Gelbsignals über das Bremsmanöver des Vordermanns erstaunt gewesen, da er gedacht habe, "hey, geh doch noch". Der Beschwerdeführer beurteilte dessen Bremsmanöver offensichtlich als unnötig. Es ist daher plausibel, wenn die Vorinstanz annimmt, er habe sich deswegen, nicht wegen der behaupteten Unfallgefahr und somit trotz der Möglichkeit zu bremsen bewusst für ein Überholen entschieden. Aus seiner Aussage ergibt sich nicht, dass der Beschwerdeführer, welcher den Vordermann im Blick hatte, in jenem Moment überhaupt an eine mögliche Kollision gedacht hätte. Auch eine Kollisionsgefahr mit dem hinteren Fahrzeug verneint die Vorinstanz schlüssig. Sie erwägt,

dessen Fahrer, welcher sich, wiederum gemäss Aussagen des Beschwerdeführers, beim Losfahren der Kolonne bei Grün an der achten bis dreizehnten Position befunden habe, habe noch mehr als dieser mit einem (erneuten) Wechsel des Lichtsignals auf Orange rechnen müssen. Wenn sie daraus schliesst, das nachfolgende Fahrzeug sei kaum so schnell gefahren, dass es nicht mehr hätte bremsen können, ist dies nicht zu beanstanden. Dies gilt umso mehr, als der Beschwerdeführer selber von einer Geschwindigkeit der Kolonne von ca. 30 km/h spricht. Es ist nicht nachvollziehbar, dass ein gefahrloses Bremsen bei diesem Tempo nicht möglich gewesen sein soll, wie er nun behauptet. Die Vorinstanz qualifiziert seinen Einwand daher zu Recht als Schutzbehauptung. Auch leuchtet nicht ein, weshalb das für die übrigen Verkehrsteilnehmer nicht vorhersehbare Überholmanöver weniger gefährlich gewesen sein soll, als ein Abbremsen bei 30 km/h.

E. 1.4.1

Gestützt auf die willkürfreien Feststellungen der Vorinstanz ist erstellt, dass der Beschwerdeführer das gelbe Lichtsignal bewusst passiert hat, obwohl ihm ein rechtzeitiges Anhalten möglich gewesen wäre. Er hat daher eine für die Gewährleistung der Sicherheit im Strassenverkehr wichtige Bestimmung verletzt. Gleichzeitig ist sein Handeln damit rücksichtslos und mindestens grobfahrlässig gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG (oben E. 1.2.3). Besondere Umstände, die sein Verhalten subjektiv in einem milderem Licht erscheinen liessen, sind nicht ersichtlich. Die Vorinstanz geht nach dem zum Sachverhalt Gesagten vielmehr nachvollziehbar von vorsätzlichem Handeln aus. Wie sie zutreffend erwägt, konnte der Beschwerdeführer nicht ernsthaft annehmen, er sei trotz der Möglichkeit zu bremsen zum Überholen des Fahrzeugs vor ihm und zum Befahren der einspurigen Baustellenpassage berechtigt. Es erscheint gar als besonders rücksichtslos, dass er vor der Vorbeifahrt am ihm unmissverständlich "Halt" gebietenden Gelblicht noch ein vorschriftsmässig anhaltendes Fahrzeug überholte, um überhaupt auf die Baustellenpassage zu gelangen. Gleiches gilt für den Umstand, dass er anschliessend auf 50 km/h beschleunigte, während die Kolonne vor ihm lediglich mit 30 km/h unterwegs war. Die reduzierte Geschwindigkeit war der Situation offensichtlich angemessenen, zumal im Baustellenbereich allgemein besonders vorsichtiges und aufmerksames Fahren angezeigt ist (Urteil 1C_50/2017 vom 16. Mai 2017 E. 4.3).

E. 1.4.2

An der Rücksichtslosigkeit seines Verhaltens ändert nichts, dass der Beschwerdeführer nach der Vorbeifahrt am Lichtsignal keine Kreuzung überquerte. Er befuhr eine einspurige Baustellenpassage, auf deren gesamten Länge von rund 300 Metern keine Ausweichmöglichkeit bestand und deren Ende er nach eigenen Angaben nicht einsehen konnte. Der Vorinstanz ist zuzustimmen, dass er angesichts der Geschwindigkeit der Kolonne und der Distanz zum Vordermann beim Passieren des Lichtsignals nicht wissen konnte, ob er das Ende der Baustelle vor Einsetzen der Grünphase für den Gegenverkehr erreichen würde. Entgegen seiner Darstellung war sich der Beschwerdeführer dieser Gefahr auch bewusst, was die Vorinstanz zu Recht aus seiner Aussage schliesst, dass die einzige potenzielle Gefahr seines Überholmanövers der Gegenverkehr gewesen sei. Sie verletzt daher auch kein Bundesrecht, wenn sie erwägt, der Beschwerdeführer habe durch sein Verhalten mindestens eine erhöhte abstrakte Gefahr für die anderen Verkehrsteilnehmer, insbesondere den Gegenverkehr, geschaffen. Es ist nicht einzusehen, weshalb sich die vorliegende Situation insoweit vom Befahren einer Kreuzung wesentlich unterscheiden soll. Wer sich in der Rotphase auf einer rund 300 Meter langen Baustellenpassage und damit in

einem besonderen Gefahrenbereich befindet, dessen Ende er nicht überblicken kann, schafft ein erhebliches Risiko für das Leben und die Gesundheit seiner Mitmenschen. Der in diesem Zusammenhang erhobene Einwand des Beschwerdeführers, wonach eine Kollision angesichts der einspurigen Strassenführung schlechterdings ausgeschlossen gewesen sei, ist nicht nachvollziehbar. Vielmehr war gerade deswegen ein Ausweichen vor dem Gegenverkehr, welcher beim Lichtwechsel auf Gelb alsbald zu erwarten war, unmöglich, ohne in die Baustelle zu geraten und die dort befindlichen Arbeiter oder Baustellenfahrzeuge zu gefährden. Der Beschwerdeführer musste denn auch just dorthin ausweichen, resp. er konnte unbestrittenermassen nur dort anhalten.

E. 1.4.3

Zwar ist dem Beschwerdeführer zuzustimmen, dass nicht anzunehmen ist, der am andern Ende der Baustelle wartende Gegenverkehr würde bei Grün ohne weiteres auf die einspurig geführte Baustelle fahren, ohne die Durchfahrt des (vermeintlich) letzten Autos abzuwarten. Es ist jedoch zu beachten, dass sich das tatsächlich letzte Fahrzeug, dasjenige des Beschwerdeführers, gemäss willkürfreier Feststellung der Vorinstanz rund zehn Meter hinter der geschlossenen Kolonne befand. Mit einem derart weit zurückliegenden Fahrzeug musste der Gegenverkehr nicht rechnen. Es bestand daher eine erhebliche Gefahr, dass der Fahrer eines entgegenkommenden Fahrzeugs nicht mehr rechtzeitig hätte bremsen können oder wegen des unvermuteten Gegenverkehrs eine Fehlmanipulation vorgenommen hätte. Die durch die zu späte Durchfahrt entstandene Lücke zu den voran fahrenden Fahrzeugen konnte zudem etwa Baustellenarbeiter veranlassen, die Fahrbahn zu überschreiten oder Baustellenfahrzeuge in die eine oder andere Richtung zu verschieben. Der Beschwerdeführer hat auch für diese ein erhöhtes Unfallrisiko geschaffen, weil sie nicht mit einem aus seiner Richtung herannahenden Fahrzeug rechnen mussten. Sie durften aufgrund des Vertrauensgrundsatzes (Art. 26 Abs. 1 SVG) darauf vertrauen, dass Fahrzeuglenker das Fahrverbot des ihnen "Halt" gebietenden Gelblichts beachten würden. Der Eintritt einer konkreten Gefährdung lag somit aufgrund des Verhaltens des Beschwerdeführers nahe. Soweit er dies mit der Begründung verneint, dass er nach kürzester Zeit auf die Kolonne aufgeschlossen habe, entfernt sich vom vorinstanzlich festgestellten Sachverhalt, ohne Willkür darzutun. Abgesehen davon ist für die Frage, ob und welche Gefahr bestanden hat, auf den Zeitpunkt der Verkehrsregelverletzung, mithin der Passage des Gelblichts und des Befahrens der Baustelle, abzustellen. In diesem Moment wusste der Beschwerdeführer nicht, ob er zur Kolonne aufschliessen und das Ende der Baustelle rechtzeitig vor Einsetzen des Gegenverkehrs erreichen würde. Dies namentlich deshalb nicht, weil in der Nähe von Baustellen, zumal wenn dort gearbeitet wird, stets mit Hindernissen oder Personal zu rechnen ist, was zu Verzögerungen führen kann (Urteil 1C_50/2017 vom 16. Mai 2017 E. 4.3). So war es denn auch vorliegend. Der Beschwerdeführer erreichte das Baustellenende unbestrittenermassen nicht, wobei unerheblich ist, weshalb dies der Fall war. Mit seiner Argumentation scheint der Beschwerdeführer im Übrigen zu verkennen, dass eine konkrete Gefahr nach Art. 90 Abs. 2 SVG nicht erforderlich ist.

E. 1.4.4

Entgegen seiner Auffassung konnte der Beschwerdeführer auch nicht annehmen, die Lichtschaltung an der Baustelle sei so eingestellt, dass das Signal für die entgegenkommenden Autos erst dann auf Grün schalten würde, wenn alle Fahrzeuge aus seiner Kolonne die Baustelle passiert hätten. Dem widerspricht er im Übrigen gleich selbst, wenn er anschliessend auf den nach Sekunden funktionierenden Schaltplan von

Lichtsignalen hinweist. Indessen braucht auch auf seine diesbezügliche Argumentation, wonach die Rotphase für den Gegenverkehr angesichts der Baustellenlänge mindestens 72 Sekunden betragen haben müsse, nicht eingegangen zu werden. Es ist erwiesen, dass der Beschwerdeführer gleichwohl in den Gegenverkehr geriet, was eine mindestens erhöht abstrakte Gefahr begründet. Seine Berechnung ist zudem nicht nachvollziehbar. So leuchtet nicht ein, weshalb ihm als Führer des hintersten Fahrzeugs der Kolonne die gesamte Rotphasendauer des Gegenverkehrs zur Verfügung gestanden haben soll. Es ist vielmehr anzunehmen, dass diese, unterstellt die Hypothese des Beschwerdeführers sei zutreffend, insgesamt 72 Sekunden gedauert hätte. Die Fehlerhaftigkeit seiner Annahme zeigt sich nicht zuletzt daran, dass gemäss seiner Berechnung das Signal für den Gegenverkehr erst 36 Sekunden nach der Durchfahrt des letzten Fahrzeugs aus seiner Kolonne auf Grün schalten würde. Dies ergibt ebenfalls keinen Sinn, würde doch dann der Verkehr während 36 Sekunden völlig still stehen. Die Auffassung des Beschwerdeführers findet ebenso in der Broschüre "Baustellensignalisation" der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur des Kantons Luzern, welche er zum Nachweis der behaupteten Rotphasendauer einreicht, keine Stütze. Entgegen seiner Auffassung stellt diese im Übrigen ein Novum dar, handelt es sich doch um ein Beweismittel, dessen Einbringen im kantonalen Verfahren der Beschwerdeführer gar nicht behauptet. Es ist daher neu im Sinne von Art. 99 Abs. 1 BGG. Dass er damals geltend gemacht hatte, das Lichtsignal für den Gegenverkehr könne nicht vor seiner Passage der Baustelle auf Grün schalten - was, wie dargelegt, ohnehin unzutreffend ist - ändert daran nichts. Die Argumentation des Beschwerdeführers ist auch deshalb nicht zu hören.

E. 2

Die Beschwerde ist abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist. Bei diesem Ausgang des Verfahrens hat der Beschwerdeführer die Gerichtskosten zu tragen (Art. 66 Abs. 1 BGG).

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