

BGer 6B 309/2016 vom 10. November 2016

Bundesgericht, 2016-11-10, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_6B_309_2016

FR: TF 6B 309/2016 du 10 novembre 2016

IT: TF 6B 309/2016 del 10 novembre 2016

Regeste

Fahrlässige Körperverletzung; Zivilansprüche | Straftaten

Erwägungen

E. 1

Der Beschwerde in Strafsachen unterliegen auch Entscheide über Zivilansprüche, wenn diese zusammen mit der Strafsache zu behandeln sind (Art. 78 Abs. 2 lit. a BGG). Die Beschwerde in Strafsachen steht zur Verfügung, wenn die letzte kantonale Instanz sowohl den Straf- als auch den Zivilpunkt zu beurteilen hatte. War nur noch der Zivilpunkt strittig, ist die Beschwerde in Zivilsachen zulässig (BGE 133 III 701 E. 2.1 S. 702 f.). Vorliegend ist fraglich, ob die hier zu beurteilende Frage tatsächlich rein zivilrechtlicher Natur im Sinne der zitierten bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist, zumal die Vorinstanz die Zivilklage nur dem Grundsatz nach entschieden hat (Art. 126 Abs. 3 StPO). Dies kann jedoch offen bleiben. Die Vorinstanz behandelt im angefochtenen Entscheid sowohl den Straf- als auch den Zivilpunkt, weshalb die Beschwerde in Strafsachen zulässig ist.

E. 2.1

Nach Art. 58 Abs. 1 SVG haftet der Halter für den durch den Betrieb eines Motorfahrzeugs verursachten Schaden. Wurde ein solcher durch mehrere Motorfahrzeuge hervorgerufen, so bestimmt sich die Haftungskollision bezüglich der Schäden der Halter nach Art. 61 SVG . Diese Bestimmung sieht in Abs. 1 vor, dass bei einer körperlichen Schädigung der Schaden den Haltern aller beteiligter Fahrzeuge nach Massgabe des von ihnen zu vertretenden Verschuldens auferlegt wird, wenn nicht besondere Umstände, namentlich die Betriebsgefahren, eine andere Verteilung rechtfertigen. Eine andere Haftungsaufteilung auf Grund besonderer Umstände rechtfertigt sich jedoch, wenn den allein schuldigen Halter nur ein geringfügiges Verschulden trifft oder sich die Betriebsgefahren bei einem Halter besonders stark ausgewirkt haben (BGE 123 III 274 E. 1a/bb S. 278 mit Hinweisen; 99 II 93 E. 2b S. 96, E. 2c S. 98). Die besondere Auswirkung der Betriebsgefahren setzt voraus, dass die eine offensichtlich überwiegt und zwischen ihnen ein erheblicher Unterschied besteht (BGE 99 II 93 E. 2b S. 96; Hans Giger, SVG Kommentar, Strassenverkehrsgesetz mit weiteren Erlassen, 8. Aufl. 2014, N. 2 zu Art. 61 SVG). Die Betriebsgefahr ist nicht abstrakt zu bestimmen, sondern es ist zu berücksichtigen, ob und wenn ja in welchem Masse sie sich in der konkreten Situation ausgewirkt hat (vgl. BGE 105 II 209 E. 4b S. 214; Urteile 4A_5/2014 vom 2. Juni 2014 E. 5.1; 4A_479/2009 vom 23. Dezember 2009 E. 7.1; 4C.3/2001 vom 26. September 2001 E. 2a/aa; je mit Hinweisen). Unter Motorfahrzeugen werden die Betriebsgefahren als gleich gross vermutet. Das gilt selbst zwischen Auto und Motorrad, weil die grössere Gefährlichkeit des Autos für andere Verkehrsteilnehmer durch die grössere Verletzlichkeit des Motorradfahrers ausgeglichen wird. Dabei können die Besonderheiten eines Fahrzeugs oder der Umstände allerdings die Vermutung entkräften

und zur Annahme einer grösseren Betriebsgefahr auf Seiten des einen Beteiligten führen (BGE 94 II 173 E. 2c S. 178 f.; Urteil 4C_3/2001 vom 26. September 2001 E. 2a/aa). Die Beurteilung der Umstände im Sinne von Art. 61 Abs. 1 SVG beruht weitgehend auf richterlichem Ermessen (BGE 123 III 274 E. 1a/cc). Solche Ermessensentscheide überprüft das Bundesgericht an sich frei. Es übt dabei aber Zurückhaltung und greift nur ein, wenn die Vorinstanz grundlos von in Lehre und Rechtsprechung anerkannten Grundsätzen abgegangen ist, wenn sie Tatsachen berücksichtigt hat, die für den Entscheid im Einzelfall keine Rolle hätten spielen dürfen, oder wenn sie umgekehrt Umstände ausser Betracht gelassen hat, die hätten beachtet werden müssen. Es greift ausserdem in Ermessensentscheide ein, wenn sich diese im Ergebnis als offensichtlich unbillig, als in stossender Weise ungerecht erweisen (BGE 123 III 274 E. 1a/cc mit Hinweisen).

E. 2.2

Im vorliegenden Fall ist gemäss den genannten Kriterien davon auszugehen, dass die Betriebsgefahren der beteiligten Fahrzeuge als gleichwertig zu betrachten sind. Die Vorinstanz hat daher bei der Haftungsaufteilung zu Recht auf das Verschulden der Beschwerdeführerin und des Beschwerdegegners abgestellt, was von der Beschwerdeführerin auch nicht beanstandet wird. Sie rügt jedoch, die Vorinstanz habe das Verschulden des Beschwerdegegners unzutreffend beurteilt, indem sie ein Mitverschulden gänzlich ausgeschlossen habe. Die Beschwerdeführerin hält dafür, dem Beschwerdegegner hätte ein Mitverschulden angelastet werden müssen, weshalb sich die Feststellung einer vollen Haftung zu ihren Lasten als bundesrechtswidrig erweise.

E. 3.1

Die Vorinstanz stellt fest, der Beschwerdegegner sei seit dem 15. September 2012 im Besitz des Führerausweises der Kategorie A1 und habe daher im Zeitpunkt des Unfalls vom 4. April 2013 über eine bescheidene Fahrpraxis verfügt, zumal er während der Winterzeit nicht mit dem Motorrad gefahren sei. Die Beschwerdeführerin habe kurz angehalten, weshalb er gedacht habe, er könne weiterfahren. Doch dann sei die Beschwerdeführerin losgefahren, und er sei erschrocken. Er habe zuerst mit der Hinterradbremse und dann mit der Vorderradbremse gebremst. Hinten habe er voll und vorne nur leicht gebremst. Dann habe er bei der Vorderradbremse immer mehr gezogen und das Vorderrad sei gerutscht. Der Beschwerdegegner habe seine Vorsichtspflicht wahrgenommen und gebremst, weil deutliche Anzeichen für ein Fehlverhalten der Beschwerdeführerin vorhanden gewesen seien. Im Zeitpunkt der Bremsung sei die Beschwerdeführerin tatsächlich auf seine Fahrbahn herausgefahren.

E. 3.2

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 141 IV 249 E. 1.3.1 S. 253 mit Hinweis; vgl. zum Begriff der Willkür BGE 141 III 564 E. 4.1 S. 566; 140 III 16 E. 2.1 S. 18 f.; 140 III 157 E. 2.1 S. 168; 139 III 334 E. 3.2.5 S. 339 ; 138 I 49 E. 7.1 S. 51; je mit Hinweisen).

E. 3.3

Was die Beschwerdeführerin vorbringt, genügt nicht, um Willkür darzutun. Ihre Ausführungen erschöpfen sich in einer appellatorischen Kritik an der vorinstanzlichen Sachverhaltsfeststellung. Dies ist etwa der Fall, wenn sie rügt, die Vorinstanz zeige sich dem Beschwerdegegner gegenüber zu nachsichtig. Gleiches gilt, wenn sie den vorliegenden Fall mit der Situation vergleicht, in der ein Fussgänger plötzlich den Fussgängerstreifen betritt. Des Weiteren verweist die Beschwerdeführerin auf das der Vorinstanz eingereichte Video und leitet daraus ab, der Beschwerdegegner hätte nur eine unspektakuläre, harmlose Bremsung einleiten müssen. Dabei setzt sie sich nicht mit der vorinstanzlichen Erwägung auseinander, wonach sich das Bremsmanöver des Motorradfahrers auf dem Video vom vorliegenden Fall unterscheide, weil der Beschwerdegegner mental nicht auf die Bremsung vorbereitet gewesen und sein Motorrad nicht mit einem Antiblockiersystem ausgerüstet gewesen sei.

E. 4.1

Gemäss Art. 31 Abs. 1 SVG hat der Lenker sein Fahrzeug ständig so zu beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann. Der Fahrzeuglenker muss jederzeit in der Lage sein, auf die jeweils erforderliche Weise auf das Fahrzeug einzuwirken und auf jede Gefahr ohne Zeitverlust zweckmässig zu reagieren. Er muss seine Aufmerksamkeit der Strasse und dem Verkehr zuwenden (Art. 3 Abs. 1 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 [VRV; SR 741.11]). Zu diesen Pflichten gehört, dass der Fahrzeuglenker die Geschwindigkeit stets den Umständen anpasst (Art. 32 Abs. 1 SVG) und nur so schnell fährt, dass er innerhalb der überblickbaren Strecke halten kann (Art. 4 Abs. 1 VRV ; BGE 126 IV 91 E. 4a/bb). Dies gilt auch beim Befahren von Hauptstrassen, weil auch der Vortrittsberechtigte der allgemeinen Sorgfaltspflicht untersteht und sich nicht blindlings auf sein Vortrittsrecht verlassen darf (BGE 89 IV 140 E. 3c S. 145 mit Hinweisen). Vielmehr muss er namentlich vor unübersichtlichen Stellen (vgl. Art. 32 Abs. 1 Satz 2 SVG) so langsam fahren, dass er in der Lage ist, auf eine Gefahr ohne Zeitverlust zweckmässig zu reagieren und auf die jeweils erforderliche Weise auf das Fahrzeug einzuwirken (BGE 120 IV 63 E. 2a mit Hinweis). Wer zur Gewährung des Vortritts verpflichtet ist, darf die Vortrittsberechtigten in ihrer Fahrt nicht behindern. Er hat seine Geschwindigkeit frühzeitig zu mässigen und, wenn er warten muss, vor Beginn der Verzweigung zu halten (Art. 14 Abs. 1 VRV). Eine gewisse Behinderung der Vortrittsberechtigten kann kaum vermieden werden, wenn die Sicht für einen Wartepflichtigen bei einer Einmündung so beschränkt wird, dass er zwangsläufig mit dem Vorderteil seines Wagens in die vortrittsbelastete Verkehrsfläche gelangt, bevor er von seinem Fahrersitz aus überhaupt Einblick in diese erhält. In solchen Situationen ist daher gemäss der Praxis des Bundesgerichts ein sehr vorsichtiges Hineintasten zulässig, wenn der Vortrittsberechtigte das ohne Sicht langsam einmündende Fahrzeug rechtzeitig genug sehen kann, um entweder selbst auszuweichen oder den Wartepflichtigen durch ein Signal zu warnen (BGE 127 IV 34 E. 3c/bb S. 43 f.; 122 IV 133 E. 2a S. 136; BGE 105 IV 339 E. 3 S. 339). Dabei darf grundsätzlich darauf vertraut werden, dass vortrittsberechtigte Fahrzeuge abbremsen oder sogar anhalten, wenn das einbiegende Fahrzeug aus genügend grosser Entfernung gesehen werden kann (BGE 89 IV 140 E. 3c S. 145 f.; Urteil 6B_1185/2014 vom 24. Februar 2015 E. 2.5; vgl. auch Hans Giger, SVG Kommentar, Strassenverkehrsgesetz mit weiteren Erlassen, 8. Aufl., N. 13 zu Art. 26 SVG).

E. 4.2

Der vorliegende Sachverhalt unterscheidet sich von jenem gemäss Urteil 4C.3/2001 vom 26. September 2001, auf welches die Beschwerdeführerin verweist. Dort wollte der Lenker eines Personenwagens nach links in eine vortrittsberechtigten Strasse einbiegen. Er hielt an der Wartelinie zunächst an. Von diesem Standort konnte er nicht erkennen, ob von links vortrittsberechtigten Fahrzeuge kamen, weil ein Gebäude die Sicht verunmöglichte und ein deshalb eingerichteter Sicherheitsspiegel seine Funktion wegen herabhängender Äste nicht erfüllen konnte. Er fuhr daher zunächst ohne Sicht behutsam - jedenfalls nicht schnell - maximal einen Meter in die Strasse hinein und hielt sofort an, als er von links ein Motorrad mit einer Geschwindigkeit von etwa 55 km/h herannahen sah. Als der Motorradfahrer sah, dass der Personenwagen sich auf seine Fahrbahn zubewegte, leitete er mit der Hinterradbremse 42.3 Meter vom Personenwagen entfernt eine Vollbremsung ein, liess später die Bremse kurz los, um dem Wagen nach links auszuweichen und trat dann erneut auf die Hinterradbremse. Dabei kam das Motorrad ins Schleudern, geriet auf die linke Fahrbahn, kollidierte dort mit dem Vorderpneu mit dem Randstein und stürzte zu Boden. Das Bundesgericht erwog in jenem Fall, da der vortrittsbelastete Personenwagen maximal einen Meter in die sechs Meter breite Strasse hineinragte, hätte der Motorradfahrer diesem ohne weiteres ausweichen können. Zudem hätte der Motorradfahrer bei zulässiger Geschwindigkeit und richtigem Bremsverhalten auch rechtzeitig anhalten können, weshalb der Personenwagenfahrer zu einem langsamen Vortasten berechtigt gewesen sei. Im vorliegenden Fall erwägt die Vorinstanz, die Beschwerdeführerin treffe ein Verschulden, da sie nicht ihre volle Aufmerksamkeit auf den vortrittsberechtigten Verkehr gerichtet und dadurch das Vortrittsrecht des Beschwerdegegners missachtet habe. Diesem sei hingegen kein Verschulden anzulasten, da er nicht mit übersetzter Geschwindigkeit fuhr und seine Reaktion auf die plötzlich eingetretene und von ihm als solche sofort erkannte Gefahr die Naheliegendste war.

E. 4.3

Wie die Vorinstanz zutreffend erwägt, ist das Nichtbeherrschen des Fahrzeugs nur dann strafbar, wenn es auf einem Fahrfehler oder einer Fehlreaktion des Lenkers beruht, mithin schuldhaft ist. Vom Fahrzeuglenker wird grundsätzlich eine richtige, situationsadäquate Reaktion verlangt. Doch darf mit der Vorinstanz nicht ausser Acht gelassen werden, dass der Fahrzeuglenker im Strassenverkehr überraschend in eine kritische Situation kommen kann, in der Fehlentscheide möglich und verständlich sind. Unvermutet auftretende Gefahren stellen oft hohe und höchste Ansprüche an die Reaktionsfähigkeit der Betroffenen, weshalb dem Fahrzeugführer nicht zum Vorwurf gemacht werden kann, wenn sich seine Reaktion im Nachhinein, nach ruhigem Überlegen und Abwägen, allenfalls nach Durchführung einer technischen Expertise, als nicht die beste aller denkbaren Reaktionsweisen erweist, jedenfalls so lange nicht, als die getroffene Reaktion verständlich und nicht als abwegig oder gar kopflos erscheint (Urteil 1C_361/2014 vom 26. Januar 2015 E. 3.1). Für den Durchschnittsfahrer, der unvermittelt mit einer Gefahrensituation konfrontiert ist, stellt das Bremsen die naheliegendste Reaktion dar, weshalb er auch bremst, wenn diese Massnahme keineswegs situationsgerecht ist und nicht zum Ziel führt. Das suboptimale Verhalten belastet den Fahrzeuglenker umso weniger, je überraschender eine Gefahr in Erscheinung tritt, je dringlicher eine Reaktion ist und je grösser sich die Anzahl möglicher Entscheidungsalternativen darbietet (Urteil 1C_361/2014 vom 26. Januar 2015 E. 3.1; René Schaffhauser, Grundriss des Schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Bd. I, 2. Aufl. 2002, N. 555 ff.; Andreas Roth, in: Niggli/Probst/Waldmann [Hrsg.], Strassenverkehrsgesetz, Basler Kommentar, 2014, Art. 31 SVG).

E. 4.4

Die Vorinstanz hat das Verschulden des Beschwerdegegners im Rahmen ihres Ermessens zutreffend beurteilt. Dass sie dem Beschwerdegegner kein Mitverschulden anlastet und feststellt, die Beschwerdeführerin hafte voll für den Unfall, ist nicht bundesrechtswidrig. Der Beschwerdegegner war unvermittelt mit einer Gefahrensituation konfrontiert, als die Beschwerdeführerin, nachdem sie zunächst korrekt bei der Haltelinie angehalten hatte, mit ihrem Personenwagen losfuhr. Dass er darauf mit einer Schreckbremsung reagierte, ist verständlich. Seine Reaktion erscheint nicht als abwegig oder gar kopflos.

E. 5

Die Beschwerde ist abzuweisen, soweit darauf eingetreten werden kann. Bei diesem Ausgang sind die Gerichtskosten der Beschwerdeführerin aufzuerlegen (Art. 66 Abs. 1 BGG). Dem Beschwerdegegner ist keine Entschädigung zuzusprechen, da ihm im bundesgerichtlichen Verfahren keine Umtriebe entstanden sind.

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