

BGer 6B 316/2017 vom 7. Juni 2017

Bundesgericht, 2017-06-07, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_6B_316_2017

FR: TF 6B 316/2017 du 7 juin 2017

IT: TF 6B 316/2017 del 7 giugno 2017

Regeste

Grobe Verkehrsregelverletzung (Wenden in der Autobahnzufahrt) | Straftaten

Erwägungen

E. 1.1

Mit Busse wird bestraft, wer die Verkehrsregeln oder die Vollziehungsvorschriften des Bundesrates verletzt (Art. 90 Abs. 1 SVG).

E. 1.2

Gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft, wer durch grobe Verletzung der Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt.

E. 1.2.1

In objektiver Hinsicht setzt die Annahme einer schweren Widerhandlung bzw. einer groben Verkehrsregelverletzung voraus, dass die Verkehrssicherheit ernsthaft gefährdet wurde. Dabei genügt eine erhöhte abstrakte Gefährdung. Wesentliches Kriterium für die Annahme einer erhöhten abstrakten Gefahr ist die Nähe der Verwirklichung. Die allgemeine Möglichkeit der Verwirklichung einer Gefahr genügt demnach zur Erfüllung des Tatbestands nur, wenn in Anbetracht der Umstände der Eintritt einer konkreten Gefährdung oder gar einer Verletzung nahe lag (BGE 142 IV 93 E. 3.1). Ob eine konkrete, eine erhöhte abstrakte oder nur eine abstrakte Gefahr geschaffen wurde, hängt von der Situation ab, in welcher die Verkehrsregelverletzung begangen wurde (BGE 131 IV 133 E. 3.2).

E. 1.2.2

Subjektiv ist ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend verkehrswidriges Verhalten erforderlich, d.h. ein schweres Verschulden, bei fahrlässiger Begehung grobe Fahrlässigkeit (BGE 142 IV 93 E. 3.1). Dies ist immer zu bejahen, wenn der Täter sich der allgemeinen Gefährlichkeit seiner verkehrswidrigen Fahrweise bewusst ist (BGE 131 IV 133 E. 3.2; 118 IV 285 E. 4; Urteil 6B_1064/2015 vom 6. September 2016 E. 3.5.1). Grobe Fahrlässigkeit kann auch vorliegen, wenn die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig nicht in Betracht gezogen, also unbewusst fahrlässig gehandelt wird (BGE 142 IV 93 E. 3.1; 131 IV 133 E. 3.2; 118 IV 285 E. 4 S. 290).

E. 2.1

Der Beschwerdeführer rügt, die Vorinstanz nehme fälschlich eine erhöhte abstrakte Gefahr an (BGE 123 II 106 E. 2a, 37 E. 1b). Die allgemeine Möglichkeit der Verwirklichung einer Gefahr genüge nicht (BGE 118 IV 285 E. 3a). Es sei zu berücksichtigen, dass an die Aufmerksamkeit auch der anderen Verkehrsteilnehmer besondere Anforderungen gestellt

würden; das Mass der Aufmerksamkeit richte sich nach den konkreten Umständen (BGE 137 IV 290 E. 3.6). Autobahneinfahrten verlangten erhöhte Aufmerksamkeit (Urteil 6B_819/2009 vom 14. Januar 2010 E. 3.3). Der Lenker müsse die Umgebung im Auge behalten (Urteil 6B_867/2009 vom 3. Dezember 2009 E. 5.4). Es sei hervorzuheben, dass sowohl auf der Autobahn als auch auf der Autobahnzufahrt zum Tatzeitpunkt Stau mit stehendem Verkehr geherrscht habe. Mithin sei der Verkehr beim Wendemanöver vollständig still gestanden. Von den übrigen Verkehrsteilnehmern sei ebenfalls ein hohes Mass an Aufmerksamkeit verlangt gewesen. Entgegen der Vorinstanz, die sich auf Google Street View stütze, sei das Sichtfeld der Fahrzeuglenker in keiner Weise von Bäumen eingeengt, beeinträchtigt oder begrenzt gewesen. Er habe unbestritten noch vor dem Autobahnsignal gewendet und sei daher jederzeit im Sichtfeld der vorbeifahrenden bzw. entgegenkommenden Automobilisten gewesen. Das erstinstanzliche Gericht, das mit den örtlichen Gegebenheiten am besten vertraut sei, habe die Übersichtlichkeit bejaht. Entgegen der Vorinstanz könnten heranfahrende Automobilisten bereits vor der Einfahrt in den Kreisverkehr die Verkehrssituation gut überblicken. Ein den Kreisel befahrender Automobilist habe von einem entgegenkommenden Auto kaum überrascht werden können, gerade angesichts der geringen Geschwindigkeit, mit welcher der Kreisel befahren werden könne. Sein Wendemanöver habe keine erhöhte abstrakte Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer begründen können.

E. 2.2

Die Vorinstanz hält fest, der Beschwerdeführer habe wichtige Verkehrsregeln gemäss Art. 27 SVG (Beachten der Signale, Markierungen und Weisungen), Art. 74 Abs. 2 SVV (Verzweigungen dürfen nur in Richtung der auf dem Fahrstreifen angebrachten Einspurpfeile befahren werden), Art. 74 Abs. 4 SVV (Fahrtrichtung in Richtung der Pfeile), Art. 36 Abs. 4 SVG (Einspuren, Vortritt) und Art. 17 Abs. 4 VRV (Wegfahren, Rückwärtsfahren, Wenden) verletzt. Aufgrund des Wendemanövers habe zu keinem Zeitpunkt eine konkrete Gefährdung für andere Verkehrsteilnehmer bestanden. Fraglich sei, ob in objektiver Hinsicht eine erhöhte abstrakte Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer vorgelegen habe und in subjektiver Hinsicht ein rücksichtsloses oder sonstwie schwerwiegend verkehrswidriges Verhalten vorzuwerfen sei. Die Erstinstanz habe erwogen, dass unter Berücksichtigung der guten und übersichtlichen Sichtverhältnisse und des Verhaltens des Beschwerdeführers, insbesondere des Beobachtens der Situation vor Einleitung des Manövers und der geringen Geschwindigkeit, von keiner erhöhten abstrakten Gefährdung auszugehen sei. Die Staatsanwaltschaft habe in der Berufung vorgebracht, es könne keinesfalls von einem "freien Sichtfeld" ausgegangen werden. Auf Google Street View ergebe sich eine realistische Sicht. Die Sicht vor und im Kreisel auf die Autobahnzufahrt werde durch Leitplanken, die Strassenführung sowie durch das abfallende Strassenniveau behindert. Zwar müssten die Verkehrsteilnehmer mit stehenden Fahrzeugen auf der Autobahn rechnen, nicht aber mit einem entgegenkommenden Fahrzeug. Ein Kreuzen wäre unmöglich gewesen. Ein Fahrzeug aus dem Kreisel kommend wäre mit 50 km/h mit ihm zusammengestossen. Sein geringes Tempo sowie die zurückgelegte Strecke von immerhin 50 m lasse das Gefahrenpotential nicht als tiefer erscheinen. Die Vorinstanz schliesst (auch gestützt auf Google Street View) abweichend von der Erstinstanz, die örtlichen Verhältnisse seien nicht derart übersichtlich (es gebe Bäume, einen erhöhten Kreisel, viele Ein- und Ausfahrten bzw. Fahrspuren etc.). Ein Lenker konzentriere sich nicht auf die Kreiselausfahrt, die er selber befahren wolle. Aus dieser Richtung müsse er keine Gefahr erwarten. Es könne nicht gesagt werden, er würde ein entgegenkommendes

Fahrzeug frühzeitig erkennen und von diesem nicht überrascht werden. "Aus diesen Gründen bestand vorliegend durchaus die konkrete Möglichkeit, dass dem Beschuldigten nach seinem Wendemanöver ein Fahrzeug hätte entgegenkommen können, welches ihn dann erst zu spät wahrgenommen hätte" (Urteil S. 6).

E. 2.3

Wie der Beschwerdeführer vorbringt, genügt die allgemeine Möglichkeit der Verwirklichung einer Gefahr zur Erfüllung des Tatbestandes von Art. 90 Abs. 2 SVG nur, "wenn wegen besonderer Umstände - Tageszeit, Verkehrsdichte, Sichtverhältnisse - der Eintritt einer konkreten Gefährdung oder gar einer Verletzung naheliegt". Die erhöhte abstrakte Gefahr setzt die naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung oder Verletzung voraus (BGE 118 IV 285 E. 3a). Nach dem zitierten BGE war die fragliche Strassenverzweigung übersichtlich, das Fahrzeug des Lenkers war weder massiv behindert worden noch war der Angeklagte gefährlich auf dieses aufgefahren. Das Bundesgericht hielt fest, eine konkrete Gefährdung des einbiegenden Lenkers sei nahe gelegen, da dieser im Vertrauen auf die Verkehrsregelung in keiner Weise mit auf der Fahrbahn, in die er einmünden wollte, auftauchenden Fahrzeugen rechnen musste. Der Lenker hätte durch einen das Rotlicht missachtenden Personenwagen leicht erschrecken und zu einer Fehlreaktion verleitet werden können, welche die konkrete Gefahr einer Kollision hätte heraufbeschwören oder gar zu einer Kollision hätte führen können. "Eine bloss allgemeine, abstrakte Möglichkeit einer Gefährdung wäre nur dann mit Sicherheit anzunehmen, wenn keine anderen Verkehrsteilnehmer vom Fehlverhalten des Angeklagten hätten betroffen werden können. Dies trifft indes im zu beurteilenden Fall nicht zu" (BGE 118 IV 285 E. 3b). Das trifft auch im vorliegenden Fall nicht zu. Auf der Fahrbahn ist das Wenden zu vermeiden und unter den vorliegenden Umständen verboten (vgl. Urteil 6B_969/2016 vom 12. Dezember 2016 E. 4). Während des Wendens und Zurückfahrens hätte ein anderer Automobilist heranfahren können. Sodann fuhr er in verbotener Weise durch die Ausfahrt in den Kreisel hinein. Eine solche Fahrweise ist für jeden Verkehrsteilnehmer zumindest überraschend. In einem Kreisel wird entgegen der Beschwerde in aller Regel durchaus zügig gefahren. Der Beschwerdeführer hatte es nicht in der Hand, aus eigenem Vermögen eine gefährliche Situation zu vermeiden, selbst wenn er sofort hätte anhalten können. Er kann angesichts seiner bewussten Verkehrsregelverletzung (unten E. 2.4) nicht zu seiner Entlastung eine besondere allgemeine Aufmerksamkeit anderer Verkehrsteilnehmer geltend machen. Es gilt keine Verschuldenskompensation (Urteil 6B_917/2016 vom 9. Dezember 2016 E. 2.5.4). Damit ist eine erhöhte abstrakte Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer zu bejahen und eine grobe Verletzung von grundlegenden Verkehrsvorschriften anzunehmen, die besonders unfallträchtig ist (vgl. analog BGE 118 IV 285 E. 4).

E. 2.4

In subjektiver Hinsicht wendet der Beschwerdeführer ein, die im Zusammenhang mit einer unbewussten Fahrlässigkeit erforderliche Rücksichtslosigkeit sei nicht gegeben. Er habe die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer keineswegs nicht bedacht, sondern (aufgrund der Umstände) ausgeschlossen. Er habe nicht grobfahrlässig gehandelt. Er hätte eine unwahrscheinliche gefährliche Situation jederzeit verhindern können. Es sei nicht nachvollziehbar, wie die Staatsanwaltschaft auf eine Fahrdistanz von 50 m komme. Die Erstinstanz gehe von 10 bis 15 m aus, und der Polizeibeamte habe sie nur um etwa 5 bis 10 m länger eingeschätzt, so dass maximal 25 m anzunehmen wären. Er habe aufgrund der konkreten Verhältnisse davon ausgehen können, dass sich keine Gefährdung verwirklichen

würde. Die Vorinstanz stellt zum subjektiven Tatbestand "vollumfänglich" auf die Berufungsbegründung der Staatsanwaltschaft ab (Urteil S. 7). Diese führte aus, entgegen der Erstinstanz fänden sich keine Hinweise, dass sich der Beschwerdeführer die "reflektierten Gedanken" zu den beruflichen und privaten Konsequenzen bei einem Eintrag in das Strafregister bereits vor dem Wendemanöver gemacht habe. Er hätte dann von diesem waghalsigen Manöver absehen müssen. Die Erstinstanz habe denn auch unmissverständlich erwogen, er habe mit Wissen und Willen eine (vermeintlich) einfache Verkehrsregelverletzung begangen. Unbewusste Fahrlässigkeit beruhe oftmals darauf, dass der Handelnde seine Fähigkeiten falsch einschätze. Er habe sein Wendemanöver vollzogen, weil er einen beruflichen Termin wahrzunehmen gehabt habe. Er habe in Kauf genommen, dass ein entgegenkommender Automobilist überraschend innerhalb einer kürzeren als der Sichtstrecke hätte anhalten müssen. Er habe damit eine erhöhte abstrakte Gefahr einer Frontalkollision geschaffen. Die vorinstanzliche Annahme einer Tatbestandserfüllung im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG ist in der Begründung, nicht aber im Ergebnis zu beanstanden. Nach dem Wortlaut der Begründung wird sowohl von direktem (mit Wissen und Willen) oder bedingtem Vorsatz (in Kauf genommen) als auch von (unbewusster) Fahrlässigkeit ausgegangen. In der Beschwerde wird eine unbewusste Fahrlässigkeit ausdrücklich bestritten: "Der Beschwerdeführer hat die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer keineswegs nicht bedacht, sondern hat diese aufgrund der ausgezeichneten Strassen- und Wetterverhältnisse an diesem Tag, der Verkehrssituation im relevanten Zeitpunkt sowie der guten Übersichtlichkeit der Örtlichkeit ausgeschlossen" (Beschwerde S. 14). Er anerkennt damit vor Bundesgericht ein überlegtes und damit zumindest bewusst fahrlässiges Handeln, das entgegen seiner Argumentation nach der Rechtsprechung als grobe Fahrlässigkeit zu qualifizieren ist. Denn grobe Fahrlässigkeit ist immer zu bejahen, wenn der Täter sich der allgemeinen Gefährlichkeit seiner verkehrswidrigen Fahrweise bewusst ist (oben E. 1.2.2). Im Ergebnis ist daher zugunsten des Beschwerdeführers (nur aber immerhin) grobe Fahrlässigkeit anzunehmen, und es kann offen bleiben, ob auf Vorsatz bzw. Eventualvorsatz zu erkennen gewesen wäre.

E. 2.5

Somit lässt sich die Rechtsfrage im Sinne des Art. 90 Abs. 2 SVG eindeutig entscheiden, ohne dass weitere tatsächliche Fragen aufzuwerfen wären. Insoweit ist mangels Entscheidungsrelevanz (Art. 97 Abs. 1 BGG) auf das Eventualbegehren von vornherein nicht einzutreten, da der hier massgebende Sachverhalt des Wendens und Rückfahrens auf der Autobahnzufahrt (vgl. Dispositiv, oben Bst. C) unbestritten ist ("ein Wendemanöver, um einem Verkehrsstau auf der Autobahn zu entgehen"; Beschwerde S. 5, Ziff. 1a). Ob es zulässig sein kann, einen Sachverhalt gestützt auf Google Street View zu entscheiden und auf einen Augenschein (Art. 193 StPO) zu verzichten, ist offen zu lassen.

E. 3

Subeventualiter beantragt der Beschwerdeführer eine Herabsetzung der Geldstrafe auf 12 Tagessätze. Er macht unter anderem geltend, die Vorinstanz begründe in keiner Weise, weshalb sie eine Strafe von 25 Strafeinheiten als angemessen erachte, inwiefern das vorliegende "Delikt" derart schwerer wiegen sollte als ein krasser Fall von zu nahem Aufschliessen bzw. ein Schikanestopp. Die Vorinstanz führt aus, die von der Staatsanwaltschaft beantragten 35 Strafeinheiten erschienen auch mit Blick auf die Richtlinie für die Strafzumessung des Verbands Bernischer Richterinnen und Richter, Staatsanwältinnen und Staatsanwälte (VBRS-Richtlinien) als zu hoch. Dieses Strafmass sei

für das Befahren der Gegenfahrbahn auf Autobahnen und Autostrassen vorgesehen. Das Verschulden wiege deutlich geringer und sei etwa vergleichbar mit einer Geschwindigkeitsüberschreitung gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG . Von diesen 25 Strafeinheiten entfielen 20 auf die Geldstrafe. Die VBRS-Richtlinien sind als Taxen Orientierungshilfen bei der Strafzumessung (vgl. Urteil 6B_375/2014 vom 28. August 2014 E. 2.3 [BetmG]). Der Beschwerdeführer hat sich für eine grobe Verkehrsregelverletzung zu verantworten, für die ein Strafraum von bis zu drei Jahren Freiheitsstrafe oder Geldstrafe (bis höchstens 360 Tagessätzen; Art. 34 Abs. 1 StGB) angedroht ist. Er hat bewusst ein gefährliches Wendemanöver vorgenommen und damit mehrere Verkehrsregeln verletzt. Das Bundesgericht greift auf Beschwerde hin nur in die Strafzumessung ein, wenn das Sachgericht den gesetzlichen Strafraum über- oder unterschritten hat, wenn es von rechtlich nicht massgebenden Kriterien ausgegangen ist oder wesentliche Gesichtspunkte ausser Acht gelassen beziehungsweise in Überschreitung oder Missbrauch seines Ermessens falsch gewichtet hat (BGE 136 IV 55 E. 5.4 ff., E. 5.6 S. 61; 134 IV 17 E. 2.1; Urteil 6B_961/2016 vom 10. April 2017 E. 10.3). Das lässt sich nicht annehmen. Der Vergleich mit anderen Konstellationen oder Fällen ist in der Regel angesichts der Individualisierung der Strafzumessung unbehelflich, da selbst gleich oder ähnlich gelagerte Fälle sich durchwegs massgeblich in zumessungsrelevanten Punkten unterscheiden (Urteil 6B_1137/2016 vom 25. April 2017 E. 1.5; BGE 141 IV 61 E. 6.3.2).

E. 4

Der Antrag im Kostenpunkt ist hinsichtlich einer Gutheissung der Beschwerde gestellt. Darauf ist bei diesem Ausgang des Verfahrens nicht einzutreten.

E. 5

Die Beschwerde ist abzuweisen, soweit darauf eingetreten werden kann. Dem unterliegenden Beschwerdeführer sind die Gerichtskosten aufzuerlegen (Art. 66 Abs. 1 BGG).

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