

# **BGer 6B\_351/2017 vom 1. März 2018**

Bundesgericht, 2018-03-01, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger\\_6B\\_351\\_2017](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_6B_351_2017)

FR: TF 6B\_351/2017 du 1 mars 2018

IT: TF 6B\_351/2017 del 1 marzo 2018

## **Erwägungen**

### **E. 1.1**

Der Beschwerdeführer rügt eine Verletzung von Art. 31 Abs. 1 SVG. Die Vorinstanz werfe ihm zu Unrecht vor, er habe auf die Gefahrensituation nicht angemessen reagiert. Sie lasse dabei die bundesgerichtliche Rechtsprechung unberücksichtigt, wonach es entschuldbar sei, wenn der Fahrzeuglenker, der sich plötzlich in einer gefährlichen Lage versetzt sehe, von verschiedenen Möglichkeiten nicht diejenige ergreife, die bei nachträglicher Überlegung als die objektiv zweckmässige erscheine. Auch wenn es objektiv besser gewesen wäre, mit einer Vollbremsung auf der rechten Strassenseite zu bleiben, könne ihm das Ausweichen auf die linke Seite und gleichzeitige Bremsen nicht als Fehler bzw. Verletzung einer Sorgfaltspflicht vorgeworfen werden. Seine Reaktion sei nicht als abwegig oder gar kopflos zu bezeichnen. Weiter müsse hinsichtlich der Vermeidbarkeit den menschlichen Fähigkeiten Rechnung getragen werden. Eine pflichtwidrige Unvorsichtigkeit könne nur vorliegen, wenn der Täter überhaupt die Möglichkeit gehabt habe, das Risiko zu beeinflussen. Namentlich könne ihm die minimal verzögerte Reaktion - er hätte einen Meter früher reagieren müssen - nicht vorgeworfen werden (Beschwerde S. 6 ff.).

### **E. 1.2**

Die Vorinstanz stellt fest, der Beschwerdeführer sei mit einer Geschwindigkeit von 50 - 60 km/h gefahren. Ausgehend von diesen Geschwindigkeitsangaben und den konkreten Umständen führe der Gutachter aus, dass der Lenker des Lieferwagens ungefähr fünf bis zehn Meter nach der Einfahrt in den Sichtbereich auf die Gefahrensituation reagiert habe. Bei einer starken Bremsung wäre ein Halten vor der "effektiven Konfliktfläche" fast möglich gewesen. Allerdings sei der Zusammenstoss mit dem Personenwagen "zeitlich" vermeidbar gewesen; sofern der Beschwerdeführer unter Verzicht auf das Ausweichmanöver mindestens einen Meter früher reagiert und stark gebremst hätte. Die Kollision hätte auch für den Fall vermieden werden können, dass der Personenwagen - wie vom Beschwerdeführer behauptet - auf der Fahrbahn kurz gehalten hätte. Hieraus zieht die Vorinstanz den Schluss, dass der Beschwerdeführer ohne Weiteres innerhalb der überblickbaren Strecke hätte anhalten können, wenn er anders reagiert hätte. Damit erweise sich die von ihm gefahrene Geschwindigkeit nicht als unangemessen im Sinne von Art. 32 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 4 Abs. 1 VRV. Insofern könne ihm somit keine Sorgfaltspflichtverletzung vorgeworfen werden (Urteil S. 11 f. E. 4.a) aa). Weiter nimmt die Vorinstanz an, der Beschwerdegegner habe sein Einfahrmanöver bereits eingeleitet, als der Beschwerdeführer ihn erblickt habe. Letzterem sei darin zuzustimmen, dass wer aus Parkplätzen auf eine Haupt- oder Nebenstrasse fahre, gegenüber den Benützern dieser Strasse den Vortritt zu gewähren habe. Gemäss den ersten Aussagen des Beschwerdeführers habe der Beschwerdegegner mit dem Manöver jedoch bereits begonnen, als er den Personenwagen erblickt habe; es bestehe sogar Grund zur Annahme, dass der

Personenwagen auf dem Fahrstreifen des Lieferwagens gestanden sei, als ihn der Beschwerdeführer erblickt habe. Vor diesem Hintergrund könne sich der Beschwerdeführer mit Blick auf Art. 26 Abs. 2 SVG nicht mehr auf das Vertrauensprinzip bzw. das Vortrittsrecht berufen. Ob der Beschwerdegegner auf der Fahrbahn angehalten habe oder nicht, könne offen gelassen werden. So oder anders habe eine Verkehrssituation vorgelegen, die besondere Vorsicht geboten hätte. Aufgrund der Gefahrenneigung der Umstände habe sich der Beschwerdeführer mit einer Verkehrslage konfrontiert gesehen, die ein risikoarmes Verhalten gefordert hätte. Erst recht gelte dies für den Fall, dass der Personenwagenlenker - wie vom Beschwerdeführer behauptet - auf dem Fahrstreifen des Lieferwagens angehalten hätte, was der Beschwerdegegner jedoch bestreite. Gemäss Gutachten hätte der Unfall vermieden werden können, wenn der Beschwerdeführer nicht versucht hätte, durch Ausschwenken auf die Gegenfahrbahn am Beschwerdegegner vorbei zu fahren, sondern eine Vollbremsung eingeleitet hätte. Dies gelte auch für den Fall, dass der Beschwerdegegner auf der Fahrbahn stehen geblieben sei. Damit habe der Beschwerdeführer auf die Gefahrensituation nicht situationsangemessen reagiert. Er habe es unterlassen, ohne Zeitverlust genügend schnell und zweckmässig zu handeln, womit er sein Fahrzeug nicht ständig so beherrscht habe, dass er seinen Vorsichtspflichten habe nachkommen können; insofern liege eine Verletzung von Art. 31 Abs. 1 SVG vor. Dem Beschwerdeführer sei darin zuzustimmen, dass er rasch habe eine Entscheidung treffen müssen. Gleichwohl liege eine Sorgfaltspflichtverletzung vor, indem er auf die Verkehrslage nicht angemessen reagiert habe. Ob die Fehlentscheidung aufgrund der konkreten Umstände schwer gewogen habe oder nicht, sei nicht im Rahmen der Tatbestandsmässigkeit, sondern bei der Beurteilung des Verschuldens, mithin bei der Strafzumessung, relevant (Urteil S. 13 f. E. 4.a) bb). Der Beschwerdeführer habe angegeben, dass er nicht gewusst habe, ob der einbiegende Personenwagen nach links oder rechts habe fahren wollen; er habe den Blinker nicht gesehen. Die Vorinstanz erwägt, mangels konkreter Anzeichen über die Absichten des Personenwagenlenkers habe der Beschwerdeführer somit (auch) damit rechnen müssen, dass dieser in Richtung Müllheim fahren, mithin (aus der Sicht des Lenkers des Lieferwagens) auf die Gegenfahrbahn habe gelangen wollen. Dabei stehe ausser Frage, dass der Verzicht auf eine konsequente Bremsung bei gleichzeitigem Ausschwenken auf die Gegenfahrbahn die nahe Gefahr von Kollisionen in sich berge, wenn der andere Verkehrsteilnehmer im Begriff sei, genau auf diesen Fahrstreifen zu gelangen. Ein allfälliger Halt des Beschwerdegegners auf dem Fahrstreifen des Lieferwagens ändere daran nichts, zumal der Beschwerdeführer jederzeit habe damit rechnen müssen, dass der Beschwerdegegner sein Fahrzeug wieder in Bewegung setze, um das Einbiegemanöver fortzusetzen. So oder anders erscheine das unzweckmässige Verhalten des Beschwerdeführers als adäquat kausal für die Kollision und die daraus folgende gesundheitliche Beeinträchtigung des Beschwerdegegners. Insofern sei die Vorhersehbarkeit des Erfolgs zu bejahen. Gemäss Gutachten wäre der Unfall bei der vom Beschwerdeführer angegebenen Geschwindigkeit vermeidbar gewesen. Hierfür hätte dieser einen Meter früher reagieren müssen und unter Verzicht auf das Ausweichmanöver eine Vollbremsung einleiten müssen. Dies gelte auch, wenn der Beschwerdegegner gestoppt habe. Hätte der Beschwerdeführer angesichts der Gefahrensituation zweckmässig reagiert, mithin sein Fahrzeug im Sinne von Art. 31 Abs. 1 SVG beherrscht, wäre es nicht zu einer Kollision gekommen. Damit stehe fest, dass bei pflichtgemäsem Verhalten des Beschwerdeführers die gesundheitliche Beeinträchtigung des Beschwerdegegners ausgeblieben wäre. Vor diesem Hintergrund sei auch die Vermeidbarkeit des Erfolgs

gegeben (Urteil S. 15 f. E. 4.b).

### **E. 1.3.1**

Fahrlässig handelt, wer die Folge seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedenkt oder darauf nicht Rücksicht nimmt ( Art. 12 Abs. 3 StGB ). Ein Schuldspruch wegen fahrlässiger Körperverletzung gemäss Art. 125 StGB setzt voraus, dass der Täter den Erfolg durch Verletzung einer Sorgfaltspflicht verursacht hat. Sorgfaltswidrig ist die Handlungsweise, wenn der Täter zum Zeitpunkt der Tat aufgrund der Umstände sowie seiner Kenntnisse und Fähigkeiten die damit bewirkte Gefährdung der Rechtsgüter des Opfers hätte erkennen können und müssen und wenn er zugleich die Grenzen des erlaubten Risikos überschritten hat. Wo besondere, der Unfallverhütung und der Sicherheit dienende Normen ein bestimmtes Verhalten gebieten, bestimmt sich das Mass der zu beachtenden Sorgfalt in erster Linie nach diesen Vorschriften ( BGE 135 IV 56 E. 2.1; 127 IV 62 E. 2d; je mit Hinweisen). Die Zurechenbarkeit des Erfolgs bedingt die Vorhersehbarkeit nach dem Massstab der Adäquanz. Weitere Voraussetzung ist, dass der Erfolg vermeidbar war. Dabei wird ein hypothetischer Kausalverlauf untersucht und geprüft, ob der Erfolg bei pflichtgemäsem Verhalten des Täters ausgeblieben wäre. Für die Zurechnung des Erfolgs genügt, wenn das Verhalten des Täters mindestens mit einem hohen Grad an Wahrscheinlichkeit die Ursache des Erfolgs bildete ( BGE 135 IV 56 E. 2.1 mit Hinweisen).

### **E. 1.3.2**

Im Strassenverkehr richtet sich der Umfang der zu beachtenden Sorgfalt nach den Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes und der dazugehörigen Verordnungen. Gemäss Art. 31 Abs. 1 SVG hat der Lenker sein Fahrzeug ständig so zu beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann. Er 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 Verkehrsregelverordnung 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 vortrittsberechtigten 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 143 IV 500 E. 1.2.2; 127 IV 34 E. 3c/bb S. 43 f.; 122 IV 133 E. 2a S. 136; BGE 105 IV 339 E. 3; je mit Hinweisen). Dabei darf grundsätzlich darauf vertraut werden, dass vortrittsberechtignte Fahrzeuge abbremsen oder sogar anhalten, wenn das einbiegende Fahrzeug aus genügend grosser Entfernung gesehen werden kann ( BGE 89 IV 140 E. 3c; Urteil 6B\_1185/2014 vom 24. Februar 2015 E. 2.5).

#### **E. 1.4**

Entgegen den vorinstanzlichen Ausführungen kann dem Beschwerdeführer keine Pflichtwidrigkeit vorgeworfen werden. Die Vorinstanz lastet ihm im Unterschied zur ersten Instanz nicht an, er habe seine Geschwindigkeit nicht den Umständen angepasst. Das Nichtbeherrschen des Fahrzeugs ist 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 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 mit Hinweisen). Die Vorinstanz wirft dem Beschwerdeführer vor, dass er nicht eine Vollbremsung einleitete, als er den vom Beschwerdegegner gelenkten Personenwagen auf seiner Fahrbahnseite sah. Für den Durchschnittsfahrer, der unvermittelt mit einer Gefahrensituation konfrontiert ist, stellt das Bremsen zwar die naheliegendste Reaktion dar, weshalb er oft auch bremst, wenn diese Massnahme keineswegs situationsgerecht ist und nicht zum Ziel führt, etwa wenn die Gefahr durch Ausweichen gebannt werden könnte (vgl. BGE 115 IV 248 E. 4.a mit Hinweis). Sodann ist nicht jedes unzweckmässige Handeln entschuldbar. Das Bundesgericht verlangt, dass die ergriffene Massnahme und diejenige, welche ex post als die zweckmässigere erscheint, annähernd gleichwertig sein müssen und dass der Fahrzeugführer deren unterschiedliche Wirksamkeit nur deshalb nicht erkannte, weil die plötzlich eingetretene Situation eine augenblickliche Entscheidung erforderte. Wo eine Vorkehr im Vergleich zu andern sich aber derart aufdrängt, dass sie auch im Falle der Notwendigkeit sehr rascher Reaktion als die näherliegende und angemessenere erkannt werden kann, ist es als Fehler anzurechnen, wenn trotzdem eine weniger geeignete getroffen wird ( BGE 83 IV 84 ; Urteile 1C\_341/2017 vom 2. Oktober 2017 E. 2.3; 1C\_361/2014 vom 26. Januar 2015 E. 3.1; je mit Hinweisen). Dem Beschwerdegegner ist zwar beizupflichten, dass die Vorinstanz nicht erstellt, sein Verhalten sei vorschriftswidrig gewesen (act. 14). Gleichwohl war der Beschwerdeführer durch das Einbiegemanöver des Beschwerdegegners auf die vom Beschwerdeführer befahrenen Strasse unvermittelt mit einer Gefahrensituation konfrontiert. Die Vorinstanz lässt offen, ob der Beschwerdegegner auf der Fahrbahn anhielt, wie es der Beschwerdeführer ausführte, oder nicht. Ist somit nicht auszuschliessen, dass der Beschwerdegegner während seinem Einbiegemanöver auf der Fahrbahn anhielt, erscheint die vom Beschwerdeführer ergriffene Massnahme, Ausweichmanöver auf die Gegenfahrbahn bei gleichzeitigem Abbremsen und gleichzeitiger Kontrolle, dass kein Gegenverkehr herrscht, und die gemäss Gutachten sowie Vorinstanz

als zweckmässiger erachtete Massnahme, sofortige starke Bremsung, als mindestens annähernd gleichwertig, wenn nicht gar nachvollziehbarer. Seine Reaktion ist angesichts der konkreten Umstände verständlich und erscheint weder als abwegig noch als kopflos. Selbst gestützt auf die Ausführungen im Gutachten kann nicht die Rede davon sein, dass sich hier eine sofortige starke Bremsung derart aufgedrängt hat, dass sie der Beschwerdeführer auch bei rascher Reaktion als solche hätte erkannt haben müssen, zumal der Unfall gemäss Gutachten vermeidbar gewesen wäre, wenn der Beschwerdeführer einen Meter früher reagiert und statt dem Ausweichmanöver eine Vollbremsung eingeleitet hätte.

## **E. 2**

Die Beschwerde ist gutzuheissen. Der angefochtene Entscheid ist aufzuheben und die Sache an die Vorinstanz zurückzuweisen. Bei diesem Verfahrensausgang sind keine Kosten zu erheben und hat der Kanton Thurgau den Beschwerdeführer angemessen zu entschädigen.

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