

BGer 6P.72/2003 vom 1. Oktober 2003

Bundesgericht, 2003-10-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_6P.72_2003

FR: TF 6P.72/2003 du 1 octobre 2003

IT: TF 6P.72/2003 del 1 ottobre 2003

Regeste

Verfahren

Erwägungen

E. 1

Das Obergericht geht von folgendem Sachverhalt aus: Die Beschwerdeführerin fuhr am 14. Dezember 1999 kurz vor 07.00 Uhr bei starkem Regen mit ihrem Personenwagen auf der Istighoferstrasse in Bürglen in Richtung SBB-Bahnübergang. Dort setzte die Wechselblinklichtanlage (vgl. Art. 28 SVG ; Art. 93 Abs. 1 SSV), nachdem sich die Bahnschranken erst kurz zuvor geöffnet hatten, bei der Anfahrt der Beschwerdeführerin bereits wieder ein. Trotz des eingeschalteten Blinklichtsignals überquerte diese in der Folge den Bahnübergang. Zur gleichen Zeit nahte auf dem östlichen Trottoir der Istighoferstrasse der Geschädigte auf seinem Fahrrad in Richtung Bahnübergang heran. Ungefähr 60 bis 70 Meter vor diesem verliess er das Trottoir und bog auf die aus seiner Sicht linke Fahrbahn der Istighoferstrasse ein, in der Absicht, an der vor dem Bahnübergang stehenden Fahrzeugkolonne vorbeizufahren. Dort stiess er frontal mit dem ihm entgegenkommenden Fahrzeug der Beschwerdeführerin zusammen. Keiner der beiden Unfallbeteiligten hatte eine Bremsreaktion eingeleitet. Der Geschädigte wurde bei der Kollision gegen die Windschutzscheibe des Personenwagens und anschliessend auf die Strasse geschleudert, wobei er schwere Verletzungen erlitt (Frakturen an beiden Vorderarmen sowie am Unterschenkel und Knie rechts).

E. 2

Die Beschwerdeführerin macht Willkür geltend und rügt eine Verletzung des Grundsatzes "in dubio pro reo". Dabei bringt sie zunächst sinngemäss vor, das Obergericht habe das angeordnete verkehrstechnische Gutachten gar nicht seriös geprüft und zur Kenntnis genommen. Was die Beschwerdeführerin zur Begründung ihrer Rüge vorbringt, genügt den Anforderungen von Art. 90 Abs. 1 lit. b OG nicht. Aus den angeführten Urteils- und Aktenstellen, nach welchen das Obergericht einerseits die Einholung eines verkehrstechnischen Gutachtens zum Unfallhergang als unabdingbar erachtete und andererseits den Parteivertretern mitteilte, das Gericht sei grundsätzlich der Auffassung, dass auf der Grundlage der Akten entschieden werden könnte, ergibt sich nichts, was darauf hindeuten würde, das Obergericht habe sich anlässlich der ersten Urteilsberatung eine Meinung gebildet, von der es unabhängig vom Ergebnis der Expertise von vornherein nicht habe abrücken wollen. Die Rüge erschöpft sich in einer blossen Unterstellung. Im Übrigen erhellt aus dem genannten Schreiben, dass das Obergericht die Einholung des Gutachtens namentlich deshalb als notwendig erachtete, weil zweitinstanzlich ein Parteigutachten eingereicht worden war, das mit Blick auf den Zivilpunkt von Bedeutung war. Dass das Obergericht bereits zu einem definitiven Schluss gelangt wäre, lässt sich auch daraus nicht

ableiten. Die Beschwerde ist in diesem Punkt unbegründet, soweit darauf überhaupt eingetreten werden kann.

E. 3

Im Weiteren beanstandet die Beschwerdeführerin, das Obergericht habe in Bezug auf den Geschädigten und sie selbst widersprüchliche Anforderungen an die Aufmerksamkeit gestellt. Ausserdem beanstandet sie den Schluss des Obergerichts, sie habe ihre Pflicht zur Aufmerksamkeit verletzt, weil sie den Geschädigten während seiner Fahrt auf dem Trottoir nicht wahrgenommen habe. Die Frage nach dem Mass, welches an die Aufmerksamkeit des Fahrzeuglenkers zu stellen ist, und die Frage, worauf die Beschwerdeführerin im konkreten Fall ihre Aufmerksamkeit richten musste, betreffen nicht die Beweiswürdigung, sondern beschlagen Rechtsfragen, die im Rahmen der eidgenössischen Nichtigkeitsbeschwerde aufgeworfen werden müssen. Insofern kann auf die staatsrechtliche Beschwerde nicht eingetreten werden (Art. 84 Abs. 2 OG ; Art. 269 Abs. 1 BStP).

E. 4

Die Beschwerdeführerin rügt ferner, das Obergericht habe hinsichtlich der Frage, ob der Geschädigte das Vorderlicht an seinem Fahrrad eingeschaltet gehabt habe, auf dessen Aussagen abgestellt, die er erst, nachdem das erstinstanzliche Urteil ergangen war, in Kenntnis der Bedeutung der Frage gemacht habe.

E. 4.1

Der Geschädigte ist erst im zweitinstanzlichen Verfahren vorsorglich als Zeuge einvernommen worden. Dabei hat er erklärt, dass an seinem Fahrrad jedenfalls die batteriebetriebene Beleuchtung eingeschaltet war. Dass die Beleuchtung an seinem Fahrrad hinten und vorne in Ordnung war, da er es bei der Wegfahrt noch kontrolliert habe, hatte er auch schon unmittelbar nach dem Unfall zu Protokoll gegeben.

E. 4.2

Das Obergericht stützt sich entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerin nicht ausschliesslich auf die Aussagen des Geschädigten. Im Wesentlichen gelangt es deshalb zur Annahme, das vordere und hintere, je mit Batterie betriebene Fahrradlicht seien mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit eingeschaltet gewesen, weil gemäss den polizeilichen Feststellungen das Rücklicht in Ordnung gewesen sei. Die Tatsache, dass das Opfer auch vorne am Fahrrad eine zusätzliche Beleuchtung angebracht hatte, lasse darauf schliessen, dass ihm eine korrekte bzw. funktionierende Beleuchtung wichtig gewesen sei. Der Umstand allein, dass die Beschwerdeführerin den Geschädigten bis zur Kollision nicht wahrgenommen habe, lasse nicht den Schluss zu, die Beleuchtung habe nicht funktioniert. Dieser Schluss ist nicht schlechterdings unhaltbar. Es mag zutreffen, dass auch eine andere Lösung oder Würdigung als vertretbar erscheint, doch genügt dies nach ständiger Rechtsprechung für die Begründung von Willkür nicht. Dass der Geschädigte mit seinem Fahrstil, d.h. mit nach vorn gestrecktem Oberkörper und gesenktem bzw. eingezogenem Kopf, die Wirkung des in der Mitte der Lenkstange angebrachten Lichts behindert haben könnte, wie die Beschwerdeführerin vorbringt, erscheint als abwegig. Es schadet daher nicht, dass das Obergericht zu diesem Einwand nicht ausdrücklich Stellung genommen hat. Die Beschwerde ist in diesem Punkt unbegründet.

E. 5

Die Beschwerdeführerin macht ferner geltend, aus dem verkehrstechnischen Gutachten ergebe sich, dass der Geschädigte unmittelbar vor ihr Fahrzeug gefahren sei.

E. 5.1

Das Obergericht nimmt gestützt auf die von ihm eingeholte Verkehrsunfallanalyse an, der Geschädigte habe seine Fahrlinie im Bereich der Einmündung der Schlosshalde vom Trottoir auf die Hauptstrasse gewechselt. Vorher sei er über eine Strecke von mehr als 40 Metern auf dem Trottoir gefahren. Als er auf die Hauptstrasse eingebogen sei, habe sich die Beschwerdeführerin auf dem Bahnübergang oder kurz danach befunden. Der Fahrradfahrer sei nicht unmittelbar vor den Personenwagen der Beschwerdeführerin gefahren.

E. 5.2

Dieser Schluss des Obergerichts ist nicht willkürlich. Aus den Distanzangaben in den Akten ergibt sich, dass die Schlosshalde von der Fahrtrichtung des Geschädigten aus gesehen in einer Entfernung von mehr als 43 Metern zum Bahnübergang in die Hauptstrasse einmündet. Da sich die Beschwerdeführerin nach dem Gutachten zu diesem Zeitpunkt auf dem Bahnübergang oder kurz danach befunden hat, kann nicht angenommen werden, der Geschädigte sei beim Wechseln vom Trottoir auf die Strasse unmittelbar vor das Fahrzeug der Beschwerdeführerin gefahren. Das folgt zusätzlich daraus, dass der Gutachter bei Annahme einer Erkennbarkeitsdistanz von mehr als 35 Metern davon ausgeht, dass die Beschwerdeführerin mit einer Reaktion auf die Gefahrensituation die Kollisionsgeschwindigkeit massgebend hätte reduzieren können, was voraussetzt, dass die beiden Unfallbeteiligten auf der Strasse jedenfalls in diesem Abstand von einander entfernt waren. Die Beschwerde erweist sich auch in diesem Punkt als unbegründet.

E. 6

Schliesslich bringt die Beschwerdeführerin vor, das Obergericht sei bei der Frage der Vermeidbarkeit der Unfalls ohne triftige Gründe vom verkehrstechnischen Gutachten abgewichen.

E. 6.1

Der Gutachter nimmt an, der Geschädigte habe im Bereich der Einmündung Schlosshalde vom Trottoir auf die Strasse gewechselt. Die Frontalkollision habe sich - in Fahrtrichtung der Beschwerdeführerin gesehen - unmittelbar vor der mutmasslichen Endlage des Opfers ereignet. Aufgrund der entstandenen Schäden an den Fahrzeugen sei von einer durchschnittlichen Zufahrts- bzw. Kollisionsgeschwindigkeit der Beschwerdeführerin von 38 - 50 km/h auszugehen. Die maximale theoretische Erkennbarkeitsdistanz habe 50 Meter betragen. Die Sicht sei mit grosser Wahrscheinlichkeit durch den starken Regenfall, den Dämmerungsübergang, fremde Lichtquellen und durch mögliches Streulicht beeinträchtigt gewesen. Aus den Weg-Zeit-Geschwindigkeitsbetrachtungen lasse sich u.a. ableiten, dass sich die Beschwerdeführerin, als der Geschädigte in die Hauptstrasse eingebogen sei, auf dem Bahnübergang oder kurz danach befunden habe. Der Gutachter gelangt zum Schluss, eine Kollision wäre bei den herrschenden Witterungs- und Verkehrsbedingungen auch bei einem optimalen Reaktionsverhalten der Unfallgegner mit grosser Wahrscheinlichkeit nicht vermeidbar gewesen. Im Sinne einer Entscheidungsgrundlage zeigten die Erhebungen näherungsweise, dass die Fahrzeuglenker bei einer gegenseitigen Erkennbarkeit auf eine Distanz von weniger als 35 Metern das Unfallgeschehen auch bei einer der Gefahrensituation entsprechenden Reaktion zeitlich nicht nachweisbar bzw. eindeutig hätten beeinflussen können. Bei einer gegenseitigen Erkennbarkeitsdistanz von mehr als 35

Metern lägen - insbesondere bei einer angenommenen Geschwindigkeit der Beschwerdeführerin von 38 km/h - eindeutige Hinweise dafür vor, dass diese bei einer Reaktion entsprechend der Gefahrensituation die Zufahrtsgeschwindigkeit massgebend hätte reduzieren können, was sich mit überwiegender Wahrscheinlichkeit auch auf die Unfallfolgen bzw. das Verletzungsbild des Opfers ausgewirkt hätte.

E. 6.2

Das Obergericht geht aufgrund dieser Erkenntnisse davon aus, der Unfall wäre vermeidbar gewesen. Mindestens wäre die Kollision weniger heftig ausgefallen, so dass die schwerwiegenden Verletzungsfolgen hätten gemildert werden können. Das Obergericht nimmt an, es gebe nicht den geringsten Anhaltspunkt dafür, dass die generelle Sichtweite zum damaligen Zeitpunkt deutlich unter 50 Metern gelegen habe. Ebenso sei davon auszugehen, dass die Distanz, innerhalb welcher die Beschwerdeführerin den auf dem Trottoir und der Strasse entgegenkommenden Fahrradfahrer hätte erkennen können, nicht weniger als 35 Metern betragen habe. Denn aufgrund der allgemeinen Lebenserfahrung sei zu schliessen, dass auch bei schlechten Witterungsverhältnissen in der Dämmerung ein dunkel angezogener Fahrradlenker mit normal funktionierendem Vorderlicht auf eine Distanz von mindestens 35 bis 40 Metern erkennbar sei. Es bestünden keine Zweifel, dass die Beschwerdeführerin bei Aufwendung der gebotenen Aufmerksamkeit das Opfer so rechtzeitig hätte erkennen können, dass eine Kollision sich aufgrund eines früher eingesetzten Bremsmanövers doch mit erheblich geringerer Kollisionsgeschwindigkeit ereignet hätte.

E. 6.3

Ob ein Gericht die im Gutachten enthaltenen Erörterungen für überzeugend hält oder nicht und ob es dementsprechend den Schlussfolgerungen des Experten folgen oder eine Oberexpertise anordnen soll, ist eine Frage der Beweiswürdigung. Zieht der Richter mangels eigener Fachkenntnis einen Experten bei, ist er bei der Würdigung des Gutachtens grundsätzlich frei. Weicht er von den Folgerungen des Gutachters ab, so hat er dies zu begründen. Dabei darf er in Fachfragen nicht ohne triftige Gründe von der Meinung des Experten abweichen (BGE 101 IV 129 E. 3a mit Hinweisen). Dass das Gutachten nicht schlüssig wäre, wird von der Beschwerdeführerin nicht vorgebracht. Sie stellt sich indes auf den Standpunkt, das Obergericht sei von den Schlussfolgerungen der Unfallanalyse abgewichen. Dies trifft nicht zu. Zwar gelangt der Gutachter zum Ergebnis, die Kollision hätte sich unter den gegebenen Bedingungen mit grosser Wahrscheinlichkeit auch bei einem optimalen Reaktionsverhalten der Unfallgegner ereignet. Doch lässt sich daraus nicht ableiten, dass nach seiner Auffassung die Unfallfolgen, d.h. im Wesentlichen die vom Geschädigten erlittenen Körperverletzungen, im selben Ausmass auch dann eingetreten wären, wenn sich die Beschwerdeführerin pflichtgemäss verhalten und die geforderte Sorgfalt aufgewendet hätte. Denn aus seinen Berechnungen ergibt sich, dass jedenfalls bei einer gegenseitigen Erkennbarkeitsdistanz von mehr als 35 Metern die vom Geschädigten erlittenen Verletzungen bei pflichtgemässigem Verhalten der Beschwerdeführerin weit weniger gravierend ausgefallen wären. Dass auch das rechtmässige Verhalten der Beschwerdeführerin mit Sicherheit zu den selben Verletzungen geführt hätte, trifft unter dieser Voraussetzung somit nicht zu. Hinsichtlich der im Unfallzeitpunkt tatsächlich herrschenden Sichtweite legt sich das Gutachten nicht fest. Es zeigt lediglich im Sinne einer Entscheidungsgrundlage die Verhältnisse bei einer Erkennbarkeitsdistanz von weniger als 35 Metern und diejenigen bei einer solchen von mehr als 35 Metern auf. Soweit sich die

Beschwerdeführerin gegen den Schluss des Obergerichts wendet, auch bei schlechten Witterungsverhältnissen in der Dämmerung sei ein dunkel gekleideter Fahrradlenker mit normal funktionierendem Vorderlicht auf eine Distanz von mindestens 35 bis 40 Meter erkennbar, ist sie nicht zu hören. Das Obergericht beruft sich hierfür auf die allgemeine Lebenserfahrung. Die Überprüfung der Richtigkeit von Erfahrungssätzen wird praxismässig aber als Rechtsfrage behandelt, die mit eidgenössischer Nichtigkeitsbeschwerde aufzuwerfen ist (BGE 104 IV 18 E. 3, S. 21 und 43 E. 2a, S. 45 je mit Hinweisen). Schliesslich macht die Beschwerdeführerin auch zu Unrecht geltend, die Erkennbarkeitsdistanz sei von der Stelle aus zu messen, wo der Geschädigte nach rechts auf die Fahrbahn ausgeschert sei und wo die Sicht erheblich weniger als 30 Meter betragen habe. Aus den Erwägungen zur Nichtigkeitsbeschwerde ergibt sich, dass die Beschwerdeführerin ihre Aufmerksamkeit auch auf das Geschehen auf dem Trottoir richten musste und insbesondere nicht darauf vertrauen durfte, die übrigen Verkehrsteilnehmer würden sich regelkonform verhalten (6S.192/2003 E. 3.2). Dass die Beschwerdeführerin den Geschädigten auf dem Trottoir nicht hätte sehen können, trifft jedenfalls nicht zu, wenn man mit dem Obergericht von einer konkreten Sichtweite von mehr als 35 Metern ausgeht. Die Schlussfolgerung des Gutachters, die Unfallgegner hätten sich zum Zeitpunkt, als der Geschädigte das Einmünden in die Hauptstrasse eingeleitet hat, noch nicht erkennen können, steht dem nicht entgegen. Diese ist im Zusammenhang mit der gutachterlichen Feststellung zu sehen, wonach die maximale Erkennbarkeitsdistanz bei der Betrachtung "Fahrrad noch auf Trottoir" maximal 50 Meter betrug. Sie kann sich daher offensichtlich nur auf die Fahrt des Geschädigten auf dem Trottoir vom Hinterausgang des Restaurant Bären bis zum Ende des Parkareals des Restaurants beziehen. Die Beschwerde ist auch in diesem Punkt unbegründet.

E. 7

Aus diesen Gründen ist die Beschwerde abzuweisen, soweit darauf eingetreten werden kann. Bei diesem Ausgang des Verfahrens trägt die Beschwerdeführerin die Kosten (Art. 156 Abs. 1 OG).

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