

CH_VB JAAC 59.7A vom 19. Juli 1993

Bundesverwaltung, 1993-07-19, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_JAAC_59.7A__

FR: CH_VB JAAC 59.7A du 19 juillet 1993

IT: CH_VB JAAC 59.7A del 19 luglio 1993

Erwägungen

E. 1

Art. 25 e 26 OM. Azione di regresso della Confederazione contro un militare dopo un incidente della circolazione. Questione della negligenza grave. - Grave negligenza ammessa, nel caso concreto, nell'ambito della manovra di cambiamento di direzione con un autocarro pesante. - Rapporto con una violazione grave di una norma della circolazione giusta l'art. 90 cpv. 2 LCStr. - La Commissione di ricorso non è vincolata alle constatazioni delle autorità penali e/o disciplinari.

E. 2

Gemäss Art. 26 des Bundesgesetzes vom 12. April 1907 über die Militärorganisation (MO, SR 510.10) haftet der Wehrmann für den Schaden, den er dem Bund durch vorsätzliche oder grob fahrlässige Verletzung seiner Dienstpflichten unmittelbar zufügt. Für Schadenersatz, den der Bund geleistet hat, steht ihm gemäss Art. 25 MO der Rückgriff auf den Wehrmann zu, der den Schaden vorsätzlich oder grobfahrlässig verursacht hat.

E. 3

Der Beschwerdeführer bestreitet nicht, den Schaden verursacht zu haben. Es ist auch unbestreitbar, dass zwischen seinem Verhalten und dem eingetretenen Schaden ein adäquater Kausalzusammenhang besteht, das heisst dass sein Verhalten nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und der allgemeinen Lebenserfahrung geeignet war, den eingetretenen Erfolg als durch die fragliche Ursache begünstigt erscheinen zu lassen (Oftinger Karl, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Band I., Zürich 1958, S. 57 f.). Unbestritten geblieben ist auch, dass die Schweizerische Eidgenossenschaft als Eigentümerin und Halterin des Lastwagens aufgrund der einschlägigen Haftpflichtbestimmungen verpflichtet war, den vom Rekurrenten verursachten Schaden primär zu decken. Im weiteren ist weder die Höhe des Schadens noch die Tatsache, dass die Beschwerdegegnerin diesen gedeckt hat, umstritten. Der Beschwerdeführer will lediglich den gegen ihn erhobenen Vorwurf grobfahrlässigen Handelns - und damit die Voraussetzung zur Regressnahme - nicht gelten lassen.

E. 4

Grobfahrlässig im Sinne von Art. 25 und 26 MO handelt, wer elementare Vorsichtsgebote verletzt, die jeder verständige Mensch in der gleichen Lage und unter den gleichen Umständen beachten würde (BGE 111 Ib 197, BGE 108 II 424 E. 2 mit Hinweisen). Dabei sind auch die besonderen Umstände des militärischen Einsatzes - ungewöhnliche Risiken, Entscheidungsdruck - zu berücksichtigen. Ein Abweichen vom zivilrechtlichen Begriff der Grobfahrlässigkeit ist nach konstanter bundesgerichtlicher Rechtsprechung auch von der Sache her nicht erforderlich (BGE 111 Ib 197).

E. 5

Zu prüfen ist, ob das den Beschwerdeführer treffende Verschulden die von Art. 25 MO geforderte Schwere erreicht.

E. 5.1

Vorab ist festzuhalten, dass der Begriff der groben Fahrlässigkeit nicht identisch ist mit dem der groben Verletzung von Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Ziff. 2 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG, 2

SR 741) weshalb aus dem Umstand, dass ein Fahrer wegen einer groben (oder leichten) Verletzung von Verkehrsregeln belangt wurde, nicht zwingend folgt, dass auch eine grobe (oder eine leichte) Fahrlässigkeit vorliegt. Die Rekurskommission ist sodann gemäss ständiger Rechtsprechung auch nicht an ein strafrechtliches oder disziplinarisches Erkenntnis gebunden (VPB 52.43, S. 256 unten).

E. 5.2

Erstellt ist, dass der Beschwerdeführer sich bei gutem Wetter und entsprechend guter Sicht korrekt auf der Abweigespur fahrend der Verzweigung genähert hat. Aus den Akten, insbesondere der Fotodokumentation geht auch hervor, dass die Strasse im fraglichen Teilstück eine - in Fahrtrichtung gesehen - Rechtskurve beschreibt. Unumstritten ist ferner, dass die Sichtweite - zufolge der erwähnten Rechtskurve - ab Haltebalken der Abweigespur nur ungefähr 98 m beträgt. Ebenso unbestritten liegt die Verzweigung ausserorts, wo die Geschwindigkeitslimite 80 km/h beträgt. Dies bedeutet, dass ein vortrittsberechtigtes, entgegenkommendes Fahrzeug vom Moment des Auftauchens in der Kurve bis zur Unfallstelle bei Ausschöpfung der erlaubten Geschwindigkeitslimite 4,4 Sekunden benötigt. Fest steht des weiteren, dass der Beschwerdeführer (gemäss wiederholten eigenen Aussagen) am Haltebalken keinen Sicherheitshalt einschaltete, sondern «in langsamer Fahrt und ohne Halt» nach links abbog.

E. 5.3

(Zusätzliche Sichtverkürzung durch einen rechts vorbeifahrenden Lastwagen)

E. 6

Der Beschwerdeführer macht unter Bezug auf BGE 103 IV 104 E. 2.b. geltend, wenn er sein Augenmerk im wesentlichen auf bestimmte Stellen zu richten habe, könne ihm für eine andere (Stelle) eine geringere Aufmerksamkeit zugebilligt werden. Dieser Auffassung kann im vorliegenden Fall nicht gefolgt werden. Beim notorisch als gefährlich einzustufenden Abbiegemanöver nach links kommt der Vortrittsgewährung an den Gegenverkehr klar erste Priorität zu. Dem Abbiegemanöver als solchem, durch welches die Aufmerksamkeit des Beschwerdeführers nach eigener Darstellung herabgesetzt war, kommt eine untergeordnete Priorität zu.

E. 7

Entgegen seiner Meinung ist es sodann weder verständlich noch entschuldbar, dass der Beschwerdeführer, dessen ohnehin beschränkte Sicht von maximal 98 m durch [einen rechts vorbeifahrenden] Lastwagen massiv herabgesetzt war, ohne Sicherheitshalt das Abbiegemanöver einleitete und dem korrekt entgegenkommenden Personenwagen den Weg abschnitt, sodass es zum unvermeidlichen Zusammenstoss kommen musste. Er hat dabei eine erhebliche Gefährdung der anderen Verkehrsteilnehmer leichtfertig in Kauf

genommen. Diese Handlungsweise gereicht ihm zu schwerem Verschulden.

E. 8

Mit der Verletzung der Art. 26 Abs. 1 SVG und Art. 36 Abs. 3 SVG hat der Beschwerdeführer auch grundlegende Vorschriften des Strassenverkehrsgesetzes verletzt. Die in der Beschwerdeschrift enthaltene Behauptung, er habe alle elementaren Vorsichtsgebote beachtet, ist unzutreffend. Dass ihm sein Fehlverhalten auch bewusst war, geht aus seiner im Rahmen der untersuchungsrichterlichen Einvernahme gemachten Aussage hervor, wonach er zugeben müsse, dass es wahrscheinlich besser gewesen wäre, den Lastwagen, der ihm und dem Gegenverkehr die Sicht eingeschränkt habe, vorbei zu lassen und erst dann abzubiegen. Dem ist beizufügen, dass es nicht nur besser gewesen wäre, sondern dass es seine unabdingbare Pflicht gewesen wäre, in der gegebenen Situation einen Sicherheitshalt einzuschalten und zu warten, bis die volle Sichtweite wieder zur Verfügung stand.

E. 9

Wenn der Beschwerdeführer heute vorbringen lässt, er habe sich vergewissert, dass die erforderliche Strassenstrecke frei ist, so kann diese Behauptung angesichts des Geschehenen nicht zum Nennwert genommen werden. Er selber gab zum Beispiel zu Protokoll: «Da ich der Meinung war, auf der Gegenfahrbahn komme mir kein Auto entgegen, hielt ich nicht an». In seiner eigenen Unfallbeschreibung vom 7. Juli 1992 hielt er fest: «Weil die Strasse nach ... eine Rechtskurve macht, trieb es den Lastwagen gegen die Mitte und verdeckte mir die Sicht.» Wie bereits zitiert, sprach er auch von einem toten Winkel, in welchem sich der Personenwagen befunden habe. Die Aktenlage ergibt zusammengefasst, dass der Beschwerdeführer trotz völlig ungenügender Sicht «auf's Geratewohl» abbog.

E. 10

Erschwerend wirkte sich bei der gegebenen Situation das langsame Abbiegen und damit der relativ lange Verbleib in der Gefahrenzone aus sowie die jedem Lastwagen immanente erhöhte Betriebsgefahr.

E. 11

Wer aber bei der im vorliegenden Fall gegebenen sehr geringen Sichtweite mit einem langsam fahrenden und träge reagierenden schweren Motorfahrzeug, ausserorts, ohne Sicherheitshalt links abbiegt, handelt nicht nur leichtsinnig sondern rücksichtslos, gefährdet er doch den vortrittsberechtigten Gegenverkehr aufs Schwerste. Die objektiven Voraussetzungen der groben Fahrlässigkeit sind damit als erstellt zu betrachten.

E. 12

Auch subjektiv gesehen ist das Verschulden schwer. Der Beschwerdeführer ist kein Anfänger, wie beispielsweise ein Rekrut, der die Erlaubnis zum Führen schwerer Motorfahrzeuge erst wenige Wochen besitzt. Auch wenn der Beschwerdeführer im Zivilleben keine Lastwagen (mehr) führt, so ist er doch ein geübter Motorfahrzeuglenker. Er besitzt gemäss Führerausweis die Bewilligung der Kategorien «C» (Motorwagen zur Güterbeförderung mit mehr als 3,5 t Gesamtgewicht und «C1» (Schwere Feuerwehrmotorwagen mit Arbeitsgeräten), beides seit dem 30. November 1987. Er ist von Beruf Landwirt und gemäss seinen eigenen Aussagen vor dem Untersuchungsrichter fährt

er oft mit landwirtschaftlichen Spezialfahrzeugen umher. Damit ist er mit dem Führen von langsamen und schweren Fahrzeugen vertraut. Bis vor zwei Jahren sei er auch oft mit Lastwagen gefahren. Seit seinem 2. Wiederholungskurs war er als Motorfahrer eingesetzt, er befand sich damit im vierten Wiederholungskurs als Motorfahrer mit einem befristeten militärischen Führerausweis. Das Argument des Beschwerdeführers, er müsse sich im Militärdienst immer wieder in die besondere Situation eines Lastwagenfahrers einarbeiten und sich daran gewöhnen, verfährt nicht: Das dem Beschwerdeführer zur Last zu legende Verhalten ist kein spezifisch militärisches, auch als ziviler Motorfahrzeugführer träge ihn derselbe Vorwurf. Es geht auch nicht darum, dass von ihm Perfektion «im Bereich der Handhabung von diesem Lastwagen» verlangt würde, sondern um die Einhaltung grundlegender Regeln des 4

Verkehrs. Das Zitat, dass die Geschwindigkeit der Sichtweite anzupassen sei, ist im vorliegenden Zusammenhang völlig verfehlt und es ist nicht einzusehen, inwiefern der Beschwerdeführer damit entlastet werden könnte.

E. 13

Das Verhalten des Beschwerdeführers war objektiv und subjektiv unverständlich und grobfahrlässig im Sinne der Rechtsprechung. Der Beschwerdeführer hat das ausser Acht gelassen, was jeder verständige Mensch in derselben Lage und unter denselben Umständen beachten würde. Nicht zu entlasten vermögen ihn die ebenfalls zu berücksichtigenden besonderen Umstände des militärischen Einsatzes, wie ungewöhnliche Risiken und Entscheidungsdruck. Der Beschwerdeführer befand sich auf einer befohlenen Dienstfahrt ohne Entscheidungs- oder Zeitdruck. Die Fahrt konnte auf gut ausgebauten öffentlichen Strassen ausgeführt werden, unter guten Sicht- und Witterungsverhältnissen. Ebenfalls nicht entscheidend zu entlasten vermag ihn seine sonst gute militärische Führung.

E. 14

Die Höhe des verfügbaren Regresses blieb unbestritten. Angesichts der Tatsache, dass die Forderung lediglich 5% des effektiv erwachsenen und von der Eidgenossenschaft bezahlten Schadens beträgt, ist dem Grad des Verschuldens und den persönlichen Verhältnissen jedenfalls hinreichend Rechnung getragen.

E. 15

Ausgangsgemäss wird der Beschwerdeführer kostenpflichtig. 5

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali JAAC 59.7A - Auszug aus einem Entscheid der Rekurskommission des Eidgenössischen Militärdepartementes vom 19. Juli 1993 In Verwaltungspraxis der Bundesbehörden Dans Jurisprudence des autorités administratives de la Confédération In Giurisprudenza delle autorità amministrative della Confederazione Jahr 1995 Année Anno Band 59 Volume Volume Seite --- Page Pagina Ref. No 150 002 780 Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv und die Bundeskanzlei konvertiert. Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses et la Chancellerie fédérale. Il documento è stato convertito dall'Archivio federale svizzero e della Cancelleria federale.

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