

GL_GERICHTE OG.2013.00002 vom 21. Juni 2013

GL Gerichte, 2013-06-21, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gl_gerichte OG.2013.00002

FR: GL_GERICHTE OG.2013.00002 du 21 juin 2013

IT: GL_GERICHTE OG.2013.00002 del 21 giugno 2013

Regeste

fahrlässige Körperverletzung und Verletzung der Verkehrsregeln

Erwägungen

E. 2

Rechtliche Würdigung

E. 2.1

a) Gemäss Art. 35 Abs. 2 SVG ist das Überholen eines Fahrzeuges (dazu Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I, 2. Aufl., Bern 2002, N 708) nur gestattet, wenn der nötige Raum übersichtlich und frei ist und der Gegenverkehr nicht behindert wird. Vor Bahnübergängen ist anzuhalten, wenn Schranken sich schliessen oder Signale Halt gebieten (Art. 28 SVG); geschlossene oder sich schliessende Schranken, rotes Blinklicht sowie akustische Signale bedeuten «Halt» (Art. 93 Abs. 2 SSV). b) Nach der Grundregel von Art. 26 Abs. 1 SVG hat sich im Sinne einer allgemeinen Sorgfaltspflicht im Verkehr jedermann so zu verhalten, dass er andere in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet. Daraus leitete die Rechtsprechung den Vertrauensgrundsatz ab, nach welchem jeder Strassenbenützer, der sich selbst verkehrsgemäss verhält, sofern nicht besondere Umstände dagegen sprechen, darauf vertrauen darf, dass sich die anderen Verkehrsteilnehmer ebenfalls ordnungsgemäss verhalten, ihn also nicht behindern oder gefährden. Schranke des Vertrauensgrundsatzes bildet Abs. 2 von Art. 26 SVG, wonach besondere Vorsicht geboten ist, wenn namentlich Anzeichen dafür bestehen, dass sich ein Strassenbenützer nicht richtig verhalten wird. Ebenso besteht eine Pflicht zur Beobachtung einer erhöhten Sorgfalt bei unklaren Verkehrssituationen oder ungewissen Lagen; wegen der besonderen Gefahreträchtigkeit solcher Situationen ist risikoarmes Verhalten gefordert (BGer 6S.274/2005 vom 27. Oktober 2005 E. 3 mit Hinweisen).

E. 2.2

a) A._____ hat mit seinem Fahrzeug bei der Anfahrt zum Bahnübergang ein Überholmanöver eingeleitet, um anschliessend noch vor dem Bahnübergang nach rechts in die Villastrasse zu gelangen. Als er zum Überholen auf die Gegenfahrbahn ausscherte, blinkte das rote Stopplicht beim Bahnübergang bereits seit mehreren Sekunden, hatte doch deswegen das vor ihm fahrende Auto, an dem er nun links vorbeifahren wollte, bei der Haltelinie bereits gestoppt. b) Zu prüfen ist, ob A._____ im Lichte von Art. 35 Abs. 2 SVG das Überholmanöver mit zureichender Sorgfalt für die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer ausgeführt hat. Konkret musste er zureichende Gewissheit haben, dass der zum Überholen benötigte Teil der Fahrbahn übersichtlich und frei sein würde. Übersichtlichkeit ist gegeben, wenn derjenige, der überholen will, die Strecke überblicken,

einsehen kann; die Überblickbarkeit der Strecke richtet sich nach Lage und Führung der Strasse sowie den – am Tag und bei Nacht unterschiedlichen – Sichtverhältnissen. Es genügt aber in der Regel nicht, nur diejenige Strecke zu überblicken, die für das Überholmanöver selbst benötigt wird. Vielmehr muss die Strecke in dem Ausmass überblickbar und frei sein, dass das Überholmanöver selbst dann ohne Behinderung oder Gefährdung anderer beendet werden kann, wenn aus der Gegenrichtung ein korrekt entgegenfahrender Verkehrsteilnehmer erscheint (Schaffhauser , Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I, 2. Aufl., Bern 2002, N 722 und N 580). c) Vorliegend musste A._____, als er zum Überholen des vor ihm stehenden Fahrzeuges ansetzte, vorweg die Strecke nur bis zum Bahnübergang überblicken und dabei sicher sein, dass diese bis zum Abschluss des Überholvorganges frei sein würde. Denn er durfte, da die Warnlichter beim Übergang bereits seit geraumer Zeit aufblinkten und damit der Gegenverkehr jenseits des Übergangs zum Anhalten verpflichtet war (Art. 28 SVG), darauf vertrauen, dass aus der entgegengesetzten Richtung kein Fahrzeug mehr in den zum Überholen benötigten Strassenabschnitt hineinfahren würde. Er musste jedenfalls nicht mehr prüfen und warten, ob aus der Gegenrichtung noch ein Fahrzeug herannahen würde, weil dieses bei angepasstem Tempo trotz blinkender Warnlichter vor der Barriere überhaupt nicht mehr hätte rechtzeitig anhalten können. Anders hätte es sich verhalten, wenn bei Beginn des Überholmanövers die Blinklichter beim Bahnübergang gerade erst eingesetzt hätten; dann hätte A._____ durchaus bedenken müssen, aus der Gegenrichtung könnte noch ein Fahrzeug herannahen, weil diesem selbst bei angepasster Geschwindigkeit ein Halten vor dem Übergang nicht mehr möglich war. d) Anhand der von der Vorinstanz überzeugend gewürdigten Unfallspuren sowie der Aussagen der Unfallbeteiligten, Auskunftspersonen und Zeugen steht fest und wurde im Berufungsverfahren von der Staatsanwaltschaft nicht bestritten, dass der von Glarus her in Richtung Ennenda fahrende Y._____ den Bahnübergang in einer den damals herrschenden prekären Witterungs- und Strassenverhältnissen unangepasster Geschwindigkeit noch schleunigst passiert hatte, nachdem die Haltelichter bei den Schranken bereits seit einigen Sekunden geblinkt hatten. Eine solche regelwidrige Fahrweise eines entgegenkommenden Autos aber musste A._____ nicht in sein Kalkül miteinbeziehen, als er sich vor Einleitung seines Überholmanövers zu versichern hatte, ob die zum Überholen benötigte Strecke bis zum Abschluss des Manövers frei bleiben würde. Er musste nur insoweit Gewissheit haben, dass während des Überholvorgangs auf der gesamten Länge der dafür benötigten Strecke nicht ein korrekt entgegenkommender Verkehrsteilnehmer erscheinen würde. Dass im Übrigen für A._____ die Sicht als solche aufgrund der frühmorgendlichen Dunkelheit und des damals starken Schneefalls unzureichend gewesen wäre, wird in der Anklage nicht geltend gemacht und ist zufolge der an der Unfallstelle guten Strassenbeleuchtung auszuschliessen. e) Aus alledem ergibt sich, dass in der Perspektive von Art. 35 Abs. 2 SVG kein Fehlverhalten darin auszumachen ist, dass A._____ das Überholmanöver ausgeführt hat; die folgende Kollision geschah nicht wegen fehlender Aufmerksamkeit von A._____, sondern weil aus der Gegenrichtung Y._____ verbotenerweise den Bahnübergang traversierte und überdies seine Geschwindigkeit nicht den Umständen angepasst hatte. Demgegenüber hat A._____ das Manöver vorsichtig ausgeführt und ist sehr langsam vorgefahren, stand er doch im Zeitpunkt der Kollision praktisch still.

E. 2.3

a) Der Staatsanwalt führte zur Begründung seiner Berufung aus, A._____ hätte gestützt auf Art. 26 Abs. 2 SVG von vornherein damit rechnen müssen, dass aus der Gegenrichtung

noch ein Verkehrsteilnehmer den Bahnübergang trotz blinkender Haltelichter überqueren würde. Es sei nämlich allgemein bekannt, dass im Kanton Glarus die Bahnschranken „oft lange vor der tatsächlichen Vorbeifahrt des Zuges geschlossen“ würden. „Logische Folge“ davon sei, dass „zahlreiche Automobilisten, wenn sie sehen, dass das Rotlicht blinkt, die Schranke jedoch noch nicht geschlossen wurde, versuchen noch schnell den Bahnübergang zu überqueren, um eine lange Wartezeit zu vermeiden.“ Darum hätte dem Beschuldigten bewusst sein müssen, dass genau dies geschehen könnte, als er überholt habe, noch bevor die Schranken ganz geschlossen gewesen seien. b) Dieser Sichtweise des Staatsanwalts kann nicht gefolgt werden. Weil die Warnblinkanlage bei der Barriere schon seit mehreren Sekunden in Betrieb war, als A._____ überhaupt erst zum Überholen ansetzte, musste er in dieser „späten“ Phase keinesfalls mehr damit rechnen, dass aus der Gegenrichtung noch ein Fahrzeug mit hoher Geschwindigkeit über den Bahnübergang gelangen würde, zumal nicht bei den damals aufgrund des starken Schneefalls schwierigen Strassenverhältnissen. Es verhält sich hier nicht anders wie bei dem Sachverhalt, welcher BGE 118 IV 277 zugrunde lag; dort erwog das Bundesgericht, dass ein wartepflichtiges Fahrzeug, welches links in eine Hauptstrasse einbiegen will, nicht damit zu rechnen braucht, dass ein Vortrittsberechtigter mit weit übersetzter Geschwindigkeit in krasser Missachtung der Verkehrsregeln herannahet, auch wenn ganz erhebliche Geschwindigkeitsüberschreitungen häufig sind (ebenfalls illustrativ in diesem Zusammenhang: BGer 6S.94/1999 vom 22. April 1999). Ausser dem von der Staatsanwaltschaft formulierten angeblichen Erfahrungssatz über das Verhalten der hiesigen Verkehrsteilnehmer im Falle blinkender Haltesignale an Bahnübergängen, legt die Staatsanwaltschaft dem Beschuldigten nicht zusätzlich zur Last, es hätten für ihn konkrete Anhaltspunkte bestanden, dass sich der entgegenkommende Y._____ verkehrsregelwidrig verhalten würde, weshalb A._____ deswegen gestützt auf Art. 26 Abs. 2 SVG besondere Vorsicht hätte walten lassen müssen. In der Tat sind auch aus den Akten keine entsprechenden Gefahrenindizien ersichtlich. Im Gegenteil: Die gesamte Beweislage lässt vielmehr darauf schliessen, dass in dem Augenblick, als A._____ berechtigterweise mit dem Überholmanöver begann, der aus der Gegenrichtung herannahende Y._____ sich noch in einiger Entfernung zum Übergang befand und sich dabei entschloss, seinen Wagen nicht abzubremesen, sondern zusätzlich zu beschleunigen, um im letztmöglichen Moment noch unter den sich bereits senkenden Schranken durchzugelangen.

E. 3

Fazit Den vorstehenden Erwägungen zufolge ist damit festzuhalten, dass die Vorinstanz den Beschuldigten A._____ im Zusammenhang mit dem Verkehrsunfall vom 15. Februar 2012 auf dem Kirchweg in Ennenda zu Recht von Schuld und Strafe freigesprochen hat. Insofern ist die dagegen gerichtete Berufung der Staatsanwalt abzuweisen. In formaler Hinsicht freilich fällt das Obergericht ein neues Urteil, welches das erstinstanzliche Urteil ersetzt (Art. 408 StPO). III. Bei diesem Ausgang des Verfahrens sind die Kosten des Berufungsverfahrens auf die Staatskasse zu nehmen (Art. 428 Abs. 1 StPO). A._____ ist eine Parteientschädigung zu entrichten (Art. 429 StPO). [...] _____ Das Gericht erkennt: