

GL_GERICHTE OG.2022.00072 vom 28. April 2023

GL Gerichte, 2023-04-28, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gl_gerichte_OG.2022.00072

FR: GL_GERICHTE OG.2022.00072 du 28 avril 2023

IT: GL_GERICHTE OG.2022.00072 del 28 aprile 2023

Regeste

Fahrlässige Tötung etc.

Erwägungen

E. 1.1

Ist der Grund für die Beschlagnahme weggefallen, so hebt das Gericht die Beschlagnahme auf und händigt die Gegenstände oder Vermögenswerte der berechtigten Person aus (Art. 267 Abs. 1 StPO).

E. 1.2

Die Vorinstanz hob die Beschlagnahme der beschlagnahmten Gegenstände des Verunfallten (vgl. act. 2/8.1.13) auf und wies die Herausgabe derselben an die Privatklägerschaft an (act. 29, S. 41, Dispositivziffer 11).

E. 1.3

Die Verteidigerin beantragte, es sei die Beschlagnahme der beschlagnahmten Gegenstände des Verunfallten (erst) nach Eintritt der Rechtskraft aufzuheben und es seien diese der Privatklägerschaft (erst) nach Eintritt der Rechtskraft herauszugeben (act. 33, S. 2). Der Vertreter der Privatkläger stellte einen gleichlautenden Antrag (act. 44, S. 5). 2. Dementsprechend ist die Beschlagnahme betreffend die beschlagnahmten Gegenstände des Verunfallten nach Eintritt der Rechtskraft aufzuheben und sind diese der Privatklägerschaft nach Eintritt der Rechtskraft herauszugeben. VIII. Kosten- und Entschädigungsfolgen 1. In formaler Hinsicht fällt das Obergericht ein neues Urteil, welches das erstinstanzliche Urteil ersetzt (Art. 408 StPO). 2.

E. 2

Ausgangslage Die Beschuldigte gelangte mit ihrem Personenwagen [...] auf der Rüfistrasse zu der mit einem STOP-Signal versehenen Einmündung in die Bahnhofstrasse; sie beabsichtigte, die Bahnhofstrasse in Richtung der gegenüberliegenden Kanalstrasse zu queren. Hinter ihr fuhr der Zeuge X._____. Auf der gegenüberliegenden Kanalstrasse wartete der Zeuge Y._____ bereits beim entsprechenden STOP-Signal. Der später an den Folgen des Unfalls verstorbene D._____ sel. kam mit seinem Motorrad (nachfolgend: Motorrad) die Bahnhofstrasse von Mollis her in Richtung Näfels gefahren, also aus Sicht der Beschuldigten von der linken Seite. Abb . 1: Kreuzung Rüfistrasse / Bahnhofstrasse aus Sicht der Beschuldigten (schwarz), mit Position des Motorrads (rot) und der Zeugen (orange) vor der Kollision.

E. 2.1

Die Kosten des Rechtsmittelverfahrens tragen die Parteien nach Massgabe ihres Obsiegens oder Unterliegens (Art. 428 Abs. 1 StPO). Die Gerichtsgebühr für das Berufungsverfahren ist auf CHF 3'000.– festzusetzen (Art. 6 und Art. 8 Abs. 1 lit. b Ziff. 2 der Zivil- und Strafprozesskostenverordnung vom 22. Dezember 2010 [GS III A/5]).

E. 2.2

Da das Obergericht als Rechtsmittelinstanz vorliegend einen neuen Entscheid fällt, ist auch über die von der Vorinstanz getroffene Kostenregelung zu befinden (Art. 428 Abs. 3 StPO). Die Gerichtsgebühr für das vorinstanzliche Verfahren SG.2021.00109 wurde auf CHF 2'600.– festgesetzt, wobei die Übersetzungskosten CHF 150.– betragen. Die weiteren Verfahrenskosten betragen CHF 26'965.75, nebst CHF 753.90 Übersetzungskosten.

E. 2.2.1

Konkret werden der Beschuldigten von der Vorinstanz die Verletzung der folgenden Normen vorgeworfen (vgl. act. 29, E. IV./1.3.1): Zunächst Art. 90 Abs. 2 SVG, wonach mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft wird, wer durch grobe Verletzung der Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt. Sodann Art. 14 Abs. 1 VRV, wonach derjenige, der zur Gewährung des Vortritts verpflichtet ist, den Vortrittsberechtigten in seiner Fahrt nicht behindern darf, sondern vor Beginn der Verzweigung zu halten hat. Dabei verpflichtet ihn das Signal "Stop", anzuhalten und den Fahrzeugen auf der Strasse, der er sich nähert, den Vortritt zu gewähren (Art. 36 Abs. 1 SSV). Die Vorinstanz kam gestützt auf ihre Sachverhaltsdarstellung zum Schluss, dass die Beschuldigte gegen die erwähnten Rechtsnormen verstossen und sich damit offensichtlich sorgfaltspflichtwidrig verhalten habe (vgl. act. 29, S. 22, E. IV./1.3.1). Auf Grundlage des für das Obergericht massgebenden Sachverhalts erscheint diese Sorgfaltspflichtverletzung nicht länger offensichtlich, zumal die Beschuldigte im Sinne von Art. 14 Abs. 1 VRV i.V.m. Art. 36 Abs. 1 und Art. 75 Abs. 1 SSV pflichtgemäss an der Haltelinie vor Beginn der Verzweigung anhielt. Zu diesem Zeitpunkt kann noch keine Verletzung der Verkehrsregeln festgestellt werden. Die Frage, ob sie dadurch, dass sie in die Kreuzung fuhr, dem Motorradlenker den Vortritt nahm und damit gegen die genannten Rechtsnormen versties, bemisst sich nach dem Vertrauensgrundsatz (Art. 26 Abs. 1 SVG).

E. 2.2.2

Schon die Vorinstanz berief sich auf den Vertrauensgrundsatz (act. 29, S. 21, E. IV./1.2.3.), wonach sich jedermann im Verkehr so verhalten muss, dass er andere in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet (Art. 26 Abs. 1 SVG). Eine Schranke dieses Vertrauensgrundsatzes bildet Art. 26 Abs. 2 SVG, wonach besondere Vorsicht geboten ist, wenn Anzeichen dafür bestehen, dass sich ein Strassenbenützer nicht richtig verhalten wird (Art. 26 Abs. 2 SVG). Solche Anzeichen sind etwa dann gegeben, wenn aufgrund des bisherigen Verhaltens des Strassenbenützers damit gerechnet werden muss, dass er sich in verkehrgefährdender Weise regelwidrig verhalten wird. Sodann darf sich auf den Vertrauensgrundsatz nur stützen, wer sich selbst verkehrsregelkonform verhalten hat; wer aber gegen die Verkehrsregeln verstösst und dadurch eine unklare oder gefährliche Verkehrslage schafft, kann nicht erwarten, dass andere diese Gefahr durch erhöhte Vorsicht ausgleichen (BGE 125 IV 83 E. 2.a S. 87–88; BGE 118 IV 277 E. 4.a m.w.H.; Urteil BGer 6S.125/2007 vom 19. Juni 2007 E. 4.2.2.).

E. 2.2.3

Die Vorinstanz nahm an, die Beschuldigte dürfe sich nicht auf den Vertrauensgrundsatz berufen, weil sie durch die Vortrittsmissachtung "selber Verkehrsregeln in fundamentaler Weise" verletzt habe (act. 29, E. IV./1.3.4.). Hierbei unterlag sie einem Zirkelschluss: Denn die Frage, ob die Beschuldigte den Vortritt missachtete, lässt sich erst beantworten, wenn feststeht, ob sie sich auf den Vertrauensgrundsatz berufen kann oder nicht (vgl. hierzu BGE 120 IV 252 E. 2.d S. 254: "Denn es wäre zirkelschlüssig, [...] den Vertrauensgrundsatz nicht anzuwenden mit der Begründung, der Täter habe eine Verkehrsregel verletzt. Dies hängt ja gerade davon ab, ob und inwieweit er sich auf das verkehrsgerechte Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer verlassen darf"). Das Bundesgericht hat in ständiger Rechtsprechung bestätigt, dass auch die an einer Kreuzung Wartepflichtige das Vertrauensprinzip anrufen darf. Erlaubt die Verkehrslage der Wartepflichtigen das Einfahren ohne Behinderung eines Vortrittsberechtigten, so ist ihr auch keine Vortrittsverletzung vorzuwerfen, wenn dadurch ein Vortrittsberechtigter in seiner Weiterfahrt behindert wird, weil dieser sich in einer für die Wartepflichtige nicht vorhersehbarer Weise verkehrswidrig verhält (BGE 120 IV 252 E. 2.d.aa S. 254; BGE 118 IV 277 E. 4.b S. 282; Urteil BGer 6S.125/2007 vom 19. Juni 2007 E. 4.2.3.). Hierbei ist gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung eine Abwägung zu treffen: Auf der einen Seite werde im Interesse einer klaren Vortrittsregelung nicht leichthin anzunehmen sein, die Wartepflichtige habe nicht mit der Vorbeifahrt eines Vortrittsberechtigten rechnen müssen. Insbesondere habe sie bei unübersichtlichen Einmündungen darauf Rücksicht zu nehmen, dass ein Vortrittsberechtigter aus ihrer linken Strassenhälfte oder mit übersetzter Geschwindigkeit auftauchen könne (BGE 98 IV 279 E. 1.d. S. 285–286; BGE 91 IV 91 E. 1 S. 93 f. m.w.H.). Auf der anderen Seite aber müsse die Wartepflichtige beim Befahren einer unübersichtlichen Kreuzung mangels gegenteiliger Anzeichen nicht damit rechnen, dass ein Fahrzeug überraschend mit übersetzter Geschwindigkeit auftauchen könnte, falls sie diese Fahrweise nicht rechtzeitig erkennen konnte (BGE 118 IV 277 E. 4.b S. 282; BGE 99 IV 173 E. 4.c S. 176; Urteil BGer 6S.125/2007 vom 19. Juni 2007 E. 4.2.3.). Zu bedenken ist hierbei auch, dass eine diesbezüglich weitgehende Verpflichtung der Wartepflichtigen – selbst wenn sie sich auf die allgemeine Lebenserfahrung oder die statistischen Häufigkeit erheblicher Geschwindigkeitsüberschreitungen zu stützen vermag – unweigerlich dazu führen würde, dass "zahlreiche Einmündungen mit beschränkter Übersichtlichkeit überhaupt nicht oder jedenfalls bei regem Verkehr kaum mehr befahren werden" könnten, ja es würden dadurch Geschwindigkeitsüberschreitungen durch Vortrittsberechtigte womöglich gar gefördert (BGE 118 IV 277 E. 5.a S. 283). Eine Grenze scheint die bundesgerichtlichen Rechtsprechung anhand des Ausmasses an der Geschwindigkeitsüberschreitung zu treffen: So dürfe nach dem Vertrauensprinzip die Wartepflichtige auf Hauptstrassen ausserorts davon ausgehen, dass keine Motorfahrzeuge mit einer 80 km/h erheblich überschreitenden Geschwindigkeit herannahen (BGE 118 IV 277 E. 5.b S. 283: "[...] musste [...] berücksichtigen, dass im [...] verdeckten, sichttoten Bereich Motorfahrzeuge mit zu hoher Geschwindigkeit [...], jedoch nicht mit einer solchen von erheblich mehr als 80 km/h herannahen könnten"; BGE 120 IV 252 E. 2.d.aa S. 254; Urteil BGer 6S.125/2007 vom 19. Juni 2007 E. 4.2.3.). Kommt es zu einer Kollision, weil der Vortrittsberechtigte sich verkehrswidrig verhält, ohne dass für den Wartepflichtigen hierfür Anzeichen bestanden, so trifft diesen kein Vorwurf (BGE 98 IV 279 E. 1.d. S. 285 mit Verweis auf BGE 97 IV 242 S. 244 ff.).

E. 2.3

Von einer Auferlegung der durch die Anträge der Privatklägerschaft verursachten Verfahrenskosten auf die Privatklägerschaft ist trotz Freispruch der Beschuldigten billigerweise abzusehen (Art. 427 Abs. 1 lit. a StPO i.V.m. Art. 4 ZGB).

E. 2.4

Beim vorliegenden Verfahrensausgang sind sämtliche Verfahrenskosten auf die Staatskasse zu nehmen.

E. 3

Wird die beschuldigte Person ganz oder teilweise freigesprochen, so hat sie Anspruch auf Entschädigung ihrer Aufwendungen für die angemessene Ausübung ihrer Verfahrensrechte (Art. 429 Abs. 1 lit. a StPO).

E. 3.1

Die Verteidigerin hat vor der Vorinstanz vom 15. August 2019 bis zum 17. August 2022 Aufwendungen in Höhe von CHF 14'200.– (inkl. Auslagen und MwSt.) geltend gemacht (act. 26). Der verrechnete Aufwand für die Hauptverhandlung ist anzupassen (100 Minuten statt 250 Minuten [vgl. act. 21: 10.00–11.40 Uhr]), was eine Kürzung um 150 Minuten zur Folge hat (3105 Minuten - 150 Minuten = 2'955 Minuten, entsprechend 49.25 Stunden); darüber hinaus erscheint der Stundenaufwand angemessen. Allerdings ist der Stundenansatz von CHF 250.– praxismässig auf CHF 220.– zu kürzen (vgl. Urteil OG.2020.00008/09/10 vom 18. Februar 2022 E. VIII./4.3). Daraus ergibt sich ein Honoraranspruch für das vorinstanzliche Verfahren von CHF 11'939.10 (CHF 10'835.– [gekürzter Aufwand] + CHF 250.50 [Spesen] + 853.60 [7.7 % MwSt]).

E. 3.1.1

). Am Unfallabend sagte die Beschuldigte gegenüber der Polizei, sie sei "irgendwann" langsam losgefahren, im ersten Gang, mit etwa 10 km/h (act. 2/8.1.02, S. 2). Auch an der polizeilichen Einvernahme vom 11. August 2019 sagte die Beschuldigte, sie sei im ersten Gang, im Schrittempo, losgefahren (act. 2/10.1.01, F. 38). Dies bestätigte der Zeuge Y._____, welcher aussagte, sie sei etwa 10 km/h gefahren (act. 2/10.2.04, F. 35: "so, wie wenn man normal anfährt, über eine Kreuzung"). Der Zeuge X._____ sagte, sie sei relativ zügig angefahren (act. 2/8.1.04, S. 2; act. 2/10.2.05, F. 6), aber "angemessen", wie er die Kreuzung ebenso befahren würde (act. 2/10.2.05, F. 32).

E. 3.1.2

Sachverhalt gemäss Anklage Gestützt auf das Gutachten warf die Staatsanwaltschaft der Beschuldigten vor, sie sei beim STOP-Signal an der Einmündung der Rüfistrasse in die Bahnhofstrasse nicht bis ganz zur Haltelinie gefahren, sondern habe bereits rund eine Fahrzeuglänge (ca. 4.3 Meter) vor der Haltelinie angehalten. Von dort aus aber habe sie eine ungenügende Sicht auf die Bahnhofstrasse gehabt und das auf der Bahnhofstrasse in Richtung Näfels sich nähernde, vortrittsberechtigzte Motorrad nicht sehen können. Die Beschuldigte habe sodann – in der Absicht die Kreuzung zu überqueren – die Fahrt fortgesetzt, und sei beschleunigend ohne erneuten Halt und ohne sich nochmals zu vergewissern, ob auf der Bahnhofstrasse Verkehr herannaht, über die Haltelinie gefahren. So habe sie das vortrittsberechtigzte Motorrad nicht gesehen, welches in der Folge trotz Vollbremsung mit der Rückseite des Personenwagens der Beschuldigten kollidierte (act. 1, S. 2–3).

E. 3.2

Für das Berufungsverfahren machte die Verteidigerin Aufwendungen in der Höhe von CHF 9'200.– (inkl. Spesen und MwSt.) geltend (act. 50/2). Hier ist der Stundenaufwand in zweierlei Hinsicht anzupassen: Zum einen muss auch hier die zu hoch geschätzte Dauer der Berufungsverhandlung (240 Minuten anstelle der tatsächlichen 135 Minuten [vgl. act. 47: 09.40–11.55]) um 105 Minuten gekürzt werden, zum anderen spricht das Obergericht praxisgemäss maximal 30 Minuten pro Weg, also insgesamt maximal eine Stunde Wegzeit zu (vgl. Urteil OG.2019.00084 vom 17. Juni 2021 E. III./5.; Urteil BGer 1B_385/2021 vom 25. Oktober 2021 m.w.H.), weshalb diese um 35 Minuten zu kürzen ist (1'975 Minuten - 105 Minuten - 35 Minuten = 1'835 Minuten, entsprechend 30.58 Stunden). Sodann ist auch hier praxisgemäss der Stundenansatz von CHF 250.– auf CHF 220.– zu kürzen. Daraus folgt eine gekürzte Aufwendung von CHF 7'535.45 (CHF 6'727.60 + CHF 269.10 [4 % Spesenpauschale] + CHF 538.75 [7.7 % MwSt]).

E. 3.2.1

Würdigung des Gutachtens durch die Vorinstanz Die Vorinstanz äusserte verschiedene Zweifel an den gutachterlichen Feststellungen, insbesondere aber daran, dass der Personenwagen der Beschuldigten eine Fahrzeuglänge hinter der STOP-Markierung gehalten haben soll. Erstens, da diese Feststellung mit den anderslautenden Zeugenaussagen kontrastiere: "Eine solch eklatante Sorgfaltswidrigkeit hätte den beiden Zeugen, insbesondere dem sich auf der gegenüberliegenden Strassenseite befindlichen Y._____, auffallen müssen" (act. 29, S. 15, E. III./6.2.1.). Zweitens wies die Vorinstanz mit Blick auf die mehrstufige Herleitung dieser Feststellung darauf hin, dass sich schon die anfänglichen EES- Werte in einem relativ grossen Rahmen bewegen würden, ja eigentlich zwei verschiedene Rahmenwerte vorliegen würden, was zu ungenauen Ergebnissen führen könne. Da nun aber zudem noch "mehrere Rechnungsschritte mitsamt Schätzungen" erforderlich gewesen seien, um zur Feststellung des Haltepunkts zu gelangen, und darüber hinaus "weder die einzelnen Berechnungen offengelegt" würden, noch aufgezeigt werde, "wie bzw. mit welcher Methode von den physischen Deformationen des Motorrrads auf die angegebenen EES-Werte geschlossen" worden sei, sondern lediglich auf "Vergleichswerte" hingewiesen wurde, könne nicht darauf abgestützt werden (act. 29, S. 16, E. III./6.2.1.): "Notorisch ist, dass die derzeit bekannten Methoden zur Bestimmung der EES-Werte zu ungenauen Ergebnissen führen können. Bereits das Zurückgreifen auf Vergleichswerte kann verzerrend wirken. Zudem variieren die EES-Werte je nach dem Modell, das zur Berechnung derselben herangezogen werde" (act. 29, S. 16, E. III./6.2.1.). Dies umso mehr, als dass – drittens – die Feststellung, dass die Beschuldigte eine Fahrzeuglänge hinter der STOP-Linie gehalten haben soll, schon an sich "sehr unrealistisch" sei (act. 29, S. 16, E. III./6.2.1.).

E. 3.2.2

Abänderung des vorgeworfenen Sachverhalts Aus den soeben genannten Gründen wich die Vorinstanz von dem in der Anklageschrift umschriebenen Sachverhalt ab. Entgegen der Anklage ging die Vorinstanz davon aus, die Beschuldigte habe durchaus an der Haltelinie des STOP-Signals gehalten und sei dort auch einige Sekunden lang still gestanden. Ohne sich aber unmittelbar vor der Weiterfahrt mittels korrektem Seitenblick zu vergewissern, ob von links auf der "an dieser Stelle sehr übersichtlichen, schnurgeraden und, was ohne Weiteres Google Maps entnommen werden kann, rund 300 Meter langen Bahnhofstrasse" Verkehr herannahe, sei sie geradeaus in die Bahnhofstrasse hineingefahren, um diese zu

überqueren. Dabei habe sie das von links herankommende Motorrad übersehen resp. viel zu spät gesehen, um noch unfallverhütend reagieren zu können. Trotz sofortiger Reaktion und Vollbremsung des später Verunfallten habe der Zusammenprall nicht verhindert werden können (act. 29, S. 13–15, E. III./6.1.). Die Vorinstanz erachtete insbesondere die Aussage der Beschuldigten, wonach sie das Motorrad erst gesehen habe, als es nur noch ca. 30 Meter von ihr entfernt gewesen sei, als "praktisch gleichbedeutend mit einem Schuldeingeständnis". Hätte – so die Vorinstanz – die mit ihrem Personenwagen an der STOP-Markierung stehende Beschuldigte korrekt nach links geschaut, um sich zu vergewissern, dass kein Verkehr herannahe, so hätte sie das Motorrad unweigerlich sehen müssen und wäre nicht losgefahren. Gerade weil sie aber losfuhr, ist in der Sicht der Vorinstanz sozusagen im Umkehrschluss erstellt, dass die Beschuldigte nicht nach links geschaut habe. Die unterlassene Aufmerksamkeit der Beschuldigten werde auch nicht dadurch aufgewogen, dass das Motorrad womöglich mit 80 km/h unterwegs gewesen sei; angesichts der ca. 300 Meter langen, überschaubaren Bahnhofstrasse hätte die Beschuldigte ganze 13.5 Sekunden Zeit gehabt, das Motorrad zu sehen. Dass dies nicht geschehen sei, sei "absolut unverständlich" und lasse nur den Schluss zu, dass die Beschuldigte "unmittelbar vor der Weiterfahrt nicht (korrekt) nach links" geschaut habe (act. 29, S. 17, E. III./6.2.2.).

E. 3.3

Damit sind der Beschuldigten CHF 19'474.55 (CHF 11'939.10 + CHF 7'535.45) als Entschädigung ihrer Aufwendungen für die angemessene Ausübung ihrer Verfahrensrechte aus der Staatskasse zu zahlen.

E. 3.3.1

Zum Anhalten an der STOP-Markierung

E. 3.3.1.1

Aussagen der Beschuldigten Die Beschuldigte erklärte unmittelbar nach dem Unfall gegenüber der Polizei, sie habe "am Stopp der Rüfistrasse [...] vollständig angehalten" (act. 2/8.1.02, S. 2). An der polizeilichen Einvernahme vom 11. August 2019 sagte sie, sie sei im vierten Gang bis nach "ganz vorne" an die STOP-Markierung gefahren, habe vollständig angehalten und den ersten Gang eingelegt (act. 2/10.1.01, F. 6–8, 14).

E. 3.3.1.2

Aussagen der Zeugen Der auf der gegenüberliegenden Kanalstrasse damals beim Stoppbalken wartende Zeuge Y._____ erwähnte unmittelbar nach dem Unfall, der Personenwagen der Beschuldigten habe "am Stop sicherlich kurz angehalten" (act. 2/8.1.03). An der polizeilichen Einvernahme vom 15. August 2019 führte er aus, die Beschuldigte sei bis "an die STOP-Markierung" gefahren und habe dort angehalten (act. 2/10.2.04, F. 4, 10–11). Der Zeuge X._____, der in seinem Personenwagen auf der Rüfistrasse unmittelbar hinter der Beschuldigten herfuhr, bestätigte bei seiner ersten Befragung noch am Unfallabend, dass die Beschuldigte bei der Kreuzung effektiv angehalten habe (act. 2/8.1.04, S. 2). An der polizeilichen Einvernahme vom 18. August 2019 spezifizierte er, dass die Beschuldigte an die STOP-Markierung herangefahren sei (act. 2/10.2.05, F. 6, 15).

E. 3.3.1.3

) – mit ihrem Wagen bei der STOP-Haltelinie anhielt, so befand sich die Front der Motorhaube direkt über dem Balken, während ihre Sitzposition im Wagen jedoch etwa zwei

Meter zurückversetzt war. Diese Rückversetzung spricht denn auch der Zeuge X. _____ an, wenn er erklärt, man müsse von der Rüfistrasse her (mit der Motorhaube) über die STOP-Haltelinie hinausfahren, um eine freie Sicht auf die Bahnhofstrasse zu erhalten (siehe vorne Ziff. III./

E. 3.3.2

Zur Dauer des Halts und zum Seitenblick

E. 3.3.2.1

Aussagen der Beschuldigten Zur Dauer des Halts an der STOP-Markierung erwähnte die Beschuldigte unmittelbar nach dem Unfall, sie habe "sicher eine gute Minute an dieser Stopp-Markierung" verbracht (act. 2/8.1.02, S. 2), wobei sie an der polizeilichen Einvernahme vom 11. August 2019 zu dieser Aussage bemerkte, sie sei unter Schock gestanden und könne sich nicht mehr erinnern, was sie gesagt habe (act. 2/10.1.01, F. 9). Zum Seitenblick gab die Beschuldigte bei der Befragung noch am Unfallort zu Protokoll, sie habe "nach links & rechts geschaut" (act. 2/8.1.02, S. 2). Anlässlich der polizeilichen Einvernahme vom 11. August 2019 führte sie weiter aus, sie habe, nachdem sie angehalten habe, zuerst zum gegenüberliegenden Personenwagen von Y. _____ geschaut, um zu sehen, "wohin der Autofahrer gegenüber fahren wollte", weshalb sie mit ihm auch Blickkontakt hergestellt habe; da sie aber geradeaus fahren wollen und gegenüber Y. _____ vortrittsberechtigt gewesen sei, habe sie ihn nicht mehr weiter beachtet (act. 2/10.1.01, F. 8, 11). Sodann habe sie nach links und rechts geschaut (act. 2/10.1.01, F. 6, 8), wobei sie sich beim Seitenblick nach vorne gebeugt habe (act. 2/10.1.01, F. 14).

E. 3.3.2.2

Aussagen der Zeugen Nach der vom Zeugen Y. _____ anlässlich der polizeilichen Einvernahme vom 15. August 2019 geäußerten Auffassung hätte die an der STOP-Markierung haltende Beschuldigte "sofort fahren können, dies hat sie aber nicht gemacht" und stattdessen gewartet (act. 2/10.2.04, F. 4). Auf Nachfrage gab er an, die Beschuldigte sei "sicherlich für 5 Sekunden" an der STOP-Markierung gestanden, er habe sogar noch gedacht, sie könne "jetzt über die Kreuzung fahren", sie aber habe noch gewartet (act. 2/10.2.04, F. 12–13). Während dieser Zeit habe er gesehen, wie die Beschuldigte ihren Blick über die Kreuzung geschweift habe (act. 2/10.2.04, F. 10, 14). Der hinter ihr fahrende Zeuge X. _____ erklärte nach dem Unfall, dass die Beschuldigte an der Kreuzung etwa zwei bis drei Sekunden stillgestanden sei (act. 2/8.1.04, S. 2). Er ergänzte an der polizeilichen Einvernahme vom 18. August 2019, er habe nicht beobachtet, was sie während dieser Zeit getan habe (act. 2/10.2.05, F. 16).

E. 3.3.2.3

Ergebnis Mit Bezug auf den Seitenblick kann den Erwägungen der Vorinstanz nicht beigelegt werden. Denn auch die durch die Vorinstanz angepasste Sachverhaltsdarstellung, wonach die Beschuldigte die Kreuzung befahren habe, ohne vorher nach links zu blicken, ist nicht naheliegend. Dies könnte sich allenfalls dann so zugetragen haben, wenn die Beschuldigte ungebremst über die STOP-Haltelinie gefahren oder diese, ohne einen vorschriftsgemässen Halt, in nur leicht reduziertem Tempo überrollt hätte. Indessen haben beide Zeugen festgehalten, dass die Beschuldigte während mehrerer (zwischen zwei und fünf) Sekunden an der STOP-Haltelinie stillstand. Auch die Beschuldigte selber gab zu Protokoll, an der STOP-Haltelinie angehalten zu haben, machte aber dazu eine zeitlich unrealistische Angabe von einer Minute. Vor diesem Hintergrund

hat ein Halt von wenigen, aber immerhin mehreren Sekunden als erstellt zu gelten. Lebensfremd ist dabei die Vorstellung der Vorinstanz, dass die Beschuldigte während diesen mehreren Sekunden an der STOP-Haltelinie einfach nur starr geradeaus geblickt habe, um dann, aus irgendeinem Grund, plötzlich loszufahren. Diese Sachverhaltsdarstellung steht auch im klaren Widerspruch zu den Aussagen des Zeugen Y._____, welcher wiederholt angegeben hat, er habe gesehen, wie sich die Beschuldigte an der Kreuzung umgesehen habe. Das Obergericht geht somit – in Abweichung der Vorinstanz – davon aus, dass die an der STOP-Haltelinie haltende Beschuldigte insbesondere auch nach links schaute, ehe sie mit ihrem Personenwagen die Kreuzung befuhr.

E. 3.3.3

Zum Blickfeld auf die Bahnhofstrasse in Richtung Mollis

E. 3.3.3.1

; Hervorhebung hinzugefügt), welches Zitat von der Vorinstanz fälschlicherweise mit "sie habe bis zur alten Post" wiedergegeben und als widersprüchlich gewertet wurde (act. 29, S. 17, E. III./6.2.3.; Hervorhebung hinzugefügt). Das oben annäherungsweise dargelegte Sichtfeld erstreckt sich, wie gesagt, bis zu den grossen Bäumen, welche – zumindest auf der linken Strassenseite – unmittelbar an der "alten Post" stehen. Es ist mithin weder falsch noch widersprüchlich und kann nicht zu ihrem Nachteil ausgelegt werden, wenn die Beschuldigte sagt, sie habe fast bis zur "alten Post" sehen können, da die "alte Post" tatsächlich aufgrund des Winkels nicht mehr sichtbar war. Somit kann als erstellt gelten, dass die Sicht der Beschuldigten sich auf lediglich einen Ausschnitt der Bahnhofstrasse beschränkte.

E. 3.3.3.2

) und der Fotos (siehe vorne Ziff. III./

E. 3.3.3.3

) ergibt, war die Hecke zumindest derart hoch, dass sie einer an der STOP-Haltelinie wartenden Person jenen Blick versperrte, welcher ohne Hecke via den Vorgarten des angrenzenden Grundstücks hinweg eine Sicht auf die dahinterliegende Bahnhofstrasse erlaubt hätte. Ob die Hecke damit gegen Art. 76 Abs. 1 (Verbot von verkehrsgefährdenden Einrichtungen) des Strassengesetzes vom 2. Mai 1971 (GS VII C/11/1) versties, muss vorliegend nicht beurteilt werden. Indem also der Blick der Beschuldigten einerseits durch ihre Position im Personenwagen um etwa zwei Meter zurückversetzt war und andererseits die Hecke das Sichtfeld linksseitig einschränkte, verblieb eben gerade nicht jener von der Vorinstanz angenommene freie Blick auf rund 300 Meter der [...]strasse, sondern nur ein (ab einem gewissen Winkel) begrenzter Ausschnitt davon. Dieser Umstand kann als erstellt betrachtet werden. Wie viel von der Bahnhofstrasse dieser Ausschnitt tatsächlich umfasste, hängt vom rückwirkend kaum mehr rekonstruierbaren, exakten Standort des Auges der Beschuldigten ab. Es handelt sich hier um eine Frage des Winkels, wie die Verteidigerin dies an der Berufungsverhandlung vorbrachte (vgl. act. 49, Rz. 74: "Der Winkel von ihrer [der Beschuldigten] Position an der Haltelinie aus zu seiner [des Motorradlenkers] wäre steiler, weshalb sie ihn erst später bzw. 'näher' hätte sehen können"). Annäherungsweise kann abgeschätzt werden, dass die Beschuldigte von ihrem Standort bei der STOP-Haltelinie an Rüststrasse aus die Bahnhofstrasse in linker Richtung nur auf eine Distanz von knapp 25–30 Metern in ihrer ganzen Breite einsehen konnte; mit weiterer

Entfernung verschliesst sich der Blick zusehends und ist namentlich die Fahrbahn von Mollis her, auf welcher das Motorrad herannahte, ab einer Distanz von rund 50–60 Meter nicht mehr einsehbar. Dies ergibt sich aus (geometrischen) Annäherungen (vgl. nachfolgend Abb. 4). Abb. 4: Schematische Darstellung der einsehbaren Fläche (grün) und der aufgrund der Hecke nicht einsehbaren Fläche (rot). Aber auch auf einem Bild in den Untersuchungsakten ist erkennbar, dass die Sicht aufgrund der Höhe der Hecke von hinter der STOP-Haltelinie auf die Bahnhofstrasse eingeschränkt war, was die Beschuldigte entsprechend markierte (vgl. Abb. 5 resp. act. 2/10.1.01, Beilage 3; vgl. act. 2/10.1.01, Protokollnotiz zu F. 16: "Die Beschuldigte markierte die Sichthinderung rot"; vgl. ferner das Bild im Artikel der Südostschweiz vom 13. August 2019, das explizit aus der Position eines Lenkers in einem Personenwagen an der STOP-Haltlinie aufgenommen wurde, act. 6/4). Abb. 5: Durch die Beschuldigte rot eingezeichnete Sichthinderung (act. 2/10.1.01, Beilage 3). Ein weiteres Bild in den Untersuchungsakten bestätigt auch die ungefähren Distanzen in ihrer Grössenordnung (vgl. Abb. 6; act. 2/8.1.10, S. 5, Bild 005 [das Sichtfeld geht auf der gegenüberliegenden Strassenseite bis zum Schatten der grossen Bäume, welche in ca. 50–60 Meter Entfernung zur Unfallstelle stehen und auf der angrenzenden Strassenseite nur etwa fünf bis zehn Meter weiter als der Fussgängerstreifen, dessen äusserster Punkt etwa 20 Meter entfernt ist]). Abb. 6: Sicht aus einer rückversetzten Lage an der STOP-Haltelinie auf die Bahnhofstrasse in Richtung Mollis (act. 2/8.1.10, S. 5, Bild 005). Dem steht auch die Aussage der Beschuldigten nicht entgegen, wonach sie "fast bis zur alten Post" habe sehen können (siehe vorne Ziff. III./

E. 3.3.3.4

Ergebnis Auch mit Bezug auf das Sichtfeld kann den Erwägungen der Vorinstanz nicht beigespflichtet werden. Sie ging unter Bezugnahme einzig auf den betreffenden Kartenausschnitt davon aus, dass die Beschuldigte von ihrer Position unmittelbar bei der STOP-Haltelinie Einsicht auf die "an dieser Stelle sehr übersichtliche, schnurgerade und, was ohne Weiteres Google Maps entnommen werden kann, rund 300 Meter lange Bahnhofstrasse" gehabt habe (act. 29, E. III./6.1.). Diese vorinstanzliche Annahme wäre dann zutreffend, wenn die Beschuldigte auf der STOP-Haltelinie gestanden wäre (vgl. nachfolgend Abb. 2). Abb. 2: Sicht von der Bahnhofstrasse in Richtung Näfels auf die STOP-Haltelinie, an welcher die Beschuldigte hielt (act. 2/8.1.12.). Die Vorinstanz berücksichtigt nicht, dass sich die Beschuldigte zum Zeitpunkt des Seitenblicks nicht auf der STOP-Haltelinie stand sondern sich in ihrem Personenwagen, einem Suzuki SX4S-Cross 1.4T, befand (vgl. act. 2/11.3.25, S. 6; für Bilder vgl. act. 2/11.3.26, S. 11–12). Die Länge dieses Fahrzeugmodells beträgt 4.3 Meter (Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Suzuki_S-Cross). Wie dem nachgestellten Bild des Gutachtens entnommen werden kann, befand sich das Auge der Beschuldigten von der Mittellinie des Personenwagens etwas nach vorne versetzt, schätzungsweise 2 Meter hinter der vorderen Spitze der Motorhaube (vgl. nachfolgend Abb. 3). Abb. 3: Nachgestelltes Bild im Unfallfahrzeug (act. 2/11.3.26, S. 12). Wenn daher die Beschuldigte– wie erstellt ist (vgl. vorne Ziff. IV./

E. 3.3.4

Zur Sicht der Beschuldigten auf das Motorrad

E. 3.3.4.1

Anfahrt der Beschuldigten Wie bereits dargelegt, geht das Gutachten für den Personenwagen der Beschuldigten von einer Geschwindigkeit von 25–30 km/h aus (siehe vorne Ziff. III./

E. 3.3.4.2

Aufheulen des Motors des Motorrads Mehrere einvernommene Personen bestätigten, unmittelbar vor der Kollision ein lautes Aufheulen des Motorrads gehört zu haben. So gab die Beschuldigte nach dem Unfall zu Protokoll, sie habe – als sie schon auf der Kreuzung gewesen sei – zuerst das "Motorengeheul des Motorrades" gehört und dieses erst nachher erblickt (act. 2/8.1.02, S. 2). An der polizeilichen Einvernahme vom 11. August 2019 führte sie hierzu aus, sie sei schon in der Fahrbahnmitte gewesen, als sie das Aufheulen gehört, nach links geschaut und den Motorradfahrer gesehen habe (act. 2/10.1.01, F. 6, 12–13, 18). Sie gab an, den Motor des Motorrads zweimal aufheulen gehört zu haben, bevor sie das Motorrad sah (act. 2/10.1.01, F. 20, 22). Der Zeuge Y._____ sagte aus, er habe die vorderen Seitenfenster an seinem Personenwagen geöffnet gehabt und habe – noch während er in die andere Richtung geblickt habe (act. 2/8.1.03, S. 2) – zuerst das sich nähernde Motorrad, dann die Beschleunigung, also "wie der Motor hochdrehte", gehört (act. 2/10.2.04, F. 16). Konkret habe er gehört, wie das Motorrad nicht unweit der Kreuzung beschleunigt habe (act. 2/10.2.04, F. 24). Ebenso schilderte eine Anwohnerin, sie habe ein einmaliges Aufheulen eines Motors und unmittelbar darauf einen lauten Knall gehört (act. 2/10.2.03, F. 5–6, 8). Der Zeuge X._____ hörte das Aufheulen nicht, da er die Fenster seines Personenwagens geschlossen hatte und Musik hörte (act. 2/10.2.05, F. 18).

E. 3.3.4.3

Geschwindigkeit des Motorrads Wie bereits dargelegt, geht das Gutachten für das Motorrad von einer Geschwindigkeit von 73–84 km/h aus. Die Herleitung der Geschwindigkeit aus den Beschädigungen am Motorrad und der daraus resultierenden Kollisionsenergie resp. -geschwindigkeit (siehe vorne Ziff. III./3.1.1) ist nachvollziehbar, womit das Gutachten in diesem Punkt nicht beanstandet und die Geschwindigkeit von 73–84 km/h als erstellt betrachtet werden kann. Dies deckt sich mit den hierzu gemachten Aussagen. Die Beschuldigte erwähnte bei ihrer Erstbefragung unmittelbar nach dem Unfall, das Motorrad sei mit sehr hoher Geschwindigkeit gefahren, "so schnell, wie ich nicht Mal denken kann". Als sie das Aufheulen des Motorrads gehört und dieses erstmals gesehen habe, sei dieses noch etwa 30 Meter von ihr entfernt gewesen und sei es unmittelbar darauf zur Kollision gekommen (act. 2/8.1.02, S. 2). An der polizeilichen Einvernahme vom 11. August 2019 sagte sie aus, das Motorrad sei "sehr schnell" auf sie zugekommen (act. 2/10.1.01, F. 18–19, 22). Von dem Moment, als sie den Motorradfahrer gesehen habe, seien "höchstens wenige Sekunden" bis zur Kollision vergangen, denn noch ehe sie habe reagieren können, sei es zur Kollision gekommen; sie denke er sei "mindestens mit 80 km/h" gefahren (act. 2/10.1.01, F. 39). Als die Beschuldigte nach den Ursachen für den Unfall gefragt wurde, gab sie die Geschwindigkeit des Motorrads an (act. 2/10.1.01, F. 42, 64). Zwar sei die Einsicht in die Kreuzung schlecht, doch als sie auf die Kreuzung gefahren sei, habe sie das Motorrad noch nicht gesehen, weshalb "die schlechte Einsicht keinen Einfluss" gehabt habe (act. 2/10.1.01, F. 42). Die Geschwindigkeit des Motorrads wird ferner durch die Abfolge der Ereignisse, wie sie der Zeuge Y._____ schildert, impliziert: Im Befragungsprotokoll vom 9. August 2019 gab er an, er sei von der Kanalstrasse an die Kreuzung gefahren und habe, dem Personenwagen der Beschuldigten den Vortritt lassend, "kurz in Richtung Näfels" geblickt und "sogleich" ein Motorrad gehört, das er als "sehr laut" beschrieb. Er habe deswegen

wieder geradeaus geblickt und habe gerade noch sehen können, wie es zur Kollision kam. Das Motorrad sei "sicherlich mit 50 km/h wenn nicht schneller gefahren" (act. 2/8.1.03, S. 2). An der polizeilichen Einvernahme vom 15. August 2019 führte er weiter aus, er habe – als er an die Kreuzung gelangt sei – zuerst nach rechts in die Bahnhofstrasse in Richtung Mollis geschaut, wobei er noch kein Motorrad gesehen habe (act. 2/10.2.04, F. 19–20). Dann habe er sicherlich für etwa fünf Sekunden nach links in Richtung Näfels geblickt (act. 2/10.2.04, F. 21). Als er das Aufheulen des Motors gehört habe (siehe vorne Ziff. III./3.3.4.2), habe er sich umgeschaut und gesehen, dass das Motorrad auf der Bahnhofstrasse herangefahren kam (act. 2/10.2.04, F. 17). Von dem Moment, als er das Motorrad erblickt habe, sei es ziemlich schnell gegangen, er denke 3–4 Sekunden; er habe nur Zeit gehabt, um zum Motorrad zu schauen und dann wieder zum Personenwagen der Beschuldigten, da sei es auch schon zu Kollision gekommen (act. 2/10.2.04, F. 31). Mit Bezug auf die Geschwindigkeit äusserte der Zeuge Y. _____ die Ansicht, er sei "eindeutig zu schnell" gefahren (act. 2/10.2.04, F. 32), "viel zu schnell" (act. 2/10.2.04, F. 62), er schätze etwa 60–70 km/h (act. 2/10.2.04, F. 34).

E. 3.3.4.4

Ergebnis Die Vorinstanz ging davon aus, dass die Beschuldigte das Motorrad hätte sehen können, wenn sie korrekt nach links geschaut hätte, um sich zu vergewissern, dass kein Verkehr herannahe. Daran ändere auch der Umstand der möglicherweise übersetzten Geschwindigkeit des Motorrad nichts, da dieses während ganzen 13.5 Sekunden auf der 300 Meter langen Bahnhofstrasse sichtbar gewesen sei (siehe vorne Ziff. III./3.2.2). Namentlich folgte die Vorinstanz nicht der Schilderung der Beschuldigten, soweit diese geltend machte, das "Motorrad sei so schnell gefahren, dass es, obwohl sie sich selbst korrekt verhalten habe, quasi aus dem Nichts plötzlich unvorhersehbar vor ihr aufgetaucht sei" (act. 26, E. III./6.2.3.). Hierin kann der Vorinstanz nicht beigeplichtet werden. Denn erstellt ist, dass die Beschuldigte an der STOP-Haltelinie hielt (siehe vorne Ziff. III./3.3.1.3), von dort einen korrekten Seitenblick in beide Richtungen ausführte (siehe vorne Ziff. III./3.3.2.3) und dass an der Kreuzung die Einsehbarkeit auf die Bahnhofstrasse eingeschränkt war (siehe vorne Ziff. III./3.3.3.4). Unter Berücksichtigung dieser Umstände konnte die Beschuldigte – wie sogleich zu zeigen sein wird – den mit weit überhöhter Geschwindigkeit herannahenden Motorradlenker erst gewahren, als sie sich bereits auf der Kreuzung befand. Die Beschuldigte schildert, das Motorrad erst gesehen zu haben, als sie schon auf der Kreuzung war, was durch die Aussagen des Zeugen Y. _____ zumindest nicht ausgeschlossen wird (siehe vorne Ziff. III./3.3.4.2). Die Beschuldigte gab weiter an, das Motorrad in einer Entfernung von etwa 30 Meter erstmals gesehen zu haben (act. 2/8.1.02, S. 2; siehe auch die von der Beschuldigten auf einer Foto markierte Position [act. 2/10.1.01, Beilage 4; act. 2/10.1.01, F. 21]). Es ist dies ungefähr auch der Distanzbereich, welcher von hinter der STOP-Haltelinie aus in Richtung Mollis (von woher der Motorradlenker auf der Bahnhofstrasse herannahe) einsehbar ist (vgl. Abb. 4 [gemessen an der Mitte der Fahrbahn]; vgl. hierzu act. 2/10.1.01, F. 21: "Der Motorradfahrer war auf der Mitte der Strasse"). Fast genau entspricht diese Stelle dem Reaktionspunkt des Motorrads, welcher gemäss dem Gutachten 30.2–34.4 Meter vor dem Kollisionspunkt liegt (siehe vorne Ziff. III./3.1.1). Wenn aber das Motorrad erst in dem Augenblick, als die Beschuldigte die Kreuzung zu befahren begann, in den von hinter der STOP-Haltelinie sichtbaren Bereich trat, so folgt daraus gleichzeitig, dass sich das Motorrad zuvor im verdeckten, sichttoten Bereich befand. Somit konnte die Beschuldigte, welche an der STOP-Haltelinie hielt, einen Seitenblick nach links machte und sich

womöglich dabei noch nach vorne lehnte, das Motorrad nicht sehen. Gegenüber der Würdigung der Vorinstanz (vgl. act. 29, S. 17, Ziff. 6.2.2.) muss daher stärker gewichtet werden, dass das Motorrad allen Aussagen zufolge mit übersetzter Geschwindigkeit fuhr (siehe vorne Ziff. III./3.3.4.3). Diese Geschwindigkeit betrug gemäss Gutachten zwischen 73 km/h (Variante minimale Kollisionsgeschwindigkeit) bis 84 km/h (Variante maximale Kollisionsgeschwindigkeit), was umgerechnet 20.27 bis 23.3 m/s entspricht. Es genügte also allein schon eine einzige Sekunde, in welcher die Beschuldigte den Blick von links abwandte, um nach rechts zu schauen und mit den Umständen angepasster Anfahrt (siehe vorne Ziff. III./3.3.4.1) zu beginnen, damit das Motorrad in den für sie sichtbaren Bereich trat. So gibt auch der an der gegenüberliegenden, von der Einsehbarkeit her vorteilhafteren Kanalstrasse wartende Zeuge Y._____ ebenfalls an, er habe zwar nach rechts geschaut, aber noch kein Motorrad gesehen (vgl. act. 2/10.2.04, F. 19–20). Sowohl die Beschuldigte wie auch der Zeuge Y._____ wurden auf das Motorrad erst durch das Aufheulen des Motorrads aufmerksam (siehe vorne Ziff. III./3.3.4.2). In der Beurteilung ist mithin auch dem Umstand Rechnung zu tragen, dass das Motorrad kurz vor dem Eintritt in den sichtbaren Bereich beschleunigte und daher sowohl den sichtbaren Bereich wie auch den Reaktionspunkt bereits mit massiv übersetzter Geschwindigkeit erreichte. Es ist daher keineswegs ausgeschlossen, ja vielmehr naheliegend, dass das Motorrad "quasi aus dem Nichts plötzlich unvorhersehbar vor ihr [der Beschuldigten] aufgetaucht sei" (act. 26, E. III./6.2.3.). Gemäss dem Gutachten (siehe vorne Ziff. III./3.1.1) dauerte es vom Reaktionspunkt aus bis zur Kollision 2.3 Sekunden (Variante minimale Kollisionsgeschwindigkeit: 1.5 Sekunden Reaktionszeit und 0.8 Sekunden Bremszeit) resp. 1.9 Sekunden (Variante maximale Kollisionsgeschwindigkeit: 1.2. Sekunden Reaktionszeit und 0.7 Sekunden Bremszeit). Diese Angaben entsprechen den Aussagen der Beschuldigten und des Zeugen Y._____ zur unmittelbar darauffolgenden Kollision (act. 2/10.1.01, F. 39: "wenige Sekunden"; act. 2/10.2.04, F. 31). Das Gutachten errechnete, dass für die Beschuldigte – ab dem Moment, in welchem sie die Kreuzung befuhr – weder nach der Variante der minimalen noch der maximalen Kollisionsgeschwindigkeit der Unfall vermeidbar war (act. 2/11.3.25, S. 21).

E. 3.4

Sachverhalt von dem das Obergericht ausgeht Die Beschuldigte fuhr am 9. August 2019, ca. 19.55 Uhr, an die Kreuzung Rüfistrasse / Bahnhofstrasse in Mollis und hielt dort an der STOP-Haltelinie. Sodann nahm sie einen Seitenblick vor, wobei sie zuerst Blickkontakt mit dem Fahrer des gegenüberliegenden Personenwagens (dem Zeugen Y._____) herstellte, dann links den von ihr sichtbaren Bereich überblickte. Ob sie sich, wie sie selber aussagt, nach vorne lehnte, kann offenbleiben; aufgrund ihrer im Personenwagen rückversetzten Lage und der Höhe der sichtbehindernden Hecke war es ihr in jedwedem Fall nicht möglich, das sich im verdeckten, sichttoten Bereich der Bahnhofstrasse mit übersetzter Geschwindigkeit herannahende Motorrad zu sehen. Sodann blickte sie nach rechts und begann – nachdem sie sich aller Seiten vergewissert hatte – mit der Anfahrt. Zügig aber den Umständen angepasst, befuhr sie die Kreuzung. In diesem Augenblick hörte sie die Beschleunigung des Motorrads und erblickte das in den sichtbaren Bereich eintretende Motorrad in etwa 30 Meter Entfernung. Obwohl das Motorrad eine Vollbremsung initiierte und auch die Beschuldigte beschleunigend zu reagieren versuchte, erfolgte die Kollision 1.9–2.3 Sekunden später und das Motorrad rutschte in die hintere linke Seite des Personenwagens der Beschuldigten. Das Unfallopfer erlitt als direkte Folge unter anderem Schädelbrüche sowie Einrisse in Lunge und Leber mit inneren Blutungen und erlag einige

Stunden später, am frühen Morgen des 10. August 2019, seinen Verletzungen. V. Materielles 1. Wer fahrlässig den Tod eines Menschen verursacht, wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft (Art. 117 StGB). 2. Fahrlässig begeht ein Verbrechen oder eine Vergehen, wer die Folge seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedenkt oder darauf nicht Rücksicht nimmt. Pflichtwidrig ist die Unvorsichtigkeit, wenn der Täter die Vorsicht nicht beachtet, zu der er nach den Umständen und nach seinen persönlichen Verhältnissen verpflichtet ist (Art. 12 Abs. 3 StGB).

E. 4

Die Gerichtsgebühr für das Berufungsverfahren in der Höhe von CHF 3'000. – wird auf die Staatskasse genommen.

E. 5

Die Kosten des vorinstanzlichen Verfahrens (inkl. der Strafuntersuchung) von gesamthaft CHF 30'469.65 werden auf die Staatskasse genommen.

E. 6

A._____ werden CHF 19'474.55 als Entschädigung ihrer Aufwendungen für die angemessene Ausübung ihrer Verfahrensrechte aus der Staatskasse bezahlt.

E. 7

Das Begehren der Privatkläger betreffend angemessene Entschädigung für notwendige Aufwendungen im Verfahren wird abgewiesen.

E. 8

Nach Eintritt der Rechtskraft dieses Entscheids wird die Beschlagnahme der folgenden Gegenstände aufgehoben und sind diese den Privatklägern auf erstes Verlangen herausgegeben: - Diverse Mikrospuren ab Fahrzeugen und Helm; - Brille von D._____; - Mobiltelefon Samsung schwarz; - Motorradhelm (Sp 301/19); - Motorrad-Handschuhe (Sp 302/19); - T-Shirt weiss mit Beschriftung (A012903887); - Unterhose grün, Grösse M, aufgeschnitten (A012903876); - 1 Paar Socken schwarz/grau meliert (A012903865); - Trainerhose schwarz/grau meliert (A012903865); - Sportschuhe Nike CR7, schwarz gelb (A012903854). Den Privatklägern wird eine Frist von 30 Tagen ab Eintritt der Rechtskraft dieses Entscheids angesetzt, um die herauszugebenden Gegenstände selbst oder durch eine bevollmächtigte Person unter Vorlage eines amtlichen Ausweises nach telefonischer Voranmeldung bei der Kriminalpolizei KTD, Kantonspolizei Glarus, abzuholen. Werden die herauszugebenden Gegenstände nicht innert Frist abgeholt, werden sie von der zuständigen Lagerbehörde vernichtet.

E. 9

Schriftliche Mitteilung an: [...]

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