

GR_GERICHTE PKG 1997 22

GR Gerichte, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr_gerichte_PKG_1997_22

Regeste

Praxis Kantonsgericht |

Regeste: siehe PKG-Dokument \x3Cbr\x3E | java.util.HashMap/1797211028

Erwägungen

E. 3

Wer fahrlässig den Tod eines Menschen verursacht, wird gemäss Art. 117 StGB mit Gefängnis oder mit Busse bestraft. Fahrlässigkeit ist gegeben, wenn die Tat darauf zurückzuführen ist, dass der Täter die Folge seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedacht oder darauf nicht Rücksicht genommen hat. Pflichtwidrig ist die Unvorsichtigkeit, wenn der Täter die Vorsicht nicht beobachtet, zu der er nach den Umständen und nach seinen persönlichen Verhältnissen verpflichtet ist (Art. 18 Abs. 3 StGB). Fahrlässigkeit setzt also eine Sorgfaltspflichtverletzung voraus. Sorgfaltswidrig ist eine Handlungsweise dann, wenn der Täter zum Zeitpunkt der Tat aufgrund seiner Kenntnisse und Fähigkeiten die damit bewirkte Gefährdung des Opfers hätte erkennen können und wenn er zugleich die Grenzen des erlaubten Risikos überschritt (BGE 122 IV 227). Erkennbar bzw. voraussehbar ist die Gefahr des Erfolgseintritts für den Täter, wenn sein Verhalten geeignet ist, nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und den Erfahrungen des Lebens einen Erfolg wie den eingetretenen herbeizuführen oder mindestens zu begünstigen. Es

91 genügt dabei, wenn der Täter in groben

92 Zügen den zum Erfolg führenden Kausalverlauf als Folge seines pflichtwidrigen Verhaltens voraussehen konnte. Die Voraussehbarkeit ist zu verneinen, wenn ganz aussergewöhnliche Umstände - wie das Mitverschulden eines Dritten oder Material- oder Konstruktionsfehler - als Mitursache hinzutreten, mit denen schlechthin nicht gerechnet werden musste und die derart schwer wiegen, dass sie als wahrscheinlichste und unmittelbarste Ursache des Erfolges erscheinen und so alle anderen mitverursachenden Faktoren - namentlich das Verhalten des Angeschuldigten - in den Hintergrund drängen (BGE 121 IV 289 f.). Wo besondere, der Unfallverhütung und der Sicherheit dienende Normen ein bestimmtes Verhalten gebieten, richtet sich das Mass der im Einzelfall zu beachtenden Sorgfalt in erster Linie nach diesen Vorschriften, den Bestimmungen des Strassenverkehrsrechts beispielsweise (BGE 122 IV 135). Dies schliesst allerdings nicht aus, dass der Vorwurf der Fahrlässigkeit auch auf allgemeine Rechtsgrundsätze wie den allgemeinen Gefahrensatz gestützt werden kann (BGE 122 IV 20, 121 IV 14 f.). Ebenso herangezogen werden dürfen entsprechende, allgemein anerkannte Verhaltensregeln, auch wenn sie von einem privaten oder halböffentlichen Verband erlassen wurden und keine Rechtsnormen darstellen, die Verhaltensregeln für Skifahrer des Internationalen Skiverbandes (FIS) etwa oder die von der schweizerischen Kommission für Unfallverhütung auf Skiabfahrten und Loipen (SKUS) erlassenen Richtlinien für Anlage und Unterhalt von Skiabfahrten (BGE 118 IV 133). Um den Eintritt des Erfolgs auf das

pflichtwidrige Verhalten des Täters zurückführen zu können, genügt es nicht, dass er vorhersehbar war. Er muss darüber hinaus auch vermeidbar gewesen sein. Dabei wird ein hypothetischer Kausalverlauf untersucht und geprüft, ob der Erfolg bei pflichtgemäßem Verhalten des Täters ausgeblieben wäre. Ein solcher hypothetischer Kausalzusammenhang lässt sich nicht mit Gewissheit beweisen. Deshalb genügt es für die Zurechnung des Erfolgs, wenn das Verhalten des Täters mindestens mit einem hohen Grad der Wahrscheinlichkeit oder mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit die Ursache des Erfolges bildete (BGE 121 IV 290).

E. 4

Ihre zum Tod führenden Verletzungen hat D. erlitten, als sie unter die Nachlauffräse einer Pistenbearbeitungsmaschine geriet, welche von E. gesteuert wurde. Motorisierte Raupenfahrzeuge, mit deren Hilfe Skipisten angelegt und unterhalten werden, fallen nach Lehre und Rechtsprechung unter den Begriff des Motorfahrzeugs gemäss Art. 7 Abs. 1 SVG (BGE 116 II 214 f., mit Hinweisen). Da Skipisten zu den

93 öffentlichen Verkehrsflächen gehören, sind somit auf die dort eingesetzten Pistenbearbeitungsmaschinen grundsätzlich die Vorschriften des SVG anwendbar; allerdings nur insoweit, als sie für den Verkehr mit derart gefährlichen Fahrzeugen und unter den besonderen Bedingungen, wie sie auf Skipisten herrschen, überhaupt vernünftige Regelungen enthalten (Hans-Kaspar Stiffler, Schweizerisches Skirecht, 2. Aufl., Derendingen 1991, Rz. 1375 und 1378; Willy Padrutt, Rechtsprobleme um Raupenfahrzeuge auf Skipisten, SJZ 1989, S. 319 f., Ziff. 5 und 7). Zu denken ist etwa an die Grundbestimmung des Art. 26 Abs. 1 SVG, wonach sich im Verkehr jedermann so zu verhalten hat, dass andere Verkehrsteilnehmer bei der ordnungsgemässen Benützung der Verkehrsflächen weder behindert noch gefährdet werden (Stiffler, a.a.O., Rz. 1378). Soweit sich die nach dem Gesagten an sich ebenfalls anwendbaren Richtlinien der SKUS mit Pistenbearbeitungsmaschinen befassen, handeln sie vor allem von jenen Fällen, in denen mit Ratracs an unübersichtlichen oder engen Stellen manövriert wird, was sie zu Fremdkörpern von aussergewöhnlicher Gefährlichkeit werden lässt und nach entsprechenden Vorsichtsmassnahmen ruft (Stiffler, a. a. O., Rz. 587; Padrutt, a.a.O., S. 320, Ziff. 8; PKG 1988 Nr. 34 S. 133 ff., 1990 Nr. 33 S. 119 ff.). In der vorliegenden Angelegenheit geht es freilich um etwas andere Verhältnisse, als sie in den genannten Richtlinien angesprochen werden und in den eben angeführten Entscheiden zu beurteilen waren, hat E. doch die Skifahrergruppe mit D. und ihren zwei Begleitern, die sich in einem Bereich der Piste aufhielt, die er selber befahren wollte, frühzeitig bemerkt, was ihm ermöglichte, sein Gefährt auf sichere Distanz anzuhalten. Trotzdem kam es in der Folge aber auch hier zu einer verhängnisvollen Begegnung zwischen der von ihm gesteuerten Pistenbearbeitungsmaschine und den genannten Personen. Durch Handzeichen wollte der Ratracfahrer sie von der geschlossenen Führerkabine aus dazu bringen, ihm den Weg freizugeben. Da sie ihn indessen, wie W und J. später als Zeugen glaubhaft versicherten, wegen der blendenden Scheinwerfer gar nicht sehen konnten, kamen sie der Aufforderung nicht nach und verharrten weiterhin an Ort und Stelle. Unbesehen des Umstandes, dass die Situation, die ihn zum Anhalten veranlasst hatte, also unverändert geblieben war, setzte der Angeklagte darauf seine Fahrt fort; er näherte sich den drei Skitouristen immer mehr und fuhr schliesslich so knapp an ihnen vorbei, dass der Abstand zwischen dem Ratrac und D. lediglich rund einen Meter betrug. Zwar kann E. nicht rechtsgenügend nachgewiesen werden, dass er dabei die Frau direkt angefahren und zu Fall gebracht hat, doch schuf er

durch sein Vorgehen für sie und wohl auch für ihre Begleiter eine schwerwiegende Gefährdung, die den Rahmen des erlaubten Risikos klarerweise sprengte. Dies gilt jedenfalls in Bezug auf D., die, wie der Angeklagte gemäss seinen eigenen Angaben selber beobachtet hatte, ohne Skis an den Füßen dastand. Da er von Berufs wegen mit dem Skisport zu tun hatte, wusste er, dass die eher ungelenkten Skischuhe mit glatten Sohlen, wie sie für den Pistenskilauf verwendet werden, im Gelände nur unzureichend Halt geben und den Füßen wenig Bewegungsfreiheit lassen, mit der Folge, dass überhastete oder sonst ungeschickte Bewegungen leicht zum Verlust des Gleichgewichtes und zu Stürzen führen. Bei D., die beim Eindunkeln einen

95 Ratrac mit eingeschalteten Scheinwerfern auf sich zufahren sah und die im Gegensatz zu ihren Begleitern nicht einfach wegfahren konnte, waren solche Reaktionen nun aber ernstlich zu befürchten, vor allem wenn sie, was der Angeklagte nicht ausschliessen konnte, wegen der Blendwirkung der auf Volllicht eingestellten Scheinwerfer etwa erst im letzten Augenblick bemerkbar werden sollte, dass die gefährliche Nachlaufräse noch in geringerem Abstand als das Zugfahrzeug vorbeifahren würde. Als Bergbahnangestellter, der bereits über einige Erfahrung in der Handhabung von Ratracs verfügte, konnte E. überdies ohne weiteres ermitteln, dass Skifahrer oder Fussgänger, die unmittelbar (hier im Abstand von ungefähr einem Meter) neben einer vorbeifahrenden Pistenbearbeitungsmaschine stürzen, in hohem Masse Gefahr laufen, von deren Raupen oder den mitgeführten Geräten (Fräsen, Walzen) erfasst zu werden. Dass solches regelmässig mit schweren Verletzungen, wenn nicht gar mit dem Tod des Opfers verbunden ist, vermochte er wiederum ohne Schwierigkeiten abzuschätzen. Hierzu wären sogar Personen in der Lage gewesen, die im Gegensatz zu ihm mit dem Betrieb auf Skipisten kaum vertraut waren. Dies aber bedeutet, dass E. nicht einfach auf die Skifahrergruppe hätte zu- und (erst noch auf der abfallenden Seite) knapp an ihr vorbeifahren dürfen. Vielmehr wäre er, ohne dass es zu unzumutbaren Verzögerungen und Behinderungen bei der Erfüllung des Arbeitsauftrages gekommen wäre, gehalten gewesen, entweder zuzuwarten, bis D. und ihre Begleiter die Fahrt ins Tal fortsetzen würden, oder aber sie in einem deutlich grösseren Abstand als einem Meter zu umfahren (vgl. zu letzterem auch Padrutt, a. a. O., S. 320, Anm. 28), wobei zu besonderer Vorsicht auch der Umstand hätte Anlass geben müssen, dass E. die Gruppe (in Fahrtrichtung gesehen) nicht rechts (im flacheren Teil der Piste), sondern links (in einem leicht abschüssigen Bereich, an dessen Rand die Skifahrer standen) passieren wollte. Die Distanz zu ihnen hätte unter diesen Umständen mindestens rund drei Meter betragen müssen, um einigermaßen verlässlich ausschliessen zu können, dass bereits leichtes Rutschen nach einem Sturz die betreffende Person in den Gefahrenbereich bringen würde. Wenn im übrigen den Skifahrern, wie der sachkundige Verteidiger selber ausführt, schon empfohlen wird, seitlich nicht näher als drei Meter

an Pistenbearbeitungsmaschinen heranzufahren (vgl. hierzu Stiffler, a. a. O., Rz. 1390 ff.), ist nicht einzusehen, dass der Ratracfahrer in einer Situation, in welcher damit gerechnet werden muss, dass eine Skifahrerin das Gleichgewicht verlieren könnte, berechtigt sein soll, diesen Abstand beim Vorbeifahren an einer wartenden Gruppe ohne zwingenden Grund erheblich zu unterschreiten. Dass es schliesslich, wenn sich E. in

96 der beschriebenen Weise verhalten hätte, aller Wahrscheinlichkeit nach nicht zum Unfall gekommen wäre, D. also nicht in den Raum zwischen den hinteren Enden der Raupen und der Nachlaufräse hineingestürzt bzw. -geschlittert wäre, ist offenkundig und bedarf keiner weiteren Begründung. Die Verunfallte wäre,

97 selbst wenn sie beim Hinfallen noch leicht gerutscht wäre, in sicherem Abstand liegen geblieben. Was der Berufungskläger hiergegen in seiner Berufungsschrift noch vorbringt, führt, soweit es durch die bisherigen Erwägungen nicht bereits entkräftet ist, zu keinem anderen Ergebnis. - Aus Art. 26 Abs. 3 VRV, der vorschreibt, dass Fahrzeugführer beim Kreuzen und Überholen von Raupenfahrzeugen einen seitlichen Abstand von mindestens einem Meter einzuhalten hätten, will E. herleiten, dass er sich damit noch innerhalb des erlaubten Risikos bewege, wenn er sich mit einer Pistenbearbeitungsmaschine seinerseits bis auf die genannte Distanz anderen Motorfahrzeugen oder Skifahrergruppen näherte. Damit verkennt E., dass die Vorschriften über das Rechtsfahren (Art. 34 SVG), das Kreuzen und Überholen (Art. 35 SVG), das Einspuren und den Vortritt (Art. 36 SVG) usw. nicht einfach auf den auf Skipisten herrschenden Betrieb übertragen werden dürfen (Stiffler, a.a.O., Rz. 1379). Was auf Strassen mit festem Untergrund, genau abgegrenzten Fahrbahnen und streng geordnetem Verkehrsfluss zugeschnitten ist, taugt nicht ohne weiteres auch als Regelung im Bereich der Skipisten, wo rutschende, stürzende und brusche Richtungswechsel vornehmende Skifahrer zum Alltagsbild gehören. Abstandsvorschriften aus dem Gebiet der Strassenverkehrsrechtsgesetzgebung dürfen deshalb bei der Beurteilung von Begegnungen zwischen Pistenbearbeitungsmaschinen und Skifahrern nicht starr gehandhabt werden. Im vorliegenden Fall zumindest, in welchem mit dem Sturz der schwächeren Verkehrsteilnehmerin gerechnet werden musste und in welchem genügend Raum für ein gefahrloses Ausweichmanöver vorhanden gewesen wäre, war es nach dem oben Ausgeführten nicht zu verantworten, in einer Distanz von lediglich rund einem Meter an einer in Skischuhen dastehenden Frau vorbeizufahren. - Ebenso wenig kann es angehen, die Verhältnisse auf Bahnhöfen und an Bushaltestellen unbesehen heranzuziehen. Der Berufungskläger übersieht, dass an solchen Orten eine klare Trennung besteht zwischen den Verkehrsflächen einerseits und den Warteräumen der Passagiere andererseits. Die Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel wissen also genau, an welchen Stellen ihnen Gefahr droht, und sie können sich durch entsprechend vorsichtiges Verhalten darauf einrichten. Zudem befinden sie sich gewöhnlich auf festem trittsicherem Untergrund, der ein Stolpern oder Ausgleiten wenig wahrscheinlich macht. An Bahnhöfen und Busstationen kann somit praktisch ausgeschlossen werden, dass wartende Passagiere zu Fall kommen und von den ein- und ausfahrenden Gesellschaftswagen und Zügen erfasst werden, oder es lässt sich solches jedenfalls in der Regel

98 nicht voraussehen, während dem hier, wie oben dargelegt wurde, gerade nicht so war. Angesichts des Schuhwerks und der Schneeunterlage sowie der Ungewissheit aus der Sicht der Skifahrerin, wo genau die Pistenbearbeitungsmaschine durchfahren würde, musste vielmehr ernstlich mit

99 dem Ausgleiten von D. gerechnet werden; bei einem allfälligen Versuch beispielsweise, sich in letzter Sekunde noch etwas aus dem Gefahrenbereich des Rattracs zu entfernen. - Unerfindlich ist schliesslich, worin die Selbstgefährdung von D. liegen soll, welcher E. nicht habe Rechnung tragen müssen. Dass sie sich erst nach der offiziellen Pistenkontrolle auf die Talabfahrt begab, war gemäss seinen eigenen Ausführungen nichts Aussergewöhnliches, und er wurde hiervon denn auch gar nicht überrascht. Dann aber wäre er gehalten gewesen, in der beschriebenen Weise dafür zu sorgen, dass die Skifahrerin durch die Pistenbearbeitungsmaschine nicht gefährdet werde. Aus all diesen Gründen ist an der Verurteilung wegen fahrlässiger Tötung im Sinne von Art. 117 StGB nicht zu rütteln. SB 97 13 Urteil vom 10. Oktober 1997 - Fahrlässige Tötung; fahrlässige Körperverletzung

(Art. 117, Art. 125 StGB). Sorgfaltspflichten des Bootsführers beim Befahren eines Flusswehrs (Bootsunfall auf dem Inn). Erwägungen: Wer fahrlässig den Tod eines Menschen verursacht, wird mit Gefängnis oder mit Busse bestraft (Art. 117 StGB). Der gleichen Strafandrohung unterliegt, wer fahrlässig einen Menschen am Körper oder an der Gesundheit schädigt (Art. 125 Abs. 1 StGB). Ist die Schädigung wie vorliegend in bezug auf M. (vgl. art. 4.53 und 4.65) - schwer, wird der Täter von Amtes wegen verfolgt (Art. 125 Abs. 2 StGB). Eine Verurteilung nach diesen Bestimmungen setzt voraus, dass die Tötung bzw. Körperverletzung des Opfers durch sorgfaltswidriges Verhalten des Täters verursacht worden ist, sei es durch ein Tun oder, falls er Garant ist, auch durch blosses Unterlassen. Sorgfaltswidrig ist ein Verhalten dann, wenn der Täter in jenem Zeitpunkt aufgrund der Umstände sowie seiner Kenntnisse und Fähigkeiten die dadurch bewirkte Gefährdung der Rechtsgüter des Opfers hätte erkennen können und müssen und wenn er zugleich die Grenzen des erlaubten Risikos überschritt (BGE 121 IV 14, 118 IV 132 f.). Trotz solcher Sorgfaltspflichtverletzungen darf der schädigende Erfolg dem Täter freilich nur zugerechnet werden, wenn er bei Anwendung pflichtgemässer Vorsicht mit hoher Wahrscheinlichkeit ausgeblieben wäre (Rehberg, Strafrecht I, 6. Aufl., Zürich 1996, S. 249 f. mit Hinweisen auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung). Wo besondere, der Unfallverhütung und Sicherheit dienende Normen ein bestimmtes

10 Verhalten gebieten, richtet sich das Mass der im Einzelfall zu beachtenden Sorgfalt in erster Linie nach diesen Vorschriften, was allerdings nicht ausschliesst, dass der Vorwurf der Fahrlässigkeit auch auf allgemeine

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