

GR_GERICHTE PKG 1997 23 vom 10. Oktober 1997

GR Gerichte, 1997-10-10, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr_gerichte_PKG_1997_23

FR: GR_GERICHTE PKG 1997 23 du 10 octobre 1997

IT: GR_GERICHTE PKG 1997 23 del 10 ottobre 1997

Regeste

Praxis Kantonsgericht |

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

Erwägungen

E. 23

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

97 Rechtsgrundsätze wie den allgemeinen Gefahrensatz gestützt werden kann. Ebenso herangezogen werden dürfen entsprechende, allgemein anerkannte Verhaltensregeln, auch wenn sie von einem privaten oder halböffentlichen Verband erlassen wurden und keine Rechtsnormen darstellen (BGE 121 IV 14 f., 118 IV 133, 116 IV 308). a) Eine Garantenstellung wird angenommen, wenn der Täter auf- grund einer besonderen Rechtsbeziehung verpflichtet ist, ein Rechtsgut vor allen oder bestimmten Gefahren zu schützen, oder wenn er durch sein Tun eine Gefahr geschaffen oder eine solche vergrössert hat und deshalb gehal- ten ist, dafür zu sorgen, dass die Gefahr zu keiner Verletzung fremder Rechtsgüter führt (vgl. Trechsel, Schweizerisches Strafgesetzbuch, Kurz- kommentar, Zürich 1989, N 32 zu Art. 1 StGB). - H. war Organisator und Tripleader der Wildwassertour und bezeichnet sich selbst als erfahrenen Bootsführer und Profi auf diesem Gebiet. Ihm kam die Führungsverwor- tung zu und im Rahmen des Möglichen und Zumutbaren war er bei dieser Sachlage gegenüber den Teilnehmern der Bootsfahrt - dies wurde von der Verteidigung denn auch nicht bestritten - zur Gefahrenabwehr und zur Ver-meidung unnötiger Risiken verpflichtet, um Gefährdung menschlichen Le- bens möglichst auszuschalten (vgl. in diesem Zusammenhang auch Art. 22 Abs. 1 BSG). Sollte der Angeklagte in den ihn treffenden Bereichen Sorg- faltspflichten verletzt haben, kann er damit grundsätzlich für den Unfall zur Verantwortung gezogen werden. b) Gemäss Art. 22 Abs. 1 BSG hat der Schiffsführer alle Vor- sichtsmassnahmen zu treffen, welche die allgemeine Sorgfaltspflicht und die Übung der Schiffsführung gebieten, damit niemand gefährdet wird, kein fremdes Gut beschädigt, die Schifffahrt nicht behindert und die Umwelt nicht gestört wird. Wie bei geführten Bergtouren kommt demnach dem Führer eine besondere Verantwortung zu. Er muss die Tour vom Schwierigkeitsgrad her so einschätzen, dass sie mit dem Können der Geführten im Einklang steht. Auf erhöhte Risiken wie unfahrbare Stellen, Wehre etc. muss er rechtzeitig aufmerksam machen und entsprechende Anweisungen geben. Grundsätzlich ist somit davon auszugehen, dass Bootsführer - und in noch stärkerem Ausmass der Tripleader - hohen Anforderungen an die Sorgfalts- pflichten gerecht werden müssen, weil die Geführten zumeist nicht in der Lage sind, drohende

Gefahren selbst wahrzunehmen. Treten schliesslich im Verlaufe der Tour besondere Schwierigkeiten auf, ist in jedem Falle besondere Vorsicht geboten. Wehre stellen nun auf allen Fliessgewässern - wegen der sich dauernd ändernden Wasserverhältnisse und Fahrbedingungen - eine bestens bekannte und besonders gefürchtete Gefahr für Wassersportler dar. Als besonders gefährlich gilt die bei Wehren auftretende und

98 bekannte Walzenbildung mit Rücksog. Je nach Wassermenge, Bauart und Schleusenstellung ergeben

97 sich im Unterwasser von Wehren verschiedene Abflussverhältnisse. Sie reichen von mässiger Gefahr (keine oder sehr schwache Walzenbildung) bis zum unüberwindlichen Rücksog, der Gegenstände, die sich an der Oberfläche befinden, nicht freigibt. So kann schon bei niedrigen (die Höhe ist unbedeutend), besonders bei künstlichen Gefällstufen beobachtet werden, wie sich Gegenstände in der Walze dauernd drehen bis sie unter Umständen vom Wasserstrahl des Gefälles erfasst und evtl. unter Wasser aus dem Walzen- und somit Gefahrenbereich weggespült werden. Wegen der Gefahr des Rücksoges und der Gefahr, dass sich Gegenstände wie Bäume, Balken und anderes in einem sonst möglicherweise überwindbaren und befahrbaren Unterwasser befinden, werden Wehre vor jeder in Betracht gezogenen Befahrung besichtigt und sorgfältig beurteilt. Dies ist in praktisch jedem Lehrbuch über Wildwasserausbildung nachzulesen und Bestandteil jeder entsprechenden Ausbildung, ebenso, dass Wehre im Zweifelsfall nie zu befahren sind (vgl. Gutachten Bani, Eidgenössische Sportschule Magglingen, vom 24. Mai 1994). Offenbar war dies auch H. bekannt, gibt er doch vor, das Wehr bei der Fahrt eine Woche zuvor vor dem Befahren genau inspiziert zu haben. Allein aber gestützt auf die Tatsache, dass jene Fahrt problemlos verlief, durfte er nicht darauf vertrauen, dass das Wehr wiederum ohne weiteres zu befahren sei. Vielmehr hätte ihn gerade die bei der geltend gemachten Besichtigung des Wehres erkannte, veränderte Situation am Unfalltag (nur ein Schleusentor offen, geringerer Wasserstand) veranlassen müssen, sich mit den aktuellen Verhältnissen am Wehr vertraut zu machen. Dabei wäre ihm - wie noch später näher auszuführen sein wird - als erfahrener Wassersportler sofort klar geworden, dass das Wehr wegen des starken Rücksoges keinesfalls hätte befahren werden dürfen, oder aber er hätte - wenn er zur Beurteilung der Strömungsverhältnisse fachlich nicht in der Lage gewesen wäre - vom Befahren des Wehres absehen müssen. Statt dessen beschränkte er sich darauf, das Wehr aus einer Distanz von 50 Metern zu besichtigen, was ihm indes zugestandenermassen nicht erlaubte, die Rücklaufzone einzusehen. Eine Beurteilung der allgemein bekannten Gefahr des bei Wehren auftretenden Rücksoges war damit zum vornherein nicht möglich und durch die damit fehlende Risikoabschätzung setzte H. die übrigen Teilnehmer einem unkalkulierbaren und nicht mehr vertretbaren Risiko aus. Er muss sich mithin vorwerfen lassen, seinen Führungsaufgaben als Tripleader und Bootsführer nicht in erforderlicher Masse nachgekommen zu sein und dadurch die übrigen Teilnehmer in den unüberwindlichen Rücksog des Wehres geführt zu haben, obwohl er aufgrund der Umstände diese

98 Gefahr hätte in Betracht ziehen müssen. Damit beging er fraglos eine Sorgfaltspflichtverletzung, selbst wenn er sich der Gefahr in jenem Moment nicht bewusst gewesen sein mochte. Dem Angeklagten schliesslich nicht zu helfen vermag der vom amtlichen Verteidiger unter anderem auch in diesem Zusammenhang erwähnte BGE

99 115 IV 189 ff., der von der Verkehrssicherungspflicht der Bergbahn- und Skiliftunternehmen handelt, kennt doch das Strafrecht keine Schuldkompensation und wäre

dieses Präjudiz folglich nur dann von Relevanz, wenn das Verhalten der Engadiner Kraftwerke zu beurteilen wäre. Eine weitere Sorgfaltspflichtverletzung beging H. als Tripleader dadurch, dass er die drei Boote im Konvoi in das Wehr einfahren liess, sind doch schwierige Passagen oder Gefahrenstellen wie Wehre - im Gegensatz zum Fahren auf übersichtlichen Gewässerabschnitten, wo sich die Boote zu ihrer Sicherheit oft durch sogenanntes Konvoifahren gegenseitig beaufsichtigen - nach allgemeiner Übung einzeln zu passieren. Jede Einzelfahrt wird dabei so abgesichert, dass andere Personen im Notfall mittels vorbereiteter Massnahmen eingreifen können, und das nächste Boot fährt erst dann, wenn das vor ihm fahrende die Stelle sicher passiert hat und die eigene Fahrt wiederum unter Aufsicht von aussen gesichert ist (vgl. Gutachten Bäni, S. 18). Zu diesen Sicherheitsmassregeln hätte sich auch H. als erfahrener Wildwassersportler veranlasst sehen müssen, wenn er die Situation pflichtbewusst eingeschätzt und die allgemein von Wehren ausgehende Gefahr nicht generell verkannt hätte. Selbst wenn im übrigen - wie er vor Schranken geltend machte - davon ausgegangen würde, dass eine Absicherung von aussen aufgrund der bestehenden Situation nicht möglich gewesen wäre, wären bei Anordnung von Einzelfahrten immerhin nicht derart viele Todesopfer zu beklagen gewesen. Bei Beachtung der gebotenen Vorsicht wäre mithin der Erfolg zumindest nicht in gleichem Ausmass eingetreten. c) Für die Beantwortung der Frage, ob die Gefahr des Erfolgseintritts für den Täter erkennbar bzw. voraussehbar war, gilt der Massstab der adäquaten Kausalität, was heisst, dass sein Verhalten geeignet sein muss, nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und den Erfahrungen des Lebens einen Erfolg wie den eingetretenen herbeizuführen oder mindestens zu begünstigen. Dabei genügt es, wenn der Täter den zum Erfolg führenden Kausalverlauf als Folge seines pflichtwidrigen Verhaltens in groben Zügen voraussehen konnte (vgl. BGE 118 IV 130 ff.). - Der Berufungskläger wuste darum, dass ein Wehr zu befahren war, und musste als Tripleader und erfahrener Wildwassersportler auch um die allgemein bekannte Gefahr des bei Wehren auftretenden Rücksogs sowie der Gefahr, dass sich Gegenstände in einem sonst möglicherweise überwindbaren Unterwasser befinden, wissen. Bei dieser Sachlage war für ihn voraussehbar, dass er die Boote ohne genügende Besichtigung des Wehres, die eine Beurteilung des Rücklaufs erlaubt hätte, und ohne weitere Sicherheitsvorkehrungen in eine kritische

10 Situation führen könnte, die nicht mehr zu meistern sein würde. Sein Vorgehen war mithin nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und den Erfahrungen des Lebens geeignet, die Gruppe in einen unüberwindlichen Rücksog zu führen, in welchem das weitere Geschehen ohne Absicherung der Wehrbefahrung dem

101 Schicksal überlassen war und zum Tode der Teilnehmer führen konnte. Dem von H. bzw. seinem Rechtsvertreter in diesem Zusammenhang in der Untersuchung vorgebrachten Einwand, dass selbst ein erfahrener Bootsführer bei einer Besichtigung die Gefahr nicht erkannt hätte, können nach ergänzter Untersuchung nunmehr die Aussagen der sachverständigen Zeugen F, B. und M. entgegengehalten werden. Diese haben das Wehr am Unglückstag bei denselben Wasserverhältnissen besichtigt und die Länge des Rücksogs auf mindestens zwei Bootslängen (Zeuge F.) bzw. etwa drei Bootslängen (Zeuge M.) geschätzt. Die Situation wurde übereinstimmend als klar erkennbar und äusserst gefährlich beurteilt und eine Befahrung des Wehres unter diesen Umständen ausgeschlossen. Aufgrund der gleichen objektiven Gründe hätte der Berufungskläger bei einer Besichtigung und Beurteilung der Rücklaufzone zum selben Schluss gelangen und auf eine Befahrung des

Wehres verzichten müssen. Die Gefahr des Erfolgseintritts war für ihn unter diesen Umständen ohne weiteres erkennbar. Im übrigen ist entgegen der Auffassung der Verteidigung kein schweres Mitverschulden Dritter - insbesondere der Engadiner Kraftwerke - erkennbar, das eine Unterbrechung des Kausalzusammenhangs zur Folge haben könnte, vermöchten doch von anderen Personen gesetzte Mitursachen nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung den Kausalzusammenhang nur dann aufzuheben, wenn mit ihnen schlechterdings nicht gerechnet werden musste und sie derart schwer wiegen, dass sie als wahrscheinlichste und unmittelbarste Ursache des Erfolges erscheinen und so alle anderen mit- verursachenden Faktoren - namentlich das Verhalten des Angeschuldigten - in den Hintergrund drängen (vgl. BGE 122 IV 225). - Vorab ist in diesem Zusammenhang einmal festzuhalten, dass die Signalisation der Gefahrenstelle gemäss den Ausführungen des Experten K. vom Bundesamt für Verkehr im Rahmen der Binnenschiffahrtsgesetzgebung ausreichend und klar war, so dass der Argumentation der Verteidigung grundsätzlich zum vornherein der Boden entzogen ist. Selbst wenn aber gar keine Signalisation vorhanden gewesen wäre, hätte alleine die dem Berufungskläger bekannte Tatsache des Vorhandenseins eines Wehres diesen zu grösserer Vorsicht mahnen und ihn die vorne angeführten Vorsichtsmassnahmen treffen lassen müssen, ist doch selbst bei grundsätzlich bekannten und befahrbaren Wehren immer wieder eine Risikobeurteilung vorzunehmen und abzuklären, ob sie heute und jetzt passierbar sind; bejahendenfalls ist zudem eine Absicherung der Wehrbefahrung vorzunehmen. Auch wenn demnach mit der Verteidigung von einer unzureichenden Signalisation und mithin von

10 einem Mitverschulden eines Dritten ausgegangen würde, wäre dieses nicht geeignet, die Pflichtwidrigkeiten des Berufungsklägers derart in den Hintergrund zu drängen, dass sie neben jenem Verschulden als irrelevant angesehen werden müssten.

100 d) Zu bejahen ist schliesslich auch die Vermeidbarkeit des Erfolgs, hätte doch der Berufungskläger bei einer Besichtigung und Beurteilung der Rücklaufzone die von dieser ausgehende Gefahr erkannt und infolgedessen auf eine Befahrung des Wehres verzichtet. Bei pflichtgemässigem Verhalten wäre demnach der Erfolg ausgeblieben. In bezug auf die weitere Sorgfaltpflichtverletzung - das Unterlassen einer Absicherung der Wehrbefahrung - kann festgehalten werden, dass bei Anwendung der gebotenen Vorsicht der Erfolg zumindest nicht in gleichem Ausmass eingetreten wäre. Nach dem Gesagten ist demnach der vorinstanzliche Schuldspruch wegen fahrlässiger Tötung und fahrlässiger schwerer Körperverletzung nicht zu beanstanden. Die Berufung erweist sich insoweit als unbegründet. SB 64/95 Urteil vom 4. Juni 1997 Auf die gegen dieses Urteil eingereichte Nichtigkeitsbeschwerde ist das Bundesgericht mit Urteil vom 27. Oktober 1997 nicht eingetreten.

E. 24

- Zu den Regeln für das Überholen (Art. 35 SVG). Erwägungen: Gemäss Art. 35 Abs. 2 und 4 SVG ist Überholen und Vorbeifahren an Hindernissen nur gestattet, wenn der nötige Raum übersichtlich und frei ist und der Gegenverkehr nicht behindert wird. Im Kolonnenverkehr darf nur überholen, wer die Gewissheit hat, rechtzeitig und ohne Behinderung anderer Fahrzeuge wieder einbiegen zu können. In unübersichtlichen Kurven, auf und unmittelbar vor Bahnübergängen ohne Schranken sowie vor Kuppen darf nicht überholt werden, auf Strassenverzweigungen nur, wenn sie übersichtlich sind und das Vortrittsrecht anderer nicht beeinträchtigt wird. Art. 35 SVG verbietet das Überholen, wo die Strecke

unüber- sichtlich ist. Diese Gesetzesbestimmung stellt eine Grundregel dar, welche in der konkreten Situation eine Beurteilung durch den Verkehrsteilnehmer erfordert und auch im Zusammenhang mit der konkreten Verkehrssignali- sation beachtet werden muss. Im Strassenverkehrsrecht gibt es nämlich keine besonderen Markierungen, die das Überholen verbieten (Schaffhauser,

Grundriss des Schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Bd. I, Bern 1984, N 554). Vielmehr hat sich derjenige, der überholen will, wie in jeder anderen Situation den allgemeinen Verhaltensanweisungen zu unterziehen, die

101 Mar- kierungen beinhalten. Er darf also auch dann nicht überholen, wenn die Strasse zwar übersichtlich und frei ist und kein anderer Verkehrsteilnehmer behindert würde, der Fahrzeugführer aber zum Überholen eine Sicherheits- linie überfahren müsste. Umgekehrt wird ihm das Überholen etwa vor

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