

GR_GERICHTE SB 2003 3 vom 5. März 2003

GR Gerichte, 2003-03-05, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr_gerichte_SB_2003_3

FR: GR_GERICHTE SB 2003 3 du 5 mars 2003

IT: GR_GERICHTE SB 2003 3 del 5 marzo 2003

Regeste

Verletzung von Verkehrsregeln | Strassenverkehrsgesetz

Erwägungen

E. 11

gewesen. Zunächst einmal steht dieser Annahme die Aussage von E. entgegen, wonach er den Lastwagen erstmals in einer Entfernung von etwa 75 Metern vor dem Bahnübergang erblickt habe. Zu diesem Zeitpunkt sei dieser bei der Einmündung gestanden, weshalb er, E., seine Geschwindigkeit zunächst nicht reduziert und das Bremsmanöver erst eingeleitet habe, als er feststellen musste, dass A. nicht anhalte, sondern in die Strasse fahre und ihm die Vorfahrt nehme (vgl. Einstellungsverfügung des Kreispräsidiums Fünf Dörfer vom 27. September 2002). G. sagte zu diesem Moment, dass der Lastwagen schon schräg in der Strasse gestanden und E. in der Folge gebremst habe und in den Zaun gefahren sei. Auch der Aussage von F. vor dem Bezirksamt Landquart ist zu entnehmen, dass sich der Personenwagen von E. deutlich näher vor der späteren Unfallstelle befand, als man den Lastwagen erblickte; seiner Einschätzung nach dürfte dies „zwischen dem rechts beginnenden Zaun und dem Bahnübergang gewesen sein (S. 2 ad 6 und 7).“ Als der Lastwagen schliesslich in die Hauptstrasse losfuhr, sei der Personenwagen etwa auf der Höhe der Bahnlinie angelangt. Auch F. gab klar zu Protokoll, dass E. gebremst habe. Schliesslich kann der Vorinstanz auch insoweit nicht gefolgt werden, als sie bei der Berechnung der Entfernung das von E. durchgeführte Bremsmanöver ausser Acht liess und sich auf den Standpunkt stellte, dieser habe auch unter Berücksichtigung desselben eine nur unwesentlich kürzere Strecke zurückgelegt. Eine Geschwindigkeit von etwa 75 km/h entspricht umgerechnet ca. 20 m/s. Geht man zugunsten des Berufungsbeklagten weiter davon aus, dass der von E. gelenkte Personenwagen über eine sehr gute Bremse mit einer Bremsverzögerung von 6 m/s verfügte, betrug die reine Bremszeit ca. 3.3 Sekunden. Während dieses Vorgangs legte das Fahrzeug ca. 31 m zurück (Giger, Hans/Simmen, Robert: Kommentar zum SVG, Zürich 1996, S. 68 f. mit entsprechender Bremswegtabelle). Der massgebliche Anhalteweg setzt sich zusammen aus dem Reaktionsweg und dem vorstehend erwähnten Bremsweg. Bei einer durchschnittlichen Reaktionszeit von etwa einer Sekunde - nur bei erstellter Bremsbereitschaft liegt diese zwischen 0.5 und 0.7 Sekunden - resultieren somit ca. 51 m, welche E. von dem Zeitpunkt an, als A. in die Hauptstrasse fuhr, bis zur Kollision mit dem Zaun zurücklegte. Zu diesem Zeitpunkt befand er sich somit etwa 10 bis 15 Meter von der Bahnlinie entfernt; diese Erkenntnis wird durch die vorstehende erwähnte Aussage des Zeugen F. vor dem Kreisamt Fünf Dörfer bestätigt, wonach das Fahrzeug E. sich in etwa auf der Höhe der Bahnlinie befunden habe. Dass man bei der Berechnung des Bremsweges, der Ausgangsgeschwindigkeit und der Entfernungen letztlich auf Durchschnittswerte und Angaben der Unfallbeteiligten abstellt und diese keine

mathematische Genauigkeit aufweisen, liegt in der Natur der Sache und vermag ihre

E. 12

Glaubwürdigkeit und Tauglichkeit zum Beweis nicht auszuschliessen. Im Lichte der vorstehenden Erwägungen ist somit rechtsgenügend erstellt, dass E. sich im Augenblick des durch den Berufungsbeklagten ausgeführten Einbiegemanövers keinesfalls 160 Meter von der späteren Kollisionsstelle entfernt befand, sondern beträchtlich näher. Es ist im übrigen nicht ersichtlich, inwiefern die Erstellung der vom Berufungsbeklagten in seiner Vernehmlassung vom 27. Januar 2003 beantragten Expertise durch einen Verkehrsexperten zu einem anderem Schluss führen würde. Zum einen fehlen im Bereich der Unfallstelle definierte Fixpunkte, liess sich doch lediglich die Endlage des Personenwagens E. in einer Entfernung von 31 Meter vom Bahngleise hinreichend genau feststellen. Bremsspuren der beteiligten Fahrzeuge, welche den genauen Standort und den Verlauf der ausgeführten Fahrmanöver eruieren liessen, fehlen ebenfalls, womit feststeht, dass das Gutachten letztlich auf der Grundlage blosser Annahmen erstellt werden müsste. Aus Annahmen vermag jedoch auch ein Sachverständiger keine gesicherten Schlussfolgerungen zu ziehen; einem derartigen Gutachten ginge die Tauglichkeit zum Beweis von vorneherein ab. Zum anderen ist einem Antrag auf Einholung einer Expertise nur dann stattzugeben, wenn zur Feststellung des Sachverhaltes besondere Fachkenntnisse erforderlich sind, über welche die Mitglieder des Gerichts nicht verfügen. Lassen sich Tatsachen auf andere Weise, beispielsweise durch die Einvernahme von Zeugen, rechtsgenügend beweisen, erscheint die Erstellung eines Gutachtens als nicht notwendig. Alsdann ist es Sache des Gerichts, die entsprechenden Zeugenaussagen gemäss Art. 125 Abs. 2 StPO frei zu würdigen, was im vorliegenden Fall keine spezifischen Fachkenntnisse voraussetzt, umso weniger, als sich der Kantonsgerichtsausschuss im Rahmen des Augenscheins ein genaues Bild der örtlichen Verhältnisse machen konnte. Die Zeugen E. und F. hatten den Lastwagen von A. erstmals in einer Entfernung von etwa 75 Metern vor dem Bahnübergang erblickt, worauf E. zunächst weiterfuhr und sich etwa auf der Höhe des Bahnübergangs befand, als der Berufungsbeklagte mit seinem Fahrzeug in die Hauptstrasse einbog. Schliesslich vermochte auch die Zeugin G. zu bestätigen, dass E. den Personenwagen vor der Kollision mit dem Zaun abgebremst hat. Vor diesem Hintergrund besteht schlechterdings kein Anlass, ein Gutachten mit einem Weg/Zeit-Diagramm zu erstellen, welches in völligem Widerspruch zu den eben erwähnten Zeugenaussagen davon ausgehen würde, E. sei im Zeitpunkt, als A. sein Einbiegemanöver ausführte, 160 Meter von der späteren Kollisionsstelle entfernt gewesen. Vielmehr ist erstellt - die Glaubwürdigkeit der Zeugenaussagen von E. und F. kann nicht ernsthaft angezweifelt werden - dass der Personenwagen E. bereits in dem Zeitpunkt, als man den Lastwagen von A. erblickte, nur etwa 110 Meter von der späteren Kollisionsstelle

E. 13

entfernt war. Nach dem Dargelegten ist der vom Berufungsbeklagten gestellte Antrag auf Einholung einer Expertise somit abzulehnen. d) Die weitere Annahme, E. habe eine Vollbremsung allein deshalb vornehmen müssen, weil er schlichtweg unaufmerksam gewesen sei, sieht sich durch die Aussagen von E. und seines Beifahrers F. eindeutig widerlegt. Während der Ersterwähnte den Lastwagen von A. erstmals etwa 75 Meter vor den Bahngleisen wahrgenommen hatte, bemerkte ihn letzterer ungefähr auf der Höhe der Zementfabrik (vgl. Einstellungsverfügung des Kreisamtes Fünf Dörfer vom 27. September 2002, S. 3). Beide gingen davon aus, dass der Berufungsbeklagte sie gesehen hatte und

ihnen den Vortritt gewähren würde. Nach dem bereits erwähnten, aus Art. 26 Abs. 1 SVG abgeleiteten Vertrauensgrundsatz durfte sich E. darauf verlassen, dass sich der Vortrittsbelastete regelkonform verhalten würde. Auch bestanden keine besonderen Anzeichen dafür, dass A. unter Missachtung des Vortrittsrechts in die Hauptstrasse einbiegen würde; weder wies sein bisheriges Verhalten darauf hin noch bestand eine unklare oder ungewisse Verkehrslage, die nach allgemeiner Erfahrung die Möglichkeit eines entsprechenden Fehlverhaltens in die Nähe rücken liess (BGE 125 IV 87 f.). Selbst wenn sich E. im übrigen regelwidrig verhalten hätte, vermag dies an seinem Vortrittsrecht nichts zu ändern, wird dieses doch durch pflichtwidriges Verhalten des Berechtigten nicht aufgehoben und ist eine Schuldkompensation im Strafrecht ausgeschlossen (BGE 102 IV 261). Eine erwiesene Verletzung von Verkehrsregeln durch den Vortrittsberechtigten könnte den Berufungsbeklagten nur entlasten, wenn das Verhalten derart ausserhalb der normalen Lebenserfahrung gewesen wäre, dass A. vernünftigerweise nicht damit rechnen musste und darüber hinaus das Fehlverhalten des Berufungsbeklagten nur durch diese unvorhersehbare Situation ausgelöst worden wäre. Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass - wie der von beiden Instanzen durchgeführte Augenschein ergab - auf der in Frage stehenden Kreuzung reger Verkehr herrschte und in verhältnismässig kurzen Zeitabständen Lastwagen vom nahegelegenen Kieswerk in die Hauptstrasse einfuhren. Dies umso weniger, als die Strecke nach rechts auf einer Länge von rund 500 Metern gut einsehbar und die Übersichtlichkeit lediglich durch die signalisierte Bahnschranke und die sich rechts davon befindlichen Betriebswegweiser in einem gewissen Masse eingeschränkt wurde. Dieser Umstand geht jedoch stets zum Nachteil des Vortrittsbelasteten und verpflichtet den Berechtigten so wenig zur Mässigung der Geschwindigkeit, wie die blosser Möglichkeit, dass sein Recht missachtet werden könnte (BGE 93 IV 32). Anders verhielte es sich allenfalls dann, wenn trotz aller geforderten Vorsichtsmassnahmen eine gewisse Beeinträchtigung Vortritts-

E. 14

berechtigter nicht auszuschliessen ist; im vorliegenden Fall lassen es die örtlichen Verhältnisse jedoch ohne weiteres zu, dass ein Vortrittsbelasteter bei genügender Aufmerksamkeit sein Einbiegemanöver ohne Behinderung des Querverkehrs auf der Hauptstrasse ausführen kann. Anders zu entscheiden hiesse, das Vortrittsrecht, eine Grundregel des Strassenverkehrsrechts, seines Inhalts zu entleeren und ohne zwingende Gründe aufgrund der tatsächlichen Gegebenheiten eine Ausnahmesituation zu schaffen. Bei der heutigen Verkehrsdichte und namentlich bei der Einfahrt in eine Hauptstrasse, auf der mit 80 km/h gefahren werden darf, genügt es im allgemeinen nicht, dass bloss unmittelbar vor dem Anfahren beobachtet wird, ob die Strasse frei sei. Vielmehr muss die Beobachtung auch noch während des Einbiegens fortgesetzt werden, damit vor einem überraschend auftauchenden Vortrittsberechtigten noch angehalten oder ihm durch rasche Beschleunigung die ungestörte Weiterfahrt ermöglicht werden kann (BGE 89 IV 142 f.). Die Vorinstanz macht jedoch zu Recht geltend, dass das Vortrittsrecht den Berechtigten nicht von jeder Pflicht den wartepflichtigen Strassenbenützern gegenüber entbindet. Diese müssen zwar besondere Vorsicht walten lassen und haben alles vorzukehren, um eine Gefährdung des Strassenverkehrs zu vermeiden; indessen lastet die Verantwortung für die mit der Einfahrt verbundenen Gefahren nicht ausschliesslich auf ihnen. Insbesondere benötigen schwerfällige Verkehrsteilnehmer - etwa ein Sattelschlepper oder ein mit Kies beladener Lastwagen - zum Einbiegen verhältnismässig lange Zeit; sie dürfen deshalb erwarten, dass Vortrittsberechtigte ihnen dieses Manöver nicht verunmöglichen oder über

Gebühr erschweren. Es wird jedoch stets vorauszusetzen sein, dass der Vortrittsbelastete seinerseits den nach den Umständen erforderlichen Sorgfaltspflichten nachkommt und sein Fahrmanöver für den Vortrittsberechtigten frühzeitig genug erkennbar ist (BGE 89 IV 145 f.). Der Augenschein hat ergeben, dass an der fraglichen Kreuzung die Sicht nach links eingeschränkt ist. Nach rechts kann die Strecke - mit einer gewissen Einschränkung durch die bereits erwähnte Bahnschrankensignalisation und die Betriebswegweiser - auf einer Länge von rund 500 Metern gut überblickt werden. Bei dieser Sachlage darf nun vom Fahrzeugführer in der Tat nicht verlangt werden, dass er nach rechts freie Sicht über die gesamte Strecke haben muss und über eine Distanz von rund 500 m kein Verkehr nahen darf, bevor er sein Einbiegemanöver ausführen kann. Hingegen kann von ihm erwartet werden, dass er dafür einen Zeitpunkt wählt, der nicht zu einer Behinderung des von rechts und links nahenden Querverkehrs führt. In diesem Zusammenhang ist noch besonders festzuhalten, dass A. nach acht Sekunden zwar sein Einbiegemanöver beendet hatte, danach aber zunächst mit einer verhältnismässig geringen Geschwindigkeit fuhr und seinen Lastwagen noch entsprechend beschleunigen musste. Während er

E. 15

also die linke Fahrspur bereits nach relativ kurzer Fahrzeit vollständig verlassen hatte, stellte er auf der rechten Fahrspur für nachfolgende Fahrzeuglenker ein Hindernis dar, welches diese allenfalls zwingen würde, ihre Geschwindigkeit erheblich zu verlangsamen und sie somit in ihrer Fahrt wesentlich behinderte. Die Wesentlichkeit einer Behinderung hängt nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung nicht davon ab, ob es zu einer Kollision kommt oder der Vortrittsberechtigte diese erwartet. Auch ein nachfolgender Fahrzeuglenker, der ein entsprechendes Fahrmanöver von Anfang an beobachtet hatte und demnach darauf gefasst war, abbremsen zu müssen, wurde in rechtserheblicher Weise in seiner Weiterfahrt behindert, da er seine Geschwindigkeit in der Folge von 70 km/h auf 40 km/h reduzieren musste (Pra 1989 Nr. 92). Nach dem Dargelegten ist somit ohne weiteres nachvollziehbar, dass das in Frage stehende Einbiegemanöver zumindest bei den im vorliegenden Fall gegebenen örtlichen Verhältnissen nur dann ausgeführt werden darf, wenn die nach rechts überblickbare Strecke über eine grössere Länge frei von herannahenden Verkehrsteilnehmern ist, als dies für den von links kommenden Querverkehr zutrifft. Es besteht auch kein Zweifel daran, dass A. das Vortrittsrecht von E. objektiv verletzt hat, wobei dies, wie nachfolgend noch darzulegen sein wird, schuldhaft erfolgt ist. Dem vom Bundesgericht in BGE 89 IV 140 ff. behandelten Fall lag ein ähnlicher Sachverhalt zugrunde. Zu beurteilen war ebenfalls ein Linksabbiegemanöver des Führers eines Lastzuges, allerdings mit dem gewichtigen Unterschied, dass zum einen von links auf einer Länge von 150 m erwiesenermassen kein Verkehr nahte - der Fahrzeugführer hatte seinen Mitfahrer aussteigen lassen, um zu prüfen, ob die Strasse frei war - und zum anderen sich der Unfall auf der linken Fahrspur ereignet hatte. Im Gegensatz dazu bog der Berufungsbeklagte mit seinem Lastwagen in die Strasse ein, als sich E. mit seinem Personenwagen bereits in nicht mehr allzugrosser Entfernung des Bahnübergangs befand. Während sich gemäss den Erwägungen im erwähnten höchstrichterlichen Entscheid der vortrittsberechtigten Fahrzeuglenker frühzeitig und unter moderater Mässigung seiner Geschwindigkeit auf die Behinderung durch den einbiegenden Lastzug hätte einrichten können, blieb E. dafür schlichtweg keine Zeit mehr. Selbst wenn die rechte Fahrspur der Hauptstrasse über eine Distanz von 160 m frei gewesen wäre, könnten die Feststellungen des Bundesgerichts nicht unbesehen übernommen werden, weil - es sei auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen - sich der Lastwagen nach acht Sekunden noch in

der Beschleunigungsphase befand. Ein nachfolgender Fahrzeuglenker wäre dann- zumal bei einer Geschwindigkeit von 70 bis 80 km/h aufgrund des aller Voraussicht nach noch immer erheblichen Geschwindigkeitsunterschiedes gezwungen, sein Fahrzeug deutlich zu verlangsamen. Es macht mit anderen Worten einen

E. 16

erheblichen Unterschied, von welcher Seite der Querverkehr naht und es hat der Vortrittsbelastete in jedem Fall sorgfältig abzuwägen, ob er sein Fahrmanöver ohne Behinderung Vortrittsberechtigter beenden kann. Der ratio legis von Art. 36 Abs. 2 SVG ist nur dann Genüge getan, wenn das Vortrittsrecht - abgesehen von wirklichen Ausnahmefällen, die sich nach der Sachlage aufdrängen - konsequent durchgesetzt und nicht von vornherein versucht wird, einen Teil der Verantwortung auf den Vortrittsberechtigten abzuschieben. A. hat daher Art. 36 Abs. 2 SVG und Art. 14 Abs. 1 VRV verletzt. Die Berufung ist somit gutzuheissen. 4. Infolge der Gutheissung der Berufung hat sich der Kantonsgerichts- ausschuss notwendigerweise auch über die Strafzumessung auszusprechen. Diese hat auszugehen von der massgebenden Strafdrohung, vorliegend von derjenigen gemäss Art. 90 Ziff. 1 SVG, welche für die Verletzung von Verkehrsregeln Haft oder Busse vorsieht. Innerhalb des derart bestimmten Strafrahmens bemisst der Richter die Strafe gemäss Art. 63 StGB nach dem Verschulden des Täters, unter Berücksichtigung der Beweggründe, des Vorlebens und der persönlichen Verhältnisse des Schuldigen (BGE 117 IV 112 ff. sowie BGE 118 IV 15 ff.). Der Begriff des Verschuldens muss sich dabei auf den gesamten Unrechts- und Schuldgehalt der konkreten Straftat beziehen. Zieht man seitens der Tatkomponente die Beweggründe, das Ausmass des verschuldeten Erfolges sowie die Art und Weise seiner Herbeiführung in Betracht und berücksichtigt man in subjektiver Hinsicht das Vorleben und die persönlichen Verhältnisse des Täters, kommt vorliegend allein die Ausfällung einer Busse in Frage. Deren Betrag ist gemäss Art. 48 Ziff. 2 StGB je nach den Verhältnissen des Verurteilten zu bestimmen, so dass dieser durch die Einbusse die Strafe erleidet, die seinem Verschulden angemessen ist. Für die Verhältnisse des Täters sind namentlich von Bedeutung sein Einkommen und sein Vermögen, sein Familienstand und seine Familienpflichten, sein Beruf und Erwerb sowie sein Alter und seine Gesundheit. Das Verschulden des Berufungsbeklagten wiegt aufgrund der Tatumstände nicht allzu schwer; insbesondere hat er das Vortrittsrecht von E. nicht vorsätzlich missachtet. Er muss sich jedoch den Vorwurf gefallen lassen, als Chauffeur mit entsprechender Berufserfahrung die Verkehrslage nur ungenügend überwacht zu haben. Straferhöhend wirkt sich die Vorstrafe wegen vorsätzlichen Fahrens in angetrunkenem Zustand aus dem Jahre 2000 aus. Strafmindernd ist sein guter Leumund zu berücksichtigen. Strafschärfungs- und Strafmilderungsgründe sind nicht vorhanden. Unter Berücksichtigung der konkreten Umstände sowie sämtlicher Strafzumessungsgründe erscheint dem Kantonsgerichtsausschuss die vom Kreisamt Fünf Dörfer ausgesprochene Busse von Fr. 250.-- als angemessen.

E. 17

5. Wird die Berufung gutgeheissen, entscheidet gemäss Art. 160 Abs. 3 StPO die Rechtsmittelinstanz über die Kostenverteilung zwischen dem Einleger, dem Staat und der ersten Instanz. Obsiegt die Staatsanwaltschaft und hat der Betroffene den Weiterzug nicht zu vertreten, werden sie aus Billigkeitserwägungen grundsätzlich dem Staat belastet (Padrutt, a.a.O., S. 411). Das hat indes nicht zur Folge, dass diese Kostenverteilung in jedem Fall nach einer abstrakten Regel und losgelöst von den jeweiligen Umständen des

konkreten Einzelfalls erfolgen muss. Eine Entscheidung aus Gründen der Billigkeit zu treffen heisst vielmehr, dass der Richter nach dem zu urteilen hat, was ihm im konkreten Einzelfall unter Würdigung aller relevanter Umstände als recht und billig erscheint. Es steht ihm mit anderen Worten ein erheblicher Ermessensspielraum zu. Allein die Tatsache, dass der Kantonsgerichtsausschuss nach erfolgter Berufung durch die Staatsanwaltschaft das erstinstanzliche Urteil zu Ungunsten des Berufungsbeklagten abgeändert hat, steht einer Kostenaufgabe nicht grundsätzlich entgegen. Aufgabe des Prozessrechts ist es, dem materiellen Recht zur Durchsetzung zu verhelfen und es besteht, solange in einem konkreten Fall der Rechtsmittelweg nicht ausgeschöpft ist, für die Verfahrensbeteiligten immer das Risiko einer reformatio in peius - vorausgesetzt, dass wesentliche Verfahrensmaximen wie etwa der Grundsatz des rechtlichen Gehörs beachtet wurden. Letztlich ist in Fällen wie dem vorliegenden beim Entscheid über die Verteilung der Verfahrenskosten auch eine Interessenabwägung zwischen dem berechtigten Vertrauen des Berufungsbeklagten auf Bestätigung des erfolgten Freispruchs einerseits und demjenigen an der Durchsetzung des materiellen Rechts andererseits vorzunehmen. Auch wenn A. den Weiterzug des durch den Bezirksgerichtsausschuss Landquart gefällten Urteils nicht direkt zu vertreten hat, darf dennoch nicht ausser Acht gelassen werden, dass der Grund für das eingeleitete Strafverfahren in seinem Fehlverhalten auf dem Gebiet des Strassenverkehrsrechts liegt und der Berufungsbeklagte die im vorliegenden Verfahren aufgelaufenen Kosten somit zumindest mitverursacht hat. Er hat sich auch im Berufungsverfahren - allerdings erfolglos - zur Wehr gesetzt und auch seinerseits Anträge gestellt, mit denen er unterlegen ist. Es erscheint demzufolge als gerechtfertigt, die Kosten des Berufungsverfahrens von Fr. 1'500.-- dem Kanton Graubünden und A. je zur Hälfte aufzuerlegen. Die Kosten der Untersuchung und der polizeilichen Tatbestandsaufnahme von Fr. 227.80, des Kompetenzentscheides der Staatsanwaltschaft Graubünden von Fr. 50.-- und die Kosten des Strafmandates des Kreises Fünf Dörfer von Fr. 150.-- gehen zu Lasten des Berufungsbeklagten. Das nämliche gilt für die Kosten des erstinstanzlichen Gerichtsverfahrens, bestehend aus den Untersuchungskosten von Fr. 521.60 und der Gerichtsgebühr

E. 18

von Fr. 1'500.-- (Art. 158 StPO). Bei diesem Ausgang des Verfahrens entfällt ein Anspruch auf Entschädigung.

E. 19

Demnach erkennt der Kantonsgerichtsausschuss :

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