

GR_GERICHTE SK2 2009 19 vom 10. Juni 2009

GR Gerichte, 2009-06-10, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr_gerichte_SK2_2009_19

FR: GR_GERICHTE SK2 2009 19 du 10 juin 2009

IT: GR_GERICHTE SK2 2009 19 del 10 giugno 2009

Regeste

Verletzung von Verkehrsvorschriften | Beschwerde KreisP Einstellungsverfügung

Erwägungen

E. 1

Gemäss Art. 139 Abs. 1 der Strafprozessordnung (StPO; BR 350.000) ist zur Beschwerdeführung legitimiert, wer durch den angefochtenen Entscheid berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an seiner Aufhebung geltend machen kann. Als in diesem Sinne beschwert gilt insbesondere der durch die mutmassliche Straftat unmittelbar Geschädigte (Willy Padrutt, Kommentar zur Strafprozessordnung des Kantons Graubünden, 2. Aufl., Chur 1996, S. 352 f. mit Hinweisen). Dies trifft bei X. aufgrund der durch die Kollision erlittenen Körperverletzungen und des an seinem Motorrad entstandenen Schadens zu. Auf seine im Übrigen form- und fristgerecht eingereichte Beschwerde ist demnach einzutreten.

E. 2

Nach Art. 176a StPO in Verbindung mit Art. 138 StPO kann gegen Untersuchungen und Einstellungsverfügungen des Kreispräsidenten beim Kantonsgericht Beschwerde wegen Rechtswidrigkeit oder Unangemessenheit geführt werden. Eine Einstellungsverfügung ist angemessen und hält der umschriebenen Kontrolle stand, wenn aufgrund des Untersuchungsergebnisses nicht genügend Anhaltspunkte für das Vorliegen einer straf- und verfolgbaren Handlung gegeben sind und somit bei gerichtlicher Beurteilung ein Freispruch erwartet werden müsste, und wenn keine neuen Beweismittel ersichtlich sind, die das Beweisergebnis massgeblich beeinflussen könnten. Aufzuheben ist demgegenüber eine Einstellungsverfügung, wenn in objektiver und subjektiver Hinsicht Anhaltspunkte vorliegen, die einen Schuldspruch als wahrscheinlich erscheinen lassen, oder wenn die Möglichkeit einer sinnvollen Untersuchungsergänzung nicht ausgeschöpft wurde und damit kein entscheidungsreifes Beweisergebnis vorliegt (PKG 1997 Nr. 36 E. 5 S. 147; PKG 1975 Nr. 58 E. 1 S. 160; Willy Padrutt, a.a.O., S. 164 Ziff. 3.3, S. 111 Ziff. 6, S. 347 Ziff. 2.1).

E. 3

Der Kreispräsident Chur stellte das Strafverfahren gegen Y. ein mit der Begründung, dieser habe aufgrund der Umstände nicht erkennen können, dass er beim Abbiegen einen anderen Verkehrsteilnehmer gefährden würde. Der Angeeschuldigte habe zwar einen Linienbus auf dem Busstreifen erwarten müssen, ein solches Auto hätte er aber auch hinter der stehenden Fahrzeugkolonne gesehen. Hingegen habe er nicht damit rechnen müssen, dass auf dem Busstreifen ein Motorradfahrer erscheinen würde, den er vorher verkehrsbedingt nicht habe sehen können. X. (gemeint wohl Y.) habe darauf vertrauen dürfen, dass sich andere Verkehrsteilnehmer richtig verhalten würden. Folglich sei eine

Sorgfaltspflichtverletzung zu verneinen und das Strafverfahren gegen Y. einzustellen. Wie die nachfolgenden Erwägungen zeigen, ist diese vom Kreispräsidenten angeführte Begründung in mehrfacher Hinsicht unhaltbar.

Seite 4 — 8 a) Auf dem Fotoblatt (Seite 2 unten) ist ersichtlich, dass die fragliche Fahrspur sowohl mit der Aufschrift „BUS“ als auch mit dem Symbol eines Fahrrads gekennzeichnet ist. Die vom Kreispräsidenten zumindest implizite zum Ausdruck gebrachte Auffassung, Y. hätte nur einen Linienbus auf dem Busstreifen erwarten müssen, ist daher – wie der Beschwerdeführer zu Recht rügt – offensichtlich unzutreffend. Eine andere Frage ist, ob Y. auf dem Busstreifen nicht nur mit Bussen und Fahrrädern rechnen musste, sondern darüber hinaus auch mit anderen Verkehrsträgern, so insbesondere mit Motorrädern. Wie es sich damit verhält, ist einer näheren Prüfung zu unterziehen. b) Die vorliegend zur Diskussion stehende Fahrbahn weist drei Fahrspuren auf. Dem stadtauswärts Richtung Untertor fahrenden Verkehr steht eine, dem stadteinwärts Richtung Postplatz fahrenden Verkehr stehen zwei Fahrspuren zur Verfügung. Bei diesen zwei Fahrspuren handelt es sich einerseits um eine sog. Normalspur und andererseits um eine Bus- und Fahrradspur, welche durch gelbe Linien und die Markierung „BUS“ sowie dem Symbol „Fahrrad“ gekennzeichnet ist. Die letztgenannte Spur ist demnach einzig für den Bus- und Fahrradverkehr bestimmt. Mit anderen Worten handelt es sich bei der Bus- und Fahrradspur um einen mit einem beschränkten Fahrverbot belegten Strassenabschnitt. b/1) Gemäss Art. 34 Abs. 3 SVG hat der Fahrzeugführer, der seine Fahrtrichtung ändern will, wie zum Abbiegen, Überholen, Einspuren und Wechseln des Fahrstreifens, auf den Gegenverkehr und auf die ihm nachfolgenden Fahrzeuge Rücksicht zu nehmen. Art. 36 Abs. 3 SVG sieht vor, dass vor dem Abbiegen nach links den entgegenkommenden Fahrzeugen der Vortritt zu lassen ist. Dabei ist dem vortrittsberechtigten Verkehr in parallelen Kolonnen der Vortritt auch zu belassen, wenn die nähere Kolonne stillsteht (Art. 14 Abs. 3 der Verkehrsregelverordnung [VRV; SR 741.11]). Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts gilt diese Vortrittsregelung unabhängig davon, ob der entgegenkommende Führer zum Befahren der von ihm benutzten Fahrbahn berechtigt ist oder nicht. Die Tatsache, dass er auf dieser fahre, verpflichte den Linksabbieger, zu warten. Die Bestimmung von Art. 36 Abs. 3 SVG stelle nämlich – so das Bundesgericht – einen Anwendungsfall der im Strassenverkehr gültigen Grundregel dar, wonach der Verkehr, der seine Richtung beibehalte, vor demjenigen, der sie ändere, den Vorrang habe. Ein Abweichen von dieser Norm zugunsten der Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs rechtfertige sich bloss in Ausnahmefällen (BGE 100 IV 83, E. 1 mit Hinweisen; vgl. auch Giger, Kommentar SVG, 7. Aufl., Zürich 2008, N 28 zu Art. 26 SVG). Als derartige Ausnahme erachtet das Bundesgericht nur die Situation, in welcher der entgegenkommende Verkehrsteilnehmer auf einer Strasse mit uneingeschränktem allgemeinem Fahrverbot fährt.

Seite 5 — 8 Eine solche Fahrbahn darf von Motorfahrzeugen gar nicht befahren werden und stellt in diesem Sinne gerade keine Fahrbahn dar (Art. 1 Abs. 4 VRV). Hier hat der Führer, der die öffentliche Strasse benützt, gegenüber dem andern, der auf einer Strasse mit unbeschränktem Fahrverbot fährt, den absoluten Vortritt. Anders verhält es sich jedoch, wenn das signalisierte Fahrverbot eingeschränkt, das Befahren der mit dem Verbot belegten Strasse bestimmten Fahrzeugführern oder Fahrzeugkategorien oder für bestimmte Zwecke gestattet ist. Die Strasse bleibt hier Fahrbahn im Sinne des Art. 1 Abs. 4 VRV, und ihre beschränkte Fahrbarkeit kann auf die Verkehrsregeln über den Vortritt bloss Einfluss

haben, wenn die betreffende Strasse dadurch für den allgemeinen Verkehr eine derart untergeordnete Bedeutung erhält, dass sie im Vergleich zur andern einer blossen Ausfahrt im Sinne des Art. 1 Abs. 8 VRV gleichzustellen wäre. Diese von der Rechtsprechung für die Fahrbahn schlechthin aufgestellten Grundsätze haben auch für die einzelne Fahrspur einer Strasse Geltung. Wo von zwei oder mehreren Spuren einer Fahrbahn eine mit einem beschränkten Fahrverbot belegt ist, indem sie beispielsweise bestimmten Fahrzeugkategorien vorbehalten wird, bleibt sie Teil der Fahrbahn im Sinne des Art. 1 Abs. 4 VRV, und es hat der Linksabbieger, der sie queren will, den entgegenkommenden Fahrzeugen den Vortritt zu lassen (BGE 100 IV 144 E. 1, 91 IV 144 E. 2 und 3). b/2) Aus dieser bundesgerichtlichen Rechtsprechung erhellt, dass die Begründung des Kreispräsidenten, mit der er das Strafmandatsverfahren gegen Y. eingestellt hat, nicht haltbar ist. Die fragliche BUS-Spur, die zudem mit dem Symbol eines Fahrrads gekennzeichnet ist, stellt eine Verkehrsfläche dar, die nur mit einem beschränkten Fahrverbot belegt ist. Demzufolge hatte Y., der als Linksabbieger diese Spur queren wollte, allen auf ihr entgegenkommenden Fahrzeugen und Fahrrädern den Vortritt zu lassen. Gegenteiliges ergibt sich auch nicht daraus, dass auf der genannten Strassenfläche bloss Busfahrzeuge und Fahrräder verkehren und die Verkehrsdichte daher dort eher gering ist. Allein dieser Umstand führt nicht dazu, dass diese Strassenfläche dadurch für den allgemeinen Verkehr eine derart untergeordnete Bedeutung erhält, dass sie im Vergleich zur andern einer blossen Ausfahrt im Sinne des Art. 1 Abs. 8 VRV gleichgestellt werden kann (vgl. dazu BGE 100 IV E. 2 S. 86). Der Angeschuldigte hatte somit entgegen der Auffassung des Kreispräsidenten durchaus damit rechnen müssen, dass auf dem Busstreifen auch ein Motorradfahrer erscheinen würde. Daran vermag sich auch nichts zu ändern, dass der Angeschuldigte diesen offenbar verkehrsbedingt nicht sehen konnte. b/3) Der Kreispräsident begründet seine Einstellungsverfügung des Weiteren damit, X. (recte: Y.) habe darauf vertrauen dürfen, dass sich andere Verkehrsteilneh-

Seite 6 — 8 mer richtig verhalten würden. Folglich könne ihm keine Sorgfaltspflichtverletzung angelastet werden. Damit verkennt der Kreispräsident, dass sich auf das Vertrauensprinzip nur berufen kann, wer sich selbst verkehrsregelkonform verhält. Allein der Umstand, dass allenfalls auch X. eine Schuld am Unfall trifft, vermag Y. nicht zu entlasten. So gibt es einerseits im Strafrecht keine Schuldkompensation und andererseits ist eine Missachtung von Art. 36 Abs. 3 SVG strafbar, unbekümmert darum, ob eine konkrete Gefahr geschaffen wurde und ob das fehlerhafte Verhalten des Unfallgegners für den Zusammenstoss kausal war (vgl. dazu BGE 100 IV E. 2 letzter Absatz S. 86). b/4) Auch der Beschwerdegegner beruft sich unter anderem auf das Vertrauensprinzip und macht geltend, selbst wenn man ihm kein generelles Vortrittsrecht einräumen wollte, so müsste beachtet werden, dass der Vortrittsbelastete nicht damit habe rechnen müssen, dass ein Vortrittsberechtigter mit weit übersetzter Geschwindigkeit plötzlich auftauche. Der Kreispräsident hat sich in seiner Einstellungsverfügung zur Geschwindigkeit des Motorradlenkers nicht geäußert. Der Zeuge A. sagte aus, X. sei mit hohem Tempo vom Untertor herkommend gefahren. Nach seinem Begriff sei dieser bei solchen Verkehrsverhältnissen zu rasant gefahren. Die Geschwindigkeit könne er nicht genau sagen (vgl. act. 4). Demgegenüber sagten sowohl X. als auch der Beschwerdegegner selbst in der polizeilichen Befragung aus, die Geschwindigkeit habe ca. 30 km/h betragen, als er (X.) an der stehenden Kolonne vorbeigefahren sei (vgl. act.

Bei diesem Ausgang gehen die Kosten des Beschwerdeverfahrens von Fr. 1'000.00 zu Lasten des Beschwerdegegners, welcher zudem den Beschwerdeführer ausseramtlich mit Fr. 1'600.-- inkl. MwSt zu entschädigen hat (Art. 160 Abs. 3 StPO).

Seite 8 — 8 Demnach erkennt die II. Strafkammer:

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