

GR_GERICHTE VB 2007 7 vom 2. Juli 2007

GR Gerichte, 2007-07-02, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr_gerichte_VB_2007_7

FR: GR_GERICHTE VB 2007 7 du 2 juillet 2007

IT: GR_GERICHTE VB 2007 7 del 2 luglio 2007

Regeste

Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsgesetz | Leitentscheid, publiziert als PKG 2008 17\3Cbr\3E | Öffentliche Werke-Energie-Verkehr

Erwägungen

E. 4

Die Vorinstanz führt im angefochtenen Entscheid aus, auch nach Massgabe der Tatsachendarstellung des Angeschuldigten sei nicht ersichtlich, inwiefern die Sicherheit des Verkehrs vorliegend ein Betätigen der Hupe erfordert habe. Der Fahrzeugführer habe - auch bei fliessendem Verkehr - damit zu rechnen, dass das vorausfahrende Fahrzeug seine Fahrt abbremsen werde. So halte Art. 34 Abs. 4 SVG bzw. Art. 12 Abs. 1 der Verkehrsregelnverordnung (VRV; SR 741.11) denn auch fest, dass beim Hintereinanderfahren ein ausreichender Abstand zu wahren sei, damit auch bei überraschendem Bremsen des voranfahrenden Fahrzeugs rechtzeitig gehalten werden könne. Der Abstand von A.X. zum vorausfahrenden Fahrzeug sei ausreichend gewesen. Auch soweit A.X. vorgebe, er habe mit seinem Signal die anderen Verkehrsteilnehmer warnen wollen, sei ihm nicht zu folgen. Die Auffassung, ein Hupen sei zur Warnung der Verkehrsteilnehmer zulässig, wenn das vorausfahrende Fahrzeug aus einem nicht sofort ersichtlichen Grund seine Geschwindigkeit verlangsamt, sei vom Sinn und Zweck von Art. 40 SVG nicht gedeckt. Dies umso weniger, als vorliegend der vorausfahrende Lenker die Geschwindigkeit lediglich reduziert, nicht aber sein Fahrzeug bis zum Stillstand abgebremst habe. Es gehöre letztlich zu den Sorgfaltspflichten von A.X., das reflexartige Betätigen des akustischen Warnsignals - hervorgerufen allein durch das Abbremsen des vorausfahrenden Fahrzeugs - zu unterbinden. Habe er dies nicht oder nicht ausreichend getan, sei ihm zumindest Fahrlässigkeit vorzuwerfen. Der Rechtsvertreter des Berufungsklägers erachtet diese Begründung als nicht haltbar. Für die Beurteilung einer Gefahrensituation bleibe - so der Berufungskläger - einem Fahrzeuglenker je nach den Umständen äusserst wenig Zeit. Das sei auch vorliegend der Fall gewesen. Der Berufungskläger sei mit 90 bis 100 km/h in einer Fahrzeugkolonne auf einem an sich übersichtlichen Streckenabschnitt unterwegs gewesen, als der vor ihm fahrende Lenker auf Höhe der mobilen Radarstation - ohne für den Berufungskläger primär erkennbaren

14 Grund - sein Fahrzeug brüsk und stark abgebremst habe. A.X. habe das Fahrmanöver des voranfahrenden Fahrzeuglenkers aus nachvollziehbaren Gründen als Gefahrensituation wahrgenommen und spontan bzw. reflexartig gehupt. Auch wenn ein Fahrzeuglenker beim Hintereinanderfahren einen ausreichenden Abstand einhalten müsse, um bei einem überraschendem Bremsen des voranfahrenden Fahrzeugs rechtzeitig halten zu können, bedeute dies in Umsetzung des aus Art. 26 SVG abgeleitenden Vertrauensgrundsatz nicht, dass jederzeit mit einem Fehlverhalten des voranfahrenden Fahrzeuglenkers gerechnet

werden müsse. Berücksichtige man zusätzlich die gefahrenen Geschwindigkeiten, werde offensichtlich, dass A.X. durch das unnötige bruske Bremsmanöver des voranfahrenden Fahrzeuglenkers erschrocken sei, das Geschehen als Gefahrensituation wahrgenommen habe und in der Folge zur Warnung des vorausfahrenden wie auch des nachfolgenden Verkehrs das Hupesignal abgegeben habe. a) Vorweg nicht zu überzeugen vermag es, wenn die Vorinstanz A.X. strafrechtlich zum Vorwurf macht, er habe sorgfaltswidrig das reflexartige Betätigen des akustischen Warnsignals nicht unterbunden. Das Schweizerische Strafrecht versteht sich als Tatstrafrecht. Von Belang ist vorweg nur ein menschliches Verhalten, welches tatbestandsmässig, rechtswidrig und schuldhaft ist. Ein menschliches Verhalten setzt voraus, dass der betreffende Lebensvorgang durch den Willen beeinflusst werden kann. Ein Verhalten, das auf einem nicht beherrschbaren Reflex beruht, scheidet als strafbarer Vorgang aus. Es fehlt am handlungssteuernden Willenselement (vgl. Donatsch/Tag, Strafrecht I, 8. Auflage, S. 80). Mit der Abgabe eines Warnsignals geht es vorliegend alsdann um die Strafbarkeit einer Handlung. Folglich kann die Strafbarkeit von A.X. auch nicht mit der fehlenden Unterbindung eines Reflexes begründet werden. Vielmehr geht es darum, ob A.X. in der betreffenden Situation von einer Situation ausgehen durfte, welche - im Sinne einer willensgesteuerten Handlung - ein reflexartiges Betätigen der Hupe rechtfertigte. Dass eine willensgesteuerte Handlung vorliegt, darf dabei als unbestritten gelten. So bringt A.X. vor, er habe - nachdem der vorausfahrende Lenker unvermittelt abgebremst habe - reflexartig gehupt, um damit die Verkehrsteilnehmer zu warnen. b) Gemäss Art. 40 SVG hat der Fahrzeugführer, wo die Sicherheit des Verkehrs es erfordert, die übrigen Strassenbenützer zu warnen. Unnötige und übermässige Warnsignale sind zu unterlassen, wobei Rufzeichen mit der Warnvorrichtung untersagt sind. Der Fahrzeugführer hat sich - wie Art. 29 VRV

15 erläuternd bestimmt - so zu verhalten, dass akustische Warnsignale oder Lichtsignale möglichst nicht notwendig sind. Er darf solche Signale nur geben, wo die Sicherheit des Verkehrs es erfordert. Strafbar ist nicht nur das vorsätzliche, sondern auch das fahrlässige Abgeben eines unnötigen und/oder übermässigen Warnsignals (Art. 100 Ziff. 1 SVG). Wenngleich das Dispositiv des angefochtenen Entscheids keine Konkretisierung des Schuldvorwurfs enthält, darf aus den vorstehenden Erwägungen der Vorinstanz geschlossen werden, dass das DJSG den Berufungskläger wegen fahrlässiger Widerhandlung gegen Art. 40 SVG in Verbindung mit Art. 90 Ziff. 1 SVG zu einer Busse verurteilt hat. c) Das Gesetz gesteht dem Fahrzeuglenker bei der Frage, ob und in welcher Form er von einem Warnsignal Gebrauch macht, ein gewisses Ermessen zu (vgl. R. Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I, zweite Auflage, 2002, S. 404). Dieses Ermessen bezieht sich - wie aus Art. 40 SVG folgt - auf die Wertung dessen, was die Sicherheit im Strassenverkehr erforderlich macht. So ist das Unterlassen eines Warnzeichens nicht strafbar, wenn der Fahrzeugführer ernsthafte Gründe hatte, auf ein Warnsignal zu verzichten, selbst wenn sich dies nachträglich als Fehler erweist (BGE 97 IV 234). Gleiches muss aber auch dann gelten, wenn der Fahrzeugführer tatsächlich von einem Warnsignal Gebrauch macht. Mit anderen Worten macht sich der Fahrzeugführer auch dann nicht der Widerhandlung gegen Art. 40 SVG schuldig, wenn er - aus nachvollziehbaren Überlegungen von einer Gefährdungssituation ausgehend - ein unnötiges Warnsignal abgibt. Damit wird nicht zuletzt dem Umstand Rechnung getragen, dass dem Fahrzeuglenker oft wenig Zeit zur Verfügung steht, um eine Situation einzuschätzen und er zuweilen reflexartig handeln muss. Zu unterscheiden ist dieses Ermessen von der fahrlässigen Widerhandlung, die dann gegeben ist, wenn der

Fahrzeuglenker aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit erkennt, dass die Sicherheit des Verkehrs ein Warnsignal erforderlich macht, bzw. - im umgekehrten Fall - nicht erkennt, dass das Abgeben eines Warnsignals in der betreffenden Situation nicht geboten ist (Art. 12 Abs. 3 StGB). Die Unterscheidung zwischen einer (gerechtfertigten) Ermessensausübung und einer strafbaren Handlung in Form der fahrlässigen Begangenschaft liegt letztlich im Mass der beachteten Sorgfaltspflicht. Wer als Fahrzeugführer wohl die erforderliche Aufmerksamkeit zeigt, dabei aber von verschiedenen, an sich möglichen und geeigneten Massnahmen nicht diejenige ergreift, welche bei nachträglicher Überlegung als die objektiv zweckmässigste erscheint, handelt

16 im Rahmen seines ihm zustehenden Ermessens. Wo eine Vorkehr im Vergleich zu andern sich aber bei gehöriger Aufmerksamkeit derart aufdrängt, dass sie schon zum Zeitpunkt der Vornahme als die näher liegende und zweckmässigere erkannt werden kann, ist es dem Fahrzeuglenker hingegen als Fahrlässigkeit anzurechnen, wenn er trotzdem eine weniger geeignete trifft (vgl. dazu G. Stra- tenwerth, Schweizerisches Strafrecht, Allgemeiner Teil I, Die Straftat, 3. Auflage, 2005, S. 465 N. 38 mit Hinweisen). Ausgehend von dieser Unterscheidung zwischen strafrechtlich vorwerfbar und erlaubtem Verhalten ist in einem nächsten Schritt auf den A.X. zur Last gelegten Sachverhalt einzugehen. d) Unbestritten ist, dass A.X. - mit 90 bis 100 km/h fahrend - deshalb hupte, weil der Lenker des vorausfahrenden Fahrzeugs plötzlich stark ab- bremsste. Wohl trifft es zu, dass das vorausfahrende Fahrzeug nicht bis zum Still- stand abgebremst wurde. Desgleichen war die Strecke überblickbar und A.X. hielt genügend Abstand, um selbst rechtzeitig abbremsen zu können. Desglei- chen war der Grund für das Abbremsen des vorausfahrenden Lenkers für A.X. - wie das DJSG festhielt - nicht ersichtlich. Die in diesem Zusammenhang ge- troffene Feststellung der Vorinstanz, Art. 40 SVG lasse es nicht zu, in einer sol- chen Situation zur Warnung der andern Verkehrsteilnehmer zu hupen, weil be- reits eine gesetzliche Verpflichtung bestehe, genügend Abstand zu halten, ist jedoch in zweifacher Hinsicht zu relativieren. Der Umstand, dass A.X. genügend Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug einhielt, besagt zum einen nicht, dass der nachkommende Verkehrsteilnehmer ausreichend Abstand zu ihm selbst hielt. Andererseits dient der ausreichende Abstand aber auch nicht nur dazu, das Primäre vorzukehren, sondern alle in der betreffenden Situation angezeig- ten Massnahmen zu treffen. Das Abbremsen allein reicht nicht immer. Auch in übersichtlichen Streckenabschnitten und bei ausreichenden Abständen beste- hen - je nach Situation - zusätzliche, der Verkehrssicherheit dienende Pflichten. So ist der Fahrzeugführer beispielsweise gehalten, am (noch) fahrenden Fahr- zeug vor einem Fahrzeugstau die Warnblinklichter einzuschalten, um so den nachkommenden Verkehr zu warnen (Art. 23 Abs. 3 lit. b VRV). Dabei kann wohl schwerlich die Meinung sein, dass der Fahrzeugführer mit diesem Warnsignal warten muss, bis das vor ihm fahrende Fahrzeug zum Stillstand gekommen ist. Auch ist irrelevant, ob der Grund für das Abbremsen ersichtlich ist oder nicht. Ebenso wenig kann das Einschalten der Warnblinklichter davon abhängig ge- macht werden, ob nun ein oder mehrere vorausfahrende Fahrzeuge ihre Ge- schwindigkeit abrupt reduzieren und die Abstände zu diesem Zeitpunkt einge- halten werden oder nicht. Solche Differenzierungen rechtfertigen sich umso we-

17 niger dann, wenn - wie es vorliegend der Fall war - die gefahrenen Geschwin- digkeiten relativ hoch sind. Insofern lässt sich auch nicht ohne weiteres zur Fest- stellung gelangen, im vorliegenden Fall, wo der vorausfahrende Fahrzeuglenker sein Fahrzeug unvermittelt

aus einer Geschwindigkeit von rund 90 km/h ab-
bremste, habe für den mit ausreichendem
Abstand hintanfahrenden Berufungs-
kläger von vornherein klar sein müssen, dass er -
ausser dem eigenen Abbrems-
manöver - nichts vorzukehren braucht. Zwar ist nun nicht zu
übersehen, dass zwischen dem Einschalten der Warnblinkanlage und dem Abgeben eines
Hupsignals als Reaktion auf ein Ab-
bremsen des vorausfahrenden Fahrzeugs deutliche
Unterschiede bestehen. Das Einschalten der Warnblinkanlage wird in der Regel sofort und
ungeachtet der eigenen Einschätzung der Situation als Anzeige einer Gefahr bzw. einer
aussergewöhnlichen Situation verstanden. Demgegenüber wird ein Hupsignal, wie es
vorliegend abgegeben wurde, von anderen Verkehrsteilnehmern nach-
gerade dann, wenn sich die Gefahr nicht weiter konkretisiert, weniger als ein der Sicherheit des Verkehrs
dienendes Signal, sondern eher als unliebsame ver-
kehrserzieherische Reaktion verstanden.
Tatsache bleibt aber, dass auch das Hupen die anderen Verkehrsteilnehmer auf die
betreffende Situation aufmerk-
sam macht, sie mithin in einer Situation, wie sie vorstehend
dargelegt wurde, warnt. Im Gegensatz zu optischen Warnsignalen erfolgt das Hupen dabei
oft reflexartiger und auch von der Wahrnehmung her besteht schneller eine Warn-
wirkung. Vorliegend ist nach Massgabe der vorinstanzlichen Feststellungen da-
von auszugehen, dass A.X., der mit einer Geschwindigkeit von ca. 90 km/h un-
terwegs war, sich durch das
abrupte Bremsmanöver des vorausfahrenden Len-
kers gefährdet erachtete und er die Hupe
zur Warnung der anderen Teilnehmer reflexartig einsetzte. Zwar erwies sich die Situation in
der Folge objektiv weit weniger gefährlich, nachdem der vorausfahrende Lenker sein
Fahrzeug nicht gänzlich abbremsete. Insofern erwies sich das Hupen auch als unnötig. Ange-
sichts dessen, dass das Hupsignal letztlich dennoch in einer Situation abgegeben wurde, die
nicht vorweg eine ernstzunehmende Verkehrsgefährdung aus-
schloss, eine Reaktion
aufgrund der engen zeitlichen Verhältnisse zügig zu er-
folgen hatte und das Signal
durchaus geeignet war, andere Verkehrsteilnehmer sofort zu warnen, muss die Abgabe des
Signals dem A.X. zustehenden Ermes-
sensbereich zugeordnet werden. Der Vorwurf, der
Berufungskläger habe fahr-
lässig ohne Grund und deshalb unnötig von einem Warnsignal
Gebrauch ge-
macht, rechtfertigt sich nicht. A.X. ist demnach in Gutheissung der Berufung
18 vom Vorwurf der Missachtung von Art. 40 SVG in Verbindung mit Art. 90 Ziff. 1 SVG
freizusprechen.

E. 5

Bei diesem Ausgang gehen die Kosten der Vorinstanz und die Kosten des
Berufungsverfahrens zu Lasten des Kantons Graubünden (Art. 160 Abs. 3 StPO). Gemäss
Art. 160 Abs. 4 StPO ist dem Berufungskläger überdies eine ausseramtliche Entschädigung
zuzusprechen. Unter Berücksichtigung des in der Sache erforderlichen, in Honorarnoten
ausgewiesenen Aufwands er-
scheint eine Entschädigung von Fr. 1'462.90 für das
erstinstanzliche sowie Fr. 1'728.90 für das zweitinstanzliche Verfahren, total somit Fr.
3'191.80 inklusive Mehrwertsteuer, der Sache angemessen.

19 Demnach erkennt der Kantonsgerichtsausschuss: 1. Die Berufung wird gutgeheissen, die
angefochtene Verfügung aufgeho-
ben und A.X. vom Vorwurf der Widerhandlung gegen
Art. 40 SVG in Ver-
bindung mit Art. 90 Ziff. 1 SVG freigesprochen. 2. Die Kosten des
Verfahrens vor dem Departement für Justiz, Sicherheit und Gesundheit Graubünden sowie
die Kosten des Berufungsverfahrens gehen zu Lasten des Kantons Graubünden, der zudem
den Berufungs-
kläger für beide Verfahren ausseramtlich mit insgesamt Fr. 3'191.80. in-
klusive Mehrwertsteuer zu entschädigen hat. 3. Gegen diese Entscheidung kann gemäss
Art. 78 des Bundesgerichtsge-
setzes (BGG) Beschwerde in Strafsachen an das

Schweizerische Bundesgericht geführt werden. Diese ist dem Bundesgericht schriftlich, innert 30 Tagen seit Eröffnung der vollständigen Ausfertigung der Entscheidung in der gemäss Art. 42 f. BGG vorgeschriebenen Weise einzureichen. Für die Zulässigkeit, die Beschwerdelegitimation, die weiteren Voraussetzungen und das Verfahren der Beschwerde gelten die Art. 29 ff., 78 ff. und 90 ff. BGG. 4. Mitteilung an: _____ Für den Kantonsgerichtsausschuss von Graubünden Der Vizepräsident Der Aktuar

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