

MKGE 10 Nr. 72

Mkg, 1984-12-05, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/mkg_MKGE_10_Nr_72

FR: ATMC 10 n° 72

IT: STMC 10 n. 72

Volltext

Nr. 72 238 sondere fiel ihm auf, das s beim Starten des Motors das Bremspedal zuwenig Widerstand hatte, so dass man es fast durchdrücken konnte. Nach Darstel- lung dieses Zeugen wirkten die Bremsen im damaligen Zeitpunkt n ur noch wenig. Kpl N. , de r de m Werkstattchef Kpl S. funktionsmassig zugeteilt w ar, wusste ebenfalls, dass die Bremsen der PLS nicht in Ordnung waren, als der Beschwerdeführer ihn am Unfalltag aufsuchte und von ihm den Fahrzeug- schlüssel herausverlangte. N ach de r Darstellung von Kpl S. hatte Bmfhr K. ihn am Donnerstag, den 14. April 1983 über den schlechten Zustand der Bremsen unterrichtet. Kpl S. behielt den ihm von Bmfhr K. am Freitag, dem 15. April1983 übergebenen Fahrzeugschlüssel bis Samstagmorgen auf sich und hangte ihn dann an das Schlüsselbrett im abgeschlossenen Werkstatt- raum (Shelter), wo die Schlüssel der defekten Fahrzeuge aufbewahrt wur- den und von der Truppe im Unterschied zu den im KP befindlichen Schlüs- seln nicht behandelt werden konnten. Am Montag, 18. April1983, begab sich Kpl S. mit Fw B. zur defekten PLS in der Kiesgrube 1. Mit dem Unfall- fahrzeug fuhr Kpl S. anschliessend aus hier nicht weiter interessierenden Gründen in die Kiesgrube 2. Dabei stellte er selber die sehr schwache Bremswirkung fest. Weil er das Fahrzeug und den Defekt kannte, war er trotzdem in der Lage zu fahren. Der Zeuge S. vereinbarte dann mit Fw B., dass die PLS auf dem Platz stehen bleibe und auf deren Überführung in die Reparaturwerkstatte verzichtet werde. Am Unfalltag (19.4.83), vor dem Mittagessen, untersuchte Kpl S. mit Mech Z. die PLS an Ort und Stelle. Anschliessend trug er den Defekt in die Reparaturkontrolle ein. Mangels Arbeitskräften hatte er die Reparatur aufMittwochmorgen vorgesehen. Fw B. warwährend der Arbeit mit der PLS amMontag, 18. April1983, von Kpl S. auf die defekten Bremsen aufmerksam gemacht worden und konnte sich persönlich von der Reparaturbedürftigkeit derselben überzeugen. Auch nach de n Feststellungen von F w B. wirkten di e Bremsen bei Beendigung de r Ar bei t kaum mehr, weshalb er die Reparatur des Fahrzeugs anordnete; ins- besondere veranlasste Fw B., dass das Fahrzeug vor Behebung des Brems- defektes nicht mehr zur Reparaturwerkstatte zurückgefahren wurde. Noch am Mittag des Unfalltages benützte Fw B. das Unfallfahrzeug, was ihm deshalb möglich war, weil er mit demselben sehr vertraut war un d auf dem ebenen Boden die Handbremse zum Verlangsamem der Fahrt oder zum Anhalten zu Hilfe nehmen konnte. Dass die ungenügend funktionierende Fussbremse als Unfallursache anzusehen ist, ergibt sich aus den Expertisen und der ergänzenden Zeugen- befragung des Sachverständigen B.: Die Fahrzeugexpertise des Sachver- standigen E. kam im wesentlichen zum Schluss, es liege ein Defekt am hydraulischen System der Bremsanlage vor, der zu einem Ausfall der hydraulischen Fussbremse infolge Bremsflüssigkeitsmangels geführt habe; der Defekt hatte gemass dieser Expertise vom Fahrer vor allem darum fest- gestellt werden müssen, weil der Bremspedalbetriebsweg immer langer geworden und anschliessend infolge Bremsflüssigkeitsmangels vollständig

239 Nr. 72 durchgefallen sei; ein anderer für den Absturz ursachlicher Defekt könne ausgeschlossen werden. In seiner Ergänzungsexpertise halt Adj UofB. fest, dass der Bmfhr zum Anlassen des Motors das Bremspedal des Unfallfahr- zeuges hinunterdrücken muss; für den Spezialisten hingegen bestanden noch zwei weitere Möglichkeiten, den Motor in Betrieb zu setzen. Schliess- lich gab Adj Uof B. anlässlich der Hauptverhandlung vom 10. Juli 1984 vor dem Militärappellationsgericht 2 B als sachverständiger Zeuge zu Protokoll, das Fahrzeug lasse sich mit wenig Bremsflüssigkeit starten, die Bremsen seien aber in diesem Fali ungenügend; ausserdem müsse der Fahrer schon beim Starten, das heisst bei Hinunterdrücken des Bremspedals merken, dass etwas mit den Bremsen nicht stimme; von seiner Ausbildung her habe Bmfhr M. keine Kenntnis davon gehabt, wie eine PLS anders als normal (gemeint durch Hinunterdrücken des Bremspedals; vgl. dazu auch Regle- ment 57.108 d «Die Pneuladeschaukel58», Ausgabe 1959 Ziff. 21. Anlassen des Motors) angelassen werden könne. B.- Mit Urteil vom 26. Oktober 1983 sprach das Divisionsgericht Lt K. d er fahrlassigen Tötung schuldig un d bestrafte ihn mit e in em M ona t Gefang- nis, wobei es ihm den bedingten Strafvollzug bei einer Probezeit von zwei Jahren gewährte. C.- Auf Appellation des Beschwerdeführers hin bestätigte das Militar- appellationsgericht 2 B mit Urteil vom 10. Juli 1984 das divisionsgerichtliche Urteil. D.- Gegen das U rteil des Militärappellationsgerichts 2 B er ho b d er amt- liche Verteidiger von Lt K. form- und fristgerecht Kassationsbeschwerde mit den Anträgen, der vorinstanzliche Entscheid sei aufzuheben, Lt K. sei von der Anklage der fahrlassigen Tötung freizusprechen, un des sei ihm eine angemessene Entschädigung zuzusprechen. Der Auditor schloss auf Abweisung der Beschwerde. Aus den Erwiigungen: I.- a) Soweit d er Beschwerdeführer sein e Freisprechung verlangt, ist auf die Kassationsbeschwerde nicht einzutreten. Wird sie namlich gutge- heissen, ist si e an di e Vorinstanz zur N eubeurteilung zurückzuweisen (Art. 191 Abs. 1 MStP). D er Beschwerdeführer gibt nicht ausdrücklich an, welche der in Art. 185 MStP abschliessend aufgezählten Kassationsgründe er anru- fen will. Er wirft der Vorinstanz vor, di e Begriffe de r pflichtwidrigen Unvor- sichtigkeit und des (natürlichen und adäquaten) Kausalzusammenhanges zwischen se ine m V erhalten un d d em tödlichen U nfall von Bmfhr M. unrich- tig angewandt zu haben. Damit macht er zunächst einmal eine Verletzung des materiellen Strafgesetzes gemäss Art. 185 Abs. 1 Bst. d geltend, und zwar auch insoweit als er die Annahme der Vorinstanz rügt, der natürliche Kausalzusammenhang sei zu bejahen. Das Militarkassationsgericht ist zwar an die Feststellung des Sachrichters, ob zwischen dem Verhalten des Taters

Nr. 72 240 und dem strafbaren Enderfolg ein natürlicher Kausalzusammenhang bestehe oder nicht, an sich gebunden; bei seiner Rechtskontrolle darf es jedoch stets dann eingreifen, wenn in der Kassationsbeschwerde geltend gemacht wird, der Sachrichter sei bei seiner Entscheidung von einem bun- desrechtswidrigen Begriff des natürlichen Kausalzusammenhanges ausge- gangen. Denn die Frage, ob dem so sei oder nicht, ist eine Rechtsfrage (BGE 103 IV 291 E. 1, 101 IV 152 E. 2 b). Ausserdem nimmt der Beschwerdeführer den Standpunkt ein, einige wesentliche tatsächliche Feststellungen des angefochtenen Urteils wider- sprachen dem Ergebnis des Beweisverfahrens. Er beruft sich damit sinnge- mass auf Art. 185 Abs. 1 Bst. f MStP als Kassationsgrund. , b) Bei Kassationsbeschwerden, die sich auf Art. 185 Abs. 1 Bst. d, e oder f MStP stützen, ist das Militarkassationsgericht nicht an die Begrün- dung der Beschwerde gebunden (Art. 189 Abs. 4 MStP). Vielmehr prüft es Rechtsfragen wie beispielsweise die Auslegung und Anwendung des Begriffs der Fahrlassigkeit frei (MKGE vom 12.2.82 i.S. Th., E. 1; 8 N r. 37 E. 1). Zu den frei überprüfbaren Rechtsfragen gehört im vorliegenden Fali di e

Beurteilung der Voraussehbarkeit des Erfolges, des natürlichen und adäquaten Kausalzusammenhanges, namentlich auch die Vorwerfbarkeit einer Unterlassung als Erscheinungsform der Pflichtwidrigkeit (MKGE 8 Nr. 37 E. 1). Hingegen ist das Militärkassationsgericht an die tatsächlichen Feststellungen im Urteil der Vorinstanz gebunden, soweit diese dem Ergebnis des durchgeführten Beweisverfahrens nicht widersprechen (Art. 185 Abs. 1 Bst. f MStP; vgl. MKGE vom 12.2.82 i.S. Th.; 7 Nr. 50).

2.- Nach dem angefochtenen Urteil des Militärappellationsgerichtes unterliess es der Beschwerdeführer, sich um die Fahrtüchtigkeit der PLS zu kümmern und den verunfallten Bmfr M. bei der Befehlserteilung auf den mangelhaften Zustand des Fahrzeuges aufmerksam zu machen. 3.- Es ist vorab zu prüfen, ob der Beschwerdeführer gegenüber Bmfr M. eine Garantenstellung innehatte und demzufolge zur Abgabe einer Warnung bei der Befehlserteilung verpflichtet war (zur Garantenpflicht vgl. MKGE 8 Nr. 37 Erw. 2 sowie BGE 108 IV 5/6 Erw. 1. b und dortige Verweisungen). Diese Frage ist zu bejahen, denn es kann nicht zweifelhaft sein, dass der Beschwerdeführer als Offizier und Vorgesetzter für seine Untergebenen verantwortlich und verpflichtet war, alles Zumutbare zu tun, um sie vor Schaden zu bewahren. Ob sich der Beschwerdeführer um den Zustand des Fahrzeuges hatte kümmern und den Defekt hatte kennen müssen, ist beim Verschulden zu prüfen. 4.- Der Beschwerdeführer bestreitet den Kausalzusammenhang zwischen seinem Verhalten und dem Tod von Bmfr M. Die Verteidigung wirft der Vorinstanz zunächst vor, sie sei bei ihrer Entscheidung von einem bundesrechtswidrigen Begriff des natürlichen Kausalzusammenhanges ausgegangen; die unterlassene Aufklärung beziehungs-

241 Nr. 72 weise Warnung von Bmfr M. könne nicht die natürliche Ursache des Unfalls sein, da einwandfrei erwiesen sei, dass Bmfr M. den Zustand des Bremssystems anhand des Bremspedalbetriebsweges spätestens beim Anlassen des Motors der PLS gekannt, das heisst bemerkt habe, dass er das Bremspedal praktisch ohne Widerstand habe durchdrücken können. Nach Ansicht der Verteidigung widersprechen die wesentlichen tatsächlichen Feststellungen des angefochtenen Entscheids betreffend einen möglichen Fehler des verunglückten Wehrmannes dem Ergebnis des Beweisverfahrens. Damit macht der Beschwerdeführer auch den Kassationsgrund von Art. 185 Abs. 1 Bst. f MStP geltend. Die Rüge ist unbegründet. Was die natürliche Kausalität zwischen dem Fahrbefehl des Beschwerdeführers und dem tödlichen Absturz anbelangt, so ist sie als Tatfrage von den Vorinstanzen bejaht worden. Das Militärkassationsgericht ist unter dem Vorbehalt von Art. 185 Abs. 1 Bst. f MStP durch diese Feststellungen gebunden. Der Begriff des natürlichen Kausalzusammenhanges zwischen dem Verhalten des Täters und dem strafbaren Enderfolg setzt stets wie bei den Begehungsdelikten so auch bei den (echten und unechten) Unterlassungsdelikten voraus, dass das Verhalten des Täters nicht bloss möglicherweise - oder wahrscheinlicherweise -, sondern mit einem hohen Grad der Wahrscheinlichkeit oder mit an Gewissheit grenzender Wahrscheinlichkeit die Ursache des strafbaren Enderfolgs sei (BGE 101 IV 220 E.2 und dort zitierte Literatur). Die Frage, mit welcher Wahrscheinlichkeit die vom Beschwerdeführer erwartete aber unterlassene Handlung den tödlichen Unfall abgewendet hatte, fällt in den Rahmen der natürlichen Kausalität, mithin in den Bereich des Tatsächlichen (BGE 103 IV 291 E. 1 mit Hinweisen). Bei Unterlassungsdelikten- und vorliegend handelt es sich um diese Deliktsform- sind nach neuerer Praxis des Bundesgerichts hinsichtlich der Kausalität die Unterlassungen hypothetisch zum eingetretenen Erfolg in Beziehung zu setzen. Der Kausalzusammenhang ist nur dann gegeben, wenn die erwartete Handlung nicht

hinzugedacht werden könnte, ohne dass der Erfolg höchstwahrscheinlich entfiel (BGE 108 IV 7 f.; 105 IV 14 f.). Inwiefern die vorinstanzliche Entscheidung auf einer willkürlichen Beweiswürdigung beruhen soll, ist unerfindlich. Die Unterlassung der Fahrzeugprüfung und der Aufklärung des Befehlsempfangers über den Bremsdefekt durch seinen Vorgesetzten stellen Glieder in der Kausalkette dar, welche zur Tötung von Bmfr M. führten. Der Fehler in der Betrachtungsweise der Verteidigung liegt darin, dass sie den natürlichen Kausalzusammenhang erst mit der Handlungsweise des Verunfallten einsetzen lässt. Mit andern Worten ist die natürliche Kausalität auch dann gegeben, wenn ein allfalliges fehlerhaftes Verhalten des Verunfallten mitursächlich zum Unfall geführt haben sollte, also selbst dann, wenn Bmfr M. fehlende Bremswirkung beim Starten des Motors festgestellt und es unterlassen hat, auf der Fahrt noch rechtzeitig die Handbremse zu betätigen. Von einer offensichtlich mangelhaften, das heisst willkürlichen Beweiswürdigung

Nr. 72 242 dürfte die Vorinstanz kann in diesem Punkte ebensowenig die Rede sein wie von einer unrichtigen Rechtsanwendung. Ob dagegen die Voraussetzungen für einen adäquaten, das heisst für einen rechtserheblichen Kausalzusammenhang vorliegen, ist eine Rechtsfrage und wird deshalb vom Militärkassationsgericht in Übereinstimmung mit der bundesgerichtlichen Rechtsprechung grundsätzlich stets frei geprüft (BGE 101 IV 31,291 E.2; MKGE vom 12.2.82 i.S. Th. E.7 mit Hinweisen). Nach ständiger Bundesgerichtspraxis ist eine adäquate Kausalität gegeben, wenn eine Ursache nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge geeignet war, einen Erfolg herbeizuführen oder zu begünstigen. Eine rechtserhebliche Kausalität ist hingegen zu verneinen, wenn die natürliche Verursachung soweit ausserhalb der normalen Lebenserfahrung liegt, dass die Folge nicht zu erwarten war (vgl. etwa BGE 103 IV 291, 100 IV 283 f., 92 IV 87). Für die Frage der Adäquanz ist es ohne Belang, ob vorauszusehen war, dass sich die Ereignisse bis in alle Einzelheiten genau so abspielen würden, wie sie sich tatsächlich abgespielt haben (BGE 92 IV 87). Allerdings müssen in die zur Prüfung der Rechtserheblichkeit des Kausalzusammenhanges anzustellende Prognose auch entfernte Möglichkeiten miteinbezogen werden. Lediglich ganz entfernte Zufälligkeiten, die das Leben vernünftigerweise ausser Acht lässt, sind nicht zu berücksichtigen. Auch die Praxis des Militärkassationsgerichts hat sich diesen Überlegungen weitgehend angeschlossen (MKGE vom 12.2.82 i.S. Th. E.7 mit Hinweisen). Konkret stellt sie somit im vorliegenden Fall die Frage, ob die Unterlassung der Fahrzeugprüfung und der vom Beschwerdeführer an Bmfr M. ohne entsprechende Warnung gerichtete Fahrbefehl nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge geeignet waren, dessen Unfalltod herbeizuführen oder zu begünstigen. Das Beweisverfahren hat, worauf die Verteidigung zu Recht hinweist, ergeben, dass Bmfr M. das Bremspedal beim Starten des Motors der PLS hinuntergedrückt haben muss. Dabei hatte er auch, wie seine Vorgänger, den mangelhaften Zustand der Fussbremse wohl erkennen müssen. Ob er diesen Gedankengang subjektiv in seinem Bewusstsein auch nachvollzogen hat, lässt sich naheliegenderweise nicht mehr ermitteln. Die gesamten Umstände sprechen eher dagegen. Ebensowenig liess sich der genaue Unfallhergang rekonstruieren, namentlich liess sich auch nicht mehr feststellen, ob er mit dem Fahrzeug falsch manövriert hat oder falsche Manipulationen vorgenommen oder richtige unterlassen hat. Nur soviell lässt sie sagen, dass unmittelbar kausal für den Sturz in die Kiesgrube die Tatsache war, dass Bmfr M. mit der PLS überhaupt gefahren ist. Selbst wenn man aber zugunsten des Beschwerdeführers unterstellt, der Verunfallte habe die Mangelhaftigkeit der Bremse tatsächlich beim Starten des Motors festgestellt und

dazu nichts gegenüber dem Beschwerdeführer bemerkt, so lag ein solches Verhalten noch keineswegs ausserhalb jeder Erwartung. Wie gesagt lässt sich aber entgegen der Ansicht der Verteidigung aufgrund des Beweisergebnisses nicht mit Sicherheit sagen, Bmfhr M. habe das Wissen

243 Nr. 72 um die schadhafte Bremse vor der Abfahrt mit der PLS tatsächlich besessen. Dem diesbezüglichen Vorwurf der willkürlichen Beweiswürdigung ist daher der Boden entzogen. Aus dem Umstand, dass Bmfhr M. den sich in der Nahe aufhaltenden Beschwerdeführer nicht auf die mangelhafte Bremse angesprochen hat, leitet die Verteidigung ab, dass der Verunfallte habe die zum Unfall führende Kausalkette in Gang gesetzt und vollumfänglich allein und unabhängig von Drittpersonen beherrscht von einer offensichtlichen Selbstgefährdung gesprochen werden müsse. Abgesehen davon, dass sich für die Richtigkeit dieser Annahme in den Akten nicht die geringsten Anhaltspunkte finden, erscheint sie auch als reichlich wirklichkeitsfremd. Der Argumentation der Verteidigung liegt die stillschweigende aber wie ausgeführt gänzlich unbewiesene Voraussetzung zugrunde, dass der Verunfallte habe den Bremsdefekt nicht nur erkennen müssen, sondern auch tatsächlich subjektiv erkannt und sich überdies höchst leichtfertig aus eigenem Antrieb über die sich abzeichnende Gefahr hinweggesetzt. Damit wird jedoch auch die damalige dienstliche Situation vollkommen verkannt. Ein solcher Versuch, die damaligen Geschehnisse und Umstände unmittelbar vor dem Unfall in der geschilderten Art zu deuten, geht an der Wirklichkeit des militärischen Alltags vorbei, lässt sie doch die Befehlserteilung durch den Vorgesetzten und den auf dem Untergebenen lastenden Erwartungsdruck gänzlich ausser Betracht. Unstreitig hat jedoch der Beschwerdeführer durch seinen unvorsichtigen Befehl zuallererst eine mindestens latente gefährliche Situation für den Fahrer geschaffen. Selbst wenn der Verunfallte von sich aus die Mangelhaftigkeit der Bremswirkung beim Starten des Motors erkannt haben sollte, so hätte sich eine Warnung seitens des Beschwerdeführers keineswegs erübrigt. Für den Bmfhr M. musste die Ausführung des Befehls nämlich solange im Vordergrund stehen, als sein Vorgesetzter ihn nicht auf den mangelhaften Zustand seines Fahrzeuges aufmerksam machte. Wichtig erscheint an dieser Stelle der Hinweis, dass Bmfhr M. in der Eile und zufällig vom Beschwerdeführer zur Fahrt mit der PLS herangezogen worden ist. Überdies war er mit dem Unfallfahrzeug nicht besonders vertraut, und vor allem stand dem Verunfallten nicht genügend Zeit für eine eingehende Prüfung des Fahrzeuges auf seine Betriebssicherheit zur Verfügung. Ausserdem bestand für Bmfhr M. im Unterschied zum Beschwerdeführer kein konkreter Anlass zu einer solchen Untersuchung. Bei einer geeigneten Warnung des Verunfallten durch den Beschwerdeführer hätten sich die folgenden Ereignisse höchstwahrscheinlich anders abgespielt und der Unfall wäre mit hoher Wahrscheinlichkeit vermieden worden, sei es dass der Beschwerdeführer seinen Fahrbefehl doch noch zurückgenommen hätte, sei es dass Bmfhr M. ganz besondere Vorsicht auf der Fahrt hätte walten lassen, insbesondere auch unter Zuhilfenahme der Handbremse. Auch die sogenannte Risikoerhöhungstheorie führt zu keinem andern Ergebnis. Nach derselben ist der eingetretene Erfolg dem Täter dann als kausal zuzurechnen, wenn er mit seinem Verhalten die Gefahr, die sich in der Folge ver-

Nr. 72 244 wirklich hat, in einem erheblichen Umfang geschaffen, erhöht oder pflichtwidrig nicht vermindert hat. Es lässt sich nicht ernstlich bezweifeln, dass der Beschwerdeführer den Verunfallten allein schon durch seine Befehlserteilung in eine Gefahrensituation gebracht hat, die sich in der Folge verwirklicht hat. Er hat diese Gefahr

pflichtwidrig durch Unterlassung der Warnung in erheblichem Masse nicht vermindert, und zwar unabhängig davon, ob sich der Verunfallte beim Anlassen des Motors sogleich über die Tragweite des Bremsdefektes Rechenschaft gab oder nicht. Der Geschehensablauf lag zweifellos nicht ausserhalb jeder normalen Lebenserfahrung. Entgegen der von der Verteidigung vertretenen Auffassung geht es nicht an, unter Hinweis auf Ziff. 321 des Reglementes 61.3 d («Motorwagendienst», MWD 72) die Verantwortung am Unfall auf den für die Betriebssicherheit grundsätzlich verantwortlichen Fahrer abzuwälzen. Mit dieser Begründung würde der Anwendungsbereich der reglementarisch vorgesehenen Verpflichtung des Fahrers zur ordnungsgemässen Wartung und Kontrolle seines Fahrzeuges unbesehen um die besonderen Umstände im Einzelfall und ohne Rücksicht auf die Erfordernisse militärischer Disziplin und Hierarchie in unzulässiger Weise ausgedehnt. Dass Bmfhr M. seinerseits den Beschwerdeführer allenfalls auf den Mangel am Fahrzeug hätte ansprechen sollen, dies aber unterlassen hat, vermag die Handlungsweise des Beschwerdeführers nicht zu entschuldigen? Nach der Rechtsprechung des Militärkassationsgerichtes ist es mit dem hierarchischen Aufbau der Armee und mit den Prinzipien der Disziplin nicht vereinbar, dass Untergebene die Innehaltung der Verpflichtungen ihrer Vorgesetzten kontrollieren, ausser dass eine manifeste Gefahr festgestellt ist (MKGE 8 Nr. 37 E.4 mit Hinweisen). Eine solche allseits offenbare und aktuelle Gefahr bestand aber im allein entscheidenden Zeitpunkt, beim Anlassen des Motors, „noch nicht. Bmfhr M. war daher unter diesem Gesichtspunkt nicht verpflichtet, den allenfalls von ihm festgestellten Bremsdefekt sofort zur Sprache zu bringen, auch wenn dies sicherlich tunlich gewesen wäre. -Selbst wenn man im Verhalten von Bmfhr M. ein gleichfalls ursächliches Mitverschulden sehen wollte - was aufgrund des Beweisergebnisses aber nicht feststeht - so schliesst es in solches die Fahrlässigkeit des Beschwerdeführers nicht aus. Abgesehen davon, dass ein eigentliches Fehlverhalten des Verunfallten nicht rechtsgenügend nachgewiesen ist, oblag es in der gegebenen Situation, in welcher die Beteiligten zudem unter grossem Zeitdruck standen, vor allem dem Beschwerdeführer, auf den Defekt hinzuweisen. Aus allen diesen Gründen ist der rechtserhebliche Kausalzusammenhang zu bejahen. Dass kein aussergewöhnliches Verhalten des Verunfallten oder ein anderer ganz aussergewöhnlicher Umstand die Verantwortung des Angeklagten auszuschliessen vermag, ergibt sich aus den vorstehenden Erwägungen. Die Kassationsbeschwerde erweist sich sowohl unter dem Blickwinkel von Art. 185 Abs. 1 Bst. d MStP als auch von Bst. f derselben Gesetzesbestimmung als unbegründet und ist daher abzuweisen.

245 Nr. 72 5.- Der Beschwerdeführer bestreitet, fahrlässig gehandelt zu haben. Es ist vorerst zu prüfen, was im Falle des Beschwerdeführers unter Fahrlässigkeit gemäss Art. 15 Abs. 3 MStG zu verstehen ist und wie dieser Begriff auf den vorliegenden Sachverhalt anzuwenden ist. In erster Linie gilt es abzuklären, ob der Beschwerdeführer bei der Befehlserteilung an Bmfhr M. jene Vorsicht nicht beobachtet hat, zu der er nach den Umständen und nach seinen persönlichen Verhältnissen verpflichtet gewesen wäre. Pflichtwidrig unvorsichtig hat sich der Beschwerdeführer dann verhalten, wenn er vom Defekt an den Bremsen des Unfallfahrzeuges wusste oder sich jedenfalls von der mangelhaften Bremswirkung nach den konkreten Umständen hätte überzeugen müssen, diese Prüfung aber unterliess und dem Bmfhr den Fahrbefehl gleichwohl erteilte, ohne auf den mangelhaften Zustand des Fahrzeuges aufmerksam zu machen. Es sind die Verwerfbarkeit der erwähnten Unterlassungen und die Voraussehbarkeit des Erfolgseintrittes zu prüfen. Die Vorinstanz hat zu Recht darin eine Verletzung der

Sorgfaltspflicht erblickt, dass sich der Beschwerdeführer im einzelnen nicht um die Fahr- tüchtigkeit der PLS kümmerte, bevor er Bmfr M. den Verschiebungsbe- fehl erteilte. Eine solche Überprüfung durch de n vorgesetzten Offizier drängte sich aus verschiedenen Gründen geradezu auf: Am Samstag, dem 16. April 1983, hatte der Beschwerdeführer mit dem Werkstattchef Kpl S. einen harten Wortwechsel, weil dieser den Schlüssel zum Unfallfahrzeug nicht herausgeben wollte mit der Begründung, nach Aussagen vom Bmfr K. seien die Bremsen defekt. Ausserdem bewahrte Kpl S. in jenem Zeitpunkt den Schlüssel im Shelter auf. Erst auf dessen aus- drücklichen Befehl gab er de m Beschwerdeführer de n Schlüssel hera us. De r Beschwerdeführer raumt ein, dass ihn Kpl S. auf irgendeine Panne an dieser PLS aufmerksam gemacht und ihm gesagt habe, man solle mit diesem Fahr- zeug nicht rnehr fahren. Dieses Wissen des Beschwerdeführers war, entge- gen der Auffassung der Verteidigung, nicht ohne Bedeutung für die Frage der Sorgfaltspflicht des Beschwerdeführers am Unfalltag. Obschon das Unfallfahrzeug in der Zeit vom 16. bis 19. April 1983 benützt worden war, russte der Beschwerdeführer den Schlüssel wiederum beim Shelter abho- len, also an dem Ort, an welchem die Schlüssel der defekten Fahrzeuge auf- bewahrt wurden. Wäre das Fahrzeug zwischenzeitlich repariert worden, was der Beschwerdeführer angenommen haben will, so ist überhaupt nicht ein- zusehen, weshalb der Fahrzeugschlüssel irnrner noch im Shelter hing. Schon dieser Umstand allein hätte beim Beschwerdeführer Zweifel wecken rnüs- sen an de r Betriebssicherheit des Fahrzeuges. Zumindest hätte er si eh a be r fragen müssen, o b di e Reparatur tatsächlich mittlerweile ausgeführt worden war. Darüber hätte er sich ohne Verzug informnieren können und rnüssen. Die Unterschiede in den Aussagen zwischen Kpl S. und dem Beschwerde- führer spielen im Hinblick auf di e späteren U rnstände am U nfalltag insofern eine gewisse Rolle, als es nicht gänzlich belanglos erscheint, dass der

Nr. 72 246 Beschwerdeführer wenigstens die Art des Defektes, eben eines solchen an der Bremse, schon einige Tage vor dem Unfalltag kannte. Dass er über das Ausmass des Bremsdefektes im einzelnen nicht Bescheid wusste, fällt dem- gegenüber bei der Beurteilung seiner Sorgfaltspflicht nicht entscheidend ins Gewicht. Es ist nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz auf die Zeugen- aussage von Kpl S. abstellte und annahm, der Beschwerdeführer sei bereits am 16. April 1983 über den Defekt an den Bremsen ins Bild gesetzt worden. Unbegründet ist unter dem Gesichtswinkel der Willkürprüfung auch die Kritik der Verteidigung an der Würdigung der Zeugenaussage von Kpl N. durch die Vorinstanz. Als der Beschwerdeführer am Unfalltag beim Shelter vorbeiging, traf er Kpl N. an, von dem er den Schlüssel zum Unfallfahrzeug herausverlangte. In seiner ersten Einvernahme hatte Kpl N. ausgesagt, seine Gegenfrage an den Beschwerdeführer habe gelautet: «Ist das jene PLS, an der die Bremsen defekt sind?» Nach Darstellung desselben Zeugen in dessen Einvernahme vor Divisionsgericht fragte dieser den Beschwerde- führer «Ist es die mit der Bremse?», worauf Lt K. mit J a geantwortet habe; da bei präzisierte de r Zeuge, dass er das Wort «defekt» nicht verwendet ha be. Diese letzte V ersion hat di e V orinstanz ihrer Beweiswürdigung zugrundegelegt. Der Beschwerdeführer bestätigte in der Untersuchung im wesentlichen den Ablauf dieser Begegnung; er machte einzig geltend, Kpl N. ha be ihm di e erwähnte Frage sinngemäss gestellt. Die Verteidigung stellt si eh un t er Berufung auf das V ertrauensprinzip auf de n Standpunkt, di e T at- sache, dass der Beschwerdeführer nach dem Schlüssel für die PLS gefragt ha be, beinhalte konkludent di e Frage nach dere n Betriebssicherheit; :w er nämlich nach dem Schlüssel eines Fahrzeuges frage, könne davon ausgehen, dass ihm der Partner den Schlüssel nur dann aushändige, wenn das betref- fende Fahrzeug auch betriebssicher sei, beziehungsweise dass der Partner

ihn andernfalls mindestens entsprechend warne; zudem habe in der Gegenfrage von Kpl N. offensichtlich der Hinweis gefehlt, dass die Bremse defekt sei, da dieser ja nur von der Bremse, nicht aber von der defekten Bremse gesprochen habe. Diese Deutung des Wortwechsels ist abwegig. Der Vorinstanz ist darin beizupflichten, dass die Erwähnung der Bremsen durch Kpl N. nur dem Sinn haben konnte, beim Beschwerdeführer die Frage nach der Fahrtüchtigkeit wachzurufen, zumal im Shelter ja nur die Schlüsselreparaturbedürftiger Fahrzeuge hingen. Anders ausgedrückt enthielt die Gegenfrage von Kpl N. in der gegebenen Situation schon eine für jedermann erkennbare Warnung. Das aufgeworfene Problem der Verletzung des Vertrauensprinzips durch Kpl N. stellt sich daher gar nicht. Richtig ist, dass Kpl N. dem Schlüssel dem Beschwerdeführer anstandslos aushändigte, ohne, wie vorher Kpl S., dagegen zu opponieren. Entgegen der Ansicht der Verteidigung durfte der Beschwerdeführer daraus aber nicht auf die Betriebssicherheit der PLS schliessen. Dass der Beschwerdeführer diese Überlegung anstellte, leuchtet umso weniger ein, als er sich bereits am 16. April 1983 über die nachhaltig vertretenen und berechtigten Einwände von Kpl S. hin-

247 Nr. 72 weggesetzt und in Kenntnis des damaligen Mangels am Fahrzeug gestützt auf seine Befehlsgewalt die Herausgabe des Schlüssels erzwungen hatte. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang aber noch ein ganz anderer Gesichtspunkt: Nach der unbestritten gebliebenen Aussage von Kpl N. hatte ihm der Beschwerdeführer anlässlich des gleichen Gespräches erklärt, Fw B. warte in der Kiesgrube; daraus habe er, Kpl N., geschlossen, dass B. als technischer Fw der Werkstatt sich des Fahrzeuges annehmen würde. Es leuchtet ein und bedarf keiner weiteren Begründung, dass Kpl N. bei dieser Sachlage keinerlei Grund hatte, sich einer Aushändigung des Schlüssels zu widersetzen, was der Beschwerdeführer wissen musste. Schliesslich ist auch der Einwand des Beschwerdeführers nicht stichhaltig, er habe wegen der Verschiebung der PLS in der Zeit vom 16. auf den 19. April 1983 von der Kiesgrube 1 in die Kiesgrube 2 davon ausgehen dürfen, die PLS sei betriebssicher, da sie andernfalls über diese Strecke gar nicht hätte verschoben werden können und dürfen. Diese Annahme drangte sich keineswegs zwingend auf. Denkbar war ohne weiteres auch die Möglichkeit, dass erst nach der Verschiebung eine weitere Verschlechterung der Bremswirkung eintrat, was aufgrund der Aussagen von Fw B. denn auch anzunehmen ist. Ebenso war damit zu rechnen, dass eine geschickte Bedienung durch einen mit dem Fahrzeug vertrauten Fahrer, insbesondere unter Einsatz der Handbremse, eine solche Verschiebung auf dem betreffenden Gelände durchaus noch gestattete. Die Ausführungen der Verteidigung zum Leergewicht des Fahrzeuges und zum Gefälle des Geländes zielen daher am Kern der Sache vorbei und sind auch nicht geeignet, die vorinstanzliche Beweiswürdigung als willkürlich erscheinen zu lassen. Es trifft zwar zu, dass die PLS nicht vorschriftsgemäss für den Einsatz bei der Truppe durch ausserliche Kennzeichnung gesperrt worden war, etwa durch Anbringen eines Pannendreieckes an der Windschutzscheibe oder einer Reparaturetikette am Steuerrad. Dieser Umstand hilft dem Beschwerdeführer jedoch bei der Beurteilung seiner Sorgfaltspflicht nicht weiter, hat er doch nach seiner eigenen Darstellung die PLS vor dem Unfall überhaupt nicht auf solche Zeichen hin untersucht. Zusammenfassend ist folgendes festzuhalten: Der Beschwerdeführer war aufgrund der Umstände und seiner Stellung als Offizier gehalten, vor seiner Befehlserteilung an Bmfhr M. das Unfallfahrzeug, selbst unter grossem Zeitdruck, persönlich in Augenschein zu nehmen, zumal eine solche summarische Überprüfung der Betriebssicherheit nicht aufwendig erschien. Er hatte dann mit Sicherheit festgestellt, dass das defekte Fahrzeug in der Zwischenzeit nicht repariert worden war, un-

d hätte den Fahrbefehl nicht ohne eine entsprechende Warnung an Bmfhr M. erteilen dürfen. Seine Unterlassungen stellen eine pflichtwidrige und vorwerfbare Unvorsichtigkeit dar. Für de n Beschwerdeführer w ar e s zudem angesichts de r konkreten Umstände sowie seiner fachtechnischen Ausbildung und Kenntnisse vor- aussehbar, dass sein Befehl an Bmfhr M., ein mit defekten Bremsen verse-

Nr. 72 248 henes Fahrzeug einzusetzen, den eingetretenen verhängnisvollen Erfolg haben könnte. Die Vorinstanz hat daher den Begriff der pflichtwidrigen Unvorsichtigkeit in zutreffender Weise ausgelegt und auf den für das Mili- tärkassationsgericht verbindlich festgestellten Sachverhalt angewandt. 6.- Die Kassationsbeschwerde erweist sich demnach sowohl unter dem Blickwinkel von Art. 185 Abs. 1 Bst. d MStP als auch von Bst. f derselben Gesetzesbestimmung als unbegründet und ist abzuweisen. 7.- De r amtliche Verteidiger stellt den Antrag, das vom Präsidenten des Militärappellationsgerichtes 2 B auf Fr. 1'800.- bemessene Honorar für sein e anwaltlichen Bemühungen im Militärappellationsverfahren sei auf F r. 3'626.60 gemäss seiner Kostennote vom 9. Juli 1984 anzuheben. Es ist nicht ersichtlich, auf welchen Kassationsgrund si eh d er amtliche Verteidiger stützt. Di e amtlichen V erteidiger erfüllen ihre Aufgabe im Rahmen e in er durch das militärische Rechnungswesen geregelten dienstlichen Verrichtung. Sie beziehen für ihre Amtshandlungen, an denen sie in Uniform teilnehmen, gemäss Ziff. 2 des Anhangs 3 zur Verordnung über die Militärstrafrechts- pflege vom 24.10.79 (MStV) den Sold und die übrigen Kompetenzen ihres Grades, sowie eine Zulage bis zum Solde eines Hauptmanns, wenn sie einen niedrigeren Grad als den eines Hauptmanns bekleiden. Für die Vorberei- . tung einer vorläufigen Beweisaufnahme, Voruntersuchung oder Hauptver- handlung sin d di e amtlichen V erteidiger gemäss Ziffer 4 des Anhangs 3 zur MStV nach Zeitaufwand zu entschädigen, wobei je nach Ausgang des Ver- fahrens de r Oberauditor, der Auditor oder Gerichtspräsident diese auf Ver- ordnungsstufe nicht näher umschriebene Zeitaufwandentschädigung fest- setzt. Die Entschädigung an den amtlichen Verteidiger ist also nicht Bestandteil des Urteils. An dieser im wesentlichen schon unter der Her- rschaft des MStGO un d d er V erordnung über das Rechnungswesen d er Militärjustiz vom 29.5.51 geltenden Regelung hat das auf d en l. J anuar 1980 in Kraft gesetzte neue Recht nichts geändert. Gegen eine Entschädigungs- festsetzung durch den Gerichtspräsidenten ist die Kassationsbeschwerde daher nicht zulässig (Art. 184 MStP; so schon MKGE 8 Nr. 50 E. 4a), weshalb in diesem Punkt auf sie nicht einzutreten ist. 8.- Bei diesem Ausgang des Verfahrens sind die Kosten dem Beschwer- deführer aufzuerlegen (Art. 193 Abs. 1 MStP). (5. Dezember 1984, K. e. MAG 2B)

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