

SO_GERICHTE STBER.2019.24 vom 14. Oktober 2019

SO Obergericht, 2019-10-14, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/so_gerichte_STBER.2019.24

FR: SO_GERICHTE STBER.2019.24 du 14 octobre 2019

IT: SO_GERICHTE STBER.2019.24 del 14 ottobre 2019

Erwägungen

E. 1

Die Vorinstanz ist ■ nach allgemeinen und grundsätzlich zutreffenden Erwägungen zur Beweiswürdigung ■ gestützt auf die Aussagen der Unfallbeteiligten und den Rapport der Polizei sowie die von der Polizei erstellte Skizze des Unfallhergangs von folgendem Unfallhergang ausgegangen:

Der Beschuldigte fuhr am 17. April 2017 mit seinem Personenwagen Mercedes-Benz,, Kontrollschild OW [], auf dem linken Fahrstreifen (von zwei) auf der Verzweigungsrampe A2/A1 in Härkingen von Basel herkommend Richtung Bern. Um 16:05 Uhr herrschte dichter Verkehr, und auf dem entsprechenden Streckenabschnitt konnten die Verkehrsteilnehmer stellenweise nur Schritttempo fahren ("stop-and-go-Verkehr"). Auf Höhe der Spuraufhebung der linken Spur (Verengung von 2 Spuren auf 1 Spur) versuchte der Beschuldigte in eine Lücke vor dem Personenwagen des Zeugen B. ___ auf die rechte Spur zu wechseln, wobei es zu einer leichten Kollision der beiden Fahrzeuge im Bereich des rechten Hecks des Personenwagens des Beschuldigten sowie der linken Front desjenigen des Zeugen kam. Was ausgeschlossen werden kann, ist die Behauptung des Beschuldigten, der Zeuge B. ___ habe sein Fahrzeug absichtlich in das Heck des Wagens des Beschuldigten gelenkt, weil er die Lücke habe schliessen wollen und wütend über dessen "Vordrängeln" gewesen sei. Es ist mit dem gesunden Menschenverstand nicht vereinbar, auf einer dicht befahrenen Autobahn absichtlich eine Kollision zu verursachen, insbesondere, weil die Konsequenzen eines solchen Verhaltens gegenüber dem Ärger des "Vordrängels" viel schwerer wiegen. Zeuge B. ___ schilderte bei seiner Erstbefragung am 17. April 2017 zudem, er habe keine Vollbremsung machen können, da aufgrund des Kolonnenverkehrs eine Kollisionsgefahr mit dem nachfahrenden Fahrzeug vorhanden gewesen sei. Bei der Befragung anlässlich der Verhandlung vom 12. März 2019 gab er dann zu Protokoll, er habe die Lücke nicht absichtlich zugemacht, er sei normal gefahren und überrascht worden. Es ist daher davon auszugehen, dass er nicht unmittelbar bremste, sondern noch eine kleine Strecke weiterfuhr, als der Beschuldigte bereits mit der Einfahrt in die Lücke begonnen hatte. Der Abstand zum Vorderfahrzeug bezifferte der Zeuge B. ___ auf eine Wagenlänge; die Lücke war damit nicht sehr gross. Die kleine Lücke, zusammen mit der Einfahrt in dieselbe durch den Beschuldigten und die kurze Strecke, welche der Zeuge B. ___ noch zurücklegte, führte schliesslich zur Kollision der beiden Fahrzeuge. Es kann aufgrund der Aussagen nicht eindeutig eruiert werden, ob der Beschuldigte in den Personenwagen des Zeugen gefahren ist, oder ob der sich bewegende Personenwagen des Zeugen B. ___ die Kollision verursacht hat oder ob es sich gegebenenfalls um eine Kombination handelte. Zum Zeitpunkt der Kollision befand sich das Fahrzeug des Beschuldigten noch nicht vollständig auf dem rechten Fahrstreifen. Nicht mit Sicherheit erstellt werden kann, ob direkt vor dem Beschuldigten noch ein weiteres Fahrzeug die Spur

gewechselt hat, also in dieselbe Lücke gefahren ist, wie dies der Beschuldigte vorhatte. Es muss davon ausgegangen werden, dass dem nicht so war.

E. 2

Gemäss Art. 26 Abs. 1 SVG hat sich jedermann im Verkehr so zu verhalten, dass er andere in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet. Besondere Vorsicht ist geboten gegenüber Kindern, Gebrechlichen und alten Leuten, ebenso wenn Anzeichen dafür bestehen, dass sich ein Strassenbenützer nicht richtig verhalten wird (Art. 26 Abs. 2 SVG). Rechtsprechung und Lehre haben aus Art. 26 Abs. 1 SVG den sogenannten Vertrauensgrundsatz abgeleitet, der für den Strassenverkehr von zentraler Bedeutung ist. Danach darf jeder Strassenbenützer, der sich selbst korrekt verhält, mangels konkreter Anzeichen für das Gegenteil darauf vertrauen, dass auch die übrigen Verkehrsteilnehmer die Verkehrsregeln einhalten und ihn weder behindern noch gefährden. Selbst derjenige Verkehrsteilnehmer, der sich verkehrsregelwidrig verhält, darf sich auf den Vertrauensgrundsatz berufen, sofern sein Verhalten in keinem Zusammenhang zur strittigen Verkehrssituation steht. Ansonsten schützt der Vertrauensgrundsatz jedoch nur den sich regelkonform verhaltenden Strassenverkehrsteilnehmer (Philipp Weissenberger, Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, 2. Auflage, Zürich/St.Gallen 2014, Art. 26 SVG N 7 und 11 mit Hinweisen).

In BGE 118 IV 277 hat das Bundesgericht die Grenzen des Vertrauensprinzips abgesteckt und diesem feinere Konturen verliehen (mit zahlreichen Hinweisen):

Schranke für den Vertrauensgrundsatz bildet demnach Abs. 2 von Art. 26 SVG, nach welcher Bestimmung besondere Vorsicht geboten ist gegenüber Kindern, Gebrechlichen und alten Leuten, sowie wenn Anzeichen dafür bestehen, dass sich ein Strassenbenützer nicht richtig verhalten wird. Anzeichen für unrichtiges Verhalten eines Strassenbenützers liegen dann vor, wenn aufgrund seines bisherigen Verhaltens damit gerechnet werden muss, dass er sich in verkehrsgefährdender Weise regelwidrig verhalten wird. Jede entfernte Möglichkeit künftigen Fehlverhaltens eines Strassenbenützers genügt hiezu indes nicht. Wollte man schon eine entfernte Möglichkeit als Anzeichen in diesem Sinne verstehen, würde das Vertrauensprinzip aus den Angeln gehoben. Umgekehrt sind unter Anzeichen für unrichtiges Verhalten nicht bloss die Ausgangssituationen schwerer Gefährdungen zu verstehen. Die Rechtsprechung verlangt "konkrete Anzeichen" bzw. "zuverlässige Anhaltspunkte" für das Fehlverhalten eines Strassenbenützers; eine abstrakte Möglichkeit eines Fehlverhaltens genügt jedenfalls nicht. Die Pflicht zur Beobachtung einer erhöhten Sorgfalt gilt auch bei unklaren Verkehrssituationen oder ungewissen Lagen. So hat das Bundesgericht erkannt, ein vortrittsberechtigtes Fahrzeug müsse zwar grundsätzlich seine Geschwindigkeit nicht einmal auf unübersichtlichen Kreuzungen verlangsamen; wenn hingegen die Situation derart konfus und unsicher sei, dass zu vermuten sei, ein anderer Verkehrsteilnehmer werde die Fahrt behindern, müsse der Vortrittsberechtigte seine Geschwindigkeit herabsetzen, auch wenn sie grundsätzlich den Verhältnissen angepasst sei.

Auf das Vertrauensprinzip kann sich gemäss erwähntem Bundesgerichtsentscheid auch der Wartepflichtige berufen. Erlaubt die Verkehrslage dem Wartepflichtigen das Einbiegen ohne Behinderung eines Vortrittsberechtigten, so ist ihm auch dann keine Vortrittsverletzung vorzuwerfen, wenn anschliessend als Folge eines nicht voraussehbaren Verhaltens eines Vortrittsberechtigten dieser bei der Weiterfahrt behindert wird. So muss der Wartepflichtige beim Einbiegen in eine unübersichtliche Kreuzung mangels

gegenteiliger Anzeichen nicht damit rechnen, dass ein Fahrzeug überraschend mit übersetzter Geschwindigkeit auftauchen könnte oder dass ein ihm bereits sichtbarer Fahrzeugführer seine Geschwindigkeit plötzlich stark erhöhen werde, um sich den Vortritt zu erzwingen. Desgleichen darf auch der Überholende grundsätzlich darauf vertrauen, dass sowohl der Überholte wie auch ein aus der Gegenrichtung nahender, bereits sichtbarer Strassenbenützer die eingeschlagene Fahrweise nicht überraschend aufgeben werden. Dies gilt auch, wenn der gefahrlose Ablauf des Überholmanövers vom Verhalten eines noch nicht sichtbaren Verkehrsteilnehmers abhängt. So muss der Überholende bei der Abschätzung des erforderlichen Überholweges nicht mit Fahrzeugen aus der Gegenrichtung rechnen, die mit vorschriftswidriger, weit übersetzter Geschwindigkeit aus der Kurve auftauchen könnten. Im Interesse einer klaren Vortrittsregelung wird jedoch nicht leichthin anzunehmen sein, der Wartepflichtige habe nicht mit der Vorbeifahrt eines Vortrittsberechtigten bzw. mit dessen Behinderung rechnen müssen. Insbesondere bei unübersichtlichen Einmündungen hat der Vortrittsbelastete darauf Rücksicht zu nehmen, dass ein Vortrittsberechtigter auf seiner linken Strassenhälfte oder mit übersetzter Geschwindigkeit auftauchen kann.

E. 3

Vorliegend begegneten sich der Beschuldigte und der Kollisionsgegner in einer geradezu klassisch unklaren Verkehrssituation resp. ungewissen Lage, die darin bestand, dass zwei Spuren zu einer zusammengeführt wurden und in dieser Situation niemand vortrittsberechtigt ist. Diese Situation verpflichtete beide Verkehrsteilnehmer zu besonderer Vorsicht. Das heisst bezogen auf den Beschuldigten, dass er erst dann die Spur hätte wechseln dürfen, wenn aufgrund des Verhaltens des Kollisionsgegners klar war, dass dieser ihn gewähren lässt. Auf der anderen Seite hätte der Kollisionsgegner anhalten müssen, sobald für ihn Anzeichen bestanden hätten, dass der Beschuldigte trotz fehlendem Platz die Spur wechselt. Es stellt sich daher die Frage der Anwendung des Vertrauensgrundsatzes. Ausgehend davon, dass der Kollisionsgegner für den Beschuldigten ersichtlich im Schritttempo weiterfuhr, anstatt anzuhalten, konnte letzterer nicht davon ausgehen, der Kollisionsgegner würde ihm den Vortritt lassen. Mit anderen Worten bestanden nicht nur eine unsichere Verkehrslage, sondern auch Anzeichen für den Beschuldigten, dass der Kollisionsgegner sich in dem Sinne unkorrekt verhalten könnte, dass er nicht anhält. Der Beschuldigte konnte sich daher nicht einfach darauf verlassen, der Kollisionsgegner werde ihn einspuren lassen. In einer solchen «Reissverschlussituation» sind beide sich begegnenden Fahrzeugführer in extremis (wenn keiner sicher sein kann, wie der andere sich verhalten wird) verpflichtet, anzuhalten und sich über die Vorfahrt zu verständigen. Dies haben vorliegend offensichtlich beide nicht getan, weshalb weder der Beschuldigte noch sein Kontrahent ■ welche beide nicht a priori vortrittsberechtigt waren ■ aus dem Vertrauensgrundsatz irgendetwas für sich ableiten können. Der Beschuldigte hat sich daher der Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 34 Abs. 3 SVG in Verbindung mit Art. 90 Abs. 1 SVG schuldig gemacht. Zwar hat er weder eingespurt noch den Fahrstreifen gewechselt, aber seine Fahrrichtung geändert hat er allemal, weshalb Art. 34 Abs. 3 SVG mit der daraus folgenden Pflicht zur Rücksichtnahme zur Anwendung gelangt. Die in Art. 34 Abs. 3 SVG genannten Formen der Fahrrichtungsänderung (wie eben u.a. Einspuren und Wechseln des Fahrstreifens) dürften kaum im Sinne einer abschliessenden Konkretisierung zu verstehen sein. Bei dieser Sachlage kann auch offen bleiben, ob und inwiefern sich der Kollisionsgegner allenfalls ebenfalls schuldig gemacht hat, da dieser vorliegend nicht angeklagt ist. Immerhin sei hier nicht unerwähnt, dass der Kollisionsgegner seine

Fahrriechtung nicht geändert hat und ihm somit höchstens mangelnde Aufmerksamkeit oder die Verletzung der Grundregel von Art. 26 Abs. 1 SVG vorgehalten werden könnte.

VI. Strafzumessung

Das Verschulden des Beschuldigten wiegt offensichtlich sehr leicht, weshalb sich die Busse am unteren Rand des Strafrahmens zu orientieren hat. Die von der Vorinstanz ausgesprochene Bussenhöhe von CHF 300.00, ersatzweise 3 Tage Freiheitsstrafe, ist unter Berücksichtigung der finanziellen Verhältnisse des Beschuldigten sicherlich nicht zu hoch ausgefallen. Eine Erhöhung der Busse kann zufolge des Verschlechterungsverbots (Art. 391 Abs. 2 StPO) ebenfalls nicht in Frage kommen.

VII. Kostenfolgen

Beim vorliegenden Verfahrensausgang sind die Kosten sowohl für das erstinstanzliche Verfahren wie für das Berufungsverfahren dem Beschuldigten aufzuerlegen. Die von der Vorinstanz festgesetzte Höhe der Gerichtskosten ist mit CHF 800.00 angemessen und zu bestätigen. Die Urteilsgebühr im Berufungsverfahren ist auf CHF 1'000.00 festzusetzen, womit die Gesamtkosten mit Auslagen CHF 1'030.00 betragen.

Demnach wird in Anwendung von Art. 90 Abs. 1 i.V.m. Art. 34 Abs. 3 SVG, Art. 106 StGB sowie der Art. 379 ff., 398 ff. und 416 ff. StPO erkannt:

1.A. ___ hat sich der Verletzung der Verkehrsregeln, begangen am 17. April 2017, durch mangelnde Rücksichtnahme bei der Änderung der Fahrriechtung, schuldig gemacht.

2.A. ___ wird verurteilt zu einer Busse von CHF 300.00, ersatzweise zu einer Freiheitsstrafe von 3 Tagen.

3. Die Kosten des erstinstanzlichen Verfahrens mit einer Urteilsgebühr von CHF 500.00, total CHF 800.00, hat A. ___ zu bezahlen.

4. Die Kosten des Berufungsverfahrens mit einer Urteilsgebühr von CHF 1'000.00, total CHF 1'030.00, hat A. ___ zu bezahlen.

Rechtsmittel: Gegen diesen Entscheid kann innerhalb 30 Tagenseit Erhalt des begründeten Urteils beim Bundesgericht Beschwerde in Strafsache eingereicht werden (Adresse: 1000 Lausanne 14). Die Frist beginnt am Tag nach dem Empfang des begründeten Urteils zu laufen und wird durch rechtzeitige Aufgabe bei der Post gewahrt. Die Frist ist nicht erstreckbar. Die Beschwerdeschrift hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift des Beschwerdeführers oder seines Vertreters zu enthalten. Für die weiteren Voraussetzungen sind die Art. 78 ff. und 90 ff. des Bundesgerichtsgesetzes massgeblich.

Im Namen der Strafkammer des Obergerichts

Der Präsident

Marti

Der Gerichtsschreiber

Haussener

E. 4

Am 12. März 2019 erliess der Amtsgerichtspräsident von Thal-Gäu nach durchgeführter Verhandlung mit Befragung des Beschuldigten und des Kollisionsgegners das nachfolgende Urteil:

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