

SO_GERICHTE STBER.2020.13 vom 7. Januar 2019

SO Obergericht, 2019-01-07, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/so_gerichte_STBER.2020.13

FR: SO_GERICHTE STBER.2020.13 du 7 janvier 2019

IT: SO_GERICHTE STBER.2020.13 del 7 gennaio 2019

Erwägungen

E. 1

Der Beschuldigten wird im Strafbefehl vom 19. November 2018, welcher vorliegend die Anklage bildet, eine grobe Verletzung der Verkehrsregeln (Art. 90 Abs. 2 SVG) durch Nichtbeherrschen des Fahrzeuges (Art. 31 Abs. 1 SVG) vorgeworfen, angeblich begangen am 27. Juni 2018, um 17:15 Uhr, in Grenchen, Solothurnstrasse, indem die Beschuldigte als Lenkerin des PW Kia, SO-[], als sie den vor ihr im Schrittempo fahrenden Kolonnenverkehr erblickt habe, abzubremsten versucht habe, dabei aber das Bremspedal verfehlt habe, ins Leere getreten und in der Folge ungebremst mit dem Heck des sich vor ihr befindenden PW VW Golf, BE-[], Lenker B.____, kollidiert sei. Dieser sei durch die Kollision verletzt worden. Durch ihr Verhalten habe die Beschuldigte eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer, insbesondere von B.____, hervorgerufen und dabei zumindest unbewusst grobfahrlässig gehandelt.

E. 2

Die Vorinstanz sah den Vorhalt als erstellt an und sprach die Beschuldigte wegen unbewusst grobfahrlässiger Begehung einer groben Verkehrsregelverletzung schuldig.

E. 3

Die Beschuldigte lässt in der Berufungsbegründung ausführen, die Vorinstanz sei korrekterweise davon ausgegangen, dass sie, die Beschuldigte, den Kolonnenverkehr schon von weitem gesehen habe. Die Rede sei von mehreren hundert Metern. Fakt sei auch, dass sie bereits im Bereich der 60er-Signalisation nur noch mit einer Geschwindigkeit von 55 km/h unterwegs gewesen sei. Im Zeitpunkt, als sie ab dem Gas gegangen sei, habe sie noch etwa 55 km/h auf dem Tacho gehabt; dies bekanntlich weit vor der Kolonne. Davon gehe auch die Vorinstanz aus. Sie, die Beschuldigte, habe den Blick immer auf die Kolonne gerichtet gehabt. Es gebe keine Anhaltspunkte dafür, dass sie den Blick vom Strassenverkehr abgewendet gehabt hätte, sei es durch Abschweifen des Blicks auf ein Mobiltelefon oder auf das Geschehen neben der Strasse. Wohin sie den Fuss beim Loslassen des Gases bewegt habe, habe nicht geklärt werden können. Sie habe zwar vor der Vorinstanz erklärt, dass sie nicht gleich sofort auf die Bremse gegangen sei. Damit habe sie jedoch noch nichts über die Position des (rechten) Fusses gesagt. Sie habe damit lediglich zum Ausdruck gebracht, dass sie nicht sogleich gebremst habe. Umgangssprachlich bedeute die Aussage «ich gehe nicht auf die Bremse» bzw. «ich gehe auf die Bremse», man bremse nicht bzw. man bremse. Gemeint sei also der Bremsvorgang als solcher. Wenn sie erklärt habe, sie sei nicht sofort auf die Bremse gegangen, heisse dies nicht, dass sie nicht den Fuss zur Bremse hin bewegt gehabt hätte. Die Vorinstanz gehe also fehl in der Annahme, sie, die Beschuldigte, hätte nach dem Loslassen des Gaspedals noch keine Bremsbereitschaft erstellt gehabt. Beim Betätigen des Bremspedals sei es zum Fehltritt zwischen Gas- und

Bremspedal gekommen. Die Vorinstanz habe angenommen, sie, die Beschuldigte, habe gar noch ein zweites Mal auf die Bremse drücken wollen und dabei das Bremspedal ein zweites Mal verfehlt. Dies entspreche aber nicht den Tatsachen. Sie, die Beschuldigte, habe nie erklärt, noch zu einem zweiten Bremsvorgang angesetzt zu haben. Sie habe vielmehr erklärt, sie sei «ines Züg ine» gekommen (Berufungsbegründung S. 2 f.).

E. 3.1

Die Beschuldigte verletzte durch ihr Nichtbeherrschen des Fahrzeuges eine wichtige Verkehrsregel in objektiv schwerer Weise. Sie machte einen elementaren Fahrfehler und gefährdete dadurch nicht nur andere Verkehrsteilnehmer, sondern verletzte mit ihrem Auto den Verkehrsteilnehmer B.____. Sie erfüllte dadurch Art. 90 Abs. 2 SVG in objektiver Hinsicht. Die Einwände der Verteidigung gegen die Annahme der Erfüllung des objektiven Tatbestandes von Art. 90 Abs. 2 SVG beziehen sich weitgehend auf die Argumentation der Vorinstanz, wonach sich die Beschuldigte wegen mangelnder Aufmerksamkeit im Strassenverkehr schuldig gemacht habe, wovon das Berufungsgericht aber nicht ausgeht, zumal ihr dies von der Anklage auch nicht vorgeworfen wird. Das Argument der Verteidigung, in objektiver Hinsicht könne nicht von einer schweren Missachtung der Verkehrsvorschriften ausgegangen werden, da nicht klar sei, wohin die Beschuldigte den Fuss nach Verlassen des Gaspedals bewegt habe und somit zu ihren Gunsten davon auszugehen sei, dass sie frühzeitig eine Bremsbereitschaft erstellt habe, geht, weil eine fehlende Bremsbereitschaft nicht angeklagt ist, an der Sache vorbei.

E. 3.2

Subjektiv erfordert Art. 90 Abs. 2 SVG ein rücksichtsloses oder sonstwie schwerwiegend verkehrsregelwidriges Verhalten, d.h. ein schweres Verschulden (Philipp Weissenberger, Kommentar zum SVG, Zürich/St. Gallen 2011, Art. 90 SVG N 49 mit Verweis auf Urteil des Bundesgerichts 6S.111/2004 vom 4.6.2004 E. 2). Dieses ist bei Vorsatz, einschliesslich Eventualvorsatz, oder bei grober Fahrlässigkeit gegeben. Die Annahme der subjektiven Rücksichtslosigkeit nach Art. 90 Abs. 2 SVG muss jedoch «streng» (d.h. wohl zurückhaltend bzw. restriktiv) erfolgen (Philipp Weissenberger, a.a.O., Art. 90 SVG N 49 mit Verweis auf Urteil des Bundesgerichts 6B_109/2008 vom 13.6.2008 E. 3.1; im Ergebnis anders aber 6B_835/2010 vom 16.11.2010: nur leichtes Verschulden des Fahrers, der eine Fussgängerin auf dem Streifen nicht sieht und sie frontal erfasst). Von der objektiven kann nicht unbesehen auf die subjektive Schwere der Verkehrsregelverletzung geschlossen werden. Die objektive Schwere der Tat (Bedeutung der verletzen Verkehrsregel, Grad der Unaufmerksamkeit, Grad der Gefährdung usw.) ist aber ein Indiz dafür, dass den Täter subjektiv ein schweres Verschulden trifft. Je schwerer die Verkehrsregelverletzung objektiv wiegt, desto eher wird die Rücksichtslosigkeit zu bejahen sein, sofern nicht besondere Indizien dagegen sprechen (vgl. dazu Philipp Weissenberger, a.a.O., Art. 90 SVG N 49 mit Verweis auf Urteile des Bundesgerichts 6B_563/2009 vom 20.11.2009 E. 1.4; 6B_331/2008 vom 10.10.2008 E. 3.2).

Die Rechtsprechung bejaht ein subjektiv rücksichtsloses Verhalten immer, wenn der Täter sich der konkreten oder auch nur allgemeinen Gefährlichkeit seiner verkehrsregelwidrigen Fahrweise bewusst gewesen ist oder sonst ein bedenkenloses Verhalten gegenüber fremden Rechtsgütern offenbart hat (BGE 131 IV 133 E. 3.2; 130 IV 32 E. 5.1, je mit Hinweisen). Es handelt sich dabei vorab um Fälle des Vorsatzes und der bewussten Fahrlässigkeit, d.h. der vorsätzlichen oder bewusst fahrlässigen Verletzung von Verkehrsregeln im Wissen um

die damit geschaffenen konkreten oder erhöht abstrakten Gefahren (z.B. vorsätzliche Missachtung eines Rotlichts bei regem Verkehr oder Zufahren auf ein gelbes Lichtsignal in der sich zerschlagenden Hoffnung, die Kreuzung noch vor der Rotphase befahren zu können). Die Rücksichtslosigkeit kann aber auch in einem blossen (momentanen) Nichtbedenken der Gefährdung fremder Interessen bestehen, also bei so genannter unbewusster Fahrlässigkeit (BGE 131 IV 133 E. 3.2 mit Hinweisen). Wenn der Täter die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig gar nicht in Betracht zog, also unbewusst fahrlässig handelte, ist grobe Fahrlässigkeit aber nur zurückhaltend anzunehmen; sie ist lediglich gegeben, wenn das Nichtbedenken der Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ebenfalls auf Rücksichtslosigkeit beruht und daher besonders vorwerfbar ist. Nicht jede Unaufmerksamkeit, die wegen der Schwere des Erfolgs objektiv als gravierende Verletzung der Vorsichtspflicht zu betrachten ist, wiegt auch subjektiv schwer (Philipp Weissenberger, a.a.O., Art. 90 SVG N 50 mit Verweisen). Das Erfordernis der groben Fahrlässigkeit ist in erster Linie ein Vehikel, um z.B. bei an sich umsichtigen Fahrzeugführern, die wegen kleinerer Nachlässigkeiten aufgrund ungünstiger Umstände in Schwierigkeiten geraten, aus dem Anwendungsbereich von Art. 90 Abs. 2 SVG auszuschliessen (z.B. Schleudern bei Glatteis bei relativ geringer Geschwindigkeit; Gerhard Fiolka in: Basler Kommentar zum SVG, Basel 2014, Art. 90 SVG N 95).

E. 4

Die Beschuldigte handelte nicht vorsätzlich. Dies wird ihr auch nicht vorgeworfen. Ihr wird ein zumindest unbewusst fahrlässiges Verhalten vorgehalten.

Aufgrund des Verletzungserfolgs, des gravierenden Nichtbeherrschens des Bremspedals und der zentralen Bedeutung der verletzten Verkehrsvorschrift wiegt die Tat in objektiver Hinsicht relativ schwer, was ■ wie dargelegt ■ ein Indiz dafür ist, dass den Täter bzw. die Täterin auch subjektiv ein schweres Verschulden trifft, sofern nicht besondere Indizien dagegen sprechen, welche vorliegend nicht auszumachen sind. Es gab keine erschwerenden Umstände, welche die Tat in ein besseres Licht rücken würden. Nicht einmal der Zeitfaktor war ausschlaggebend für das Fehlverhalten. Die Beschuldigte hätte unbestrittenermassen genügend Zeit gehabt, rechtzeitig ein korrektes Bremsmanöver einzuleiten. Das Verhalten der Beschuldigten war zwar nicht rücksichtslos, aber sonstwie schwerwiegend verkehrsregelwidrig. Es handelte sich um einen unerklärlichen Fehltritt.

In der Berufungsbegründung wendet der Verteidiger in subjektiver Hinsicht ein, für den Erfolg könne nur haften, wer den Erfolg nach seinen individuellen Fähigkeiten voraussehen und damit vermeiden könne. Die Beschuldigte habe den Führerausweis auf Probe gehabt. Ihre Erfahrungen als Automobilistin seien im damaligen Moment eher eingeschränkt gewesen, auch wenn sie jeden Tag mit dem Auto unterwegs gewesen sei. Berücksichtige man diese persönliche Erfahrung der Beschuldigten, könne man ihr weder grobfahrlässiges Verhalten noch Rücksichtslosigkeit unterstellen (S. 5 f. der Berufungsbegründung).

In seinem Entscheid 4C.286/2003 vom 18. Februar 2004 hatte die I. Zivilabteilung des Bundesgerichts im Zusammenhang mit der Haftung eines Motorfahrzeughalters einen Fall zu beurteilen, in dem ein 81jähriger Personenwagenlenker das Bremspedal mit dem Gaspedal verwechselt hatte, in der Folge in seine auf dem Trottoir stehende Ehefrau gefahren war, wodurch diese schwer verletzt worden war. Das Bundesgericht führte aus, ein solcher Fahrfehler sei unverständlich. Die sorgfältige Unterscheidung zwischen Gas- und Bremspedal würde jedem Fahrschüler von der ersten Lektion an eingeschärft und schleife

sich im Laufe der Fahrpraxis als Automatismus ein. Beim Bremsen handle es sich um eine der elementarsten Fahrregeln, so dass in objektiver Hinsicht an einem schweren Verschulden keine Zweifel bestünden. Der Beklagten helfe die Berufung auf das fortgeschrittene Alter des fehlbaren Lenkers nicht weiter. Die Anforderungen an die Sorgfalt würden in hohem Masse von der ausgeübten Tätigkeit abhängen, von ihrer Gefährlichkeit und Schwierigkeit. Wer eine Tätigkeit ausübe, die besondere Fähigkeiten verlange, aber durch sein Alter in seinen Fähigkeiten reduziert sei, wisse dies und habe diesem Umstand Rechnung zu tragen, gegebenenfalls durch Unterlassung der betreffenden Handlung (Erw. 4.3 f).

Diese Erwägungen können sinngemäss auch auf das vorliegende Strafverfahren bezogen werden. Die hohen Anforderungen, welche der Strassenverkehr an die Reaktionsfähigkeit der Automobilisten stellt, sind allgemein bekannt. Weder betagte noch junge Fahrzeugführer mit entsprechend wenig Erfahrung können sich diesbezüglich aus der Verantwortung ziehen ■ im Gegenteil: gerade diese Fahrzeugführergruppen sind zu besonders hoher Sorgfalt angehalten, um ihre mangelnde Routine bzw. ihren altersbedingten Abbau der Reaktionsfähigkeit zu kompensieren. Dies insbesondere, wenn es um ein zentrales Manöver wie das sichere Bedienen der Pedale geht, welches, wie seitens des Bundesgerichts festgehalten, jedem Fahrschüler von der ersten Lektion an eingeschärft wird und welches sich im Laufe der Fahrpraxis als Automatismus einschleift. Das Fehlverhalten der Beschuldigten auf einer geraden und übersichtlich verlaufenden Hauptstrasse bei guter Sicht und Tageslicht, bei mässiger Geschwindigkeit und ohne, dass in irgendeiner Weise eine stressende Verkehrssituation vorgelegen hätte, ist als (unbewusst) grobfahrlässig einzustufen. Wie dargelegt, ist das Erfordernis der groben Fahrlässigkeit in erster Linie ein Vehikel, um z.B. bei an sich umsichtigen Fahrzeugführern, die wegen kleinerer Nachlässigkeiten aufgrund ungünstiger Umstände in Schwierigkeiten geraten, aus dem Anwendungsbereich von Art. 90 Abs. 2 SVG auszuschliessen. Vorliegend gab es eben gerade keine schwierigen Umstände und es handelte sich auch nicht um eine kleinere Nachlässigkeit, sondern um eine sehr bedenkliche momentane Unfähigkeit, ein absolut zentrales Manöver wie das Bremsen durchzuführen. Das Verhalten muss klar als grobfahrlässig eingestuft werden. Die Beschuldigte erfüllte demnach auch den subjektiven Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG und ist wegen unbewusst grobfahrlässig begangener grober Verkehrsregelverletzung schuldig zu sprechen und zu bestrafen.

III. Strafzumessung

Vorab kann auf die allgemeinen Erwägungen der Vorinstanz zur Strafzumessung verwiesen werden (US 11 ff.). Die Vorinstanz verurteilte die Beschuldigte zu einer Geldstrafe von 20 Tagessätzen zu je CHF 30.00, unter Gewährung des bedingten Vollzugs bei einer Probezeit von zwei Jahren, und einer Busse von CHF 300.00, bei Nichtbezahlung ersatzweise zu einer Freiheitsstrafe von drei Tagen. Die Beschuldigte äussert sich in der Berufungsbegründung nicht zur Strafzumessung der Vorinstanz, sondern beantragt ■ entsprechend dem Antrag in der Hauptsache ■, es sei lediglich eine Busse von CHF 300.00 zu verhängen. Nachdem die Beschuldigte auch vom Berufungsgericht wegen einer groben Verletzung einer Verkehrsregel schuldig gesprochen worden ist, ist eine Geldstrafe und eine Verbindungsbusse auszusprechen. Die Strafzumessung der Vorinstanz inkl. deren Entscheid über die Gewährung des bedingten Strafvollzuges ist nicht zu beanstanden und wird bestätigt.

IV. Kosten und Entschädigung

Bei diesem Verfahrensausgang hat die Beschuldigte sämtliche erst- und zweitinstanzlichen Kosten zu tragen und ihr Entschädigungsbegehren wird abgewiesen.

Somit ist der erstinstanzliche Kostenentscheid zu bestätigen. Für das Berufungsverfahren wird die Staatsgebühr auf CHF 1'000.00 festgesetzt. Die Kosten des Berufungsverfahrens belaufen sich auf total CHF 1'050.00.

Demnach wird in Anwendung der Art. 31 Abs. 1, Art. 90 Abs. 2, Art. 100 Ziff. 1 SVG; Art. 34, Art. 42 Abs. 1 und 4, Art. 44 Abs. 1, Art. 47, Art. 106 StGB; Art. 379 ff., 398 ff., Art. 416 ff. StPO

erkannt:

1.A. ___ hat sich der fahrlässigen groben Verletzung der Verkehrsregeln durch Nichtbeherrschen des Fahrzeugs, begangen am 27. Juni 2018, schuldig gemacht.

2.A. ___ wird verurteilt zu:

a) einer Geldstrafe von 20 Tagessätzen zu je CHF 30.00, unter Gewährung des bedingten Vollzugs bei einer Probezeit von 2 Jahren;

b) einer Busse von CHF 300.00, bei Nichtbezahlung ersatzweise zu einer Freiheitsstrafe von 3 Tagen.

3. Das Entschädigungsbegehren von A. ___ wird abgewiesen.

4.A. ___ hat die Kosten des erstinstanzlichen Verfahrens mit einer Staatsgebühr von CHF 600.00, total CHF 850.00, zu bezahlen.

5. Die Kosten des Berufungsverfahrens mit einer Staatsgebühr von CHF 1'000.00, total CHF 1'050.00, hat A. ___ zu bezahlen.

Rechtsmittel: Gegen diesen Entscheid kann innerhalb 30 Tageseit 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

Die Gerichtsschreiberin

Marti

Fröhlicher

E. 5

Gegen dieses Urteil meldete die Beschuldigte fristgerecht die Berufung an. Die Berufungserklärung datiert vom 27. Februar 2020. Beantragt wird die Verurteilung wegen einfacher Verkehrsregelverletzung zu einer Busse von CHF 300.00. Ihr seien von den erstinstanzlichen Kosten max. CHF 550.00 aufzuerlegen und es sei ihr eine angemessene Parteientschädigung zuzusprechen.

E. 6

Mit Stellungnahme vom 2. März 2020 teilte der Oberstaatsanwalt mit, die Staatsanwaltschaft stelle keinen Antrag auf Nichteintreten auf die Berufung und verzichte sowohl auf eine Anschlussberufung als auch auf eine weitere Teilnahme am Berufungsverfahren.

E. 7

Mit Verfügung vom 9. April 2020 wurde das schriftliche Verfahren angeordnet, nachdem dagegen keine Einwände erhoben worden waren. Dem Verteidiger wurde bis 30. April 2020 Frist zur Einreichung der Berufungsbegründung gesetzt.

E. 8

Die Berufungsbegründung ging innert (auf Gesuch hin teilweise erstreckter) Frist am 25. Mai 2020 ein (datiert vom 22. Mai 2020). II. Sachverhalt 1. Der Beschuldigten wird im Strafbefehl vom 19. November 2018, welcher vorliegend die Anklage bildet, eine grobe Verletzung der Verkehrsregeln (Art. 90 Abs. 2 SVG) durch Nichtbeherrschen des Fahrzeuges (Art. 31 Abs. 1 SVG) vorgeworfen, angeblich begangen am 27. Juni 2018, um 17:15 Uhr, in Grenchen, Solothurnstrasse, indem die Beschuldigte als Lenkerin des PW Kia, SO-[...], als sie den vor ihr im Schrittempo fahrenden Kolonnenverkehr erblickt habe, abzubremsten versucht habe, dabei aber das Bremspedal verfehlt habe, ins Leere getreten und in der Folge ungebremst mit dem Heck des sich vor ihr befindenden PW VW Golf, BE-[...], Lenker B. ____, kollidiert sei. Dieser sei durch die Kollision verletzt worden. Durch ihr Verhalten habe die Beschuldigte eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer, insbesondere von B. ____, hervorgerufen und dabei zumindest unbewusst grobfahrlässig gehandelt. 2. Die Vorinstanz sah den Vorhalt als erstellt an und sprach die Beschuldigte wegen unbewusst grobfahrlässiger Begehung einer groben Verkehrsregelverletzung schuldig. 3. Die Beschuldigte lässt in der Berufungsbegründung ausführen, die Vorinstanz sei korrekterweise davon ausgegangen, dass sie, die Beschuldigte, den Kolonnenverkehr schon von weitem gesehen habe. Die Rede sei von mehreren hundert Metern. Fakt sei auch, dass sie bereits im Bereich der 60er-Signalisation nur noch mit einer Geschwindigkeit von 55 km/h unterwegs gewesen sei. Im Zeitpunkt, als sie ab dem Gas gegangen sei, habe sie noch etwa 55 km/h auf dem Tacho gehabt; dies bekanntlich weit vor der Kolonne. Davon gehe auch die Vorinstanz aus. Sie, die Beschuldigte, habe den Blick immer auf die Kolonne gerichtet gehabt. Es gebe keine Anhaltspunkte dafür, dass sie den Blick vom Strassenverkehr abgewendet gehabt hätte, sei es durch Abschweifen des Blicks auf ein Mobiltelefon oder auf das Geschehen neben der Strasse. Wohin sie den Fuss beim Loslassen des Gases bewegt habe, habe nicht geklärt werden können. Sie habe zwar vor der Vorinstanz erklärt, dass sie nicht gleich sofort auf die Bremse gegangen sei. Damit habe sie jedoch noch nichts über die Position des (rechten) Fusses gesagt. Sie habe damit lediglich zum Ausdruck gebracht, dass sie nicht sogleich gebremst habe. Umgangssprachlich bedeute die Aussage «ich gehe nicht auf die Bremse» bzw. «ich gehe auf die Bremse», man bremse nicht bzw. man bremse. Gemeint sei also der Bremsvorgang als solcher. Wenn sie erklärt habe, sie sei nicht sofort auf die Bremse gegangen, heisse dies nicht, dass sie nicht den Fuss zur Bremse hin bewegt gehabt hätte. Die Vorinstanz gehe also fehl in der Annahme, sie, die Beschuldigte, hätte nach dem Loslassen des Gaspedals noch keine Bremsbereitschaft erstellt gehabt. Beim Betätigen des Bremspedals sei es zum Fehltritt zwischen Gas- und Bremspedal gekommen. Die Vorinstanz habe angenommen, sie, die Beschuldigte, habe gar noch ein zweites Mal auf die Bremse drücken wollen und dabei das Bremspedal ein zweites Mal verfehlt. Dies entspreche aber nicht den Tatsachen. Sie, die Beschuldigte, habe nie

erklärt, noch zu einem zweiten Bremsvorgang angesetzt zu haben. Sie habe vielmehr erklärt, sie sei «ines Züg ine» gekommen (Berufungsbegründung S. 2 f.). 4. Was die Beschuldigte mit diesen Ausführungen zu ihren Gunsten ausführen will, erhellt sich nicht wirklich. Denn in der Anklage wird ihr weder eine unangepasste Geschwindigkeit noch eine fehlende Bremsbereitschaft noch ein unaufmerksames Verhalten vorgeworfen. Die Beschuldigte bestreitet nicht, nach Feststellung des Kolonnenverkehrs zu bremsen beabsichtigt und dabei das Bremspedal verfehlt zu haben und in der Folge mit dem Personenwagen von B.____ kollidiert zu sein. Dass sie dabei mit dem Fuss ins Leere getreten ist, wie ihr das in der Anklage vorgehalten wird, dürfte sich von selbst verstehen: wohin sollte sie denn sonst getreten sein, wenn nicht ins Leere? Dass sie folglich «ungebremst» in das Heck des Personenwagens von B.____ gefahren ist, sagte sie in ihrer Erstbefragung vom 27. Juni 2018 genauso aus (Akten Voruntersuchung nicht paginiert). Vor der Vorinstanz führte sie diesbezüglich auf entsprechende Frage aus, sie habe nach Erblicken der Kolonne nicht sofort zu bremsen versucht, sondern habe zuerst das «Gaspedal» losgelassen. Sie sei ziemlich früh «vom Gas» gegangen (AS 31). Das bedeutet aber lediglich, dass der Motor die Geschwindigkeit gedrosselt hat. Es bleibt dabei, dass die Beschuldigte ihr Fahrzeug ohne aktiv zu bremsen ins Fahrzeug von B.____ gelenkt hat. Nicht bestritten wird im Übrigen, dass B.____ durch die Kollision verletzt worden ist (gemäss Notfallbericht des Spitals C.____ vom 27.6.2018: HWS Distorsion, stumpfes Thoraxtrauma, links st.n. anaphylaktischem Schock). Auch der Einwand, die Vorinstanz werfe ihr zu Unrecht vor, sie habe noch ein zweites Mal erfolglos versucht, auf die Bremse zu drücken, ist nicht stichhaltig: in ihrer Erstaussage vom 27. Juni 2018 sagte sie aus «Dabei versuchte ich zu bremsen, trat aber daneben. Als ich immer näher kam, geriet ich in Panik und trat umso mehr daneben». Diese Aussage kann nicht anders verstanden werden, als dass die Beschuldigte wiederholt versucht hat, das Bremspedal zu drücken und ihr das nicht gelungen ist. Auf Vorhalt dieser Aussage sagte sie vor der Vorinstanz aus: «Ich ging schon vom Gas, wollte bremsen, erwischte die Bremse nicht und trat daneben. Dann wurde ich nervös, weil ich die Bremse nicht erwischte. Ich kam in ein «Züg» und erwischte sie erst recht nicht mehr. (...) Ja. Also ich kam dann fast gar nicht mehr dazu, nochmals zu bremsen. Weil es ging dann alles so schnell, dass das schon vorne dran war und es geknallt hat» (AS 29 und 31). Mit diesen Aussagen hat die Beschuldigte ihre diesbezügliche Erstaussage in anderen Worten bestätigt. Es dürfte im Übrigen auch eine naheliegende Reaktion sein, mit dem Fuss erneut das Bremspedal zu suchen, wenn dies ein erstes Mal nicht gelingt. Mithin ist der vorgehaltene Sachverhalt gestützt auf die Aussagen der Beschuldigten erstellt. III. Rechtliche Würdigung 1. Nach Art. 31 Abs. 1 SVG muss der Führer das Fahrzeug ständig so beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann. Die Beschuldigte beherrschte unzweifelhaft ihr Fahrzeug nicht, als sie trotz der entsprechenden Absicht ihr Auto nicht bremsen konnte. Sie sagte vor der Vorinstanz aus, es sei blöd gegangen, sie habe keine Erklärung für das Vorgefallene (AS 32). Mit Busse wird bestraft, wer Verkehrsregeln des SVG und seiner Vollziehungsvorschriften des Bundesrates verletzt (Art. 90 Abs. 1 SVG). Die Beschuldigte erfüllte zweifellos und unbestrittenermassen den Tatbestand von Art. 90 Abs. 1 SVG, als sie nicht bremsen konnte und dadurch ihr Fahrzeug nicht beherrschte. Es ist zu prüfen, ob sie dadurch auch Art. 90 Abs. 2 SVG erfüllt hat. 2. Nach Art. 90 Abs. 2 SVG macht sich strafbar, wer durch grobe Verletzung von Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt. Der objektive Tatbestand ist nach der Rechtsprechung erfüllt, wenn der Täter eine wichtige Verkehrsvorschrift in objektiv schwerer Weise missachtet und

dadurch die Verkehrssicherheit ernstlich gefährdet. Die Gefahr für die Sicherheit anderer Personen ist nicht erst bei einer konkreten Gefährdung, sondern bereits bei einer erhöhten abstrakten Gefährdung «ernstlich» im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG. Demgegenüber vermag eine rein abstrakte Gefahrschaffung nur Art. 90 Abs. 1 SVG zu erfüllen (u.a. BGE 131 IV 133 E. 3.2, 130 IV 32 E. 5.1). Wichtige bzw. grundlegende Verkehrsvorschriften sind u.a. jene über - das Beherrschen des Fahrzeuges (u.a. 6B_666/2009 vom 24.9.2009), - die Aufmerksamkeit nach Art. 31 Abs. 1 SVG und Art. 3 Abs. 1 VRV (6B_565/2010 vom 21.10.2010 E. 3.1), - das Anhalten (6B_560/2009 vom 10.9.2009 E. 3.3.2), - die Geschwindigkeit (statt vieler BGE 123 II 37 E. 1e), - das Überholen (BGE 129 IV 155 E. 3.2.1; 121 IV 235 E. 1c), - die Abstände zwischen Fahrzeugen (BGE 131 IV 133 E. 3.2.1; 115 IV 248 E. 3a), - den Vortritt (u.a. 6S.11/2002 vom 20.3.2002 E. 3b), - Sicherheitslinien (u.a. BGE 119 IV 241 E. 3d/bb, 136 II 447 E. 3), - Lichtsignale (BGE 123 IV 88, 118 IV 285, 118 IV 84). Fraglich und offen ist, welche Verkehrsvorschriften und -regeln als nicht grundlegend, also als zweitrangig, gewertet werden können. Als Faustregel gilt, dass alle Verkehrsregeln grundlegend sind, es sei denn, sie dienen allgemein oder nach den konkreten Umständen des Einzelfalls nicht der Verkehrssicherheit. Als nicht grundlegend können demnach z.B. die Parkierungsvorschriften gewertet werden, deren Verletzung kaum je eine erhöhte abstrakte Gefährdung schafft (ausser bei behinderndem Parkieren oder Halten), sowie namentlich gewisse Fahrverbote. Für die Abgrenzung sind aber immer die konkreten Umstände massgebend. Die wichtigen Verkehrsvorschriften müssen überdies in objektiv schwerer Weise missachtet werden. Das Bundesgericht scheint dies stillschweigend zu bejahen, wenn die Verletzung der von ihm als «wichtig» gewerteten Verkehrsvorschrift eine «ernstliche Gefahr» geschaffen hat. Dem Kriterium dürfte daher keine selbständige Bedeutung für die Abgrenzung zwischen einfachen und groben Verkehrsregelverletzungen zukommen. Der objektive Tatbestand einer groben Verkehrsregelverletzung ist bei einer konkreten Gefährdung der körperlichen Unversehrtheit – d.h. der tatsächlichen Gefährdung eines individualisierbaren Rechtsgutträgers – grundsätzlich stets zu bejahen, es sei denn, die Gefährdung weise ausnahmsweise einen geringen Intensitätsgrad auf. Ob eine konkrete, eine erhöhte abstrakte oder eine nur abstrakte Gefahr geschaffen wird, hängt nicht massgeblich von der übertretenen Verkehrsregel, sondern von der Situation ab, in der die Übertretung geschieht (BGE 131 IV 133 E. 3.2, 123 IV 88 E. 3a, 118 IV 285 E. 3a, 114 IV 63).

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