Urteilskopf

115 IV 248

55. Auszug aus dem Urteil des Kassationshofes vom 2. August 1989 i.S. L. gegen Staatsanwaltschaft des Kantons Freiburg (Nichtigkeitsbeschwerde)
Regeste (de):
Art. 37 Abs. 1 SVG; Art. 12 Abs. 2 VRV.

1. Mit der Unaufmerksamkeit des nachfolgenden Fahrzeugführers muss der Vorausfahrende grundsätzlich nicht rechnen (E. 3).

2. Art. 12 Abs. 2 VRV untersagt lediglich das unnötigerweise plötzlich erfolgende Anhalten (E. 4).

3. Tauchen auf der Fahrbahn plötzlich Tiere auf, so stellt dies eine Gefahrensituation dar, in welcher auch bei brüskem Bremsen nicht von unnötigem Anhalten gesprochen werden kann (E. 5).

Regeste (fr):
Art. 37 al. 1 LCR; art. 12 al. 2 OCR.

1. L'automobiliste qui circule devant n'a pas à tenir compte de la possible inattention de celui qui le suit (consid. 3).

2. L'art. 12 al. 2 OCR interdit exclusivement l'arrêt brusque et inutile (consid. 4).

3. Lorsque des animaux surgissent tout à coup sur la chaussée, il en résulte une situation dangereuse dans laquelle, même en cas de brusque coup de frein, on ne saurait parler d'arrêt inutile (consid. 5).

Regesto (it):
Art. 37 cpv. 1 LCS; art. 12 cpv. 2 ONCS.

1. Il conducente di un veicolo che ne precede un altro non deve, in linea di principio, tener conto di una possibile mancanza di attenzione del conducente del veicolo che lo segue (consid. 3).

2. L'art. 12 cpv. 2 ONCS vieta esclusivamente l'arresto improvviso non necessario (consid. 4).

3. Ove sorgano improvvisamente sulla carreggiata animali, ne deriva una situazione di pericolo in cui, anche in caso di brusca frenata, non può parlarsi di arresto non necessario (consid. 5).

Sachverhalt ab Seite 249

BGE 115 IV 248 S. 249

A.- L. fuhr am 6. Juli 1987 um 13.15 Uhr mit ihrem Personenwagen mit einer Geschwindigkeit von ca. 60 km/h auf der Kantonsstrasse von Bern gegen Murten; nach der Autobahnausfahrt kurz vor Löwenberg bremste sie brüsk, um einen Zusammenstoss mit zwei Tieren zu verhindern, welche die Fahrbahn überquerten. Der ihr

ebenfalls in einem Personenwagen nachfolgende H. wurde dadurch überrascht und konnte nicht mehr rechtzeitig anhalten, weshalb er auf den bereits stillstehenden Wagen von L. auffuhr. Während diese annahm, dass es sich bei den beiden Tieren um Füchse handelte, will H. lediglich eine Maus gesehen haben. Der Oberamtmann des Sensebezirks erliess gestützt auf diesen Sachverhalt gegen H. einen Strafbefehl wegen Nichteinhaltens eines ausreichenden Abstandes beim Hintereinanderfahren (Art. 34 Abs. 4 SVG); dieser Strafbefehl ist in Rechtskraft erwachsen. Gegen L. erging ein Strafbefehl, weil sie nicht auf das ihr nachfolgende Fahrzeug Rücksicht genommen und "wegen Kleintieren (Mäuse)" brüsk gebremst habe, ohne dass ein Notfall vorlag (Art. 37 Abs. 1 SVG, Art. 12 Abs. 2 VRV). Auf Einsprache hin erklärte sie der Polizeirichter des Seebezirks am 27. September 1988 der Verletzung von Art. 37 Abs. 1 SVG und Art. 12 Abs. 2 VRV schuldig und verurteilte sie zu einer Busse von Fr. 60.–. Eine gegen dieses Urteil erhobene Kassationsbeschwerde wies das Kantonsgericht des Staates Freiburg, Strafkassationshof, am 23. Januar 1989 ab.

B.- Mit eidgenössischer Nichtigkeitsbeschwerde beantragt L., das Urteil des Strafkassationshofes aufzuheben. Der Strafkassationshof des Kantonsgerichts des Staates Freiburg hat auf eine Stellungnahme verzichtet.

BGE 115 IV 248 S. 250

Erwägungen

Aus den Erwägungen:

1. Die Beschwerdeführerin rügt eine Verletzung von Art. 37 Abs. 1 SVG und Art. 12 Abs. 2 VRV, indem die Vorinstanz einen Notfall unter Hinweis darauf verneinte, bloss um der Tiere willen hätte sie keine Vollbremsung einleiten dürfen, wobei unerheblich sei, ob vor ihrem Fahrzeug Füchse oder Mäuse die Fahrbahn überquerten.

2. a) Art. 34 Abs. 4 SVG bestimmt, dass namentlich beim Hintereinanderfahren gegenüber allen Strassenbenützern ein ausreichender Abstand zu wahren ist. Art. 12 Abs. 1 VRV führt dazu zusätzlich aus, dass der Abstand des nachfolgenden Fahrzeugführers dann ausreichend ist, wenn dieser auch bei überraschendem Bremsen des voranfahrenden Fahrzeuges rechtzeitig halten kann. b) Nach Art. 37 Abs. 1 SVG hat der Führer, der anhalten will, nach Möglichkeit auf die nachfolgenden Fahrzeuge Rücksicht zu nehmen. Hierzu bestimmt Art. 12 Abs. 2 VRV, brüskes Bremsen und Halten seien nur gestattet, wenn kein Fahrzeug folgt und im Notfall.

3. Es ist zu prüfen, in welchem Verhältnis die beiden Bestimmungen zueinander stehen. a) Auszugehen ist dabei von der Grundregel von Art. 26 SVG, nach welcher sich im Verkehr jedermann so zu verhalten hat, dass er andere in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert, noch gefährdet, und welche zwar vor allem dann Bedeutung erlangt, wenn besondere Regeln fehlen, die aber auch für die Auslegung der besonderen Regeln von Bedeutung ist, indem sie die leitenden Gedanken aufzeigt, nach welchen sich das Verhalten im Verkehr zu richten hat (BGE 94 IV 141 E. 1). Unter dem Marginale "Allgemeine Fahrregeln" verlangt sodann Art. 31 SVG, dass der Fahrzeugführer sein Fahrzeug ständig so beherrsche, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann. Insbesondere die Geschwindigkeit ist nach Art. 32 SVG stets den Umständen anzupassen, denn dadurch werden auf einfache Weise gute Chancen dafür geschaffen, dass der Führer das Fahrzeug in der geforderten Weise zu beherrschen vermag. Um letzteres in der besonderen Verkehrssituation des Hintereinanderfahrens zu gewährleisten, schreibt Art. 34 Abs. 4 SVG einen ausreichenden Abstand vor. Diese Vorschrift richtet sich klar an den nachfolgenden Fahrzeugführer; ausser dem Abstand zum Vorausfahrenden muss der Fahrzeugführer nicht auch jenen des ihm

Nachfolgenden zu ihm beachten, denn jeder ist allein für ausreichenden Abstand nach vorn verantwortlich; es kann nicht verlangt werden, dass der Vorausfahrende seine Geschwindigkeit erhöhe, um einen zu geringen Abstand zu vergrössern, denn dies würde zu einer unzulässigen Ablenkung der Aufmerksamkeit vom Verkehrsgeschehen vor dem Fahrzeug führen, welches in erster Linie zu beobachten ist. Der Nachfolgende sieht die vor ihm fahrenden Fahrzeuge und kann daher die Verkehrssituation ohne Schwierigkeiten überblicken, womit er es in der Hand hat, seine Geschwindigkeit den Umständen anzupassen und dadurch einen situationsgerechten Abstand herzustellen oder einzuhalten und eine Behinderung oder Gefährdung der Verkehrsteilnehmer, insbesondere des Vorausfahrenden selber, zu vermeiden. Der Bestimmung kommt grosse Bedeutung zu, sind doch die Unfälle zahlreich, in denen ein zweites Fahrzeug nicht genügend Abstand zum ersten einhielt (Sten.Bull. NR 1957 S. 175); in der Bundesrepublik Deutschland z.B. sind mehr als 26% der Unfälle auf ungenügenden Abstand beim Hintereinanderfahren zurückzuführen (H. JAGUSCH/P. HENTSCHEL, Strassenverkehrsrecht, 29. Auflage, München 1987, S. 336). Zu Recht ist die Bestimmung daher auch so formuliert, dass sie ausnahmslos gilt: Der genügende Abstand ist immer einzuhalten (Sten.Bull. NR 1957 S. 175). b) Art. 37 Abs. 1 SVG lautete im Entwurf des Bundesrates noch: "Der Führer hat beim Anhalten auf die nachfolgenden Fahrzeuge Rücksicht zu nehmen" (Art. 35 Abs. 1 des Entwurfes). Der Botschaft des Bundesrates ist dazu zu entnehmen, dass damit gemeint sei, im dichten Verkehr, wo die Abstände zwischen den sich folgenden Fahrzeugen sehr knapp würden, dürfe nicht brüsk gestoppt werden, ausser wo es die Not gebiete (BBl 1955 II 34). In der parlamentarischen Beratung erfuhr die vorgeschlagene Bestimmung indessen eine wesentliche Änderung: Da es nicht immer möglich sei, auf das nachfolgende Fahrzeug Rücksicht zu nehmen, z.B. wenn man wegen eines vorherfahrenden Fahrzeuges oder wegen eines plötzlich eintretenden Hindernisses sofort bremsen müsse, habe der Führer, "der anhalten will", diese Rücksicht zu nehmen, und zwar "nach Möglichkeit"; die Bestimmung solle nicht dem Führer des nachfolgenden Fahrzeuges einen Teil der Verantwortung "(z.B. nicht zu nahes Aufschliessen!)" abnehmen; man appelliere lediglich beim Führer des voranfahrenden Fahrzeuges auf eine gewisse Rücksichtnahme; diese Rücksichtnahme solle darin bestehen, dass nicht unnötigerweise plötzlich angehalten werde und

dass nach dem Anhalten beim Öffnen der Türen auf nachfolgende Fahrzeuge achtgegeben werde (Sten.Bull. SR 1958 S. 106 f.). c) Daraus ergibt sich, dass bezüglich des Hintereinanderfahrens Art. 34 Abs. 4 SVG die Hauptregel bildet, die sich an den nachfolgenden Fahrzeugführer, welcher in erster Linie zur Vorsicht verpflichtet ist, richtet und in jedem Fall gilt. Dieser Bestimmung gegenüber ist Art. 37 Abs. 1 SVG lediglich als doppelte Sicherung aufzufassen, die zufolge ihrer untergeordneten Bedeutung in keinem Fall eine Umlagerung der Verantwortung zu bewirken vermag (vgl. Sten.Bull. NR 1975 S. 170 zu Art. 34 Abs. 3 SVG, der ebenfalls von Rücksichtnahme auf den nachfolgenden Verkehr spricht). Mit der Unaufmerksamkeit des Nachfolgenden braucht der Vorausfahrende deshalb grundsätzlich nicht zu rechnen. Dies gilt erst recht, wenn - wie im vorliegenden Fall - eine Baustelle den Grund für eine signalisierte Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bildet; denn bei der Vorbeifahrt an Baustellen ist erhöhte Vorsicht angezeigt, da in deren Bereich immer wieder plötzlich, bedingt durch bestimmte Arbeitsabläufe, unverhofft Hindernisse auf der Fahrbahn oder am Fahrbahnrand auftauchen können, vor denen angehalten oder denen ausgewichen werden muss; die Aufmerksamkeit ist hier daher in erster Linie auf die Fahrbahn und die zu passierende Baustelle zu richten; der Vorausfahrende wäre überfordert, wenn er neben den Arbeitsabläufen auf der Baustelle auch noch den rückwärtigen Verkehr ständig beobachten müsste; er muss vielmehr darauf vertrauen können, dass der Führer des nachfolgenden Fahrzeuges gerade wegen der erhöhten Möglichkeit eines Verkehrshindernisses im Baustellenbereich von sich aus den nötigen Abstand einhält, um ein Auffahren auch bei plötzlichem Bremsen des

vorausfahrenden Fahrzeuges zu verhindern.

4. a) Im Lichte dieser Ausführungen ist Art. 12 Abs. 2 VRV, der sich auf Art. 37 Abs. 1 SVG stützt, auszulegen, wonach - wenn ein Fahrzeug nachfolgt - brüskes Bremsen und Halten nur noch im Notfall erlaubt sind. b) Diese Bestimmung lehnt sich an den Wortlaut der Botschaft des Bundesrates zu Art. 37 Abs. 1 SVG an, nach welcher die gebotene Rücksichtnahme bedeute, dass nicht brüsk gestoppt werden dürfe, ausser wo es die Not gebiete (BBl 1955 II 34). Die Formulierung von Art. 37 Abs. 1 SVG erfuhr indessen, wie bereits dargelegt (E. 3b), in den parlamentarischen Beratungen

eine - offenbar bei Erlass der Verordnung nicht beachtete - bedeutsame Änderung, indem sich die Bestimmung nun nur an denjenigen richtet, der anhalten will; damit ist zunächst klar, dass Art. 37 Abs. 1 SVG seinem Wortlaut nach grundsätzlich nur den Fall des freiwilligen und damit auch voraussehbaren Haltens erfasst. Von Bedeutung ist zudem die in den Beratungen beigefügte weitere Einschränkung, wonach die Rücksichtnahme lediglich nach Möglichkeit geboten ist. An dieser Freiwilligkeit und der möglichen Rücksichtnahme gebricht es, wenn ein Fahrzeugführer wegen äusserer Umstände, bspw. wegen eines vor ihm fahrenden Fahrzeuges oder wegen eines plötzlich auftauchenden Hindernisses sofort bremsen muss (Sten.Bull. SR 1958 S. 106). In einer solchen Situation, die die volle Konzentration des Fahrzeugführers nach vorn oder nach der Seite beansprucht, kann von ihm nicht verlangt werden, nicht plötzlich zu bremsen, ohne sich im Rückspiegel davon überzeugt zu haben, ob ihm ein Fahrzeug nachfolge, welches er allenfalls gefährden könnte. Ein solches Verhalten zu verlangen, ginge weit über die nach dem Willen des Gesetzgebers gebotene gewisse Rücksichtnahme hinaus. Unvermutet auftauchende Hindernisse oder Gefahren stellen nämlich höchste Anforderungen an die Reaktionsfähigkeit des Betroffenen, weshalb von ihm nicht gefordert werden kann, der aktuellen Handlungstendenz entgegengesetzt zu reagieren: Es ist bekannt, dass Bremsen beim plötzlichen Auftauchen von Hindernissen in der dadurch geschaffenen Gefahrensituation für den Durchschnittsfahrer die nächstliegende Reaktion darstellt, und er auch oft dann bremst, wenn die Gefahr etwa durch Ausweichen gebannt werden könnte (vgl. R. SCHAFFHAUSER, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I, Bern 1984, N. 408). Die Gefahr braucht dabei nicht unmittelbar im Hindernis selber zu liegen; man muss immer auch damit rechnen, dass der Fahrzeuglenker durch das Über- oder Anfahren eines Hindernisses, insbesondere bei Lebewesen, durch den dadurch erlittenen Schrecken die Kontrolle über sich und das Fahrzeug verliert und damit zu einer Gefahr für andere, vor allem die entgegenkommenden Verkehrsteilnehmer wird. c) Nach dem Gesagten ist der Begriff des Notfalls im Sinne von Art. 12 Abs. 2 VRV weit auszulegen: Ein Notfall liegt immer dann vor, wenn wegen eines plötzlich auftauchenden Hindernisses sofort gebremst werden muss; erforderlich ist dabei kein zwingender Grund, da lediglich das unnötigerweise plötzlich erfolgende Anhalten

untersagt ist (Sten.Bull. SR 1958 S. 106). Die Frage, ob das plötzliche Bremsen unnötigerweise erfolgt sei, kann dabei nicht generell, sondern nur im konkreten Fall unter Würdigung der Umstände entschieden werden.

5. Im vorliegenden Fall fuhren beide beteiligten Fahrzeuge mit 60 km/h. Die Beschwerdeführerin hat das Fahrzeug von H. bei der ersten Verkehrstafel - welche sich am Anfang der Baustelle befand - hinter sich bemerkt, als er noch sehr weit weg war. Kurz vor Ende der Baustelle sah sie die Tiere - nach ihren Angaben hellbraun, einen Meter lang mit etwa 50 Zentimeter langen Schwänzen -, die sie zum Bremsen veranlassten.

Die Vorinstanz kam zum Schluss, auch wenn es sich bei den beiden Tieren um Füchse gehandelt hätte, so hätte sie deswegen keine Vollbremsung einleiten dürfen. Dieser Auffassung kann nicht beigepflichtet werden. a) Zwar werden Tiere von der Rechtsordnung nach wie vor als Sachen behandelt. Die Grundeinstellung des Menschen zum Tier hat sich jedoch mit der Zeit im Sinne einer Mitverantwortung für diese Lebewesen zum sogenannten "ethischen Tierschutz" (BBl 1977 I 1084) entwickelt, welcher weiter geht als der Schutz lebloser Dinge, und welcher das Tier als lebendes und fühlendes Wesen, als Mitgeschöpf anerkennt, dessen Achtung und Wertschätzung für den durch seinen Geist überlegenen Menschen ein moralisches Postulat darstellt (A. F. GOETSCHEL, Kommentar zum Eidgenössischen Tierschutzgesetz, Bern/Stuttgart, 1986, S. 15). Den heutigen ethischen Vorstellungen vermag nur ein umfassender Lebensschutz auch des tierischen Lebens gerecht zu werden, wobei gewisse Ausnahmen (Nahrungsgewinnung, Schädlingsbekämpfung) den Grundsatz nicht zu erschüttern vermögen. Entsprechend dem Anwendungsbereich des Tierschutzgesetzes (BBl 1977 I 1085) gilt dieser Grundsatz zumindest für die Wirbeltiere. Von einem Lenker zu verlangen, dass er beim Auftauchen von Wirbeltieren einfach zufährt, lässt sich nicht mit der dem Menschen eigenen Achtung vor dem tierischen Leben vereinbaren, welches darauf gerichtet ist, auch das tierische Leben zu erhalten und nicht, dieses zu vernichten. b) Tauchen daher auf der Fahrbahn überraschend Tiere auf - insbesondere wenn es sich dabei wie hier um Wirbeltiere handelte -, so stellt dies eine Gefahrensituation dar, in welcher auch bei brüskem Bremsen nicht von unnötigem Anhalten gesprochen werden kann. Bremsen dürfte in dieser Situation im übrigen auch der

aktuellen Handlungstendenz entsprechen. Die durch das Auftauchen der Tiere plötzliche entstandene Gefahrensituation erforderte die volle - nach vorne und zur Seite gerichtete - Aufmerksamkeit der Beschwerdeführerin und ein sofortiges Handeln; in dieser Lage konnte ihr nicht zugemutet werden, ihre Reaktion - nach vorgängigem Blick in den Rückspiegel - vom Abstand des ihr nachfolgenden Verkehrsteilnehmers abhängig zu machen, den sie zuvor noch weit hinter sich wahrgenommen hatte. c) Die Vorinstanz hat aus diesen Gründen mit ihrer Auffassung, wonach um der Tiere willen, seien dies nun Mäuse oder Füchse, nicht eine Vollbremsung eingeleitet werden dürfe, Bundesrecht verletzt, was zur Aufhebung des angefochtenen Entscheides führt. d) Im übrigen wäre in subjektiver Hinsicht zu beachten, dass der unversehens brüsk Bremsende nur pflichtwidrig handelt, wenn er weiss oder wissen muss, dass er durch sein Verhalten andere gefährdet (vgl. BGE 81 IV 52). Im vorliegenden Fall konnte die Beschwerdeführerin aufgrund ihrer Wahrnehmung des nachfolgenden Fahrzeuges in weiter Entfernung grundsätzlich darauf vertrauen, dass der Führer dieses Fahrzeuges inzwischen noch nicht bis zu ihr aufgeschlossen hatte; für eine abweichende Annahme lässt sich den Akten nichts entnehmen. Sie musste daher nicht davon ausgehen, dass sich der nachfolgende Lenker unmittelbar hinter ihr befand, sondern durfte annehmen, dieser befinde sich immer noch in einiger Entfernung; denn es darf nicht verlangt werden, dass bei einer normalen und alltäglichen Verkehrssituation in kurzen Intervallen ein Blick in den Rückspiegel zu erfolgen hat, wie dies etwa im städtischen Verkehr und bei stärkerem Verkehrsaufkommen der Fall ist. Für eine erhöhte Aufmerksamkeit gegenüber dem nachfolgenden Verkehr bestand kein Anlass. Damit fehlte ihr aber auch das Bewusstsein um eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer.