Urteilskopf

127 IV 34

5. Urteil des Kassationshofes vom 30. November 2000 i.S. A. gegen Staatsanwaltschaft des Kantons Basel-Stadt, B. und C. (Nichtigkeitsbeschwerde)
Regeste (de):
Art. 117 StGB, Art. 34 Abs. 3 und Art. 36 Abs. 1 SVG, Art. 13 Abs. 5 VRV; Sorgfaltspflicht des Lastwagenfahrers bei Beschränkung der Sicht durch den toten Winkel.

Der Lastwagenlenker, der aus einem Stoppsack heraus nach rechts in eine vortrittsberechtigte Strasse einbiegen will, muss sich der aus dem Problem des sichttoten Winkels resultierenden Gefahren bewusst sein und die notwendigen Vorsichtsmassnahmen zu deren Beseitigung treffen. Die Anforderungen an die hiefür aufzuwendende Sorgfalt dürfen aber nicht derart hoch angesetzt werden, dass deren Einhaltung im Einzelfall notwendig mit sich bringt, dass der Fahrer seine Aufmerksamkeit nicht mehr gebührend anderen, ebenfalls zu beachtenden Gefahren zuwenden kann.

Regeste (fr):
Art. 117 CP, art. 34 al. 3 et art. 36 al. 1 LCR, art. 13 al. 5 OCR; devoir de prudence du conducteur de camion en cas de visibilité restreinte due à l'angle mort.

Le conducteur d'un camion désireux de quitter un stop pour s'engager sur sa droite dans une rue prioritaire doit être conscient du danger résultant de l'angle mort; il doit prendre les précautions qui s'imposent. Toutefois, les exigences à cet égard ne doivent pas être à ce point draconiennes qu'elles impliqueraient nécessairement, dans le cas concret, une impossibilité de vouer son attention à d'autres dangers auxquels il faut également prendre garde.

Regesto (it):
Art. 117 CP, art. 34 cpv. 3 e art. 36 cpv. 1 LCStr, art. 13 cpv. 5 ONC; dovere di prudenza di un conducente di camion in caso di visibilità ridotta a causa dell'angolo morto.

Il conducente di un camion che da uno stop vuole immettersi alla sua destra in una strada prioritaria deve essere cosciente del pericolo provocato dall'angolo morto e prendere le dovute precauzioni. Tuttavia, le esigenze al riguardo non devono essere così severe da impedire al conducente, nel caso concreto, di stare attento ad altri pericoli a cui si deve ugualmente fare attenzione.

Sachverhalt ab Seite 35

BGE 127 IV 34 S. 35

A. fuhr am 5. Dezember 1997 mit seinem Tanklastwagen in Basel von der Riehenstrasse her durch die Hammerstrasse. Er beabsichtigte, beim Stoppsignal an der Kreuzung mit der Clarastrasse nach rechts in Richtung Messeplatz einzubiegen. Den rechten Blinker hatte er bereits ca. 100 m vor der Kreuzung gestellt. Am Stoppbalken hielt er sein Fahrzeug mit einem seitlichen Abstand zum rechten Trottoir von ca. 80-100 cm an. Wegen des regen Verkehrs musste A. am Stoppbalken während rund 30 Sekunden warten. Innerhalb dieser Zeitspanne fuhr die Radfahrerin D., geb. 1955, mit ihrem Fahrrad von hinten herkommend rechts am Tanklastwagen vorbei

bis zum Stoppbalken, wo sie auf der Höhe der Führerkabine des Lastwagens und mit einem seitlichen Abstand zu diesem von 50-60 cm stehen blieb. D. war auf ihrer Fahrt erst nach A. in die Hammerstrasse eingebogen und von ihm somit nicht überholt worden. Als die Verzweigung frei wurde, fuhr A. wegen des Schwenkbereichs seines langen Fahrzeuges, wegen eines nahe der Verzweigung in der Clarastrasse parkierten Personenwagens und wegen eines an der Haltestelle der gegenüberliegenden Seite der Clarastrasse wartenden Tramzuges zunächst 1-2 m geradeaus und bog anschliessend nach rechts ein. Da ein älterer Fussgänger den Fussgängerstreifen über die Clarastrasse von der Gegenseite her überqueren wollte, bremste er nochmals ab. Nachdem jener auf das Trottoir zurückgetreten war und A. vorbeigewinkt hatte, setzte dieser seine Fahrt "in einem Zug" fort. Gleichzeitig mit dem Tanklastwagen fuhr auch D., die in Eile war, los, um die Kreuzung in gerader Richtung zu überqueren. Dabei kam es zur Kollision zwischen dem Tanklastwagen und der Radfahrerin. D. stürzte und geriet unter den Lastwagen, wo sie von dessen erstem oder zweiten linken Vorderrad überrollt wurde. Sie erlitt dabei schwere Bauch- und Brustverletzungen, denen sie rund zwei Stunden nach dem Unfall erlag. Der Strafgerichtspräsident Basel-Stadt sprach A. mit Urteil vom 22. März 1999 von der Anklage wegen fahrlässiger Tötung kostenlos frei. Auf Appellation der Geschädigten hin erklärte das Appellationsgericht des Kantons Basel-Stadt (Ausschuss) A. mit Urteil vom 14. Juni 2000 der fahrlässigen Tötung schuldig und verurteilte ihn zu einer Busse von Fr. 500.-, bei Uneinbringlichkeit umwandelbar in Haft, bedingt löschbar, mit einer Probezeit von einem Jahr. Ferner verurteilte es A. zur Leistung von Genugtuungen an die Hinterbliebenen des Unfallopfers. Gegen diesen Entscheid führt A. eidgenössische Nichtigkeitsbeschwerde, mit der er beantragt, das angefochtene

Urteil sei aufzuheben und die Sache an die Vorinstanz zu seiner Freisprechung von der Anklage der fahrlässigen Tötung und zur Abweisung der Adhäsionsklagen der Geschädigten zurückzuweisen. Das Appellationsgericht des Kantons Basel-Stadt hat auf Gegenbemerkungen verzichtet. Die Geschädigten beantragen in ihrer Vernehmlassung die Abweisung der Beschwerde, soweit auf sie einzutreten sei. Die Staatsanwaltschaft des Kantons Basel-Stadt hat sich innert Frist nicht vernehmen lassen.

Erwägungen

Aus den Erwägungen:

1. a) Die Vorinstanz stellt in tatsächlicher Hinsicht für den Kassationshof verbindlich fest (Art. 277bis Abs. 1 BStP; SR 312.0), dass die Fahrradfahrerin sich beim Halt vor dem Stoppbalken im toten Winkel des Tanklastwagens befunden habe und der Beschwerdeführer sie weder durch die Frontscheibe noch in seinen drei rechtsseitig angebrachten Spiegeln habe sehen können. Die Vorinstanz nimmt an, der Beschwerdeführer habe dadurch, dass er in einem Abstand von 80-100 cm zum rechten Trottoirrand angehalten und der Velofahrerin dadurch eine Gasse bis zur Kreuzung geöffnet habe, keine Verkehrsregeln verletzt. Er sei aber aufgrund dieses Umstandes zu besonderer Vorsicht und Aufmerksamkeit verpflichtet gewesen. Desgleichen könne auch dem Opfer keine Verkehrsregelverletzung vorgeworfen werden, wenn es rechts am Tanklastwagen vorbei bis zum Stoppbalken aufgeschlossen habe. Die Vorinstanz gelangt zum Schluss, der Beschwerdeführer habe die Kollision mit der Velofahrerin voraussehen können, obwohl er sie im Zeitpunkt, als sie neben seinem Fahrzeug am Stoppbalken stand, wegen des toten Winkels nicht habe sehen können. In der stark frequentierten Hammerstrasse, wo sich der Unfall ereignet habe, sei besonders während der Stosszeiten immer mit Velofahrern zu rechnen. Dies sei dem Beschwerdeführer bewusst gewesen, habe er doch mit seinem Tanklastwagen regelmässig auf dieser Strasse verkehrt. Aufgrund der allgemeinen Erfahrung habe er daher, auch wenn konkrete Anhaltspunkte hiefür nicht bestanden hätten, damit rechnen müssen, dass eine Velofahrerin sich in seinem sichttoten Winkel befinden könnte, zumal er sein Fahrzeug aufgrund der tatsächlichen Verhältnisse nicht ganz an den rechten Strassenrand

habe halten können. Dafür spreche auch, dass er während rund 30 Sekunden beim Stoppbalken habe warten müssen, bis die Kreuzung für sein Abbiegemanöver frei geworden sei. Dass Velofahrer rechts an wartenden Lastwagen, die nach rechts abzubiegen beabsichtigten und dies mit

dem Blinker anzeigten, vorbeifahren und nach vorne aufschliessen, sei trotz der damit verbundenen erheblichen Gefahr für ihr Leben und ihre Gesundheit im städtischen Verkehr nicht selten zu beobachten. Nach der Auffassung der Vorinstanz hätte der Beschwerdeführer sich nicht nur dem Verkehr auf der Kreuzung widmen dürfen, sondern hätte seine besondere Aufmerksamkeit auch auf allfällige Velofahrer richten müssen, welche in der von ihm offen gehaltenen Gasse neben seinem Fahrzeug bis zum Stoppbalken vorfahren konnten. Bei dieser Sachlage hätte er sein Abbiegemanöver der vorhandenen Gefahr entsprechend anpassen und langsam ausführen müssen. Da ihm habe bewusst sein müssen, dass er die von seinem Lastwagen ausgehende Gefahrenzone aufgrund des toten Winkels nicht vollumfänglich habe überblicken können, hätte er das Abbiegemanöver quasi nur "wie ein Blinder", der sich bei sehr geringer Geschwindigkeit langsam vorwärts tastet, vornehmen dürfen. Er hätte mit einer Geschwindigkeit abbiegen müssen, welche es der Velofahrerin erlaubt hätte, sich aus dem Gefahrenbereich zu entfernen, ohne von seinem Lastwagen erfasst zu werden. Bei Anwendung dieser Vorsichtspflichten wäre der Unfall und der Tod der Fahrradfahrerin vermeidbar gewesen. Der Beschwerdeführer habe daher den Tod des Unfallopfers fahrlässig verursacht. b) Der Beschwerdeführer macht geltend, er habe während der rund 30 Sekunden dauernden Wartezeit am Stoppbalken mehrmals in den Rückspiegel geblickt, ohne dass er das spätere Unfallopfer gesehen hätte. Er habe nicht damit rechnen können oder müssen, dass eine Fahrradfahrerin an seinem stehenden Fahrzeug entlang vorbeifahren würde. Eine ununterbrochene Beobachtung des rückwärtigen Geschehens durch die Aussenspiegel sei ihm nicht möglich gewesen, weil er seine Aufmerksamkeit in erster Linie auf den regen Querverkehr in der Clarastrasse, in welche er einbiegen wollte, habe richten müssen. Dies gelte umso mehr, als er sich in einer Stoppstrasse befunden habe, welche Verkehrssituation nicht mit dem Warten vor einem Rotlicht vergleichbar sei. Im Weiteren hätten für ihn keine Anhaltspunkte dafür bestanden, dass sich eine Velofahrerin im sichttoten Winkel seines Fahrzeugs aufhalten könnte. Dass aufgrund der innerstädtischen Verhältnisse damit zu rechnen sei, dass Velofahrer neben einem Lastwagen bis an den Haltebalken aufschliessen könnten, stelle keinen konkreten Anhaltspunkt dar. Wohl lasse sich die Möglichkeit, dass ein Radfahrer oder ein Fussgänger sich im sichttoten Winkel befinden könnte, nicht mit hundertprozentiger Sicherheit ausschliessen. Dies dürfe aber nicht

gleichgesetzt werden mit einer konkreten Vorhersehbarkeit dieses Umstandes. Im Übrigen habe das Beweisverfahren ergeben, dass die Radfahrerin auch bei Verschieben des Fahrers auf dem Sitz oder bei einer kurzen Erhebung von demselben nicht sichtbar gewesen sei. Ausserdem habe diese sich vorschriftswidrig verhalten und treffe sie ein erhebliches Selbstverschulden, welches die adäquate Kausalität zwischen seinem Verhalten und dem Unfallereignis aufhebe. Schliesslich hält der Beschwerdeführer dafür, er habe während des Rechtsabbiegens wenn nicht angehalten, so doch abgebremst, um einem Fussgänger den Vortritt zu gewähren. Auch wenn diese zusätzliche Verlangsamung des auf einer derart kurzen Anfahrstrecke ohnehin langsam anfahrenden Fahrzeuges nicht bewusst zu Gunsten der Radfahrerin erfolgte, sei sie doch geeignet gewesen, derselben das Anhalten zu erlauben, ohne vom Lastwagen erfasst zu werden. Jedenfalls könne ihm in diesem Zusammenhang keine Verletzung seiner Sorgfaltspflicht oder von Verkehrsregeln vorgeworfen werden.

2. a) Gemäss Art. 117 StGB wird mit Gefängnis oder mit Busse bestraft, wer fahrlässig den Tod eines Menschen verursacht. Fahrlässig begeht der Täter ein Verbrechen oder Vergehen, wenn die Tat darauf zurückzuführen ist, dass er die Folge seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedacht oder darauf nicht Rücksicht genommen hat (Art. 18 Abs. 3 Satz 1 StGB). Ein Schuldspruch wegen fahrlässiger Tötung setzt somit voraus, dass der Täter den Erfolg durch Verletzung einer Sorgfaltspflicht verursacht hat. Sorgfaltswidrig ist die Handlungsweise, wenn der Täter zum Zeitpunkt der Tat aufgrund der Umstände sowie seiner Kenntnisse und Fähigkeiten die damit bewirkte Gefährdung der Rechtsgüter des Opfers hätte erkennen können und müssen und wenn er zugleich die Grenzen des erlaubten Risikos überschritten hat (Art. 18 Abs. 3 Satz 2 StGB; BGE 122 IV 17 E. 2b, 133 E. 2a, 145 E. 3b sowie 225 E. 2a; BGE 121 IV 10 E. 3, je mit Hinweisen). Wo besondere Normen ein bestimmtes Verhalten gebieten, bestimmt sich das Mass der dabei zu beachtenden Sorgfalt in erster Linie nach diesen Vorschriften (BGE 122 IV 17 E. 2b/aa mit Hinweisen). Grundvoraussetzung für das Bestehen einer Sorgfaltspflichtverletzung und mithin für die Fahrlässigkeitshaftung ist die Vorhersehbarkeit des Erfolgs. Die zum Erfolg führenden Geschehensabläufe müssen für den konkreten Täter mindestens in seinen wesentlichen Zügen voraussehbar sein (STRATENWERTH, Schweizerisches Strafrecht, Allg. Teil I, 2. Aufl., Bern 1996, § 16 N. 16;

TRECHSEL/NOLL, Schweizerisches Strafrecht, Allg. Teil I, 5. Aufl., Zürich 1998, S. 269 f.; RIKLIN, Schweizerisches Strafrecht, Allg. Teil I, S. 201, § 16 N. 44). Zunächst ist daher zu fragen, ob der Täter eine Gefährdung der Rechtsgüter des Opfers hätte voraussehen bzw. erkennen können und müssen. Für die Beantwortung dieser Frage gilt der Massstab der Adäquanz. Danach muss sein Verhalten geeignet sein, nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und den Erfahrungen des Lebens einen Erfolg wie den eingetretenen herbeizuführen oder mindestens zu begünstigen. Die Adäquanz ist nur zu verneinen, wenn ganz aussergewöhnliche Umstände, wie das Mitverschulden eines Dritten oder Material- oder Konstruktionsfehler, als Mitursachen hinzutreten, mit denen schlechthin nicht gerechnet werden musste und die derart schwer wiegen, dass sie als wahrscheinlichste und unmittelbarste Ursache des Erfolges erscheinen und so alle anderen mitverursachenden Faktoren - namentlich das Verhalten des Angeschuldigten - in den Hintergrund drängen (BGE 122 II 315 E. 3c; BGE 122 IV 17 E. 2c/bb; BGE 121 IV 10 E. 3 und 286 E. 3; BGE 120 IV 300 E. 3e, je mit Hinweisen). b) Rechtliche Grundlage bildet zunächst Art. 34 Abs. 3 SVG (SR 741.01). Nach dieser Bestimmung hat der Fahrzeugführer, der seine Fahrtrichtung ändern will, wie zum Abbiegen, Überholen, Einspuren und Wechseln des Fahrstreifens, auf den Gegenverkehr und auf die ihm nachfolgenden Fahrzeuge Rücksicht zu nehmen (vgl. auch Art. 44 Abs. 1 SVG). Art. 39 Abs. 1 SVG schreibt vor, dass jede Richtungsänderung mit dem Richtungsanzeiger rechtzeitig anzuzeigen ist. Jedoch entbindet eine pflichtgemässe Zeichengebung den Fahrzeugführer gemäss Abs. 2 derselben Bestimmung nicht von der gebotenen Vorsicht (vgl. hiezu BGE 91 IV 10 E. 1; ferner BGE 125 IV 83 E. 2a). Überdies hat sich, wer rechts abbiegen will, nach Art. 36 Abs. 1 SVG an den rechten Strassenrand zu halten. Muss der Fahrzeugführer wegen der Grösse seines Fahrzeugs oder der örtlichen Verhältnisse vor dem Abbiegen nach der Gegenseite ausholen, hat er nach Art. 13 Abs. 5 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11) besonders vorsichtig zu fahren und nötigenfalls zu halten. Schliesslich hat der Fahrzeuglenker in einer Stoppstrasse dem Verkehr auf der Strasse, der er sich nähert, den Vortritt zu gewähren und darf diesen in seiner Fahrt nicht behindern (Art. 36 Abs. 2 SVG, Art. 14 Abs. 1 VRV, Art. 36 Abs. 1 SSV ([SR 741.21]). Nach der Rechtsprechung muss sich der nach rechts abbiegende Fahrzeuglenker grundsätzlich durch geeignete Vorkehren nach

rückwärts vergewissern, ob er das Manöver gefahrlos durchführen kann. Wo er sich vorschriftsgemäss an den rechten Strassenrand hält und nach rechts abbiegen kann, ohne zuvor brüsk zu bremsen oder nach der Gegenseite ausholen zu müssen, besteht aber keine Veranlassung, ihn vor dem Abbiegen auch zur Beobachtung des nachfolgenden Verkehrs zu verpflichten. Denn wo nach der Verkehrslage objektiv keine Gefahr besteht, hat der sich ordnungsgemäss verhaltende Verkehrsteilnehmer nach dem aus Art. 26 Abs. 1 SVG abgeleiteten Vertrauensgrundsatz auch nicht mit einer solchen zu rechnen. Darauf kann sich indes nicht berufen, wer eine für andere Verkehrsteilnehmer unklare oder gefährliche Verkehrslage schafft. So ist, wer einen so weiten Abstand vom rechten Strassenrand einhalten muss, dass er rechts überholt werden kann, zu besonderer Vorsicht verpflichtet und muss alle Vorkehren treffen, um den sich aus diesem Umstand ergebenden Gefahren begegnen zu können. Er darf erst dann nach rechts abbiegen, wenn er die Gewissheit erlangt hat, dass er dabei nicht mit einem anderen Verkehrsteilnehmer kollidieren werde (BGE 97 IV 34; BGE 91 IV 19; ferner SCHAFFHAUSER, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I, N. 607). In diesem Zusammenhang ist von Bedeutung, dass es Radfahrern gemäss Art. 42 Abs. 3 VRV, auch wenn sie sich nicht auf einem Radstreifen befinden (vgl. Art. 1 Abs. 7 und Art. 40 VRV), erlaubt ist, rechts neben einer Motorfahrzeugkolonne vorbeizufahren, wenn genügend freier Raum vorhanden ist.

3. a) Nach den verbindlichen Feststellungen der kantonalen Instanzen befand sich das Opfer für den Beschwerdeführer während der Wartezeit im sichttoten Winkel und konnte von diesem beim Halt am Stoppbalken nicht gesehen werden. Der Beschwerdeführer macht aufgrund dessen geltend, er habe den Unfall nicht vorhersehen können und dieser sei nicht vermeidbar gewesen. b) Das Bundesgericht hat sich schon mehrfach mit dem Problem des sichttoten Winkels zu befassen gehabt, namentlich im Zusammenhang mit Unfällen, bei denen Lastwagen und Fahrradfahrer beteiligt waren. Nach seiner Rechtsprechung handelt es sich beim sichttoten Winkel um einen in der Bauart des Fahrzeuges liegenden Faktor, den der Fahrzeuglenker grundsätzlich von vornherein in Rechnung zu stellen hat. Dementsprechend hat es verschiedentlich ausgeführt, es gehe nicht an, das Verborgenbleiben eines Verkehrsteilnehmers dem Zufall zuzuschreiben und die sich aus dem sichttoten Winkel ergebenden Risiken auf andere Strassenbenützer abzuwälzen. Vielmehr müsse der Fahrzeuglenker dafür besorgt sein, dass

die sich aus jenem Faktor ergebenden Risiken ausgeschaltet werden (BGE 83 IV 163 E. 2; BGE 107 IV 55 E. 2c; vgl. auch die nicht publizierten Entscheide des Kassationshofs vom 23.10.1998 i.S. O., vom 9.11.1999 i.S. J.M. und vom 23.11.1999 i.S. A.). Für den Fall einer Sichtbeschränkung nach vorn, die nicht durch entsprechende Spiegel, welche vom Führersitz aus Einsicht in den sichttoten Winkel erlauben, behoben wird, hat das Bundesgericht dementsprechend erkannt, der Fahrzeugführer müsse sich kurz vom Sitz erheben, sich vorbeugen oder seitlich etwas verschieben, um genügende Sicht zu gewinnen und sich zu vergewissern, dass sich niemand im unüberblickbaren Bereich seines Fahrzeugs befinde. Das sei jedenfalls dann zumutbar, wenn nach den Umständen eine nahe Möglichkeit bestehe, dass Fussgänger unmittelbar vor dem Fahrzeug durchgingen (BGE 107 IV 55 E. 2c). Nichts anderes gilt im Grundsatz auch dort, wo die Sicht - wie im zu beurteilenden Fall - seitlich nach rechts beschränkt ist. Wohl ist einzuräumen, dass in solchen Fällen die vom Bundesgericht für die Sichtverminderung nach vorn genannten Vorsichtsmassnahmen nur beschränkt tauglich sind, den durch den toten Winkel bedingten Gefahren wirksam zu begegnen. So wird ein Sich-vom-Sitz-Erheben oder ein seitliches Verschieben in der Regel nicht genügen, um ausreichenden Einblick in den nicht einsehbaren Bereich auf der rechten Seite des Fahrzeugs zu gewinnen. Auch erlauben die von Art. 112 Abs. 1 und 4 der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41) auf der rechten Seite von schweren Lastwagen nunmehr vorgeschriebenen Rück- und Anfahr- bzw. Rampenspiegel kein volles Ausleuchten des sichttoten Winkels. Wohl bestehen heute weitere technische Möglichkeiten, die das Problem zumindest entschärfen, wozu namentlich ein zusätzlicher, an der oberen rechten Ecke des Lastwagens

anzubringender stark gewölbter Spiegel (sog. "TOWISPICK"), und ein, bereits in mehreren Städten, namentlich nunmehr auch in Basel, verwendeter, an Verkehrsampeln oder -schildern zu montierender Spiegel (sog. "TRIXI-Spiegel"), gehören, die einen - wenn auch zum Teil nur verzerrten - Einblick in den verdeckten Sichtbereich erlauben. Diese zusätzlichen Ausrüstungen sind jedoch zum heutigen Zeitpunkt nicht vorgeschrieben, was - wie das Bundesgericht schon in seinem nicht publizierten Entscheid vom 23.11.1999 i.S. A. angemerkt hat - angesichts des Umstandes, dass der sichttote Winkel schon wiederholt Ursache für schwere Unfälle war und ein beträchtliches Gefahrenpotential in sich birgt, nicht ohne weiteres

BGE 127 IV 34 S. 42

einzuleuchten vermag. Der Chauffeur muss sich jedenfalls den aus dem Problem des sichttoten Winkels resultierenden Gefahren bewusst sein und die ihm möglichen Massnahmen treffen, um das Risiko zu beseitigen, wenn nach den Umständen die nahe Möglichkeit besteht, dass sich Verkehrsteilnehmer rechts von seinem Fahrzeug im verdeckten Sichtbereich befinden könnten. Dazu gehört, dass er dieser Gefahr im Sinne einer vorausschauenden Vorsicht besondere Aufmerksamkeit schenkt und das Verkehrsgeschehen im Hinblick auf sein beabsichtigtes Fahrmanöver beobachtet. Eine Sorgfaltspflichtverletzung kann dem Lastwagenlenker nur dann nicht zur Last gelegt werden, wenn sich mit Sicherheit ausschliessen lässt, dass er auch bei Aufwendung aller gehörigen und zumutbaren Vorsicht einen im sichttoten Bereich seines Fahrzeugs verborgenen anderen Verkehrsteilnehmer hätte erkennen können und er mit einem solchen aufgrund der konkreten Verhältnisse auch nicht hätte rechnen müssen. c) aa) Die Vorinstanz gründet die Annahme, der Unfall sei für den Beschwerdeführer vorhersehbar gewesen, im Wesentlichen auf die Erfahrungstatsache, dass auf stark frequentierten städtischen Strassen, insbesondere während der so genannten "rush-hours" immer mit Velofahrern zu rechnen sei. Nach dem aus der Grundregel von Art. 26 Abs. 1 SVG abgeleiteten Vertrauensgrundsatz darf jeder Strassenbenützer, der sich selbst verkehrsgemäss verhält, sofern nicht besondere Umstände dagegen sprechen, darauf vertrauen, dass sich die anderen Verkehrsteilnehmer ebenfalls ordnungsgemäss verhalten, ihn also nicht behindern oder gefährden (BGE 118 IV 277 E. 4a; BGE 124 IV 81 E. 2b S. 84). Wie bereits ausgeführt, war es dem Opfer aufgrund von Art. 42 Abs. 3 VRV erlaubt, am Tanklastwagen des Beschwerdeführers trotz dessen eingeschaltetem Blinker rechts vorbeizufahren. Soweit der Beschwerdeführer davon ausgeht, das Unfallopfer habe sich verkehrswidrig verhalten, ist seine Beschwerde daher unbegründet. Ausserdem war ihm nach den Feststellungen der Vorinstanz bewusst, dass in der fraglichen Strasse generell mit Velofahrern zu rechnen ist. Schliesslich musste er während einer Dauer von rund 30 Sekunden warten, bis die Kreuzung für ihn frei wurde. Daraus ergibt sich, dass der Beschwerdeführer sich nicht darauf verlassen durfte, dass nachfolgende Fahrradfahrer seine mit eingeschaltetem Blinklicht rechtzeitig kundgegebene Absicht, nach rechts abzubiegen, beachten würden. Ein solches Vertrauen wäre allenfalls dort gerechtfertigt, wo der Radfahrer sich grob verkehrswidrig oder völlig unvernünftig verhielte, wie dies beim BGE 122 IV 225 E. 2c

BGE 127 IV 34 S. 43

zugrunde liegenden Sachverhalt der Fall war. Im vorliegenden Fall hat das Opfer jedoch keine Verkehrsregeln verletzt. Dass die verunfallte Velofahrerin sich etwa in einen hiefür zu schmalen Raum zwischen Lastwagen und Fahrbahnrand gedrängt hätte, hat die Vorinstanz jedenfalls nicht festgestellt. Zwar ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass Art. 42 Abs. 3 VRV gerade in Konstellationen, bei denen das vorderste Fahrzeug einer bei einem Rotlicht oder Stoppsignal wartenden Kolonne nach rechts abbiegen will und sich wegen seiner Grösse nicht nahe genug an den rechten Strassenrand halten kann, zu gefährlichen Situationen führt und sich fragt, ob diese Regelung im Hinblick auf derartige Konstellationen angemessen ist. Doch ist mit der Vorinstanz an-

zunehmen, im städtischen Strassenverkehr sei nicht selten zu beobachten, dass Velofahrer in Unkenntnis oder falscher Einschätzung der damit verbundenen Gefahren für ihr Leben und ihre Gesundheit bei stehenden Lastwagen rechts vorfahren. Der Beschwerdeführer musste somit grundsätzlich damit rechnen, dass sich rechts neben ihm im offen gehaltenen Raum eine Fahrradfahrerin befindet. Immerhin lag im zu beurteilenden Fall nicht eine derart nahe Möglichkeit hiefür vor, wie dort, wo konkrete Anhaltspunkte für die Anwesenheit eines Radfahrers sprechen, so wenn der Chauffeur etwa einen solchen auf seiner Fahrt zur Kreuzung bereits überholt hat und daher mit Sicherheit darum weiss, dass dieser sich auf der Strasse befindet. Insgesamt hat die Vorinstanz die Vorhersehbarkeit aber zu Recht bejaht. bb) Fraglich ist allerdings, ob dem Beschwerdeführer bei seinem Abbiegemanöver eine konkrete Sorgfaltspflichtverletzung vorgeworfen werden kann bzw. ob er die Grenzen des erlaubten Risikos überschritten hat. Dabei werfen ihm die kantonalen Instanzen nicht vor, er hätte während seiner Wartezeit den rückwärtigen Verkehr ständig beobachten müssen, und halten sie ihm zu Gute, dass er während des Haltens auch gelegentlich in die Aussenspiegel geblickt und auch beim Anfahren noch Kontrollblicke in die Spiegel geworfen habe. Die Vorinstanz legt dem Beschwerdeführer als konkretes Fehlverhalten zur Last, er hätte sein Abbiegemanöver der vorhandenen Gefahr entsprechend langsam ausführen müssen und sich "wie ein Blinder" bei geringer Geschwindigkeit so langsam vorwärts tasten müssen, dass einer Velofahrerin möglich gewesen wäre, sich aus dem Gefahrenbereich zu entfernen, ohne vom Lastwagen erfasst zu werden. Dem ist grundsätzlich ohne weiteres beizupflichten. In der Tat muss von einem Lastwagenchauffeur, der an einer Kreuzung rechts abbiegen will, verlangt werden, dass er entweder während der

Wartezeit vor der Ampel oder an der Stoppstrasse sich durch Beobachten des rechten Aussenspiegels vergewissert, ob nicht von hinten Velofahrer aufschliessen und in den toten Winkel hineinfahren, oder dass er jedenfalls, wenn er auf diese Weise nicht die notwendige Gewissheit erlangt hat, sein Abbiegemanöver langsam im Sinne eines schrittweisen Vortastens ausführt, das gegebenenfalls auch einen Sicherheitshalt miteinschliesst. Es trifft ihn insofern dieselbe Pflicht wie den Wartepflichtigen bei der Einfahrt in eine vortrittsberechtigte Strasse, der keine ausreichende Sicht auf den bevorrechtigten Verkehr hat (vgl. BGE 105 IV 339; BGE 122 IV 133 E. 2a S. 136; vgl. ferner JAGUSCH/HENTSCHEL, Strassenverkehrsrecht, 34. Auflage, § 9 StVO N. 28). Nur mit einer solchen Fahrweise kann sichergestellt werden, dass allfällige sich rechts neben dem abbiegenden Fahrzeug befindende Radfahrer nicht gefährdet werden. Ob der betreffende Fahrzeuglenker seinen Sorgfaltspflichten im Sinne dieser allgemein formulierten Anforderungen nachgekommen ist, lässt sich aber nicht losgelöst von der konkreten Konstellation beurteilen. Es ist richtig, dass der Massstab für die Sorgfalt, welche Lastwagenlenker aufzubringen haben, angesichts des von ihren Fahrzeugen ausgehenden Gefährdungspotentials hoch anzusetzen ist. Doch muss ein vernünftiges, d.h. die anderen Verkehrsteilnehmer nicht behinderndes Fahren im Verkehr noch möglich sein. Es ist auch zu beachten, dass nicht verlangt werden kann, dass im Strassenverkehr jedermann zu jeder Zeit ein Höchstmass an Aufmerksamkeit und Umsicht erbringt (BGE 122 IV 225 E. 2c a.E.). Dem Fahrzeuglenker muss es in der konkreten Situation möglich sein, den ihm auferlegten Pflichten auch tatsächlich nachzukommen. Die Sorgfaltsanforderungen dürfen deshalb bei völlig normalen Fahrmanövern nicht derart hochgeschraubt werden, dass sie im Einzelfall nicht mehr erfüllt werden können, bzw. dass die Erfüllung der einen Pflicht notwendig die Verletzung einer gleichzeitig ebenfalls zu beachtenden anderen Pflicht bedeutet. Dementsprechend hat das Bundesgericht auch erkannt, das Mass der Aufmerksamkeit, das vom Fahrzeugführer verlangt werde, richte sich nach den gesamten Umständen; habe dieser sein Augenmerk im Wesentlichen auf bestimmte Stellen zu richten, könne ihm für andere eine geringere Aufmerksamkeit zugebilligt werden (BGE 122 IV 225 E. 2b mit Hinweis auf BGE 103 IV 101 E. 2b und c). Im konkreten Fall musste der Beschwerdeführer seine Aufmerksamkeit zunächst den zu erwartenden Gefahren zuwenden, die für ihn tatsächlich erkennbar waren. Dazu gehörte in erster Linie der

Querverkehr auf der Clarastrasse, dem er den Vortritt gewähren musste und den er in seiner Fahrt nicht behindern durfte (Art. 36 Abs. 2 SVG, Art. 14 Abs. 1 VRV, Art. 36 Abs. 1 SSV; BGE 122 IV 225 E. 2c; vgl. auch SCHAFFHAUSER, a.a.O., N. 686 ff.). Dass dieser Verkehr zum Unfallzeitpunkt offenbar recht dicht gewesen war, ergibt sich schon aus der Wartezeit von rund 30 Sekunden, während welcher der Beschwerdeführer auf freie Fahrt warten musste. Ausserdem befindet sich auf der Clarastrasse gleich neben der Hammerstrasse ein Fussgängerstreifen, dessen Beobachtung umso mehr geboten war, als zu jenem Zeitpunkt ein Tramzug in der Haltestelle Clarastrasse hielt. Tatsächlich wollte denn nach den Feststellungen der Vorinstanz auch ein Fussgänger den Streifen überschreiten, was den Beschwerdeführer veranlasste, seine Fahrt abzubremsen, um diesem den Vortritt zu lassen. Solange er sich mit dem Passanten nicht verständigt hatte, konnte er seine Aufmerksamkeit somit nicht ausschliesslich anderen Verkehrsteilnehmern zuwenden, die sich möglicherweise, für ihn aber jedenfalls nicht sichtbar, im toten Winkel hätten befinden können. Dass der Beschwerdeführer diese möglichen Gefahren aber nicht gänzlich unbeachtet gelassen, sondern gehörig berücksichtigt hat, ergibt sich daraus, dass er während der Wartezeit verschiedentlich in den Rückspiegel geschaut und auch, bevor er langsam anfuhr, noch Kontrollblicke in die Aussenspiegel geworfen hatte. Wie der Beschwerdeführer zu Recht einwendet, unterscheiden sich die Verhältnisse insofern vom nicht publizierten Entscheid des Kassationshofs vom 23.11.1999 i.S. A. In jenem Fall hatte der Lastwagenchauffeur das spätere Unfallopfer zuvor überholt und musste vor einem Rotlicht warten. Er musste seine Aufmerksamkeit daher nicht im selben Masse auf den vortrittsberechtigten Verkehr richten wie der Beschwerdeführer im zu beurteilenden Fall, der abwarten musste, bis die Strasse für sein Abbiegemanöver frei wurde. Ebenfalls musste der Lastwagenfahrer im genannten Entscheid bei seinem Abbiegemanöver in Rechnung stellen, dass sich mit Sicherheit ein Fahrradfahrer auf der Strasse befand, da er ihn kurz zuvor überholt hatte. Dass er ihn bei der Ampel nicht mehr sah, durfte ihm nicht die Gewissheit geben, jener sei von seinem Fahrrad abgestiegen und habe die Fahrbahn verlassen. Dem Beschwerdeführer kann nach all dem keine Verkehrsregelverletzung vorgeworfen werden. Er hat die ihm zumutbaren Vorsichtsmassregeln, namentlich die angemessene Beobachtung des rückwärtigen Verkehrs während der Wartezeit und beim Anfahren sowie das langsame Ausführen des

Abbiegemanövers, getroffen. Dies führt zum Ergebnis, dass ihm der Tod des Unfallopfers strafrechtlich nicht zuzurechnen ist. Die Frage nach einer allfälligen zivilrechtlichen Haftung des Lastwagen-Halters bleibt davon unberührt. Auch wenn die besondere Schutzbedürftigkeit von schwächeren Verkehrsteilnehmern, die regelmässig, und häufig mit gravierenden Folgen, von solchen tragischen Unfälle betroffen werden, nicht in Frage steht, kann dies nicht dazu führen, dass im Einzelfall auf den Nachweis einer Sorgfaltspflichtverletzung verzichtet wird und einzig vom Erfolg, dem konkreten Unfall, unbesehen auf eine solche Pflichtverletzung rückgeschlossen wird. Der Schuldspruch der fahrlässigen Tötung verletzt daher Bundesrecht und die Beschwerde erweist sich somit als begründet.