

sich eine derartige Vorsichtsmassnahme aufgedrängt hätte (vgl. Kurzgutachten des Meliorations- und Vermessungsamtes vom 26. Juli 1995). Konnte aber die Gefahrenquelle nicht im voraus erkannt werden, so kann den Skiliftbetreibern nicht vorgehalten werden, sie hätten diese zusätzliche Sicherheitsvorkehrung bereits vor dem Unfall treffen müssen; im Nachhinein ist man denn auch immer gescheiter. Haben aber nach dem Gesagten die Verantwortlichen der Bergbahnunternehmung all jene Vorkehrungen getroffen, die nach der Erfahrung, dem Stand der Technik und den Verhältnissen des Betriebes notwendig und angemessen waren, so kann ihnen eine Missachtung irgendwelcher Unterhalts-, Kontroll- oder Vorsichtspflichten (Nichtabwenden einer Gefahr) nicht vorgeworfen werden. Lässt sich somit kein konkreter Vorwurf begründen, sie hätten mit ihrem Verhalten (Tun oder Unterlassen) irgendwelche Sorgfaltspflichten verletzt, hätte eine Anklage wegen fahrlässiger Körperverletzung zum vornherein keine Aussicht durchzudringen und erweist sich demnach die angefochtene Einstellungsverfügung auch in dieser Hinsicht als sachlich gerechtfertigt. Die Beschwerde ist daher abzuweisen.
BK 46/95 Entscheid vom 16. Oktober 1995

46 - Hintereinanderfahren; Wahrung eines ausreichenden Abstands (Art. 34 Abs. 4 SVG; Art. 12 Abs. 1 VRV). Zum Begriff der Auffahrkollision.

Aus den Erwägungen:

Vorliegend stellt sich die Frage, ob genügend Indizien dafür bestehen, dass G. gegen Art. 12 Abs. 1 VRV verstossen hat. Gemäss dieser Bestimmung hat der Fahrzeugführer einen ausreichenden Abstand zu wahren, so dass er auch bei überraschendem Bremsen des voranfahrenden Fahrzeugs rechtzeitig halten kann. Der Kreispräsident stellte das Verfahren gegen G. mit der Begründung ein, die nach der Einsprache erfolgte Untersuchung, insbesondere die Expertisen, hätten ergeben, dass weder G. noch die nachfolgende M. schuldig sein können, die Auffahrkollision verursacht zu haben. Im Strafmandat vom 2. November 1994 hielt der Kreispräsident demgegenüber noch fest, dass alle an der Auffahrkollision beteiligten Fahrzeuglenker gezwungen gewesen seien, ihre Fahrzeuge bis zum Stillstand abzubremsen. Fünf Fahrzeuglenker sei dies auch gelungen. G. sei demgegenüber nicht mehr in der Lage gewesen, sein Motorrad rechtzeitig abzubremsen, und sei auf den vor ihm stillstehenden Wagen aufgefahren. In einer Art Kettenreaktion seien die drei weiter vorn stehenden Fahrzeuge

ineinandergeschoben worden. Das durch den Aufprall zurückgeschleuderte Motorrad sei in der Folge auf der Motorhaube des nachfolgenden Personenwagens gelandet.

Die Begründung im Strafmandat und jene der Einstellungsverfügung legen den Schluss nahe, dass der Kreispräsident unter dem Begriff der Auffahrkollision die ganze Kettenreaktion, das heisst das Ineinanderschieben sämtlicher Fahrzeuge verstand. So ist den Akten auch mit aller Deutlichkeit zu entnehmen, dass sich die Untersuchung nach erfolgter Einsprache immer mehr auf die Frage konzentrierte, wer das Verschulden am Ineinanderschieben der Fahrzeuge trägt. Der Kreispräsident ging demnach davon aus, dass eine Verurteilung von G. gestützt auf Art. 12 Abs. 1 VRV deshalb nicht möglich ist, da diesem seiner Ansicht nach nicht rechtsgenügend die Schuld an der gesamten Auffahrkollision nachgewiesen werden kann. Diese Begründung vermag die Einstellung des Verfahrens jedoch nicht zu rechtfertigen. Sie lässt

- wie nachstehend noch eingehend dargelegt wird - wichtige und deutliche

Indizien ausser Acht, die einen Verstoss von G. gegen Art. 12 Abs. 1 VRV als durchaus wahrscheinlich erscheinen lassen.

a) Inwiefern das Verhalten von G. kausal für das Ineinanderschieben der beteiligten Fahrzeuge war und er haftpflichtrechtlich für die entstandenen Schäden einzustehen hat, ist für die Frage, ob die Einstellung des gegen ihn eröffneten Verfahrens gerechtfertigt ist, nicht entscheidend. Grundsätzlich hängt die Anwendbarkeit von Art. 12 Abs. 1 VRV nicht einmal von der Verursachung einer Kollision oder dem Eintritt eines Schadens ab. Art. 12 Abs. 1 VRV schreibt dem in einer Kolonne Fahrenden die Einhaltung eines ausreichenden Abstands vor, damit er in der Lage ist, rechtzeitig zu halten, wenn das voranfahrende Fahrzeug überraschend bremst. Das Gebot des Abstandhaltens soll eine Kollision oder Gefährdung des vorausfahrenden Fahrzeuglenkers vermeiden. Ein Verstoss gegen Art. 12 Abs. 1 VRV liegt deshalb nicht erst dann vor, wenn es tatsächlich zu einer Kollision gekommen ist, sondern bereits dann, wenn der hintanfahrende Lenker den für ein rechtzeitiges Abbremsen erforderlichen Abstand nicht einhält. So ist - um ein einfaches Beispiel zu nennen - ein Autofahrer, der mit 120 km/h auf der Autobahn lediglich einen Abstand von 10 Metern zum vorderen Fahrzeug einhält, selbstverständlich auch dann wegen Verstosses gegen Art. 12 Abs. 1 VRV zu verurteilen, wenn sein Verhalten nicht zur Verursachung einer Kollision führt. Ebenso klar ist aber, dass das Auffahren auf das vordere Fahrzeug in solchen Fällen regelmässig den schlüssigen Beweis dafür liefert, dass kein ausreichender Abstand eingehalten wurde.

b) Ausreichend ist der Abstand gemäss Art. 12 Abs. 1 VRV dann, wenn er es dem Lenker erlaubt, sein Fahrzeug auch bei einer

Notbremsung des voranfahrenden Fahrzeugs ohne Kollision und Gefährdung anderer nöti- genfalls anhalten zu können (R. Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I, Verkehrszulassung und Verkehrsregeln, N. 529; H. Giger, SVG, Kommentar zu Art. 34 Abs. 4 SVG). Der Abstand, der dieser Anforderung entspricht und deshalb vom Fahrzeuglenker einzuhalten

ist, hängt von den Geschwindigkeiten der beteiligten Fahrzeugen, aber auch den Strassen- und Sichtverhältnissen ab. Bei Tag und auf trockener, ebener Strasse wird regelmässig im Verhältnis zwischen Personenwagen ein Abstand von halb so viel Metern als die Geschwindigkeit beträgt, genügen. Diese im Sinne einer Faustregel zu berücksichtigende Distanz entspricht ungefähr der Anhaltstrecke bei plötzlichem ordnungsgemässen Bremsen und Anhalten des vorausfahrenden Wagens (BGE 104 IV 194). **In Gefällen von 5 %** ist dabei aufwärts von einem um 6 % reduzierten Bremsweg auszugehen (H. Giger, a.a.O., S. 79).

c) Im vorliegenden Fall bietet schon allein die Aussage von G. anlässlich der polizeilichen Einvernahme vom 20. August 1994 genügend Indiz dafür, um einen Verstoss gegen Art. 12 Abs. 1 VRV als wahrscheinlich erscheinen zu lassen. Wörtlich gab G. damals zu Protokoll: «Beim Befahren der Kantonsstrasse fuhr ich seit dem <Grüanbödeli> hinter einem Chrysler her. Etwa 200 Meter danach, auf der Kantonsstrasse, bremste der vor mir fahrende PW (Chrysler) das Fahrzeug ab. Ich sah die Bremslichter und betätigte die Bremsen. Die sofort eingeleitete Bremsung reichte aber nicht aus, um eine Auffahrkollision zu vermeiden. Ich fuhr dann dem Chrysler ins Fahrzeugheck». Diese Aussage kommt praktisch einem Geständnis gleich. Auch die weiteren Angaben von G. lassen es naheliegend erscheinen, dass er einen zu geringen Abstand eingehalten hat. So gab er damals auch zu Protokoll, er sei mit einer Geschwindigkeit von 50-60 km/h in einem Abstand von 15-20 Metern dem Chrysler hinterhergefahren. Gemäss Polizeirapport (act. 02) beträgt das Gefälle am Unfallort 2%. Wäre G. demnach mit einem Personenwagen auf ebener Fahrbahn unterwegs gewesen, so wäre in Berücksichtigung der oben erwähnten Faustregel ein Abstand von 25 Metern angemessen gewesen. Berücksichtigt man aufgrund eines Gefälles von 2 % eine 6 % -ige Reduzierung und zwar nicht nur auf den Bremsweg sondern - ebenfalls zugunsten von G. - auf den Anhalteweg (Bremsweg und Reaktionsweg), so ergibt sich ein Abstand von 23,5 Metern. Dabei gilt darauf hinzuweisen, dass dieser Abstand dann genügend gewesen wäre, wenn G. mit einem Auto unterwegs gewesen wäre. Bei Fahrzeugen mit 2-Rad-Bremsen verlängert sich der Bremsweg hingegen deutlich. Beträgt der Bremsweg bei einem Auto mit sehr guten Bremsen und sehr guter Bremsverzögerung (7,0 m/sec) bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h 13,8 Meter, braucht ein Motorrad bei derselben Geschwindigkeit und einer für ein Zweiradfahrzeug ebenfalls ausgezeichneten Bremsverzögerung (5,0 m/sec) demgegenüber 19,3 Meter (vgl. die Bremswegtabelle bei H. Giger, a.a.O., S. 78). Dass es G. bei einem Abstand von höchstens 20 Metern nicht mehr gelungen ist, sein Motorrad rechtzeitig abzubremsen, ist deshalb durchaus nachvollziehbar.

Zwar relativierte G. seine Aussage noch, indem er erklärte, dass ihn vielleicht der nachfolgende PW in das vordere Fahrzeug hineingestossen

habe. Diese Möglichkeit ist aber aufgrund des Ergebnisses der Expertenuntersuchung mit Sicherheit auszuschliessen. So wurde im Gutachten vom 21. Februar 1995 festgehalten, dass G. nicht durch das hintere Fahrzeug in das vordere geschoben worden sein könne, da das Motorrad hinten keinerlei Beschädigungen aufweise. Wenn das Motorrad von hinten angefahren worden wäre - so der Experte - hätte das Schlusslicht, die Felge oder das Rad beschädigt sein müssen. Auch der mitbeteiligte Lenker des vorausfahrenden Chryslers sagte aus, dass sein Fahrzeug von hinten her einen Stoss erhalten habe. Die Beschwerdeführerin, welche G. in ihrem Subaru folgte, sagte anlässlich ihrer Einvernahme vom 20. August 1994 aus, dass es dem Lenker des vor ihr fahrenden Motorrades nicht mehr gelungen sei, sein Fahrzeug anzuhalten und er in der Folge in den Chrysler gefahren sei. Zwar darf bei der Würdigung dieser Aussagen nicht ausser Acht gelassen werden, dass die Beschwerdeführerin aber auch der Fahrer des Chryslers ein besonderes Interesse am Ausgang dieses Verfahrens haben. An der Richtigkeit ihrer Aussagen können aber kaum begründete Zweifel bestehen, nachdem ihre Angaben letztlich auch mit der ursprünglichen Deposition von G. übereinstimmen. G. stellte in der Folge auch nie entschieden in Abrede, dass es zu einer Kollision mit dem vorausfahrenden Fahrzeug gekommen ist. Im Vordergrund stand bei ihm der Nachweis, dass der Aufprall des Motorrades nicht derart heftig gewesen sein konnte, dass der vorausfahrende Chrysler Voyager ins nächstfolgende Fahrzeug geschoben wurde. So hielt der Verteidiger von G. in seinem Schreiben an den Kreispräsidenten vom 23. Februar 1995 fest, dass aufgrund des Schadensbildes klar bewiesen sei, dass entgegen der Annahme im Strafmandat und der Aussage des Fahrzeuglenkers des Chryslers «kein oder lediglich ein äusserst geringer Aufprall durch das Motorrad am Heck des Personenwagens» stattgefunden habe. Ähnlich äusserte sich G. auch in seiner Vernehmlassung im Beschwerdeverfahren. Besonders zu erwähnen ist schliesslich auch die Stellungnahme des Beschwerdegegners vom 29. Mai 1995. Wörtlich wurde dort festgehalten: «Mit dieser Auffahrkollision (gemeint ist das Ineinanderschieben der vorderen Fahrzeuge) musste der nachfolgende Motorradfahrer G. jedoch nicht rechnen. Es ist ihm deshalb nicht zum Verschulden anzulasten, dass er sein Motorrad nicht vollständig abbremsen konnte und - allerdings minimal - auf das Fahrzeug auffuhr.» Dass der Beschwerdegegner die Intensität des Aufpralls auf das vordere Fahrzeug als gering bezeichnete, vermag nicht darüber hinwegzutäuschen, dass G. in Bestätigung seiner ursprünglichen Aussage nochmals ausdrücklich zugegeben hat, dass der eingehaltene

Abstand nicht für ein rechtzeitiges Abbremsen ausreichte. Auch seine Behauptung, er sei möglicherweise vom nachfolgenden Fahrzeug der Beschwerdeführerin in den Chrysler hineingeschoben worden, hielt G. nicht mehr aufrecht. Diesbezüglich stellte er sich nach Erhalt des Expertenberichts lediglich noch auf den Standpunkt, die Beschwer-

deführerin habe ihrerseits keinen ausreichenden Abstand eingehalten, was dazu geführt habe, dass ihr Fahrzeug durch das hinten angehobene und anschliessend herabstürzende Motorrad an der Vorderfront beschädigt worden sei. Ob M. einen ausreichenden Abstand zum vorausfahrenden Motorrad des Beschwerdegegners eingehalten hat und wie stark G. in den Chrysler hineingefahren ist, ob der Aufprall namentlich so stark war, um das Fahrzeug ins nächstfolgende zu stossen, ist unter diesen Umständen für das vorliegende Verfahren jedoch nicht weiter von Belang. Als letztes ist schliesslich darauf hinzuweisen, dass auch das Schadensbild am Chrysler und am Motorrad von G. darauf schliessen lassen, dass es letzterem nicht gelungen ist, sein Fahrzeug rechtzeitig anzuhalten. Gemäss Expertenbericht waren die vordere Verkleidung und Beleuchtung des Motorrades gebrochen und teilweise zerkratzt. Der Chrysler Voyager wies demgegenüber Beschädigungen im Heckbereich auf.

Nachdem der Beschwerdegegner vorgängig zweimal zugegeben hat,

dass es ihm nicht gelungen ist, sein Fahrzeug rechtzeitig anzuhalten, aber auch aufgrund der Feststellungen des Experten, der Aussagen der Mitbeteiligten und des Schadensbildes lässt sich der Entscheid des Kreispräsidenten, das Verfahren gegen G. einzustellen, nicht mit triftigen Gründen vertreten. Das Ergebnis der Untersuchung hat genügend Anhaltspunkte erbracht, welche eine Verurteilung von G. wegen Verletzung von Art. 12 Abs. 1 VRV als wahrscheinlich erscheinen lassen. Die angefochtene Einstellungsverfügung ist demnach in Gutheissung der Beschwerde aufzuheben und das Strafverfahren fortzusetzen.

BK 29/95

Entscheid vom 12. September 1995

- 47** - **Ablehnung der Durchführung einer Strafuntersuchung (Art. 81 StPO). Voraussetzungen (Erw.2).**
- **Recht des Gefangenen auf freien Briefverkehr mit seinem Rechtsanwalt (Art. 46 Ziff. 3 StGB; Art. 4 BV; Art. 8 EMRK). Verletzung des Schriftgeheimnisses (Art. 179 StGB).**
 - **Abgrenzung zwischen der aufsichtsrechtlichen Beschwerde gemäss Art. 77 VSM und der Strafanzeige wegen Verletzung des Schriftgeheimnisses gemäss Art. 179 StGB (Erw. 3).**
 - **Das Öffnen von Briefen durch den Anstaltsdirektor ist im Sinne von Art. 32 StGB grundsätzlich durch Art. 5 Abs. 3 VStGB 1 und Art. 67 VSM gedeckt. Der Anstaltsdirektor**

hat die Verfassungs- und Gesetzmässigkeit dieser Ermächtigungsvorschriften nicht zu überprüfen (Erw. 5).