

JAAC 63.68

Auszug aus einem Entscheid des Präsidenten
der Rekurskommission des Eidgenössischen
Departements für Verteidigung, Bevölkerungsschutz
und Sport als Einzelrichter vom 29. September 1997

Art. 139 LAAM. Action récursoire de la Confédération contre un militaire. Camion avec remorque insuffisamment assuré dans un terrain en pente.

Négligence grave admise lors du simple engagement d'un petit rapport de boîte à vitesse avec serrage du frein à main, sans utilisation complémentaire d'une cale.

Art. 139 MG. Regressforderung des Bundes gegen einen Angehörigen der Armee. Ungenügende Sicherung eines Lastwagens mit Anhänger in abfallendem Gelände.

Grobfahrlässigkeit bejaht beim blossen Einlegen eines kleinen Ganges und Anziehen der Handbremse, ohne zusätzliche Verwendung eines Unterlegkeiles.

Art. 139 LM. Credito di regresso della Confederazione nei confronti di un militare. Autocarro con rimorchio assicurato in modo insufficiente su un terreno in pendenza.

Ammessa la negligenza grave nel caso del semplice inserimento di una marcia inferiore e del freno a mano, senza utilizzazione di un cuneo.

Zusammenfassung des Sachverhalts:

Der Beschwerdeführer parkierte den ihm als Fahrer anvertrauten Lastwagen Steyr 4×4 mit Anhänger in rückwärts abfallendem Gelände. Er sicherte das Fahrzeug durch Einlegen des 1. Ganges und Anziehen der Handbremse. Die führerlose Fahrzeugkombination begann rückwärts zu rollen. Der Beschwerdeführer versuchte, einen Keil unter das Rad des Anhängers zu werfen, doch liess sich das Gefährt nicht mehr stoppen. Schliesslich drehte der Anhänger seitlich weg, was eine erhebliche Beschädigung an der Deichsel zur Folge hatte. Es entstand ein Schaden von rund Fr. 7000.-. Die Regressforderung wurde von der ersten Instanz auf 10% des Schadens festgelegt. Eine dagegen erhobene Beschwerde wies die Rekurskommission des Eidgenössischen Departements für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (Rekurskommission VBS) ab.

Aus den Erwägungen:

(...)

4.2. Der Beschwerdeführer will lediglich den gegen ihn erhobenen Vorwurf grobfahrlässigen Handelns nicht gelten lassen.

5. Grobfahrlässig im Sinne von Art. 138 und 139 Abs. 1 des Militärgesetzes vom 3. Februar 1995 (MG, SR 510.10) handelt, wer elementarste Vorsichtsgebote verletzt, die jeder verständige Mensch in der gleichen Lage und unter den gleichen Umständen beachten würde ([BGE 111 Ib 197](#), [BGE 119 II 448](#) E. 2a, 115 II 287 E. 2a, 111 Ib 197 E 3, 108 II 424 E. 2 mit weiteren Hinweisen). Dabei sind auch die besonderen Umstände des militärischen Einsatzes - ungewöhnliche Risiken, Entscheidungs- und Zeitdruck usw. - zu berücksichtigen. Ein Abweichen vom zivilrechtlichen Begriff der Grobfahrlässigkeit ist nach konstanter bundesgerichtlicher Rechtsprechung auch von der Sache her nicht erforderlich ([BGE 111 Ib 197](#)).

Die Rekurskommission ist sodann gemäss ständiger Rechtsprechung auch nicht an ein strafrechtliches oder disziplinarisches Erkenntnis gebunden, ebenso nicht an einen Entscheid, womit ein solches Verfahren eingestellt oder gar nicht an die Hand genommen wird. Demnach ist nicht von Belang, dass der Kompanie-Kommandant (Kp Kdt) auf ein Strafverfahren verzichtet hat.

6.1. Grobfahrlässig wäre das Verhalten des Beschwerdeführers sicher dann, wenn er die Fahrzeugkombination in steil abfallendem Gelände parkiert hätte, ohne einen Unterlegkeil zu verwenden, denn Abs. 3 von Art. 22 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV, SR 741.11) statuiert die Pflicht zur Verwendung eines Unterlegkeils in starken Gefällen ohne Rücksicht auf das Gewicht des Wagens. Der Fahrzeuglenker, der sein schweres Fahrzeug in starken Gefällen nur durch Einlegen eines kleinen Ganges und Anziehen der Handbremse sichert, nicht aber zusätzlich einen Unterlegkeil verwendet, verletzt ein elementares Vorsichtsgebot, das jedem verständigen Menschen in dieser Lage und unter diesen Umständen einleuchtet.

Aus den Akten ergibt sich jedoch nicht, ob das Gelände am Unfallort ein starkes oder bloss leichtes Gefälle aufweist. Ersichtlich ist einzig, dass ein Gefälle gegeben ist, denn im Unfallprotokoll ist die Position 64 «Steigung/Gefälle» angekreuzt. Der Umstand, ob das Gefälle gross oder klein war, spielt jedoch, wie zu zeigen ist, im vorliegenden Fall keine Rolle.

6.2. Nach Art. 22 Abs. 3 VRV sind bei schweren Motorwagen, Anhängerzügen und losgelösten Anhängern Unterlegkeile auch in leichteren Gefällen anzubringen. Die Rekurskommission stimmt jedoch mit den Parteien überein, dass nicht jede Nichtbeachtung einer Verkehrsregel und der dadurch entstandene Schaden automatisch als Beweis für Grobfahrlässigkeit gelten können. Richtigerweise darf nicht leichthin grobe Fahrlässigkeit angenommen werden. Vielmehr sind schwerwiegende Verstösse gegen die Sorgfaltspflicht vorauszusetzen (*Oftinger / Stark*, Haftpflichtrecht, Bd. II/3, Zürich 1991, § 5 N. 108). Dies berücksichtigt, dass die Möglichkeit, dass als Folge eines bestimmten Verhaltens ein Schaden eintritt, verschieden gross sein kann. Je grösser diese Möglichkeit ist, umso grösser die Sorgfaltspflicht (*Oftinger/Stark*, a.a.O., § 5 N. 105), umso elementarer das Vorsichtsgebot, das verletzt wird.

Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Lastwagen, der führerlos rückwärts rollt, einen Schaden anrichtet, ist ausserordentlich gross. Der Beschwerdeführer hat nicht irgendeinen Lastwagen oder irgendeinen Anhänger, sondern eine schwere Fahrzeugkombination nicht ausreichend gesichert. Das Zugfahrzeug hat ein Leergewicht von mindestens 5,470 t, der Anhänger ein solches von 1,5 t. Nach Art. 195 Abs. 3 der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS, SR 741.41) muss bei einem Anhänger mit einem Gewicht von mehr als 750 kg ein wirksamer Unterlegkeil mitgeführt werden. Für Lastwagen besteht ebenfalls eine solche Pflicht bei schweren Motorwagen (Art. 114 VTS), d. h. Lastwagen mit einem Gesamtgewicht von über 3500 kg (Art. 10 Abs. 2 VTS). Demnach verlangt die einschlägige Gesetzgebung, von der in der Verordnung vom 17. August 1994 über den militärischen Strassenverkehr (VMSV, SR 510.710) nicht abgewichen wird und die demnach vollumfänglich auch für militärische Fahrzeuge gilt, dass ein Fahrzeugführer, der eine Kombination wie die des Beschwerdeführers lenkt, zwei Unterlegkeile mitführt.

Das Mass der Vorkehren, die notwendig sind, um das Fahrzeug ausreichend zu sichern, ergibt sich jeweils aus den Umständen (*Rüth/Berr/Berz*, Strassenverkehrsrecht, Berlin 1988, N. 8 zu § 14). Je schwerer das Fahrzeug ist, desto umfassender die erforderlichen Sicherungsmassnahmen. Der Fahrzeugführer muss dabei alle an seinem Fahrzeug gegen eine mögliche Verkehrsgefahr vorgesehenen Sicherheitseinrichtungen gebrauchen (Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Strafsachen der Bundesrepublik Deutschland [BGHSt] 17, 181 und *Rüth/Berr/Berz*, a.a.O., N. 8 zu § 14). Besteht eine Pflicht zum Mitführen eines Unterlegkeiles, muss dieser auch benützt werden (*Jagusch/Hentschel*, Kurzkommentar zum Strassenverkehrsrecht, 33. Aufl., München 1995). Der Beschwerdeführer wäre demnach verpflichtet gewesen, mindesten einen, wenn nicht sogar beide vorhandenen Unterlegkeile zu brauchen. Selbst *Janiszewski* (Strassenverkehrsordnung, 12. Aufl., München 1990, N. 8 zu § 14 Strassenverkehrsordnung der BRD [StVO]), der das Einlegen eines kleinen Ganges neben dem Anziehen der Handbremse grundsätzlich als genügend erachtet, verlangt für Fahrzeuge, die nach § 41 XIV der Strassenverkehrszulassungsordnung der BRD (StVZO) zum Mitführen

eines Keils verpflichtet sind, auch das Blockieren der Räder mittels Keils; die Pflicht zum Mitführen eines Unterlegkeiles gilt in Deutschland für schwere Motorwagen über 4000 kg und für Anhänger über 750 kg (§ 41 XIV StVZO).

Die Fahrzeugkombination, die der Beschwerdeführer parkierte, hat nicht bloss das für das Mitführen eines Keils erforderliche Minimalgewicht, sondern überschreitet dieses beträchtlich. Das Zugfahrzeug ist nicht bloss 3,5 t, sondern 5,470 t schwer, der Anhänger nicht 0,75 t, sondern 1,5 t. Diese Zahlen umfassen lediglich das Leergewicht; die Ladung ist erst noch nicht miteingerechnet. Wer als Führer einer so schweren Kombination selbst in leichteren Gefällen keinen Unterlegkeil verwendet, verstösst gegen ein elementares Vorsichtsgebot, dessen Beachtung sich jedem verständigen Menschen in der gleichen Lage und unter den gleichen Umständen aufdrängen würde.

6.3. Keine Rolle spielt, dass der Beschwerdeführer subjektiv der Meinung war, die Sicherung sei ausreichend. Denn er muss die vorgesehenen Sicherheitseinrichtungen selbst dann benutzen, wenn er deren Notwendigkeit im Einzelfall nicht durchschaut (BGHSt 17, 181 und Rüdth/Berr/Berz, a.a.O., N. 8 zu § 14). Ebenso ist nicht von Belang, dass eine Situation häufig nicht zu Unfällen führt, sofern mehr Sorgfalt geboten gewesen wäre (*Stark*, Ausservertragliches Haftpflichtrecht, 2. Aufl., Zürich 1988, N. 463).

Weiter spielt keine Rolle, dass die Entscheidung des Beschwerdeführers, keinen Keil zu gebrauchen, weder unbewusst, noch in der Absicht erfolgte, Schaden zu bewirken. Denn grobe Fahrlässigkeit kann sowohl eine bewusste sein (der Täter ist sich des Risikos einer Schadenverursachung bewusst, nimmt aber an, dass sie nicht eintritt), wie eine unbewusste (der Täter ist sich des Risikos nicht bewusst, hätte es jedoch erkennen müssen; *Brehm*, Berner Kommentar, Art. 41, N. 197).

6.4. Aus der Berücksichtigung der besonderen Umstände des militärischen Einsatzes ergibt sich keine abweichende Beurteilung.

Dies gilt einmal für den Umstand, dass sich der Beschwerdeführer noch in Ausbildung befand. Der Beschwerdeführer befand sich zwar noch in der Rekrutenschule, jedoch in deren zweiten Hälfte. Wie die Beschwerdegegnerin richtig ausführt, wird auf die korrekte Sicherung eines Fahrzeuges bei der Ausbildung grosses Gewicht gelegt. Der Beschwerdeführer bestreitet denn auch nicht, dass ihm die Regel, dass eine Fahrzeugkombination wie die seine mit einem Keil gesichert werden muss, nicht bekannt war.

Ebenso spielt keine Rolle, dass der Beschwerdeführer damals unter Zeitdruck stand. Denn zum einen führt der Beschwerdeführer nicht aus, worin der Zeitdruck bestand - ein gewisser Zeitdruck besteht für alle Arbeiten -. Zum anderen müssen so wichtige Handgriffe wie das korrekte Sichern eines Anhängerzuges auch unter Zeitdruck richtig ausgeführt werden.

Nicht von Belang ist weiter, dass sich der Beschwerdeführer nur 5 - 10 Meter vom Fahrzeug entfernt befand. Denn der Beschwerdeführer hatte das Fahrzeug im Sinne von Art. 22 VRV verlassen, indem er den Motor abstellte und aus der Führerkabine ausstieg. Er hatte es nicht mehr unter Kontrolle. Dies wird eindrücklich dadurch belegt, dass er die Kombination auch dadurch nicht mehr stoppen konnte, dass er einen Keil unter ein Rad warf.

Weiter kann sich der Beschwerdeführer auch nicht damit entlasten, es habe ihm generell die Erfahrung als Lastwagenchauffeur gefehlt, denn er hat eine so grundlegende Regel verletzt, zu deren Kenntnis es keiner besonderen Erfahrung als Lastwagenchauffeur bedarf.

6.5. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass der Beschwerdeführer grobfahrlässig gehandelt hat.

JAAC 63.68 - Auszug aus einem Entscheid des Präsidenten der Rekurskommission des Eidgenössischen Departements für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport als Einzelrichter vom 29. September 1997

In	Verwaltungspraxis der Bundesbehörden
Dans	Jurisprudence des autorités administratives de la Confédération
In	Giurisprudenza delle autorità amministrative della Confederazione
Jahr	1999
Année	
Anno	
Band	63
Volume	
Volume	
Seite	---
Page	
Pagina	
Ref. No	150 004 349

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv und die Bundeskanzlei konvertiert.
Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses et la Chancellerie fédérale.
Il documento è stato convertito dall'Archivio federale svizzero e della Cancelleria federale.