

**Führen eines Motorfahrzeugs in fahruntüchtigem Zustand; Sekundenschlaf** – Art. 91 Abs. 2 lit. b i.V.m. Art. 100 Ziff. 1 SVG; Art. 31 Abs. 2 SVG i.V.m. Art. 2 Abs. 1 VRV.

*Die eigentliche Ursache einer Fahruntüchtigkeit "aus anderen Gründen" muss nicht nachgewiesen werden. Wird aber bei der rechtlichen Würdigung der Sekundenschlaf bzw. die Übermüdung als erstellt vorausgesetzt und die fahrlässige Tatbegehung damit begründet, dass vor einem Sekundenschlaf immer erkennbare Ermüdungserscheinungen auftreten, so muss der Sekundenschlaf bzw. die Müdigkeit als Ursache der Fahruntüchtigkeit bewiesen sein (E. 3.6).*

*Der Sekundenschlaf kann häufig nur anhand des konkreten Unfallhergangs und weiterer Indizien bewiesen werden. Typische Merkmale von Einschlafunfällen (E. 3.6.1).*

*Fahrlässiges Fahren in fahruntüchtigem Zustand (E. 4.2).*

OGE 50/2019/22 vom 29. Juni 2021

(Eine Beschwerde in Strafsachen gegen diesen Entscheid wies das Bundesgericht mit Urteil 6B\_1370/2021 vom 14. Februar 2022 ab, soweit es darauf eintrat.)

Keine Veröffentlichung im Amtsbericht

## **Sachverhalt**

X. befuhr kurz vor 1 Uhr morgens in Stein am Rhein bei geringem Verkehrsaufkommen die Kaltenbacherstrasse (generelle Höchstgeschwindigkeit 50 km/h). Dabei geriet sie mit ihrem Personenwagen auf die Gegenfahrbahn, überquerte diese und verliess linksseitig die Fahrbahn. Anschliessend fuhr X. einige Meter auf dem Wiesenbord / Kiesbankett und überquerte dann eine Zufahrtsstrasse, bevor sie mit dem Betriebswegweiser kollidierte und zum Stehen kam.

Die Staatsanwaltschaft verurteilte X. mit Strafbefehl wegen Führens eines Motorfahrzeugs in fahruntüchtigem Zustand (Sekundenschlaf) zu einer Geldstrafe von 30 Tagessätzen à Fr. 130.– sowie zu einer Busse von Fr. 1'000.– (ersatzweise 8 Tage Freiheitsstrafe). Der Vollzug der Geldstrafe wurde bedingt aufgeschoben bei einer Probezeit von 2 Jahren. Gegen den Strafbefehl erhob X. Einsprache. Nach ergänzter Untersuchung erliess die Staatsanwaltschaft einen neuen Strafbefehl, worin sie die Ersatzfreiheitsstrafe auf 10 Tage anhob. X. erhob erneut Einsprache gegen den Strafbefehl, woraufhin die Staatsanwaltschaft diesen als Anklageschrift an das Kantonsgericht überwies. Dieses sprach X. wegen Fahrens in fahruntüchtigem Zustand schuldig und verurteilte X. zu einer Geldstrafe von 30 Ta-

gessätzen à Fr. 140.– sowie zu einer Busse von Fr. 1'000.–. Der Vollzug der Geldstrafe wurde bedingt aufgeschoben bei einer Probezeit von 2 Jahren. Die Ersatzfreiheitsstrafe für die Busse setzte es auf 10 Tage fest.

Die hiergegen gerichtete Berufung von X. wies das Obergericht ab.

## Aus den Erwägungen

**3.1.–3.5.** *[Die Beschuldigte bestreitet, am Steuer eingeschlafen zu sein. Sie bringt im Wesentlichen vor, sie habe einem Stein auf der Fahrbahn ausweichen müssen, deshalb das Lenkrad herumgerissen, danach noch abgebremst, aber das Fahrzeug nicht mehr einfangen können und sei aus diesem Grund mit dem Betriebswegweiser kollidiert. Das Obergericht würdigt zunächst die Ergebnisse der polizeilichen Ermittlungen am Unfallort, die Zeugenaussagen sowie die Aussagen der Beschuldigten und gelangt zum Ergebnis, dass ein Unfallhergang, wie ihn die Beschuldigte beschrieb, ausgeschlossen werden könne. Das Obergericht erachtet es als erstellt, dass die Beschuldigte ohne erkennbaren Grund, ohne heftige Lenkbewegung sowie in konstanter Geschwindigkeit auf die Gegenfahrbahn und dann linksseitig ab der Strasse gekommen war und in der Folge mit dem Betriebswegweiser kollidierte.]*

**3.6.** Es ist daher auf den von der Staatsanwaltschaft vorgeworfenen Sekundenschlaf einzugehen. Das Kantonsgericht führte aus, dass der Sekundenschlaf bzw. die Müdigkeit als Ursache der Fahruntfähigkeit i.S.v. Art. 91 Abs. 2 lit. b SVG nicht bewiesen werden müsse. Es trifft zu, dass gemäss Bundesgericht die eigentliche Ursache einer Fahruntfähigkeit "aus anderen Gründen" grundsätzlich nicht zu beweisen ist (BGer 6B\_582/2009 vom 5. September 2009 E. 3.5.2). Wenn aber die Vorinstanz den Sekundenschlaf bzw. die Übermüdung bei ihrer rechtlichen Würdigung als erstellt voraussetzt und beispielsweise die fahrlässige Tatbegehung damit begründet, dass vor einem Sekundenschlaf immer erkennbare Ermüdungserscheinungen auftreten würden, so muss der Sekundenschlaf bzw. die Müdigkeit als Ursache der Fahruntfähigkeit bewiesen sein.

**3.6.1.** Wie gezeigt, kann eine Tatsache auch aufgrund von Indizien als bewiesen erachtet werden. Das gilt auch für das Einschlafen am Steuer (vgl. BGer 6B\_1106/2019 vom 1. April 2020 E. 1.3). Es ist sogar oft so, dass sich ein Sekundenschlaf nur nachträglich aufgrund des Unfallhergangs und weiteren Indizien erschliessen lässt (vgl. Patrizia Hertach/Andrea Uhr/Steffen Niemann/Karin Huwiler/Yvonne Achermann Stürmer, Beeinträchtigte Fahrfähigkeit von Motorfahrzeuglenkenden, BFU-Sicherheitsdossier, Bern 2020, S. 104). In der Lehre und Wissenschaft werden dabei verschiedene Indizien für einen Sekundenschlaf aufgeführt:

Typisch für Einschlafunfälle ist zunächst eine "Baldzu Hause-Situation" mit einer verbleibenden Fahrzeit zum Ziel von wenigen Minuten (Rolf Seeger, "Blackout" am Steuer, Verkehrsmedizinische Betrachtung einer häufig folgenreichen Einlassung, in: Schaffhauser [Hrsg.], Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2010, Band 72, St. Gallen 2010, S. 15 f.). Dabei handelt es sich oft um eine Unterforderungssituation, beispielsweise um das Befahren einer gut bekannten, anspruchslosen Strecke mit wenig Verkehrsaufkommen (Seeger, S. 16 f.; Hertach/Uhr/Niemann/Huwiler/Achermann Stürmer, S. 96 ff.; vgl. auch BGE 126 II 206 E. 1a S. 208; René Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band 1, Bern 2002, N. 521, S. 237).

Ermüdungsfördernde Faktoren und damit Indizien für einen Sekundenschlaf sind zudem ein Schlafdefizit, das Fahren zu Zeiten, in denen man üblicherweise schläft, eingenommene schlafanstossende Substanzen oder lange Wachphasen (Seeger, S. 17; Hertach/Uhr/Niemann/Huwiler/Achermann Stürmer, S. 96 ff., 100; Andreas Roth, in: Niggli/Probst/Waldmann, Basler Kommentar Strassenverkehrsgesetz, Art. 31 N. 21, S. 592). Gemäss Untersuchungen ist das Risiko eines Einschlafunfalls beispielsweise signifikant erhöht, wenn der Fahrer vor der Fahrt schon länger als 15 Stunden wach war (Britta Geißler/Lorenz Hagenmeyer/Udo Erdmann/Axel Muttray, Sekundenschlaf – eine unterschätzte Gefahr?, ErgoMed 31 (2007), Ziff. 5.2.1 m.w.H. [abgerufen unter <https://www.ergo-med.de/arbeitschutz/sekundenschlaf>, zuletzt besucht am 24. September 2021]). Auch lange oder unregelmässige Arbeitszeiten, wie sie bei Schichtarbeit häufig vorkommen, erhöhen die Fahrerschläfrigkeit (Hertach/Uhr/Niemann/Huwiler/Achermann Stürmer, S. 100 und 108; Geißler/Hagenmeyer/Erdmann/Muttray, Ziff. 5.2.5). Ebenso sind die Alleinfahrt, die Fahrt bei Nacht, vorausgegangene schwere körperliche oder geistige Arbeit, ein voller Magen oder auch Hunger ermüdungsfördernd (BGE 126 II 206 E. 1a S. 208; Schaffhauser, N. 521, S. 237; Roth, Art. 31 N. 21, S. 592).

Der Unfallhergang aufgrund eines Sekundenschlafs gestaltet sich dabei typischerweise als ein Abkommen von der Fahrbahn auf geraden Strecken oder in Kurven nach geraden Strassenabschnitten (Seeger, S. 16; Geißler/Hagenmeyer/Erdmann/Muttray, Ziff. 5.1, vgl. auch Hertach/Uhr/Niemann/Huwiler/Achermann Stürmer, S. 93 f.). Hinweise für ein Bremsmanöver vor dem Verlassen der Fahrbahn bestehen typischerweise keine (Seeger, S. 16, Geißler/Hagenmeyer/Erdmann/Muttray, Ziff. 5.1). Der Lenker, sofern unverletzt, verlässt das Fahrzeug meist selbstständig und sofort, wobei keine "Umdämmerung" besteht, sondern eine sofortige Reorientierung mit vollständig erhaltenem Bewusstsein. Der Lenker ist in der Regel sofort handlungsfähig und unauffällig (Seeger, S. 16 f.).

**3.6.2.** Vorliegend ereignete sich der Unfall auf einem fast geraden und somit anspruchslosen Strassenabschnitt, welcher der Beschuldigten gut bekannt war. Wie

der Verteidiger anlässlich der Hauptverhandlung vor Kantonsgericht als auch der Berufungsverhandlung zudem ausführte, war die Beschuldigte nur noch zwischen fünf bis zehn Minuten von ihrem Ziel entfernt, womit es sich um eine Baldzuhaus-Situation handelte. Der Unfall ereignete sich zudem in der Nacht um ca. 00:55 Uhr und damit zu einer Zeit, in der man üblicherweise schläft. Die Beschuldigte war alleine unterwegs, seit 6:30 Uhr und damit seit über 18 Stunden wach, hatte kurz vor der Fahrt Pizza gegessen und ging davor ihrer Schichtarbeit als \_\_\_\_\_ in Y. nach, bei der Überstunden zum Standard gehören. Die Beschuldigte ist dann auf einem fast geraden Strassenabschnitt in einer leichten Rechtskurve ohne erkennbaren Grund, ohne heftige Lenkbewegung und in konstanter Geschwindigkeit linksseitig von der Strasse abgekommen. Hinweise auf ein Bremsmanöver vor dem Verlassen der Fahrbahn bestehen nicht. Es handelt sich damit um eine typische Situation eines Einschlafunfalls. Die beschriebenen Indizien erzeugen in ihrer Gesamtheit ein Bild, welches bei objektiver Betrachtung keine relevanten Zweifel mehr daran bestehen lässt, dass die Beschuldigte am Steuer eingeschlafen ist.

Die Einwände der Beschuldigten vermögen daran nichts zu ändern. Da die Beschuldigte mit dem Betriebswegweiser kollidierte, spricht selbstredend auch nicht gegen einen Sekundenschlaf, dass sie nach dem Unfall nicht als schläfrig wahrgenommen wurde. Vielmehr ist es normal, dass der Lenker sofort handlungsfähig und unauffällig ist. Damit ist erstellt, dass die Beschuldigte am Steuer eingeschlafen ist.

**4.** Die Staatsanwaltschaft und das Kantonsgericht würdigten das Verhalten der Beschuldigten in rechtlicher Hinsicht als fahrlässiges Fahren in fahruntüchtigem Zustand nach Art. 91 Abs. 2 lit. b i.V.m. Art. 100 Ziff. 1 SVG.

**4.1.** Wer in fahruntüchtigem Zustand ein Motorfahrzeug führt, wird gemäss Art. 91 Abs. 2 lit. b SVG mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft. Als fahruntüchtig gilt, wer wegen Alkohol-, Betäubungsmittel, Arzneimitteleinfluss, Übermüdung oder aus anderen Gründen nicht über die erforderliche körperliche und geistige Leistungsfähigkeit verfügt (Art. 31 Abs. 2 SVG i.V.m. Art. 2 Abs. 1 VRV). Die erforderliche Leistungsfähigkeit ist die momentane körperliche und geistige Befähigung, ein Fahrzeug während der gesamten Fahrt sicher zu führen. Erhalten sein muss die Gesamtleistungsfähigkeit, welche neben der Grundleistung auch eine für das Bewältigen plötzlich auftretender schwieriger Verkehrs-, Strassen- und Umweltsituationen notwendige Leistungsreserve umfasst. Der Fahrzeuglenker muss m.a.W. in der Lage sein, ein Fahrzeug auch in einer nicht voraussehbaren, schwierigen Verkehrslage sicher zu führen (BGE 130 IV 32 E. 3.1 S. 35).

Vorliegend ist erstellt, dass die Beschuldigte ein Motorfahrzeug auf der Kaltenbacherstrasse lenkte und dabei einschief, von der Strasse abkam und dann mit einem Betriebswegweiser kollidierte. Die Beschuldigte verfügte damit im Unfallzeitpunkt zufolge Übermüdung nicht über die Fähigkeit, ein Fahrzeug sicher zu führen.

Sie war fahruntüchtig i.S.v. Art. 91 Abs. 2 lit. b SVG, womit der objektive Tatbestand erfüllt ist.

**4.2.** Die Staatsanwaltschaft und das Kantonsgericht gingen von fahrlässiger Tatbegehung aus. Auch das fahrlässige Fahren in fahruntüchtigem Zustand ist strafbar (Art. 91 Abs. 2 lit. b i.V.m. Art. 100 Ziff. 1 SVG). Fahrlässigkeit liegt vor, wenn eine Person infolge einer pflichtwidrigen Unvorsichtigkeit nicht erkennt, dass sie sich in einem fahruntüchtigen Zustand befindet oder ein solcher eintreten könnte, und trotzdem ein Fahrzeug führt. Fahrlässig handelt etwa, wer in der Hoffnung wach zu bleiben subjektiv erkennbare Ermüdungserscheinungen unbeachtet lässt und seine Fahrt fortsetzt (BGer 6B\_26/2016 vom 6. Juni 2016 E. 3.2). Dabei kann bei einem gesunden und nicht aus anderen Gründen fahruntüchtigen Fahrzeugführer Einschlafen am Steuer ohne vorherige subjektiv erkennbare Ermüdungserscheinungen ausgeschlossen werden (BGE 126 II 206 E. 1a S. 208 f.; BGer 1C\_25/2016 vom 4. Juli 2016 E. 2.4; 6B\_26/2016 vom 6. Juni 2016 E. 3.5).

Die Beschuldigte ist am Steuer eingeschlafen. Sie musste damit subjektiv erkennbare Ermüdungserscheinungen gehabt haben. Die Beschuldigte hat somit ein Motorfahrzeug gelenkt und pflichtwidrig darauf vertraut, dass ihr trotz subjektiv erkennbaren Ermüdungserscheinungen die Fähigkeit, ihr Fahrzeug sicher zu führen, erhalten bleiben würde. Sie handelte fahrlässig. Der subjektive Tatbestand ist erfüllt.

**4.3.** Rechtfertigungs- oder Schuldausschlussgründe liegen nicht vor. Die Beschuldigte ist des fahrlässigen Fahrens in fahruntüchtigem Zustand nach Art. 91 Abs. 2 lit. b i.V.m. Art. 100 Ziff. 1 SVG schuldig zu sprechen.