

# ZH\_GERICHTE SU120057 vom 24. April 2013

Zh Gerichte, 2013-04-24, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh\\_gerichte\\_SU120057](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_gerichte_SU120057)

FR: ZH\_GERICHTE SU120057 du 24 avril 2013

IT: ZH\_GERICHTE SU120057 del 24 aprile 2013

## Regeste

Übertretung der Verkehrsvorschriften

## Erwägungen

### E. 1

Das Stadtrichteramt Zürich erliess am 18. Oktober 2010 eine Strafverfügung, in welcher der Beschuldigte wegen mangelnder Rücksicht auf das ihm nachfolgende Fahrzeug beim Fahrstreifenwechsel im Sinne von Art. 44 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 90 Ziff. 1 aSVG mit einer Busse von Fr. 300.– bestraft wurde (Urk. 2). Der Beschuldigte erhob dagegen Einsprache (Urk. 3/1). Im Rahmen der gerichtlichen Beurteilung der Strafverfügung wurde der Beschuldigte mit Urteil des Bezirksgerichts Zürich (10. Abteilung - Einzelgericht) vom 21. August

- 4 - 2012 im gleichen Sinne schuldig gesprochen und mit einer Busse von Fr. 300.– belegt. Für den Fall des Nichtbezahlens der Busse wurde eine Ersatzfreiheitsstrafe von 3 Tagen festgesetzt (Urk. 22 = Urk. 26).

### E. 2

Kognition des Berufungsgerichts

#### E. 2.1

Gemäss Art. 44 Abs. 1 SVG darf der Fahrzeugführer auf Strassen, die für den Verkehr in gleicher Richtung in mehrere Fahrstreifen unterteilt sind, seinen Streifen nur verlassen, wenn er dadurch den übrigen Verkehr nicht gefährdet. Art. 44 SVG stellt eine Vortrittsregel dar. Dem seinen Streifen beibehaltenden Fahrzeugführer steht der Anspruch auf unbehinderte Fortsetzung seiner Fahrt zu (Giger, Kommentar Strassenverkehrsgesetz, 7. Auflage 2008, Art. 44 SVG N 2). Ein Fahrspurwechsel ist nicht erst bei einer Gefährdung, sondern bereits bei einer Behinderung des übrigen Verkehrs untersagt. Derjenige, der sein Fahrzeug in den Verkehr einfügen, wenden oder rückwärts fahren will, darf andere Strassenbenützer nicht behindern (Art. 36 Abs. 4 SVG; vgl. Art. 14 Abs. 1 VRV). Entsprechendes gilt beim Wechseln des Fahrstreifens (Urteil 6B\_10/2011 vom 29. März 2011 E. 2.2.1).

#### E. 2.2

Während früher eine Behinderung bereits angenommen wurde, wenn der Vortrittsberechtigte seine Fahrt nicht gleichmässig und ungestört fortsetzen konnte, fasst die Rechtsprechung den Begriff heute enger. Sie bejaht eine Behinderung, falls der Berechtigte seine Fahrweise brüsk ändern muss, d.h. vor, auf oder kurz nach einer Verzweigung zu bruschem Bremsen, Beschleunigen oder Ausweichen gezwungen wird. Diese Begriffseinschränkung erfolgte, um den be-

- 8 - sonderen Verhältnissen bei hohem Verkehrsaufkommen Rechnung zu tragen. Das darf aber nicht zur Entwertung des Vortrittsrechts – einer Grundregel des Strassenverkehrs – führen. Solche Regeln müssen klar und einfach zu handhaben sein. Deshalb ist unter dem Gesichtspunkt von Art. 14 Abs. 1 VRV eine erhebliche Behinderung nur ausnahmsweise zu verneinen (BGE 114 IV 146, S. 147 f.; Bundesgerichtsurteil 6B\_10/2011 vom 29. März 2011 E. 2.2.2 mit weiteren Hinweisen). Im dichten Innerortsverkehr mag in gewissen Situationen ein Verzicht auf das Vortrittsrecht im Interesse der Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs angezeigt sein. Es erscheint als wünschbar, dass ein Berechtigter, auch wenn er dazu gesetzlich nicht verpflichtet ist, einem Wartepflichtigen durch Verlangsamung der Fahrt bzw. Anhalten das Einbiegen ermöglicht, wenn dies ohne Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer geschehen kann. Im Interesse der Rechtssicherheit ist aber auch in solchen Fällen nur mit grösster Zurückhaltung anzunehmen, ein Wartepflichtiger habe das Vortrittsrecht nicht vollständig zu respektieren (BGE 105 IV 341 E. 3a). Bei der Beurteilung, ob eine Behinderung vorliegt, sind verschiedene Interessen zu berücksichtigen wie die Rechtssicherheit durch einfache und klare Regeln, die Verkehrsflüssigkeit auf den vortrittsberechtigten Fahrbahnen sowie besonders schwierige Situationen der Vortrittsbelasteten (Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I, 2. Auflage 2002, N 866; vgl. zum Ganzen auch das Bundesgerichtsurteil 6B\_453/2012 vom 19. Februar 2013).

### **E. 2.3**

Weiter wird das angefochtene Urteil auf Rechtsverletzungen durch die Vorinstanz hin überprüft. Insofern liegt keine Einschränkung der Überprüfungsbefugnis vor; sämtliche Rechtsfragen sind mit freier Kognition zu prüfen und zwar

- 6 - nicht nur materiellrechtliche, sondern auch prozessuale (vgl. Hug, in: Zürcher Kommentar, StPO, Zürich 2010, Art. 398 N 23).

### **E. 3**

Prüfung der tatsächlichen und rechtlichen Würdigung der Vorinstanz

#### **E. 3.1**

Die Vorinstanz kam nach Würdigung der ihr relevant erscheinenden Beweismittel – namentlich der Aussagen des Beschuldigten anlässlich der Befragung durch das Statthalteramt sowie an der erstinstanzlichen Hauptverhandlung (Urk. 7, Prot. I S. 5), dem Rapport der Kantonspolizei Zürich vom 15. September 2010 (Urk. 1/1) sowie der durch die Stadtpolizei Zürich erstellten Fotografien (Urk. 1/2) – zum Schluss, dass die vom Beschuldigten vorgebrachte Sachverhaltsdarstellung (nach welcher er den Fahrstreifenwechsel ohne Gefährdung des übrigen Verkehrs vorgenommen habe und der Kollisionsbeteiligte B.\_\_\_\_\_ die alleinige Schuld an der Kollision trage) widerlegt werden könne (Urk. 26 S. 8). Damit hielt

- 9 - sie den dem Beschuldigten mit Strafverfügung vom 18. Oktober 2010 vorgeworfenen Sachverhalt für erstellt.

Zur Begründung ihres Erkenntnisses führte die Vorinstanz zusammengefasst aus, dass aufgrund der tatzeitlich und tatörtlich sehr anspruchsvollen Verkehrssituation der Beschuldigte in Nachachtung der Vortrittsregel gemäss Art. 44 SVG gehalten gewesen wäre, auf die Personenwagen auf der Individualverkehrspur zu achten und insbesondere Blickkontakt zum Kollisionsbeteiligten B.\_\_\_\_\_ aufzunehmen, um sich zu vergewissern, ob

dieser auf sein Vortrittsrecht verzichte und ihm das Einfädeln in die Lücke gewähre. Ein solches Verhalten gehe aber aus den Aussagen des Beschuldigen nicht hervor. Vielmehr sei davon auszugehen, dass dieser durchgehend dem Reissverschlussprinzip gefolgt und die Lücke – welche laut seinen Aussagen drei Meter oder allenfalls etwas mehr betragen habe und demnach eng bemessen gewesen sei (Urk. 26 S. 7) – für sich in Anspruch genommen habe. Bei korrektem Verhalten hätte der Beschuldigte erkennen müssen, dass der Kollisionsbeteiligte B.\_\_\_\_\_ nicht beabsichtigt habe, auf sein Vortrittsrecht zu verzichten, und der Fahrstreifenwechsel somit nicht gefahrlos durchgeführt werden können. Damit sei festzuhalten, dass der vortrittsbelastete Beschuldigte bei der Ausführung des Fahrstreifenwechsels seine Sorgfaltspflicht verletzt habe und ihn somit ein Verschulden an der Kollision treffe, wobei offen bleiben könne, ob den Kollisionsbeteiligten B.\_\_\_\_\_ ebenfalls ein Teilverschulden an der Kollision treffe (Urk. 26 S. 8 f.).

### **E. 3.2**

Der Berufungskläger macht im Rahmen seiner Berufung zusammengefasst geltend, es sei vorab festzuhalten, dass die prozessualen Beweisregeln und insbesondere der Grundsatz "in dubio pro reo" auch bei blossen Übertretungstatbeständen gelte. Die Vorinstanz habe eine offensichtlich unrichtige Sachverhaltsfeststellung und eine willkürliche Würdigung des Beweisergebnisses vorgenommen und ebenfalls materielle Gesetzesvorschriften, nämlich Art. 44 Abs. 1 SVG, falsch angewendet, indem sie einerseits von einer völlig falschen Annahme des Kollisionsvorganges aufgrund einer unzutreffenden Würdigung der Aussagen des Beschuldigten und andererseits von einem falschen Schadensbild ausgegangen sei. Tatsächlich sei aber unklar, wie sich die Streifkollision überhaupt abgespielt habe. Hinzu komme, dass der Kollisionsbeteiligte B.\_\_\_\_\_ einen Ablauf geschildert habe, der sich so mit Sicherheit nicht verwirklicht haben könne und einzig darauf abziele, den vorbestandenen Schaden an seinem eigenen Fahrzeug irgendwie erklärbar zu machen (Urk. 35).

#### **E. 3.2.1**

Der Berufungskläger brachte in seiner Berufungsbegründung an erster Stelle vor, dass die Vorinstanz fälschlicherweise davon ausgegangen sei, dass der Beschuldigte ausgesagt habe, er habe eine Lücke von mindestens 3 Metern zwischen zwei Fahrzeugen auf der linken Spur gesehen und habe diese ausgenutzt, um den Fahrstreifen zu wechseln. Diese angebliche Aussage des Beschuldigten treffe nicht zu. Tatsächlich habe der Beschuldigte den Vorfall vor der Polizei damals so geschildert, dass er eine Lücke zwischen zwei Fahrzeugen gesehen habe. Im Rückspiegel habe er das Fahrzeug des Kollisionsgegners B.\_\_\_\_\_ gesehen. Die Lücke zwischen seinem Fahrzeug und dem Fahrzeug B.\_\_\_\_\_ habe etwa 3 Metern betragen. Sodann habe sich die weitere Aussage des Beschul-

- 10 - digten, die Front seines Fahrzeugs [recte wohl: des Fahrzeugs B.\_\_\_\_\_] sei etwa auf der Höhe der Hintertüre eines [recte wohl: seines] Taxis gewesen, auf den Zeitpunkt und die Fahrzeugposition bei der Kollision und nicht vor dem "Einfädeln" bezogen. Bei der Protokollierung der angeblichen sinngemässen Aussagen im Polizeirapport vom 15. September 2010 müsse es sich deshalb um ein Missverständnis gehandelt haben. Da der Beschuldigte die im Rapport protokollierten Aussagen weder überprüft noch ein Protokoll unterzeichnet habe, seien diese nicht verwertbar. Anders verhalte es sich bei der vom Beschuldigten tatsächlich durchgelesenen und unterzeichneten Einvernahme beim Stadtrichteramt. Auch mit den dort deponierten Aussagen habe der Beschuldigte indes

gemeint, dass die Lücke zwischen seinem und dem nachfolgenden Fahrzeug B.\_\_\_\_\_ im Zeitpunkt des Blicks in den Rückspiegel 3 Meter betragen habe (Urk. 35 S. 3).

### **E. 3.2.2**

Im Polizeirapport vom 15. September 2010 werden die Aussagen des Beschuldigten unter dem Hinweis "Sinngemäss, vor Ort, nach Vorhalt § 11 StPO [ZH]" wie folgt protokolliert: "[...] Dann habe auch ich eine Lücke zwischen zwei Fahrzeugen gesehen. Ich sah im Rückspiegel das Fahrzeug von B.\_\_\_\_\_. Die Lücke mass meiner Meinung nach etwa drei Meter. Die Front seines Fahrzeugs war etwa auf der Höhe der Hintertüre meines Taxis. Ich betätigte den linken Blinker und wechselte auf den linken Fahrstreifen. Plötzlich hat es gekracht. [...]" (Urk. 1/1 S. 4). Am 8. Dezember 2011 gab der Beschuldigte vor dem Stadtrichter zu Protokoll, es habe einen genügenden Abstand gehabt, weshalb er reingefahren sei (Urk. 7 S. 1). Auf Vorhalt seiner eigenen Aussagen gemäss Polizeirapport meinte er: "Ja. Mehr oder weniger stimmt das schon. Also: Rückspiegel... ob ich mich da festgelegt habe mit der Lücke von 3 Metern, das weiss ich nicht mehr. Drei Meter ist recht wenig, also normal... Es hat ja dort noch einen Fussgängerstreifen. [...] Es hatte eine genügende Lücke, worauf ich nach dem Fussgängerstreifen in die Individualverkehrs-Spur reinfuhr. [...]" (a.a.O. S. 2).

Der Beschuldigte bestätigte demnach beim Stadtrichteramt, dass seine von der Polizei sinngemäss in den Rapport aufgenommenen Aussagen im Wesentlichen zutreffend seien, und machte nicht geltend, dass er damals missverstanden worden sei. Er bezweifelte lediglich, dass er sich damals auf drei Meter habe fest-

- 11 - legen wollen (worauf ihn die Vorinstanz auch nicht behaftete; vgl. nachstehend). Entgegen der Auffassung der Verteidigung sind die im Polizeirapport sinngemäss wiedergegebenen Aussagen deshalb verwertbar.

Dass sodann die Vorinstanz die Aussagen des Beschuldigten so verstand, dass dieser eine Lücke von drei Metern oder allenfalls etwas mehr zwischen dem Fahrzeug des Kollisionsgegners und dem diesem vorausfahrenden Fahrzeug auf der Individualverkehrspur gemeint hatte, kann nicht als willkürlich bezeichnet werden und lässt sich deshalb nicht beanstanden. Der Begriff "Lücke" sowie der Gesamtzusammenhang der vorstehend zitierten Aussagen des Beschuldigten spricht vielmehr deutlich für dieses Verständnis und lässt sich mit der von der Verteidigung vorgebrachten Interpretation, dass damit die Schrägdistanz zwischen dem auf der Taxispur fahrenden Beschuldigten und dem hinter ihm auf der Individualverkehrspur fahrenden Kollisionsgegner gemeint gewesen sein sollte, schwerlich vereinbaren.

Gerichtsnotorisch ist, dass Distanzschätzungen von Unfallbeteiligten aufgrund der ihnen naturgemäss innewohnenden Unsicherheiten und Ungenauigkeiten grundsätzlich nicht als metergenaue Angaben übernommen werden können. Korrekterweise hat die Vorinstanz den Beschuldigten denn auch nicht auf seinen ersten Meterangaben behaftet, sondern ist davon ausgegangen, dass die vom Beschuldigten beanspruchte Lücke drei Meter "oder allenfalls etwas mehr" (Urk. 26 S. 7) betragen habe. Dem Polizeirapport ist zu entnehmen, dass der Kollisionsbeteiligte B.\_\_\_\_\_ seinerseits den Abstand seines Fahrzeugs zum vorderen Fahrzeug in der stockenden Kolonne auf der Individualverkehrspur mit "etwa 1 - 2 Fahrzeuglängen" angegeben hatte (Urk. 1/1 S. 5; bestätigt in Urk. 8 S. 1), was einer Lücke von ungefähr 3 bis 6 Metern entsprechen würde. Die Annahme der Vorinstanz steht demnach im Einklang mit sämtlichen, den Akten zu entnehmenden Angaben zur Grösse

der Lücke (nämlich den nahe beieinanderliegenden Aussagen der Unfallbeteiligten). Sie kann somit nicht als "offensichtlich unrichtig" im Sinn von Art. 398 Abs. 4 StPO bezeichnet werden.

Wenn die Vorinstanz eine Lücke dieser Grössenordnung als "eher eng bemessen" (Urk. 26 S. 7) bezeichnet, so verfällt sie auch damit nicht in Willkür.

- 12 -

### **E. 3.3**

Die Rügen des Berufungsklägers liegen im Bereich der Kognition der Berufungsinstanz im Sinne von Art. 398 Abs. 4 StPO.

#### **E. 3.3.1**

Die Verteidigung macht weiter geltend, dass es letztlich auf die Distanz zwischen den Fahrzeugen des Beschuldigten und des Kollisionsbeteiligten B.\_\_\_\_\_ gar nicht ankomme, da der Einspurvorgang des Beschuldigten im Zeitpunkt der Kollision bereits abgeschlossen gewesen sei, mithin die besagte Lücke für die Kollision irrelevant gewesen sei (Urk. 35 S. 5). Auch führt sie aus, dass der Vorfall mit der Anwendung des "Reisverschlussystems", wie es der Beschuldigte schildere und wie es auch praktiziert werden dürfe und solle, nichts zu tun habe, da die Kollision nicht während des Reisverschlussvorganges, sondern erst daran anschliessend geschehen sei (a.a.O. S. 4).

#### **E. 3.3.2**

Zuzustimmen ist zwar, dass zu seinen Gunsten davon ausgegangen werden muss, dass der Beschuldigte im Zeitpunkt der Kollision seinen Einspurvorgang bereits – bzw. genauer: gerade erst (vgl. nachstehend) – abgeschlossen hatte. Seine Aussagen, dass er nach der Kollision sofort stehen geblieben sei (Urk. 7 S. 2; auch schon Urk. 1/1 S. 4), bzw. dass das Polizeifoto Nr. 5 in Urk. 1/2 seine Unfallendlage zeige (Urk. 7 S. 3), können ihm nicht widerlegt werden. Der Kollisionsbeteiligte B.\_\_\_\_\_ widersprach zwar dieser Darstellung (Urk. 8 S. 2: "Das stimmt nicht. [...] Dies ist nicht die Unfallstelle, dies ist die Endlage des Taxis"). Dieser nahm aber das Fahrzeug des Beschuldigten gemäss seiner eigenen Aussage erst dann wahr, "als es „kroste" (a.a.O.), weshalb er zur genauen Position des Beschuldigten offensichtlich keine überzeugende eigene Beobachtungen machen konnte. Ausser Zweifel steht jedenfalls, dass der Beschuldigte im Zeitpunkt der Kollision gerade erst vollständig eingespurt war. Dies lässt sich nicht nur aus der Endlage seines Fahrzeugs ableiten (vgl. die Position des rechten Hinterrads des Fahrzeug des Beschuldigten in Polizeifoto Nr. 5 in Urk. 1/2 S. 3), sondern auch daraus, dass die Strecke, über welche der Beschuldigte sein Einspurmanöver ausführte, offensichtlich relativ kurz war (vgl. Urk. 7 S. 2: "[...], worauf ich nach dem Fussgängerstreifen [welcher auf Polizeifoto Nr. 4 in Urk. 1/2 S. 2 sichtbar ist] in die Individualverkehrs-Spur reinfuhr."

Der Einwand der Verteidigung zielt jedoch ins Leere. Massgeblich ist die Situation bei der Einleitung und während des fraglichen Einspurmanövers (vgl. Bundesgerichtsurteil 6B\_453/2012 vom 19. Februar 2013 E. 2.3). Aus seinen eigenen

- 13 - Aussagen geht klar hervor, dass sich der Beschuldigte noch auf der Taxispur befand, als er den herannahenden Kollisionsbeteiligten B.\_\_\_\_\_ wahrgenommen hatte (Urk. 7 S. 2: "Es hatte eine genügende Lücke, worauf ich nach dem Fussgängerstreifen in die Individualverkehrs-Spur reinfuhr.") Aufgrund der vom Beschuldigten und von B.\_\_\_\_\_ – laut sinngemäßem Protokoll – übereinstimmend geschilderten Verkehrslage (Urk. 1/1 S. 4

und 5: "stockender Kolonnenverkehr") kann davon ausgegangen werden, dass der Kollisionsbeteiligte nicht etwa völlig überraschend in überhöhter Geschwindigkeit, sondern im Schritttempo unterwegs war. In der Folge kündigte der Beschuldigte (gemäss eigener Aussage, Urk. 1/1 S. 4) die angestrebte Richtungsänderung zwar mit Blinker an. Dies entthob ihn aber nicht von der gebotenen Vorsicht (vgl. Art. 39 Abs. 2 SVG). Die Vorinstanz hält zu Recht fest, dass der vortrittsbelastete Beschuldigte in Anbetracht der anspruchsvollen Verkehrssituation am C.\_\_\_\_\_ nicht einfach annehmen durfte, dass ihm die ganze Aufmerksamkeit gewidmet und der Vortritt gewährt würde, sondern dass er sich vielmehr hätte aktiv vergewissern müssen, ob der Kollisionsbeteiligte B.\_\_\_\_\_ auf sein Vortrittsrecht verzichten und ihm das Einfädeln in die Lücke gewähren würde. Ein solches Verhalten geht aber aus den Aussagen des Beschuldigten nicht hervor (und wurde auch von der Verteidigung nicht geltend gemacht), weshalb die Vorinstanz ohne Willkür davon ausgehen durfte, dass der Beschuldigte die Lücke (eigenmächtig) für sich in Anspruch nahm. Ohne Rückversicherung, dass der herannahende Fahrzeuglenker B.\_\_\_\_\_ ihm den Spurwechsel ermöglichen würde, und in Anbetracht der eher eng bemessenen Lücke aber hätte der Beschuldigte damit rechnen müssen, dass der Kollisionsbeteiligte B.\_\_\_\_\_ nicht auf sein Vortrittsrecht verzichten und ein Einspuren auf den linken Fahrstreifen ohne Behinderung oder sogar Gefährdung nicht möglich sein würde. Indem der Beschuldigte unter diesen Umständen gleichwohl den Fahrstreifen wechselte, nahm er auf den nachfolgenden Verkehr nicht genügend Rücksicht und missachtete das Vortrittsrecht des Kollisionsbeteiligten. Dass es unmittelbar nach Vollzug des knappen und eigenmächtigen Einspurvorgangs des Beschuldigten zur Kollision kam, lässt unter den erstellten Umständen willkürfrei den Schluss zu, dass der übrige Verkehr gefährdet, bzw. der Kollisionsgegner B.\_\_\_\_\_ in seiner Fahrt behindert wurde.

- 14 -

Wie bereits dargelegt, herrschte stockender Kolonnenverkehr. Damit war das Verkehrsaufkommen sehr hoch, der Verkehr aber nicht flüssig. Ein Verzicht auf das Vortrittsrecht des Kollisionsbeteiligten lag insofern weder im Interesse der Flüssigkeit des Verkehrs, noch der Verkehrs- oder Rechtssicherheit (vgl. das bereits erwähnte Bundesgerichtsurteil 6B\_453/2012 E. 2.3). Sofern deshalb der Verteidiger mit seiner Nebenbemerkung betreffend die Erlaubtheit des Reisver schlusssystem (Urk. 35 S. 4) eine elastische Anwendung der Vortrittsregel geltend machen wollte (vgl. vorstehend Ziff. 2.2.), würde er damit nicht durchdringen.

### **E. 3.4**

Der Berufungskläger erneuerte im Berufungsverfahren den bereits vor Vorinstanz gestellten Beweisantrag, dass eine Expertise betreffend den Schaden an seinem Fahrzeug machen zu lassen sei (Urk. 35 S. 6; vgl. Prot. I S. 8 f.). Ob die Vorinstanz auf die Abnahme dieses beantragten Beweismittel verzichten durfte, ist im Rahmen der Willkürkognition (vgl. BSK StPO-Eugster, Art. 398 N 3) zu prüfen (nachstehend Ziff. III.3.4.2.).

- 7 -

## **III. Sachverhalt / Rechtliche Würdigung**

### **1. Vorwurf**

Mit Strafverfügung des Stadtrichteramtes Zürich vom 18. Oktober 2010 wird dem Beschuldigten vorgeworfen, dass er am 31. August 2010 um 18.15 Uhr in Zürich auf dem

C.\_\_\_\_\_ in Richtung D.\_\_\_\_\_-Strasse unter mangelnder Rück- sicht auf das nachfolgende Fahrzeug auf den linken Fahrstreifen gewechselt habe und es dabei zur Kollision mit dem nachfolgenden Fahrzeug gekommen sei, wo- mit der Beschuldigte gegen Art. 44 Abs. 1 SVG verstossen habe (Urk. 2).

## 2. Rechtliche Voraussetzungen

### **E. 3.4.1**

Der Verteidiger bringt weiter vor, als objektive Tatsache gelte, dass das Fahrzeug des Beschuldigten im Zeitpunkt der Kollision still gestanden oder nur sehr langsam gerollt sei. Bei dieser Sachlage sei die Kollision unabhängig der Aussagen der Unfallbeteiligten nur so zu erklären, dass B.\_\_\_\_\_ die Kollision ent- weder absichtlich herbeigeführt habe, um einen Unfall vorzutäuschen, um alsdann zu versuchen, sich bei der Versicherung für einen anderen, vorbestandenen Schaden Deckung zu verschaffen, oder aber dass der Unfallbeteiligte B.\_\_\_\_\_ derart unaufmerksam gewesen sei, dass er leicht rollend das beinahe oder ganz stillstehende Fahrzeug des Beschuldigten auf der hinteren Seite leicht touchiert habe (Urk. 35 S. 4).

In der Folge hält der Verteidiger die erste Variante für erwiesen und führt hie- zu aus, aufgrund der Aussagen des Kollisionsbeteiligten B.\_\_\_\_\_ sei offensicht- lich, dass dieser einen Sachverhalt habe behaupten wollen, der zwar seinen er- heblichen (in Urk. 1/2 S. 4 [Polizeifotos Nrn. 7 und 8] dokumentierten) Schaden bei seinem rechten Vorderrad erklären sollte, der aber mit den übrigen Schadensfest- stellungen und dem tatsächlichen Vorgang nicht das Geringste zu tun habe. Die Annahme der Vorinstanz, dass ein solcher Schaden auch bei nahezu paralleler Fahrt der beiden Fahrzeuge durchaus denkbar sei, sei offensichtlich falsch. Bei einer Streifkollision mit dem Fahrzeug des Beschuldigten in der Heftigkeit, wie sich dies aus diesem Schaden ergebe, hätte sowohl am Trittbrett des Fahrzeugs von B.\_\_\_\_\_ als auch am Fahrzeug des Beschuldigten ein ebenso heftiger Schaden entstanden sein müssen, wobei hinzu komme, dass das Trittbrett im Fall einer Streifkollision gleichzeitig als stossabweisendes Element gedient hätte und es gar

- 15 - nicht zum besagten Schaden am Fahrzeug B.\_\_\_\_\_, wie er aus Urk. 1/2 S. 4 er- sichtlich sei, gekommen wäre. Sodann zeige die von der Vorinstanz [recte: Vertei- digung, vgl. Prot. I S. 7] in der Hauptverhandlung eingereichte Skizze [Urk. 21], wie die Fahrzeugpositionen aufgrund der Schilderung B.\_\_\_\_\_s und des Scha- denbildes an dessen Fahrzeug im Zeitpunkt der Kollision gewesen sein müssten, was aber mit Sicherheit nicht der Fall gewesen sei, weil sonst das Fahrzeug des Beschuldigten selber an der vorderen linken Ecke deutlich beschädigt hätte sein müssen. Zudem sei der Streifschaden im hinteren Teil des Fahrzeugs des Be- schuldigten in keiner Weise mit dem Schadenbild des Fahrzeugs B.\_\_\_\_\_ kompa- tibel. Von einem Vorgang, wie ihn B.\_\_\_\_\_ schildere, könne deshalb keine Rede sein, und es sei als sichere Tatsache davon auszugehen, dass der Schaden an seinem Fahrzeug nicht von der vorliegend relevanten Kollision und nicht vom Be- schuldigten stamme. Es handle sich vielmehr klarerweise um einen vorbestande- nen Schaden (Urk. 35 S. 5-7).

### **E. 3.4.2**

Der Verteidigung ist insoweit zu folgen, dass sich anhand der vorhan- denen Beweismitteln letztlich nicht mit rechtsgenügender Sicherheit nachweisen lässt, dass der am Fahrzeug B.\_\_\_\_\_ dokumentierte Schaden auf die vorliegend relevante Kollision zurückzuführen ist. Eine Klärung der Frage, ob das Fahrzeug des Kollisionsgegners B.\_\_\_\_\_ einen

vorbestandenem Schaden aufwies, hätte wohl einzig durch eine vertiefte Untersuchung und Spurensicherung an dessen Fahrzeug erbracht werden können. Zugunsten des Beschuldigten kann deshalb die Hypothese eines vorbestandenem Schadens am Fahrzeug B. \_\_\_\_\_ nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Der Verteidigung ist auch insofern zuzustimmen, als B. \_\_\_\_\_s Darstellung des Unfallhergangs mit dem Schadensbild am Fahrzeug des Beschuldigten nicht in Übereinstimmung zu bringen ist und deshalb unwahrscheinlich erscheint (vgl. Urk. 8 S. 2 f.). Da dies jedoch, wie noch zu zeigen sein wird, auf die Beurteilung keinen Einfluss hat, erweist sich die vom Verteidiger beantragte Expertise zum Schadensbild am Fahrzeug des Beschuldigten (mit welcher die Unmöglichkeit des von B. \_\_\_\_\_s vorgebrachten Unfallvorgangs gezeigt werden sollte, vgl. Urk. 35 S. 6 und Prot. I S. 8 f.) als entbehrlich. Dass die Vorinstanz auf diesen Beweis Antrag nicht einging, ist deshalb nicht als willkürlich zu bezeichnen.

- 16 -

Gleichwohl lässt sich aus diesen Annahmen zu Gunsten des Beschuldigten nichts zu seiner Entlastung ableiten. Unbestritten ist, dass eine Kollision stattgefunden hat. Nicht in Abrede gestellt wird vom Beschuldigten auch, dass diese Kollision an seinem Fahrzeug zu dem in Urk. 1/2 S. 3 (unteres Bild) dokumentierten Schaden geführt hat. Vor diesem Hintergrund drängt sich auf, dass die Kollision auch zu Schadensspuren am Fahrzeug des Unfallgegners geführt haben muss, die auf den polizeilich erstellten Fotografien (Urk. 1/2 S. 4) mit abgebildet sein müssten. Die Frage ob auf diesen Fotografien neben dem Schaden aus der Kollision auch noch vorbestandene Schadensspuren zu sehen sind, kann aber letztlich offen bleiben, da das Vorliegen eines Schadens für die strafrechtliche Beurteilung des Verhaltens des Beschuldigten in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht ohnehin nicht von Relevanz ist. Entscheidend ist vielmehr, dass feststeht, dass es zu einer Kollision gekommen war, für die das Fahrmanöver des Beschuldigten zumindest mitursächlich war. Die Vorinstanz hat denn auch die Frage nach dem genauen Schadensausmass nicht abschliessend beantwortet. Ihre Erwägung, dass der Eintritt des am Fahrzeug des Kollisionsgegners vorliegenden Schadens auch bei nahezu paralleler Fahrt der beiden Unfallfahrzeuge "durchaus denkbar" sei (Urk. 26 S. 6), ist nach dem Gesagten nicht offensichtlich unrichtig im Sinn von Art. 398 Abs. 4 StPO. Vorbehaltlos zugestimmt werden kann sodann ihrer Schlussfolgerung, dass ein Versicherungsbetrug, wie er dem Kollisionsbeteiligten B. \_\_\_\_\_ von der Verteidigung vorgeworfen wird, sich nicht ernsthaft annehmen lässt (a.a.O.). Das Vorbringen der Verteidigung, dass der Kollisionsbeteiligte B. \_\_\_\_\_ den Unfall in der Absicht herbeigeführt habe, um sich betrügerisch eine Deckung für einen spezifischen vorbestandenem Schaden zu verschaffen, und sich hiezu quasi des nichtsahnenden Beschuldigten als Werkzeug bedient habe, erscheint konstruiert und realitätsfremd. Ein solches Szenario würde die Voraussehbarkeit und Beherrschbarkeit eines spezifischen und präzisen Kollisionsvorgangs durch den Unfallbeteiligten B. \_\_\_\_\_ voraussetzen, was nicht leichthin angenommen werden kann. Auch dass die Darstellung B. \_\_\_\_\_s, wonach sich der Beschuldigte nie vor ihm befunden habe (Urk. 8 S. 2 f.), unwahrscheinlich ist, legt noch keinen Versicherungsbetrug nahe. Viel plausibler scheint, dass dieser deshalb keine überzeugende Schilderung des Kollisionshergangs abzugeben vermochte, weil er den Be-

- 17 - schuldigten – wohl aufgrund eigener Unaufmerksamkeit – erst im Zeitpunkt der Kollision wahrgenommen hatte, was, wie ausgeführt, ja auch von der Verteidigung nicht ausgeschlossen wird. Die Vorinstanz durfte somit, ohne in Willkür zu verfallen, die

Sachverhaltsdarstellung des Beschuldigten – nach welcher der Kollisions- beteiligte B.\_\_\_\_\_ das alleinige Verschulden an der Kollision trage und er selber den Fahrstreifenwechsel ohne Gefährdung des übrigen Verkehrs vorgenommen habe – als widerlegt erachten (Urk. 26 S. 8). Dabei kann, wie die Vorinstanz zu Recht festgehalten hat, grundsätzlich offen gelassen werden, inwieweit allfälliges sorgfaltswidriges Verhalten des vortrittsberechtigten Kollisionsgegners zur Kollisi- on beigetragen hat (Urk. 26 S. 9 Ziff. II.4.5), kennt doch das Strafrecht keine Schuldkompensation, weshalb sich auch mehrere an einer Kollision beteiligte Fahrzeuglenker Verkehrsregelverletzungen schuldig machen können (vgl. Urteil des Bundesgerichts 6S.431/2006, vom 12. Dezember 2006, E. 5.3).

Nicht zu entlasten vermag den Beschuldigten schliesslich, dass zu seinen Gunsten davon auszugehen ist, dass sein Fahrzeug im Kollisionszeitpunkt nur sehr langsam gerollt war. Wie ausgeführt, befand sich der Beschuldigte noch nicht auf der linken Spur, als der Kollisionsgegner B.\_\_\_\_\_ herannahte und er knapp vor diesem zu seinem eigenmächtigen Einspurmanöver ansetzte, so dass er in diesem Moment nicht stillgestanden sein kann.

### **E. 3.5**

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die erstinstanzliche Sachver- haltserstellung unter der beschränkten Kognition nach Art. 398 Abs. 4 StPO nicht beanstandet werden kann. Mit der Vorinstanz ist davon auszugehen, dass der vor- trittsbelastete Beschuldigte dadurch, dass er sich vor seinem Spurwechsel nicht genügend vergewisserte, dass der übrige Verkehr durch sein knapp bemessenes Einspurmanöver nicht gefährdet oder behindert wird, an der nötigen Sorgfalt feh- len liess und ihn damit zumindest ein Mitverschulden an der Kollision trifft.

### **E. 3.6**

Die Vorinstanz würdigte den von ihr erstellten Sachverhalt rechtlich zu- treffend als eine Verletzung von Verkehrsregeln im Sinne von Art. 44 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 90 Ziff. 1 aSVG. Konkrete Mängel an dieser rechtlichen Würdigung werden von der Verteidigung nicht geltend gemacht (vgl. Urk. 35 S. 7 f. Rz. 3) und sind auch nicht ersichtlich.

- 18 -

Der erstinstanzliche Schuldspruch ist somit zu bestätigen. Da die am 1. Ja- nuar 2013 in Kraft getretene neue Fassung von Art. 90 SVG inhaltlich unverändert und damit nicht milder ist, kommt die zur Tatzeit geltende alte Fassung zur An- wendung. Demnach ist festzuhalten, dass sich der Beschuldigte der Verletzung von Verkehrsregeln im Sinne von Art. 44 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 90 Ziff. 1 aSVG schuldig gemacht hat. IV. Strafe

Gründe, dass die erstinstanzliche Strafzumessung (Urk. 26 S. 9 Ziff. III.) zu korrigieren wäre, wurden nicht geltend gemacht und sind auch nicht ersichtlich. Die Busse von Fr. 300.– erscheint dem von der Vorinstanz überzeugend als leicht qualifizierten Verschulden des Beschuldigten angemessen, wobei zur Begründung auf den erstinstanzlichen Entscheid verwiesen werden kann (Art. 82 Abs. 4 StPO), und ist deshalb zu bestätigen. Zu übernehmen ist auch die Ersatzfreiheitsstrafe von 3 Tagen für den Fall der schuldhaften Nichtbezahlung der Busse. V. Kostenfolgen

Der Beschuldigte unterliegt mit seiner Berufung. Ausgangsgemäss ist daher das erstinstanzliche Kostendispositiv (Ziff. 4 und 5) zu bestätigen und sind ihm die Kosten des

Berufungsverfahrens aufzuerlegen. Die zweitinstanzliche Gerichtsgebühren ist auf Fr. 1'000.– festzusetzen.

Es wird erkannt:

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.