

# ZH\_OBERGERICHT SB140465 vom 5. Februar 2015

ZH Obergericht, 2015-02-05, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh\\_obergericht\\_SB140465](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_obergericht_SB140465)

FR: ZH\_OBERGERICHT SB140465 du 5 février 2015

IT: ZH\_OBERGERICHT SB140465 del 5 febbraio 2015

## Erwägungen

### E. 1

Verfahrensgang

#### E. 1.1

Mit eingangs erwähntem Urteil sprach die Vorinstanz den Beschuldigten der vorsätzlichen groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von aArt. 90 Ziff. 2 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) in Verbindung mit Art. 34 Abs. 3 SVG und Art. 44 Abs. 1 SVG sowie der vorsätzlichen Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von aArt. 90 Ziff. 1 SVG in Verbindung mit Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 4a Abs. 1 lit. d und Abs. 5 der Verkehrsregelverordnung (VRV) sowie Art. 22 Abs. 1 der Signalisationsverordnung (SSV) schuldig. Vom Vorwurf der vorsätzlichen groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von aArt. 90 Ziff. 2 SVG in Verbindung mit Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 12 Abs. 1 VRV sprach das Gericht den Beschuldigten frei. Es bestrafte den Beschuldigten mit einer Geldstrafe von 20 Tagessätzen zu Fr. 60.-- sowie mit einer Busse von Fr. 300.--. Der Vollzug der Geldstrafe wurde aufgeschoben und dem Beschuldigten eine Probezeit von

#### E. 1.2

Gegen dieses Urteil liess der Beschuldigte noch am Tag des Urteils- spruchs, am 30. April 2014, Berufung anmelden (Urk. 33). Mit Eingabe vom 20. Oktober 2014 reichte der Beschuldigte fristgerecht die Berufungserklärung ein (Urk. 45). Die Staatsanwaltschaft verzichtete auf das Erheben einer Berufung oder Anschlussberufung und beantragte die Bestätigung des vorinstanzlichen Urteils (Urk. 49).

#### E. 1.3

Die Berufungsverhandlung fand am 5. Februar 2014 statt. 2. Umfang der Berufung Der Beschuldigte ficht mit seiner Berufung den Schuldspruch wegen vor- sätzlicher grober Verletzung der Verkehrsregeln (Dispositiv-Ziff. 1 Abs. 1) an und verlangt diesbezüglich einen Freispruch. Damit im Zusammenhang stehend ficht

- 5 - der Beschuldigte ebenfalls die Sanktion sowie die Kostenaufgabe des vorinstanzli- chen Urteils an (Dispositiv-Ziff. 3 - 6). Damit ist das vorinstanzliche Urteil im Umfang der genannten Dispositiv-Ziffern angefochten und zu überprüfen (Art. 404 Abs. 1 StPO). Hingegen sind der Schuldspruch betreffend vorsätzliche Verletzung der Verkehrsregeln (Dispositiv-Ziff. 1 Abs. 2) sowie der Freispruch (Dispositiv- Ziff. 2) nicht angefochten und somit in Rechtskraft erwachsen, was vorab fest- zustellen ist (Art. 402 i.V.m. Art. 437 StPO). II. Sachverhalt 1. Ausgangslage Im Berufungsverfahren ist einzig der Sachverhalt betreffend den ersten Abschnitt der Anklage noch strittig. Darin wird dem Beschuldigten zusammengefasst vorgeworfen, er habe auf der Autobahn A1, Fahrstreifen Richtung Ausfahrt Wallisellen / Dübendorf, auf der Höhe von Autobahnkilometer 303.000 mit einer

Geschwindigkeit von 125 km/h einen abrupten Spurwechsel nach links in einem Zug über zwei Fahrstreifen vorgenommen, wobei der Abstand zum links hinter ihm fahrenden Fahrzeug auf der Fahrspur Richtung Rapperswil / Uster zu Beginn des Spurwechsels weniger als 0.4 Sekunden betragen habe, was einem Abstand von weniger als 14 Metern entspreche (Urk. 20). 2. Vorbringen des Beschuldigten und der Verteidigung 2.1. Bereits die Vorinstanz hielt fest, dass der Beschuldigte stets anerkannte, am 7. Oktober 2012 mit seinem "Smart fortwo coupé", Kontrollschilder ZH ..., auf der Autobahn A1 bzw. A53 unterwegs gewesen zu sein. Der Beschuldigte gab dazu zusammengefasst an, er sei von Zürich nach Wetzikon unterwegs gewesen bzw. irrtümlicherweise zuerst nach Dübendorf. Er wisse ausserdem, dass er auf der "Ausfahrt" Dübendorf an drei Fahrzeugen vorbeigefahren sei und ein Fahrzeug links überholt habe. Beim Spurwechsel habe kein Fahrzeug wegen ihm bremsen müssen, demnach müsse der Abstand genügend gewesen sein. Der Spurwechsel sei nicht abrupt erfolgt und es habe keine Unfallgefahr bestanden (Urk. 2 S. 2f., Urk. 13 S. 2ff., Prot. I S. 9ff.; Urk. 57 S. 2f.).

- 6 - 2.2. Der Verteidiger führte vor Vorinstanz und im Berufungsverfahren weitergehend zu den Angaben des Beschuldigten aus, dieser habe bei der kontrollierten Fahrt wohl einen sportlichen Fahrstil an den Tag gelegt, aber nicht abrupt die Spur gewechselt. Zudem sei der besagte Autobahnabschnitt derart dicht befahren, dass ein Spurwechsel immer ein gewisses "hineindrücken" bedinge (Urk. 30). Müsste der geforderte Abstand stets eingehalten werden, wäre ein Spurwechsel auf Schweizer Autobahnen zu Stosszeiten überhaupt nicht mehr möglich. Gemäss Lehre und Rechtsprechung müsse überdies der Mindestabstand über eine gewisse Strecke unterschritten werden, um sich strafbar zu machen, so sei u. a. die Rede von 300 Metern. Des Weiteren kritisierte der Verteidiger den vorinstanzlichen Entscheid dahingehend, als dass sich dieser allein auf das Gutachten stütze, welches indessen fehlerhaft sei, weshalb darauf nicht abgestellt werden könne (Urk. 58). 3. Beweiswürdigung 3.1. Die Vorinstanz hielt korrekt fest, dass das von der Staatsanwaltschaft in Auftrag gegebene und vom Eidgenössischen Institut für Metrologie METAS verfasste Gutachten unter Beachtung der strafprozessualen Vorschriften erstellt worden ist (Urk. 39 S. 5 vgl. Urk. 14/1-7). Das Gutachten ist damit verwertbar und erweist sich im vorliegenden Fall zusammen mit der Videoaufnahme (Urk. 5) als das massgebliche Beweismittel. 3.2. Das Gutachten beschreibt einleitend in Ziffer 3 die Messmethode, mit welcher die Videoaufnahmen hinsichtlich der Lagebestimmung des Fahrzeugs des Beschuldigten ausgewertet worden sind (Urk. 14/7 S. 2). Zwar sind die entsprechenden Ausführungen im Gutachten knapp gehalten, aber entgegen der Verteidigung geht daraus hervor, dass die festgestellte Geschwindigkeit des Fahrzeugs des Beschuldigten nicht bloss auf einer Schätzung beruht (vgl. Urk. 58 S. 6), sondern errechnet wurde und somit nachvollziehbar erscheint. Ebenfalls erscheint das Gutachten hinsichtlich der Feststellungen bezüglich des Standorts des Fahrzeugs des Beschuldigten auf der rechten Spur und demjenigen auf der Spur Rapperswil / Uster in Bezug auf den Lichtkegel der Signalisationsbeleuchtung durchaus als nachvollziehbar (Urk. 14/7 S. 4). Der Verteidiger geht bei seiner

- 7 - diesbezüglich (vermeintlich) erkannten Fehlerhaftigkeit des Gutachtens von der falschen Annahme aus, der Gutachter beschreibe auf beiden Bildern das Fahrzeug des Beschuldigten. Stattdessen geht es beim Kommentar zu Bild 1 um das Fahrzeug des Beschuldigten, beim Kommentar zu Bild 2 um das Fahrzeug auf der Spur Rapperswil / Uster (vgl. Urk. 58 S. 2ff.). Schliesslich gibt das Gutachten als Beginn des Spurwechsels die

Zeit 20:49:56 an, was, nachdem dies auch mit den Videoaufnahmen übereinstimmt, ohne Zweifel korrekt ist (Urk. 14/7 S. 3 und 5, Urk. 5). Damit ist das Gutachten überzeugend, weshalb darauf abgestellt werden kann. 3.3. Dem Gutachten lässt sich entnehmen, dass der Beschuldigte mit seinem Fahrzeug im Zeitpunkt 20.49.56 mit einer Geschwindigkeit von maximal 129 km/h auf die linke Spur wechselte. Zum Abstand in diesem Zeitpunkt hält das Gutachten fest, das Fahrzeug ZH ... wechsele von der Spur "Dübendorf / Wallisellen" zur Spur "Rapperswil / Uster" (Spurwechsel nach links) mit einem maximalen Abstand (linkes Heck des Fahrzeug des Beschuldigten zu rechter Vorderfront des Fahrzeugs auf der Spur Rapperswil / Uster) von weniger als 0.4 Sekunden (Urk. 14/7 S. 4 und 5). Auf diese Angaben ist mit der Vorinstanz abzustellen. Ebenfalls ist mit der Vorinstanz von einem abrupten Spurwechsel auszugehen. Dies zeigt einerseits die Videoaufzeichnung, andererseits lassen auch die Angaben des Beschuldigten, wonach er sich relativ spät zum Spurwechsel entschlossen habe, diesen Schluss zu. Auf die entsprechenden Ausführungen der Vorinstanz kann verwiesen werden (Urk. 39 S. 6f., Art. 82 Abs. 4 StPO). Die Anklageschrift bezeichnet den zeitlichen Abstand von weniger als 0.4 Sekunden als Abstand von weniger als 14 Metern. Der Verteidiger errechnete im Berufungsverfahren für den Beginn des Spurwechsels einen Abstand von 11.1 Metern (Urk. 55 S. 5), der Beschuldigte ordnete den Abstand zwischen 10 und 15 Metern ein (Urk. 57 S. 3). Damit bewegen sich auch diese Angaben im Bereich der von der Anklageschrift genannten 14 Metern. Der Anklagesachverhalt (1. Absatz) kann somit als erstellt gelten.

- 8 - III. Rechtliches 1. Anwendbares Recht Die per 1. Januar 2013 geänderten Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes sind nicht anwendbar, weil diese nicht zu einer mildereren Bestrafung des Beschuldigten führen würden (Art. 2 Abs. 2 StGB). Die Strafbestimmungen von Art. 90 SVG wurden neu gefasst und teilweise ergänzt. Im Bereich der einfachen und groben Verkehrsregelverletzung (Art. 90 Ziff. 1 und Ziff. 2 altes SVG (aSVG) bzw. Art. 90 Abs. 1 und Abs. 2 neues SVG (nSVG) hat sich materiell nichts verändert. 2. Rechtliche Würdigung 2.1. Wer Verkehrsregeln des Strassenverkehrsgesetzes oder der entsprechenden Vollziehungsvorschriften des Bundesrates verletzt, wird mit Busse bestraft (Art. 90 Ziff. 1 aSVG). Mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe wird bestraft, wer durch grobe Verletzung der Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt (Art. 90 Ziff. 2 aSVG). Eine grobe Verkehrsregelverletzung im Sinne des Strassenverkehrsgesetzes liegt gemäss Rechtsprechung dann vor, wenn der Täter eine wichtige Verkehrsregel in objektiver schwerer Weise missachtet und dabei die Verkehrssicherheit ernstlich gefährdet. Dabei ist eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer nicht erst bei einer konkreten, sondern bereits bei einer erhöhten abstrakten Gefährdung gegeben. Ob eine konkrete, eine erhöhte abstrakte oder lediglich eine abstrakte Gefahr geschaffen wird, hängt von der Situation ab, in welcher die Verkehrsregelverletzung begangen wird. Wesentliches Kriterium für die Annahme einer erhöhten abstrakten Gefahr ist die Nähe der Verwirklichung dieser Gefahr. Die allgemeine Möglichkeit der Verwirklichung einer Gefahr begründet somit nur dann eine grobe Verkehrsregelverletzung, wenn in Anbetracht der Umstände der Eintritt einer konkreten Gefährdung oder gar einer Verletzung nahe liegt (BGE 131 IV 133 E. 3.2.).

- 9 - 2.2. Die Vorinstanz qualifizierte in ihrer rechtlichen Würdigung den gemäss Anklage erstellten Spurwechsel des Beschuldigten, bei welchem zu Beginn zum nachfolgenden Fahrzeug auf der Fahrspur Richtung Rapperswil / Uster ein Abstand von weniger als 0.4 Sekunden bestand, als grobe Verletzung der Verkehrsregeln. Zur Begründung führte sie

vorab aus, die Situation bei einem Spurwechsel nach links sei vergleichbar mit dem Wiedereinbiegen nach rechts nach einem Überholmanöver. Eine grobe Verletzung der Verkehrsregeln sei im Falle eines Überholmanövers dann zu bejahen, wenn bei einer oder mehreren Phasen des Überholmanövers die vorgeschriebenen Abstände krass unterschritten würden. Es sei zu berücksichtigen, dass der Überholende jederzeit - auch beim Wiedereinbiegen - gezwungen sein könne, eine Vollbremsung einzuleiten. Betrage der Abstand zum Überholten beim Wiedereinbiegen weniger als 1/6 Tacho, so liege eine erhöhte abstrakte Unfallgefahr vor. Es sei zu beachten, dass im Falle einer Kollision der Überholte auf die hintere Fahrzeugecke des Überholten treffen würde, wodurch die Gefahr bestünde, dass das hintere Fahrzeug in eine Drehbewegung geraten würde (vgl. Urk. 39 S. 9ff., mit Verweis auf Jürg Boll, Grobe Verkehrsregelverletzung). Angesichts der im Gutachten gezogenen Schlüsse und der Videoaufzeichnung sei klar, dass der Beschuldigte von rechts nach links über zwei Spuren gewechselt habe und dabei vor das andere Fahrzeug (Spur Richtung Rapperswil / Uster) gefahren sei, wobei er während dieser Phase des Spurwechsels einen Abstand von weniger als 0.4 Sekunden eingehalten habe. Da sich diese Situation bis auf die beim Spurwechsel gefahrene Richtung genau gleich darstelle wie das Wiedereinbiegen nach einem ordnungsgemässen Überholmanöver, sei angesichts des sehr geringen Abstands von 0.4 Sekunden bei einer Geschwindigkeit von 125 km/h von einer groben Verkehrsregelverletzung auszugehen.

2.3. Der Führer, der seine Fahrrichtung ändern will, wie beispielsweise zum Überholen und Wechseln des Fahrstreifens, hat auf den Gegenverkehr und die ihm nachfolgenden Fahrzeuge Rücksicht zu nehmen (Art. 34 Abs. 3 SVG). Er darf 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 Abs. 1 SVG). Zu Art. 34 Abs. 3 SVG konkretisiert

- 10 - Art. 10 Abs. 1 VRV Satz 1, dass der Fahrzeugführer, der überholen will, vorsichtig ausschwenken muss und die nachfolgenden Fahrzeuge nicht behindern darf. Diese Regeln verfolgen dem Sinn nach die Einhaltung eines genügenden Abstands zwischen den Fahrzeugen. So regelt entsprechend auch Art. 34 Abs. 4 SVG, dass gegenüber allen Strassenbenützern ein ausreichender Abstand zu wahren ist.

2.4. Die Frage, welcher Abstand als ausreichend qualifiziert werden kann, hängt gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung von den gesamten Umständen ab. Der Zweck der Verkehrsregel betreffend ausreichenden Abstand beim Hintereinanderfahren besteht in erster Linie darin, dass der Fahrzeuglenker auch bei überraschendem Bremsen des voranfahrenden Fahrzeugs rechtzeitig hinter diesem halten kann, mitunter das Kollisionsrisiko minimiert wird. Bei der Feststellung, ob ein Abstand genügend ist oder nicht, sind unter anderem die Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse sowie die Beschaffenheit der beteiligten Fahrzeuge zu berücksichtigen. Die Rechtsprechung hat keine allgemeinen Grundsätze zur Frage entwickelt, bei welchem Abstand in jedem Fall, d.h. auch bei günstigen Verhältnissen, eine einfache Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Ziff. 1 aSVG anzunehmen ist. Im Sinne von Faustregeln sind die Regel "halber Tacho" und die Zwei Sekunden-Regel bekannt. Des Weiteren bestehen seitens der Rechtsprechung auch keine allgemeinen Grundsätze zur Frage, bei welchem Abstand in jedem Fall eine grobe Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Ziff. 2 aSVG anzunehmen ist (BGE 131 IV 133 E. 3.1.).

2.5. Gemäss erstelltem Sachverhalt nahm der Beschuldigte mit seinem Fahrzeug bei einem Mindesttempo von 125 km/h einen abrupten Spurwechsel nach links vor, wobei er sich im Zeitpunkt dieses Spurwechsels in einem Abstand von weniger als 0.4 Sekunden zum nachfolgenden Fahrzeug befand. Das Nachfolgefahrfahrzeug war gemäss Gutachten mit einer Geschwindigkeit von 93

km/h (+/-

**E. 4**

...

**E. 5**

...

**E. 6**

...

**E. 7**

(Mitteilungen)

**E. 8**

Mündliche Eröffnung und schriftliche Mitteilung im Dispositiv an – die amtliche Verteidigung im Doppel für sich und zuhanden des Beschuldigten (übergeben) – die Staatsanwaltschaft Winterthur/Unterland sowie in vollständiger Ausfertigung an – die amtliche Verteidigung im Doppel für sich und zuhanden des Beschuldigten – die Staatsanwaltschaft Winterthur/Unterland

- 19 - und nach unbenütztem Ablauf der Rechtsmittelfrist bzw. Erledigung all- fälliger Rechtsmittel an – die Vorinstanz – das Strassenverkehrsamt des Kantons Zürich, Abteilung Administrativmassnahmen, 8090 Zürich, PIN-Nr. ... – die Koordinationsstelle VOSTRA zur Entfernung der Daten gemäss Art. 12 Abs. 1 lit. d VOSTRA mittels Kopie von Urk. 7/1a (Über- tretungsurteil) – die Kantonspolizei Zürich, KIA-ZA, mit separatem Schreiben (§ 54a Abs. 1 PolG).

**E. 9**

Gegen diesen Entscheid kann bundesrechtliche Beschwerde in Straf- sachen erhoben werden. Die Beschwerde ist innert 30 Tagen, von der Zustellung der vollständigen, begründeten Ausfertigung an gerechnet, bei der Strafrechtlichen Abteilung des Bundesgerichtes (1000 Lausanne 14) in der in Art. 42 des Bundes- gerichtsgesetzes vorgeschriebenen Weise schriftlich einzureichen. Die Beschwerdelegitimation und die weiteren Beschwerdevoraussetzungen richten sich nach den massgeblichen Bestimmungen des Bundesgerichts- gesetzes. Obergericht des Kantons Zürich I. Strafkammer Zürich, 5. Februar 2015 Der Präsident: Die Gerichtsschreiberin: lic. iur. M. Langmeier lic. iur. C. Baumgartner

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