

# **ZH\_OBERGERICHT SB140524 vom 17. April 2015**

ZH Obergericht, 2015-04-17, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh\\_obergericht\\_SB140524](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_obergericht_SB140524)

FR: ZH\_OBERGERICHT SB140524 du 17 avril 2015

IT: ZH\_OBERGERICHT SB140524 del 17 aprile 2015

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Im Rahmen der Berufungserklärung wurde das erstinstanzliche Urteil voll- umfänglich angefochten (Urk. 42 S. 2). Demnach liegt keine Teilrechtskraft vor.

### **E. 1.1**

Die Vorinstanz sprach die Beschuldigte der fahrlässigen groben Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG in Verbindung mit Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 100 Ziff. 1 SVG und Ziffer 3.3 des Reglements über die Signale der Verkehrsbetriebe Zürich schuldig (Urk. 40 S. 14) und folgte somit der rechtlichen Würdigung der Staatsanwaltschaft (Urk. 22 S. 3).

### **E. 1.2**

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 Abs. 2 SVG). Signale und Markierungen sowie die Weisungen der Polizei sind zu befolgen. Die Signale und Markierungen gehen den allgemeinen Regeln, die Weisungen der Polizei den allgemeinen Regeln, Signalen und Markierungen vor (Art. 27 Abs. 1 SVG). Bestimmt es dieses Gesetz nicht ausdrücklich anders, so ist auch die fahrlässige Handlung strafbar. In besonders leichten Fällen wird von der Strafe Umgang genommen (Art. 100 Ziff. 1 SVG).

### **E. 1.3**

Voraussetzung dafür, dass die Beschuldigte wegen einem Verstoß gegen Art. 90 Abs. 2 SVG in Verbindung mit Art. 27 Abs. 1 SVG sowie Art. 100 Ziff. 1 SVG schuldig gesprochen werden kann, ist jedoch, dass das Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) auf den vorliegenden Anklagesachverhalt überhaupt anwendbar ist.

### **E. 1.4**

Schienenfahrzeuge und somit auch Trams der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) sind keine Motorfahrzeuge im Sinne von Art. 7 Abs. 1 SVG, sondern spurgeführte Fahrzeuge im Sinne des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101; vgl. Art. 1 EBG und Art. 6 Abs. 4 EBG) und der Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983 (EBV; SR 742.141.1). Ihre rechtlichen Rahmenbedingungen sind deshalb grundsätzlich in der Eisenbahngesetzgebung geregelt.

### **E. 1.5**

Die Verkehrsregeln (Art. 26 SVG - Art. 57a SVG) gelten für die Führer von Motorfahrzeugen und die Radfahrer auf allen dem öffentlichen Verkehr dienenden

- 12 - Strassen; für die übrigen Strassenbenützer nur auf den für Motorfahrzeuge oder Fahrräder ganz oder beschränkt offenen Strassen (Art 1 Abs. 2 SVG). Die Verkehrsregeln des Strassenverkehrsgesetzes gelten auch für Eisenbahnfahrzeuge auf Strassen, soweit dies mit Rücksicht auf die Besonderheiten dieser Fahrzeuge, ihres Betriebes und der Bahnanlagen möglich ist (Art. 48 SVG). Bereits die Vorinstanz wies insofern zutreffend auf die Bestimmung von Art. 48 SVG hin (Urk. 40 S. 5).

#### **E. 1.6**

Als "Strassenbahn" gilt jedes Eisenbahnfahrzeug, das nicht seinen eigenen Bahnkörper, sondern die Strasse befährt. Es handelt sich damit um schienengebundene Fahrzeuge, die nicht über einen unabhängigen Bahnkörper verfügen, sondern sich auf den öffentlichen Verkehrsflächen bewegen. Die Bestimmung von Art. 48 SVG findet auf sämtliche Strassenbahnen Anwendung, die über kein eigenes Trasse, d.h. keinen unabhängigen Bahnkörper verfügen. Verfügen Strassenbahnen teilweise über einen eigenen unabhängigen Bahnkörper, unterstehen sie nur bezüglich der Teile, d.h. Strecken, auf welchen sie über kein eigenes Trasse verfügen, den Regelungen des SVG (BSK SVG - Schenk, Basel 2014, Art. 48 N 1, 2 und 3 mit Verweis auf Schaffhauser, Grundriss des Schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I, 2. Auflage, 2002, N 945).

#### **E. 1.7**

Nach dem Gesagten ergibt sich, dass es zunächst mit Blick auf Art. 48 SVG ausgeschlossen ist, dass die Verkehrsregeln des SVG vollumfänglich auf Strassenbahnen Anwendung finden. Wenn Strassenbahnen über keinen eigenen Bahnkörper verfügen und sich (ausschliesslich) auf öffentlichen Strassen bewegen, ist das SVG sodann unter den Voraussetzungen von Art. 48 SVG auf Strassenbahnen anwendbar (vgl. einen entsprechenden Sachverhalt in BGE 92 II 354 E. 4.b S. 359 f., wo es um einen Unfall der Bremgarten-Dietikon-Bahn auf der Bremgartenstrasse in Dietikon ging; vgl. das Urteil der erkennenden Kammer SU100032 vom 24. September 2010 Erwägung III. 3., wo es um einen Tramunfall auf der Hardturmstrasse in Zürich ging). Verfügt die Strassenbahn teilweise über ein eigenes Trasse, so sind weiter die Verkehrsregeln des SVG - unter dem Vorbehalt von Art. 48 SVG - nur auf die Strecken anwendbar, auf denen kein eigenes Trasse besteht. Schliesslich ist auch denkbar, dass das SVG auf Stras-

- 13 - senbahnen überhaupt nicht anwendbar ist, so namentlich wenn die Strassenbahn über einen unabhängigen Bahnkörper verfügt (vgl. einen entsprechenden Sachverhalt in BGE 77 IV 178, wo es um einen Unfall eines Tramzuges zwischen Pratteln und Basel ging, wobei damals, im Jahre 1950, das SVG allerdings gar noch nicht existierte).

#### **E. 1.8**

Bereits aus den Unfallfotos (Urk. 5) bzw. insbesondere aus den Übersichtsaufnahmen der Kreuzung Thurgauerstrasse/U-Turn/Chavez-Allee (Urk. 5 S. 1, wo die Kreuzung jedoch fälschlicherweise als Kreuzung Thurgauerstrasse/Farmanstrasse bezeichnet wird; vgl. Urk. 7; Urk. 15/7; Urk. 15/13), wo sich der Unfall ereignete (Urk. 1 S. 1), ist zweifelsfrei ersichtlich, dass die Glattalbahn bzw. die Tramlinie 10 auf der Höhe der Unfallstelle über ein eigenes Trasse verfügt. Der motorisierte Verkehr wird auf der Thurgauerstrasse zwischen den Haltestellen Lindberghplatz und Leutschenbach stadteinwärts wie auch stadtauswärts je auf einer links und rechts des Trassees liegenden Doppelspur geführt. Das Trasse ist durch einen Bordstein von der Strasse klar abgegrenzt. Das Trasse ist begrünt und am Rande teilweise mit Bäumen bepflanzt. Abgesehen von gewissen Kreuzungen und

Übergängen ist nicht ersichtlich, dass das Trasse von motorisierten Verkehr befahren werden kann oder einem anderen Zweck dient. Auch der Umstand, dass auf der besagten Strecke mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h gefahren werden darf (Urk. 3 S. 4 Frage 32; Urk. 30 S. 5), ergibt sich wohl daraus, dass die Glattalbahn auf dem Streckenabschnitt der Thurgauerstrasse über ein eigenes Trasse verfügt. Insbesondere ist auch das sich zwischen dem Lindberghplatz und der Kreuzung Thurgauerstrasse/U-Turn/Chavez-Allee befindende, vorliegend hauptsächlich interessierende Bahn-Vorsignal auf dem Trasse angebracht (Urk. 7; Urk. 15/7; Urk. 15/13).

### **E. 1.9**

Zusammenfassend verfügt die Glattalbahn bzw. die Tramlinie 10 auf dem Streckenabschnitt Thurgauerstrasse, auf dem sich die der Beschuldigten vorgeworfene Regelwidrigkeit ereignete, über ein eigenes Trasse. Daher sind die Verkehrsregeln des SVG auf den vorliegenden Anklagesachverhalt nicht anwendbar, auch nicht unter dem Vorbehalt von Art. 48 SVG.

- 14 -

### **E. 1.10**

Nach dem Gesagten ist es vorliegend auch nicht möglich, in Bezug auf die Anpassung der Geschwindigkeit die Grundsatzregel von Art. 32 Abs. 1 SVG anzuwenden (vgl. BGE 92 II 354 E. 4.b S. 359 f.; vgl. ferner das Urteil der erennenden Kammer SU100032 vom 24. September 2010 Erwägung III. 4.3.), wonach die Geschwindigkeit stets den Umständen anzupassen und langsam zu fahren und nötigenfalls anzuhalten ist, namentlich vor unübersichtlichen Stellen, vor nicht frei überblickbaren Strassenverzweigungen sowie vor Bahnübergängen.

### **E. 1.11**

Folglich sind auf den vorliegenden Anklagesachverhalt die eisenbahnrechtlichen Verkehrsregeln anwendbar, mithin die vom UVEK (Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation) gestützt auf Art. 81 EBV erlassenen Ausführungsbestimmungen vom 15. Dezember 1983 zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV; SR 742.141.11; vgl. zu den Höchstgeschwindigkeiten Art. 76 Abs. 2 EBV), die gestützt auf Art. 11a Abs. 1 EBV erlassenen Schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV) des Bundesamts für Verkehr (BAV) sowie allenfalls die einschlägigen Reglemente der VBZ.

### **E. 1.12**

Auch wenn die verwaltungsrechtlichen Bestimmungen bzw. Verkehrsregeln des SVG (Art. 26 SVG - Art. 57a SVG) auf den vorliegenden Anklagesachverhalt nicht anwendbar sind, stellt sich überdies die Frage, ob dies auch auf die Strafbestimmungen des SVG (Art. 90 SVG - Art. 103 SVG) zutrifft, so namentlich die grobe Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG. Nebst den Strafbestimmungen des SVG steht eine Strafbarkeit der Beschuldigten aufgrund von Art. 238 (Abs. 2) StGB und Art. 237 (Ziff. 2) StGB (vgl. BGE 77 IV 178, wobei zum Zeitpunkt der Urteilsfällung, im Jahre 1951, das SVG allerdings gar noch nicht existierte) sowie Art. 86a Abs. 1 lit. e (und Abs. 2) EBG im Vordergrund, da mit Blick auf Art. 87 EBG (entsprechend Art. 91 SVG), Art. 87a EBG (entsprechend Art. 91a SVG) sowie Art. 86a Abs. 1 lit. g EBG (ähnlich wie Art. 92 SVG)

die Anwendung von Art. 90 SVG zumindest als fraglich erscheint (in diesem Sinne auch BSK SVG - Fiolka, Art. 90 N 5, 14, 20, 28 und 29). Wie sogleich aufzuzeigen sein wird (Erwägung IV. 2. und IV. 3. hiernach), kann jedoch auch diese Frage offen bleiben.

- 15 -

## **E. 2**

km/h (Urk. 15/1 S. 2) gefahren ist. 3.2 In diesem Zusammenhang fällt weiter in Betracht, dass bei der Geschwindigkeitsmessung von Motorfahrzeugen aufgrund von Aufzeichnungen von Fahrt-schreibern oder Datenaufzeichnungsgeräten je nach Gerätetypus ein Sicherheitsabzug von 6 km/h bis 14 km/h vorzunehmen ist (vgl. Art. 8 Abs. 2 VSKV-ASTRA; SR 741.013.1). Die vorliegend relevanten Geschwindigkeiten wurden aufgrund der elektronischen Daten ermittelt, die aus der Memory Card des Cobra-Trams ausgelesen wurden (Urk. 10/1 S. 1 f.). Vor diesem Hintergrund kann zumindest nicht ausgeschlossen werden, dass auch bei der Geschwindigkeitsmessung einer Strassenbahn ein Sicherheitsabzug vorzunehmen wäre. 4.1 Zusammenfassend litt die vorinstanzliche Sachverhaltserstellung an verschiedenen Mängeln, insbesondere wurden Teilnahmerechte der Beschuldigten verletzt. Es erscheint fraglich, ob die Vorinstanz physikalische Berechnungen anstellen durfte. Zu den relevanten Geschwindigkeiten existieren teilweise unterschiedliche Angaben und überdies kann nicht ausgeschlossen werden, dass zu Gunsten der Beschuldigten noch ein Sicherheitsabzug vorzunehmen wäre. 4.2 Zu den relevanten Fragen liegt ein Kurzbericht des Forensischen Instituts Zürich vom 14. Juni 2013 vor (Urk. 10/1). Soweit ersichtlich stützte sich die Vorinstanz bei ihren Erkenntnissen hauptsächlich auf diesen Kurzbericht (Urk. 40 S. 8 f. sowie Anhang 1 und 2). Im Kurzbericht wird bereits einleitend festgehalten, dass dieser Bericht kein Gutachten im Sinne von Art. 184 StPO sei (Urk. 10/1 S. 1). Nach dem Gesagten hätte daher möglicherweise ein unfallanalytisches Gutachten im Sinne von Art. 182 ff. StPO angeordnet werden müssen. Da, wie bereits festgehalten wurde und sogleich aufzuzeigen sein wird, die Beschuldigte ohnehin freizusprechen ist, erübrigen sich weitere Ausführungen zu den Voraussetzungen und der Notwendigkeit eines Gutachtens sowie zu den Fragen, die mit einem Gutachten allenfalls zu beantworten wären.

- 11 - IV. Rechtliche Würdigung

### **E. 2.1**

Die Vorinstanz sprach die Beschuldigte gestützt auf die Strafbestimmungen des SVG (Art. 90 Abs. 2 SVG und Art. 100 Ziff. 1 SVG) in Verbindung mit den Verkehrsregeln des SVG (Art. 27 Abs. 1 SVG) sowie Ziffer 3.3 des Reglements über die Signale der Verkehrsbetriebe Zürich schuldig (Urk. 40 S. 14), wobei bereits der Anklageschrift zu entnehmen ist, dass die Beschuldigte gegen Ziffer 3.3 (Fahrstellungsmelder, Vorsignal) des Reglements über die Signale der Verkehrsbetriebe Zürich verstossen habe (Urk. 22 S. 2 f.). Soweit ersichtlich wurde das Reglement über die Signale der Verkehrsbetriebe Zürich vom 11. Dezember 2011 nicht publiziert und es ist auch nicht ersichtlich, wie dieses Eingang in die Verfahrensakten gefunden hat (Urk. 24; vgl. jedoch Urk. 15/7, wo durch die Verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei Zürich Auszüge des Reglements über die Signale der Verkehrsbetriebe Zürich vom 14. Dezember 2008, welches aber bereits damals offensichtlich veraltet war und nicht mehr in Kraft stand, beigeheftet wurden). Anlässlich der staatsanwaltschaftlichen Einvernahme vom 25. April 2014 erklärte die Beschuldigte, dass sie die Regeln der Signale mitgebracht habe (Urk. 16 S. 2), wobei dem

Einvernahmeprotokoll jedoch nicht zu entnehmen ist, ob es sich dabei nur um einen Auszug betreffend Ziff. 3.3 (Urk. 16 S. 6) oder das gesamte Regelwerk (Urk. 24) handelte.

## **E. 2.2**

Diesbezüglich hielt die Vorinstanz fest, dass die gemäss Art. 27 Abs. 1 SVG zu beachtenden Signale und Markierungen nicht für alle Verkehrsmittel abschliessend durch die SSV geregelt seien. Gemäss Art. 5 Abs. 3 SVG dürften zwar im Bereich der für Motorfahrzeuge oder Fahrräder offenen Strassen nur die vom Bundesrat vorgesehenen Signale und Markierungen verwendet werden. Nicht in dieser Formulierung enthalten seien jedoch insbesondere Strassenbahnen. Dass für Strassenbahnen spezifische Signale rechtliche Geltung haben müssten, ergebe sich aus dem Gesetzeszweck. Es sei nicht denkbar, dass der entsprechende Verkehr in einem rechtsfreien Raum stattfinden solle. Dementsprechend hätten Tramführer die speziell für den Tramverkehr angebrachten Signale zu beachten und würden bei deren Nichtbeachtung nach Wortlaut und Zweck des SVG der Strafbestimmung von Art. 27 Abs. 1 SVG unterstehen. Die für die Trams der VBZ geltenden Regeln seien im Reglement über die Signale der Verkehrsbetriebe Zü-

- 16 - rich geregelt. Die Beschuldigte selbst habe nie bestritten, dass sie sich bei ihrer Arbeit nach diesen ihr bekannten Regeln zu richten hat. Gemäss Ziffer 3.3 des Reglements könnten sogenannte Fahrstellungsmelder als Vorsignale zu Punktesignalen angebracht werden. Es handle sich dabei um einen nach oben gerichteten Pfeil. Dieser leuchte gemäss dem Reglement auf, wenn bei unterbruchsfreier Fahrt unter Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit am folgenden Punktesignal Fahrt "zu erwarten" sei. Sei das Vorsignal mit einer Zusatztafel versehen, so gelte, unter Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit, dass das zugehörige Punktesignal freie Fahrt zeige. Die Notwendigkeit für solche Vorsignale ergebe sich aus der Tatsache, dass Trams verglichen etwa mit Personenwagen einen wesentlich längeren Bremsweg hätten und wesentlich träger beschleunigten. Aufgrund dieser Besonderheiten müsse ein Tramführer, der auf ein Punktesignal zufahre, immer stark abbremsen, um anhalten zu können, unter Umständen sogar dann, wenn das Signal noch "freie Fahrt" anzeige. Dies würde zu einer starken Behinderung des Tramverkehrs führen. Dem werde durch ein Vorsignal entgegengewirkt. Dieses erlaube dem Tramführer, die zukünftige Stellung des Punktesignals zu antizipieren: Leuchte das Vorsignal, sei weiter vorne mit freier Fahrt zu rechnen. In diesem Fall dürfe der Tramführer von der Pflicht entbunden sein, nötigenfalls vor dem Punktesignal anhalten zu können. Leuchte das Vorsignal jedoch nicht, gelte der allgemeine Grundsatz, dass der Tramführer beim Punktesignal anhalten können müsse. Vorsignale seien vor allem auf Streckenabschnitten von Bedeutung, auf denen eine hohe zulässige Höchstgeschwindigkeit gelte. Auf solchen Strecken erlaube ein leuchtendes Vorsignal eine höhere Geschwindigkeit im Bereich vor einem Punktesignal, während ein dunkles Vorsignal eine Reduktion der Geschwindigkeit verlange, damit vor dem Punktesignal angehalten werden könne. Im Wesentlichen gäben Vorsignale somit einen Hinweis darauf, mit welcher Geschwindigkeit in der jeweiligen Situation gefahren werden könne. Leuchte ein Vorsignal, könne mit der erlaubten Höchstgeschwindigkeit weitergefahren werden. Sei es hingegen dunkel, müsse die Geschwindigkeit reduziert werden.

- 17 - Ein dunkles Vorsignal impliziere indirekt durchaus eine Geschwindigkeitsvorgabe. Ein dunkles Vorsignal gebe einen zusätzlichen Hinweis auf den Grundsatz, welcher bei Fehlen eines Vorsignals ohnehin gelten würde, nämlich, dass die Geschwindigkeit so anzupassen sei, dass beim Punktesignal nötigenfalls angehalten werden könne. Vorsignale

seien in einem kritischen Abstand zum Punktesignal angebracht. Bei dunklem Vorsignal müsse davon ausgegangen werden, dass jedenfalls nicht mit der Höchstgeschwindigkeit weitergefahren werden könne, sondern die Fahrt verlangsamt werden müsse. Ob in diesem Zusammenhang bei zu schneller Fahrt nach dem dunklen Vorsignal von einem "Missachten eines Signals" oder von einem Überschreiten der in der konkreten Situation (Strecke vor einem Punktesignal) zulässigen Geschwindigkeit zu sprechen sei, sei irrelevant. Der Vorwurf gehe dahin, dass auf dem betroffenen Streckenabschnitt (zwischen Vorsignal und Punktesignal) und in der konkreten Situation (freie Fahrt kann nicht erwartet werden) zu schnell gefahren worden sei. Es sei jedoch richtig, dass ein dunkles Vorsignal nicht eine konkrete Geschwindigkeitsvorgabe enthalte (Urk. 40 S. 5 ff.).

### **E. 2.3**

Demgegenüber macht der Verteidiger zusammenfassend geltend, die gemäss Art. 27 Abs. 1 SVG zu beachtenden Signale und Markierungen seien in der Strassensignalisationsverordnung (SSV) abschliessend geregelt. Das vorliegend relevante Vorsignal sei dagegen lediglich in einem internen Reglement der VBZ geregelt, weshalb es nicht in den Geltungsbereich von Art. 27 Abs. 1 SVG falle. Im Weiteren könne das Vorsignal nicht missachtet werden, da es insbesondere keine Geschwindigkeitsvorgabe beinhalte, sondern lediglich Informationscharakter betreffend das eigentliche Punktesignal habe. Es treffe insbesondere nicht zu, dass bei "dunklem" Vorsignal die Fahrt gedrosselt werden müsse. Das verbindliche Punktesignal habe die Beschuldigte in der Stellung "freie Fahrt" passiert. Auch sei sie im Kreuzungsbereich nicht zu schnell gefahren (Urk. 31 S. 2 ff.; Urk. 50 S. 4 ff.).

### **E. 2.4**

Im Bereich der für Motorfahrzeuge oder Fahrräder offenen Strassen dürfen nur die vom Bundesrat vorgesehenen Signale und Markierungen verwendet und nur von den zuständigen Behörden oder mit deren Ermächtigung angebracht

- 18 - werden (Art. 5 Abs. 3 SVG). Die Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21) regelt die Signale, Markierungen und Reklamen im Bereich von Strassen, die Zeichen und Weisungen der Polizei sowie die Verkehrsanordnungen und Verkehrsbeschränkungen (Art. 1 Abs. 1 SSV). In dieser Verordnung nicht vorgesehene Signale und Markierungen sind unzulässig; vorbehalten bleiben die Bestimmungen nach den Artikeln 54 Absatz 9 und 115 (Art. 101 Abs. 1 SSV).

### **E. 2.5**

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass entgegen der Vorinstanz und der Verteidigung Art. 27 Abs. 1 SVG, wie bereits ausgeführt (Erwägung IV. 1.), nicht zur Anwendung kommt. Weiter ist Art. 27 SVG ohnehin eine verwaltungsrechtliche und keine strafrechtliche Bestimmung (so die Vorinstanz, Urk. 40 S. 5). Somit zielt das Argument des Verteidigers mit Verweis auf Art. 101 Abs. 1 SSV ins Leere, wonach die Signale in der SSV abschliessend geregelt seien (Urk. 31 S. 2 f.; Urk. 50 S. 4). Zutreffend sind vielmehr die Ausführungen der Vorinstanz (Urk. 40 S. 5) mit Verweis auf Art. 5 Abs. 3 SVG, wonach lediglich im Bereich der für Motorfahrzeuge oder Fahrräder offenen Strassen nur die vom Bundesrat vorgesehenen Signale und Markierungen verwendet werden dürften (vgl. BSK SVG - Waldmann/Kraemer, Art. 5 N 21 und N 22). Es trifft ferner zu, dass in dieser Formulierung Strassenbahnen nicht enthalten sind und in diesem Sinne auch der in Art. 1 Abs. 1 SSV mit "im Bereich von Strassen" umschriebene Anwendungsbereich der SSV zu

verstehen ist (Urk. 40 S. 5; vgl. Ziff. 2.4 des Reglements über die Signale der Verkehrsbetriebe Zürich, wo fünf Signale aus der SSV aufgeführt sind, die demgemäss auch für Strassenbahnen gelten). Daher sind selbstredend auf Bahnstrecken im Allgemeinen, jedoch auch auf Streckenabschnitten von Strassenbahnen wie etwa der Thurgauerstrasse (Erwägung IV. 1.), andere als die in der SSV vorgesehenen Signale zulässig (vgl. Art. 37 ff. EBV sowie R 300.2 FDV über die Signale, insbesondere R 300.2 FDV Ziff. 2.2, 2.3 und 2.8; Urk. 51 S. 1). Bei Fahrlässigkeitsdelikten im Allgemeinen kann man im Übrigen in Bezug auf die Sorgfaltspflichtverletzung sowohl auf generell-abstrakte Normen in gesetzlichen Bestimmungen wie auch auf Regeln, Richtlinien und Bestimmungen von privaten und halbprivaten Verbänden, mithin geschriebene und ungeschriebene Normen

- 19 - sowie den allgemeinen Gefahrensatz, abstellen (vgl. Donatsch/Tag, Strafrecht I, Verbrechenslehre, 9. Auflage, Zürich 2013, S. 347 ff.). Somit kann das Reglement über die Signale der Verkehrsbetriebe Zürich als Ausgangspunkt für eine Konkretisierung und Individualisierung der Sorgfaltspflichten (Art. 12 Abs. 3 StGB) herangezogen werden. Daraus ergibt sich, dass bei der Prüfung eines strafbaren Verhaltens der Beschuldigten so oder anders das Reglement über die Signale der Verkehrsbetriebe Zürich heranzuziehen ist. Dies insbesondere bei der Beurteilung eines Unfalles mit Körperverletzung, wenn der Vorwurf einer fahrlässigen Tatbegehung erhoben wird, was in casu jedoch nicht der Fall ist. Im vorliegenden Fall geht es einzig um die strafrechtliche Beurteilung im Zusammenhang mit der Beachtung bzw. Nichtbeachtung des Fahrstellungsmelders bzw. Vorsignals. Wie die Vorinstanz überdies zutreffend ausführte (Urk. 40 S. 5), hat die Beschuldigte selbst nie bestritten, dass sie sich bei ihrer Arbeit nach diesen ihr bekannten Regeln zu richten habe (Urk. 16 S. 2; Urk. 30 S. 5).

### **E. 2.6**

Zutreffend ist jedoch das Argument des Verteidigers, wonach ein Fahrstellungsmelder (Vorsignal) keine verbindlichen Anordnungen und insbesondere keine Geschwindigkeitsvorgaben beinhalte, sondern lediglich Informationscharakter habe (Urk. 31 S. 3; Urk. 50 S. 5 f.). Für eine Strafbarkeit der Beschuldigten massgebend ist einzig, ob das Punktesignal (Ziff. 3.1 des Reglementes über die Signale der Verkehrsbetriebe Zürich), welches unmittelbar vor der Kreuzung Thurgauerstrasse/U-Turn/Chavez-Allee am Lichtsignal angebracht ist, unzulässigerweise überfahren wurde, weil es nicht "freie Fahrt" anzeigte. Der Verteidiger weist zutreffend darauf hin, dass die Staatsanwaltschaft den Anklagevorwurf, wonach die Beschuldigte das Punktesignal überfahren habe, fallen gelassen habe und nunmehr in der Anklageschrift explizit festgehalten werde, dass sie das Punktesignal in der Stellung "freie Fahrt" passiert habe (Urk. 22 S. 2; Urk. 31 S. 1 f.; Urk. 50 S. 2).

### **E. 2.7**

Gemäss Ziff. 3.3 des Reglementes über die Signale der Verkehrsbetriebe Zürich kommt einem Fahrstellungsmelder (Vorsignal) folgende Bedeutung zu (vgl. auch Urk. 51): Der Pfeil leuchte auf, wenn bei unterbruchsfreier Fahrt unter Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit am folgenden Punktesignal Fahrt

- 20 - zu erwarten sei. Sei der Fahrstellungsmelder mit einer Zusatztafel versehen, so gelte, unter Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, dass das zugehörige Punktesignal freie Fahrt zeige. Bei Fahrlässigkeitsdelikten im Allgemeinen, wie etwa bei Art. 125 StGB,

könnte Ziff. 3.3 des Reglements über die Signale der Verkehrsbetriebe Zürich durchaus als Ausgangspunkt für eine Konkretisierung und Individualisierung der Sorgfaltspflichten herangezogen werden (Erwägung IV. 2.5). Vorliegend wird der Beschuldigten jedoch einzig vorgeworfen (Urk. 22 S. 2), den Fahrstellungsmelder bzw. das Vorsignal nicht beachtet und somit eine Verkehrsregel verletzt zu haben. Mit Blick auf das Legalitätsprinzip (Art. 1 StGB) im Allgemeinen sowie auf das Bestimmtheitsgebot im Speziellen (vgl. BSK StGB I - Popp/Berkemeier, 3. Auflage, Basel 2013, Art. 1 N 29 und N 44 ff. betreffend Blankettstrafnormen wie Art. 90 SVG, deren Tatbestand ausfüllenden Verhaltensnormen im nachgeordneten Verwaltungsrecht entnommen werden muss) ist die bei einem "dunklen" Vorsignal gemäss Ziff. 3.3 des Reglementes über die Signale der Verkehrsbetriebe Zürich zu erwartende Verhaltensweise derart vage umschrieben, dass nicht ersichtlich ist, inwiefern dies ein konkretes Gebot darstellen soll. Das auf Ziff. 3.3 des Reglementes über die Signale der Verkehrsbetriebe Zürich basierende Vorsignal stiftet daher kein Gebot, sondern hat lediglich Informationsfunktion (vgl. R 300.2 FDV Ziff. 5.1.4; vgl. im Strassenverkehrsrecht etwa Art. 44, 57 und 92 SSV, wo im Zusammenhang mit Vorsignalen von Hinweisen mit Informations- oder Warnfunktion die Rede ist) und keine normative Kraft, wie etwa ein auf "geschlossen" stehendes Punktesignal oder ein auf Rot stehendes Lichtsignal. Ziff. 3.3 des Reglementes über die Signale der Verkehrsbetriebe Zürich ist demnach keine klare Regel, die die Beschuldigte im konkreten Fall verletzt hat. Das Vorsignal zeigt aber vor allem auch nicht an, dass die Geschwindigkeit in einem klar definierten Mass zu reduzieren ist. Wie bereits festgehalten (Erwägung II. 3.5) hat die Beschuldigte entgegen der Anklageschrift (Urk. 22 S. 2) zwischen dem Vorsignal und dem Punktesignal die Geschwindigkeit reduziert. Eine darüber hinausgehende Verhaltensweise konnte auch aufgrund eines "dunklen" Vorsignals von der Beschuldigten nicht erwartet werden. Insbesondere musste die Be-

- 21 - schuldigte beim Punkt, wo sie die Notbremsung einleitete (km 258.030), nicht mit einer maximalen Geschwindigkeit von 47 km/h fahren, wie die Vorinstanz ausführte (Urk. 40 S. 10), da sie in der Folge so oder anders bei offenem Punktesignal auf die Kreuzung eingefahren ist.

### **E. 2.8**

Zudem ist dem Verteidiger beizupflichten, wonach das hypothetische Überfahren des Punktesignals nicht strafbar sein kann (Urk. 31 S. 3 f.), da ein Lichtsignal entweder missachtet wird oder dann nicht und vorliegend das Punktesignal offen gewesen ist. Schliesslich ist auch das Argument des Verteidigers zutreffend, dass zum Zeitpunkt, als die Beschuldigte das auf "freie Fahrt" stehende Punktesignal passierte, die Kreuzungsfläche Thurgauerstrasse/U-Turn/Chavez-Allee nicht ausschliesslich dem kreuzenden Individualverkehr (Urk. 22 S. 3) vorbehalten gewesen ist (Urk. 31 S. 4; Erwägung II. 3.4). Die sich hieraus offensichtlich ergebende Gefahrenlage auf der Kreuzung ergibt sich im vorliegenden Fall aus der spezifischen Art der Schaltung der Lichtsignalanlage zwischen Tramlinie und kreuzender Strasse und erscheint somit systembedingt (vgl. Erwägung IV. 3. hiernach).

### **E. 2.9**

Zusammenfassend ist aufgrund der voranstehenden Erwägungen nicht ersichtlich, inwiefern sich die Beschuldigte durch das Überfahren des "dunklen" Vorsignals strafbar gemacht haben soll. Eine Verurteilung würde dem Legalitätsprinzip widersprechen und

damit dem Grundsatz "nulla poena sine lege" (vgl. Art. 1 StGB i.V.m. Art. 333 Abs. 1 StGB). 3.1 Der Anklageschrift ist zu entnehmen, dass die Beschuldigte das Punktesignal zwar bei "freier" Fahrt passiert habe, in der Folge jedoch auf die zu diesem Zeitpunkt dem kreuzenden Individualverkehr noch allein vorbehaltene Kreuzungsfläche hineingefahren sei (Urk. 22 S. 2 f.). Daher stellt sich zwangsläufig die Frage, wie es möglich sein kann, bei einem auf "freie Fahrt" bzw. "offen" (oder "Grün") stehendem Punktesignal (oder Lichtsignal) in eine Kreuzung einzufahren, die zu diesem Zeitpunkt jedoch noch dem kreuzenden Verkehr vorbehalten sein soll. Überdies ist auch aus Medienberichten hinlänglich bekannt, dass es seit Eröffnung der Glattalbahn überdurchschnittlich oft zu Unfällen bzw. Kollisionen zwischen Trams und anderen Verkehrsteilnehmern gekommen ist.

- 22 - 3.2 Diesbezüglich führte die Vorinstanz aus, dass keine fehlerhafte Einstellung der Lichtsignalanlage vorliege. Bei sich kreuzenden Strassen sei zwingend eine Rot-Rot-Phase der jeweiligen Ampeln erforderlich, da aufgrund der schnellen Beschleunigung von Personenwagen ansonsten nicht sichergestellt werden könne, dass nicht ein Auto der neu auf Grün stehenden Spur auf die Kreuzung einfahre, während diese von den Autos der neu auf Rot stehenden Spur noch nicht geräumt sei. Bei Kreuzungen zwischen einer Strasse und einer Tramlinie sei dies anders. Die Trams müssten ihre Fahrt vor einem Punktesignal grundsätzlich reduzieren, es sei denn, das Vorsignal sei erleuchtet. Bei der Programmierung des Punktesignals könne somit mit einem entsprechend langsam sich nähernden Tram gerechnet werden. Da Trams auch träger beschleunigten, könne das Punktesignal schon dann auf "freie Fahrt" geschaltet werden, wenn das Lichtsignal für Personenwagen auf Rot schalte. Die fehlende Rot-Rot-Phase werde durch die träge Beschleunigung des Trams kompensiert. Zudem würden Trams nur von Berufsschauffeuren gelenkt, welche mit etwas knapperen Schaltzeiten zurechtkommen dürften. Die Frage, ob das Punktesignal richtig eingestellt sei, müsse vorliegend jedoch nicht abschliessend beurteilt werden, da der Vorwurf dahingehend laute, die Beschuldigte sei im Bereich zwischen Vorsignal und Punktesignal zu schnell gefahren (Urk. 40 S. 7 f.). 3.3 Der Verteidiger bringt demgegenüber vor, dass die betreffende Lichtsignalanlage fehlerhaft eingestellt sei und keine Rot-Rot-Phase existiere. Wenn ein Personenwagen die Kreuzung kurz vor dem Wechsel von Gelb auf Rot befahre, reiche die Zeit somit nicht aus, um die Kreuzung vor dem korrekt einfahrenden Tram zu passieren. Die Toleranzen an der betreffenden Lichtsignalanlage seien schlicht zu klein bzw. überhaupt nicht vorhanden. Dieser Fehler könne der Beschuldigten nicht angelastet werden (Urk. 31 S. 5; Urk. 50 S. 6 f.). Somit macht der Verteidiger geltend, das Punktesignal für die Trams würde zu schnell auf "offen" bzw. "freie Fahrt" und das Lichtsignal für die Motorfahrzeuge zu langsam auf Rot schalten. 3.4 Wie bereits mehrfach festgehalten, ist als erstellt zu erachten, dass die Beschuldigte das Punktesignal bei "freier Fahrt" passiert hat (Urk. 22 S. 2), was mit

- 23 - dem Überfahren eines Lichtsignals bei Grün vergleichbar ist. Weiter steht fest, dass auf der von der Geschädigten B.\_\_\_\_\_ befahrenen Spur 18 keine Rotlichtmissachtung stattgefunden hat (Urk. 7 S. 2), mithin ein (Selbst-)Verschulden der Geschädigten an der Kollision ausscheidet. So stellte auch der Einzelrichter anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung fest, dass die Datenauswertung des verkehrstechnischen Dienstes ergeben habe, dass das Auto der Geschädigten B.\_\_\_\_\_ kein Rotlicht überfahren habe. Nichtsdestotrotz sei es in der Folge zu einer Kollision gekommen. Auf die Frage, worin sie die Ursache dieses Unfalles sehe, erklärte die Beschuldigte, das einzige, was sie sagen

könne, sei, dass die Signale extrem knapp geschaltet seien. Ihres gehe auf und das der Autos gehe zu. Das sei eine tägliche Feststellung von ihr und von Arbeitskollegen. Sie stelle das konkret fest, weil sie es sehe und weil sie es auf der Unfallstelle angeschaut hätten. Ihr Signal gehe auf, zeitgleich schalte die Ampel der Autos auf Rot - null Toleranz dazwischen (Urk. 30 S. 10 f.). Aus den Akten ist sodann ersichtlich, dass das Cobra Tram die Notanmeldeschleife um 10:34:18 Uhr passierte, wobei das Lichtsignal der Fahrspur 18 zu diesem Zeitpunkt bereits seit drei Sekunden auf Gelb stand. Eine Sekunde später wechselte das Punktesignal auf "freie Fahrt" (Urk. 7 S. 2; Urk. 15/1). Im selben Zeitpunkt schaltete das Lichtsignal der Fahrspur 18 von Gelb auf Rot um (Urk. 7). Daraus ergibt sich, dass, als die Geschädigte B.\_\_\_\_\_ das Lichtsignal kurz vor Beginn der Rotphase passierte, die Zeit nicht mehr ausreichte, um die Kreuzung vor dem Tram zu passieren, da das Tram in der Zwischenzeit ebenfalls "freie Fahrt" erhielt und in die Kreuzung einfahren konnte (Urk. 31 S. 5). 3.5 Es ist somit nicht von der Hand zu weisen, dass an der Kreuzung Thurgauerstrasse/U-Turn/Chavez-Allee das Punktesignal der Bahnspur 52 offensichtlich (zu) schnell auf "freie Fahrt" bzw. das Lichtsignal der Fahrspur 18 offensichtlich (zu) langsam auf Rot umschaltete. In dieser spezifischen Schaltung des Punkte- bzw. Lichtsignals ist demnach zumindest eine Teilursache für die Kollision zu erblicken. Dafür spricht im Übrigen auch, dass die Schaltung des Lichtsignals zwischenzeitlich geändert wurde und nun eine Rot-Rot-Phase besteht (Prot. II S. 12 f. und S. 14). Dieser systembedingte Umstand kann der Beschuldigten jedoch nicht angelastet werden.

- 24 -

#### **E. 4**

Demnach ist die Beschuldigte freizusprechen. V. Kosten- und Entschädigungsfolgen

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