

ZH_OBERGERICHT SU140026 vom 30. Juni 2014

ZH Obergericht, 2014-06-30, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_obergericht_SU140026

FR: ZH_OBERGERICHT SU140026 du 30 juin 2014

IT: ZH_OBERGERICHT SU140026 del 30 giugno 2014

Erwägungen

E. 1

Mit Strafbefehl vom 13. September 2012 bestrafte das Stadtrichteramt Zürich den Beschuldigten wegen Überfahrens der Sicherheitslinie gestützt auf Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 73 Abs. 6 lit. a SSV und Art. 90 Ziff. 1 SVG mit einer Busse von Fr. 250.–. Ausserdem wurde der Beschuldigte verpflichtet, Kosten in Höhe von Fr. 250.– zu bezahlen (Urk. 2). Dagegen erhob er innert Frist Einsprache (Urk. 4).

- 4 -

E. 1.1

Im Strafbefehl des Stadtrichteramtes Zürich vom 13. September 2012 wird dem Beschuldigten vorgeworfen, als Lenker des Motorrades Harley-Davidson, ZH ..., am 23. Juli 2012, um 13.09 Uhr, auf Höhe der Liegenschaft B. _____ - strasse ... in Zürich 1, eine Sicherheitslinie überfahren zu haben (Urk. 2).

E. 1.2

Diesen Sachverhalt würdigte das Stadtrichteramt Zürich als Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Ziff. 1 SVG in Verbindung mit Art. 27 Abs. 1 SVG und Art. 73 Abs. 6 lit. a SSV (Urk. 2). Die Vorinstanz hielt in ihrem Urteil vom

- 7 - 13. Februar 2014 fest, dass der Beschuldigte den Sachverhalt sowohl in der Untersuchung als auch in der Hauptverhandlung anerkannt habe und bestätigte sodann im Wesentlichen die rechtliche Würdigung des Stadtrichteramtes (Urk. 22 S. 4 ff.). 2. Aufgrund des engen Zusammenhangs zwischen dem zu beurteilenden Sachverhalt und der rechtlichen Würdigung ist an dieser Stelle auf die Ausführungen des Beschuldigten zu den tatsächlichen Umständen in der Untersuchung und vor Vorinstanz sowie auf seine diesbezüglichen Vorbringen in der Berufungserklärung einzugehen.

E. 2

Nach Durchführung der Untersuchung hielt das Stadtrichteramt Zürich am Strafbefehl vom 13. September 2012 fest (Urk. 11) und überwies die Akten an das Bezirksgericht Zürich, 10. Abteilung, wobei es für die Durchführung der Untersuchung zusätzliche Kosten von Fr. 481.– veranschlagte (Urk. 14). Das Bezirksgericht Zürich führte am 13. Februar 2013 die Hauptverhandlung durch (Prot. I S. 4 ff.), sprach den Beschuldigten mit gleichentags gefällttem Urteil der Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Ziff. 1 aSVG in Verbindung mit Art. 27 Abs. 1 SVG und Art. 73 Abs. 6 lit. a SSV schuldig und bestätigte die durch das Stadtrichteramt ausgefallte Busse von Fr. 250.–, unter Auferlegung der gesamten Verfahrenskosten, wobei es die Gerichtsgebühr auf Fr. 900.– festsetzte (Urk. 17, 19 und 22). Gegen das mündlich eröffnete Urteil meldete der Beschuldigte noch vor Schranken Berufung an (Prot. I S. 9) und reichte innert Frist die Berufungserklärung ins

Recht (Urk. 23).

E. 2.1

Der Beschuldigte brachte in seiner Einsprache gegen den Strafbefehl, im Plädoyer vor Vorinstanz sowie auch im Rahmen seiner Berufungserklärung vor, dass es sich vorliegend um einen besonders leichten Fall im Sinne von Art. 100 Ziff. 1 Abs. 2 SVG handle, weshalb zwingend von einer Strafe Umgang zu nehmen sei (Urk. 4, 16 und 31).

E. 2.2

Die Vorinstanz hielt vorab korrekt fest, welche Voraussetzungen gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung erfüllt sein müssen, damit von einem besonders leichten Fall im Sinne von Art. 100 Ziff. 1 Abs. 2 SVG ausgegangen werden kann. Auf ihre diesbezüglichen Ausführungen kann grundsätzlich verwiesen werden (Urk. 22 S. 7 f.; Art. 82 Abs. 4 StPO). In Zusammenfassung und Ergänzung der getätigten Erwägungen ist festzuhalten, dass dem urteilenden Gericht, bei der Auslegung des unbestimmten Rechtsbegriffs des "besonders leichten Falles", ein weiter Ermessensspielraum zukommt (vgl. Urteil des Bundesgerichts 6S.123/2007 vom 23. Juli 2007 E. 4.3), was im Hinblick auf die vorliegend eingeschränkte Kognition der hiesigen Kammer (vgl. Ziff. II. 2.1 des vorliegenden Urteils) nicht unberücksichtigt bleiben darf. Eine Korrektur des vorinstanzlichen Urteils drängt sich insoweit vor allem hinsichtlich einer Ermessensüberschreitung oder eines Ermessensmissbrauchs auf, namentlich wenn die Vorinstanz von rechtlich nicht massgeblichen Kriterien ausging oder

- 15 - wesentliche Gesichtspunkte zu Unrecht ausser Acht liess bzw. (in Überschreitung oder Missbrauch ihres Ermessens) in einer unhaltbaren Weise gewichtet hat. Für die Auslegung von Art. 100 Ziff. 1 Abs. 2 SVG sind – wie bereits die Vorinstanz zutreffend ausführte – in erster Linie die Wertungen, die dem SVG zugrunde liegen, heranzuziehen. Widerhandlungen gegen Verkehrsvorschriften sind vor allem wegen der Gefahren, denen Verkehrsteilnehmer durch den Strassenverkehr ausgesetzt sind, mit Strenge zu ahnden. Setzt der Beschuldigte sich bewusst über solche Vorschriften hinweg, so kann gemäss der Rechtsprechung des Bundesgerichts von einem besonders leichten Fall nur die Rede sein, wenn dieser gute Gründe hatte, von den Vorschriften abzuweichen, und wenn er zudem nach den gegebenen Umständen die Gewissheit haben konnte, durch sein verkehrswidriges Verhalten niemanden zu gefährden. Wer Verkehrsverpflichtungen leichtsinnig verletzt oder eine Gefährdung anderer in Kauf nimmt, verdient keine Nachsicht, egal ob er tatsächlich jemanden gefährdet hat oder nicht. Ein besonders leichter Fall im Sinne von Art. 100 Ziff. 1 Abs. 2 SVG ist zudem nur dann anzunehmen, wenn die gesamten Umstände des Falles das Verschulden des Fehlbaren nach den Wertungen des Gesetzes als besonders leicht erscheinen lassen (BGE 95 IV 22 E. 1.c; BGE 124 IV 184 E. 3.a). Von einer Busse soll nur dann Umgang genommen werden, wenn eine noch so geringe Strafe, weil sie dem Verschulden des Täters nicht angemessen wäre, stossend erscheinen würde. Die Rechtsprechung stellt mithin an den besonders leichten Fall hohe Anforderungen; insbesondere kann nicht jede fahrlässige Erfüllung des Tatbestands als besonders leicht gelten (BGE 117 IV 302 E. 3.b/cc).

E. 2.3

Die Vorinstanz hielt fest, dass der Beschuldigte die Verkehrsregelverletzung bewusst in Kauf genommen habe, weshalb gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung ein besonders leichter Fall im Sinne von Art. 100 Ziff. 1 Abs. 2 SVG nur angenommen werden könne,

wenn er über gute Gründe für die Verletzung der Verkehrsregeln verfügt habe und zudem mit Gewissheit davon ausgehen habe können, dass durch seine Widerhandlung niemand gefährdet wird (Urk. 22 S. 8).

- 16 - Dass die Vorinstanz davon ausging, der Beschuldigte habe die Verletzung der Verkehrsregeln in Kauf genommen, ist nicht zu beanstanden. Der Beschuldigte ist – wie aufgezeigt – gemäss seinen eigenen Aussagen mit einer Geschwindigkeit von 20 km/h und mit einem Abstand von 3 Metern zum vor ihm befindlichen Fahrzeug gefahren, weshalb er als versierter Verkehrsteilnehmer wissen musste, dass er infolge einer Vollbremsung des Vorderfahrzeuges nicht würde anhalten können und dass er die Sicherheitslinie überfahren müsste. Dies tat er an einer Stelle, von welcher er als ortskundiger Lenker wusste bzw. wissen musste, dass nach rechts in die C._____strasse abzweigende Fahrzeuge regelmässig mit Fussgängern konfrontiert sind, welche die Strasse passieren. Dass die Vorinstanz aus dem Wissen des Beschuldigten aufgrund der gesamten Umstände auf eine Billigung des entsprechenden Erfolges geschlossen hat, ist nicht zu bemängeln. Im Übrigen wäre, selbst wenn die Vorinstanz nicht von einer Inkaufnahme der Verkehrsregelverletzung, sondern von einer fahrlässigen Tatbegehung ausgegangen wäre, nicht davon auszugehen, dass das Verschulden des Beschuldigten in Anbetracht aller wesentlichen Umstände derart gering wog, dass die Ausfällung einer Busse als stossend empfunden werden müsste. 2.4.1 Hinsichtlich der Frage, ob der Beschuldigte im Sinne der bundesgerichtlichen Rechtsprechung gute Gründe für eine Verletzung der Verkehrsregeln vorbringen könne, hielt die Vorinstanz fest, dem Beschuldigten sei aufgrund des zu geringen Abstandes zum vor ihm fahrenden Fahrzeug keine andere Möglichkeit geblieben, um eine Kollision zu vermeiden, als dem abrupt stoppenden Fahrzeug auszuweichen, da er mittels eines Bremsmanövers nicht mehr rechtzeitig zum Stillstand gekommen wäre. Der Beschuldigte (und nicht primär das ihm nachfolgende Fahrzeug) habe die Notwendigkeit des Ausweichmanövers verursacht. Er habe sich leichtfertig in eine Situation gebracht, in welcher er sich zu einer Verkehrsregelverletzung gezwungen gesehen habe, weshalb er keine guten Gründe für eine Verkehrsregelverletzung gehabt habe (Urk. 22 S. 8).

- 17 - 2.4.2 Diesen Erwägungen der Vorinstanz kann vollumfänglich gefolgt werden. Wenn der Beschuldigte diesbezüglich im Rahmen seiner Berufung geltend macht, dass er sich den Umständen entsprechend korrekt verhalten und namentlich den hinreichenden Abstand zum Vorderfahrzeug eingehalten habe (Urk. 31 S. 6), so trifft dies, wie bereits hinlänglich ausgeführt (vgl. Ziff. III 3.4 ff. des vorliegenden Urteils), gerade nicht zu. 2.5.1 Betreffend die Frage, ob der Beschuldigte im Sinne der bundesgerichtlichen Rechtsprechung mit Gewissheit davon ausgehen können, dass durch seine Widerhandlung niemand gefährdet würde, tätigte die Vorinstanz im Wesentlichen die nachfolgenden Ausführungen: Der Beschuldigte habe vorgebracht, dass er sich vor dem Ausweichmanöver vergewissert habe, dass sich von hinten kein anderer Verkehrsteilnehmer annähere. Dass der Beschuldigte im Zeitpunkt, in welchem eine bruske Vollbremsung angezeigt gewesen wäre, noch die Zeit gefunden habe, in den Rückspiegel zu schauen, um sich zu vergewissern, dass kein anderer Verkehrsteilnehmer nahe, sei jedoch zu bezweifeln. Die dem Beschuldigten zur Verfügung stehende Zeit habe – insbesondere unter Berücksichtigung des zu geringen Abstandes zum Vorderfahrzeug – nicht dazu gereicht, sich zunächst der Gefahrlosigkeit seines Manövers zu versichern und dieses im Anschluss erfolgreich durchzuführen (Urk. 22 S. 8 f.). 2.5.2 In seiner Berufungsbegründung brachte der Beschuldigte diesbezüglich vor, dass es für einen versierten Motorradfahrer wie ihn eine Selbstverständlichkeit sei,

insbesondere bei einer Kolonnen- und Abwärtsfahrt, immer wieder nach wenigen Augenblicken, in den Rückspiegel zu sehen. Bereits während der Kolonnenfahrt habe er unzählige Male in den Rückspiegel geblickt und dabei festgestellt, dass kein anderer Verkehrsteilnehmer, auch kein Tram, von hinten genahet sei. Er habe ständig wiederholend die Verkehrssituation hinter und neben ihm kontrolliert und dies nur Augenblicke vor dem abrupten Bremsmanöver des Vorderfahrzeugs letztmals getan, so dass er sich sicher gewesen sei, durch sein Ausweichmanöver keine anderen Verkehrsteilnehmer in Gefahr zu bringen (Urk. 31 S. 6 f.).

- 18 - 2.5.3 Die Ausführungen des Beschuldigten in seiner Berufungsbegründung, nach welchen er schon während seiner Fahrt im Kolonnenverkehr regelmässig in seinem Rückspiegel die hinter ihm herrschende Verkehrssituation überwacht habe, wirken nachvollziehbar und lebensnah. Sie stehen aber im Gegensatz zu seinen früheren Angaben, namentlich zu jenen im vor Vorinstanz gehaltenen Plädoyer, gemäss welchen er sich vor dem Ausweichmanöver in kürzester Zeit davon überzeugen habe können, dass er keine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer geschaffen habe (Urk. 16 S. 5; vgl. zudem Urk. 4 S. 4). Letztlich spielt es vorliegend aber gar keine Rolle, ob bzw. in welchem Zeitpunkt der Beschuldigte die Gewissheit erlangt hat, dass durch seine Widerhandlung niemand gefährdet würde, zumal der Beschuldigte – wie bereits festgehalten – keine guten Gründe für die Verletzung der Verkehrsregeln aufzuführen vermag und zumal auch in Anbetracht des konkreten Verschuldens nicht von einem besonders leichten Fall im Sinne von Art. 100 Ziff. 1 Abs. 2 SVG auszugehen ist, bei welchem es sich aufdrängen würde, von einer Strafe Umgang zu nehmen.

E. 2.5

Die vorinstanzliche Feststellung, dass von einer Bestrafung des Beschuldigten nicht abgesehen werden kann (Urk. 22 S. 9), ist folglich nicht zu beanstanden und zu bestätigen. 3. Die durch die Vorinstanz ausgefallte Busse in Höhe von Fr. 250.– erscheint dem Verschulden und den finanziellen Verhältnissen des Beschuldigten angemessen. Es besteht keinerlei Anlass, diesbezüglich in das Ermessen der Vorinstanz einzugreifen. Im Übrigen wurde die Höhe der Busse durch den Beschuldigten auch – eventualiter – nicht beanstandet (Urk. 31).

E. 3

Mit Präsidialverfügung des Obergerichts des Kantons Zürich vom 26. März 2014 wurde die Berufungserklärung dem Stadtrichteramt Zürich übermittelt (Urk. 25), worauf dieses auf die Erhebung einer Anschlussberufung verzichtete (Urk. 27). Mit Beschluss des Obergerichts vom 7. April 2014 wurde hierauf festgelegt, dass das Berufungsverfahren schriftlich durchgeführt wird und es wurde dem Beschuldigten Frist angesetzt, um die Berufungsanträge zu stellen und sie zu begründen (Urk. 29), worauf der Beschuldigte die Frist mit Eingabe vom 10. April 2014 wahrte (Urk. 31). Mit Präsidialverfügung des Obergerichts vom 15. April 2014 wurde die Berufungsbegründung sodann dem Stadtrichteramt Zürich zugesandt und gleichzeitig Frist angesetzt, um eine Berufungsantwort einzureichen (Urk. 33), worauf dieses mit Eingabe vom 23. April 2014 verzichtete (Urk. 36). Innert der selben Frist verzichtete auch die Vorinstanz auf die ihr freigestellte Vernehmlassung (Urk. 35). Das vorliegende Verfahren erweist sich als spruchreif.

- 5 - II. Prozessuales 1. Der Beschuldigte verlangt mit seiner Berufung, dass das vorinstanzliche Urteil aufzuheben und dass er freizusprechen sei (Urk. 23 und 31), weshalb davon auszugehen ist, dass er das vorinstanzliche Urteil vollumfänglich anfecht (vgl. Art. 399 Abs. 3 lit. a StPO).

E. 3.1

Anlässlich der vorinstanzlichen Hauptverhandlung stellte sich der Beschuldigte sodann auf den Standpunkt, es habe ein rechtfertigender Notstand im Sinne von Art. 17 StGB bzw. – eventualiter – ein entschuldigbarer Notstand im Sinne von Art. 18 Abs. 2 StGB vorgelegen, da die seiner körperlichen Integrität drohende Gefahr durch das ihm äusserst dicht folgende Fahrzeug nicht anders abzuwenden gewesen sei, als durch ein Überfahren der Sicherheitslinie. Dabei sei auch der Grundsatz der Proportionalität gewahrt worden, zumal sein individuelles Interesse an körperlicher Unversehrtheit dasjenige des Staates an der Durchsetzung der Strassenverkehrsordnung überwogen habe. Jedenfalls sei ihm die Preisgabe seiner körperlichen Unversehrtheit keinesfalls zuzumuten gewesen (Urk. 16 S. 4 f.).

E. 3.2

Die Vorinstanz hielt diesbezüglich im Rahmen ihrer rechtlichen Würdigung fest, dass sich sowohl beim rechtfertigenden als auch beim entschuldigenden Notstand derjenige, welcher die Notstandslage fahrlässig oder vorsätzlich verursacht habe, nicht auf den Notstand berufen könne. Selbst wenn man die Ausführungen des Beschuldigten zu seiner Geschwindigkeit und zu seinem Abstand zum Vorderfahrzeug zu seinen Gunsten auslege, sei davon auszugehen, dass er mit einer Geschwindigkeit von 20 km/h und mit einem Abstand von drei Metern zum vor ihm befindlichen Fahrzeug in der Kolonne gefahren sei. Der Abstand müsse dabei auch im dichten Stadtverkehr mindestens der innerhalb der Reaktionszeit gefahrenen Strecke entsprechen, wobei die Reaktionszeit auch bei

- 9 - erhöhter Bremsbereitschaft mindestens eine Sekunde betrage. Stelle man auf die Angaben des Beschuldigten ab, habe dieser innerhalb einer Sekunde eine Strecke von 5,6 Meter zurückgelegt, sodass der eingehaltene Abstand von drei Metern zu klein gewesen sei. Bei einem solchen Abstand sei eine Reaktionszeit von 0,54 Sekunden notwendig gewesen, um das Motorrad rechtzeitig anhalten zu können, was nicht realistisch sei. Bei einem genügenden Abstand hätte sich der Beschuldigte keiner Gefahr aussetzen müssen, da keine Notbremsung – bzw. kein Überfahren der Sicherheitslinie – notwendig geworden wäre. Der Beschuldigte habe die drohende Gefahr – zumindest fahrlässig – selbst verursacht, weshalb er schuldig zu sprechen sei (Urk. 22 S. 5 ff.).

E. 3.3

Der Beschuldigte brachte hinsichtlich dieser Argumentation der Vorinstanz in seiner Berufungserklärung vor, dass dem Umstand Rechnung zu tragen sei, dass die Angaben betreffend gefahrene Geschwindigkeit und Abstand ausschliesslich auf seinen Schätzungen beruhen würden, wobei solche nicht von geschulten Spezialisten vorgenommene Schätzungen äusserst unzuverlässig seien. Die Schätzungen seien somit nicht geeignet, den Sachverhalt zu erstellen. Es könne auch sein, dass er nicht mit einer Geschwindigkeit von 25-30 km/h und mit einem Abstand von ca. drei Metern zum vorderen Fahrzeug, sondern mit einer Geschwindigkeit von lediglich 10-20 km/h und einem Abstand von ca. 5-6 Metern zu diesem gefahren sei, wobei seine Bremsbereitschaft stark erhöht gewesen sei. Die vorinstanzliche Erwägung, dass er nicht rechtzeitig hätte anhalten können, sei deshalb eine

unhaltbare Behauptung bzw. eine reine Hypothese. Er sei der festen Überzeugung, dass er das Motorrad rechtzeitig zum Stillstand hätte bringen können. Nicht die Unmöglichkeit Anhalten zu können, sondern der geringe Abstand des hinter ihm befindlichen Fahrzeugs hätten ihn dazu veranlasst, das Ausweichmanöver durchzuführen. Die vorinstanzliche Erwägung, nach welcher er bei Einhaltung eines genügenden Abstands rechtzeitig hätte bremsen können und sich somit nicht der Gefahr einer Kollision ausgesetzt hätte, sei realitätsfremd. Selbst das Einhalten eines nicht praktikablen Abstands von 10 Metern hätte eine Vollbremsung erfordert. Nicht er, sondern das ihm folgende Fahrzeug habe die Notsituation verursacht (Urk. 31 S. 3 ff.).

- 10 -

E. 3.4

Der Beschuldigte brachte zunächst vor, bei seinen Angaben zu Geschwindigkeit und Abstand zum Vorderfahrzeug habe es sich bloss um ungenaue Schätzungen gehandelt, aufgrund welchen der Sachverhalt nicht erstellt werden könne (Urk. 31 S. 4 f.). Dem kann nicht vollumfänglich zugestimmt werden. Bereits in seiner Einsprache gegen den Strafbefehl gab er an, mit ca. 25- 30 km/h gefahren zu sein (Urk. 4 S. 4). Anlässlich der Einvernahme durch die Vorinstanz hielt er dann fest, mit 20-30 km/h gefahren zu sein, wobei er jedoch anfügte, sich nicht festlegen zu wollen (Prot. I S. 5). Betreffend seinen Abstand zum vor ihm fahrenden Fahrzeug führte der Beschuldigte gegenüber der Vorinstanz zunächst aus, dass dieser zwei Meter betragen habe. Nach kurzem Nachdenken gab er dann zu Protokoll: "Zwei bis drei Meter. Vielleicht sind es auch etwas mehr gewesen. Eher zwei vielleicht." (Prot. I. S. 6). Dass es sich bei den Angaben des Beschuldigten um bloss Schätzungen handelt, wird bereits daraus ersichtlich, dass er sowohl für die Geschwindigkeit als auch für den Abstand zum Vorderfahrzeug die nach seiner Meinung einschlägigen Bereiche (20-30 km/h; zwei bis drei Meter) nannte. Dass es sich dabei nicht um exakte Werte handelt, ist auch der Vorinstanz nicht entgangen, ging sie doch innerhalb der vom Beschuldigten eigenhändig umrissenen Grenzen stets von Werten zu dessen Gunsten aus (20 km/h; drei Meter). Wenn der Beschuldigte vorbringt, dass er ein versierter Motorradfahrer und aufmerksamer Verkehrsteilnehmer sei (Urk. 31 S. 6; Urk. 4 S. 4), so sollte es ihm auch möglich gewesen sein, seine ungefähre Geschwindigkeit und den Abstand zum Vorderfahrzeug einzuschätzen. Die Vorinstanz durfte sowohl bei der Sachverhaltserstellung als auch im Rahmen der rechtlichen Würdigung ohne Weiteres auf die durch den Beschuldigten selbst getätigten Ausführungen abstellen. Wenn der Beschuldigte im Rahmen seiner Berufung nun vorbringt, dass es auch sein könne, dass er lediglich mit 10-20 km/h und mit einem Abstand zum vor ihm befindlichen Fahrzeug von 5-6 Metern gefahren sei, so handelt es sich – entgegen seiner Ansicht (Urk. 31 S. 4) – um neue Behauptungen, welche im Rahmen der eingeschränkten Kognition nicht berücksichtigt werden können (vgl. Ziff. II. 2.1 f. des vorliegenden Urteils). Im Übrigen erwecken diese neuen Angaben zu Geschwindigkeit und Abstand, die sehr stark von seinen bisherigen Ausführungen abweichen, den Anschein, dass

- 11 - der Beschuldigte seine Argumentation nun den im vorinstanzlichen Urteil betreffend des Bremsweges getroffenen mathematischen Schlussfolgerungen anpasst. Die Vorinstanz durfte somit auf die vom Beschuldigten genannten Werte abstellen. Eine offensichtlich unrichtige Feststellung des Sachverhaltes lässt sich nicht feststellen. Der Beschuldigte machte sodann geltend, dass er sein Motorrad rechtzeitig hätte zum Stillstand bringen können. Nicht er, sondern das ihm folgende Fahrzeug habe die Notsituation und damit sein

Ausweichmanöver verursacht. Die Vorinstanz verkenne, dass selbst das Einhalten eines nicht praktikablen Abstandes von 10 Metern eine Vollbremsung erfordert hätte (Urk. 31 S. 5 f.). Eingangs ist in diesem Zusammenhang festzuhalten, dass die Vorinstanz die bundesgerichtliche Rechtsprechung hinsichtlich des ausreichenden Sicherheitsabstandes im Stadtverkehr grundsätzlich zutreffend zitiert hat (Urk. 22 S. 6). Nach Art. 34 Abs. 4 SVG ist gegenüber allen Strassenbenützern ein ausreichender Abstand zu wahren. Der Fahrzeugführer hat – namentlich beim Hintereinanderfahren – einen ausreichenden Sicherheitsabstand einzuhalten, so dass er auch bei überraschendem Bremsen des voranfahrenden Fahrzeugs rechtzeitig anhalten kann (Art. 12 Abs. 1 VRV). Was unter einem "ausreichenden Abstand" im Sinne von Art. 34 Abs. 4 SVG zu verstehen ist, hängt von den gesamten Umständen ab. Dazu gehören unter anderem die Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse sowie die Beschaffenheit der beteiligten Fahrzeuge. 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 SVG anzunehmen ist. Im Sinne von Faustregeln wird für Personenwagen auf die Regel "halber Tacho" und die "Zwei-Sekunden"-Regel abgestellt (zum Ganzen BGE 131 IV 133 E. 3.1). Im dichten Stadtverkehr kann jedoch – mit der Vorinstanz – nicht strikt auf die "Zwei-Sekunden"- oder "halber Tacho"-Regeln abgestellt werden, da der Verkehr ansonsten zum Erliegen käme. Geringere Abstände rechtfertigen sich im dichten Stadtverkehr aufgrund der reduzierten Geschwindigkeit und der erforderlichen ständigen Bremsbereitschaft. Auch innerorts muss jedoch ein ausreichender Sicherheitsabstand eingehalten werden, so dass das Fahrzeug bei über-

- 12 - raschem Bremsen des Vorderfahrzeugs rechtzeitig zum Stillstand gebracht werden kann. Art. 12 Abs. 1 VRV hat insofern uneingeschränkt Gültigkeit. Im Stadtverkehr muss der Abstand zwischen Fahrzeugen daher mindestens der gefahrenen Strecke während der Bremsreaktionszeit, d.h. der Zeit ab Wahrnehmung der Gefahr bzw. der aufleuchtenden Bremslichter des voranfahrenden Fahrzeugs bis zur Betätigung bzw. zum Ansprechen des eigenen Bremspedals entsprechen, um das Fahrzeug auf der gleichen Strecke wie der voranfahrende Fahrzeuglenker abbremsen und anhalten zu können. Diese sogenannte Bremsreaktionszeit beträgt gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung selbst bei einer erhöhten Bremsbereitschaft mindestens eine Sekunde, wobei nur ein sehr kleiner Teil von Testpersonen in der Lage sei, diesen Wert einzuhalten. Geringere Werte von 0,7 oder 0,75 Sekunden seien als bestmögliche Reaktionszeit nur bei Testpersonen, die das kritische Ereignis erwarteten – und damit nicht unter realistischen Alltagsbedingungen – zu erreichen (Urteil des Bundesgerichts 6B_1030/2010 vom 22. März 2011 E. 3.3.2, mit Verweisen auf Bert Breuer/Karlheinz Bill, Bremsenhandbuch, 3. Aufl. 2006, S. 39 ff.; Hans Bäumler, Reaktionszeit im Strassenverkehr, Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik, 2007, S. 300 ff.). Stellt man im dichten Stadtverkehr auf eine minimale Bremsreaktionszeit ab, muss folglich, selbst bei guter Sicht und trockener Fahrbahn, mindestens ein Abstand von einer Sekunde eingehalten werden, was bei einer Geschwindigkeit von 20 km/h ca. 5.55 Metern entspricht. Der verkürzte Abstand setzt ein bestmögliches Reaktionsvermögen und ein im Vergleich zum vorausfahrenden Personenwagen mindestens identisches Bremsvermögen des eigenen Fahrzeugs voraus. In einzelnen Entscheiden geht das Bundesgericht jedoch bei erstellter Bremsbereitschaft bei optimalen Verhältnissen von Bremsreaktionszeiten von lediglich 0,6 bzw. 0,7 Sekunden aus (vgl. z.B. BGE 115 II 283 E. 1.a; Urteil des Bundesgerichts 1C_382/2011 vom 12. Dezember 2011 E. 3.2). Grössere Abstände müssen aber selbst im Stadtverkehr verlangt werden, wenn dies die Verkehrsverhältnisse zulassen,

da sich das Eingehen eines erhöhten Risikos durch nahes Auffahren von vornherein nicht rechtfertigt, wo dies nicht verkehrs- bedingt ist (vgl. zum Ganzen: Entscheid des Bundesgerichts 6B_1030/2010 vom 22. März 2011 E. 3.3).

- 13 - Der Beschuldigte fuhr mit einer Geschwindigkeit von 20 km/h und mit einem Abstand von 3 Metern zum vor ihm befindlichen Fahrzeug. Stellt man auf diese durch den Beschuldigten selbst getätigten Angaben ab, hat er während einer Bremsreaktionszeit von einer Sekunde 5.55 Meter zurückgelegt, was nicht gereicht hätte, um sein Motorrad ohne Kollision mit dem vor ihm befindlichen Fahrzeug zum Stillstand zu bringen. Selbst wenn man für den absoluten Idealfall eine aufgrund der konkreten Umstände nur bedingt realistische Bremsreaktions- zeit von lediglich 0,6 bis 0,7 Sekunden annimmt, hätte er zum Abbremsen seines Motorrades über 3 Meter benötigt. Der Beschuldigte wäre somit aufgrund der konkreten Umstände nicht in der Lage gewesen, sein Motorrad rechtzeitig anzuhalten. Zu einem Überfahren der Sicherheitslinie oder zu einer Kollision mit dem vor ihm befindlichen Fahrzeug wäre es deshalb ungeachtet des Umstandes gekommen, ob ihm ein Fahrzeug mit geringem Abstand gefolgt ist oder nicht. Mit der Vorinstanz ist deshalb davon auszugehen, dass die Notstandssituation durch den Beschuldigten selbst verschuldet worden ist, zumal dieser auch in keinem Zeitpunkt geltend machte, er sei durch das nahe Auffahren des hinter ihm befindlichen Fahrzeugs dazu genötigt worden, ebenfalls einen zu geringen Abstand zum vor ihm befindlichen Fahrzeug zu halten. Teilweise machte er gar geltend, den zu knappen Abstand des hinter ihm befindlichen Fahrzeugs "nur Augenblicke vor dem abrupten Bremsmanöver" wahrgenommen zu haben (Urk. 31 S. 7, Mitte). Auch in diesem Zusammenhang sind die weiteren vorinstanzlichen Erwägungen sodann korrekt. Derjenige, der den nur durch einen Notstandseingriff zu behebenden Zustand der Güterkollision selbst verursacht hat, darf sich nicht auf einen Rechtfertigungsgrund berufen, welcher sich aus dieser Situation ergibt (Seelmann in: Basler Kommentar zum StGB I, Basel 2013, Art. 17 N 6; vgl. auch Art. 18 N 2). Der Beschuldigte kann sich folglich nicht auf eine Notstandssituation und damit weder auf einen entschuldigenden Notstand im Sinne von Art. 17 StGB noch auf einen rechtfertigenden Notstand im Sinne von Art. 18 Abs. 2 StGB berufen. Bei Einhaltung eines genügenden Abstandes wäre es dem Beschuldigten durchaus möglich gewesen, sein Motorrad abzubremesen, ohne dass er selbst eine Vollbremsung hätte einleiten müssen.

- 14 -

E. 4

Die erstinstanzlichen Kostenregelungen (Dispositiv-Ziff. 4. und 5.) werden bestätigt.

E. 5

Die zweitinstanzliche Gerichtsgebühr wird festgesetzt auf Fr. 1'000.–.

E. 6

Die Kosten des Berufungsverfahrens werden dem Beschuldigten auferlegt.

E. 7

Schriftliche Mitteilung in vollständiger Ausfertigung an den Beschuldigten ■ das Stadtrichteramt Zürich ■ die Oberstaatsanwaltschaft des Kantons Zürich ■ sowie nach Ablauf der Rechtsmittelfrist bzw. Erledigung allfälliger Rechts- mittel an die Vorinstanz.

- 20 -

E. 8

Rechtsmittel: Gegen diesen Entscheid kann bundesrechtliche Beschwerde in Strafsachen 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 Bundesgerichtsgesetzes vorgeschriebenen Weise schriftlich einzureichen. Die Beschwerdelegitimation und die weiteren Beschwerde Voraussetzungen richten sich nach den massgeblichen Bestimmungen des Bundesgerichtsgesetzes. Obergericht des Kantons Zürich I. Strafkammer Zürich, 30. Juni 2014 Der Präsident: Der Gerichtsschreiber: Obergerichter Dr. F. Bollinger lic. iur. P. Rietmann

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