

ZH_OBERGERICHT SU150078 vom 22. Februar 2016

ZH Obergericht, 2016-02-22, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_obergericht_SU150078

FR: ZH_OBERGERICHT SU150078 du 22 février 2016

IT: ZH_OBERGERICHT SU150078 del 22 febbraio 2016

Erwägungen

E. 1

Der Ablauf der Ereignisse bis zum angefochtenen Urteil des Bezirksgerichts Bülach vom 18. März 2015 kann diesem entnommen werden (Urk. 20 S. 2 f.). Mit Eingabe vom 27. März 2015 (Urk. 15) meldete der Verteidiger namens des Beschuldigten innert Frist Berufung gegen das genannte Urteil an. Der Entgegennahme des begründeten Entscheids am 20. August 2015 (vgl. Urk. 19) liess der Verteidiger sodann fristgerecht die Berufungserklärung vom 9. September 2015 (Urk. 22) folgen. Das Statthalteramt Bezirk Bülach beantragte seinerseits mit Ein-

- 4 - gabe vom 5. Oktober 2015 (Urk. 25) sinngemäss die Bestätigung des vorinstanzlichen Entscheids.

E. 1.1

Kurz zusammengefasst wird dem Beschuldigten vorgeworfen, den von ihm gelenkten Linienbus beim Abstellen auf einer Ersatzhaltestelle beim Flughafen Zürich am 5. September 2012 ungenügend gesichert zu haben, weshalb der Bus selbständig über eine Distanz von ca. 20 Metern weggerollt und dabei mit zwei Randsteinen kollidiert sowie schliesslich auf dem Gleis der Glattalbahn zum Stillstand gekommen sei (Urk. 2/33).

E. 1.2

Die Vorinstanz erwog im Rahmen der Sachverhaltserstellung, es sei unbestritten, dass der Beschuldigte beim Parkieren des Linienbusses insofern Sicherheitsmassnahmen getroffen habe, als er vor dem Verlassen den Motor abgestellt und den Zündschlüssel heraus-, wenn auch nicht vollständig abgezogen habe. Weiter ging die Vorinstanz davon aus, dass der Beschuldigte das Automatikgetriebe zuvor auf die Position "N" gestellt und die Handbremse bzw. Feststellbrem-

- 8 - se gezogen habe. Weitere Vorkehrungen, um den Bus vor dem Wegrollen zu sichern, habe der Beschuldigte jedoch keine getroffen (vgl. Urk. 20 S. 4 ff.).

E. 2

Mit Beschluss vom 7. Oktober 2015 (Urk. 26) wurde die schriftliche Durchführung des Berufungsverfahrens angeordnet, und es wurde dem Beschuldigten Frist für die Einreichung der Berufungsbegründung angesetzt. Diese ging innert mehrmals erstreckter Frist unter dem 14. Dezember 2015 ein (Urk. 30). Innert ihr mit Präsidialverfügung vom 15. Dezember 2015 (Urk. 32) angesetzter Frist zur Beantwortung der Berufung beantragte das Statthalteramt Bezirk Bülach mit Eingabe vom 16. Dezember 2015 (Urk. 34) wiederum die Bestätigung des angefochtenen Urteils. Die Vorinstanz liess sich nicht vernehmen.

E. 2.1

Die Berufung des Beschuldigten richtet sich nicht gegen diese vorinstanzliche Sachverhaltserstellung. Insbesondere wurde und wird vom Beschuldigten auch im Berufungsverfahren nicht behauptet, neben dem Betätigen der Hand- bzw. Feststellbremse aktiv weitere Sicherungsvorkehrungen, wie beispielsweise das Auslenken der Räder gegen ein Hindernis oder das Unterlegen eines Keils unter die Räder, getroffen zu haben.

E. 2.2

Einigkeit herrscht sodann insoweit, als der vom Beschuldigten gelenkte Lini-enbus nicht über die Möglichkeit einer "Blockierung" im Sinne einer manuellen Gangschaltung oder eines Automatikgetriebes mit "Parkstellung" verfügte, mit welcher er im Gefälle gehalten werden könnte (vgl. Urk. 10 S. 6; Urk. 30 S. 4). Der Verteidiger rügt jedoch, die Vorinstanz habe übersehen, dass im vorliegenden Fall zusätzlich zur Feststellbremse die Haltestellenbremse aktiviert gewesen sei (Urk. 30 S. 4). Im angefochtenen Entscheid werde verkannt, dass die Funktion von (Hand-) Bremse und niedrigstem Gang im Sinne von Art. 22 Abs. 2 VRV bei Linienbussen durch die Haltestellenbremse und die Feststellbremse erfüllt werde.

E. 2.3

Dass die Vorinstanz das Vorhandensein der Haltestellenbremse nicht einfach übersah, zeigt sich bereits dadurch, dass sie den auf Antrag des Beschuldigten vorgeladenen Sachverständigen B. _____ anlässlich der vorinstanzlichen Hauptverhandlung explizit zur Funktionsweise dieser Bremse befragte. Der Sachverständige äusserte sich dabei dahingehend, dass sich die Haltestellenbremsen entlüften könnten und dann inaktiv würden. Es könne sein, dass die Zylinder innerhalb einer Stunde nach dem Abstellen Luft verlören und die Bremse gelöst würde. Solange der Bus Luft habe, bleibe er gebremst. Habe der Bus einen schleichenden Luftverlust, halte der Zylinder irgendwann nicht mehr fest (Urk. 10 S. 4 f.). Gemäss Fahrzeug-Prüfbericht bewirkt das Abziehen des Zündschlüssels bzw. das Ausschalten der Zündung sogar, dass sich die Haltestellenbremse sofort – also entgegen den Angaben des Sachverständigen nicht nur möglicherweise und nicht erst nach einer gewissen, im Stundenbereich liegenden Zeit – löst (Urk. 2/4 S. 4), und der Beschuldigte hatte vor dem Verlassen des Busses unbe-

- 9 - strittenermassen dessen Motor abgestellt und den Zündschlüssel heraus-, wenn auch nicht völlig abgezogen (vgl. obige Erw. 2.1.-2.2.). Auch der Beschuldigte bestätigte anlässlich der vorinstanzlichen Hauptverhandlung, dass sich die Haltestellenbremse löse, wenn das Fahrzeug ausgeschaltet sei. Dies habe mit der Zündung zu tun (Prot. I S. 11, Urk. 2/20 S. 5).

E. 2.4

Geht man von den Angaben des Sachverständigen aus, ist es somit möglich, dass die Haltestellenbremse im Zeitpunkt, in dem der Beschuldigte das Fahrzeug verliess, aktiviert war, während dies, legt man seine eigenen Angaben sowie diejenigen gemäss Fahrzeug-Prüfungsbericht zugrunde, beim Wegrollen nicht der Fall gewesen sein kann. Wie es sich tatsächlich verhielt, kann indessen, wie nachfolgend unter Erw. 3.3.2. aufzuzeigen sein wird, offen bleiben, weil die Bremswirkung dieser Bremse beim nicht in Betrieb befindlichen Fahrzeug nach einer gewissen im Stundenbereich liegenden Zeit ungenügend werden kann. Damit, dass die Vorinstanz auf diese Frage nicht weiter einging, verfiel sie daher nicht in Willkür.

E. 3

Das Berufungsverfahren ist spruchreif. II. Prozessuales

E. 3.1

Die Vorinstanz gelangte anschliessend im Rahmen der rechtlichen Würdigung zur Erkenntnis, dass der Beschuldigte neben dem Betätigen der Hand- bzw. Feststellbremse vor dem Verlassen des Buses zumindest die Räder gegen ein Hindernis hätte auslenken müssen (Urk. 20 S. 7).

E. 3.2

Betreffend den Sachverhalt hat das Berufungsgericht nur zu prüfen, ob dieser durch die Vorinstanz offensichtlich unrichtig, d.h. willkürlich, festgestellt wurde. Relevant sind dabei klare Fehler bei der Sachverhaltsermittlung, wie namentlich Versehen, Irrtümer oder offensichtliche Diskrepanzen zwischen der sich aus den Akten sowie der Hauptverhandlung ergebenden Beweislage auf der einen und der Urteilsbegründung auf der anderen Seite. Weiter in Betracht kommen insbesondere Fälle, in denen die gerügte Sachverhaltsfeststellung auf einer Verletzung von Bundesrecht, in erster Linie von Verfahrensvorschriften der StPO selbst, beruht. Gesamthaft gesehen sind Konstellationen relevant, die als willkürliche Sachverhaltserstellung zu qualifizieren sind (vgl. SCHMID, Strafprozessordnung Praxis-kommentar, 2. Auflage 2013, N 12 f. zu Art. 398; BSK StPO - EUGSTER, N 3 zu Art. 398 StPO; Urteil BGER vom 6. März 2012 [6B_696/2011], E. 2.1). Willkür bei der Beweismwürdigung liegt vor, wenn der angefochtene Entscheid offensichtlich unhaltbar ist oder mit der tatsächlichen Situation in klarem Widerspruch steht. Dass eine andere Lösung oder Würdigung ebenfalls vertretbar erscheint oder gar vorzuziehen wäre, genügt nicht (vgl. BGE 134 I 140 E. 5.4 mit Hinweisen). Das Berufungsgericht darf und muss sich in Sachverhaltsfragen auf eine Willkürprüfung beschränken und hat keine erneute Beweismwürdigung vorzunehmen (vgl. Urteil BGER vom 6. März 2012 [6B_696/2011], E. 4.1).

- 7 -

E. 3.2.1

Eingangs der Berufungsbegründung beanstandet die Verteidigung die vorinstanzlichen Erwägungen als nicht überzeugend, da sie einerseits den Beschuldigten wegen fehlendem Ablenken der Räder gegen ein Hindernis am Fahrbahnrand im Sinne von Art. 90 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 37 Abs. 3 SVG sowie Art. 22 Abs. 1 in Verbindung mit Abs. 2 VRV schuldig gesprochen, andererseits aber erklärt habe, der Beschuldigte wäre seinen Verpflichtungen im Sinne des Strassenverkehrsgesetzes gar vollumfänglich nachgekommen, wenn er, wie in Art. 22 Abs. 3 VRV für solche Fahrzeuge vorgeschrieben, Unterlegkeile angebracht hätte (Urk. 30 S. 2).

E. 3.2.2

Der Verteidigung ist insofern zuzustimmen, als die Vorinstanz den Beschuldigten wegen ungenügenden Sicherens eines Fahrzeuges im Sinne von

- 10 - Art. 90 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 37 Abs. 3 SVG sowie Art. 22 Abs. 1 in Verbindung mit Abs. 2 VRV verurteilte, wobei in Dispositiv-Ziffer 1 explizit das fehlende Ablenken der Räder gegen ein Hindernis am Fahrbahnrand genannt wird (Urk. 20 S. 12). Dem Beschuldigten wurde damit nicht vorgeworfen, seinen Bus nicht mit einem Unterlegkeil gesichert zu haben, wie dies Art. 22 Abs. 3 VRV für sämtliche Fahrzeuge in

starken Gefällen sowie für schwere Motorwagen, Anhäng- gerzüge und losgelöste Anhänger auch in leichten Gefällen vorschreibt. Richtig ist sodann, dass in Erwägung 4.4. des angefochtenen Erkenntnisses festgestellt wurde, dass der Beschuldigte seinen Verpflichtungen im Sinne des Strassenver- kehrsgesetzes gar vollumfänglich nachgekommen wäre, wenn er gemäss Abs. 3 von Art. 22 VRV Unterlegekeile angebracht hätte, zumal der in Frage stehende Linienbus mit seinen 11'610 kg deutlich über den in Art. 10 Abs. 2 VTS festgehal- tenen 3'500 kg liege (Urk. 20 S. 7 f.). Dadurch schliesst die Vorinstanz implizit nicht aus, dass sich der Beschuldigte allenfalls auch gemäss letzterer Bestim- mung strafbar gemacht habe. Im Endeffekt lässt die mit den Worten "Der Voll- ständigkeit halber [...]" eingeleitete ergänzende vorinstanzliche Erwägung 4.4. diese Frage jedoch offen. Ein im vorliegenden Verfahren beachtlicher Wider- spruch ist im vorinstanzlichen Entscheid somit nicht zu erkennen.

E. 3.3

Weiter wird das angefochtene Urteil auf Rechtsverletzungen bei der durch die Vorinstanz vorgenommenen rechtlichen Würdigung überprüft. Dabei liegt kei- ne Einschränkung der Überprüfungsbefugnis vor; sämtliche Rechtsfragen sind mit freier Kognition zu prüfen, und zwar nicht nur materiellrechtliche, sondern auch prozessuale (vgl. HUG, in: DONATSCH/HANSJAKOB/LIEBER, Kommentar zur StPO, 2. Aufl. 2014, N 23 zu Art. 398).

E. 3.3.1

Die Vorinstanz stützte ihre Verurteilung – wie erwähnt – auf Art. 22 Abs. 2 VRV, wonach ein Fahrer im Gefälle die Bremse anzuziehen und eine weitere wirksame Sicherung gegen das Wegrollen, wie das Einlegen des niedrigsten Ganges oder das Ablenken der Räder gegen ein Hindernis am Fahrbahnrand, zu treffen habe. Sie erwog, das Strassenverkehrsgesetz äussere sich nicht dazu, was unter einem Gefälle zu verstehen sei. Es liege jedoch auf der Hand, dass da- runter jede Neigung einer Strasse zu verstehen sei (Urk. 20 S. 6).

E. 3.3.2

Die Verteidigung moniert, die Vorinstanz verkenne hierbei, dass es sehr wohl eine Rolle spiele, wie stark das Gefälle an der betreffenden Stelle sei (Urk. 30 S. 3), und macht damit implizit eine unrichtige Rechtsanwendung durch die Vorinstanz geltend. In der weiteren Begründung der Berufung geht jedoch auch die Verteidigung davon aus, der Beschuldigte habe den Linienbus ange- messen sichern müssen, wobei für die betreffende Örtlichkeit Art. 22 Abs. 2 VRV

- 11 - massgebend sei, weshalb der Beschuldigte neben dem Anziehen der Bremse ei- ne weitere wirksame Sicherung gegen das Wegrollen, wie das Einlegen des nied- rigsten Ganges oder das Ablenken der Räder gegen ein Hindernis am Fahrbahn- rand, habe treffen müssen (Urk. 30 S. 3 f.). Die Verteidigung beurteilt die Siche- rungspflichten des Beschuldigten respektive den Einfluss des Gefälles auf diese somit nicht anders als die Vorinstanz. Nicht gefolgt werden kann ihr hingegen in ihrer Argumentation, es entspreche weder dem Zweck noch dem Wortlaut von Art. 22 Abs. 2 VRV, dass der Bus vom Beschuldigten neben dem Betätigen der Hand- bzw. Feststellbremse zusätzlich durch das Auslenken der Räder gegen ein Hindernis habe gesichert werden müssen, wie dies die Vorinstanz erwogen habe, weil zusätzlich auch die Haltestellenbremse aktiviert gewesen sei (Urk. 30 S. 4). Selbst wenn dies der Fall gewesen sein sollte, konnte dieser Bremse nämlich

kei- nesfalls die gleiche Funktion zukommen wie dem in Art. 22 Abs. 2 VRV exemplarisch genannten Einlegen des niedrigsten Ganges oder Auslenken der Räder gegen ein Hindernis am Fahrbahnrand und kann keine Rede davon sein, dass ihre Aktivierung den Erfordernissen von Art. 22 Abs. 2 VRV genüge, da die Bremswirkung der aktivierten Haltestellenbremse beim nicht in Betrieb befindlichen Fahrzeug in im Stundenbereich liegender Zeit ungenügend werden kann. Dass der Beschuldigte davon ausging, dass er sich auf diese Bremse nicht verlassen kann, ergibt sich aus seinen eigenen Ausführungen, nahm er doch sogar, wie dargelegt, an, dass sie beim nicht in Betrieb befindlichen Fahrzeug überhaupt nicht funktioniert. Demzufolge ist mit dieser Argumentation der Verteidigung keine Unrichtigkeit des angefochtenen Entscheids dargetan.

E. 3.4

Ob die vom Beschuldigten vorgebrachten Beanstandungen von der Überprüfungsbefugnis gemäss Art. 398 Abs. 4 StPO gedeckt sind, ist sogleich unter Ziff. III. zu prüfen. Dabei muss sich das Gericht nicht ausdrücklich mit jeder (zulässigen) tatsächlichen Behauptung und jedem rechtlichen Einwand auseinandersetzen. Vielmehr kann es sich auf die für die Entscheidungsfindung wesentlichen Gesichtspunkte beschränken (BGE 138 I 232 E. 5.1 und BGE 133 I 270 E. 3.1, jeweils mit Hinweisen; Urteile 6B_484/2013 vom 3. März 2014 E. 3.2 und 6B_526/2009 vom 2. September 2009 E. 3.2 sowie 6B_678/2009 vom 3. November 2009 E. 5.2). III. Materielles

E. 4

Weitere (beachtliche) Rügen lässt der Beschuldigte gegen das vorinstanzliche Erkenntnis nicht vorbringen, weshalb es zu bestätigen ist. IV. Kosten

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