

ZH_OBERGERICHT SU210033 vom 25. Januar 2022

ZH Obergericht, 2022-01-25, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_obergericht_SU210033

FR: ZH_OBERGERICHT SU210033 du 25 janvier 2022

IT: ZH_OBERGERICHT SU210033 del 25 gennaio 2022

Erwägungen

E. 1

Zum Verfahrensgang bis zum Erlass des erstinstanzlichen Urteils kann auf die zutreffenden Erwägungen im angefochtenen Entscheid verwiesen werden (Urk. 25 S. 3). Der Beschuldigte wurde mit Urteil des Bezirksgerichts Affoltern vom 6. Juli 2021 gemäss dem eingangs zitierten Urteilsdispositiv schuldig gesprochen. Innert gesetzlicher Frist liess der Beschuldigte mit Eingabe vom

E. 1.1

Das Statthalteramt wirft dem Beschuldigten zusammengefasst vor, auf der Autobahn A4 in Fahrtrichtung B._____ bei Regen aufgrund nicht an die Witterungs- und Strassenverhältnisse angepasster Geschwindigkeit von ca. 100 km/h die Kontrolle über sein Fahrzeug verloren und in der Folge einen Selbstunfall verursacht zu haben.

E. 1.2

Der Beschuldigte stellt nicht in Abrede, dass es zum besagten Selbstunfall gekommen ist. Auch dass es zum Unfallzeitpunkt geregnet hat, wird nicht bestritten. Er stellt sich indessen auf den Standpunkt, er sei mit angepasster Geschwindigkeit gefahren, weshalb man ihm am Selbstunfall keine Schuld geben könne bzw. er sich zumindest nicht in strafbarer Weise verhalten habe (Urk. 38 S. 4 ff.).

E. 1.3

In rechtlicher Hinsicht macht der Beschuldigte zunächst geltend, er sei gemäss vorinstanzlichem Dispositiv gestützt auf Art. 32 Abs. 1 SVG und Art. 4 Abs. 1 VRV verurteilt worden, wobei diese Bestimmungen für sich gesehen gar nicht sanktionsbewehrt seien (Urk. 38 S. 3). Die Strafbestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes finden sich in den Art. 90 ff. SVG. Einschlägig ist vorliegend insbesondere die Bestimmung von Art. 90 Abs. 1 SVG, gemäss welcher mit Busse bestraft wird, wer Verkehrsregeln des SVG oder Vollziehungsverordnungen des Bundesrates verletzt. Art. 90 SVG bildet aufgrund seines allgemeinen und abstrakten Wortlauts ohne entsprechende

- 6 - Ergänzung durch konkrete Verkehrsvorschriften indessen keine Grundlage für eine Verurteilung (BGE 100 IV 73). Die Vorinstanz erwähnt Art. 90 Abs. 1 SVG denn auch in ihren Erwägungen und kommt zum Schluss (Urk. 25 S. 4 ff.), der Beschuldigte habe den objektiven und subjektiven Tatbestand dieser Strafbestimmung erfüllt (Urk. 25 S. 7), nimmt die Bestimmung sodann aber nicht im Dispositiv auf. Dass die Vorinstanz die Strafbestimmung im Dispositiv aber bewusst weggelassen hätte, ist nicht ersichtlich. Die Nichterwähnung von Art. 90 Abs. 1 SVG ist daher als offensichtliches Versehen zu qualifizieren, zumal einer strafrechtlichen Verurteilung gestützt auf Bestimmungen zu Verkehrsregeln ohne Erwähnung der entsprechenden Strafbestimmung keine Bedeutung

zukommen könnte. Eine Korrektur dieses (formellen) Versehens im Berufungsverfahren verstösst daher auch nicht gegen das Verschlechterungsverbot (Art. 391 Abs. 2 StPO). 2.1 In materieller Hinsicht bringt der Beschuldigte vor, es könne aus dem Umstand, dass er in einen Selbstunfall verwickelt gewesen sei, nicht geschlossen werden, er sei mit nicht angepasster Geschwindigkeit unterwegs gewesen. Dass seine Geschwindigkeit von 100 km/h den Verhältnissen angepasst gewesen sei, ergebe sich bereits daraus, dass sich beim in gleicher Fahrtrichtung mit gleicher Geschwindigkeit fahrenden Fahrzeug von C._____ keine Probleme ergeben hätten. Im Übrigen habe die Vorinstanz in keiner Weise dargelegt, welche Ge- schwindigkeit in der fraglichen Situation angepasst gewesen sei. Betreffend die von der Vorinstanz ebenfalls aufgeführte Bestimmung von Art. 4 Abs. 1 VRV sei schliesslich gänzlich unverständlich, weshalb der Beschuldigte auch betreffend diese Bestimmung verurteilt worden sei. Art. 4 Abs. 1 VRV halte fest, dass ein Fahrzeugführer nur so schnell fahren darf, dass er innerhalb der überblickbaren Strecke halten kann. Vorliegend stelle sich die Frage des "Halten-Könnens" aber gar nicht, weshalb sich daraus betreffend die rechtliche Einordnung der gefahrenen Geschwindigkeit nichts ableiten lasse. 2.2 Gemäss erstelltem und unbestrittenem Anklagesachverhalt geriet der Be- schuldigte mit seinem Fahrzeug bei ca. 100 km/h Fahrtgeschwindigkeit ins Schleudern, ohne dass hierfür ein Defekt am Fahrzeug festzustellen gewesen

- 7 - wäre. Auch der Beschuldigte geht davon aus, dass sein Fahrzeug aufgrund von "Aquaplaning" die Bodenhaftung verloren habe, was angesichts des gemäss Beschuldigtem starken Regens zum Unfallzeitpunkt (vgl. Urk. 2/11 S. 2) auch ohne weiteres nachvollziehbar erscheint. Dass das Auftreten von Aquaplaning nicht auf einen Defekt an der Strasse zurückzuführen war, konnte durch den von der Vorinstanz eingeholten Bericht des ASTRA ausgeschlossen werden (vgl. Urk. 15). Entsprechend verbleibt kein anderer Schluss, als dass der Grund für das Aquaplaning in der Fahrweise bzw. der Geschwindigkeit des Beschuldigten gelegen haben musste. 2.3 Der Beschuldigte bringt diesbezüglich vor, der Umstand, dass das mit gleicher Geschwindigkeit in die gleiche Richtung fahrende Fahrzeug von C._____ keine Probleme gehabt habe, zeige, dass die von ihm gefahrene Geschwindigkeit nicht übersetzt gewesen sei (Urk. 38 S. 5). Ob und wann bei nasser Fahrbahn sogenanntes Aquaplaning auftritt, d. h. ein Aufschwimmen der Reifen auf einem Wasserkeil mit Verlust der Steuer- und Bremsmöglichkeit, hängt von verschiedenen Faktoren ab: der Dicke des Wasserfilms (abhängig von Dauer und Intensität des Regens und vom Oberflächenverlauf der Strasse), der Beschaffenheit des Belags (Oberflächentextur), Art und Zustand der Reifen (Profilstruktur und -tiefe, Querschnitt, Gummimischung) und der Geschwindigkeit des Fahrzeugs. Wo die Grenze zwischen noch vorhandenem und fehlendem Reibwert liegt, lässt sich daher weder generell noch abstrakt, sondern nur im Einzelfall und konkret aufgrund feststehender Werte bezüglich der massgebenden Faktoren bestimmen (BGE 103 IV 41 E. 2a). Insbesondere die Dimension der Reifen spielt hierbei notorisch ebenfalls eine bedeutende Rolle. Entsprechend kann aus dem Umstand, dass ein anderes Fahrzeug bei den fraglichen Wetter- und Strassenverhältnissen problemlos weiterfahren konnte, nichts zu Gunsten des Beschuldigten abgeleitet werden. Dies gilt im vorliegenden Fall insbesondere deshalb, weil der vom Beschuldigten gefahrene Porsche 911 Turbo (Urk. 2/2) als sportliches Fahrzeug notorisch mit breiteren Reifen – bei welchen durch die grössere Auflagefläche die Gefahr von Aquaplaning erhöht ist – gefahren wird als ein Kleinwagen wie der von C._____ gefahrene Daihatsu Sirion (Urk. 2/3). Weiter gab der Beschuldigte zu Protokoll, mit Winterreifen unterwegs gewesen zu sein

- 8 - (Urk. 2/2 S. 3), was die Gefahr von Aquaplaning weiter erhöht, da diese im Vergleich zu Sommerreifen weniger Wasser abführen können. Im Übrigen fuhr C._____ nicht etwa vor oder hinter dem Beschuldigten, sondern auf der Nebenspur (vgl. Urk. 2/3), weshalb auch die Strassenverhältnisse nicht zwangsläufig identisch gewesen sein müssen. 2.4 Der erwähnte kritische Reibwert, ab welchem von Aquaplaning gesprochen werden kann, wurde vorliegend offenkundig überschritten, geriet der Beschuldigte doch ins Schleudern und hatte keine Kontrolle mehr über sein Fahrzeug. Der Beschuldigte war als Fahrzeugführer hierbei aber gerade dazu verpflichtet, dafür zu sorgen, dass sein Fahrzeug aufgrund des auf der Fahrbahn liegenden Wassers nicht aufschwimmen und so die Bodenhaftung verlieren könnte. Hierbei musste er die Eigenschaften seines Fahrzeugs sowie dessen Bereifung mitberücksichtigen. Die Gefahr von Aquaplaning bei starkem Regen wird als bekannt vorausgesetzt, weshalb in diesem Zusammenhang empfohlen wird, bei starkem Regen – und insbesondere bei heckgetriebenen Fahrzeugen mit älterer Bereifung (vgl. beispielsweise die Hinweise unter <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/ausstattung-technik-zubehoer/reifen/sicherheit/aquaplaning/> letztmals besucht am 25. Januar 2022) – 80 km/h nicht zu überschreiten (BGE 120 Ib 312 E. 4c; BGE 103 IV 41 E. 2a). 2.5 Im vorliegenden Fall ist – entgegen der Ansicht des Beschuldigten (Urk. 38 S. 4 f.) – gestützt auf den Umstand, dass es beim Beschuldigten zu Aquaplaning kam, zu schliessen, dass er die Geschwindigkeit nicht den Witterungs- und Strassenverhältnissen angepasst hat. Der Verweis des Beschuldigten auf die Literaturstelle in OFK-GIGER, N 18 zu Art. 32 SVG vermag ihn hierbei nicht zu entlasten. Dort wird unter Hinweis auf den bereits erwähnten BGE 103 IV 41 lediglich festgehalten, dass die Geschwindigkeit nicht bereits dann als übersetzt zu sehen sei, wenn ein Fahrzeugführer nicht rechtzeitig vor einem Hindernis anhalten könne. Das dortige Hindernis war ein vorausfahrender Personenwagen, der seinerseits ins Schleudern geraten war und quer auf der Fahrbahn stand (vgl. Sachverhaltsbeschreibung in BGE 103 IV 41). Im vorliegenden Fall geriet der Beschuldigte indessen selbst und ohne Fremdeinwirkung oder unvorhersehbares

- 9 - Hindernis ins Schleudern, da sein Fahrzeug aufgrund der zu hohen Geschwindigkeit auf dem auf der Fahrbahn liegenden Wasser aufschwamm und er so die Kontrolle verlor. Die Schlussfolgerung in BGE 103 IV 41, wonach die Geschwindigkeit so zu bemessen sei, dass der Fahrzeugführer innerhalb der als frei erkannten Strecke anhalten können müsse, d. h. innerhalb der Strecke, auf der weder ein Hindernis sichtbar ist noch mit dem Auftauchen eines solchen gerechnet werden müsse, ist vorliegend nicht einschlägig. 2.6 Der Beschuldigte hat nach dem Gesagten aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit die Verkehrsregel gemäss Art. 32 Abs. 1 SVG verletzt. 3. Zu folgen ist der Argumentation des Beschuldigten hingegen, wenn er ausführt, die Bestimmung von Art. 4 Abs. 1 VRV sei vorliegend nicht einschlägig (Urk. 38 S. 5 f.). Art. 4 Abs. 1 VRV lautet: "Der Fahrzeugführer darf nur so schnell fahren, dass er innerhalb der überblickbaren Strecke halten kann; wo das Kreuzen schwierig ist, muss er auf halbe Sichtweite halten können." Vorliegend musste der Beschuldigte aber gar nicht vor einem Hindernis anhalten. Vielmehr geriet er auf freier Strecke ins Schleudern. Diese Verkehrsregel, welche ohnehin bloss eine Präzisierung von Art. 32 Abs. 1 SVG darstellt, hat der Beschuldigte entsprechend nicht verletzt. 4. Art. 90 Abs. 1 SVG macht sich schuldig, wer Verkehrsregeln des Strassenverkehrsgesetzes oder der Vollziehungsverordnungen des Bundesrates verletzt. Der objektive Tatbestand ist aufgrund der Verletzung von Art. 32 Abs. 1 SVG erfüllt. Auch der subjektive Tatbestand ist unter Hinweis auf die zutreffenden Ausführungen der Vorinstanz (Urk. 25 S. 7) zu bejahen. 5. Der Beschuldigte ist demnach einer einfachen

Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 32 Abs. 1 SVG schuldig zu sprechen.

E. 6

Die Kosten des Berufungsverfahrens werden dem Beschuldigten auferlegt.

E. 7

Dem Beschuldigten wird keine Parteientschädigung zugesprochen.

E. 8

Schriftliche Mitteilung in vollständiger Ausfertigung an – die Verteidigung im Doppel für sich und den Beschuldigten – das Statthalteramt Bezirk Affoltern – die Oberstaatsanwaltschaft des Kantons Zürich sowie nach Ablauf der Rechtsmittelfrist bzw. Erledigung allfälliger Rechtsmittel an – die Vorinstanz – das Strassenverkehrsamt des Kantons Luzern (PIN: ...).

E. 9

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.

- 12 - Die Beschwerdelegitimation und die weiteren Beschwerdevoraussetzungen richten sich nach den massgeblichen Bestimmungen des Bundesgerichtsgesetzes. Obergericht des Kantons Zürich I. Strafkammer Zürich, 25. Januar 2022 Der Präsident: Der Gerichtsschreiber: lic. iur. Ch. Prinz MLaw L. Zanetti

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