

ZH_OBERGERICHT SU230002 vom 20. Juni 2023

ZH Obergericht, 2023-06-20, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_obergericht_SU230002

FR: ZH_OBERGERICHT SU230002 du 20 juin 2023

IT: ZH_OBERGERICHT SU230002 del 20 giugno 2023

Erwägungen

E. 1

Mit Strafbefehl des Statthalteramtes Bezirk Zürich vom 26. Oktober 2022 wurde der Beschuldigte und Berufungskläger (fortan der Beschuldigte) der einfachen Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 26 Abs. 2 SVG schuldig gesprochen und mit einer Busse von Fr. 500.– bestraft (Urk. 39). Der Beschuldigte liess mit Schreiben vom 4. November 2022 Einsprache gegen den Strafbefehl erheben (Urk. 41). Mit Eingabe vom 8. November 2022 überwies das Statthalteramt die Akten ans Bezirksgericht Zürich mit dem Antrag, den Strafbefehl zu bestätigen (Urk. 42). Im Rahmen der gerichtlichen Beurteilung wurde der Beschuldigte mit Urteil des Bezirksgerichts Zürich, 10. Abteilung - Einzelgericht, vom 24. November 2022 freigesprochen (Urk. 54). Das Urteil wurde am 24. November 2022 mündlich eröffnet und im Dispositiv dem Beschuldigten übergeben (Prot. I S. 13; Urk. 48). Dem Statthalteramt wurde

- 4 - das Dispositiv am 28. November 2022 zugestellt (Urk. 49). Dieses erhob mit Schreiben vom 29. November 2022 rechtzeitig Berufung (Urk. 50). Das begründete Urteil wurde den Parteien am 19. Dezember 2022 zugestellt (Urk. 53/1-2).

E. 2

Das Statthalteramt reichte mit Eingabe vom 5. Januar 2023 fristgerecht die Berufungserklärung ein (Urk. 55). Anschlussberufung wurde nicht erhoben (Urk. 58). Mit Beschluss vom 24. Januar 2023 wurde das schriftliche Verfahren angeordnet (Urk. 61). Da das Statthalteramt mit der begründeten Berufungserklärung mitgeteilt hatte, dass diese auch als vollständige Berufungsbegründung zu verstehen sei, weshalb auf eine Fristansetzung zur weiteren Begründung der Berufung verzichtet werde (Urk. 55 S. 2), wurde dem Beschuldigten direkt Frist zur Berufungsantwort angesetzt. Der Vorinstanz wurde Gelegenheit zur freigestellten Vernehmung eingeräumt (Urk. 61). Die Vorinstanz verzichtete auf Vernehmung (Urk. 63), und der Beschuldigte reichte innert erstreckter Frist mit Eingabe vom 2. März 2023 die Berufungsantwort ein (Urk. 66). Mit Präsidialverfügung vom 8. März 2023 wurde die Berufungsantwort dem Statthalteramt zur freigestellten Stellungnahme übermittelt (Urk. 68). Diese erfolgte mit Schreiben vom 31. März 2023 (Urk. 70). Mit Präsidialverfügung vom 4. April 2023 wurde die Stellungnahme des Statthalteramts dem Beschuldigten zur freigestellten Stellungnahme übermittelt (Urk. 71). Diese erfolgte mit Eingabe vom 19. April 2023 (Urk. 73) und wurde dem Statthalteramt mit Präsidialverfügung vom 25. April 2023 zugestellt (Urk. 75). II. Prozessuales Bildeten ausschliesslich Übertretungen Gegenstand des erstinstanzlichen Hauptverfahrens, so kann mit der Berufung nur geltend gemacht werden, das Urteil sei rechtsfehlerhaft oder die Feststellung des Sachverhalts sei offensichtlich unrichtig oder beruhe auf einer Rechtsverletzung. Neue Behauptungen und Beweise können nicht

vorgebracht werden (Art. 398 Abs. 4 StPO). Mit der Berufung bei Übertretungen können Fehler bei der Anwendung des anwendbaren materiellen oder formellen Rechts geltend gemacht werden, insbesondere des StGB und

- 5 - der StPO. Gerügt werden können sodann Überschreitungen und Missbrauch des Ermessens sowie Rechtsverweigerung und Rechtsverzögerung, nicht aber blosser Unangemessenheit (Schmid/Jositsch, Handbuch StPO, 3. Aufl., Zürich/St. Gallen 2017, N 1538). Soweit die Beweiswürdigung bzw. die Feststellung des (rechtmässig erhobenen) Sachverhalts gerügt wird, beschränkt sich die Überprüfung auf offensichtliche Unrichtigkeit, also auf Willkür (Zürcher Kommentar StPO-Zimmerlin,

E. 3

Das Statthalteramt machte mit seiner Berufungserklärung bzw. -begründung geltend, der heftige Kontakt zwischen dem Geschädigten und den Trams sei erstellt und unbestritten. Ein solcher Kontakt könne nicht vonstattengehen, ohne jegliche Spuren zu hinterlassen. Gemäss dem Forensischen Institut (FOR) und dem Unfalltechnischen Dienst (UTD) hätten am ...er-Tram jedoch keinerlei Spuren festgestellt werden können, weshalb dieses als involviertes Tram ausgeschlossen worden sei. Auch die Einsatzleitung der VBZ habe der Stadtpolizei Zürich gemeldet, dass gemäss ihren GPS-Daten das Tram der Linie ... involviert gewesen sein müsse. Dass die am ...er-Tram gesicherten Spuren nicht ausgewertet worden seien, könne folglich unerheblich bleiben. Dennoch stufe die Vorinstanz die Behauptung des Beschuldigten, beim anderen involvierten Tram habe es sich um dasjenige der Linie ... gehandelt, ohne nähere Begründung als glaubhaft ein. Gehe man vom für den Beschuldigten günstigeren Sachverhalt aus, wonach das rund 20 cm schmalere Tram der Linie ... in den Unfall involviert gewesen sei, so ergebe sich, basierend auf der Messung des UTD, wonach zwischen dem ...er- und dem ...er-Tram ein Zwischenraum von 30 cm (+/- 3 cm) bestanden habe, ein Abstand von rund 50 cm. Diesen Abstand habe die Vorinstanz für ausreichend erklärt, ohne aber darzulegen, wie sie zu diesem Schluss gelangt sei. Dass die Aussage des Geschädigten, er habe versucht, sich zwischen den Trams zu bewegen, zu Gunsten des Beschuldigten ausgelegt worden sei, sei sodann stossend, würden diese doch vielmehr den Schluss nahelegen, dass sich der Geschädigte eben nicht sicher gefühlt, sondern versucht habe, sich

- 8 - in Sicherheit zu bringen. Zwar könnten die Aussagen des Geschädigten nicht zu Lasten des Beschuldigten gewertet werden, da sie nicht parteiöffentlich gewesen seien, aber ebenso wenig könne aus dieser Aussage etwas zu Gunsten des Beschuldigten abgeleitet werden. In einen Zwischenraum von 50 cm passe selbst eine Person von schlanker Statur nur knapp, ohne dass es zu Berührungen mit den diesen Zwischenraum umgrenzenden Objekten komme, wobei der Geschädigte vermutlich auch noch Winterkleidung getragen habe. Handelt es sich bei diesen Objekten um zwei Trams, von denen sich mindestens eines in Fahrt befinde, müsse zudem vorausgesetzt werden, dass die dazwischenstehende Person absolut stillstehe und nicht die kleinste Bewegung mache. Dieser Zwischenraum könne demnach nicht als für eine dazwischen befindliche Person sicher erklärt werden. Es sei auf das Urteil des Bundesgerichts 6S.366/2004 vom 16. Februar 2005 zu verweisen, wo ein Taxifahrer in einem Abstand von 30 bis 40 cm mit einer Geschwindigkeit von 15 km/h an zwei sich auf dem Fussgängerstreifen befindliche Passanten vorbeigefahren sei und deshalb wegen einer einfachen Verkehrsregelverletzung verurteilt worden sei. Der Abstand zwischen dem Beschuldigten und dem gelenkten Tram habe deutlich weniger betragen, und der Geschädigte habe keine Möglichkeit gehabt, sich weiter vom

vorbeifahrenden Tram des Beschuldigten zu entfernen (Urk. 55 S. 2 f.). In der Replik führte das Statthalteramt aus, es werde der Vollständigkeit halber kurz auf die Überprüfungsgründe gemäss Art. 398 Abs. 4 StPO eingegangen, welche sich implizit bereits aus der eingereichten Berufungsbegründung ergeben würden. Die Vorinstanz habe im angefochtenen Urteil den Sachverhalt offensichtlich unrichtig festgestellt, indem sie namentlich den Abstand der beiden Trams zueinander von 50 cm pauschal als ausreichend bzw. sicher qualifiziert habe, ohne sich damit vor dem Hintergrund der Aktenlage, der ober- und bundesgerichtlichen Rechtsprechung sowie der allgemeinen Lebenserfahrung hinreichend auseinanderzusetzen. Diese Schlussfolgerung sei trotz der Tatsache erfolgt, dass sich ein Personenunfall zugetragen habe, ohne stichhaltige Begründung, weshalb sie nicht haltbar sei. Darin sei auch eine Rechtsverletzung, namentlich eine Ermessensüberschreitung zu erblicken. Ebenso unhaltbar sei die Bewertung der Aussagen des Geschädigten, er habe versucht, sich zwischen den Trams zu bewegen,

- 9 - zu Gunsten des Beschuldigten – und damit zu Lasten des Geschädigten – vor dem Hintergrund der gesamten Aussagen des Geschädigten, welche klarerweise ein anderes Bild der Situation zeichnen. Diese Beurteilung sei aktenwidrig erfolgt. Unter diesen Umständen wären die fraglichen Aussagen neutral zu werten gewesen, da sie mangels parteiöffentlicher Befragung des Geschädigten auch nicht zu Lasten des Beschuldigten gehen könnten (Urk. 70).

E. 4

Der Beschuldigte macht mit seiner Berufungsantwort geltend, das Statthalteramt kritisiere die vorinstanzliche Beweiswürdigung ohne geltend zu machen, inwiefern diese willkürlich sein solle. Es werde an keiner Stelle behauptet oder dargelegt, dass der angefochtene Freispruch auf offensichtlich unhaltbaren Erwägungen beruhe oder mit der tatsächlichen Situation in klarem Widerspruch stehe, obwohl im Berufungsverfahren bei Übertretungen bezüglich der Sachverhaltsfeststellung lediglich gerügt werden könne, diese sei offensichtlich unrichtig oder beruhe auf einer Rechtsverletzung. Ebenso wenig werde in der Berufungsbegründung dargelegt, welche Gesetzesbestimmungen im angefochtenen Urteil falsch angewendet worden sein sollen (Urk. 66 S. 2 f.). Weiter führte er aus, dass die Aussagen des Beschuldigten, wonach es sich beim zweiten involvierten Tram um eines der Linie ... gehandelt habe, mit den Angaben der Auskunftsperson D._____ und des ausgerückten Serviceleiters der VBZ gegenüber der Stadtpolizei übereinstimme. Die vom Statthalteramt gemachte Aufzeichnung der GPS-Daten als Hauptargument für ihren Standpunkt lasse sich mangels Aktenzugehörigkeit nicht überprüfen und habe deshalb zurecht nicht Eingang in die Beweiswürdigung der Vorinstanz gefunden. Die Schlussfolgerung der Vorinstanz, dass das zweite involvierte Tram dem Typ Tram 2000 zugehört habe, sei nicht nur willkürfrei, sondern in korrekter Anwendung der geltenden Regeln der Beweiswürdigung erfolgt. Dass bei einer Geschwindigkeit von höchstens 13 km/h der Zwischenraum von ca. einem halben Meter ausreichend gewesen sei, sei ebenfalls nicht willkürlich, sondern die einzig richtige Schlussfolgerung. Die neue und deshalb unzulässige Behauptung des Statthalteramts, wonach sich das Tram auf der gegenüberliegenden Haltestelle in Bewegung gesetzt haben könnte, sei eine reine Mutmassung und durch die Akten nicht erstellt. Ebenso sei die neue Behauptung, dass der Geschädigte Winterkleidung getragen haben könnte, reine Spekulation. Der vom

- 10 - Statthalteramt in diesem Zusammenhang zitierte Bundesgerichtsentscheid sei nicht einschlägig. Auf dem Fussgängerstreifen hätten Fussgänger Vortritt, nicht aber auf dem

Tramtrasse. Dort hätten Fussgänger das Vortrittsrecht der Schienenfahrzeuge zu respektieren. Der vom Statthalteramt angeführte Bundesgerichtsentscheid habe aber die Verkehrsregelverletzung auf Art. 34 Abs. 4 SVG gestützt und besagt, dass gegenüber allen Strassenbenützern ein ausreichender Abstand zu wahren sei, namentlich beim Kreuzen und Überholen sowie beim Neben- und Hintereinanderfahren. Abgesehen davon, dass das Statthalteramt dem Beschuldigten nicht die Verletzung dieser Bestimmung vorwerfe, sondern fahrlässiges Nichtanhalten trotz Kollisionsgefahr nach Art. 26 Abs. 2 SVG, sei es dem Führer eines Schienenfahrzeuges nicht möglich, seine Fahrlinie auszuwählen und einem Fussgänger, der sich auf das Trasse begeben, auszuweichen (Urk. 66 S. 4 f.). In der Duplik führte der Beschuldigte aus, die Vorinstanz habe im Zusammenhang mit den Ausführungen, wonach ein Abstand von ca. 50 cm als ausreichend bzw. sicher sei, erwogen, dass keine Kollisionsgefahr bestanden habe und ihm nicht vorgeworfen werden könne und sich nicht erstellen lasse, dass der Zwischenraum nicht ausreichend gewesen sei, um gefahrlos in die Haltestelle einfahren zu können. Inwiefern diese Feststellung willkürlich oder offensichtlich unrichtig sein solle, werde in der Replik nicht begründet. Auch die geltend gemachte Ermessensüberschreitung werde nicht näher begründet. Sodann könnten die Aussagen des Geschädigten nicht zu Lasten des Beschuldigten gewertet werden, da diesem keinerlei Teilnahmerechte eingeräumt worden seien. Die Vorinstanz habe die Aussagen des Geschädigten nicht zu Gunsten des Beschuldigten gewertet, sondern ausgeführt, dass seine Aussagen und sein Verhalten keine Rückschlüsse zulasse, ob der Zwischenraum tatsächlich ausreichend gewesen sei oder nicht, was nicht willkürlich oder offensichtlich unrichtig sei (Urk. 73 S. 1 f.).

E. 5

Die Vorinstanz hat die im Recht liegenden Aussagen des Beschuldigten und des Geschädigten – wobei letztere gemäss zutreffendem Hinweis der Vorinstanz mangels Wahrung des Teilnahmerechts des Beschuldigten nicht zu dessen Lasten verwendet werden dürfen (Urk. 54 S. 14) – korrekt zusammenge-

- 11 - fasst, und sowohl in der Begründung als auch im Ergebnis sorgfältig und zutreffend gewürdigt. Es trifft zwar zu, dass am Tram der Linie ... keine Spuren festgestellt wurden (Urk. 1 S. 5), hingegen vom Tram der Linie ... Mikrosuren und DNA-Asservate gesichert wurden (Urk. 4/2 S. 10 f.). Da die vom FOR sichergestellten Spuren aber nicht ausgewertet wurden, kam die Vorinstanz zu Recht zum Schluss (Urk. 54 S. 16), dass daraus keine Hinweise abgeleitet werden können, ob das Tram der Linie ... in den Unfall involviert war. Ebenso wenig liegen die GPS-Daten in den Akten, gestützt auf welche Feldweibel E._____, Einsatzleiter Regionalwache City, das Tram der Linie ... für das "mögliche" Tram hält (vgl. Urk. 2 S. 2). Aus der E-Mail von Feldweibel F._____, Sachbearbeiter Unfalltechnischer Dienst, vom 26. März 2021 (Urk. 3) ergibt sich nicht, worauf sich dessen Feststellung stützt, wonach am Unfall zwei Trams der Marke Cobra beteiligt gewesen seien und aufgrund welcher Scandaten er zum Schluss kommt, dass der Zwischenraum zwischen den beiden Trams am Unfallort eine Breite von 30 cm (+/- 3 cm) aufweist. Die Vorinstanz wies jedoch zutreffend darauf hin, dass der Beschuldigte konstant und glaubhaft ausgesagt habe, dass in der Gegenfahrrichtung das Tram der Linie ... gestanden sei und das Tram der Linie ... nichts mit dem Unfall zu tun gehabt habe, sondern erst danach in die Haltestelle eingefahren sei (Urk. 4/7 S. 1, Urk. 34 S. 1 f. und Prot. I S. 9 f.). Diese Aussage wird von den Angaben der Auskunftsperson D._____ gestützt, welcher anlässlich der Tatbestandsaufnahme an der Unfallörtlichkeit ausführte, dass auf dem

linken Gleisstrang in Fahrtrichtung Bahnhofplatz ein weiteres Tram gestanden sei, von welchem er glaube, dass es ein Tram der Linie ... gewesen sei (Urk. 1 S. 4). Auch der Serviceleiter der VBZ bezeichnete an der Unfallstelle das Tram der Linie ..., als das Tram, welches zum Unfallzeitpunkt in Fahrtrichtung Bahnhofplatz in der Haltestelle gestanden sei (Urk. 1 S. 5). Dass die Vorinstanz daher zu Gunsten des Beschuldigten davon ausging, dass das am Unfall beteiligte Tram auf der gegenüberliegenden Seite des vom Beschuldigten gelenkten Trams ein Tram der Linie ... und damit des schmaleren Typs "2000" war, ist zumindest nachvollziehbar. Die Vorinstanz ging sodann davon aus, dass sich aufgrund der Unfallbeteiligung des Trams der Linie ..., welches gemäss Aussagen des Beschuldigten 20 cm schmaler ist als ein Cobra-Tram, basierend auf der Messung des UTD, wonach

- 12 - zwischen dem ...er- und dem ...er-Tram ein Zwischenraum von 30 cm (+ / - 3 cm) bestanden habe, ein Abstand von rund 50 cm ergebe (Urk. 54 S. 18). Inwiefern die Vorinstanz im Rahmen der Beweiswürdigung und Sachverhaltserstellung in Willkür verfallen sein soll, vermag das Statthalteramt nicht aufzuzeigen. Schliesslich ist es auch nicht stossend, dass die Vorinstanz gestützt auf die Aussagen des Geschädigten, wonach er versucht habe, sich zwischen den Trams zu bewegen (und aufgrund seiner starken Alkoholisierung), festhielt, dass der Umstand, dass sich der Geschädigte zwischen den Trams verletzte, keine Rückschlüsse darauf zulasse, ob der Zwischenraum tatsächlich ausreichend gewesen sei oder nicht (Urk. 54 S. 15). Einerseits können die Aussagen des Geschädigten, wie bereits erwogen, nicht zu Lasten des Beschuldigten verwendet werden, andererseits hielt die Vorinstanz lediglich fest, dass aus dem Verhalten des Geschädigten bzw. den von ihm erlittenen Verletzungen keine Rückschlüsse auf die Gefährlichkeit des Zwischenraums gezogen werden können, worin keine Willkür zu erkennen ist. Die Vorinstanz erachtete den Abstand zwischen den beiden Trams von rund einem halben Meter als ausreichend, so dass an besagter Haltestelle im Raum zwischen einem Cobra- und einem 2000er-Tram keine Kollisionsgefahr bestehe. Sie kam zum Schluss, dass sich der eingeklagte Sachverhalt, wonach der "Zwischenraum nicht ausreichend gewesen sein soll, um gefahrlos in die Haltestelle einfahren zu können" nicht erstellen lasse. Dazu ist festzuhalten, dass der Beschuldigte ausführte, der Geschädigte sei nicht sehr winterlich angezogen und nicht beleibt gewesen (Urk. 7/1 S. 2; Prot. I S. 10). Eine schlanke Person, die keine dicken Kleider trägt, sich "flach macht" und mit der Frontseite zu einem Tram und mit der Rückseite zum anderen Tram steht, wovon der Beschuldigte ausgehen durfte, benötigt gestützt auf die allgemeine Lebenserfahrung weniger als 50 cm Platz, um die beiden Trams nicht zu touchieren. Darin, dass die Vorinstanz zu ebendiesem Schluss kam, ist weder eine offensichtlich unrichtige Feststellung des Sachverhalts noch eine Rechtsverletzung ersichtlich. Daran ändert auch der vom Statthalteramt zitierte Bundesgerichtsentscheid nichts, da es darin nicht um eine mit dem vorliegenden Fall vergleichbare Situation ging.

- 13 - Folglich kam die Vorinstanz zu Recht zum Schluss, dass der Beschuldigte vom Vorwurf der Verletzung der Verkehrsregeln freizusprechen ist. IV. Rechtliche Würdigung 1. In ihrer Eventualbegründung zur rechtlichen Würdigung führte die Vorinstanz aus, die Grundregel gemäss Art. 26 Abs. 2 SVG, der zufolge besondere Vorsicht geboten ist, wenn Anzeichen dafür bestehen, dass sich ein anderer Strassenbenützer nicht richtig verhalten wird, gelte auch für den Führer einer Strassenbahn. Wo solche besonderen Umstände gegeben seien, dürfe auch dieser nicht einfach zufahren, sondern habe alles in seiner Macht Liegende zu tun, um der drohenden Gefahr eines Unfalls zu begegnen. Er dürfe

namentlich nicht weiterfahren, wenn er sehe oder bei gebotener Aufmerksamkeit hätte sehen können, dass ein anderer ihm den Vortritt nicht lassen wolle oder nicht lassen könne. Das Betreten der Gleise vor dem herannahenden Tram stelle grundsätzlich ein Fehlverhalten dar, welches eine unklare Verkehrssituation von besonderer Gefahrenträchtigkeit schaffe, welche nach Art. 26 Abs. 2 SVG beim Führer der Strassenbahn eine erhöhte Vorsichtspflicht begründe bzw. eine risikoarme Fahrweise erfordere. Der Beschuldigte sei dieser Pflicht jedoch nachgekommen, indem er ein akustisches Warnsignal abgegeben habe und die Geschwindigkeit des Trams stark verlangsamt habe. Sodann dürften Trampiloten, sobald Anzeichen dafür beständen, dass Passanten, welche die durch das nahende Tram entstehende Gefahr erkannt hätten und denen ein Ausweichen möglich ist, im Sinne von Art. 26 Abs. 1 SVG darauf vertrauen, dass diese sich rechtzeitig adäquat bzw. so verhielten, dass das Tram nicht behindert werde bzw. es nicht zu einer Kollision komme. Selbst bei Vorliegen eines unzureichenden Zwischenraumes könnte daher der Auffassung, der Beschuldigte hätte aufgrund des "Flachmachens" des Geschädigten erkennen müssen, dass der Zwischenraum nicht ausreichend sei, nicht gefolgt werden. Dieses Verhalten dürfe aufgrund des Vertrauensgrundsatzes im Strassenverkehr dahingehend interpretiert werden, dass der Geschädigte die Gefahr erkannt und den Abstand für ausreichend befunden habe. Der Beschuldigte habe aufgrund des Flachmachens durch den Geschädigten davon ausgehen dürfen, dass dies ein adäquates Verhalten darstelle und ein Vorbeifahren möglich

- 14 - sei. Selbst wenn der Raum zwischen den Trams als unzureichend erachtet würde, hätte der Beschuldigte mit dem Zufahren somit nicht Art. 26 Abs. 2 SVG zuwidergehandelt (Urk. 54 S. 21 ff.). 2. Das Statthalteramt macht mit seiner Berufungserklärung bzw. -begründung geltend, das Fehlverhalten des Beschuldigten liege darin, dass er die Geschwindigkeit des Trams nach der Bremsung auf 13 km/h erhöht habe und in die Haltestelle eingefahren sei. Dies, obschon der Geschädigte seine "Warnung durch das Anhalten und Rasseln ignoriert" habe, wie der Beschuldigte selbst im Rahmen der Hauptverhandlung zu Protokoll gegeben habe. Auch der Verteidiger habe ausgeführt, der Geschädigte habe "nicht so reagiert, wie es jeder andere getan hätte, nämlich sich sofort ausser Gefahr begeben". Aufgrund des "Flachmachens" bzw. Zurücklehns des Geschädigten gegen das andere Tram habe der Beschuldigte nicht darauf vertrauen dürfen, dass sich der Geschädigte ausser Gefahr begeben würde. Dies habe er ab dem Zeitpunkt, als der Beschuldigte in die Haltestelle eingefahren sei, auch gar nicht mehr tun können, da er sich zwischen zwei Trams befunden habe, was dem Beschuldigten klar sein müssen. Dem Argument der Vorinstanz, das "Flachmachen" bzw. Zurücklehnen des Geschädigten habe vom Beschuldigten im Sinne des Vertrauensgrundsatzes im Strassenverkehr dahingehend interpretiert werden dürfen, dass dieser die Gefahr erkannt und den Abstand für ausreichend empfunden habe, könne nicht gefolgt werden. Dies laufe einerseits den Aussagen des Beschuldigten an der Hauptverhandlung zuwider, wonach der Geschädigte seine Warnung ignoriert habe. Andererseits wäre dieses Zurücklehnen bei einem sicheren Abstand gar nicht nötig gewesen. Es hätte für den Beschuldigten vielmehr ein Anzeichen dafür sein müssen, dass der Geschädigte entweder die Gefahr, in welcher er sich befunden habe, verkannt oder sich aus Mutwillen unvernünftig verhalten habe, zumal der geringe Abstand zwischen den Gleisen bzw. zwischen den Trams an der Haltestelle "Bahnhofsstrasse" offenkundig sei. Nach all dem könne sich der Beschuldigte nicht auf den Vertrauensgrundsatz im Strassenverkehr berufen (Urk. 55 S. 3 f.). In der Replik führte das Statthalteramt ergänzend aus, der Schluss der Vorinstanz, dass der Beschuldigte seiner

erhöhten Vorsichtspflicht Genüge getan

- 15 - habe, indem er eine starke Bremsung vorgenommen und ein akustisches Warnsignal abgeben habe, sei nicht haltbar (Urk. 70 S. 2). 3. Der Beschuldigte macht mit seiner Berufungsantwort geltend, dass der Geschädigte das Ertönen der Rasselglocke ignoriert haben soll, treffe nicht zu und sei vom Beschuldigten in der Untersuchung nicht behauptet worden. Der Beschuldigte sei davon ausgegangen, dass sich der Geschädigte akkurat verhalte und sich nicht in Gefahr begeben würde. Es sei lebensfremd anzunehmen, dass der Beschuldigte wieder angefahren wäre, hätte der Geschädigte sein Warnsignal ignoriert. Der Beschuldigte habe stets glaubhaft angegeben, dass er davon ausgegangen sei, dass keine Gefahr mehr bestehe, als er in die Tramhaltestelle eingefahren sei. Falsch sei die neue Behauptung, dass dem Beschuldigten hätte klar sein müssen, dass sich der Geschädigte zwischen den beiden Tramzügen befinden haben soll, als er in die Tramhaltestelle eingefahren sei. Davon habe der Beschuldigte erst erfahren, nachdem er an der Tramhaltestelle angehalten habe. Mit dem "sich schmal machen" habe der Geschädigte nicht zum Ausdruck gebracht, dass er nicht vorhabe, sich von der Stelle wegzubehalten. Er habe damit zu erkennen gegeben, dass er ausser Gefahr sei und der Beschuldigte weiterfahren könne. Hätte sich der Geschädigte in Gefahr gewähnt, hätte er sich aus der Gefahrenzone begeben, wofür er ausreichend Gelegenheit gehabt habe. Sodann habe der Beschuldigte den Geschädigten mit der Rasselglocke gewarnt und angehalten. Es sei Blickkontakt aufgenommen worden, und der Geschädigte habe signalisiert, dass er wieder anfahren könne. Der Beschuldigte habe darauf vertrauen dürfen, dass der Geschädigte sich danach nicht mehr in Gefahr begeben werde. Er habe weder eine Gefahr verkannt noch sich aus Mutwillen unvernünftig verhalten (Urk. 66 S. 5 f.). 4. Das Statthalteramt würdigte das Verhalten des Beschuldigten als "fahrlässiges Nichtanhalten trotz Kollisionsgefahr" bzw. als einfache Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 26 Abs. 2 SVG (Urk. 39). Dass auch die fahrlässige Handlung strafbar ist, ergibt sich aus Art. 100 Ziff. 1 Satz 1 SVG.

- 16 - Die Vorinstanz hat die rechtlichen Grundlagen und die relevanten Gesetzesbestimmungen korrekt dargelegt, worauf verwiesen werden kann (vgl. Urk. 54 S. 19 ff.; Art. 82 Abs. 4 StPO). Der Beschuldigte führte in der polizeilichen Einvernahme aus, nachdem er die Geschwindigkeit verlangsamt und die Rasselglocke betätigt habe, habe er gesehen, wie der Geschädigte zur Seite stehe mit dem Rücken zum gegenüberstehenden Tram, wobei sich dieser flach gemacht habe. Somit sei für ihn klar gewesen, dass alle drei auf den Tramgleisen Platz hätten (Urk. 7/1 S. 1). Der Geschädigte habe auf die Rasselglocke reagiert, indem er sich zwischen die beiden Trams gestellt und flach gemacht habe. Damit habe dieser ihm signalisiert, dass genügend Platz für eine Durchfahrt sei (Urk. 7/1 S. 2). Auch in der Einvernahme beim Statthalteramt führte der Beschuldigte aus, dass ihm der Geschädigte zu verstehen gegeben habe, dass er vorbeikomme und dass der Geschädigte dort, wo er gestanden sei, bleiben wolle. Indem er dort stehengeblieben sei, habe er signalisiert, dass es okay sei. Er sei überzeugt gewesen, dass der Geschädigte wisse, was er mache (Urk. 34 S. 2 f.). Schliesslich führte der Beschuldigte anlässlich der vorinstanzlichen Hauptverhandlung aus, er habe verlangsamt, gerasselt und die Reaktion des Geschädigten angeschaut. Dieser habe sich schmal gemacht. Für ihn sei das klar ein Zeichen gewesen, dass es für ihn okay sei, wenn er jetzt einfahre (Prot. I S. 9). Der Beschuldigte führte zwar auch aus, dass der Geschädigte seine Warnhinweise ignoriert habe (Prot. I S. 9), da er jedoch gleichzeitig und wiederholt ausführte, dass der Geschädigte

signalisiert habe, dass es okay sei, wenn er weiterfahre und sich flach gemacht habe, ist das Ignorieren der Warnhinweise so zu verstehen, dass er sich nicht von den Gleisen entfernt hatte, sondern dort stehenblieb. Das Argument der Vorinstanz, wonach das "Flachmachen" bzw. Zurücklehnen des Geschädigten vom Beschuldigten im Sinne des Vertrauensgrundsatzes im Strassenverkehr dahingehend interpretiert werden dürfen, dass dieser die Gefahr erkannt und den Abstand für ausreichend empfunden habe, widerspricht demnach und entgegen der Auffassung des Statthalteramts nicht den Aussagen des Beschuldigten an der Hauptverhandlung. Nachdem der Beschuldigte mit dem Betätigen der Rasselglocke auf sich aufmerksam gemacht und eine Reaktion des Geschädigten beobachtet hatte, durfte er

- 17 - darauf vertrauen, dass sich der Geschädigte eines einfahrenden Trams bewusst war – insbesondere, da er sich "flach machte" – und den Abstand als nicht gefährlich einschätzte. Deshalb stellt die anschliessend erfolgte Erhöhung der Geschwindigkeit und Einfahrt in die Haltestelle nicht ein Fehlverhalten des Beschuldigten dar. Mit dem Abbremsen und Betätigen der Rasselglocke ist er seiner erhöhten Vorsichtspflicht genügend nachgekommen. Die Vorinstanz kam damit zu Recht zum Schluss, dass der Beschuldigte, selbst wenn der Abstand zwischen den beiden Trams als unzureichend erachtet werden würde, mit dem Zufahren nicht gegen Art. 26 Abs. 2 SVG verstossen hätte. Eine Rechtsverletzung bei der durch die Vorinstanz vorgenommenen rechtlichen Würdigung liegt nicht vor. Zusammenfassend hat sich der Beschuldigte einer Verletzung der Verkehrsregeln nicht schuldig gemacht und ist freizusprechen. V. Kosten- und Entschädigungsfolgen

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