

Obergericht des Kantons Zürich

II. Strafkammer



Geschäfts-Nr.: SU170055-O/U/hb

Mitwirkend: die Oberrichter lic. iur. Spiess, Präsident, lic. iur. Ruggli und lic. iur. Stiefel sowie die Gerichtsschreiberin lic. iur. Schwarzenbach-Oswald

Urteil vom 11. April 2018

in Sachen

A. _____,

Beschuldigter und Berufungskläger

erbeten verteidigt durch Rechtsanwalt lic. iur. X. _____

gegen

Statthalteramt Bezirk Dietikon,

Berufungsbeklagter

betreffend **Verletzung der Verkehrsregeln (Rückweisung des Schweizerischen Bundesgerichtes)**

Berufung gegen ein Urteil des Bezirksgerichtes Dietikon, Einzelgericht in Strafsachen, vom 2. März 2016 (GB150028); Urteil des Obergerichtes des Kantons Zürich, II. Strafkammer vom 17. Januar 2017 (SU160044); Urteil des Schweizerischen Bundesgerichtes vom 20. November 2017 (6B_221/2017)

Strafbefehl:

Der Strafbefehl des Statthalteramts Bezirk Dietikon vom 18. September 2015 ist diesem Urteil beigeheftet (Urk. 17).

Urteil der Vorinstanz:

1. Der Einsprecher ist schuldig der fahrlässigen einfachen Verletzung der Verkehrsregeln gemäss Art. 90 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 100 Ziff. 1 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 34 Abs. 3 SVG und Art. 44 Abs. 1 SVG.
2. Der Einsprecher wird bestraft mit einer Busse von Fr. 350.–.
3. Bezahlt der Einsprecher die Busse schuldhaft nicht, so tritt an deren Stelle eine Ersatzfreiheitsstrafe von 4 Tagen.
4. Die Entscheidgebühr wird angesetzt auf Fr. 600.–. Allfällige weitere Kosten bleiben vorbehalten.
5. Die Kosten gemäss vorstehender Ziffer sowie die Kosten des Strafbefehls Nr. ST.... vom 18. September 2015 in Höhe von Fr. 330.– und die nachträglichen Untersuchungs- und Überweisungskosten im Betrage von Fr. 500.– des Statthalteramtes Bezirk Dietikon werden dem Einsprecher auferlegt.

Berufungsanträge:

a) des Beschuldigten:
(Urk. 67 S. 2)

1. In Aufhebung des vorinstanzlichen Urteils sei der Berufungskläger freizusprechen;
2. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten der Staatskasse für beide Instanzen.

b) des Statthalteramts Bezirk Dietikon:

(Urk. 72 S. 1)

- Es sei die Berufungsklage abzuweisen;
- der Berufungskläger sei im Sinne der Art. 90 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 100 Ziff. 1 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 34 Abs. 3 SVG und Art. 44 Abs. 1 SVG schuldig zu sprechen;
- die Bussenhöhe sei unter Berücksichtigung der neuen Würdigung festzusetzen;
- die Gebühren aus den vorinstanzlichen kantonalen Verfahren seien dem Berufungskläger zu überbinden.

Erwägungen:

I. Prozessgeschichte

1. Mit Strafbefehl des Statthalteramts Bezirk Dietikon vom 18. September 2015 wurde der Berufungskläger und Beschuldigte A. _____ (fortan der Beschuldigte) wegen fahrlässiger einfacher Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 100 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 34 Abs. 3 SVG und Art. 44 Abs. 1 SVG (fahrlässiger unvorsichtiger Fahrstreifenwechsel) schuldig gesprochen und mit einer Busse von Fr. 350.– bestraft (Urk. 17). Der Beschuldigte liess mit Schreiben vom 21. September 2015 Einsprache gegen den Strafbefehl erheben (Urk. 19). Mit Eingabe vom 23. Oktober 2015 überwies das Statthalteramt Bezirk Dietikon die Akten ans Bezirksgericht Dietikon mit dem Antrag, den Strafbefehl zu bestätigen (Urk. 20).

Im Rahmen der gerichtlichen Beurteilung wurde der Beschuldigte mit Urteil des Bezirksgerichtes Dietikon - Einzelgericht in Strafsachen, vom 2. März 2016 der fahrlässigen einfachen Verletzung der Verkehrsregeln gemäss Art. 90 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 100 Ziff. 1 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 34 Abs. 3 SVG und Art. 44 Abs. 1 SVG schuldig gesprochen und mit einer Busse von Fr. 350.– bestraft. Für das schuldhafte Nichtbezahlen der Busse wurde eine Ersatzfreiheitsstrafe von vier Tagen festgelegt (Urk. 31).

Das Urteil wurde am 2. März 2016 mündlich eröffnet und dem Beschuldigten in unbegründeter Form übergeben (Urk. 25; Prot. I S. 12). Der Beschuldigte erhob mit Eingabe vom 4. März 2016 rechtzeitig Berufung (Urk. 26).

2. Das schriftlich begründete Urteil wurde dem Beschuldigten am 2. Juni 2016 zugestellt (Urk. 30/2). Der Beschuldigte reichte mit Schreiben vom 22. Juni 2016 fristgerecht die Berufungserklärung ein, mit welcher er das Urteil vollumfänglich anfocht und einen Freispruch beantragte (Urk. 32). Anschlussberufung wurde nicht erhoben.

Mit Beschluss vom 15. August 2016 wurde das schriftliche Verfahren angeordnet und dem Beschuldigten Frist zur Einreichung der Berufungsbegründung angesetzt (Urk. 37). Mit Eingabe vom 18. Oktober 2016 reichte der Beschuldigte die Berufungsbegründung ein (Urk. 42). Anschliessend wurde mit Präsidialverfügung vom 19. Oktober 2016 dem Statthalteramt Bezirk Dietikon Frist zur Einreichung der Berufungsantwort angesetzt und der Vorinstanz Gelegenheit zur freigestellten Vernehmlassung eingeräumt (Urk. 44). Mit Eingabe vom 28. November 2016 verzichtete die Vorinstanz auf eine Vernehmlassung (Urk. 46). Das Statthalteramt Bezirk Dietikon liess sich innert Frist nicht vernehmen.

3. Mit Urteil des Obergerichtes des Kantons Zürich, II. Strafkammer, vom 17. Januar 2017 wurde der Beschuldigte der einfachen Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 100 Ziff. 1 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 34 Abs. 3 SVG und Art. 44 Abs. 1 SVG schuldig gesprochen und mit einer Busse von Fr. 350.– bestraft (Urk. 48).

4. Gegen das Urteil des Obergerichtes erhob der Beschuldigte Beschwerde in Strafsachen (Urk. 51). Diese wurde vom Bundesgericht, Strafrechtliche Abteilung, mit Urteil vom 20. November 2017 gutgeheissen, das Urteil des Obergerichts des Kantons Zürich vom 17. Januar 2017 aufgehoben und die Sache zur neuen Beurteilung an das Obergericht zurückgewiesen (Urk. 57 = Urk. 59).

5. Mit Beschluss vom 4. Dezember 2017 wurde auch für das zweite Berufungsverfahren das schriftliche Verfahren angeordnet und dem Beschuldigten Frist zur Einreichung der Berufungsbegründung angesetzt (Urk. 62). Die Berufungsbegründung des Beschuldigten erfolgte innert erstreckter Frist mit Eingabe vom 14. Februar 2018, mit dem Antrag, der Beschuldigte sei freizusprechen, unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten der Staatskasse für beide Instanzen (Urk. 67). Anschliessend wurde mit Präsidialverfügung vom 16. Februar 2018 dem Statthalteramt Bezirk Dietikon Frist zur Einreichung der Berufungsantwort angesetzt und der Vorinstanz Gelegenheit zur freigestellten Vernehmlassung eingeräumt (Urk. 69). Mit Eingabe vom 19. Februar 2018 verzichtete die Vorinstanz auf eine Vernehmlassung (Urk. 71). Das Statthalteramt Bezirk Dietikon reichte mit Eingabe vom 1. März 2018 die Berufungsantwort ein (Urk. 72). Mit Präsidialverfügung vom 2. März 2018 wurde diese dem Beschuldigten zur freigestellten Stellungnahme zugestellt (Urk. 73). Die Stellungnahme des Beschuldigten erfolgte mit Eingabe vom 6. März 2018 (Urk. 75). Diese wiederum wurde dem Statthalteramt Bezirk Dietikon mit Verfügung vom 7. März 2018 zur freigestellten Stellungnahme zugestellt (Urk. 76). Innert Frist erfolgte keine weitere Eingabe des Statthalteramts Bezirk Dietikon (vgl. Urk. 77/2).

II. Prozessuales

1. Hebt das Bundesgericht einen Entscheid auf und weist es die Sache zur neuen Beurteilung an die kantonale Instanz zurück, so wird der Streit in jenes Stadium vor der kantonalen Instanz zurückversetzt, in dem er sich vor Erlass des angefochtenen Entscheides befunden hat. Die kantonale Instanz hat ihrem neuen Entscheid die rechtliche Begründung der Kassationsinstanz zu Grunde zu legen

(Seiler/von Werdt/Güngerich/Oberholzer, Bundesgerichtsgesetz, Handkommentar, 2. Auflage, Bern 2015, Art. 107 N 8 f.; BGE 135 III 334 E. 2.1; Urteil BGer 6B_296/2014 vom 20. Oktober 2014 E. 1.2.2). Die Vorinstanz – mithin die erkennende Kammer – ist somit an die Auffassung des Bundesgerichtes gebunden.

2. 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 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 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 (Hug/Scheidegger, in: Donatsch/Hans-jakob/Lieber, StPO Komm., 2. Aufl. 2014, Art. 398 N 23). Gerügt werden können damit nur klare Fehler bei der Sachverhaltsermittlung, wobei zunächst an Versehen und Irrtümer, ferner an Diskrepanzen zwischen der sich aus den Akten sowie der Hauptverhandlung ergebenden Beweislage und den Feststellungen im Urteil zu denken ist. In Betracht fallen sodann Fälle, in denen die gerügte Sachverhaltsfeststellung auf einer Verletzung von Bundesrecht, vorab der StPO selbst beruht. Zu denken ist weiter an Fälle, in denen die an sich zur Verfügung stehenden Beweismittel offensichtlich ungenügend ausgeschöpft wurden, also der Sachverhalt unvollständig festgestellt und damit der Grundsatz der Wahrheitsforschung von Amtes wegen missachtet wurde (Schmid/Jositsch, a.a.O., N 1538).

III. Sachverhalt

1. Dem Beschuldigten wird vorgeworfen, am 10. April 2015, um 16:50 Uhr, seinen Personenwagen in Weiningen in der Kolonne auf dem rechten Fahrstreifen der Autobahn A1, Fahrtrichtung St. Gallen gelenkt zu haben. Als er in der Folge sein Fahrzeug nach links gelenkt habe und auf den mittleren Fahrstreifen aufgefahren sei, habe er fahrlässig, das heisst aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit, den Vortritt des auf dem mittleren Fahrstreifen korrekt fahrenden und somit vortrittsberechtigten Lastwagens missachtet, weshalb es zu einer Kollision zwischen beiden Fahrzeugen gekommen sei.

2. Gestützt auf die Aussagen des Beschuldigten und der Auskunftsperson B._____, dem unfallbeteiligten Lastwagenfahrer, sowie die Unfallakten der Haftpflichtversicherung des Beschuldigten kam die Vorinstanz zum Schluss, dass der Sachverhalt erstellt sei und sich während des Spurwechselmanövers des Beschuldigten beide Fahrzeuge in Bewegung befunden hätten (Urk. 31 S. 5 ff.).

3. Zusammenfassend macht der Beschuldigte mit seiner Berufungserklärung geltend, nach der Rückweisung durch das Bundesgericht sei der Sachverhalt soweit erstellt, dass der Lastwagen gestanden, angefahren und dann eine Kollision erfolgt sei. Weiter sei gemäss dem Schadenbild am Fahrzeug des Beschuldigten davon auszugehen, dass sich der Lastwagen mit seinem Vorderreifen hinter dem hinteren Kotflügel des Fahrzeuges des Beschuldigten befunden habe. Schliesslich sei davon auszugehen, dass Stop-and-go-Verkehr geherrscht und sich die Kollision am Ende der Einspurstrecke ereignet habe (Urk. 67 S. 2).

Weiter liess der Beschuldigte ausführen, dass er zur Grösse der Lücke vor dem Lastwagen beim Statthalter gesagt habe, diese sei etwa 2-4 Fahrzeuglängen gewesen und im Polizeirapport seine Angaben mit ca. 10 m wiedergegeben worden seien. Diese Schätzungen seien nicht widersprüchlich. Sodann habe der Beschuldigte ausgeführt, zum vor ihm fahrenden Personenwagen habe er eine Distanz von einer Fahrzeuglänge und zum Lastwagen eine solche von zwei Fahrzeuglängen gehabt. Rechne man sein Fahrzeug dazu, betrage die Lücke somit ca. 4 Fahrzeuglängen. Diese Angabe stehe insbesondere in Übereinstimmung mit

den Aussagen von B._____ gegenüber der Polizei, er sei wieder angefahren und habe nach einigen Metern einen Widerstand auf der rechten Fahrzeugseite verspürt. Demnach sei er nach eigenen Angaben einige Meter bis zur Kollision gefahren. Die Erwägung der Vorinstanz, die Lücke habe einen Abstand von 2-2.5 Metern aufgewiesen, lasse sich offensichtlich nicht auf die Akten stützen und sei willkürlich. Im Zeitpunkt der Kollision habe der Beschuldigte noch eine Distanz zum vor ihm fahrenden Fahrzeug von einer Fahrzeuglänge gehabt und hätte sich vollständig in die Normalspur einfügen können. Es sei davon auszugehen, dass eine grössere Lücke vor dem stehenden Lastwagen bestanden habe und der Beschuldigte sich am Ende der Einfädelspur teilweise in diese eingefügt habe und noch am Weitereinfügen gewesen sei, als sich die Kollision ereignet habe (Urk. 67 S. 2 f.).

4. Das Statthalteramt Bezirk Dietikon führte in der Berufungsantwort zusammenfassend aus, es sei unbestritten, dass der Lastwagen kurz vor der Kollision angefahren sei (Stop-and-go-Verkehr) und dass am hinteren linken Kotflügel des Personenwagens Gummiabrieb des Lastwagens zu finden gewesen sei (Urk. 72 S. 1). Das Schadenbild schein aber typisch für eine seitliche Streifkollision und die Aussagekraft darüber, ob der Personenwagen bereits im Sichtfeld des Lastwagenfahrers gefahren sei, sei deswegen gering (Urk. 72 S. 2). Die Aussagen der Polizei zum Schadenbild liessen den Schluss zu, dass die Kollision tatsächlich vorne stattgefunden habe (Urk. 72 S. 3).

Insgesamt erscheine die im Verfahren laufend erweiterte Distanz der Fahrzeuglücken zusammen mit dem geltend gemachten Kollisionspunkt als Schutzbehauptungen und unwahrscheinlich (Urk. 72 S. 3).

5. Der Beschuldigte liess in seiner Stellungnahme zur Berufungsantwort des Statthalteramts ausführen, die Aussagekraft darüber, ob der Personenwagen bereits im Sichtfeld des Lastwagens gefahren sei, sei deshalb nicht gering, weil der Lastwagenfahrer nach eigener Zugabe nach dem Stillstand einige Meter bis zur Kollision gefahren sei, der erste Kollisionsschaden sich hinten am Personenwagen befinde und der Personenwagen eine Länge von ca. 5 m aufweise. Daher habe sich der Personenwagen des Beschuldigten im Sichtfeld des Lastwagenfah-

ers befunden (Urk. 75 S. 2). Die Distanzangaben des Beschuldigten seien sodann nicht laufend erweitert, sondern auf Befragen lediglich präzisiert worden (Urk. 75 S. 3).

6. Die Vorinstanz hat die Aussagen des Beschuldigten und der Auskunftsperson B._____ zutreffend zusammengefasst (vgl. Urk. 31 S. 5 f. und S. 8). Es kann darauf verwiesen werden (Art. 82 Abs. 4 StPO). Nicht erwähnt hat die Vorinstanz die Ausführungen von B._____ gegenüber der Polizei am 15. April 2015. Dort erwähnte dieser, dass er im Stop-and-go-Verkehr verkehrsbedingt habe anhalten müssen. Als er wieder angefahren sei, habe er nach einigen Metern einen Widerstand auf der rechten Fahrzeugseite verspürt (Urk. 1 S. 3).

6.1. Bei der Würdigung der Aussagen des Beschuldigten, dessen Schadensanzeige gegenüber seiner Versicherung und der Aussagen des Lastwagenfahrers B._____ kam die Vorinstanz zum Schluss, dass sich während des ganzen Spurwechselmanövers beide Fahrzeuge in Bewegung befunden hätten (Urk. 31 S. 6ff.). Nachdem die erkennende Kammer in ihrem durch das Bundesgericht aufgehobenen Urteil vom 17. Januar 2017 (SU160044) auch zu diesem Resultat gekommen war (Urk. 48 S. 7 f.), führte das Bundesgericht im Urteil 6B_221/2017 vom 20. November 2017 in E. 1.4 Folgendes aus:

"Die Beweiswürdigung der Vorinstanzen erweist sich als willkürlich. Wie der Beschwerdeführer zutreffend geltend macht, geht aus dem Polizeirapport vom 15. April 2015 eindeutig hervor, dass der Lastwagenfahrer aussagte, er habe im stockenden Kolonnenverkehr verkehrsbedingt anhalten müssen und als er wieder angefahren sei, habe er nach einigen Metern einen Widerstand auf der rechten Fahrzeugseite verspürt (kantonale Akten, act. 1 S. 3). Aus dem Protokoll der Befragung vor dem Statthalteramt vom 17. September 2015 ergibt sich unzweifelhaft, dass der Lastwagenfahrer angab, er sei im Stau gestanden. Das vordere Fahrzeug sei losgefahren, er auch, dann habe es einen Widerstand gegeben (kantonale Akten, act. 13 Dep. 4, 7 und 15).

Aus den Akten ergibt sich somit eindeutig, dass der Lastwagen stand, anfuhr und dann eine Kollision folgte. Die Aussagen des Beschwerdeführers, wonach der Lastwagen neben ihm fuhr, stehen damit nicht in Widerspruch. Es liegt in der Natur des stockenden Kolonnenverkehrs, dass die Fahrzeuge bald nebeneinander fahren, bald stehen. Auch kann ihm nicht zum Nachteil gereichen, dass er in der ersten Befragung vor Ort nicht aus-

drücklich erwähnte, dass der Lastwagen stillgestanden sei, als sich vor diesem eine Lücke gebildet hatte.

Es liegt auf der Hand, dass der Lastwagen unmittelbar vor der Kollision fuhr, sonst wäre es ja nicht dazu gekommen. Geradezu widersinnig erscheint es aber, wenn die Vorinstanz daraus zu schliessen scheint, der Lastwagen sei vor der Kollision nicht gestanden."

Entgegen der Auffassung der Vorinstanz ist folglich mit dem Bundesgericht und gestützt auf die Ausführungen der Unfallbeteiligten davon auszugehen, dass zum Zeitpunkt des Unfalls stockender Kolonnenverkehr herrschte und dass der Lastwagen stand, anfuhr und dann die Kollision mit dem Fahrzeug des Beschuldigten folgte.

6.2. Sodann führte die Vorinstanz aus, zwischen welchen Teilen der beiden Fahrzeuge sich die erste Berührung ereignet habe respektive – daraus ableitbar – zu welchem Teil sich das Fahrzeug des Beschuldigten zum Kollisionszeitpunkt auf der Spur des Lastwagens befunden habe, sei im Hinblick auf die Vortrittsbelastung des Beschuldigten nicht von Belang (Urk. 31 S. 14). Die erkennende Kammer kam in ihrem durch das Bundesgericht aufgehobenen Urteil vom 17. Januar 2017 (SU160044) zum Schluss, dass es aufgrund der Darlegungen von B._____ und der entstandenen Schäden an den unfallbeteiligten Fahrzeugen als unwahrscheinlich erscheine, dass der Beschuldigte vor dem Lastwagen gefahren sei. Vielmehr würden die Aussagen von B._____ und die Fotos der Schäden dafür sprechen, dass die beiden Fahrzeuge vorne seitlich kollidiert seien (Urk. 48 S. 10). Dazu führte das Bundesgericht im Urteil 6B_221/2017 vom 20. November 2017 in E. 1.4 aus:

"Die Vorinstanzen verfallen auch in Willkür, indem sie nicht hinreichend würdigen, dass der Personenwagen des Beschwerdeführers am hinteren linken Kotflügel beschädigt wurde. Dass sich der grösste Sachschaden vorne auf der linken Seite befand und der Rückspiegel zerstört wurde, ändert nichts daran, dass beim hinteren linken Kotflügel ein schwarzer Abrieb erkennbar ist. Die Vorinstanzen übergehen in willkürlicher Weise die Argumentation des Beschwerdeführers, dies sei Gummi, der nur vom Vorderreifen des Lastwagens stammen könne, was ein klares Indiz dafür sei, dass der Lastwagen mit sei-

nem Vorderreifen hinter dem hinteren Kotflügel des Personenwagens des Beschwerdeführers gewesen sei."

Der Verteidigung ist dahingehend zuzustimmen, dass auf den Fotos erkennbar ist, dass beim Personenwagen des Beschuldigten am hinteren Radkasten des linken Pneu ein Schaden entstanden ist. Es ist beim hinteren linken Kotflügel ein schwarzer Abrieb erkennbar (vgl. Urk. 16 Fotos 1.1 und 1.2). Zu Gunsten des Beschuldigten ist davon auszugehen, dass es sich beim schwarzen Abrieb um Gummi handelt, der vom Vorderreifen des Lastwagens stammt. Dies führt dazu, dass anzunehmen ist, dass der Lastwagen zuerst mit dem hinteren linken Kotflügel des Beschuldigten kollidierte und es erst danach vorne seitlich zur Kollision kam, welche zu den Schäden vorne auf der linken Seite und beim linken Rückspiegel des Fahrzeuges des Beschuldigten führte.

B._____ sagte aus, er habe, nachdem er wieder angefahren sei, erst nach einigen Metern den Widerstand auf der rechten Fahrzeugseite bemerkt (Urk. 1 S. 3). Der Beschuldigte führte aus, es habe sich eine Lücke von ca. 10 Metern (Urk. 1 S. 3) bzw. von ca. zwei Autolängen (Urk. 10 S. 2) vor dem noch stillstehenden Lastwagen gebildet. Gestützt auf diese Angaben und die Tatsache, dass der Lastwagen zuerst mit dem hinteren Teil des Fahrzeuges des Beschuldigten, welches eine Länge von ca. 5 Metern aufweist, kollidierte, ist die Annahme der Vorinstanz, wonach der Abstand zwischen dem Lastwagen und dem vorderen Fahrzeug 2 bis 2.5 Meter betragen haben müsse, nicht nachvollziehbar. Bei einem solch geringen Abstand hätte die Kollision nicht beim hinteren Teil des Fahrzeuges des Beschuldigten begonnen, denn bei einer Lücke von 2 bis 2.5 Metern hätte sich das ca. 5 Meter lange Fahrzeug des Beschuldigten nicht so weit auf den mittleren Fahrstreifen einfädeln können. Vielmehr ist zu Gunsten des Beschuldigten davon auszugehen (Art. 10 Abs. 3 StPO), dass die Lücke zwischen dem Lastwagen zum vorderen Fahrzeug grösser war als 2 bis 2.5 Meter und es ihm gelang, sich teilweise in diese einzufügen bis es zur Kollision kam.

IV. Rechtliche Würdigung

1. Die Vorinstanz würdigte das Verhalten des Beschuldigten als fahrlässige einfache Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 100 Ziff. 1 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 34 Abs. 3 SVG und Art. 44 Abs. 1 SVG (Urk. 31 S. 16). Sie hat die rechtlichen Grundlagen und die relevanten Gesetzesbestimmungen korrekt dargelegt, worauf zwecks Vermeidens von Wiederholungen verwiesen werden kann (vgl. Urk. 31 S. 11 ff.; Art. 82 Abs. 4 StPO).

2. Der Beschuldigte macht mit seiner Berufungserklärung zusammenfassend geltend, die Vorinstanz verkenne, dass nicht nur der Stillstand des vortrittsberechtigten Fahrzeuges zu würdigen sei, sondern auch die Verkehrssituation und die Grösse der Lücke. Herrsche Stop-and-go-Verkehr, stehe der Lastwagen still und befinde sich vor ihm am Ende der Einspurstrecke eine grössere Lücke von mehreren Fahrzeuglängen, so könne man nicht mehr von einer Beeinträchtigung des Vortritts sprechen, wenn ausser Frage stehe, dass sich dieses in die Spur einfügende Fahrzeug nicht im toten Winkel befinde (Urk. 67 S. 3).

Weiter verweist der Beschuldigte auf das Urteil des Obergerichtes des Kantons Zürich, I. Strafkammer, vom 29. März 2016 (SU150100), welchem ein ähnlicher Sachverhalt zugrunde gelegen sei. Demnach könne ein Lenker eines wegen Staus bereits stillstehenden Fahrzeuges nicht mehr behindert werden, da er sich ohnehin nicht mehr frei im Verkehr bewegen könne. Wie in jenem Urteil habe eine schwierige Verkehrssituation und Stop-and-go-Verkehr geherrscht. Angesichts der Länge seines Fahrzeuges und dem Ausmass der Lücke habe der Beschuldigte nicht damit rechnen müssen, dass der nachfolgende Lastwagen ihn nicht sehe. Sei der Lastwagenfahrer einige Meter gefahren und dann mit dem Gummi des Vorderreifens mit dem hinteren Kotflügel des Fahrzeuges des Beschuldigten kollidiert, sei nur schon wegen der Länge des Fahrzeuges auszuschliessen, dass sich das Fahrzeug des Beschuldigten im toten Winkel habe befinden können. Darüber hinaus sei an dieser Stelle ausdrücklich ein Reissverschlussprinzip signalisiert, sodass der Beschuldigte nicht damit rechnen müssen, dass der Lastwagen-

fahrer ihn an dieser Stelle nicht sehen könnte oder unaufmerksam gewesen sei. Der Beschuldigte habe den Vortritt des Lastwagenfahrers im Sinne von Art. 34 Abs. 3 und Art. 44 Abs. 1 SVG nicht verletzt, sodass er freizusprechen sei (Urk. 67 S. 3 f.).

3. Das Statthalteramt Bezirk Dietikon führte in seiner Berufungsantwort aus, obwohl die Lückenlänge eine Rolle spiele, übersehe der Beschuldigte, dass er grundsätzlich so lange nicht vortrittsberechtigt sei, wie er den Spurwechsel nicht abgeschlossen habe. In einer sich bewegenden Fahrzeugkolonne mit mindestens drei Fahrzeugen änderten sich die Abstände aufgrund unterschiedlicher Geschwindigkeiten zwangsläufig und seien im Nachhinein schwer einzuschätzen. Laut den Akten habe diese Lücke maximal vier Fahrzeuglängen betragen. Gehe man zu seinen Gunsten von dieser Distanz aus, so habe sich genügend Platz geboten, um sich einzureihen. Die Tatsache der seitlichen Kollision lasse auch unter diesen Umständen auf mangelnde Vorsicht des Beschuldigten schliessen, denn er sei in Bewegung gewesen, habe zum Spurwechsel angesetzt und hätte somit reagieren können. Ein ausreichend vorsichtiger Fahrer hätte auch im Stop-and-go-Verkehr nur unter deutlichen Zeichen der Sichtbarkeit eingefädelt und den Spurwechsel bei einer angemessenen Lücke von vier Fahrzeuglängen und im Sichtfeld des Lastwagenfahrers komplett abgeschlossen (Urk. 72 S. 2).

Weiter macht das Statthalteramt geltend, gemäss übereinstimmender Aussagen der Unfallbeteiligten hätten sich im Moment der Kollision beide Fahrzeuge in Bewegung befunden, wobei der Beschuldigte angemerkt habe, dass er auf der rechten Spur eine höhere Geschwindigkeit gefahren sei. Unter dieser Voraussetzung sei nicht massgeblich, ob der erste Kollisionspunkt im vorderen oder hinteren Fahrzeugbereich liege. In beiden Fällen hätte sich der Beschuldigte zeitlich zu früh auf die andere Spur begeben bzw. dem Lastwagen den Vortritt genommen. Für den Fall, dass der Beschuldigte sich bereits im für den Lastwagen sichtbaren Bereich bewegt und der Lastwagen im Kollisionszeitpunkt nunmehr eine höhere Geschwindigkeit gehabt hätte, gelte es zu berücksichtigen, dass die Sichtbarkeit von einspurenden Fahrzeugen bei einer Lücke von ca. 20 m und Stop-and-go-Verkehr schnell ändere und dass der Personenwagen nicht direkt vor dem Last-

wagen gefahren sei, sondern seitlich versetzt. Auch in diesem Fall habe er die nötige Vorsicht bei Fahrstreifenwechsel vermissen lassen. Der Hinweis auf das Reissverschlussystem ändere die Vortrittsregelung nicht. Dieses Signal habe primär den Zweck, einen möglichst flüssigen Verkehr zu gewährleisten und verliere am Ende der Einspurstrecke zunehmend auch einen allfälligen Warncharakter (Urk. 72 S. 2 f.).

Auch unter Berücksichtigung der beiden bundesgerichtlichen Hinweise trage der Beschuldigte als nicht Vortrittsberechtigter die Schuld an der Kollision (Urk. 72 S. 3).

4. Der Beschuldigte liess in seiner Stellungnahme zur Berufungsantwort des Statthalteramts ausführen, die Frage sei nicht, ob der Beschuldigte vortrittsberechtigt sei. Die Frage sei, ob der Beschuldigte das Vortrittsrecht des mit seinem Fahrzeug stillstehenden Lastwagenfahrers verletze, wenn er am Ende der Einspurstrecke bei Reissverschlussverkehr in eine ca. 20 m grosse Fahrzeuglücke auf der ersten Spur einfahre. Wesentlich sei der Stillstand des Lastwagens zu Beginn dieses Manövers. Sodann sei nicht nachvollziehbar, dass das Signal Reissverschlussystem am Ende der Einspurstrecke zunehmend seinen allfälligen Warncharakter verlieren sollte. Es sei bestimmt korrekt, wenn sich keine Gelegenheit zum Einfahren biete, bis zum Ende der Einspurstrecke zu fahren und sich dort in den Verkehr einzufügen. Genau am Ende der Einspurstrecke akzentuiere sich das Reissverschlussprinzip, welches es zu beachten gelte. Das Statthalteramt irre darin, dass der Beschuldigte dem Lastwagenfahrer den Vortritt nehme, wenn der Lastwagen zu Beginn des Einfahrmanövers stillstehe und die Lücke für ein Einfügen genügend gross sei. Die Kollision im hinteren Bereich des Fahrzeuges des Beschuldigten sei dafür massgeblich, dass der Abstand genügend, d.h. derart gross gewesen sei, dass der Lastwagenfahrer das Fahrzeug des Beschuldigten bei angemessener Aufmerksamkeit hätte wahrnehmen können und müssen. Dass sich das Fahrzeug des Beschuldigten noch nicht vollständig eingefügt gehabt habe, ändere nichts daran, dass es sich unbestreitbar teilweise direkt vor dem Lastwagen befunden habe und entsprechend sichtbar gewesen sei. Bei diesem Sachverhalt und dem Umstand, dass der Lastwagen zu Beginn des Einbie-

gemanövers vor einer ca. 20 m grossen Lücke stillgestanden sei, sei nicht einsehbar, inwiefern sich die Sichtbarkeit des Fahrzeuges des Beschuldigten im Zusammenhang mit Stop-and-go-Verkehr derart geändert haben könnte (Urk. 75 S. 2 f.).

5. Im von der Vorinstanz erwähnten Entscheid des Bundesgerichtes 6B_453/2012 vom 19. Februar 2013 (vgl. Urk. 31 S. 12) näherte sich das Fahrzeug des Vortrittsberechtigten im Schrittempo. Im vorliegenden Fall stand der Lastwagen jedoch still, bevor der Beschuldigte auf den mittleren Fahrstreifen wechselte und es zur Kollision kam. Der vorliegende Sachverhalt ist vielmehr vergleichbar mit demjenigen des Urteils des Obergerichtes des Kantons Zürich, I. Strafkammer, vom 29. März 2016 (SU150100), wie dies auch von der Verteidigung geltend gemacht wird. Dort wurde davon ausgegangen, dass der kollisionsbeteiligte Sattelschlepper bereits während ca. 20 Sekunden stillstand, bevor es zur Kollision mit dem Fahrzeug des betreffenden Beschuldigten kam.

Der Beschuldigte konnte sich zwar nicht vollständig in die Lücke zwischen dem Lastwagenfahrer und dem diesem voranfahrenden Fahrzeug einfügen, bevor der Lastwagenfahrer wieder anfuhr. Gemäss erstelltem Sachverhalt stand der Lastwagen aber still, bevor der Beschuldigte den Fahrstreifen wechselte und es zur Kollision kam. Er musste aufgrund des Fahrmanövers des Beschuldigten seine Fahrweise nicht brüsk ändern. Es ist daher nicht ersichtlich, inwiefern B._____ durch das Einspurmanöver des Beschuldigten in seiner Fahrt behindert worden wäre. Der Lenker eines wegen Staus bereits stillstehenden Fahrzeuges kann nicht mehr behindert werden, da er sich ohnehin nicht mehr frei im Verkehr bewegen kann.

Die Vorinstanz stützte sich sodann auf den Entscheid des Bundesgerichtes 6B_10/2011 vom 29. März 2011 und führte aus, dass auch ein Stillstand desjenigen Fahrzeuges, auf dessen Spur ein anderes Fahrzeug im Begriff sei einzuspuren, die Vortrittsberechtigung des Ersteren nicht per se ausschliesse (Urk. 31 S. 13). Dazu ist auszuführen, dass in der Situation, die jenem höchstrichterlichen Entscheid zugrunde lag, kein hohes Verkehrsaufkommen herrschte. Der Beschwerdeführer in jenem Verfahren hätte den Lastwagen vor seinem Manöver

vorbeifahren lassen können (vgl. a.a.O. E. 2.3.1 f.). Im vorliegenden Fall herrschte dagegen Stop-and-go-Verkehr und damit hohes Verkehrsaufkommen. Dem Beschuldigten blieb – gerade am Ende der Zufahrtsstrecke, wo er sich bereits befand – keine andere Möglichkeit, als sich vor irgendein Fahrzeug im dichten Verkehr auf der Normalspur einzufügen. Es ist angesichts des hohen Verkehrsaufkommens auszuschliessen, dass er sich problemlos und ohne Behinderung eines anderen Fahrzeuges auf den mittleren Fahrstreifen hätte eingliedern können, selbst wenn er den Lastwagen hätte passieren lassen. Es lag daher eine schwierige Verkehrssituation vor. Unter diesen Umständen ist eine relevante Behinderung nicht ersichtlich, dies umso mehr, als der Lastwagen, bevor er wieder losfuhr, stillstand.

Da der Lastwagen stillstand und sich vor diesem eine Lücke gebildet hatte, durfte der Beschuldigte damit rechnen, die Fahrspur wechseln zu können, ohne den übrigen Verkehr zu gefährden. Ebenso durfte er aufgrund der gegebenen Umstände annehmen, dass der Lastwagenfahrer ihn sieht. Der Vorwurf, er habe beim Wechsel des Fahrstreifens zu wenig Rücksicht auf den Lastwagen genommen, lässt sich nicht erhärten.

Zusammenfassend hat sich der Beschuldigte – entgegen der Auffassung der Vorinstanz und des Stattrichteramts – keiner Verletzung der Verkehrsregeln schuldig gemacht und ist freizusprechen.

V. Kosten- und Entschädigungsfolgen

1. Der Beschuldigte hat die Einleitung des Verfahrens nicht rechtswidrig und schuldhaft bewirkt und dessen Durchführung nicht erschwert (vgl. Art. 426 Abs. 2 StPO). Bei diesem Verfahrensausgang ist deshalb die erstinstanzliche Kostenfestsetzung (Ziffer 4) zwar zu bestätigen; die Kosten des erstinstanzlichen Verfahrens sind jedoch auf die Gerichtskasse zu nehmen. Die Kosten des Strafbefehls Nr. ST.... vom 18. September 2015 in der Höhe von Fr. 330.– und die nachträglichen Untersuchungs- und Überweisungskosten des Statthalteramts Be-

zirk Dietikon im Betrag von Fr. 500.– sind diesem zur Abschreibung zu überlassen.

2. Die Kosten des Rechtsmittelverfahrens tragen die Parteien nach Massgabe ihres Obsiegens oder Unterliegens (Art. 428 Abs. 1 StPO). Der Beschuldigte obsiegt mit seinem Antrag auf Freispruch vollumfänglich. Ausserdem hat er das vorliegende zweite Berufungsverfahren nicht zu vertreten, da er vor Bundesgericht obsiegte. Deshalb sind die Kosten des ersten Berufungsverfahrens (SU160044) auf die Gerichtskasse zu nehmen und hat die Gerichtsgebühr für das zweite Berufungsverfahren ausser Ansatz zu fallen.

3. Gemäss Art. 436 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 429 Abs. 1 lit. a StPO hat die beschuldigte Person, wenn sie freigesprochen wird, Anspruch auf Entschädigung für ihre Aufwendungen für die angemessene Ausübung ihrer Verfahrensrechte.

Die Aufwendungen für die Verteidigung sind ausgewiesen (Urk. 68/1) und betragen für die Jahre 2015-2017 Fr. 7'675.90 (inkl. 8 % MWST) und für das Jahr 2018 Fr. 1'278.70 (inkl. 7.7 % MWST). Unter Berücksichtigung, dass dem Verteidiger zusätzlich zum geltend gemachten Betrag Aufwendungen für das Verfassen der Stellungnahme zur Berufungsantwort entstanden sind, ist dem Beschuldigten für das gesamte kantonale Verfahren (Vorverfahren, erstinstanzliches Verfahren, erstes und zweites Berufungsverfahren) eine Prozessentschädigung von Fr. 9'500.– (inkl. MWST) aus der Gerichtskasse zu bezahlen.

Es wird erkannt:

1. Der Beschuldigte ist der Verletzung der Verkehrsregeln nicht schuldig und wird freigesprochen.
2. Die erstinstanzliche Kostenfestsetzung (Ziff. 4) wird bestätigt.
3. Die Kosten des erstinstanzlichen Verfahrens und des ersten Berufungsverfahrens (SU160044) werden auf die Gerichtskasse genommen.

Die Kosten des Strafbefehls Nr. ST.... vom 18. September 2015 in der Höhe von Fr. 330.– und die nachträglichen Untersuchungs- und Überweisungskosten des Statthalteramts Bezirk Dietikon im Betrag von Fr. 500.– werden diesem zur Abschreibung überlassen.

4. Die Gerichtsgebühr des zweiten Berufungsverfahrens fällt ausser Ansatz.
5. Dem Beschuldigten wird für das gesamte Verfahren eine Entschädigung von Fr. 9'500.– für anwaltliche Vertretung aus der Gerichtskasse zugesprochen.
6. Schriftliche Mitteilung in vollständiger Ausfertigung an
 - den Verteidiger im Doppel für sich und zuhanden des Beschuldigten
 - das Statthalteramt Bezirk Dietikon
 - die Oberstaatsanwaltschaft des Kantons Zürichsowie nach Ablauf der Rechtsmittelfrist bzw. Erledigung allfälliger Rechtsmittel an
 - die Vorinstanz.
7. 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 Beschwerdevoraussetzungen richten sich nach den massgeblichen Bestimmungen des Bundesgerichtsgesetzes.

Obergericht des Kantons Zürich
II. Strafkammer

Zürich, 11. April 2018

Der Präsident:

Die Gerichtsschreiberin:

Oberrichter lic. iur. Spiess

lic. iur. Schwarzenbach-Oswald