

Obergericht des Kantons Zürich

II. Strafkammer



Geschäfts-Nr.: SB140524-O/U/gs-cs

Mitwirkend: die Oberrichter lic. iur. Spiess, Präsident, lic. iur. Burger und Ersatz-
oberrichter lic. iur. Ernst sowie der Gerichtsschreiber lic. iur. Brühlhart

Urteil vom 17. April 2015

in Sachen

A. _____,

Beschuldigte und Berufungsklägerin

verteidigt durch Rechtsanwalt lic. iur. X. _____

gegen

Staatsanwaltschaft Winterthur/Unterland,

Anklägerin und Berufungsbeklagte

betreffend **fahrlässige grobe Verkehrsregelverletzung**

**Berufung gegen ein Urteil des Bezirksgerichtes Bülach, Einzelgericht, vom
23. September 2014 (GG140053)**

Anklage:

Die Anklageschrift der Staatsanwaltschaft Winterthur/Unterland vom 4. Juni 2014 (Urk. 22) ist diesem Urteil beigeheftet.

Urteil der Vorinstanz:

1. Die Beschuldigte ist schuldig der fahrlässigen groben Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG in Verbindung mit Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 100 Ziff. 1 SVG und Ziffer 3.3 des Reglements über die Signale der Verkehrsbetriebe Zürich.
2. Die Beschuldigte wird bestraft mit einer Geldstrafe von 20 Tagessätzen zu Fr. 90.–.
3. Der Vollzug der Geldstrafe wird aufgeschoben und die Probezeit auf 2 Jahre festgesetzt.
4. Die Entscheidgebühr wird festgesetzt auf:
Fr. 1'200.– ; die weiteren Auslagen betragen:
Fr. 1'200.– Gebühr für die Strafuntersuchung
Fr. 250.– Auslagen Vorverfahren

Allfällige weitere Auslagen bleiben vorbehalten.
5. Die Kosten der Untersuchung und des gerichtlichen Verfahrens werden der Beschuldigten auferlegt.

Berufungsanträge:

a) Der Verteidigung der Beschuldigten:

(Urk. 50 S. 1)

1. Es sei das Urteil des Bezirksgerichts Bülach (Geschäfts-Nr. GG140053) vom 23. September 2014 aufzuheben und es sei die Berufungsklägerin von Schuld und Strafe freizusprechen.
2. Die Kosten für die Untersuchung sowie des erst- und zweitinstanzlichen Gerichtsverfahrens seien auf die Staatskasse zu nehmen.
3. Der Berufungsklägerin sei aus der Staatskasse eine angemessene Entschädigung (zzgl. MwSt.) zuzusprechen.

b) Des Vertreters der Staatsanwaltschaft Winterthur/Unterland:

(Urk. 46)

Bestätigung des vorinstanzlichen Urteils.

Erwägungen:

I. Prozessgeschichte

Gegen das eingangs im Dispositiv wiedergegebene Urteil des Bezirksgerichtes Bülach, Einzelgericht, vom 23. September 2014 (Urk. 40) meldete der erbetene Verteidiger Rechtsanwalt lic. iur. X. _____ mit Eingabe vom 24. September 2014 rechtzeitig die Berufung an (Urk. 35). Das begründete Urteil wurde von ihm am 7. November 2014 entgegengenommen (Urk. 39). Mit Eingabe vom 13. November 2014 wurde die Berufungserklärung im Sinne von Art. 399 Abs. 3 StPO fristgerecht eingereicht (Urk. 42). Beweisanträge wurden keine gestellt. Mit Präsidialverfügung vom 21. November 2014 wurde der Staatsanwaltschaft Winterthur/Unterland Frist zur Erhebung einer Anschlussberufung resp. zum Antrag auf Nichteintreten angesetzt (Urk. 44). Mit Eingabe vom 27. November 2014 (Urk. 46) beantragte die Staatsanwaltschaft die Bestätigung des vorinstanzlichen Urteils. Anlässlich der Berufungsverhandlung verzichtete der Verteidiger (Prot. II S. 13) auf die in den Plädoyernotizen erwähnten Beweisofferten betreffend Zeugin und Sachverständiger (Urk. 50 S. 3 und S. 6).

II. Prozessuales

1. Im Rahmen der Berufungserklärung wurde das erstinstanzliche Urteil vollumfänglich angefochten (Urk. 42 S. 2). Demnach liegt keine Teilrechtskraft vor.
2. Auf die Argumente der Verteidigung ist im Rahmen der nachstehenden Erwägungen einzugehen. Dabei muss sich das Gericht nicht ausdrücklich mit jeder 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, je mit Hin-

weisen; Urteile 6B_484/2013 vom 3. März 2014 E. 3.2, 6B_526/2009 vom 2. September 2009 E. 3.2 und 6B_678/2009 vom 3. November 2009 E. 5.2).

3.1 Der Anklageschrift der Staatsanwaltschaft Winterthur/Unterland vom 4. Juni 2014 ist folgender Anklagesachverhalt zu entnehmen (Urk. 22):

Am Freitag, tt.mm.2013, um ca. 10.34 Uhr, lenkte die Beschuldigte als Tramführerin das Cobra-Tram Nr. 10 von der Haltestelle Lindberghplatz in Richtung Glattpark in 8152 Glattpark (Opfikon). *Dabei überfuhr sie infolge mangelnder Aufmerksamkeit mit konstanter Geschwindigkeit von 32 km/h das Bahn-Vorsignal (Ziffer 3.3 des Reglements über die Signale der Verkehrsbetriebe Zürich), welches 66 Meter vor dem Bahnsignal steht, bei dunkel. Bei dunklem Bahn-Vorsignal hat die Tramführerin die Geschwindigkeit zu drosseln, damit sie bei der nachfolgenden Bahnampel jederzeit halten könnte.* Da gemäss dem Reglement über die Signale der VBZ beim Fahrstellungsmelder (Vorsignal) der Pfeil aufleuchtet, wenn bei unterbruchsfreier Fahrt unter Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit am folgenden Punkte- oder Blocksignal Fahrt zu erwarten ist. Beim Überfahren der Bahnampel, welche zu diesem Zeitpunkt auf „freie Fahrt“ stand, was sie indessen gar nicht mehr sehen konnte, kollidierte das CobraTram Nr. 10 mit dem korrekt nach links abbiegenden Personenwagen, wobei ein Sachschaden entstand und die Insassin des Personenwagens verletzt wurde.

Es war für die Beschuldigte voraussehbar, dass wenn sie trotz dunklem Vorsignal vor dem geschlossenen Bahnsignal mit solcher Geschwindigkeit weiterfuhr, sie nicht rechtzeitig zum Stillstand hätte gelangen können und es daraufhin zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern hätte kommen können. Dies ist darauf zurückzuführen, dass Sie entgegen dem Signalreglement der VBZ das dunkle Bahn-Vorsignal überfahren hat, ohne dabei die Geschwindigkeit anzupassen, damit sie vor einem geschlossenen Bahnsignal hätte anhalten können, wie es ihre Pflicht gewesen wäre, was zur Folge hatte, dass sie die Bahnampel unmittelbar vor der Kreuzung zwar in der Stellung "freie Fahrt passierte", dabei aber wegen des oben beschriebenen Fehlverhaltens über eine zu hohe Geschwindigkeit hatte und somit zu schnell und zu weit in die zu diesem Zeitpunkt dem kreuzenden Individualverkehr noch allein vorbehaltenen Kreuzungsfläche hineinfuhr.

Durch ihr grob regelwidriges Verhalten hat die Beschuldigte andere Verkehrsteilnehmer gefährdet, was bei Beachtung pflichtgemässer Sorgfalt ohne weiteres vermeidbar gewesen wäre. Diese Gefahr hat sich infolge der Kollision konkretisiert.

3.2 Zumindest eine offensichtliche Verletzung des Anklagegrundsatzes ist auch dann zu überprüfen, wenn sie nicht gerügt wurde (vgl. BSK StPO I - Niggli/Heimgartner, 2. Auflage, Basel 2014, Art. 9 N 63a). Zunächst ist aus den Akten (Urk. 10/1) klar ersichtlich, dass die Beschuldigte das Bahn-Vorsignal mit einer

Geschwindigkeit von 57 km/h und nicht mit einer Geschwindigkeit von 32 km/h überfahren hat. Die Vorinstanz wies anlässlich der Hauptverhandlung zwar darauf hin, dass nach dem Verständnis des Gerichts in der Anklageschrift fälschlicherweise eine Geschwindigkeit von 32 km/h beim Überfahren des Vorsignals angegeben sei, wobei es richtigerweise rund 56 km/h heissen müsse (Prot. I S. 4). Im erstinstanzlichen Urteil ist im Zusammenhang mit der Sachverhaltserstellung sodann die Rede davon, dass die Anklage von 32 km/h spreche, wobei es sich um ein Versehen handeln dürfte (Urk. 40 S. 9). Die massgebende (zu hohe) Geschwindigkeit mit der die Beschuldigte das Vorsignal überfuhr wie auch die Geschwindigkeit(en) zwischen dem Vorsignal und dem Punktesignal, sind vorliegend jedoch der zentrale Anklagevorwurf. Vor diesem Hintergrund erhellt nicht, wie die Vorinstanz zur Schlussfolgerung gelangt, dass es sich bei der falschen Geschwindigkeit lediglich um ein unbeachtliches Versehen handle, welches mit einem kurzen Hinweis in der Hauptverhandlung sowie einem lapidaren Satz im Urteil klarzustellen sei.

3.3 Wenn in der Anklageschrift zudem die Rede davon ist, dass die Beschuldigte mit konstanter Geschwindigkeit von 32 km/h das Bahn-Vorsignal überfahren habe, dann ist einerseits darauf hinzuweisen, dass es gar nicht möglich ist, mit konstanter Geschwindigkeit einen bestimmten Punkt wie etwa das Bahn-Vorsignal zu überfahren. Mit konstanter Geschwindigkeit kann nur eine bestimmte Strecke befahren werden. Diesbezüglich ist andererseits ebenso aus den Akten (Urk. 10/1) klar ersichtlich, dass die Geschwindigkeit zwischen dem Bahn-Vorsignal und dem Punktesignal bzw. dem Kollisionsort gerade nicht konstant war.

3.4 Weiter ist die Anklageschrift auch deshalb widersprüchlich und aktenwidrig abgefasst, weil dieser zu entnehmen ist, dass die Beschuldigte die Bahnampel unmittelbar vor der Kreuzung zwar in der Stellung "freie Fahrt" passierte habe, dabei aber wegen des Fehlverhaltens eine zu hohe Geschwindigkeit gehabt habe und somit zu schnell und zu weit in die *zu diesem Zeitpunkt dem kreuzenden Individualverkehr noch allein vorbehaltenen Kreuzungsfläche* hineingefahren sei (Urk. 22 S. 2 f.). Es ist begriffsllogisch ausgeschlossen, dass eine Kreuzung allei-

ne dem Individualverkehr vorbehalten sein kann, wenn zugleich festgehalten wird, dass das für den Tramverkehr massgebende Punktesignal zum selben Zeitpunkt "freie Fahrt" angezeigt habe.

3.5 In der vorinstanzlichen Urteilsbegründung wird in rechtlicher Hinsicht mit Verweis auf die vorangehende Sachverhaltserstellung, wonach die Beschuldigte bei Einleitung der Notbremsung (bei km 258.030) höchsten 47 km/h hätte fahren dürfen, schliesslich darauf abgestellt, dass die Beschuldigte auf der Strecke zwischen dem Vorsignal und dem Punktesignal zu schnell gefahren sei. Obwohl sie das Vorsignal "dunkel" passiert habe und mithin nur so schnell habe fahren dürfen, dass sie jederzeit vor dem Punktesignal hätte anhalten können, sei sie insbesondere im Zeitpunkt, als sie die Vollbremsung eingeleitet habe, rund 5 km/h zu schnell gefahren. Da sie somit ihre Geschwindigkeit nicht angepasst habe, wie dies bei "dunklem" Vorsignal - wie auch bei Fehlen eines Vorsignals - ihre Pflicht gewesen wäre, habe sie in objektiver Hinsicht Art. 27 Abs. 1 SVG verletzt (Urk. 40 S. 10). Dies wird ihr in der Anklageschrift jedoch gar nicht vorgeworfen. Der Anklageschrift ist vielmehr zu entnehmen, dass die Tramführerin bei dunklem Bahn-Vorsignal die Geschwindigkeit zu drosseln habe, damit sie bei der nachfolgenden Bahnampel jederzeit halten könne. Und: Es sei für die Beschuldigte voraussehbar gewesen, dass wenn sie trotz dunklem Vorsignal vor dem geschlossenen Bahnsignal *mit solcher Geschwindigkeit weiterfahre*, sie nicht rechtzeitig zum Stillstand gelangen könne und es daraufhin zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern kommen könne. Dies sei darauf zurückzuführen, dass sie entgegen dem Signalreglement der VBZ das dunkle Bahn-Vorsignal überfahren habe, *ohne dabei die Geschwindigkeit anzupassen* (Urk. 22 S. 2). Aus den Akten (Urk. 10/1) ergibt sich jedoch, dass die Beschuldigte nach dem Passieren des Vorsignals nicht mit der selben Geschwindigkeit weiterfuhr und dass sie die Geschwindigkeit anpasste (von 57 km/h bei km 258.000 auf 51 km/h bei km 258.030), womit die Anklageschrift aktenwidrig abgefasst wurde. Vor allem aber ist der Anklageschrift nicht zu entnehmen, dass die Beschuldigte bei Einleitung der Notbremsung (bei km 258.030) anstelle von 51 km/h mit einer maximalen Geschwindigkeit von 47 km/h hätte fahren dürfen (in diesem Sinne auch der Verteidiger, Urk. 50 S. 6 und S. 9).

3.6 Da, wie aufzuzeigen sein wird, die Beschuldigte ohnehin freizusprechen ist, kann offen bleiben, ob bei einem derart unbestimmten Anklagevorwurf das Anklageprinzip (Art. 9 Abs. 1 StPO und Art. 325 Abs. 1 lit. f StPO) verletzt wurde und folglich das vorinstanzliche Urteil aufzuheben wäre bzw. ob die Anklagezulassung nicht korrekt erfolgte und die Vorinstanz die Anklage zur Berichtigung an die Staatsanwaltschaft hätte zurückweisen müssen (Art. 329 Abs. 1 lit. a und lit. b sowie Abs. 2 StPO). Demnach muss auch nicht erörtert werden, ob das Berufungsgericht die Anklage direkt an die Staatsanwaltschaft zurückweisen könnte (Art. 409 StPO; vgl. BSK StPO I - Niggli/Heimgartner, Art. 9 N 63b).

III. Sachverhalt

1.1 Dem Urteil der Vorinstanz ist ein "Anhang 1: Grafische Darstellung des Sachverhalts" und ein "Anhang 2: Berechnung Verzögerungswerte" beigeheftet (Urk. 40). Soweit ersichtlich hat die Vorinstanz sowohl Anhang 1 wie auch Anhang 2 selbst erstellt.

1.2 Auch wenn ein entsprechendes Vorgehen eher unüblich ist, sollte es aus Gründen der Übersicht und Verständlichkeit grundsätzlich zulässig sein, den Sachverhalt grafisch darzustellen (Anhang 1), so wie dies die Vorinstanz gemacht hat. In diesem Zusammenhang ist allerdings befremdlich, wenn in der grafischen Darstellung des Sachverhalts (Anhang 1) keinerlei Belegstellen für die Distanz-, Zeit- und Geschwindigkeitsangaben aufgeführt sind. Schwerer fällt jedoch ins Gewicht, dass sich aus den Akten teilweise abweichende Geschwindigkeiten ergeben (Erwägung III. 3. hiernach). Weiter ist bereits an dieser Stelle festzuhalten, dass der Beschuldigten sowohl Anhang 1 (vgl. jedoch immerhin Urk. 30 S. 10; Urk. 29-a) wie auch Anhang 2 (Erwägung III. 2. hiernach) offensichtlich nie vorgehalten wurden.

2.1 Die Vorinstanz erstellte den Sachverhalt unter anderem dahingehend, dass der Bremsweg bei der Vollbremsung aus 52 km/h bis zum Unfallort rund 42 Meter betragen habe. Dies ergebe einen Verzögerungswert des Trams von rund -2.39 m/s^2 in der konkreten Situation vor der Kollision. Der geringe Verzögerungswert

entspreche auch den nassen Schienen. Um bei diesem Verzögerungswert vor dem Punktesignal anhalten zu können, hätte die Beschuldigte am Punkt, an welchem sie die Bremsung eingeleitet habe (36 Meter vor dem Lichtsignal) höchstens 47 km/h fahren dürfen. Ausdrucke der entsprechenden Berechnungsinstrumente befänden sich ebenfalls im Anhang (Urk. 40 S. 9 f.).

2.2 Der Beschuldigten wurde Anhang 2, welcher zu ihren Ungunsten verwendet wurde (Urk. 40 S. 9 f.), nie vorgehalten (Prot. I S. 3 ff.; Urk. 30), womit ihre Teilnahmerechte an der Beweiserhebung verletzt wurden (Art. 147 StPO). Daher fällt eine Verwertung der Erkenntnisse aus Anhang 2 betreffend Berechnung der Verzögerungswerte im Zusammenhang mit der Sachverhaltserstellung ausser Betracht.

2.3 Überdies stellt sich die Frage, inwiefern die Vorinstanz physikalische Berechnungen mittels aus dem Internet verfügbaren, offensichtlich von einer privaten Website stammenden, Berechnungsinstrumenten (Urk. 40 Anhang 2) zu den Themen Bremsweg, Beschleunigung und Geschwindigkeit anstellen durfte (vgl. BSK StPO I - Heer, Art. 182 N 2, wonach zur Berechnung der Geschwindigkeit eines Fahrzeugs und der Anhaltstrecke, wenn auch kein Gutachten so doch zumindest ein Amtsbericht der Polizei einzuholen sei). Es mag zutreffen, dass einfache physikalische Gesetzmässigkeiten einer durchschnittlich gebildeten Person bekannt sind (BSK StPO I - Heer, Art. 182 N 2). Es erscheint jedoch fraglich, dass auch eine mit einfachen physikalischen Gesetzmässigkeiten vertraute, durchschnittlich gebildete Person mit abschliessender Sicherheit erkennen kann, ob etwa das von der Vorinstanz verwendete Berechnungsinstrument die Bremseigenschaften einer Strassenbahn gebührend berücksichtigt oder ob die Haftreibungszahl bzw. Beschleunigung/Verzögerung einer Strassenbahn bei einer Geschwindigkeit von 51 km/h sowie von 47 km/h jeweils konstant bleibt.

3.1 Beim vorliegenden Anklagesachverhalt könnten unter Umständen auch sehr geringe Distanz-, Zeit- und Geschwindigkeitsdifferenzen eine Rolle spielen. Es kann mithin entscheidend sein, ob die Beschuldigte beim Vorsignal mit 56 km/h (Prot. I S. 4) oder mit 57 km/h (Urk. 40 Anhang 1), beim Start der Notbremsung mit 51 km/h (Urk. 40 Anhang 1 und 2) oder mit 52 km/h (Urk. 40 S. 9), bei der

Notanmeldeschleufe mit 32 km/h (Urk. 15/3 S. 1; Urk. 15/7 S. 1) oder mit 33 km/h (Urk. 40 Anhang 1) und beim Unfallort mit 0 km/h (Urk. 40 Anhang 1) oder mit 2 km/h (Urk. 15/1 S. 2) gefahren ist.

3.2 In diesem Zusammenhang fällt weiter in Betracht, dass bei der Geschwindigkeitsmessung von Motorfahrzeugen aufgrund von Aufzeichnungen von Fahrt-schreibern oder Datenaufzeichnungsgeräten je nach Gerätetypus ein Sicherheitsabzug von 6 km/h bis 14 km/h vorzunehmen ist (vgl. Art. 8 Abs. 2 VSKV-ASTRA; SR 741.013.1). Die vorliegend relevanten Geschwindigkeiten wurden aufgrund der elektronischen Daten ermittelt, die aus der Memory Card des Cobra-Trams ausgelesen wurden (Urk. 10/1 S. 1 f.). Vor diesem Hintergrund kann zumindest nicht ausgeschlossen werden, dass auch bei der Geschwindigkeitsmessung einer Strassenbahn ein Sicherheitsabzug vorzunehmen wäre.

4.1 Zusammenfassend litt die vorinstanzliche Sachverhaltserstellung an verschiedenen Mängeln, insbesondere wurden Teilnahmerechte der Beschuldigten verletzt. Es erscheint fraglich, ob die Vorinstanz physikalische Berechnungen anstellen durfte. Zu den relevanten Geschwindigkeiten existieren teilweise unterschiedliche Angaben und überdies kann nicht ausgeschlossen werden, dass zu Gunsten der Beschuldigten noch ein Sicherheitsabzug vorzunehmen wäre.

4.2 Zu den relevanten Fragen liegt ein Kurzbericht des Forensischen Instituts Zürich vom 14. Juni 2013 vor (Urk. 10/1). Soweit ersichtlich stützte sich die Vorinstanz bei ihren Erkenntnissen hauptsächlich auf diesen Kurzbericht (Urk. 40 S. 8 f. sowie Anhang 1 und 2). Im Kurzbericht wird bereits einleitend festgehalten, dass dieser Bericht kein Gutachten im Sinne von Art. 184 StPO sei (Urk. 10/1 S. 1). Nach dem Gesagten hätte daher möglicherweise ein unfallanalytisches Gutachten im Sinne von Art. 182 ff. StPO angeordnet werden müssen. Da, wie bereits festgehalten wurde und sogleich aufzuzeigen sein wird, die Beschuldigte ohnehin freizusprechen ist, erübrigen sich weitere Ausführungen zu den Voraussetzungen und der Notwendigkeit eines Gutachtens sowie zu den Fragen, die mit einem Gutachten allenfalls zu beantworten wären.

IV. Rechtliche Würdigung

1.1 Die Vorinstanz sprach die Beschuldigte der fahrlässigen groben Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG in Verbindung mit Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 100 Ziff. 1 SVG und Ziffer 3.3 des Reglements über die Signale der Verkehrsbetriebe Zürich schuldig (Urk. 40 S. 14) und folgte somit der rechtlichen Würdigung der Staatsanwaltschaft (Urk. 22 S. 3).

1.2 Mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe wird bestraft, wer durch grobe Verletzung der Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt (Art. 90 Abs. 2 SVG). Signale und Markierungen sowie die Weisungen der Polizei sind zu befolgen. Die Signale und Markierungen gehen den allgemeinen Regeln, die Weisungen der Polizei den allgemeinen Regeln, Signalen und Markierungen vor (Art. 27 Abs. 1 SVG). Bestimmt es dieses Gesetz nicht ausdrücklich anders, so ist auch die fahrlässige Handlung strafbar. In besonders leichten Fällen wird von der Strafe Umgang genommen (Art. 100 Ziff. 1 SVG).

1.3 Voraussetzung dafür, dass die Beschuldigte wegen einem Verstoß gegen Art. 90 Abs. 2 SVG in Verbindung mit Art. 27 Abs. 1 SVG sowie Art. 100 Ziff. 1 SVG schuldig gesprochen werden kann, ist jedoch, dass das Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) auf den vorliegenden Anklagesachverhalt überhaupt anwendbar ist.

1.4 Schienenfahrzeuge und somit auch Trams der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) sind keine Motorfahrzeuge im Sinne von Art. 7 Abs. 1 SVG, sondern spurgeführte Fahrzeuge im Sinne des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101; vgl. Art. 1 EBG und Art. 6 Abs. 4 EBG) und der Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983 (EBV; SR 742.141.1). Ihre rechtlichen Rahmenbedingungen sind deshalb grundsätzlich in der Eisenbahngesetzgebung geregelt.

1.5 Die Verkehrsregeln (Art. 26 SVG - Art. 57a SVG) gelten für die Führer von Motorfahrzeugen und die Radfahrer auf allen dem öffentlichen Verkehr dienenden

Strassen; für die übrigen Strassenbenützer nur auf den für Motorfahrzeuge oder Fahrräder ganz oder beschränkt offenen Strassen (Art 1 Abs. 2 SVG). Die Verkehrsregeln des Strassenverkehrsgesetzes gelten auch für *Eisenbahnfahrzeuge auf Strassen*, soweit dies mit Rücksicht auf die Besonderheiten dieser Fahrzeuge, ihres Betriebes und der Bahnanlagen möglich ist (Art. 48 SVG). Bereits die Vorinstanz wies insofern zutreffend auf die Bestimmung von Art. 48 SVG hin (Urk. 40 S. 5).

1.6 Als "Strassenbahn" gilt jedes Eisenbahnfahrzeug, das nicht seinen eigenen Bahnkörper, sondern die Strasse befährt. Es handelt sich damit um schienengebundene Fahrzeuge, die nicht über einen unabhängigen Bahnkörper verfügen, sondern sich auf den öffentlichen Verkehrsflächen bewegen. Die Bestimmung von Art. 48 SVG findet auf sämtliche Strassenbahnen Anwendung, die über kein eigenes Trasse, d.h. keinen unabhängigen Bahnkörper verfügen. Verfügen Strassenbahnen teilweise über einen eigenen unabhängigen Bahnkörper, unterstehen sie nur bezüglich der Teile, d.h. Strecken, auf welchen sie über kein eigenes Trasse verfügen, den Regelungen des SVG (BSK SVG - Schenk, Basel 2014, Art. 48 N 1, 2 und 3 mit Verweis auf Schaffhauser, Grundriss des Schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I, 2. Auflage, 2002, N 945).

1.7 Nach dem Gesagten ergibt sich, dass es zunächst mit Blick auf Art. 48 SVG ausgeschlossen ist, dass die Verkehrsregeln des SVG vollumfänglich auf Strassenbahnen Anwendung finden. Wenn Strassenbahnen über keinen eigenen Bahnkörper verfügen und sich (ausschliesslich) auf öffentlichen Strassen bewegen, ist das SVG sodann unter den Voraussetzungen von Art. 48 SVG auf Strassenbahnen anwendbar (vgl. einen entsprechenden Sachverhalt in BGE 92 II 354 E. 4.b S. 359 f., wo es um einen Unfall der Bremgarten-Dietikon-Bahn auf der Bremgartenstrasse in Dietikon ging; vgl. das Urteil der erkennenden Kammer SU100032 vom 24. September 2010 Erwägung III. 3., wo es um einen Tramunfall auf der Hardturmstrasse in Zürich ging). Verfügt die Strassenbahn teilweise über ein eigenes Trasse, so sind weiter die Verkehrsregeln des SVG - unter dem Vorbehalt von Art. 48 SVG - nur auf die Strecken anwendbar, auf denen kein eigenes Trasse besteht. Schliesslich ist auch denkbar, dass das SVG auf Stras-

senbahnen überhaupt nicht anwendbar ist, so namentlich wenn die Strassenbahn über einen unabhängigen Bahnkörper verfügt (vgl. einen entsprechenden Sachverhalt in BGE 77 IV 178, wo es um einen Unfall eines Tramzuges zwischen Pratteln und Basel ging, wobei damals, im Jahre 1950, das SVG allerdings gar noch nicht existierte).

1.8 Bereits aus den Unfallfotos (Urk. 5) bzw. insbesondere aus den Übersichtsaufnahmen der Kreuzung Thurgauerstrasse/U-Turn/Chavez-Allee (Urk. 5 S. 1, wo die Kreuzung jedoch fälschlicherweise als Kreuzung Thurgauerstrasse/Farman-Strasse bezeichnet wird; vgl. Urk. 7; Urk. 15/7; Urk. 15/13), wo sich der Unfall ereignete (Urk. 1 S. 1), ist zweifelsfrei ersichtlich, dass die Glattalbahn bzw. die Tramlinie 10 auf der Höhe der Unfallstelle über ein eigenes Trassee verfügt. Der motorisierte Verkehr wird auf der Thurgauerstrasse zwischen den Haltestellen Lindberghplatz und Leutschenbach stadteinwärts wie auch stadtauswärts je auf einer links und rechts des Trassees liegenden Doppelspur geführt. Das Trassee ist durch einen Bordstein von der Strasse klar abgegrenzt. Das Trassee ist begrünt und am Rande teilweise mit Bäumen bepflanzt. Abgesehen von gewissen Kreuzungen und Übergängen ist nicht ersichtlich, dass das Trassee vom motorisierten Verkehr befahren werden kann oder einem anderen Zweck dient. Auch der Umstand, dass auf der besagten Strecke mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h gefahren werden darf (Urk. 3 S. 4 Frage 32; Urk. 30 S. 5), ergibt sich wohl daraus, dass die Glattalbahn auf dem Streckenabschnitt der Thurgauerstrasse über ein eigenes Trassee verfügt. Insbesondere ist auch das sich zwischen dem Lindberghplatz und der Kreuzung Thurgauerstrasse/U-Turn/Chavez-Allee befindende, vorliegend hauptsächlich interessierende Bahn-Vorsignal auf dem Trassee angebracht (Urk. 7; Urk. 15/7; Urk. 15/13).

1.9 Zusammenfassend verfügt die Glattalbahn bzw. die Tramlinie 10 auf dem Streckenabschnitt Thurgauerstrasse, auf dem sich die der Beschuldigten vorgelegene Regelwidrigkeit ereignete, über ein eigenes Trassee. Daher sind die Verkehrsregeln des SVG auf den vorliegenden Anklagesachverhalt nicht anwendbar, auch nicht unter dem Vorbehalt von Art. 48 SVG.

1.10 Nach dem Gesagten ist es vorliegend auch nicht möglich, in Bezug auf die Anpassung der Geschwindigkeit die Grundsatzregel von Art. 32 Abs. 1 SVG anzuwenden (vgl. BGE 92 II 354 E. 4.b S. 359 f.; vgl. ferner das Urteil der erkennenden Kammer SU100032 vom 24. September 2010 Erwägung III. 4.3.), wonach die Geschwindigkeit stets den Umständen anzupassen und langsam zu fahren und nötigenfalls anzuhalten ist, namentlich vor unübersichtlichen Stellen, vor nicht frei überblickbaren Strassenverzweigungen sowie vor Bahnübergängen.

1.11 Folglich sind auf den vorliegenden Anklagesachverhalt die eisenbahnrechtlichen Verkehrsregeln anwendbar, mithin die vom UVEK (Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation) gestützt auf Art. 81 EBV erlassenen Ausführungsbestimmungen vom 15. Dezember 1983 zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV; SR 742.141.11; vgl. zu den Höchstgeschwindigkeiten Art. 76 Abs. 2 EBV), die gestützt auf Art. 11a Abs. 1 EBV erlassenen Schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV) des Bundesamts für Verkehr (BAV) sowie allenfalls die einschlägigen Reglemente der VBZ.

1.12 Auch wenn die verwaltungsrechtlichen Bestimmungen bzw. Verkehrsregeln des SVG (Art. 26 SVG - Art. 57a SVG) auf den vorliegenden Anklagesachverhalt nicht anwendbar sind, stellt sich überdies die Frage, ob dies auch auf die Strafbestimmungen des SVG (Art. 90 SVG - Art. 103 SVG) zutrifft, so namentlich die grobe Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG. Nebst den Strafbestimmungen des SVG steht eine Strafbarkeit der Beschuldigten aufgrund von Art. 238 (Abs. 2) StGB und Art. 237 (Ziff. 2) StGB (vgl. BGE 77 IV 178, wobei zum Zeitpunkt der Urteilsfällung, im Jahre 1951, das SVG allerdings gar noch nicht existierte) sowie Art. 86a Abs. 1 lit. e (und Abs. 2) EBG im Vordergrund, da mit Blick auf Art. 87 EBG (entsprechend Art. 91 SVG), Art. 87a EBG (entsprechend Art. 91a SVG) sowie Art. 86a Abs. 1 lit. g EBG (ähnlich wie Art. 92 SVG) die Anwendung von Art. 90 SVG zumindest als fraglich erscheint (in diesem Sinne auch BSK SVG - Fiolka, Art. 90 N 5, 14, 20, 28 und 29). Wie sogleich aufzuzeigen sein wird (Erwägung IV. 2. und IV. 3. hiernach), kann jedoch auch diese Frage offen bleiben.

2.1 Die Vorinstanz sprach die Beschuldigte gestützt auf die Strafbestimmungen des SVG (Art. 90 Abs. 2 SVG und Art. 100 Ziff. 1 SVG) in Verbindung mit den Verkehrsregeln des SVG (Art. 27 Abs. 1 SVG) sowie Ziffer 3.3 des Reglements über die Signale der Verkehrsbetriebe Zürich schuldig (Urk. 40 S. 14), wobei bereits der Anklageschrift zu entnehmen ist, dass die Beschuldigte gegen Ziffer 3.3 (Fahrstellungsmelder, Vorsignal) des Reglements über die Signale der Verkehrsbetriebe Zürich verstossen habe (Urk. 22 S. 2 f.). Soweit ersichtlich wurde das Reglement über die Signale der Verkehrsbetriebe Zürich vom 11. Dezember 2011 nicht publiziert und es ist auch nicht ersichtlich, wie dieses Eingang in die Verfahrensakten gefunden hat (Urk. 24; vgl. jedoch Urk. 15/7, wo durch die Verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei Zürich Auszüge des Reglements über die Signale der Verkehrsbetriebe Zürich vom 14. Dezember 2008, welches aber bereits damals offensichtlich veraltet war und nicht mehr in Kraft stand, beigeheftet wurden). Anlässlich der staatsanwaltschaftlichen Einvernahme vom 25. April 2014 erklärte die Beschuldigte, dass sie die Regeln der Signale mitgebracht habe (Urk. 16 S. 2), wobei dem Einvernahmeprotokoll jedoch nicht zu entnehmen ist, ob es sich dabei nur um einen Auszug betreffend Ziff. 3.3 (Urk. 16 S. 6) oder das gesamte Regelwerk (Urk. 24) handelte.

2.2 Diesbezüglich hielt die Vorinstanz fest, dass die gemäss Art. 27 Abs. 1 SVG zu beachtenden Signale und Markierungen nicht für alle Verkehrsmittel abschliessend durch die SSV geregelt seien. Gemäss Art. 5 Abs. 3 SVG dürften zwar im Bereich der für Motorfahrzeuge oder Fahrräder offenen Strassen nur die vom Bundesrat vorgesehenen Signale und Markierungen verwendet werden. Nicht in dieser Formulierung enthalten seien jedoch insbesondere Strassenbahnen. Dass für Strassenbahnen spezifische Signale rechtliche Geltung haben müssten, ergebe sich aus dem Gesetzeszweck. Es sei nicht denkbar, dass der entsprechende Verkehr in einem rechtsfreien Raum stattfinden solle. Dementsprechend hätten Tramführer die speziell für den Tramverkehr angebrachten Signale zu beachten und würden bei deren Nichtbeachtung nach Wortlaut und Zweck des SVG der Strafbestimmung von Art. 27 Abs. 1 SVG unterstehen. Die für die Trams der VBZ geltenden Regeln seien im Reglement über die Signale der Verkehrsbetriebe Zü-

rich geregelt. Die Beschuldigte selbst habe nie bestritten, dass sie sich bei ihrer Arbeit nach diesen ihr bekannten Regeln zu richten hat.

Gemäss Ziffer 3.3 des Reglements könnten sogenannte Fahrstellungsmelder als Vorsignale zu Punktesignalen angebracht werden. Es handle sich dabei um einen nach oben gerichteten Pfeil. Dieser leuchte gemäss dem Reglement auf, wenn bei unterbruchsfreier Fahrt unter Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit am folgenden Punktesignal Fahrt "zu erwarten" sei. Sei das Vorsignal mit einer Zusatztafel versehen, so gelte, unter Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit, dass das zugehörige Punktesignal freie Fahrt zeige. Die Notwendigkeit für solche Vorsignale ergebe sich aus der Tatsache, dass Trams verglichen etwa mit Personewagen einen wesentlich längeren Bremsweg hätten und wesentlich träger beschleunigten. Aufgrund dieser Besonderheiten müsse ein Tramführer, der auf ein Punktesignal zufahre, immer stark abbremsen, um anhalten zu können, unter Umständen sogar dann, wenn das Signal noch "freie Fahrt" anzeige. Dies würde zu einer starken Behinderung des Tramverkehrs führen. Dem werde durch ein Vorsignal entgegengewirkt. Dieses erlaube dem Tramführer, die zukünftige Stellung des Punktesignals zu antizipieren: Leuchte das Vorsignal, sei weiter vorne mit freier Fahrt zu rechnen. In diesem Fall dürfe der Tramführer von der Pflicht entbunden sein, nötigenfalls vor dem Punktesignal anhalten zu können. Leuchte das Vorsignal jedoch nicht, gelte der allgemeine Grundsatz, dass der Tramführer beim Punktesignal anhalten können müsse. Vorsignale seien vor allem auf Streckenabschnitten von Bedeutung, auf denen eine hohe zulässige Höchstgeschwindigkeit gelte. Auf solchen Strecken erlaube ein leuchtendes Vorsignal eine höhere Geschwindigkeit im Bereich vor einem Punktesignal, während ein dunkles Vorsignal eine Reduktion der Geschwindigkeit verlange, damit vor dem Punktesignal angehalten werden könne. Im Wesentlichen gäben Vorsignale somit einen Hinweis darauf, mit welcher Geschwindigkeit in der jeweiligen Situation gefahren werden könne. Leuchte ein Vorsignal, könne mit der erlaubten Höchstgeschwindigkeit weitergefahren werden. Sei es hingegen dunkel, müsse die Geschwindigkeit reduziert werden.

Ein dunkles Vorsignal impliziere indirekt durchaus eine Geschwindigkeitsvorgabe. Ein dunkles Vorsignal gebe einen zusätzlichen Hinweis auf den Grundsatz, welcher bei Fehlen eines Vorsignals ohnehin gelten würde, nämlich, dass die Geschwindigkeit so anzupassen sei, dass beim Punktesignal nötigenfalls angehalten werden könne. Vorsignale seien in einem kritischen Abstand zum Punktesignal angebracht. Bei dunklem Vorsignal müsse davon ausgegangen werden, dass jedenfalls nicht mit der Höchstgeschwindigkeit weitergefahren werden könne, sondern die Fahrt verlangsamt werden müsse. Ob in diesem Zusammenhang bei zu schneller Fahrt nach dem dunklen Vorsignal von einem "Missachten eines Signals" oder von einem Überschreiten der in der konkreten Situation (Strecke vor einem Punktesignal) zulässigen Geschwindigkeit zu sprechen sei, sei irrelevant. Der Vorwurf gehe dahin, dass auf dem betroffenen Streckenabschnitt (zwischen Vorsignal und Punktesignal) und in der konkreten Situation (freie Fahrt kann nicht erwartet werden) zu schnell gefahren worden sei. Es sei jedoch richtig, dass ein dunkles Vorsignal nicht eine konkrete Geschwindigkeitsvorgabe enthalte (Urk. 40 S. 5 ff.).

2.3 Demgegenüber macht der Verteidiger zusammenfassend geltend, die gemäss Art. 27 Abs. 1 SVG zu beachtenden Signale und Markierungen seien in der Strassensignalisationsverordnung (SSV) abschliessend geregelt. Das vorliegend relevante Vorsignal sei dagegen lediglich in einem internen Reglement der VBZ geregelt, weshalb es nicht in den Geltungsbereich von Art. 27 Abs. 1 SVG falle. Im Weiteren könne das Vorsignal nicht missachtet werden, da es insbesondere keine Geschwindigkeitsvorgabe beinhalte, sondern lediglich Informationscharakter betreffend das eigentliche Punktesignal habe. Es treffe insbesondere nicht zu, dass bei "dunklem" Vorsignal die Fahrt gedrosselt werden müsse. Das verbindliche Punktesignal habe die Beschuldigte in der Stellung "freie Fahrt" passiert. Auch sei sie im Kreuzungsbereich nicht zu schnell gefahren (Urk. 31 S. 2 ff.; Urk. 50 S. 4 ff.).

2.4 Im Bereich der für Motorfahrzeuge oder Fahrräder offenen Strassen dürfen nur die vom Bundesrat vorgesehenen Signale und Markierungen verwendet und nur von den zuständigen Behörden oder mit deren Ermächtigung angebracht

werden (Art. 5 Abs. 3 SVG). Die Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21) regelt die Signale, Markierungen und Reklamen im Bereich von Strassen, die Zeichen und Weisungen der Polizei sowie die Verkehrsanordnungen und Verkehrsbeschränkungen (Art. 1 Abs. 1 SSV). In dieser Verordnung nicht vorgesehene Signale und Markierungen sind unzulässig; vorbehalten bleiben die Bestimmungen nach den Artikeln 54 Absatz 9 und 115 (Art. 101 Abs. 1 SSV).

2.5 Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass entgegen der Vorinstanz und der Verteidigung Art. 27 Abs. 1 SVG, wie bereits ausgeführt (Erwägung IV. 1.), nicht zur Anwendung kommt. Weiter ist Art. 27 SVG ohnehin eine verwaltungsrechtliche und keine strafrechtliche Bestimmung (so die Vorinstanz, Urk. 40 S. 5). Somit zielt das Argument des Verteidigers mit Verweis auf Art. 101 Abs. 1 SSV ins Leere, wonach die Signale in der SSV abschliessend geregelt seien (Urk. 31 S. 2 f.; Urk. 50 S. 4). Zutreffend sind vielmehr die Ausführungen der Vorinstanz (Urk. 40 S. 5) mit Verweis auf Art. 5 Abs. 3 SVG, wonach lediglich im Bereich der für Motorfahrzeuge oder Fahrräder offenen Strassen nur die vom Bundesrat vorgesehenen Signale und Markierungen verwendet werden dürften (vgl. BSK SVG - Waldmann/Kraemer, Art. 5 N 21 und N 22). Es trifft ferner zu, dass in dieser Formulierung Strassenbahnen nicht enthalten sind und in diesem Sinne auch der in Art. 1 Abs. 1 SSV mit "im Bereich von Strassen" umschriebene Anwendungsbereich der SSV zu verstehen ist (Urk. 40 S. 5; vgl. Ziff. 2.4 des Reglements über die Signale der Verkehrsbetriebe Zürich, wo fünf Signale aus der SSV aufgeführt sind, die demgemäss auch für Strassenbahnen gelten). Daher sind selbstredend auf Bahnstrecken im Allgemeinen, jedoch auch auf Streckenabschnitten von Strassenbahnen wie etwa der Thurgauerstrasse (Erwägung IV. 1.), andere als die in der SSV vorgesehenen Signale zulässig (vgl. Art. 37 ff. EBV sowie R 300.2 FDV über die Signale, insbesondere R 300.2 FDV Ziff. 2.2, 2.3 und 2.8; Urk. 51 S. 1).

Bei Fahrlässigkeitsdelikten im Allgemeinen kann man im Übrigen in Bezug auf die Sorgfaltspflichtverletzung sowohl auf generell-abstrakte Normen in gesetzlichen Bestimmungen wie auch auf Regeln, Richtlinien und Bestimmungen von privaten und halbprivaten Verbänden, mithin geschriebene und ungeschriebene Normen

sowie den allgemeinen Gefahrensatz, abstellen (vgl. Donatsch/Tag, Strafrecht I, Verbrechenslehre, 9. Auflage, Zürich 2013, S. 347 ff.). Somit kann das Reglement über die Signale der Verkehrsbetriebe Zürich als Ausgangspunkt für eine Konkretisierung und Individualisierung der Sorgfaltspflichten (Art. 12 Abs. 3 StGB) herangezogen werden. Daraus ergibt sich, dass bei der Prüfung eines strafbaren Verhaltens der Beschuldigten so oder anders das Reglement über die Signale der Verkehrsbetriebe Zürich heranzuziehen ist. Dies insbesondere bei der Beurteilung eines Unfalles mit Körperverletzung, wenn der Vorwurf einer fahrlässigen Tatbegehung erhoben wird, was in casu jedoch nicht der Fall ist. Im vorliegenden Fall geht es einzig um die strafrechtliche Beurteilung im Zusammenhang mit der Beachtung bzw. Nichtbeachtung des Fahrstellungsmelders bzw. Vorsignals. Wie die Vorinstanz überdies zutreffend ausführte (Urk. 40 S. 5), hat die Beschuldigte selbst nie bestritten, dass sie sich bei ihrer Arbeit nach diesen ihr bekannten Regeln zu richten habe (Urk. 16 S. 2; Urk. 30 S. 5).

2.6 Zutreffend ist jedoch das Argument des Verteidigers, wonach ein Fahrstellungsmelder (Vorsignal) keine verbindlichen Anordnungen und insbesondere keine Geschwindigkeitsvorgaben beinhalte, sondern lediglich Informationscharakter habe (Urk. 31 S. 3; Urk. 50 S. 5 f.). Für eine Strafbarkeit der Beschuldigten massgebend ist einzig, ob das Punktesignal (Ziff. 3.1 des Reglementes über die Signale der Verkehrsbetriebe Zürich), welches unmittelbar vor der Kreuzung Thurgauerstrasse/U-Turn/Chavez-Allee am Lichtsignal angebracht ist, unzulässigerweise überfahren wurde, weil es nicht "freie Fahrt" anzeigte. Der Verteidiger weist zutreffend darauf hin, dass die Staatsanwaltschaft den Anklagevorwurf, wonach die Beschuldigte das Punktesignal überfahren habe, fallen gelassen habe und nunmehr in der Anklageschrift explizit festgehalten werde, dass sie das Punktesignal in der Stellung "freie Fahrt" passiert habe (Urk. 22 S. 2; Urk. 31 S. 1 f.; Urk. 50 S. 2).

2.7 Gemäss Ziff. 3.3 des Reglementes über die Signale der Verkehrsbetriebe Zürich kommt einem Fahrstellungsmelder (Vorsignal) folgende Bedeutung zu (vgl. auch Urk. 51): Der Pfeil leuchte auf, wenn bei unterbruchsfreier Fahrt unter Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit am folgenden Punktesignal *Fahrt*

zu erwarten sei. Sei der Fahrstellungsmelder mit einer Zusatztafel versehen, so gelte, unter Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, dass das zugehörige Punktesignal freie Fahrt zeige. Bei Fahrlässigkeitsdelikten im Allgemeinen, wie etwa bei Art. 125 StGB, könnte Ziff. 3.3 des Reglements über die Signale der Verkehrsbetriebe Zürich durchaus als Ausgangspunkt für eine Konkretisierung und Individualisierung der Sorgfaltspflichten herangezogen werden (Erwägung IV. 2.5). Vorliegend wird der Beschuldigten jedoch einzig vorgeworfen (Urk. 22 S. 2), den Fahrstellungsmelder bzw. das Vorsignal nicht beachtet und somit eine Verkehrsregel verletzt zu haben.

Mit Blick auf das Legalitätsprinzip (Art. 1 StGB) im Allgemeinen sowie auf das Bestimmtheitsgebot im Speziellen (vgl. BSK StGB I - Popp/Berkemeier, 3. Auflage, Basel 2013, Art. 1 N 29 und N 44 ff. betreffend Blankettstrafnormen wie Art. 90 SVG, deren Tatbestand ausfüllenden Verhaltensnormen im nachgeordneten Verordnungsrecht entnommen werden muss) ist die bei einem "dunklen" Vorsignal gemäss Ziff. 3.3 des Reglementes über die Signale der Verkehrsbetriebe Zürich zu erwartende Verhaltensweise derart vage umschrieben, dass nicht ersichtlich ist, inwiefern dies ein konkretes Gebot darstellen soll. Das auf Ziff. 3.3 des Reglementes über die Signale der Verkehrsbetriebe Zürich basierende Vorsignal statuiert daher kein Gebot, sondern hat lediglich Informationsfunktion (vgl. R 300.2 FDV Ziff. 5.1.4; vgl. im Strassenverkehrsrecht etwa Art. 44, 57 und 92 SSV, wo im Zusammenhang mit Vorsignalen von Hinweisen mit Informations- oder Warnfunktion die Rede ist) und keine normative Kraft, wie etwa ein auf "geschlossen" stehendes Punktesignal oder ein auf Rot stehendes Lichtsignal. Ziff. 3.3 des Reglementes über die Signale der Verkehrsbetriebe Zürich ist demnach keine klare Regel, die die Beschuldigte im konkreten Fall verletzt hat.

Das Vorsignal zeigt aber vor allem auch nicht an, dass die Geschwindigkeit in einem klar definierten Mass zu reduzieren ist. Wie bereits festgehalten (Erwägung II. 3.5) hat die Beschuldigte entgegen der Anklageschrift (Urk. 22 S. 2) zwischen dem Vorsignal und dem Punktesignal die Geschwindigkeit reduziert. Eine darüber hinausgehende Verhaltensweise konnte auch aufgrund eines "dunklen" Vorsignals von der Beschuldigten nicht erwartet werden. Insbesondere musste die Be-

schuldigte beim Punkt, wo sie die Notbremsung einleitete (km 258.030), nicht mit einer maximalen Geschwindigkeit von 47 km/h fahren, wie die Vorinstanz ausführte (Urk. 40 S. 10), da sie in der Folge so oder anders bei offenem Punktesignal auf die Kreuzung eingefahren ist.

2.8 Zudem ist dem Verteidiger beizupflichten, wonach das hypothetische Überfahren des Punktesignals nicht strafbar sein kann (Urk. 31 S. 3 f.), da ein Lichtsignal entweder missachtet wird oder dann nicht und vorliegend das Punktesignal offen gewesen ist. Schliesslich ist auch das Argument des Verteidigers zutreffend, dass zum Zeitpunkt, als die Beschuldigte das auf "freie Fahrt" stehende Punktesignal passierte, die Kreuzungsfläche Thurgauerstrasse/U-Turn/Chavez-Allee nicht ausschliesslich dem kreuzenden Individualverkehr (Urk. 22 S. 3) vorbehalten gewesen ist (Urk. 31 S. 4; Erwägung II. 3.4). Die sich hieraus offensichtlich ergebende Gefahrenlage auf der Kreuzung ergibt sich im vorliegenden Fall aus der spezifischen Art der Schaltung der Lichtsignalanlage zwischen Tramlinie und kreuzender Strasse und erscheint somit systembedingt (vgl. Erwägung IV. 3. hiernach).

2.9 Zusammenfassend ist aufgrund der voranstehenden Erwägungen nicht ersichtlich, inwiefern sich die Beschuldigte durch das Überfahren des "dunklen" Vorsignals strafbar gemacht haben soll. Eine Verurteilung würde dem Legalitätsprinzip widersprechen und damit dem Grundsatz "nulla poena sine lege" (vgl. Art. 1 StGB i.V.m. Art. 333 Abs. 1 StGB).

3.1 Der Anklageschrift ist zu entnehmen, dass die Beschuldigte das Punktesignal zwar bei "freier" Fahrt passiert habe, in der Folge jedoch auf die zu diesem Zeitpunkt dem kreuzenden Individualverkehr noch allein vorbehaltene Kreuzungsfläche hineingefahren sei (Urk. 22 S. 2 f.). Daher stellt sich zwangsläufig die Frage, wie es möglich sein kann, bei einem auf "freie Fahrt" bzw. "offen" (oder "Grün") stehendem Punktesignal (oder Lichtsignal) in eine Kreuzung einzufahren, die zu diesem Zeitpunkt jedoch noch dem kreuzenden Verkehr vorbehalten sein soll. Überdies ist auch aus Medienberichten hinlänglich bekannt, dass es seit Eröffnung der Glattalbahn überdurchschnittlich oft zu Unfällen bzw. Kollisionen zwischen Trams und anderen Verkehrsteilnehmern gekommen ist.

3.2 Diesbezüglich führte die Vorinstanz aus, dass keine fehlerhafte Einstellung der Lichtsignalanlage vorliege. Bei sich kreuzenden Strassen sei zwingend eine Rot-Rot-Phase der jeweiligen Ampeln erforderlich, da aufgrund der schnellen Beschleunigung von Personenwagen ansonsten nicht sichergestellt werden könne, dass nicht ein Auto der neu auf Grün stehenden Spur auf die Kreuzung einfahre, während diese von den Autos der neu auf Rot stehenden Spur noch nicht geräumt sei. Bei Kreuzungen zwischen einer Strasse und einer Tramlinie sei dies anders. Die Trams müssten ihre Fahrt vor einem Punktesignal grundsätzlich reduzieren, es sei denn, das Vorsignal sei erleuchtet. Bei der Programmierung des Punktesignals könne somit mit einem entsprechend langsam sich nähernden Tram gerechnet werden. Da Trams auch träger beschleunigten, könne das Punktesignal schon dann auf "freie Fahrt" geschaltet werden, wenn das Lichtsignal für Personenwagen auf Rot schalte. Die fehlende Rot-Rot-Phase werde durch die träge Beschleunigung des Trams kompensiert. Zudem würden Trams nur von Berufsschauffeuren gelenkt, welche mit etwas knapperen Schaltzeiten zurechtkommen dürften. Die Frage, ob das Punktesignal richtig eingestellt sei, müsse vorliegend jedoch nicht abschliessend beurteilt werden, da der Vorwurf dahingehend laute, die Beschuldigte sei im Bereich zwischen Vorsignal und Punktesignal zu schnell gefahren (Urk. 40 S. 7 f.).

3.3 Der Verteidiger bringt demgegenüber vor, dass die betreffende Lichtsignalanlage fehlerhaft eingestellt sei und keine Rot-Rot-Phase existiere. Wenn ein Personenwagen die Kreuzung kurz vor dem Wechsel von Gelb auf Rot befahre, reiche die Zeit somit nicht aus, um die Kreuzung vor dem korrekt einfahrenden Tram zu passieren. Die Toleranzen an der betreffenden Lichtsignalanlage seien schlicht zu klein bzw. überhaupt nicht vorhanden. Dieser Fehler könne der Beschuldigten nicht angelastet werden (Urk. 31 S. 5; Urk. 50 S. 6 f.). Somit macht der Verteidiger geltend, das Punktesignal für die Trams würde zu schnell auf "offen" bzw. "freie Fahrt" und das Lichtsignal für die Motorfahrzeuge zu langsam auf Rot schalten.

3.4 Wie bereits mehrfach festgehalten, ist als erstellt zu erachten, dass die Beschuldigte das Punktesignal bei "freier Fahrt" passiert hat (Urk. 22 S. 2), was mit

dem Überfahren eines Lichtsignals bei Grün vergleichbar ist. Weiter steht fest, dass auf der von der Geschädigten B._____ befahrenen Spur 18 keine Rotlichtmissachtung stattgefunden hat (Urk. 7 S. 2), mithin ein (Selbst-)Verschulden der Geschädigten an der Kollision ausscheidet. So stellte auch der Einzelrichter anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung fest, dass die Datenauswertung des verkehrstechnischen Dienstes ergeben habe, dass das Auto der Geschädigten B._____ kein Rotlicht überfahren habe. Nichtsdestotrotz sei es in der Folge zu einer Kollision gekommen. Auf die Frage, worin sie die Ursache dieses Unfalles sehe, erklärte die Beschuldigte, das einzige, was sie sagen könne, sei, dass die Signale extrem knapp geschaltet seien. Ihres gehe auf und das der Autos gehe zu. Das sei eine tägliche Feststellung von ihr und von Arbeitskollegen. Sie stelle das konkret fest, weil sie es sehe und weil sie es auf der Unfallstelle angeschaut hätten. Ihr Signal gehe auf, zeitgleich schalte die Ampel der Autos auf Rot - null Toleranz dazwischen (Urk. 30 S. 10 f.). Aus den Akten ist sodann ersichtlich, dass das Cobra Tram die Notanmeldeschleufe um 10:34:18 Uhr passierte, wobei das Lichtsignal der Fahrspur 18 zu diesem Zeitpunkt bereits seit drei Sekunden auf Gelb stand. Eine Sekunde später wechselte das Punktesignal auf "freie Fahrt" (Urk. 7 S. 2; Urk. 15/1). Im selben Zeitpunkt schaltete das Lichtsignal der Fahrspur 18 von Gelb auf Rot um (Urk. 7). Daraus ergibt sich, dass, als die Geschädigte B._____ das Lichtsignal kurz vor Beginn der Rotphase passierte, die Zeit nicht mehr ausreichte, um die Kreuzung vor dem Tram zu passieren, da das Tram in der Zwischenzeit ebenfalls "freie Fahrt" erhielt und in die Kreuzung einfahren konnte (Urk. 31 S. 5).

3.5 Es ist somit nicht von der Hand zu weisen, dass an der Kreuzung Thurgauerstrasse/U-Turn/Chavez-Allee das Punktesignal der Bahnspur 52 offensichtlich (zu) schnell auf "freie Fahrt" bzw. das Lichtsignal der Fahrspur 18 offensichtlich (zu) langsam auf Rot umschaltete. In dieser spezifischen Schaltung des Punkte- bzw. Lichtsignals ist demnach zumindest eine Teilursache für die Kollision zu erblicken. Dafür spricht im Übrigen auch, dass die Schaltung des Lichtsignals zwischenzeitlich geändert wurde und nun eine Rot-Rot-Phase besteht (Prot. II S. 12 f. und S. 14). Dieser systembedingte Umstand kann der Beschuldigten jedoch nicht angelastet werden.

4. Demnach ist die Beschuldigte freizusprechen.

V. Kosten- und Entschädigungsfolgen

1. Ausgangsgemäss sind die Kosten des erstinstanzlichen Hauptverfahrens und der Strafuntersuchung sowie die Auslagen im Vorverfahren auf die Gerichtskasse zu nehmen (Art. 428 Abs. 3 StPO). Es besteht vorliegend auch kein Anlass, der Beschuldigten die Verfahrenskosten gestützt auf Art. 426 Abs. 2 StPO aufzuerlegen.

2. Die Kosten des Rechtsmittelverfahrens tragen die Parteien nach Massgabe ihres Obsiegens oder Unterliegens (Art. 428 Abs. 1 StPO). Unterliegt die Staatsanwaltschaft, trägt der verfahrensführende Kanton die Kosten (Schmid, StPO Praxiskommentar, 2. Auflage, Zürich/St. Gallen 2013, Art. 428 N 3), weshalb festzuhalten ist, dass die zweitinstanzliche Gerichtsgebühr ausser Ansatz fällt und die Kosten des Berufungsverfahrens auf die Gerichtskasse zu nehmen sind.

3.1 Wird die beschuldigte Person freigesprochen, so hat sie Anspruch auf Entschädigung ihrer Aufwendungen für die angemessene Ausübung ihrer Verfahrensrechte (Art. 429 Abs. 1 lit. a StPO sowie Art. 436 Abs. 1 StPO). Sowohl der Beizug eines Verteidigers als auch der von diesem betriebene Aufwand müssen sich als angemessen erweisen. Beim Entscheid über die Angemessenheit des Beizugs eines Anwalts sind neben der Schwere des Tatvorwurfs und der tatsächlichen und rechtlichen Komplexität des Falls insbesondere auch die Dauer des Verfahrens und dessen Auswirkungen auf die persönlichen und beruflichen Verhältnisse der beschuldigten Person zu berücksichtigen. Was die Angemessenheit des vom Anwalt betriebenen Aufwands betrifft, so wird sich dieser in aus juristischer Sicht einfachen Fällen auf ein Minimum beschränken. Nur in Ausnahmefällen wird bei Verbrechen und Vergehen schon der Beizug eines Anwalts an sich als nicht angemessene Ausübung der Verfahrensrechte bezeichnet werden können (BGE 138 IV 197 E. 2.3.4 und E. 2.3.5 S. 203 f.).

3.2 Vorliegend wird der Beschuldigten vorgeworfen, eine grobe Verkehrsregelverletzung und somit ein Vergehen begangen zu haben und es wird beantragt, dass die Beschuldigte mit einer Geldstrafe von 30 Tagessätzen zu Fr. 90.– zu bestrafen sei (Urk. 22 S. 3). Der Tatvorwurf ist deshalb grundsätzlich als eher leicht einzustufen. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Beschuldigte von ihrem Arbeitgeber, der VBZ, bereits eine Verwarnung erhielt (Prot. II S. 10; Urk. 30 S. 11; vgl. Urk. 8), können die beruflichen Auswirkungen dieses Strafverfahrens auf die Beschuldigte jedoch erheblich sein. Deswegen, aber auch angesichts einer gewissen Komplexität des Falles und der inzwischen zweijährigen Verfahrensdauer, erscheint der Beizug eines Verteidigers als angemessen.

3.3 Der Verteidiger der Beschuldigten verlangt eine Prozessentschädigung und macht einen Aufwand von 36.6 Stunden zu Fr. 300.– bzw. Fr. 10'980.– sowie Fr. 461.10 Barauslagen, insgesamt Fr. 12'356.35 (inklusive MWST von 8 %), geltend. Zusätzlich sei die Zeit für die Berufungsverhandlung inklusive Weg sowie Nachbesprechung zu einem Stundenansatz von Fr. 300.– (zuzüglich MWST) zu entschädigen (Urk. 50 S. 1 und S. 10; Urk. 52). Daher rechtfertigt es sich, 1.5 Stunden für die Dauer der Berufungsverhandlung (Prot. II S. 3 und S. 15) sowie 1.5 Stunden für den Weg und die Nachbesprechung zu Fr. 300.– (zuzüglich MWST) anzurechnen, was zusätzlich Fr. 972.– (3 Stunden multipliziert mit Fr. 300.– ergibt Fr. 900.– zuzüglich 8 % MWST ergibt Fr. 972.–) und insgesamt einer Entschädigung in der Höhe von Fr. 13'300.– (inkl. MWST; Betrag gerundet) für die Strafuntersuchung, das erstinstanzliche Hauptverfahren und das Berufungsverfahren entspricht.

3.4 Der vorliegend zu beurteilende Sachverhalt ist eigentlich denkbar einfach, stellt jedoch in tatsächlicher (Erwägung III.) und rechtlicher (Erwägung IV.) Hinsicht durchaus eine gewisse Komplexität dar, womit insbesondere die diversen Eingaben des Verteidigers in der Strafuntersuchung (Urk. 15/1; Urk. 15/5; Urk. 15/9) sowie die Teilnahme am Augenschein (Urk. 15/11) gerechtfertigt waren. Daher ist für die Strafuntersuchung, das erstinstanzliche Hauptverfahren und das Berufungsverfahren ein Aufwand von 36.6 bzw. 39.6 Stunden angemessen. Der vom Verteidiger geltend gemachte Honoraransatz von Fr. 300.– pro Stunde

erscheint zwar als hoch, wenn man bedenkt, dass die nach Zeitaufwand pro Stunde zu verrechnende Anwaltsgebühr normalerweise zwischen Fr. 150.– und Fr. 350.– beträgt und letzterer Ansatz nur für aussergewöhnlich schwierige Verfahren gedacht ist (vgl. § 3 AnwGebV; vgl. dazu auch das Urteil 6B_30/2010 vom 1. Juni 2010 E. 5.4.2 mit Hinweisen). Da sich die Anwaltsgebühr im Vorverfahren bzw. der Strafuntersuchung aber nach dem notwendigen Zeitaufwand bemisst (vgl. § 16 Abs. 1 AnwGebV), dieser vorliegend nicht zu beanstanden ist, und die Anwaltsgrundgebühr sowohl für das erstinstanzliche Hauptverfahren vor den Einzelgerichten wie auch im Berufungsverfahren je Fr. 600.– bis Fr. 8'000.– beträgt (vgl. § 17 Abs. 1 lit. a AnwGebV sowie § 18 Abs. 1 AnwGebV), erweist sich vorliegend ein Gesamtaufwand von Fr. 13'300.– (inkl. MWST; Betrag gerundet) als vertretbar.

3.5 Der Beschuldigten ist daher für das gesamte Verfahren eine Prozessentschädigung von Fr. 13'300.– (inkl. MWST) aus der Gerichtskasse zuzusprechen.

Es wird erkannt:

1. Die Beschuldigte A._____ ist der fahrlässigen groben Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG in Verbindung mit Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 100 Ziff. 1 SVG und Ziffer 3.3 des Reglements über die Signale der Verkehrsbetriebe Zürich nicht schuldig und wird freigesprochen.
2. Die erstinstanzliche Kostenfestsetzung (Dispositivziffer 4) wird bestätigt.
3. Die zweitinstanzliche Gerichtsgebühr fällt ausser Ansatz.
4. Die Kosten der Untersuchung und der gerichtlichen Verfahren beider Instanzen werden auf die Gerichtskasse genommen.

5. Der Beschuldigten wird für das gesamte Verfahren eine Prozessentschädigung von Fr. 13'300.– aus der Gerichtskasse zugesprochen.

6. Mündliche Eröffnung und schriftliche Mitteilung im Dispositiv an

- die Verteidigung im Doppel für sich und zuhanden der Beschuldigten (übergeben)
- die Staatsanwaltschaft Winterthur/Unterland

sowie in vollständiger Ausfertigung an

- die Verteidigung im Doppel für sich und zuhanden der Beschuldigten
- die Staatsanwaltschaft Winterthur/Unterland

und nach unbenütztem Ablauf der Rechtsmittelfrist bzw. Erledigung allfälliger Rechtsmittel an

- die Vorinstanz
- die Koordinationsstelle VOSTRA zur Entfernung der Daten gemäss Art. 12 Abs. 1 lit. d VOSTRA (mittels Kopie von Urk. 43).

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, 17. April 2015

Der Präsident:

Der Gerichtsschreiber:

Oberrichter lic. iur. Spiess

lic. iur. Brülhart