Tribunale federale
Tribunal federal

{T 0/2}
6S.99/2004 /kra

Sitzung vom 25. August 2004
Kassationshof

Besetzung
Bundesrichter Schneider, Präsident,
Bundesrichter Wiprächtiger, Kolly, Karlen, Zünd,
Gerichtsschreiber Weissenberger.

Parteien
Staatsanwaltschaft des Kantons Zürich, 8023 Zürich,
Beschwerdeführerin,

gegen

X._____,
Beschwerdegegner, vertreten durch Advokat Thierry P. Julliard,

Gegenstand
Grobe Verletzung der Verkehrsregeln,

Nichtigkeitsbeschwerde gegen das Urteil des Obergerichts des Kantons Zürich, II. Strafkammer, vom 16. Januar 2004.

Sachverhalt:
A.
X._____ überschritt am 10. Oktober 2002 mit seinem Personenwagen auf der Europabrücke in Zürich-Altstetten in Fahrtrichtung Höngg die signalisierte Höchstgeschwindigkeit innerorts von 60 km/h um toleranzbereinigte 27 km/h.
B.
Der Einzelrichter in Strafsachen am Bezirksgericht Zürich sprach X._____ am 23. September 2003 der Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Ziff. 1 SVG in Verbindung mit Art. 32 Abs. 2 SVG und Art. 4a Abs. 5 VRV schuldig und bestrafte ihn mit einer Busse von Fr. 500.–. Dieses Urteil erging als Zusatzstrafe zum Strafbefehl des Untersuchungsrichters des Kantons Freiburg vom 31. Januar 2003, mit welchem X._____ wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln zu einer Busse von Fr. 700.– verurteilt worden war, weil er auf der Autobahn A12 bei Farvagny/FR die zulässige Höchstgeschwindigkeit um 40 km/h überschritten hatte.

Die Staatsanwaltschaft des Kantons Zürich erhob gegen das Urteil des Einzelrichters Berufung. Sie machte geltend, X._____ sei der groben Verletzung von Verkehrsregeln schuldig zu sprechen und entsprechend zu einer höheren Strafe zu verurteilen.

Mit Urteil vom 16. Januar 2004 befand das Obergericht des Kantons Zürich X._____ in Bestätigung des erstinstanzlichen Urteils der einfachen Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Ziff. 1 SVG in Verbindung mit Art. 32 Abs. 2 SVG und Art. 4a Abs. 5 VRV schuldig, erhöhte aber die Busse von Fr. 500.– auf Fr. 700.–.
C.
Die Staatsanwaltschaft des Kantons Zürich erhebt eidgenössische Nichtigkeitsbeschwerde mit dem Antrag, das Urteil des Obergerichts des Kantons Zürich vom 16. Januar 2004 aufzuheben und die Sache zu neuer Beurtei-

lung an die Vorinstanz zurückzuweisen.

Das Obergericht des Kantons Zürich verzichtet auf eine Stellungnahme zur Beschwerde. Der Beschwerdegegner beantragt, es sei diese abzuweisen.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:
1.
Die Vorinstanz erwägt, nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts erfüllten Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts um 25 km/h oder mehr ungeachtet der konkreten Umstände, unter denen sie begangen wurden, den qualifizierten Tatbestand der groben Verletzung der Verkehrsregeln nach Art. 90 Ziff. 2 SVG. Aus den Begründungen der bisher dazu ergangenen Urteile ergebe sich aber, dass die Anwendbarkeit von Art. 90 Ziff. 2 SVG nicht von der signalisierten Höchstgeschwindigkeit abhängen könne. Vielmehr sei entscheidend, ob die strassenbaulichen Gegebenheiten auf der fraglichen Strecke den in dicht besiedelten Gebieten üblichen Verhältnissen entsprächen. Falls dies nicht der Fall sei, liege eine grobe Verletzung der Verkehrsregeln grundsätzlich - vorbehältlich ungünstiger Witterungs- und Sichtverhältnisse - erst ab einer Geschwindigkeitsüberschreitung von 30 km/h vor, wie dies auch für Strecken ausserorts gelte. Im beurteilten Fall sei die Europabrücke eine "schnurgerade" verlaufende vierspurige Hauptstrasse mit Richtungstrennung, die trotz des Trottoirs "praktisch ohne Fussgängerverkehr" sei. Die Velofahrer würden auf Radwegen über die Brücke geführt. Die Strasse verlaufe ferner auf einem langgezogenen Viadukt, sei
dadurch vom angrenzenden Siedlungsverkehr getrennt und weise nur zwei Abzweigungen zur Autobahn A1 bzw. ins Grünauquartier auf. Am Ende der Europabrücke in Richtung Höngg befänden sich eine Lichtsignalanlage und eine Bushaltestelle. Die Dichte der von den Fahrzeuglenkern zu beachtenden Signalen sei somit gering. Die Anforderungen an die Aufmerksamkeit und Reaktionsfähigkeit der Fahrzeuglenker und das Ausmass der Gefährdung Dritter bei Geschwindigkeitsüberschreitungen entsprächen auf der Europabrücke eher Verhältnissen ausserhalb von Ortschaften. Einem Fahrzeuglenker, der die Europabrücke mit 87 km/h befahre, sei deshalb nicht von vornherein und ohne Prüfung der weiteren Umstände eine grobe Verletzung der Verkehrsregeln anzulasten. Angesichts der trockenen Witterung, der guten Lichtverhältnisse, des nicht sehr dichten Verkehrs zur Tatzeit und des für den Beschwerdeführer nach vorne über eine längere Strecke freien Fahrstreifens sei daher bloss von einer einfachen Verletzung der Verkehrsregeln auszugehen.
2.
2.1 Gemäss Art. 4a Abs. 1 lit. a der Verkehrsregelnverordnung (VRV) vom 13. November 1962 (SR 741.11) beträgt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen 50 km/h. Diese allgemeine Höchstgeschwindigkeit gilt im ganzen dicht bebauten Gebiet der Ortschaft. Sie beginnt mit dem Signal "Höchstgeschwindigkeit 50 generell" und endet beim Signal "Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 generell". Für Fahrzeugführer, die auf unbedeutenden Nebenstrassen (wie Strassen, die nicht Ortschaften oder Ortsteile direkt verbinden, landwirtschaftliche Erschliessungsstrassen, Waldwege und dergleichen) in eine Ortschaft einfahren, gilt sie auch ohne Signalisation, sobald die dichte Überbauung beginnt (Art. 4a Abs. 2 VRV). Gemäss Art. 4a Abs. 5 VRV gehen abweichende signalisierte Höchstgeschwindigkeiten den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten nach Absatz 1 der Norm vor.

Auf Strassen innerorts kann die Höchstgeschwindigkeit stufenweise um jeweils 10 km/h bis maximal 80 km/h erhöht oder - ohne zahlenmässige Beschränkung - gesenkt werden (vgl. Art. 22 Abs. 2 und Art. 108 Abs. 5 lit. d der Signalisationsverordnung, SSV, vom 5. September 1979, SR. 741.21). Die Voraussetzungen für eine Erhöhung oder Senkung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten richten sich nach Art. 108 Abs. 1 bis 4 SSV. Innerorts können gemäss Art. 22a und 22b SSV zudem Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen mit Höchstgeschwindigkeit 20 km/h signalisiert werden, wobei diese Höchstgeschwindigkeiten unter bestimmten Voraussetzungen (vgl. Art. 108 SSV) noch weiter herabgesetzt werden können.
2.2 Nach den tatsächlichen Feststellungen der Vorinstanz liegt die fragliche Strecke im Innerortsbereich (vgl. Art. 1 Abs. 4 SSV). Das wird vom Beschwerdeführer nicht in Frage gestellt. Er macht auch nicht geltend, die gegenüber der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um 10 km/h erhöhte Geschwindigkeit sei rechtswidrig signalisiert gewesen (vgl. Art. 1 Abs. 4, Art. 16 Abs. 2 und Art. 22 Abs. 1 SSV). Aus den oben (E. 2.1.) dargelegten Gesetzesbestimmungen lässt sich entnehmen, dass es sich nicht nur bei signalisierter allgemeiner Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um einen Innerortsbereich handelt, sondern dies auch der Fall

ist, wenn die Signale im genannten zulässigen Rahmen höhere oder tiefere Höchstgeschwindigkeiten anzeigen. Fraglich bleibt hier demnach nur, ob der Umstand, dass die signalisierte Höchstgeschwindigkeit auf der Europabrücke 60 km/h beträgt, für die Beurteilung des Verschuldens bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung bedeutsam ist.
2.3 Nach der Rechtsprechung sind die objektiven und grundsätzlich auch die subjektiven Voraussetzungen von Art. 90 Ziff. 2 SVG ungeachtet der konkreten Umstände erfüllt, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen um 35 km/h oder mehr, auf nicht richtungsgetrennten Autostrassen sowie Autobahnausfahrten um 30 km/h oder mehr und innerorts um 25 km/h oder mehr überschritten wird (vgl. BGE 123 II 37 und 106; zuletzt BGE 128 II 131). Während in BGE 123 II 37 dies noch ausdrücklich auf die Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h beschränkt wurde, spricht BGE 123 II 106 generell nur von Höchstgeschwindigkeit innerorts.

Das Bundesgericht hat in seinen neueren Entscheiden zu Geschwindigkeitsüberschreitungen im Ausserortsbereich wegen der anlagebedingt stark unterschiedlichen Gefahrenlage zwischen Autobahnen einerseits und Autostrassen sowie Autobahnausfahrten andererseits (vgl. BGE 128 II 131) unterschieden. Eine weitere Unterteilung zwischen Autostrassen, auf denen die allgemeine Höchstgeschwindigkeit 100 km/h beträgt (Art. 4a Abs. 1 lit. c VRV), und anderen Strassen ausserhalb von Ortschaften, auf denen die allgemeine Höchstgeschwindigkeit 80 km/h beträgt (Art. 4a Abs. 1 lit. b VRV), hat es bisher nicht vorgenommen. Auch im Innerortsbereich hat es auf eine Differenzierung verzichtet (vgl. nur BGE 123 II 37 und 106; 124 II 259).
2.4 Wie die Beschwerdeführerin zutreffend geltend macht, müssten nach dem Entscheid der Vorinstanz auf "atypischen" Innerortsstrecken" bei Geschwindigkeitsüberschreitungen zwischen 25 km/h und knapp 30 km/h immer die konkreten baulichen und sonstigen Verhältnisse im fraglichen Streckenabschnitt berücksichtigt werden. Dies würde den Unterschieden in der Gefahrenlage zwischen Strecken innerorts und ausserorts nicht angemessen Rechnung tragen. Zudem ist fraglich, ob es so etwas wie "typische" Innerorts- und Ausserortsstrecken überhaupt gibt. So lassen sich zum Beispiel Ausserortsbereiche in dicht besiedelten Agglomerationen mitunter kaum von Innerortsstrecken im Bereich von Weilern oder gegen Ausgang von Dörfern unterscheiden. Zu beachten ist auch, dass der Übergang vom Innerortsbereich zum Ausserortsbereich häufig fliessend ist und es sich bei so genannten atypischen Innerortsstrecken meist nur um kurze bis sehr kurze Strassenstücke handelt. Gerade auf solchen Strecken neigen Fahrzeuglenker aber häufig zu nachlassender Aufmerksamkeit bzw. Disziplin, weshalb die Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit besonders unerlässlich ist. Auch auf etwas atypischen Innerortsstrecken erfordert die im Vergleich zu Strassen ausserhalb
von Ortschaften grundsätzlich erhöhte Gefahrenlage, eine grobe Verkehrsregelverletzung schon bei Überschreitungen der signalisierten Höchstgeschwindigkeit um 25 km/h ungeachtet der konkreten Verhältnisse anzunehmen. Ob eine differenzierte Beurteilung allenfalls auf Strecken innerorts mit signalisierten Höchstgeschwindigkeiten von 70 oder gar 80 km/h in Betracht zu ziehen wäre, kann offen bleiben.

Im hier zu beurteilenden Fall liegt die signalisierte Höchstgeschwindigkeit innerorts nur um 10 km/h höher als die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die fragliche Strecke weist trotz der vier Fahrspuren und der Richtungstrennung angesichts der Bushaltestelle, des Trottoirs, des Radstreifens und der Abzweigung in ein städtisches Quartier erkennbar Innerortscharakter auf. Der Beschwerdegegner fuhr dort mit 87 km/h (nach Abzug der Sicherheitsmarge), womit er selbst die auf einer Ausserortsstrecke geltende signalisierte allgemeine Höchstgeschwindigkeit deutlich überschritten hätte. Bei dieser Sachlage erweist sich die Fahrweise des Beschwerdegegners objektiv und subjektiv als grob fahrlässig. Es rechtfertigt sich nicht, von der bisherigen Rechtsprechung abzuweichen und die konkreten Umstände bei der Beurteilung des Verschuldens zu berücksichtigen.
3.
Die Beschwerde ist deshalb gutzuheissen. Bei diesem Verfahrensausgang trägt der Beschwerdegegner die Kosten des Verfahrens vor Bundesgericht (Art. 278 Abs. 1 BStP).

Demnach erkennt das Bundesgericht:
1.
Die eidgenössische Nichtigkeitsbeschwerde wird gutgeheissen, das Urteil des Obergerichts des Kantons Zürich, II. Strafkammer, vom 16. Januar 2004 aufgehoben und die Sache zu neuer Entscheidung an die Vorinstanz zurückgewiesen.

2.
Die Gerichtsgebühr von Fr. 2'000.– wird dem Beschwerdegegner auferlegt.
3.
Dieses Urteil wird den Parteien und dem Obergericht des Kantons Zürich, II. Strafkammer, schriftlich mitgeteilt.
Lausanne, 25. August 2004
Im Namen des Kassationshofes
des Schweizerischen Bundesgerichts
Der Präsident: Der Gerichtsschreiber: