

## **BGer 6B\_405/2020 vom 7. Juli 2020**

Bundesgericht, 2020-07-07, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger\\_6B\\_405\\_2020](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_6B_405_2020)

FR: TF 6B\_405/2020 du 7 juillet 2020

IT: TF 6B\_405/2020 del 7 luglio 2020

### **Erwägungen**

#### **E. 1.1**

Der Beschwerdeführer macht geltend, der Entscheid der Vorinstanz verletze Bundesrecht und die EMRK. Verletzt sei die Unschuldsvermutung ( Art. 10 Abs. 2 StPO ) sowie das rechtliche Gehör und die Begründungspflicht ( Art. 29 Abs. 2 BV , Art. 6 Ziff. 1 EMRK ). Zudem verstosse der Entscheid gegen das Willkürverbot ( Art. 9 BV ).

#### **E. 1.2**

Das Bundesgericht legt seinem Urteil den Sachverhalt zugrunde, den die Vorinstanz festgestellt hat ( Art. 105 Abs. 1 BGG ). Die Sachverhaltsfeststellung der Vorinstanz kann nur gerügt werden, wenn sie offensichtlich unrichtig ist oder auf einer Rechtsverletzung im Sinne von Art. 95 BGG beruht und die Behebung des Mangels für den Ausgang des Verfahrens entscheidend sein kann ( Art. 97 Abs. 1 BGG ; vgl. auch Art. 105 Abs. 1 und 2 BGG ). Offensichtlich unrichtig ist eine Sachverhaltsfeststellung, wenn sie willkürlich ist ( BGE 143 IV 241 E. 2.3.1 ; 143 I 310 E. 2.2; je mit Hinweis). Willkür liegt vor, wenn der angefochtene Entscheid offensichtlich unhaltbar ist oder mit der tatsächlichen Situation in klarem Widerspruch steht ( BGE 143 IV 500 E. 1.1). Es ist anhand der Erwägungen des angefochtenen Entscheids klar und detailliert darzulegen, inwiefern die vorinstanzliche Sachverhaltsfeststellung willkürlich sein soll ( BGE 143 IV 500 E. 1.1.; 142 II 206 E. 2.5; je mit Hinweisen). Dazu genügt es nicht, einen von den tatsächlichen Feststellungen abweichenden Sachverhalt zu behaupten oder die eigene Beweiswürdigung zu erläutern (Urteil 6B\_1364/2019 vom 14. April 2020 E. 2.2; mit Hinweis). Dass eine andere Würdigung ebenfalls vertretbar oder gar zutreffender erscheint, genügt nicht ( BGE 142 III 364 E. 244; 141 III 564 E. 4.1).

Aus der in Art. 32 Abs. 1 BV und Art. 6 Ziff. 2 EMRK verankerten Unschuldsvermutung leitet sich der Grundsatz "in dubio pro reo" ab. In der vom Beschwerdeführer angerufenen Funktion als Beweiswürdigungsregel im Verfahren vor Bundesgericht kommt diesem Grundsatz keine über das Willkürverbot hinausgehende selbständige Bedeutung zu ( BGE 144 IV 345 E. 2.2.3.3; 143 IV 500 E. 1.1; je mit Hinweisen).

Der in Art. 29 Abs. 2 BV garantierte Anspruch auf rechtliches Gehör verpflichtet das Gericht, die Parteivorbringen tatsächlich zu hören, zu prüfen und in der Entscheidungsfindung zu berücksichtigen. Die Begründung muss deshalb zumindest kurz die wesentlichen Überlegungen nennen, von denen sich das Gericht hat leiten lassen und auf die es seinen Entscheid stützt. Dagegen wird nicht verlangt, dass sich die Begründung mit allen Parteistandpunkten einlässlich auseinandersetzt und jedes einzelne Vorbringen ausdrücklich widerlegt ( BGE 143 III 65 E.5.2; 141 III 28 E. 3.2.4; 139 IV 179 E. 2.2; je mit Hinweisen).

#### **E. 1.3**

Der Beschwerdeführer rügt eine Verletzung der Begründungspflicht und somit des rechtlichen Gehörs, weil die Vorinstanz seinen Ausführungen nicht genügend Beachtung geschenkt habe. In der Berufungsbegründung habe er klar darauf hingewiesen, dass er das Gutachten nicht in Frage stelle. Er habe belegt, dass er wegen eines Ausweichmanövers, verursacht durch ein schwarzes Auto mit Heckspoiler, ins Schleudern geraten sei. Die Vorinstanz habe sich mit seiner Argumentation, wonach das Gutachten auf einem unzutreffenden Sachverhalt basiere und mit seiner Argumentation nicht in Widerspruch stehe, nicht auseinandergesetzt.

#### **E. 1.4**

Die Vorinstanz hält fest, dass der Beschwerdeführer die Richtigkeit des Gutachtens nicht in Frage stelle, sondern moniere, dass dem Gutachten eine falsche Sachverhaltsdarstellung zugrunde liege, da er aufgrund eines Ausweichmanövers und nicht wegen eines starken Beschleunigens ins Schleudern geraten sei. Die Vorinstanz begründet, dass und weshalb die festgestellten Reifenspuren, welche gemäss Gutachten nur aufgrund des Durchdrehens eines Hinterrads infolge starken Beschleunigens entstanden sein können, die Sachdarstellung des Beschwerdeführers widerlegen. Sie setzt sich mit den Einwänden des Beschwerdeführers auf mehreren Seiten ihrer Erwägungen eingehend auseinander. Sie legt dar, weshalb sich die Darstellung des Beschwerdeführers als unglaublich erweise, entgegen seiner Behauptung mitnichten durch die Aussagen der einvernommenen Personen bestätigt werde und dem gutachterlichen Befund widerspreche. Eine Verletzung der Begründungspflicht oder des rechtlichen Gehörs ist nicht ersichtlich. Die Vorinstanz nennt die wesentlichen Überlegungen, von denen sie sich hat leiten lassen und auf die sie ihren Entscheid stützt.

#### **E. 1.5.1**

Der Beschwerdeführer rügt weiter, dem Gutachter sei nicht der massgebende Sachverhalt zur Prüfung vorgelegt worden. Das von ihm von Anfang an geltend gemachte Ausweichmanöver sei dem Gutachter nicht zur Beurteilung unterbreitet worden. Er habe immer ausgeführt, er sei ins Schleudern geraten, weil er auf der Auffahrt fahrend von einem bereits auf der Autobahn schnell fahrenden schwarzen Auto mit einem Spoiler nach rechts abgedrängt worden sei. Dadurch sei er erschrocken und habe ruckartig nach rechts und danach wieder nach links gelenkt, weshalb sein Fahrzeug ins Schleudern geraten sei. Die Aussagen der Auskunftspersonen und Zeugen würden ausnahmslos seine Aussagen bestätigen. Ohne in Willkür zu verfallen könne nicht davon ausgegangen werden, dass bei der Sachdarstellung des Beschwerdeführers keine Spuren von durchdrehenden Rädern hätten sichergestellt werden können. Er habe Vollgas geben müssen, um nach dem Ausweichmanöver nicht mit der Leitplanke auf der rechten Seite zu kollidieren. Willkürlich seien auch die Ausführungen der Vorinstanz in Bezug auf das Verhalten des Fahrers des schwarzen Autos mit Spoiler. Ob der Beschwerdeführer einmal ausgesagt habe, das schwarze Auto sei auf der Überholspur oder ein anderes Mal es sei auf der Normalspur gefahren, sei unerheblich, da aus seiner Sicht die Normalspur der Autobahn auch eine Überholspur sei. Der Beschwerdeführer habe entgegen der aktenwidrigen und willkürlichen Beurteilung durch die Vorinstanz im gesamten Verfahren weder das Gutachten noch die Spuren oder die Interpretation mit den durchdrehenden Rädern in Frage gestellt. Er habe immer darauf hingewiesen, dass der Sachverhaltsablauf vor dem Beginn der Reifenspur auf dem Pannestreifen nicht geklärt worden sei. Er habe höchstens möglicherweise nicht von Anfang an explizit gesagt, dass er beim Ausweichmanöver so stark habe Gas geben müssen,

dass sich die Räder durchgedreht hätten. Da sich der Gutachter mit dem Ausweichmanöver gar nicht auseinandergesetzt habe, könne die Sachdarstellung des Beschwerdeführers nicht ohne in Willkür zu verfallen widerlegt werden. Der Gutachter habe festgehalten, dass über die Geschwindigkeit des schwarzen Autos mit Heckspoiler und über dessen Fahrweise nichts habe gesagt werden können, da diesbezüglich konkrete Angaben fehlten. Die Vorinstanzen hätten es unterlassen, die entsprechenden konkreten Angaben zwecks entsprechender Beweiserhebung zu liefern. Sodann gehe die Vorinstanz ohne Abstützung auf das Gutachten und somit willkürlich davon aus, gemäss M6-Betriebsanleitung seien der DSC nach jedem Motorstart in Bereitschaft und der Modus MDM nach jedem Motorstart abgeschaltet. Der Beschwerdeführer habe stets ausgeführt, er hätte das DSC nicht ausgeschaltet, daher müsse davon ausgegangen werden, dass es nicht ausgeschaltet gewesen sei. Er habe auch den Modus MDM nicht eingeschaltet. Der Gutachter erwähne auch mögliche technische Defekte. Es sei daher möglich, dass das DSC deshalb ausgeschaltet gewesen sei. Indem die Vorinstanz trotz der wesentlichen offenen Fragen den Beschwerdeführer schuldig spreche, gehe sie von einem willkürlich festgestellten Sachverhalt aus und verletze die Unschuldsvermutung.

### **E. 1.5.2**

Die Vorinstanz hält fest, das Gutachten des Ingenieurbüros C.\_\_\_\_\_ vom 3. April 2017 komme zum Schluss, dass die nach dem Unfall gesicherten Reifenspuren auf der Einfahrtspur vom BMW des Beschwerdeführers stammten und eindeutig auf das Durchdrehen eines Hinterrads infolge starken bis vollen Beschleunigens zurückzuführen seien. Aus dem Spurenbild lasse sich laut Gutachter berechnen, dass der Beschwerdeführer bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h zusätzlich mit fast maximaler Beschleunigung Gas gegeben habe. Zur Unfallursache halte der Gutachter fest, dass der Beschwerdeführer auf einer weitgehend geraden Strecke ins Schleudern geraten sei, was auch bei Vollgas mit eingeschaltetem DCS nicht eintreten könne, sondern nur möglich sei, wenn zusätzlich der Modus MDM eingeschaltet worden sei. Nur dann könnten ein oder zwei Hinterräder bei fast voll oder voll durchgetretenem Gaspedal durchdrehen und das Fahrzeug ins Schleudern geraten, wenn der Fahrer keine ausreichende Erfahrung habe. Dies lasse laut Gutachten nur den Schluss zu, dass entweder der Modus DCS ausgeschaltet oder aber der Modus MDM zusätzlich eingeschaltet gewesen sei. Sodann sei dem Gutachten zu entnehmen, dass nach jedem Motorstart der Modus DCS in Bereitschaft sei und der Modus MDM nach jedem Motorstart abgeschaltet sei und dessen Einschalten manuell erfolgen müsse. Anhaltspunkte für einen technischen Defekt beim BMW des Beschwerdeführers im Zusammenhang mit dem Fahrstabilitätssystem lägen nicht vor, insbesondere auch nicht gestützt auf die Aussagen des Beschwerdeführers. Aufgrund dessen Aussagen sei erstellt, dass er im Fahren eines BMW M6 mit deaktiviertem DCS oder aktiviertem MDM nicht geübt gewesen sei. Gemäss Gutachten habe sich die Geschwindigkeit während des Schleuderns auf 100 km/h reduziert und mit dieser Geschwindigkeit sei der BMW des Beschwerdeführers mit der hinteren rechten Seite des mit einer Geschwindigkeit von 115 km/h fahrenden VW Sharan kollidiert.

Die Vorinstanz erwägt weiter, der Beschwerdeführer stelle die Richtigkeit des Gutachtens nicht in Frage und er werfe dem Gutachter auch nicht mangelnde Kompetenz vor. Vielmehr mache der Beschwerdeführer geltend, das Gutachten basiere auf einer falschen Sachverhaltsdarstellung, denn er sei aufgrund eines Ausweichmanövers, und nicht weil er zu stark beschleunigt hätte, ins Schleudern geraten. Die Darstellung des Beschwerdeführers

lasse sich aber nicht mit den festgestellten Reifenspuren seines Fahrzeugs in Einklang bringen. Der Gutachter habe in seinem Gutachten vom 3. April 2017 festgehalten, dass die Reifenspur vom rechten Hinterrad des Fahrzeuges des Beschuldigten stamme und der Spurencharakter zeige, dass es sich um ein Durchdrehen des Rades bei starkem Beschleunigen handle. Im ergänzenden Gutachten habe der Gutachter zudem überzeugend dargelegt, inwiefern sich die Spur beim Durchdrehen eines Rades beim Beschleunigen von anderen Pneubriebspuren unterscheide. Das erstmals anlässlich der Berufungsverhandlung vorgebrachte Argument, der Beschwerdeführer habe beim Ausweichmanöver stark beschleunigen müssen, um eine Kollision mit der Leitplanke zu vermeiden und es allenfalls deshalb zum Durchdrehen der Räder gekommen sei, wertet die Vorinstanz als nicht überzeugend, da in einer solchen Situation nicht ein Beschleunigen, sondern eher ein Bremsmanöver naheliegend gewesen wäre. Im Widerspruch zum anerkannten Gutachten stehe auch die Aussage des Beschwerdeführers, er sei auf der Einspurstrecke mit bloss 100 km/h gefahren. Es sei möglich, dass ein schwarzes Fahrzeug mit Spoiler ebenfalls vor Ort unterwegs gewesen sei, doch würden weder die unklaren und widersprüchlichen Aussagen der Zeugin D.\_\_\_\_\_ noch diejenigen von E.\_\_\_\_\_ oder F.\_\_\_\_\_, welche kein Bedrängen des Beschwerdeführers durch ein schwarzes Fahrzeug beobachtet haben, für die Sachdarstellung des Beschwerdeführers sprechen.

Gestützt auf das Gutachten und die weiteren Beweismittel erachtet die Vorinstanz den angeklagten Sachverhalt als erstellt.

## **E. 1.6**

Die Vorinstanz legt schlüssig dar, weshalb aufgrund des Beweisergebnisses keine vernünftigen Zweifel daran bestehen, dass der Beschwerdeführer auf der Einfahrt auf die Autobahn bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h zusätzlich sehr stark beschleunigte und sein Fahrzeug dadurch ins Schleudern geriet, weil bei den Fahrstabilitätsregelsystemen mindestens der Modus MDM aktiviert war.

### **E. 1.6.1**

Unzutreffend ist der Einwand der Verteidigung, dem Gutachter sei nicht der massgebende Sachverhalt unterbreitet worden. Dem Gutachter wurde von der Staatsanwaltschaft am 6. März 2017 der folgende Sachverhalt zur Beantwortung von Fragen zum Unfallhergang aufgrund des Spurenbildes unterbreitet: Kollision des vom Beschwerdeführer auf der Einfahrt Bubikon auf die Autobahn A 53 gelenkten BMW M6 mit dem auf der Autobahn fahrenden VW Sharan von B.\_\_\_\_\_. Weshalb dieser Sachverhalt nicht massgebend bzw. unzutreffend sein soll, führt der Beschwerdeführer nicht aus. Ausgehend von diesem Sachverhalt äusserte sich der Gutachter zu den ihm gestellten Fragen nach der Unfallursache. Er hält in seinem am 3. April 2017 erstellten Gutachten fest, der Beginn der Reifenspur stamme vom Hinterrad des BMW M6, wobei der Spurencharakter zeige, dass es sich anfänglich um ein Durchdrehen des Rades beim Beschleunigen handle. Der Beschwerdeführer habe bei der Auffahrt auf die Autobahn bereits eine Geschwindigkeit von 130 km/h gehabt und dann noch sehr stark beschleunigt. Er sei ins Schleudern nach links geraten und habe mit der Front gegen die rechte hintere Seite des VW Sharan gestossen. Der Beschwerdeführer sei auf einer weitgehend geraden Strecke ins Schleudern gekommen. Ein solcher Zustand könne beim BMW M6 mit eingeschaltetem Modus DSC nicht eintreten. Möglich sei es aber, wenn zumindest der Modus MDM zugeschaltet sei. Dann könnten ein oder zwei Hinterräder bei fast voll oder voll durchgetretenem Gaspedal

durchdrehen und das Fahrzeug könne ins Schleudern geraten, wenn der Fahrer keine ausreichende Erfahrung habe. Diese gutachterlichen Erkenntnisse gibt die Vorinstanz zutreffend wieder.

### **E. 1.6.2**

Entgegen der Behauptung des Beschwerdeführers geht die Vorinstanz nicht "aktenwidrig und willkürlich" davon aus, dass er die sichergestellten Spuren und die Interpretation mit den durchdrehenden Rädern in Frage stelle. Vielmehr hält die Vorinstanz ausdrücklich fest, dass der Beschwerdeführer die Richtigkeit des Gutachtens anerkenne. Die Vorinstanz verkennt auch nicht die Argumentation des Beschwerdeführers, wonach er wegen eines sehr schnell fahrenden schwarzen Autos mit Heckspoiler erschrocken und deswegen ins Schleudern geraten sei. Die Vorinstanz hält fest, der Beschwerdeführer habe zunächst geltend gemacht, die festgestellten Spuren stammten nicht vom Durchdrehen der Räder wegen starken Beschleunigens, sondern rührten vom Schleudern beim Ausweichmanöver. Im Berufungsverfahren habe er neu vorgebracht, er habe beim Ausweichmanöver stark beschleunigen müssen, was zum Durchdrehen der Räder und zur entsprechenden Beschleunigungsspur geführt habe. Mit beiden Varianten der Sachdarstellung des Beschwerdeführers setzt sich die Vorinstanz auseinander. Die im Untersuchungsverfahren und vor Erstinstanz vom Beschwerdeführer gemachte Sachverhaltsvariante wurde dem Gutachter zur Stellungnahme unterbreitet. Der Einwand des Beschwerdeführers, seine Sachdarstellung sei dem Gutachter nicht zur Beurteilung unterbreitet worden, trifft somit nicht zu. Die Vorinstanz nimmt die Einwände des Beschwerdeführers sehr wohl zur Kenntnis und widerlegt seine Sachdarstellung willkürfrei einerseits gestützt auf das ergänzte Gutachten, andererseits gestützt auf das übrige Beweisergebnis. Sie hält fest, in den Ergänzungsgutachten widerlege der Gutachter die Behauptung des Beschwerdeführers, er sei mit nur 100 km/h in die Autobahneinfahrt gefahren, denn aus den gesicherten Spuren lasse sich zuverlässig die Geschwindigkeit von 130 km/h bei Beginn der Spur berechnen. Sodann entkräfte der Gutachter den noch vor Erstinstanz geltend gemachten Einwand des Beschwerdeführers, die sichergestellte Spur stamme nicht vom starken Beschleunigen, sondern sei die Folge seines Ausweichmanövers. Der Gutachter führe aus, das rechte Hinterrad habe eine breite Reifenspur erzeugt, was nur mit dem Durchdrehen der Räder bei starker Beschleunigung erklärt werden könne und erläutert, wie er zu dieser Schlussfolgerung gelangt (Maserung der Pneuspur und Breite der Aufstandsfläche des Reifens). Es sei gemäss Gutachten aufgrund des Spurenbildes eindeutig, dass der bereits mit 130 m/h fahrende Beschwerdeführer stark bis voll beschleunigt habe und deshalb ins Schleudern geraten sei. Die Vorinstanz stellt gestützt auf das Gutachten willkürfrei fest, dass die sichergestellte Spur vom sehr starken Beschleunigen des bereits zu Beginn mit 130 km/h fahrenden BMW M6 stammt. Ebenso wenig zu beanstanden ist die Feststellung der Vorinstanz, die im Berufungsverfahren neu vorgebrachte Sachverhaltsvariante des Beschwerdeführers stehe im Widerspruch zum Gutachten, da bei einem Ausweichmanöver der Beschwerdeführer eher gebremst oder bei gleichbleibender Geschwindigkeit nach rechts gelenkt und sicher nicht Vollgas gegeben hätte. Die Vorinstanz begründet somit nachvollziehbar und willkürfrei, weshalb die Sachdarstellung des Beschwerdeführers, er habe, nachdem er nach rechts ausgewichen sei, sehr stark beschleunigen müssen, um eine Kollision mit der Leitplanke zu vermeiden, was allenfalls zu den sichergestellten Spuren aufgrund des Durchdrehens der Räder geführt habe, unglaubwürdig sei.

### **E. 1.6.3**

Die Vorinstanz hält willkürfrei fest, dass nicht auszuschliessen sei, dass ein schwarzes Fahrzeug mit Spoiler ebenfalls vor Ort gewesen sei, doch habe keine der befragten Personen die Sachdarstellung des Beschwerdeführers, er sei durch die Fahrweise des Lenkers des schwarzen Fahrzeugs zu einem Ausweichmanöver gedrängt worden, beobachtet. Zutreffend hält die Vorinstanz fest, die Zeugen F.\_\_\_\_\_ und E.\_\_\_\_\_ hätten keine entsprechenden Beobachtungen gemacht. Und die Zeugin D.\_\_\_\_\_, die Beifahrerin im von E.\_\_\_\_\_ gelenkten Fahrzeug, wolle gemäss ihrer ersten Befragung den Lenker des schwarzen Autos mit Spoiler vor ihnen auf der Normalspur gesehen haben, in der zweiten Einvernahme wolle sie dieses auf der Einfahrtspur gesehen haben. Dass der Beschwerdeführer von diesem bedrängt worden wäre, könne sie sich vorstellen, habe sie aber nicht gesehen. Welche konkreten Angaben die Vorinstanz dem Gutachter hätte liefern sollen, um die Geschwindigkeit und Fahrweise des schwarzen Autos mit Spoiler zu ermitteln, sagt der Beschwerdeführer nicht und ist auch nicht ersichtlich.

#### **E. 1.6.4**

Entgegen der Darstellung des Beschwerdeführers nimmt die Vorinstanz nicht lediglich gestützt auf die M6-Betriebsanleitung, ohne Abstützung auf das Gutachten, an, dass der Modus MDM nach jedem Motorstart abgeschaltet sei und der Beschwerdeführer ihn folglich aktiv habe einschalten müssen. Vielmehr stützt sich die Vorinstanz diesbezüglich willkürfrei explizit und unter Angabe der Zitatstelle im Gutachten auf die diesbezüglichen gutachterlichen Feststellungen. Der Gutachter hält unter Hinweis auf die M6-Betriebsanleitung fest, dass der Modus DSC, welcher die Fahrstabilität und Traktion optimiere, nach jedem Motorstart automatisch in Bereitschaft sei. Der Modus MDM sei ein auf die Rennstrecke abgestimmter Modus des DSC und erlaube auf trockener Fahrbahn ein Fahren mit höchstmöglicher Längs- und Querbeschleunigung, jedoch mit eingeschränkter Fahrstabilität. Der Modus MDM sei nach jedem Motorstart abgeschaltet. Da ein Durchdrehen der Räder beim BMW M6 beim allein eingeschalteten Modus DSC nicht möglich sei, sei die zwingende Folge, dass der Beschwerdeführer zumindest den Modus MDM aktiviert habe, falls er nicht sogar das DSC ausgeschaltet habe. Entgegen der Darstellung des Beschwerdeführers erwähnt der Gutachter nicht "mögliche technische Defekte", sondern hält im Gegenteil fest, dass solche nach seinem Kenntnisstand nicht vorgetragen worden seien. Die Feststellung der Vorinstanz, es lägen keine Anhaltspunkte für allfällige technische Defekte am - erst zwei oder drei Wochen zuvor vom Beschwerdeführer geleasten - Fahrzeug vor, ist nicht zu beanstanden.

#### **E. 1.6.5**

Es ist nicht willkürlich und verletzt nicht die Unschuldsvermutung, wenn die Vorinstanz angesichts der sorgfältig gewürdigten Beweise zum Schluss kommt, dass der Beschwerdeführer mit dem BMW M6 auf der Autobahneinfahrt bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h sehr stark beschleunigt hatte und weil mindestens der Modus MDM aktiviert war und der Beschwerdeführer als Fahrer keine ausreichende Erfahrung hatte, um den BMW M6 im Modus MDM zu lenken, ins Schleudern geraten war und als Folge davon den VW Sharan seitlich hinten rechts getroffen hatte. Die Rügen des Beschwerdeführers erweisen sich als unbehelflich.

#### **E. 2**

Die Beschwerde ist abzuweisen. Bei diesem Ausgang des Verfahrens sind die bundesgerichtlichen Kosten dem Beschwerdeführer aufzuerlegen ( Art. 66 Abs. 1 BGG ).

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