

# ZH\_OBERGERICHT SB120392 vom 15. Januar 2013

ZH Obergericht, 2013-01-15, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh\\_obergericht\\_SB120392](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_obergericht_SB120392)

FR: ZH\_OBERGERICHT SB120392 du 15 janvier 2013

IT: ZH\_OBERGERICHT SB120392 del 15 gennaio 2013

## Erwägungen

### E. 1

Der Beschuldigte ist nicht schuldig und wird freigesprochen.

#### E. 1.1

Dem Beschuldigten werden mit Anklageschrift vom 30. März 2012 drei Verkehrsregelverstösse vorgeworfen (Urk. 17, dazu nachstehend Ziff. 2., 3. und 4.).

#### E. 1.2

Der Beschuldigte bestritt in der Untersuchung (vgl. Urk. 3/2/3), anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung (Urk. 27 S. 2) und auch heute (Urk. 43 S. 4 ff.) die gegen ihn erhobenen Vorwürfe.

#### E. 1.3

Die Vorinstanz hat die wesentlichen Aussagen der Unfallbeteiligten sowie die relevanten Feststellungen des unfallanalytischen Gutachtens ausführlich und zutreffend wiedergegeben, weshalb zur Vermeidung unnötiger Wiederholungen darauf verwiesen werden kann (Urk. 33 S. 7-13, S. 16-18, S. 19-25 und S. 26-29; Art. 82 Abs. 4 StPO). Auch hinsichtlich der allgemeinen Glaubwürdigkeit der Unfallbeteiligten kann auf die vorinstanzlichen Erwägungen verwiesen werden (Urk. 33 S. 9, 11 und 13). 2. Ungenügender Abstand beim Hintereinanderfahren

### E. 2

Die Entscheidgebühr fällt ausser Ansatz. Die übrigen Kosten betragen: Fr. Kosten Kantonspolizei Fr. 1'500.-- Gebühr Anklagebehörde Fr. Kanzleikosten Fr. 6'995.-- Auslagen Untersuchung Allfällige weitere Auslagen bleiben vorbehalten. Die Kosten des Untersuchungs- und Gerichtsverfahrens werden auf die Gerichtskasse genommen.

#### E. 2.1

Gemäss Anklageschrift vom 30. März 2012 lenkte der Unfallgegner B. \_\_\_\_\_ am 1. November 2010, ca. 18.10 Uhr, sein Fahrzeug in C. \_\_\_\_\_ stadteinwärts auf der rechten der beiden Fahrspuren der ...strasse. Auf Höhe der Liegenschaft ... bremste er wegen eines vor ihm stehenden Busses ab und wechselte auf die linke Fahrspur, woraufhin der auf der linken Fahrspur herannahende Beschuldigte stark abbremsen musste (Urk. 17. S. 2). In der Folge soll der Beschuldigte (laut Anklagepunkt 1) dem Unfallgegner B. \_\_\_\_\_ auf der linken Fahrspur mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h hinterhergefahren zu sein, wobei er während ca. 5 bis

#### E. 2.3

In Nachachtung des Grundsatzes in dubio pro reo bzw. unter Zugrundlegung der für den Beschuldigten günstigsten Sachverhaltsvariante ist demnach insgesamt davon auszugehen,

dass der Beschuldigte dem Fahrzeug von B. \_\_\_\_\_ während einiger Sekunden mit einer Geschwindigkeit von 30 bis 40 km/h und einem Abstand von mindestens 7 Meter folgte. Hinzu kommt, dass die Dauer dieses Vorgangs nicht eruiert werden kann, wie bereits die Vorinstanz feststellte, worauf verwiesen werden kann (Urk. 33 S. 15). Der eingeklagte Sachverhalt kann somit nicht erstellt werden. Zu berücksichtigen ist sodann die rechtliche Überlegung, dass gemäss der Rechtsprechung des Bundesgerichts im dichten Stadtverkehr nicht strikte auf die "Zwei-Sekunden"- oder "halber Tacho"-Regel abgestellt werden kann, da der Verkehr ansonsten zum Erliegen käme. Auch innerorts muss allerdings ein ausreichender Sicherheitsabstand eingehalten werden, so dass das Fahrzeug bei über-raschendem Bremsen des Vordermanns rechtzeitig zum Stillstand gebracht werden kann. Im Stadtverkehr muss der Abstand zwischen Personenwagen in der Regel daher mindestens der gefahrenen Strecke während der Bremsreaktionszeit entsprechen. Stellt man auf eine Bremsreaktionszeit von 1 Sekunde ab, muss folglich, selbst bei guter Sicht und trockener Fahrbahn, mindestens ein Abstand von einer Sekunde eingehalten werden, was bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h ca. 14 Metern (13.89 Meter gerundet) entspricht (Bundesgerichtsurteil 6B\_1030/2010 vom 22. März 2011, E. 3.3.3). Aus den Aussagen der drei Unfall-beteiligten geht übereinstimmend hervor, dass zur Tatzeit relativ dichter, wenn auch flüssiger Verkehr (Urk. 3/2/2 S. 2; Urk.3/1/2 S. 3; Urk. 3/3/2 S. 3), also wohl typischer abendlicher Stadtverkehr geherrscht hatte. Ausgehend von einer Geschwindigkeit zwischen 30 und 40 km/h hätte der Beschuldigte nach der bundes-gerichtlichen Rechtsprechung demnach einen Mindestabstand zwischen 8.33 und 11.11 Metern einhalten müssen. Dass er diese Vorgabe nicht eingehalten hat, kann ihm aufgrund des Beweisergebnisses - mindestens rund 7 m (vgl. oben) - nicht nachgewiesen werden. Tatsächlich konnte der Beschuldigte denn auch trotz

- 11 - des unerwarteten Bremsmanövers von B. \_\_\_\_\_ sein Fahrzeug rechtzeitig abbremsen, was ebenfalls dafür spricht, dass der Abstand – gerade noch – genügend gewesen sein mag. Abschliessend ist deshalb festzuhalten, dass dem Beschuldigten ein ungenügender Abstand beim Hintereinanderfahren entgegen der Auffassung der Staatsanwaltschaft (Urk. 44 S. 9 f.) nicht nachgewiesen werden kann und er somit vom entsprechenden Vorwurf freizusprechen ist. 3. Abgeben von unnötigen Warnsignalen

### **E. 3**

Dem Beschuldigten wird eine Prozessentschädigung von Fr. 6'000.– für an-waltliche Verteidigung aus der Gerichtskasse zugesprochen. Berufungsanträge: a) Der Staatsanwaltschaft Zürich-Limmat: (Urk. 44)

#### **E. 3.1**

Bei der Würdigung der objektiven Tatschwere der groben Verkehrsregelver-letzung ist zu beachten, dass der Beschuldigte indem er B. \_\_\_\_\_ abdrängte, bis es zur Kollision kam, elementare Sorgfaltspflichten im Strassenverkehr verletzte und dadurch B. \_\_\_\_\_, aber auch sich selber und vor allem seinen Beifahrer D. \_\_\_\_\_, in einem erheblichen Ausmass konkret gefährdete. Da sich die Tat in-nerorts abspielte und zur Tatzeit reger Abendverkehr herrschte, stellte das Ver-halten des Beschuldigten zudem auch eine erhebliche abstrakte Gefährdung der übrigen Verkehrsteilnehmer (Strassenbenützer und Fussgänger) dar. Die beiden Fahrzeuge kamen schliesslich auf einem Fussgängerstreifen zum Stillstand, wo-bei dasjenige von B. \_\_\_\_\_ über den Randstein des Trottoirs geriet (Urk. 7A/5 S. 10). Dass die Kollision lediglich zu Sachschaden an den Fahrzeugen des Be-schuldigten und von

B.\_\_\_\_\_ führte und dabei keine Personen verletzt wurden, ist unter diesen Umständen letztlich bloss dem Zufall zu verdanken. Hinsichtlich des subjektiven Verschuldens fällt ins Gewicht, dass der Beschuldigte seinen Kontrahenten B.\_\_\_\_\_ bewusst abdrängte und in Bezug auf die Kollision zumindest

- 24 - eventualvorsätzlich handelte. Das Motiv für sein gefährliches Manöver kann einzig darin gesehen werden, dass er sich für den vorausgegangenen Schikanestopp von B.\_\_\_\_\_ revanchieren und diesem den Meister zeigen wollte, was niedrige Beweggründe sind und sein Verhalten in keiner Weise entschuldigt. Daraus, dass auch B.\_\_\_\_\_ einen Teil der Verantwortung für diese Eskalation trägt und der sich abzeichnenden Kollision nicht auswich, obwohl er diese kommen sah, kann der Beschuldigte nichts zu seinen Gunsten ableiten. Das Tatverschulden des Beschuldigten in Bezug auf die grobe Verkehrsregelverletzung ist insgesamt als nicht unerheblich zu bezeichnen.

### **E. 3.2**

Der Beschuldigte wurde am tt.mm.1979 geboren, wuchs in der Stadt C.\_\_\_\_\_ auf und ging auch dort zur Schule. In beruflicher Hinsicht machte er erst eine Automechanikerlehre und wechselte später ins Fitness-Business. Seit dem Jahr 2006 führt der Beschuldigte sein eigenes Fitness-Studio. Er ist verheiratet und hat keine Kinder (Urk. 3/2/3 S. 8 und 7; Urk. 39/1; Urk. 43 S. 1 ff.). Der Beschuldigte verdient netto rund Fr. 5'000.– monatlich (Urk. 43 S. 2; Urk. 39/2-4). Die Ehefrau verdient monatlich netto rund Fr. 3'800.– (Urk. 39/1 S. 2). Die Wohnungsmiete (inkl. Akontozahlungen für Nebenkosten) beträgt Fr. 2'510.– pro Monat (Urk. 39/5), die Krankenkasse des Beschuldigten beträgt monatlich rund Fr. 300.– (Urk. 43 S. 3). Aus der Biographie des Angeklagten ergeben sich mit Bezug auf die zu beurteilenden Straftaten weder belastende noch entlastende Momente. Der Beschuldigte ist im Strafregister nicht verzeichnet (Urk. 15/12 und Urk. 35). Auch sein ADMAS-Auszug ist blank (Urk. 15/4 Blatt 3). Die Vorstrafenlosigkeit des Beschuldigten wirkt sich nach neuerer Rechtsprechung des Bundesgerichts nicht strafmindernd aus (BGE 136 IV 1).

### **E. 3.3**

Unter Berücksichtigung all dieser Umstände erscheint eine Ahndung der groben Verkehrsregelverletzung mit einer Geldstrafe von 180 Tagessätzen als angemessen. Da die Geldstrafe bedingt aufgeschoben und mit einer Verbindungsbusse kombiniert wird, welche sich auf die Höhe der Geldstrafe auswirkt (vgl. unten Ziff. 5 -7), steht ihre definitive Höhe an dieser Stelle noch nicht fest.

- 25 - 4. Ausgangspunkt für die Tagessatzberechnung ist das Einkommen, welches dem Täter durchschnittlich an einem Tag zufließt. Abzuziehen ist, was gesetzlich geschuldet ist oder dem Täter wirtschaftlich nicht zufließt, so etwa die laufenden Steuern und die obligatorischen Versicherungsbeiträge (BGE 134 IV 60 E. 6). Ausgehend von den dargestellten finanziellen Verhältnissen (vgl. oben 3.2) erscheint der von Staatsanwaltschaft beantragte Tagessatz von Fr. 90.– als angemessen. 5. Der Beschuldigte hat bis anhin keine Vorstrafen erwirkt. Es darf davon ausgegangen werden, dass er sich durch dieses Verfahren und die auszufällenden Geldstrafe und Busse genügend beeindruckt lassen wird, um sich in Zukunft wohl zu verhalten. Dem Beschuldigten ist daher in Anwendung von Art. 42 Abs. 1 StGB der bedingte Strafvollzug zu gewähren. Die Probezeit ist auf zwei Jahre anzusetzen. 6. Wie bereits erwähnt, ist die bedingt ausgesprochene Strafe mit einer Verbindungsbusse zu kombinieren (vorstehend Ziff. 2). Wie bereits dargelegt wurde, soll die Verbindungsbusse in der Regel betragsmässig nicht

mehr als 20 % der Gesamtstrafmasses ausmachen. Damit Busse und Geldstrafe trotz ihrer unterschiedlichen Bemessung miteinander vergleichbar sind, ist bei der Busse von der jeweiligen Ersatzfreiheitsstrafe auszugehen. Vorliegend erscheint eine Aufteilung in 150 Tage Geldstrafe und 30 Tage Ersatzfreiheitsstrafe (bzw. den betreffenden Bussenbetrag) angemessen. 7. Busse und Ersatzfreiheitsstrafe werden nach dem Verschulden und den finanziellen Verhältnissen des Täters zugemessen (Art. 106 Abs. 3 StGB). Wird neben der Busse eine Geldstrafe ausgefällt, bietet sich die Höhe des Tagessatzes als Schlüssel für die Umwandlung zwischen Busse und Ersatzfreiheitsstrafe an (BGE 134 IV 60 E. 7.3.3.). Den oben ausgeschiedenen 30 Tagen Ersatzfreiheitsstrafe entspricht demnach eine Busse von Fr. 2'700.–. 8. Für die Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Ziff. 1 SVG in Verbindung mit Art. 40 SVG und Art. 29 Abs. 1 VRV, begangen durch unnötiges Licht-

- 26 - hupen, erscheint eine Busse von Fr. 100.–, entsprechend 1 Tag Ersatzfreiheitsstrafe, angemessen. 9. Der Beschuldigte ist demnach mit einer bedingt vollziehbaren Geldstrafe von 150 Tagessätzen zu Fr. 90.– unter Ansetzung einer Probezeit von zwei Jahren sowie einer Busse von insgesamt Fr. 2'800.–, entsprechend 31 Tagen Ersatzfreiheitsstrafe, zu bestrafen. III. Kosten- und Entschädigungsfolgen Der Beschuldigte wird heute zwar in einem Punkt (ungenügender Abstand) freigesprochen. Da dieser Punkt im Gesamtzusammenhang nur von untergeordneter Bedeutung ist, rechtfertigt es sich dennoch, die Kosten der Untersuchung und der ersten Instanz vollumfänglich dem Beschuldigten zu auferlegen. Die Gerichtsbühr für das erstinstanzliche Verfahren ist auf Fr. 1'500.– festzusetzen. Die Kosten des Berufungsverfahrens sind ausgangsgemäss zu drei Vierteln dem Beschuldigten aufzuerlegen und im Übrigen auf die Gerichtskasse zu nehmen. Für seine erbetene Verteidigung im zweitinstanzlichen Verfahren ist dem Beschuldigten eine reduzierte Prozessentschädigung von Fr. 1'000.– zuzusprechen. Es wird erkannt:

#### **E. 3.4**

Es ist somit erstellt, dass der Beschuldigte mindestens einmal die Lichthupe betätigte. Seine oben zitierten Rechtfertigungen lassen dieses Verhalten nicht als Reflexhandlung, sondern als bewusste Reaktion auf das vorangegangene Fahrmanöver von B.\_\_\_\_\_ erscheinen. Auch wenn dieses Fahrmanöver objektiv gefährlich war, weshalb es auch strafrechtlich geahndet wurde, hat seine Beantwortung mit einer Lichthupe nur schon aus zeitlichen Gründen nicht den Charakter einer Warnung, sondern stellt einen nachträglichen Ausdruck der Missbilligung dar, mit dem der Beschuldigte seinem Ärger Luft machte, vergleichbar mit einem Kraftausdruck oder einer entsprechenden Handbewegung. Wie die nachfolgende Eskalation zeigt, hatte dieses Verhalten denn auch nicht den Effekt einer Warnung, sondern wurde von seinem Kontrahenten als Provokation aufgefasst und mit einem Schikanestopp beantwortet. Im feierabendlichen Kolonnenverkehr bestand im Übrigen auch kein Anlass, den Vordermann mit einer Lichthupe darauf aufmerksam zu machen, dass sich hinter ihm noch jemand befand, wie der Beschuldigte geltend macht.

#### **E. 3.5**

In rechtlicher Hinsicht ist das mindestens einmalige Lichthupen des Beschuldigten demnach als unnötiges Warnsignal im Sinne von Art. 40 SVG und Art. 29 Abs. 1 VRV zu qualifizieren. Der Beschuldigte ist deshalb der vorsätzlichen einfachen Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Ziff. 1 aSVG – wel-

- 13 - cher inhaltlich identisch ist mit dem seit 1. Januar 2013 geltenden und somit nicht milderem Art. 90 Abs. 1 SVG (vgl. Art. 2 Abs. 2 StGB) – in Verbindung mit Art. 40 SVG

und Art. 29 Abs. 1 VRV schuldig zu sprechen. 4. Abdrängen von der Strasse

#### **E. 4**

Der Beschuldigte sei der mehrfachen vorsätzlichen groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Ziff. 2 aSVG in Verbindung mit Art. 12 Abs.1 VRV und Art. 44 Abs.1 SVG sowie der vorsätzlichen einfachen Ver-

- 3 - kehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 1 aSVG in Verbindung mit Art. 29 Abs. 1 VRV schuldig zu sprechen.

#### **E. 4.1**

Dem Beschuldigten wird schliesslich (im Wesentlichen) vorgeworfen, dass er in einer späteren Phase – nachdem B.\_\_\_\_\_ wieder auf die rechte Fahrspur ge- wechselt gehabt habe – während ca. drei Sekunden parallel auf etwa gleicher Höhe mit B.\_\_\_\_\_, bzw. etwas weiter vorne leicht versetzt zu diesem gefahren sei. Darauf habe er mit seinem Fahrzeug bewusst und willentlich das Fahrzeug von B.\_\_\_\_\_ abgedrängt, indem er bei einer Geschwindigkeit von ca. 45-50 km/h langsam aber stetig von der linken auf die rechte Fahrspur gewechselt habe, ob- wohl er gewusst habe, dass B.\_\_\_\_\_ auf etwa gleicher Höhe gefahren sei. Auch nachdem der BMW des Beschuldigten den Mazda von B.\_\_\_\_\_ seitlich touchiert habe, habe der Beschuldigte sein Abdrängungsmanöver noch während ca. 5 bis

#### **E. 4.4**

Die Darstellung des Beschuldigten wird durch die Aussagen von D.\_\_\_\_\_ im Wesentlichen gestützt. Auch er gab an, dass er sich die Kollision nur so erklären könne, dass B.\_\_\_\_\_ auf der Strecke der Verzweigung mit der ...strasse "etwas wie ein Überholmanöver versucht" haben müsse (Urk. 3/3/1 S. 4). Die Vorinstanz hat allerdings zutreffend ausgeführt, dass die Aussagen D.\_\_\_\_\_s mit einer ge- wissen Vorsicht zu würdigen sind, nachdem er sich bereits einen Monat nach dem Vorfall anscheinend erst nach Vorlesen seiner am Tatort gemachten Angaben wieder an den Vorfall erinnern konnte (Urk. 33 S. 23 f.). Zudem handelt es sich bei seinen oben zitierten Angaben zum Verhalten von B.\_\_\_\_\_ um reine Mutmas- sungen, die durch keine Wahrnehmungen des Zeugen erhärtet werden und des- halb keine Beweisqualität haben.

- 19 - 4.5.1. Wie bereits erwähnt, kam das unfallanalytische Gutachten des Forensi- schen Instituts Zürich zum Schluss, dass die Darstellung des Beschuldigten aus unfallanalytischer Sicht nicht plausibel sei. Die alleinige Schadenentstehung durch einen Überholversuch von B.\_\_\_\_\_ im kurzen Einmündungstrichter der ...strasse sei aus unfalltechnischer Sicht aufgrund des Gesamtschadenbildes, der Fahrzeu- gendlagen und der örtlichen Gegebenheiten nicht nachvollziehbar (Urk. 7A/5 S. 18). Dagegen seien die Aussagen von B.\_\_\_\_\_ mit den Fahrzeugschäden und insbesondere mit den Fahrzeugendlagen und den daraus abzuleitenden Fahrma- növern vereinbar und unfallanalytisch nachvollziehbar (a.a.O. S. 19). Die gegen den Mazda (B.\_\_\_\_\_s) gerichtete Endlage des BMW (des Beschuldigten), mit ei- ner Winkelabweichung bezüglich der Fahrbahnachse im Uhrzeigersinn nach rechts, weise darauf hin, dass der BMW nicht nach links gelenkt wurde, resp. dass der Beschuldigte A.\_\_\_\_\_ die sich über eine gewisse Zeitspanne erstre- ckende Streifkollision nicht aktiv zu verhindern versucht habe, sondern den Ma- zda nach rechts in die Richtung des Trottoirs gedrängt habe (a.a.O. S. 23). 4.5.2. Wo das Gutachten bestimmte Fragen aus unfallanalytischer Sicht offen lassen muss, können diese Lücken aufgrund des übrigen Beweismaterials befrie- digend geschlossen werden, wie nachstehend zu zeigen ist.

So konnte zwar aufgrund des Schadenbildes (vgl. dazu den Kurzbericht über den Augenschein am Fahrzeug von B.\_\_\_\_\_, Urk. 4/2) nicht festgestellt werden, ob der Umstand, dass das Fahrzeug von B.\_\_\_\_\_ nach der Kollision um den Faktor 1.3 schneller als das Fahrzeug des Beschuldigten fuhr, auf eine Beschleunigung von B.\_\_\_\_\_ oder ein Bremsmanöver des Beschuldigten zurückzuführen war (Urk. 7A/5 S. 20). Aus den entsprechenden Aussagen der beiden Kontrahenten lässt sich jedoch schliessen, dass dies darauf zurückzuführen war, dass der Beschuldigte sofort bremste (Urk. 3/2/2 S. 4; Urk. 3/4 S. 10), während B.\_\_\_\_\_ auch dann nicht wirklich bremste, sondern primär versuchte, mit Gegenlenken eine Kollision mit einem Signalpfosten zu verhindern (Urk. 3/1/2 S. 6). Das gleiche gilt für das angebliche Überholmanöver von B.\_\_\_\_\_ im Einmündungstrichter der ...strasse, auf das sich der Beschuldigte zu seiner Entlastung beruft und welches das Gutachten, wie bereits erwähnt (vgl. oben 4.3.1), nicht

- 20 - gänzlich auszuschliessen vermag (vgl. Urk. 7A/5 S. 14 f. und S. 20). Das Aussageverhalten des Beschuldigten, das oben beleuchtet wurde (vgl. 4.3.1.), entlarvt diese Darstellung jedoch von vornherein als Schutzbehauptung. Hinzu kommt, dass sich dieses Szenario nur bei einer Kollisionsgeschwindigkeit des Beschuldigten von 20 km/h mit der Unfallendlage vereinbaren lässt (Urk. 5/3 S. 6), was nicht mit den übrigen Aussagen übereinstimmt und auch nicht zum Schadenbild passt (Urk. 7A/5 S. 20). Das bedeutet, der Unfall wäre auch bei diesem Szenario nicht zu vermeiden gewesen. Ein erfolgreiches Umfahren hätte demgegenüber vorausgesetzt, dass das Fahrzeug des Beschuldigten praktisch stillgestanden hätte (Urk. 7A/5 S. 15), was eine verschärfte Bedingung darstellt, die von vornherein nicht erfüllt war. Der Einwand der Verteidigung, das Überholmanöver sei nicht erfolgreich gewesen (Urk. 26 S. 14 Ziff. 67; Urk. 45 S. 4 Ziff. 10 und 12), ist daher unbehelflich. Am dargelegten Befund ändert diese Bemerkung des Gutachters nichts. Nicht zu überzeugen vermag auch der weitere Einwand der Verteidigung, wonach das Gutachten von mehreren Kollisionen/Kontakten ausgehe, womit es in Widerspruch gerade zu den übereinstimmenden Aussagen der beiden Fahrzeuglenker (Urk. 45 S. 4 Ziff. 11). Entgegen ihren Ausführungen wird im Gutachten explizit ausgeführt, dass die Hauptbeschädigungen an den Fahrzeugen – in Übereinstimmung mit den Aussagen der Unfallbeteiligten – auch mit nur einer Kontaktpphase erklärbar seien, und deshalb die im Kurzbericht vom 25. März 2011 erwähnte vorläufige Erkenntnis, dass die Beschädigungen an der Seite des Fahrzeugs des Beschuldigten nicht im Zuge einer einzigen kontinuierlichen Streifkollision entstanden sein könnten, nicht zwingend zutreffen müsse (Urk. 7A 5 S. 16). Wenn die Vorinstanz in dieser Situation erhebliche Zweifel am Ablauf des Tathergangs äussert (Urk. 33 S. 30), kann ihr nicht gefolgt werden. Was aufgrund des dargestellten Beweisergebnisses verbleibt, sind keine erheblichen und unüberwindbaren Zweifel, sondern lediglich Restzweifel, welche nichts an der Überzeugung ändern, dass sich der Sachverhalt im Wesentlichen so zugetragen hat, wie in der Anklageschrift behauptet wird, nämlich, dass die beiden Fahrzeuge – im Rahmen des noch andauernden Überholmanövers des Beschuldigten und bei ei-

- 21 - ner Geschwindigkeit von 30 km/h oder mehr (vgl. dazu Urk. 7A/5 S. 18; Urk. 5/3 S. 5; Urk. 43 S. 6) – leicht versetzt nebeneinander fuhren und der Beschuldigte langsam aber stetig von der linken auf die rechte Fahrbahn wechselte, derweil B.\_\_\_\_\_ auf etwa gleicher Höhe fuhr. Darauf kam es im Gebiet des Einmündungstrichters der ...strasse zu einer seitlichen Kollision, wobei die beiden Fahrzeuge ihre Fahrt noch kurze Zeit fortsetzten, bis sie zum Stillstand kamen. 4.5.3. Aufgrund der dokumentierten Vorgeschichte - "die

beiden Herren hatten ja schon zuvor miteinander zu tun", wie sich der Verteidiger von B.\_\_\_\_\_ in seinem Plädoyer vor erster Instanz ausdrückte (Urk. 41 [Beizugsakten SB120502] Prot. I S. 9) - kann ausgeschlossen werden, dass der Beschuldigte nicht bemerkte, dass sich B.\_\_\_\_\_ neben und nicht hinter ihm befand, als er nach rechts hinüberzog. Eine solche Unachtsamkeit wird vom Beschuldigten im Übrigen auch ausdrücklich ausgeschlossen (Urk. 3/2/2 S. 10; Urk. 43 S. 8). Auch wenn er darauf vertraut haben mag, dass B.\_\_\_\_\_ nachgeben und sich zurückfallen lassen werde, nahm er die damit verbundene Gefährdung, die sich in der Folge mit der Streifkollision auch realisierte, zumindest in Kauf. 5. Die Anklage wertet das Verhalten des Beschuldigten als grobe Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Ziff. 2 aSVG in Verbindung mit Art. 44 Abs. 1 SVG (Urk. 17 S. 3). Gemäss Art. 44 SVG darf der Fahrzeuglenker auf Strassen, die für den Verkehr in gleicher Richtung in mehrere Fahrstreifen unterteilt sind, seinen Streifen nur verlassen, wenn er dadurch den übrigen Verkehr nicht gefährdet. Eine grobe Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Ziff. 2 aSVG (bzw. nach neuer Systematik seit 1. Januar 2013: Art. 90 Abs. 2 SVG) ist dann zu bejahen, wenn der Täter eine wichtige Verkehrsvorschrift in objektiv schwerer Weise missachtet und die Verkehrssicherheit erheblich gefährdet, wobei subjektiv mindestens grobe Fahrlässigkeit vorliegen muss (Giger, Komm. SVG Art. 90 N 11). Es bedarf keiner weiteren Ausführungen, dass der Beschuldigte – indem er beim Wechsel vom linken auf den rechten Fahrstreifen den leicht versetzt hinter ihm fahrenden B.\_\_\_\_\_ bewusst und willentlich abdrängte, bis es zur Kollision kam –

- 22 - den Tatbestand von Art. 90 Ziff. 2 aSVG in Verbindung mit Art. 44 Abs. 1 SVG erfüllt hat, weshalb er entsprechend schuldig zu sprechen ist. III. Strafpunkt 1. Vorliegend hat sich der Beschuldigte sowohl der groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Ziff. 2 aSVG in Verbindung mit Art. 44 Abs. 1 SVG, als auch der einfachen Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Ziff. 1 aSVG in Verbindung mit Art. 40 SVG und Art. 29 Abs. 1 VRV schuldig gemacht. 2. Art. 90 Ziff. 2 aSVG sieht als Sanktion Freiheitsstrafe von bis zu drei Jahren oder eine Geldstrafe vor. Strafschärfungs- oder Strafmilderungsgründe sind keine ersichtlich, weshalb sich ein theoretischer Strafrahmen von einem Tagessatz Geldstrafe bis zu drei Jahren Freiheitsstrafe ergibt. Gemäss Art. 34 Abs. 1 StGB kann eine Geldstrafe höchstens 360 Tagessätze betragen. Im gemeinsamen Anwendungsbereich kommt der Geldstrafe gegenüber der Freiheitsstrafe grundsätzlich der Vorrang zu. Die Zahl der Tagessätze ist nach dem Verschulden des Täters zu bestimmen. Die Höhe des Tagessatzes ist nach den persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen des Täters im Zeitpunkt des Urteils, namentlich nach Einkommen und Vermögen, Lebensaufwand, allfälligen Familien- und Unterstützungspflichten sowie nach dem Existenzminimum zu bestimmen. Um der Warnwirkung der auszusprechenden Strafe Nachdruck zu verleihen, kann eine bedingt auszusprechende Geldstrafe gemäss Art. 42 Abs. 4 StGB überdies mit einer Busse nach Art. 106 StGB verbunden werden. Im vorliegenden Fall ist eine bedingte Geldstrafe auszusprechen (hinten Ziff. 5). Aus spezialpräventiven Gründen sowie um dem Beschuldigten das Unrecht seiner Tat deutlich vor Augen zu führen, ist zusätzlich eine Busse im Sinne von Art. 42 Abs. 4 StGB zu verhängen. Dabei ist zu beachten, dass die Kombination der beiden Strafen dem Verschulden des Beschuldigten entspricht, was bedeutet, dass die ursprünglich festgesetzte verschuldensadäquate Geldstrafe entsprechend zu reduzieren ist (BGE 134 IV 1 E. 4.5). Um dem akzessorischen Charakter der Verbindungsstrafe ge-

- 23 - recht zu werden, erscheint es sachgerecht, die Obergrenze grundsätzlich auf einen Fünftel beziehungsweise 20 % festzulegen (BGE 135 IV 188 E. 3.4.4.). Auf Grund der heute zusätzlich zu sanktionierenden Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Ziff. 1 aSVG in Verbindung mit Art. 40 SVG und Art. 29 Abs. 1 VRV ist zudem eine Übertretungsbusse auszusprechen. Bestimmt es das Gesetz nicht anders, so beträgt die Maximalhöhe einer Busse Fr. 10'000.– (Art. 106 Abs. 1 StGB). Bei der Bemessung der Busse ist der finanziellen Leistungsfähigkeit des Täters Rechnung zu tragen. Innerhalb des massgeblichen Strafrahmens ist die konkrete Strafe nach dem Verschulden des Täters zu bemessen. Dabei werden das Vorleben und die persönlichen Verhältnisse sowie die Wirkung der Strafe auf das Leben des Täters berücksichtigt (Art. 47 Abs. 1 StGB). Das Verschulden wird nach der Schwere der Verletzung oder Gefährdung des betroffenen Rechtsguts, nach der Verwerflichkeit des Handelns, den Beweggründen und Zielen des Täters sowie danach bestimmt, wie weit der Täter nach den inneren und äusseren Umständen in der Lage war, die Gefährdung oder Verletzung zu vermeiden (Art. 47 Abs. 2 StGB).

#### **E. 5**

Er sei mit einer Geldstrafe von 270 Tagessätzen zu Fr. 90.– sowie einer Busse von Fr. 3'900.– schuldig zu sprechen.

#### **E. 6**

Es sei der bedingte Strafvollzug unter Ansetzung einer Probezeit von 2 Jahren zu gewähren.

#### **E. 7**

Es sei eine Ersatzfreiheitsstrafe von 39 Tagen bei schuldhafter Nichtbezahlung der Busse festzusetzen.

#### **E. 8**

Es seien dem Beschuldigten die Kosten aufzuerlegen. b) Des Beschuldigten: (Urk. 45) 1. Das Urteil des Einzelgerichts des Bezirksgerichts Zürich vom 27. Juni 2012 sei in allen Punkten zu bestätigen. 2. Alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten der Staatskasse.

- 4 - Das Gericht erwägt: I. Prozessuales 1. Am 30. März 2012 erhob die Staatsanwaltschaft Zürich - Limmat Anklage gegen den Beschuldigten wegen Widerhandlungen gegen das SVG, begangen am 1. November 2010 (Urk. 17). 2. Am 27. Juni 2012 sprach ihn das Einzelgericht der 1. Abteilung des Bezirksgerichts Zürich von den eingeklagten Vorwürfen vollumfänglich frei (Urk. 33). 3. Die Staatsanwaltschaft meldete mit Eingabe vom 29. Juni 2012 Berufung an (Urk. 29). Die begründete Ausfertigung des vorinstanzlichen Entscheids erhielt sie am 5. September 2012 (Urk. 32/1). Am 18. September 2012 reichte sie innert Frist die Berufungserklärung ein. Demnach verlangt sie einen Schuldspruch gemäss Anklage und die Bestrafung des Beschuldigten mit einer bedingten Geldstrafe von 270 Tagessätzen zur Fr. 90.– sowie einer Busse von Fr. 3'900.– (Urk. 34; Urk. 44 S. 1). Der Beschuldigte beantragt die Bestätigung des vorinstanzlichen Urteils (Urk. 45 S. 2; Prot. II S. 4). 4. Die Vorinstanz hat zutreffend ausgeführt, dass die an den Beschuldigten gerichteten Vorwürfe in der Anklageschrift vom 30. März 2012 genügend genau umschrieben werden und eine Verletzung des Anklageprinzips deshalb entgegen der Auffassung der Verteidigers zu verneinen ist. Dieser erklärte im Rahmen des Berufungsverfahrens, dass er an seinem vor Vorinstanz gehaltenen Plädoyer voll-

umfänglich festhalte (Urk. 45 S. 2), machte aber zu diesem Thema keine ergänzenden Ausführungen. Aus diesem Grund erübrigen sich Weiterungen zu den erstinstanzlichen Erwägungen, auf welche vollumfänglich verwiesen werden kann (Urk. 33 S. 3 f.; Art. 82 Abs. 4 StPO).

- 5 - II. Sachverhalt und rechtliche Würdigung 1. Vorbemerkungen

### E. 10

Sekunden fortgesetzt, bis die beiden Fahrzeuge bei der Einmündung der ...strasse zum Stillstand gekommen seien. Diese Kollision sei vom Beschuldigten beabsichtigt gewesen bzw. sei von ihm durch sein rücksichtsloses und skrupelloses Verhalten zumindest billigenderweise in Kauf genommen worden (Urk. 17 S. 3). 4.2.1. Die Anklage stützt sich auf die Aussagen von B.\_\_\_\_\_. Dieser sagte aus, dass der Beschuldigte ihn links überholt habe, wobei sie während rund 3 Sekunden parallel auf gleicher Höhe gefahren seien bis der Beschuldigte dann "immer mehr, aber langsam nach rechts" auf seinen Fahrstreifen gedrängt habe (Urk. 3/1/1 S. 3; bestätigt in Urk. 3/1/2 S. 2 und 6 und Urk. 3/4 S. 4 und 5). Obwohl er bemerkt habe, dass der Beschuldigte immer weiter nach rechts dränge, sei er (B.\_\_\_\_\_) einfach weitergefahren und habe nicht gebremst, weil er gedacht habe, dass der Beschuldigte "sicher von sich aus aufhören würde", da er "zu so einem schönen Auto sicher Sorge tragen würde" (Urk. 3/1/1 S. 3), bzw. ihn "auch ein wenig foppen" wolle (Urk. 3/1/2 S. 5 und Urk. 3/4 S. 4). B.\_\_\_\_\_ gab weiter an, dass er (B.\_\_\_\_\_) auch nach der Kollision "nicht wirklich gebremst" habe und der Beschuldigte ihn "immer mehr auf die Seite gedrängt" habe. Als er (B.\_\_\_\_\_)

- 14 - einen Strassenpfosten (Kandelaber) gesehen habe, habe er dann sogar noch nach links gegenlenken müssen, um nicht in den Pfosten zu fahren. Von der Kollision bis zum Stillstand habe es etwa 5 bis 10 Sekunden gedauert (Urk. 3/1/2 S. 6 und 7; im Wesentlichen bestätigt in Urk. 3/4 S. 4 f.) Die Vorinstanz hat überzeugend festgehalten, dass B.\_\_\_\_\_ den Ablauf grundsätzlich konstant und detailliert schilderte (Urk. 33 S. 26). Ergänzend ist festzuhalten, dass für seine Darstellung des äusseren Ablaufs auch spricht, dass er sich damit auch selber belastete: Dass er auf das (von ihm geltend gemachte) Abdrängen des Beschuldigten nicht mit Abbremsen reagierte (was die normal zu erwartende und auch gebotene Reaktion dargestellt hätte), sondern seinen Kurs gehalten habe in der Annahme, dass der Beschuldigte ihn einfach etwas "foppen" wolle und sein schönes Auto schon nicht kaputtmachen würde, lässt letztlich keinen anderen Schluss zu, als dass er selber letztlich die Kollision nicht zu vermeiden trachtete, sondern es bewusst darauf ankommen liess. An der Schlusseinsicht vom 30. Mai 2012 sowie anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung vom 10. August 2012 anerkannte B.\_\_\_\_\_ im Rahmen des ihn betreffenden Strafverfahrens gar ausdrücklich den an ihn gerichteten Vorwurf, dass er trotz Wahrnehmung des auf die rechte Fahrspur drängenden Fahrzeuglenkers A.\_\_\_\_\_ seine Geschwindigkeit von rund 45 km/h bewusst und gewollt beibehalten habe, anstatt zur Verhinderung einer Kollision abzubremsen, weswegen er in erster Instanz der einfachen Verkehrsregelverletzung schuldig gesprochen wurde (Urk. 40/25 S. 7 mit Verweis auf Urk. 40/3/1/3 S. 2 f., Urk. 40/18 S. 4 und 6 sowie Prot. I S. 13 und 14 der Beizugsakten SB 120502). Auch wenn er inzwischen mit Berufungserklärung vom 3. Dezember 2012 im Nachhinein einen Freispruch fordert (Urk. 40/27 S. 2), sprechen diese selbstbelastenden Aussagen B.\_\_\_\_\_s grundsätzlich für die Glaubhaftigkeit seiner Darstellung. Hinzu kommt, dass das vom Forensischen Institut Zürich erstellte unfallanalytische Gutachten vom 11. Januar 2012 (Urk. 7A/5) die Darstellung von B.\_\_\_\_\_ tendenziell stützt. Die Gutachter

führen aus, dass die vom Beschuldigten B.\_\_\_\_\_ vorgetragene Version aufgrund der Fahrzeugschäden sowie der abgewinkelten Endlage des BMW gut zu den Akten bzw. zu den im Rahmen des Gutachtens

- 15 - vorgenommen zusätzlichen Untersuchungen anhand der Akten passen würden (Urk. 7A/5 S. 19). Unter anderem wurde festgehalten, dass die Aussage von B.\_\_\_\_\_, dass er nicht gebremst habe, weil er nicht gedacht habe, dass der BMW-Lenker das Abdrängmanöver vollenden würde, aus unfallanalytischer Sicht insofern plausibel sei, als sie mit den zur Erzeugung des Gesamtschadenbildes erforderlichen Fahrmanövern zwanglos vereinbar sei (Urk. 7A/5 S. 18). 4.2.2. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Darstellung von B.\_\_\_\_\_ zum äusseren Unfallhergang grundsätzlich glaubhaft erscheint. Seltsam erscheint zwar seine Schilderung, dass der Beschuldigte nach dem Überholen des Busses zuerst hinter ihm auf die rechte Spur gewechselt habe, um anschliessend wieder auf die linke Spur zu wechseln und ihn zu überholen (vgl. Urk. 3/1/1 S. 2 A. 12; Urk. 3/1/2 S. 2; Urk. 3/4 S. 13 f.), wofür es ansonsten keine Anhaltspunkte in den Akten gibt (vgl. Urk. 43 S. 7 f.). Das betrifft jedoch nicht das eigentliche Kerngeschehen und schmälert deshalb die Glaubhaftigkeit seiner diesbezüglichen Aussagen nicht. Entgegen der Argumentation der Verteidigung (Urk. 45 S. 8 Ziff. 36) steht sodann die – sehr wohl protokollierte – Aussage von B.\_\_\_\_\_ "Darauf fuhr A.\_\_\_\_\_ links an mir vorbei" nicht im Widerspruch zu seiner Gesamtdarstellung, fügte er unmittelbar an diesen Satz doch an, dass der Beschuldigte (danach) etwa 1 Meter ver- setzt neben ihm gefahren sei und begonnen habe, nach rechts hinüber zu ziehen (Urk. 3/4 S. 3). Wie gezeigt, muss davon ausgegangen werden, dass B.\_\_\_\_\_ bereits im Vorfeld der Kollision zwei unvorsichtige und gefährliche Fahrmanöver ausführte (vgl. vor- stehend Ziff. 2.2.1. zu dessen Ausscher- und Bremsmanöver). B.\_\_\_\_\_ legte of- fensichtlich ein riskantes und teilweise auch aggressives Fahrverhalten an den Tag, von dem er offenbar auch nicht abrückte, als die unmittelbare Gefahr einer Kollision für ihn klar erkennbar gewesen sein musste. Zu diesem Fehlverhalten steht er jedoch. Die von der Vorinstanz erwähnte Hypothese (Urk. 33 S. 26), dass er mit den Belastungen des Beschuldigten allenfalls versucht haben könnte, sein eigenes Fahrverhalten zu beschönigen, entbehrt der Grundlage. 4.3.1. Der Beschuldigte bestreitet, den Unfallgegner B.\_\_\_\_\_ abgedrängt zu ha- ben. Seiner Darstellung nach soll es deswegen zur Kollision gekommen sein, weil

- 16 - B.\_\_\_\_\_ – nachdem der Beschuldigte seinen Spurwechsel bereits abgeschlossen gehabt habe – sein Fahrzeug beschleunigt habe und ihn über den Einmündungs- trichter der ...strasse erfolglos habe rechts überholen wollen. Zu Beginn der polizeilichen Befragung vom 1. November 2010 gab der Beschul- digte an, dass er an B.\_\_\_\_\_ vorbeigefahren und auf die rechte Spur eingespurt sei, als B.\_\_\_\_\_ zu beschleunigen begonnen habe und ihn rechts habe überholen wollen. Er (der Beschuldigte), habe zuerst gar nicht verstanden, was B.\_\_\_\_\_ ha- be machen wollen. B.\_\_\_\_\_ habe voll beschleunigt und sei in sein Fahrzeug ge- fahren (Urk. 3/2/1 S. 1). Demgegenüber erklärte er auf späteres Nachfragen in- nerhalb derselben Befragung, dass er an B.\_\_\_\_\_ vorbeigefahren sei, nach einem Blick in den Seitenspiegel gesehen habe, dass dieser hinter ihm sei, und dann die Spur gewechselt habe. Ob dieser beschleunigt habe, könne er nicht sagen; er (der Beschuldigte) sei auf seiner Spur gefahren, und dann habe es "geräbelt". Ir- gendwie müsse B.\_\_\_\_\_ versucht haben, ihn zu überholen. Wie genau B.\_\_\_\_\_ ihn von rechts habe überholen wollen, könne er nicht sagen. Wo genau er B.\_\_\_\_\_ wahrgenommen habe, könne er nicht so genau sagen. Es habe gehol- pert und gleichzeitig habe er nach rechts geschaut. In den Spiegeln habe er nichts

wahrgenommen (a.a.O. S. 3 f.). Bei diesen Erstaussagen des Beschuldigten fällt eine gewisse Unstimmigkeit auf: Während seine ersten Angaben so zu interpretieren sind, dass er das Beschleunigungsmanöver B. \_\_\_\_\_s beobachtet und sich dabei gefragt habe, was dieser damit vorhabe, gibt er mit seinen späteren Aussagen zu verstehen, dass er B. \_\_\_\_\_ nach dem Überholen quasi aus den Spiegeln verloren habe, und dessen Beschleunigen nicht wahrgenommen habe. In den späteren Einvernahmen brach- te der Beschuldigte dann allerdings konstant vor, dass er B. \_\_\_\_\_ erst wieder im Zeitpunkt der Kollision wahrgenommen habe und machte geltend, dass er dessen Beschleunigen und Überholmanöver nicht gesehen habe, sich indes die Kollision nicht anders erklären könne (Urk. 3/2/2 S. 7, 8 und 9; Urk. 3/4 S. 9, 10 und 11), weshalb dieser anfänglichen Unstimmigkeit letztlich keine allzu grosse Bedeutung beigemessen werden kann. Weiter fällt auf, dass seine Aussagen zu diesem Vor- fall – im Unterschied zu seinen Aussagen betreffend die vorhergehenden Ge-

- 17 - scheinisse rund um das Ausscher- und das Abbremsmanöver des Beschuldigten – grösstenteils vage und stereotyp bleiben (vgl. z.B. Urk. 3/2/1 S. 4: "irgendwie", "wie genau kann ich nicht sagen", "das kann ich nicht so genau sagen" und Urk. 3/2/2 S. 2: "das weiss ich nicht mehr genau"). Auch bei den weiteren Einver- nahmen blieb der Beschuldigte auffallend pauschal und vage in seinen Aussagen und beschränkte sich in der Regel darauf, seine ihm vorgehaltenen früheren Aus- sagen zu bestätigen, worauf schon die Vorinstanz aufmerksam gemacht hatte (Urk. 33 S. 22). Eine solch detailarme Beschreibung eines Unfallereignisses, wel- ches doch ein einschneidendes Erlebnis dargestellt haben dürfte, wirkt nicht sehr überzeugend. Auffällig bleibt sodann ein grösserer Widerspruch in seiner Darstellung. Der Be- schuldigte behauptete erstmals anlässlich der Befragung vor Vorinstanz, er sei vor der Kollision "mit 20 bis 30 km/h" unterwegs gewesen (Urk. 27 S. 3), derweil er in den zum Ereignis zeitnahen Einvernahmen vom 1. November 2010 und 4. März 2011 konstant – und in grundsätzlicher Übereinstimmung zu den Ge- schwindigkeitsangaben von B. \_\_\_\_\_ – angab, eine Geschwindigkeit von unter 50 km/h eingehalten zu haben (Urk. 3/2/1 S. 3 Nr. 18: "ca. 40-45 km/h"; Urk. 3/2/2 S. 8: "unter 50 km/h"; ebenso wieder heute, vgl. Urk. 43 S. 6), bzw. etwas später, am 7. Juli 2011, ausführte, sich an die gefahrene Geschwindigkeit nicht mehr erin- nern zu können (Urk. 3/4 S.10). Erst in der Schlusseinvernahme vom 16. März 2012 machte er geltend, er gehe davon aus, dass die Geschwindigkeitseinschät- zung von B. \_\_\_\_\_ nicht korrekt sei und begründete dies damit, dass laut dem (seit dem 1. März 2012 vorliegenden) unfallanalytischen Gutachten nicht gänzlich ausgeschlossen werden könne, dass er lediglich 20 km/h gefahren sei (Urk. 3/2/3 S. 2 f.). Vor dem Hintergrund dieser Aussagenentwicklung ist die späte Korrektur des Beschuldigten vor Vorinstanz als eine taktisch motivierte Schutzbehauptung zu werten, mit der er offenbar versuchte, seine Darstellung mit dem Ergebnis des inzwischen eingeholten Gutachtens in Einklang zu bringen. Tatsächlich aber hält das Gutachten fest, dass ein Überholmanöver B. \_\_\_\_\_s über den Einmündungstrichter der ...strasse aus unfalltechnischer Sicht aufgrund des Gesamtschadenbildes, der Fahrzeugendlagen und der örtlichen Gegebenhei-

- 18 - ten nicht nachvollziehbar sei (Urk. 7A/5 S. 18). Die vom Beschuldigten vorgetra- gene Version lasse sich insbesondere nicht mit der klar eruierten Winkelabwei- chung seines BMW in der Endlage vereinbaren, welche weder auf einen vor dem Ereignis abgeschlossenen Spurwechsel des BMW noch auf die Absicht, eine Kol- lision zu vermeiden, schliessen lasse (a.a.O. S. 17). Zutreffend ist zwar, dass die Gutachter die

Möglichkeit eines Überholmanöver B. \_\_\_\_\_s "aus rein kinematischer Sicht" (a.a.O. 19) nicht gänzlich ausschliessen konnten; dies indes explizit "nur bei einer Geschwindigkeit von unterhalb ca. 20 km/h" (a.a.O. S. 17). Wie gezeigt, weisen indes die Aussagen der Unfallbeteiligten auf ein um rund das Doppelte höheres Geschwindigkeitsniveau hin und hat der Beschuldigte seine Geschwindigkeitsangaben erst nach Kenntnis des Gutachtens nach unten korrigiert. Im Gutachten wird zudem ausgeführt, dass selbst wenn von einer Geschwindigkeit des Beschuldigten von maximal 20 km/h ausgegangen würde, die spezifische Schadenscharakteristik nur schwerlich mit einem solchen Geschwindigkeitsniveau vereinbar wäre (a.a.O. S. 20). Dazu später mehr (unten 4.5.2).

4.3.2. Insgesamt ist deshalb das zurückhaltende, teils ausweichende und (in einem Punkt) klar widersprüchliche Aussageverhalten des Beschuldigten ein Indiz dafür, dass er versucht gewesen sein könnte, eigenes Fehlverhalten während seines (eigenen) Überholmanövers zu verheimlichen. Die Aussagen des Beschuldigten sind deshalb mit grosser Vorsicht zu würdigen.

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