

ZH_OBERGERICHT SB170053 vom 12. Mai 2017

ZH Obergericht, 2017-05-12, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_obergericht_SB170053

FR: ZH_OBERGERICHT SB170053 du 12 mai 2017

IT: ZH_OBERGERICHT SB170053 del 12 maggio 2017

Erwägungen

E. 1

Vorinstanzliches Urteil

E. 1.1

Die tat- und täterangemessene Strafe ist grundsätzlich innerhalb des ordentlichen Strafrahmens der anzuwendenden Strafbestimmung festzusetzen. Dieser Rahmen ist vom Gesetzgeber in aller Regel sehr weit gefasst worden, um sämtlichen konkreten Umständen Rechnung zu tragen. Vorliegend drängt sich – mit der Vorinstanz (Urk. 34 E. III.1.2.) – keine Erweiterung des ordentlichen Strafrahmens auf.

E. 1.2

Der massgebende ordentliche Strafrahmen für eine grobe Verletzung der Verkehrsregeln nach Art. 90 Abs. 2 SVG reicht von einem Tagessatz Geldstrafe bis zu drei Jahren Freiheitsstrafe. 2. Strafzumessungsfaktoren Seitens der Vorinstanz wurden die zu den Kriterien der Strafzumessung nötigen theoretischen Ausführungen gemacht. Darauf und auf die aktuelle Rechtsprechung des Bundesgerichts zum Thema (BGE 136 IV 55 E. 5.4. ff.; 135 IV 130 E. 5.3.1; 132 IV 102 E. 8.1; je mit Hinweisen) kann vorab verwiesen werden. Zutreffend wurde auch festgehalten, dass zwischen der Tat- und Täterkomponente - 17 - sowie der objektiven und subjektiven Tatschwere zu unterscheiden ist (s. Urk. 34 E. III.2.; Art. 82 Abs. 4 StPO).

E. 1.3

Demgegenüber bestreitet der Beschuldigte den weiteren, ihm vorgeworfenen Anklagesachverhalt. Er anerkennt nicht, dass seine damalige Fahrweise nicht zu rechtfertigen ist und dass dadurch die Gefahr entstanden sei, dass der Beschuldigte bei überraschendem Bremsen des vor ihm fahrenden Personewagens nicht in der Lage gewesen wäre, rechtzeitig anzuhalten, womit er die konkrete Gefahr einer Auffahrkollision mit dem voranfahrenden Fahrzeug bestreitet. Ebenso bestreitet der Beschuldigte, dass seine Mitfahrerin, die Insassen des voranfahrenden Fahrzeugs sowie andere, auf die potentielle Unfallstelle auffahrende oder in deren Bereich fahrende Verkehrsteilnehmer, an Leib und Leben gefährdet worden wären bzw. dass er dies als Folge seiner Fahrweise zumindest in Kauf genommen habe (Urk. 4 S. 2 ff.; Urk. 25 S. 5 ff.; Urk. 48 S. 10; Prot. I S. 13 ff.; Prot. II S. 14).

E. 1.4

Seitens des Beschuldigten wurde insbesondere geltend gemacht, dass der in seinem Fahrzeug eingebaute und immer eingeschaltete Abstandsregeltempomat ausschliesslich einen Abstand zulasse, welcher es dem Auto aufgrund des stets eingeschalteten Bremsassistenten noch erlaube, rechtzeitig anzuhalten. Teilweise werde der Abstand

unterschritten und dann wieder vergrössert, um den Verkehr flüssig zu halten. Wenn eine abrupte Abstandsunterschreitung stattfindet, leitet das System im letzten Moment, der noch möglich sei, um die Kollision zu vermeiden, allenfalls gegen den Willen des Fahrers eine Vollbremsung ein. Deshalb gehe von diesem Fahrzeug auch bei einem geringen Abstand zum Vorderwagen keine Gefahr für eine Kollision aus. Das System reagiere weitaus schneller als mit einer Reaktionszeit von 0.6 Sekunden. Die Systeme wären nicht zugelassen worden, wenn sie nicht die notwendige Sicherheit gewährleisten würden. Bei einer Geschwindigkeit von 100 km/h betrage der Minimalabstand etwa zwischen 7 und 10 Metern, womit man sich noch im grünen Bereich befindet. In der konkreten Situation habe er vom System eine Warnmeldung erhalten, es sei rot geworden und habe "gegongt" (Urk. 4 S. 6 f.; Urk. 25 S. 13 ff.; Prot. I S. 13 ff.). Er habe den vom Bundesgericht vorgeschriebenen Abstand von 1/6 Tacho auch eingehalten (Urk. 4 S. 7), woraufhin er sich widerspricht, indem er zu Protokoll gab, dass er den Abstand nicht unterschritten hätte, hätte er die Systeme nicht im Auto (Urk. 4 S. 7). Ferner rechtfertigt der Beschuldigte den Abstand von 7.1 bis 10.9 Metern

- 10 - zum vorausfahrenden Auto damit, dass dies die einzige, letzte verbleibende Möglichkeit nach einer Abfolge von anderen Möglichkeiten gewesen sei, um den Fahrer vor ihm abzuhalten, sich weiterhin strafrechtlich relevant zu verhalten (Prot. I S. 19 ff.). Anlässlich der heutigen Berufungsverhandlung wiederholte der Beschuldigte im Wesentlichen die früheren Vorbringen (Urk. 48 S. 10-18; Prot. II S. 9-16).

E. 1.5

Bei den Akten liegen die Aussagen des Beschuldigten vor Staatsanwaltschaft vom 9. Februar 2016 (Urk. 4), diejenigen im Rahmen der Hauptverhandlung vor Vorinstanz vom 31. Oktober 2016 (Prot. I S. 12 ff.) wie die anlässlich der heutigen Berufungsverhandlung gemachten (Prot. II S. 9-16), seine schriftliche Stellungnahme zum Gutachten vom 30. Juni 2016 (Urk. 5/9), seine Ausführungen im Parteivortrag anlässlich der vorinstanzlichen Hauptverhandlung (Urk. 25 S. 5 ff.) wie der heutigen Berufungsverhandlung (Urk. 48 S. 9-18), die polizeiliche Videoaufnahme der Fahrt des Beschuldigten (Urk. 2) sowie das Gutachten des Forensischen Instituts Zürich über die Auswertung der SatSpeed-Videoaufzeichnung mit Einbezug einer Vergleichsstudie des ADAC betreffend Notbremssystemen (Urk. 5/6 bzw. Urk. 6/5) vom 26. Mai 2016 (Urk. 6/10). Seitens der Vorinstanz wurden im Übrigen die wesentlichen Aussagen des Beschuldigten korrekt wiedergegeben und die in der ADAC-Studie und im Gutachten des Forensischen Instituts Zürich hervorgehenden massgebenden Erläuterungen und Schlussfolgerungen zutreffend geschildert, weshalb – um unnötige Wiederholungen zu vermeiden – vollumfänglich auf die entsprechenden Ausführungen (Urk. 34 E. II.1.4. S. 10-12) verwiesen werden kann. Soweit erforderlich, wird nachfolgend im Rahmen der rechtlichen Würdigung noch näher auf die erwähnten Beweismittel eingegangen.

E. 1.6

Am 24. März 2017 ergingen die Vorladungen an die Staatsanwaltschaft und den Beschuldigten zur heutigen Berufungsverhandlung (vgl. Urk. 43).

E. 2

Rückweisung des Verfahrens

E. 2.1

Nach Art. 90 Abs. 2 SVG macht sich strafbar, wer durch grobe Verletzung von Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt. Der objektive Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung von Art. 90 Abs. 2 SVG ist erfüllt, wenn der Täter eine wichtige Verkehrsvorschrift in objektiv schwerer Weise missachtet und die Verkehrssicherheit ernstlich

- 11 - gefährdet. Eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer ist bereits bei einer erhöhten abstrakten Gefährdung gegeben. Diese bedingt die naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung oder Verletzung. Subjektiv erfordert der Tatbestand ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend verkehrsregelwidriges Verhalten, d.h. ein schweres Verschulden, bei fahrlässigem Handeln mindestens grobe Fahrlässigkeit (BGE 131 IV 133 E. 3.2 mit Hinweisen).

E. 2.2

Gemäss Art. 34 Abs. 4 SVG ist gegenüber allen Strassenbenützern ausreichender Abstand zu wahren, namentlich beim Kreuzen und Überholen sowie beim Neben- und Hintereinanderfahren. Der Fahrzeugführer hat beim Hintereinanderfahren einen ausreichenden Abstand zu wahren, so dass er auch bei über-raschendem Bremsen des voranfahrenden Fahrzeugs rechtzeitig halten kann (Art. 12 Abs. 1 der Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 [VRV; SR 741.11]). Was unter einem "ausreichenden Abstand" im Sinne von Art. 34 Abs. 4 SVG zu verstehen ist, hängt von den gesamten Umständen ab. Dazu gehören unter anderem die Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse sowie die Beschaffenheit der beteiligten Fahrzeuge. Die Rechtsprechung hat keine allgemeinen Grundsätze zur Frage entwickelt, bei welchem Abstand in jedem Fall, d.h. auch bei günstigen Verhältnissen, eine einfache Verkehrsregelverletzung anzunehmen ist. Im Sinne von Faustregeln wird für Personenwagen auf die Regel "halber Tacho" und die "Zwei-Sekunden"-Regel abgestellt (zum Ganzen BGE 131 IV 133 E. 3.1 mit Hinweisen). Diese Distanz entspricht ungefähr der Anhaltstrecke bei plötzlichem ordnungsgemäsem Bremsen und Anhalten des voraus-fahrenden Personenwagens (BGE 104 IV 192 E. 2b). Für die Beurteilung, ob eine grobe Verkehrsregelverletzung anzunehmen ist, wird auf Autobahnen als Richtschnur die Regel "1/6-Tacho" bzw. Abstand von 0,6 Sekunden herangezogen (BGE 131 IV 133 E. 3.2.2; Urteile 6B_92/2015 vom 27. Mai 2015 E. 1.3.1.; 6B_593/2013 vom 22. Oktober 2013 E. 2.3.2; 6B_127/2012 vom 3. September 2012 E. 3.1; 6B_1014/2010 vom 12. Mai 2011 E. 3.5; je mit Hinweis).

E. 2.3

Gestützt auf die aktuelle bundesgerichtliche Rechtsprechung ist die Annahme einer groben Verkehrsregelverletzung durch ungenügenden Abstand beim Hintereinanderfahren (Art. 90 Abs. 2 i.V.m. Art. 34 Abs. 4 SVG) bei einem

- 12 - Abstand von 12 Metern über eine Distanz von 1'000 Metern bei einer Geschwindigkeit von 90 km/h nicht zu beanstanden (vgl. Urteil 6B_92/2015 vom 27. Mai 2015).

E. 2.4

Wie bereits seitens der Vorinstanz zutreffend dargelegt wurde (Urk. 34 E. II.2.2.2.), fuhr der Beschuldigte vorliegend über eine Strecke von ca. 690 Metern bei trockener Fahrbahn und guter Sicht (der Beschuldigte selbst bezeichnete die Strassenverhältnisse als "super, trocken, Sommer, T-Shirt-Wetter": Prot. I S. 19) dem voranfahrenden Personenwagen auf der Überholspur der Autobahn bei einer Geschwindigkeit von durchschnittlich 114 km/h

mit einem Abstand von zwischen 7.1 und 10.9 Metern oder – gemäss den Erkenntnissen des Gutachtens (Urk. 6/10 S. 13) – 0.23 s bis 0.34 s hinterher, was 6-10 % des Tachoabstandes (d.h. 1/10.5 bis 1/16 Tacho) entspricht. Ein derart geringer Abstand bei einer Geschwindigkeit von durchschnittlich 114 km/h auf der Überholspur der Autobahn missachtet die Verkehrsregel von Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 12 Abs. 1 VRV in schwerer Weise und begründet klarerweise eine erhöhte abstrakte Gefahr für die Verkehrssicherheit, weshalb sie in Übereinstimmung mit der zitierten Rechtsprechung des Bundesgerichts objektiv als grobe Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG zu qualifizieren ist.

E. 2.5

Daran vermögen die im Fahrzeug des Beschuldigten eingebauten Abstands- und Notbremsassistenten ("adaptive speed" und "breaking guard": Prot. I S. 15) nichts zu ändern. Seitens der Vorinstanz wurde denn auch zutreffend hervorgehoben, dass zurzeit keine Mindestanforderungen oder Grenzwerte für Notbremsassistenten oder andere Systeme definiert sind (Urk. 34 E. II.2.2.3. unter Bezugnahme auf Urk. 6/10 S. 12), was indes im Sinne der Verkehrs- wie auch Rechtssicherheit erforderlich wäre. Die strassenverkehrsrechtlichen Grundlagen schreiben denn auch nach wie vor die permanente Beherrschung des Fahrzeugs vor (Art. 31 Abs. 1 SVG, Art. 3 VRV). Alle durch eigenes Fahren vermeidbare Fehler der Assistenzsysteme gehen deshalb strafrechtlich zu Lasten des Lenkers (LOHMANN/RUSCH, Fahrerassistenzsysteme und selbstfahrende Fahrzeuge im Lichte von Haftpflicht und Versicherung in: HAVE 4/2015, S. 350 m.w.H.).

- 13 -

E. 2.6

Abgesehen davon ist – mit der Vorinstanz (Urk. 34 E. II.2.2.4.) – auf die Feststellungen im Gutachten unter Einbezug einer Vergleichsstudie des ADAC (Urk. 5/6), wonach Fahrerassistenzsysteme – zumindest solche mit dem Entwicklungsstand des involvierten Audi des Beschuldigten – aus unfallanalytischer Sicht keineswegs für einen Einsatz in der vom Beschuldigten geschaffenen Fahrsituation gedacht und konstruiert sind (Urk. 6/10 S. 13). So kommen die Gutachter denn auch zum Schluss, dass der Notbremsassistent des involvierten Audi in der vorliegenden Situation, nachdem über eine Strecke von ca. 690 Metern während 22 Sekunden ein praktisch konstanter Abstand von 0.23 bis 0.34 Sekunden eingehalten wurde, nicht autonom, das heisse nur zusammen mit einer Bremsbetätigung des Beschuldigten aktiv geworden und zum Einsatz gekommen wäre. Weil die – im Gutachten gestützt auf das Videomaterial nachvollziehbar veranschaulichte (s. Urk. 6/10 S. 7) – Grundreaktionsdauer des Beschuldigten ca. 0.6 Sekunden betragen hätte, wäre eine Auffahrkollision bei überraschender Geschwindigkeitsverminderung des Vorausfahrenden vorliegend nicht zu vermeiden gewesen (Urk. 6/10 S. 11 ff.). Beachtlich ist in diesem Zusammenhang denn auch, dass der Beschuldigte ungeachtet der teilweise aufleuchtenden Warnmeldung des Abstandsassistenten in dieser Situation ("[...] es wurde rot und hat "gegongt": Prot. I S. 21) weiterhin einen unzureichenden Abstand von 7.1 bis 10.9 Metern einhielt, auch wenn er den Abstand in diesem (begrenzten) Rahmen zeitlich vergrössert haben sollte, wie er es vorbrachte (Prot. I S. 21). Die daraus gestützt auf das Gutachten gemachte Folgerung der Vorinstanz, dass die Warnmeldung zweifellos bedeute, dass der Fahrer für eine sichere Vermeidung einer Kollision bei einem überraschenden Bremsen des Voranfahrenden einen "angemessenen Abstand" hätte umsetzen müssen, was der Beschuldigte jedoch unterlassen habe (Urk. 34 E. II.2.2.4.),

erweist sich deshalb als zutreffend und ist zu teilen. Auch der in diesem Zusammenhang vorgebrachte Einwand des Beschuldigten, dass die Reaktionszeit weniger als 0.6 Sekunden betragen hätte, weil das Bremssystem ETS die Bremsleitungen bei Anzeige des roten Bereiches bereits mit Bremsflüssigkeit aufgefüllt gehabt hätte (Prot. I S. 20), geht fehl. Gemäss den gutachterlichen Feststellungen ist vielmehr davon auszugehen, dass der Notbremsassistent in dieser Situation aufgrund der langen mit diesem geringen

- 14 - Abstand gefahrenen Strecke keine Teilbremsung eingeleitet oder einen bleibenden Vordruck im Hydrauliksystem der Bremsen erzeugt hat, zumal dies zu übermässigem Bremsverschleiss und letztlich zum Überhitzen der Bremsen hätte führen können (Urk. 6/10 S. 11). Seitens des Beschuldigten werden deshalb keine Einwände vorgebracht, welche rechtgenügende Zweifel am Bestehen einer konkreten Gefahr einer Auffahrkollision mit dem vorausfahrenden Fahrzeug aufkommen lassen würden.

E. 2.7

Aus den gemachten Erwägungen folgt, dass in casu durch das Verhalten des Beschuldigten eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorgerufen wurde und in objektiver Hinsicht eine grobe Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG vorliegt, woran die Einwendungen des Beschuldigten – wie aufgezeigt – nichts zu ändern vermögen.

E. 2.8

Grundsätzlich ist von einer objektiv groben Verletzung der Verkehrsregeln auf ein zumindest grobfahrlässiges Verhalten zu schliessen. Die Rücksichtslosigkeit ist ausnahmsweise zu verneinen, wenn besondere Umstände vorliegen, die das Verhalten subjektiv in einem milderem Licht erscheinen lassen (Urteil 6B_33/2015 vom 5. Mai 2015 E. 1.1 mit Hinweis betreffend Geschwindigkeitsüberschreitungen). Dies gilt auch bei groben Verkehrsregelverletzungen durch ungenügenden Abstand (Urteile 6B_92/2015 vom 27. Mai 2015 E. 1.4. und 6B_593/2013 vom 22. Oktober 2013 E. 2.4.).

E. 2.9

Vorliegend sind keine Gründe ersichtlich, die das Verhalten des Beschwerdeführers subjektiv weniger schwer erscheinen lassen könnten. So anerkennt der Beschuldigte ja selbst, den Mindestabstand in der ihm vorgeworfenen Art und Weise absichtlich massiv unterschritten zu haben, womit eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer einherging. Damit hat er sich rücksichtslos verhalten, was durch sein Vorbringen, dass er durch die Unterschreitung der Abstandsvorschriften bezweckt habe, den Lenker des vorausfahrenden Fahrzeugs zu einem Spurwechsel zu veranlassen, um seine Fahrt ungehindert fortsetzen zu können (Prot. I S. 16 f.; Prot. II S. 11 f. und S. 15), gerade keine Relativierung erfährt. So manifestiert der Beschuldigte dadurch vielmehr Defizite seines Sinns für die allgemeine Verkehrssicherheit, scheint er doch zu verkennen, dass sein "Aufsitzen"

- 15 - am Vorderwagen ohne Weiteres geeignet war, das Sicherheitsgefühl des betreffenden Fahrers erheblich einzuschränken und die Gefahr für dadurch bedingtes irrationales Verhalten zu erhöhen. Schliesslich ist – mit der Vorinstanz (Urk. 34 E. II.2.3.2.) – massgebend, dass es dem Beschuldigten aufgrund der Warnmeldung des Abstandsassistenten seines Fahrzeugs bewusst war, dass er sich im Fall eines überraschenden Bremsmanövers des vorausfahrenden Fahrzeugs in einem sehr kritischen Bereich befand und gleichzeitig den Abstand nicht auf ein angemessenes Mass

vergrösserte, wozu er anerkanntermassen die Möglichkeit gehabt hätte.

E. 2.10

Im Übrigen kann sich der Beschuldigte nicht darauf berufen, auch andere Verkehrsteilnehmer hätten sich verkehrsregelwidrig verhalten (Prot. I S. 16 ff.; Prot. II S. 11 f. und S. 14 f.; Urk. 4 S. 2 ff.; Urk. 25 S. 8 ff.; Urk. 47 S. 3 und Urk. 48 S. 7 f., S. 11 ff. und S. 17 f.), da dies an der Tatbestandsmässigkeit bzw. der Strafbarkeit seines Verhaltens (s. nachstehend unter E. 2.13.) nichts ändert.

E. 2.11

Der Beschuldigte verhielt sich demnach rücksichtslos und erfüllt damit auch den subjektiven Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG.

E. 2.12

Demnach hat der Beschuldigte den Tatbestand der groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG in Verbindung mit Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 12 Abs. 1 VRV sowohl in objektiver als auch subjektiver Hinsicht erfüllt.

E. 2.13

Mit der Vorinstanz (Urk. 34 E. II.3.2.) ist nicht vom Vorliegen einer Notwehr- oder Notstandslage im Sinne von Art. 15 bis 18 StGB auszugehen. Wie bereits erwähnt (vorstehend unter E. 2.10.), stellt ein allfälliges strafbares Verhalten des voranfahrenden Lenkers, welches darin bestanden haben soll, zu langsam gefahren zu sein und einen Spurwechsel unterlassen zu haben (so der Beschuldigte: Prot. I S. 16 ff.; Prot. II S. 9, S. 11 f. und S. 15; Urk. 25 S. 8 ff.; Urk. 47 S. 3 und Urk. 48 S. 12 f. und S. 16 ff.), keinen Rechtfertigungsgrund für den nachfahrenden Verkehrsteilnehmer dar, um Verkehrsregeln zu verletzen. Zudem gibt es - entgegen den Vorbringen des Beschuldigten (Prot. II S. 11) - keine gesetzliche Mindestgeschwindigkeit auf der Überholspur. Überdies fuhr der Volvo-Fahrer, wie

- 16 - auch die gesamte Kolonne, mit ca. 114 km/h bereits nahe an der erlaubten Höchstgeschwindigkeit. Ein deliktisches Verhalten des Volvo-Fahrers, wie es der Beschuldigte geltend macht, ist auf dem Video nicht ersichtlich, geschweige denn eine Gefährdung Dritter durch diesen. Schuldausschlussgründe liegen im Übrigen keine vor.

E. 3

Konkrete Strafzumessung

E. 3.1

Objektive Tatschwere Vorliegend fällt verschuldenserschwerend insbesondere ins Gewicht, dass der Abstand zum vorausfahrenden Wagen mit 7.1 bis 10.9 Metern sehr gering ausfiel und der Beschuldigte dadurch den gesetzlich geforderten "ausreichenden" Abstand deutlich unterschritt, zumal in diesem Zusammenhang zu beachten ist, dass der Beschuldigte diesen über eine Strecke von immerhin ca. 690 Metern bei einer nicht unbeträchtlichen Geschwindigkeit von durchschnittlich 114 km/h hielt, was sich ebenfalls zu seinen Ungunsten auswirkt. Auch wenn gute Witterungsverhältnisse herrschten und die Fahrbahn trocken war, ist aus dem Video ersichtlich, dass auf der A1 eine reges Verkehrsaufkommen herrschte, womit sich das vom Verhalten des Beschuldigten ausgehende Gefährdungspotential für andere Verkehrsteilnehmer erhöhte. Andererseits ist – mit der Vorinstanz (Urk. 34 E. III.3.1.) – zu Gunsten des Beschuldigten zu

berücksichtigen, dass die Geschwindigkeit aufgrund der guten technischen Ausrüstung seines Fahrzeugs bei einem Unfall wohl geringer gewesen wäre, als wenn er keine Assistenzsysteme im Fahrzeug verbaut hätte, auch wenn es sich beim von ihm gefahrenen Fahrzeug Audi A7 um einen grossen Personenwagen handelt, der bei einem Aufprall eine entsprechende Kraft und entsprechenden Folgen mit sich bringt. Insgesamt erweist sich die objektive Tatsache als leicht.

E. 3.2

Subjektive Tatsache Der Beschuldigte handelte hinsichtlich aller objektiven Tatbestandsmerkmale vorsätzlich und hat durch sein Verhalten eine erhöhte abstrakte Gefährdung für die übrigen Verkehrsteilnehmer in Kauf genommen. Mit der Vorinstanz (Urk. 34 E. III.3.2.) wirkt sich das konstante Vorbringen des Beschuldigten, sich auf die Assistenzsysteme seines Fahrzeugs verlassen zu haben, nicht zu seinen Gunsten aus, da er durch seine Fahrweise bewusst elementarste Verkehrsregeln ver-

- 18 - letzte und die damit einhergehende erhebliche Strafbarkeit ihm gerade auch aufgrund seines Berufs als Rechtsanwalt bewusst war. Das subjektive Tatverschulden vermag das objektive nach dem Gesagten geringfügig zu relativieren. Eine hypothetische Einsatzstrafe von 25 Tagessätzen Geldstrafe erweist sich als angemessen.

E. 3.3

Täterkomponente

E. 3.3.1

Zum Vorleben und den persönlichen Verhältnissen des Beschuldigten kann zur Vermeidung unnötiger Wiederholungen vollumfänglich auf die entsprechenden und zutreffenden Ausführungen der Vorinstanz (Urk. 34 E. III.4.1.) verwiesen werden. Anlässlich der Berufungsverhandlung ergänzte der Beschuldigte, dass sein verfügbares Monatseinkommen bei ca. Fr. 4'500.– liege und er nicht mehr mit seiner Partnerin zusammenlebe. Sein Vermögen bestehe aus Liegenschaften, deren Ertrag allerdings gemäss dem Wunsch seines verstorbenen Vaters der Mutter des Beschuldigten zuflüsse (Prot. II S. 7 ff.). Das Vorleben und die persönlichen Verhältnisse des Beschuldigten erweisen sich als strafzumessungsneutral.

E. 3.3.2

Die Vorstrafenlosigkeit wirkt sich bei der Strafzumessung grundsätzlich neutral aus und ist deshalb nicht strafmindernd zu berücksichtigen. Ausnahmsweise darf sie in die Beurteilung der Täterpersönlichkeit einbezogen werden, die als Täterkomponente strafmindernd ins Gewicht fallen kann, sofern die Straffreiheit auf eine aussergewöhnliche Gesetzestreue hinweist. Eine solche ist wegen der Gefahr ungleicher Behandlung allerdings nicht leichthin anzunehmen (BGE 136 IV 1 E. 2.6.). Der Beschuldigte verfügt über keine Vorstrafen (Urk. 46) und einen ungetrübten automobilistischen Leumund. Eine aussergewöhnliche Gesetzestreue im Sinne der bundesgerichtlichen Rechtsprechung, welche strafmindernd zu berücksichtigen wäre, ist vorliegend nicht gegeben.

- 19 -

E. 3.3.3

Beim Nachtatverhalten ist dem Verhalten des Täters nach der Tat und im Strafverfahren Rechnung zu tragen. Ein Geständnis, das kooperatives Verhalten eines Täters bei der

Aufklärung von Straftaten sowie die Einsicht und Reue wirken strafmindernd. Dabei können umfangreiche und prozessentscheidende Geständnisse eine Strafreduktion von bis zu einem Drittel bewirken (BGE 121 IV 202 E. 2d/cc). Gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung kann ein Geständnis bei der Analyse des Nachtatverhaltens im Rahmen der Strafzumessung zugunsten des Täters berücksichtigt werden, wenn es Ausdruck von Einsicht und Reue ist. Ein Verzicht auf Strafminderung kann sich demgegenüber aufdrängen, wenn das Geständnis die Strafverfolgung nicht erleichtert hat, namentlich weil der Täter nur aufgrund einer erdrückenden Beweislage oder erst nach Ausfällung des erstinstanzlichen Urteils gestand (Urteile des Bundesgerichts 6B_426/2010 vom 22. Juli 2010 E. 1.5; 6B_558/2011 vom 21. November 2011 E. 2.3; 6B_853/2013 vom 20. November 2014 E. 2.4.7). Ein Geständnis liegt in casu teilweise vor. Allerdings war die Beweislage durch das Beweisvideo der Polizei von Beginn an erdrückend. Auch eine bei der Strafzumessung zu berücksichtigende Einsicht und Reue ist beim Beschuldigten nicht erkennbar. Mit der Vorinstanz (Urk. 34 E. III.4.3.) wirkt sich die Täterkomponente insgesamt strafzumessungsneutral aus, womit es bei einer Geldstrafe von 25 Tagessätzen Geldstrafe bleibt.

E. 4

Höhe des Tagessatzes

E. 4.1

Zur Bemessung der Tagessatzhöhe ist beizufügen, dass Ausgangspunkt der Berechnung das Einkommen ist, welches dem Täter durchschnittlich an einem Tag zufließt, wobei die Verhältnisse zum Zeitpunkt des Urteils massgebend sind (BGE 6B_436/2014 E. 4.4.2.). Im Rahmen einer individualisierten Anpassung ist die Höhe so zu bemessen, dass eine Geldstrafe einen Beschuldigten unabhängig von seinem Nettoeinkommen gleich empfindlich trifft. Dabei bleibt belanglos, aus welcher Quelle dieses Einkommen stammt. Abzuziehen ist, was gesetzlich geschuldet ist oder dem Täter wirtschaftlich nicht zufließt, so etwa die laufenden Steuern und die obligatorischen Versicherungsbeiträge. Ausserdem ist das Nettoeinkommen um die Unterhalts- und Unterstützungsbeiträge zu reduzieren, soweit

- 20 - der Verurteilte ihnen tatsächlich nachkommt. Nicht zu berücksichtigen sind Schulden und nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung in der Regel auch die Wohnkosten (BGE 134 IV 68 ff.).

E. 4.2

Was seine finanziellen Verhältnisse betrifft, ist aufgrund der vom Beschuldigten eingereichten Unterlagen zu seinen wirtschaftlichen Verhältnissen (Datenerfassungsblatt vom 24. April 2017: Urk. 45/1; Steuererklärungen der Jahre 2014 und 2015: Urk. 45/2-3) sowie seiner Angaben anlässlich der heutigen Berufungsverhandlung (Prot. II S. 7 ff.) von einem jährlichen Nettoeinkommen von rund Fr. 60'000.– auszugehen, abzüglich Krankenkosten von Fr. 4'200.– sowie Steuern im Betrag von rund Fr. 10'000.–. Weiter besteht eine Erbschaft im Betrag von Fr. 680'000.– (Prot. II S. 7). Das Verbot der reformatio in peius gilt nicht für die Höhe des Tagessatzes, da der Tagessatz gestützt auf die aktuellen wirtschaftlichen Verhältnissen des Beschuldigten und mit Blick auf die Periode, in der sie zu bezahlen sein wird (BGE 143 IV 60 E. 6.1.), festzusetzen ist. Demnach erweist sich vorliegend angesichts der massgebenden finanziellen Verhältnisse des Beschuldigten ein Tagessatz von Fr. 120.– als angemessen.

E. 5

Kombination mit Busse

E. 5.1

Die Vorinstanz sprach zusätzlich zur Geldstrafe, die sie zu Recht bedingt aufschob (siehe nachstehend Ziff. 7), gestützt auf Art. 42 Abs. 4 StGB eine Verbindungsbusse nach Art. 106 StGB aus (Urk. 34 E. III.7). Mit einer Verbindungsbusse soll im Rahmen der Massendelinquenz die sogenannte Schnittstellenproblematik zwischen einer unbedingten Busse für Übertretungen und einer bedingten Geldstrafe für Vergehen entschärft werden (BGE 134 IV 82 E. 8.3). Das Bundesgericht hat die Obergrenze der Verbindungsstrafe grundsätzlich auf einen Fünftel beziehungsweise 20 % der auszusprechenden Geldstrafe festgelegt (BGE 135 IV 188 E. 3.4.4 mit Hinweisen).

E. 5.2

Dem Verschulden des Beschuldigten Rechnung tragend ist die auszufällende bedingte Geldstrafe mit einer Busse zu verbinden. Die Busse ist den persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen des Beschuldigten entsprechend auf

- 21 - Fr. 600.– festzulegen. Beahlt der Beschuldigte die Busse schuldhaft nicht, ist eine Freiheitsstrafe von 5 Tagen vorzusehen.

E. 6

Ergebnis Der Beschuldigte ist demzufolge in Würdigung aller relevanten Strafzumessungsgründe mit einer Geldstrafe von 25 Tagessätzen zu Fr. 120.– (entsprechend Fr. 3'000.–) und einer Busse im Betrag von Fr. 600.– zu bestrafen.

E. 7

Schriftliche Mitteilung im Dispositiv an – den Beschuldigten – die Staatsanwaltschaft Winterthur/Unterland sowie in vollständiger Ausfertigung an – den Beschuldigten – die Staatsanwaltschaft Winterthur/Unterland – die Aufsichtskommission über die Rechtsanwälte, c/o Obergericht des Kantons Zürich und nach unbenütztem Ablauf der Rechtsmittelfrist bzw. Erledigung allfälliger Rechtsmittel an – die Vorinstanz – das Strassenverkehrsamt des Kantons Zürich, Abteilung Administrativmassnahmen, Richterliche Fahrverbote, 8090 Zürich

- 23 - – die Koordinationsstelle VOSTRA mit Formular A.

E. 8

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, 12. Mai 2017 Der Präsident: Der Gerichtsschreiber: Oberrichter lic. iur. Spiess lic. iur. Hafner

- 24 - Zur Beachtung: Der/die Verurteilte wird auf die Folgen der Nichtbewährung während der Probezeit aufmerksam gemacht: Wurde der Vollzug einer Geldstrafe unter Ansetzung einer Probezeit aufgeschoben, muss sie vorerst nicht bezahlt werden. Bewährt sich der/die

Verurteilte bis zum Ablauf der Probezeit, muss er/sie die Geldstrafe definitiv nicht mehr bezahlen (Art. 45 StGB); Analoges gilt für die bedingte Freiheitsstrafe. Eine bedingte Strafe bzw. der bedingte Teil einer Strafe kann im Übrigen vollzogen werden (Art. 46 Abs. 1 bzw. Abs. 4 StGB), - wenn der/die Verurteilte während der Probezeit ein Verbrechen oder Vergehen begeht, - wenn der/die Verurteilte sich der Bewährungshilfe entzieht oder die Weisungen missachtet.

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