

ZH_OBERGERICHT SB210500 vom 3. Juni 2022

ZH Obergericht, 2022-06-03, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_obergericht_SB210500

FR: ZH_OBERGERICHT SB210500 du 3 juin 2022

IT: ZH_OBERGERICHT SB210500 del 3 giugno 2022

Erwägungen

E. 1

Mit Urteil vom 7. Mai 2021 sprach das Bezirksgericht Zürich, 4. Abteilung - Einzelgericht, den Beschuldigten der fahrlässigen Körperverletzung und der mehrfachen Übertretung der Chauffeurverordnung schuldig. Es bestrafte ihn mit einer bedingt vollziehbaren Geldstrafe von 30 Tagessätzen zu Fr. 80.– sowie mit einer Busse von Fr. 300.– und regelte die Kosten- und Entschädigungsfolgen (Urk. 52 ff.).

E. 2

Gegen das mündlich eröffnete Urteil (Prot. I S. 18 ff.) meldete der Beschuldigte rechtzeitig Berufung an (Urk. 43; Art. 399 Abs. 1 StPO). Das begründete Urteil wurde der Verteidigung am 16. September 2021 zugestellt. Mit Eingabe vom

E. 2.1

Hinsichtlich der objektiven Tatschwere ist festzuhalten, dass die Sorgfaltspflichtverletzung des Beschuldigten zur Kollision mit einem Personenwagen führte. Der Beschuldigte, welcher berufsmässig täglich als Lastwagenchauffeur unterwegs ist, missachtete eine elementare Verkehrsregel, welcher erhebliche Bedeutung zukommt und deren Missachtung gerade auf Autobahnen häufig zu schweren Unfällen führt. Für ihn als Lastwagenchauffeur gelten erhöhte Anforderungen, da ein Lastwagen auch eine grössere Gefahrenquelle für andere Verkehrsteilnehmer darstellt. Aufgrund der verhältnismässig hohen Geschwindigkeit zeigt sich denn auch ein deutliches Schadensbild an den beteiligten Fahrzeugen, welches auf einen recht heftigen Zusammenstoss hinweist. Das Fahrzeug der Privatklägerin wurde über mehrere Meter vor dem LKW hergeschoben und geriet schlussendlich in die Mittelleitplanke. Dabei erlitt die Privatklägerin ein Schleudert trauma und eine Brustkorbprellung, was zu einem zweitägigen Spitalaufenthalt, Schmerzen und einer rund zweiwöchigen Arbeitsunfähigkeit führte. Zudem war eine länger andauernde Physiotherapie erforderlich. Die Verletzungen waren damit durchaus beachtlich, innerhalb sämtlicher bei diesem Delikt denkbaren Been-

- 28 - trachtigungen jedoch nicht sehr gravierend. Es war sodann reines Glück, dass die Privatklägerin nicht noch erheblicher verletzt wurde und keine weiteren Verkehrsteilnehmer betroffen waren. Wie die Vorinstanz jedoch zutreffend ausführte, ist ihm lediglich eine ganz kurze Unaufmerksamkeit vorzuwerfen (Urk. 52 S. 27). Dass er sich im Übrigen verkehrsregelkonform verhielt und ein normales Fahrverhalten an den Tag legte (vgl. Urk. 52 S. 27), ist neutral zu werten. Zu seinen Gunsten ist zu gewichten, dass er seine ganze Professionalität einsetzte, um Schlimmeres zu verhindern. So konnte er mit seiner bedachten Reaktion (das langsame Bremsen) verhindern, dass es zu grösseren Schäden kam. Objektiv ist das Verschulden des Beschuldigten als leicht zu qualifizieren.

E. 2.2

Bei der subjektiven Tatschwere ist zu beachten, dass der Beschuldigte un- bewusst fahrlässig handelte und die Gefahr der Tatbestandsverwirklichung nicht bedachte. Es liegen sodann keine Anhaltspunkte dafür vor, dass er etwa in be- wusster Kenntnis der Gefahr auf das Ausbleiben des Erfolgs vertraut hat. Den- noch wäre es von ihm als Berufschauffeur und Lenker eines Lastwagens mit An- hänger zu erwarten gewesen, sich vor dem Fahrspurwechsel die Gewissheit zu verschaffen, dass er dadurch keinen anderen Verkehrsteilnehmer behinderte oder gefährdet, wodurch der Unfall hätte vermieden werden können. Die subjektiven Tatkomponenten vermögen das objektive Tatverschulden insgesamt leicht zu re- duzieren. Die Einsatzstrafe ist entsprechend auf 60 Tagessätze Geldstrafe anzu- setzen.

E. 2.2.1

Dem Beschuldigten wird vorliegend vorgeworfen, bei seinem Fahrstreifen- wechsel unabsichtlich, aber krass pflichtwidrig im Sinne von Art. 34 Abs. 3 SVG die rechts neben ihm fahrende Privatklägerin übersehen zu haben, da er sich nicht genügend über die Aussenspiegel vergewissert habe, dass sich kein Fahr- zeug neben ihm befand.

E. 2.2.2

Gemäss Art. 34 Abs. 3 SVG hat der Fahrzeugführer, der seine Fahrrichtung ändern will, wie zum Abbiegen, Überholen, Einspuren und Wechseln des Fahr- streifens, auf den Gegenverkehr und auf die ihm nachfolgenden Fahrzeuge Rück- sicht zu nehmen. Ein Fahrspurwechsel ist nicht erst bei einer Gefährdung, son- dern bereits bei einer Behinderung des übrigen Verkehrs untersagt. Derjenige, der sein Fahrzeug in den Verkehr einfügen, wenden oder rückwärts fahren will,

- 23 - darf andere Strassenbenützer nicht behindern; diese haben den Vortritt (Art. 36 Abs. 4 SVG; vgl. Art. 14 Abs. 1 VRV). Entsprechendes gilt beim Wechseln des Fahrstreifens. Wer diesen ändern will, ist vortrittsbelastet (Urteile des Bundesge- richts 6B_1190/2019 vom 11. Februar 2020, 6B_735/2020 vom 18. August 2021 E. 3.2.2., 1C_403/2016 vom 27. März 2017 E. 2.1, 6B_453/2012 vom 19. Februar 2013 E. 2.2.1 und 6B_10/2011 vom 29. März 2011 E. 2.2.1 mit Hinweis). Der Beschuldigte hat gemäss erstelltem Sachverhalt einen Fahrstreifenwechsel vollzogen, wobei er gegenüber dem rechten Fahrstreifen vortrittsbelastet war. Ein Spurwechsel darf erst vorgenommen werden, wenn alle Vorkehrungen getroffen wur- den, um den sich daraus ergebenden Gefahren begegnen zu können. Bei einer Situation wie der vorliegenden muss der Fahrzeuglenker durch aufmerksame Be- obachtung des rückseitigen Verkehrs die Gewissheit erlangen, dass er nicht mit einem andern Verkehrsteilnehmer kollidieren könnte. Der Beschuldigte übersah offensichtlich den auf der rechten Fahrspur fahrende vortrittsberechtigte BMW der Privatklägerin. Dies obwohl er ausführte, die erforderlichen Kontrollblicke gemacht zu haben (vgl. Urk. 5/1 S. 1 F/A 14; S. 2 F/A 18; Prot. I S. 11). Er hätte, wie auch die Unfallrekonstruktion gezeigt hat, bei der erforderlichen Aufmerksamkeit und genügender Rücksichtnahme auf nachfolgende Fahrzeuge vor dem Fahrstreifen- wechsel die neben ihm fahrende Privatklägerin gesehen. Gerade diesem Bereich, der nicht ohne weiteres überblickbar ist, hätte er besondere Aufmerksamkeit schenken müssen (Phänomen des sichttoten Winkels; vgl. auch BGE 143 IV 138 E. 2.2.2.; 127 IV 34 E. 2b; Urteile des Bundesgerichts 1C_32/2011 vom 4. Juli 2011 E. 2.1; 6B_443/2013 vom 18. Dezember 2013 E. 3.4, je mit Hinweisen). Dieser Pflicht kam er aber offenbar nur ungenügend nach, ansonsten er die Pri- vatklägerin hätte sehen können

und müssen. In der Folge schnitt er der korrekt auf der rechten Fahrspur fahrenden Privatklägerin den Weg ab, was schliesslich zur Kollision führte. Dies stellt im Sinne von Art. 12 Abs. 3 StGB eine Sorgfalts- pflichtwidrigkeit dar, womit diese Voraussetzung des Tatbestandes erfüllt ist.

E. 2.3

Zu den persönlichen Verhältnissen des Beschuldigten ist bekannt, dass er am tt. Juli 1970 im D. _____ [Staat in Europa] geboren wurde, dort bei seinen Eltern und mit seinen (Stief-)Geschwistern aufwuchs und 1996 in die Schweiz übersiedelte. Er ist im Besitz der Aufenthaltsbewilligung C. Er ist verheiratet und hat drei Kinder. Seit nunmehr 6 Jahren arbeitet er als Chauffeur und ist derzeit bei der E. _____ angestellt. Sein monatliches Nettoeinkommen bei einem Beschäftigungsgrad von 100% beträgt rund Fr. 5'700.– zzgl. 13. Monatslohn. Seine Ehefrau erzielt monatlich ein Einkommen von ca. Fr. 4'000.–. Zwei seiner drei Kinder (Jahrgang 2000, 2002 und 2004) sind in der Lehre, während eine Tochter bereits Vollzeit arbeitstätig ist. Alle Kinder wohnen noch bei ihm zuhause. Er muss monatlich Fr. 1'600.– bis Fr. 1'800.– Miete bezahlen und Fr. 600.– bis Fr. 700.– an Krankenkassenprämien, wobei davon auch die Prämien seiner Ehefrau und seiner Kinder erfasst sind. An Steuern zahlt er rund Fr. 480.– bis Fr. 500.– pro Monat. Abgesehen von einem Mercedes S Klasse weist er kein Vermögen auf, hat hingegen Schulden in der Höhe von maximal Fr. 20'000.–, die er in monatlichen Raten von Fr. 200.– abbezahlt (Urk. 5/2 S. 5 f.; Prot. I S. 8; Urk. 60; Prot. II S. 6 ff.). Aus dem Werdegang und den persönlichen Verhältnissen des Beschuldigten lassen sich keine strafzumessungsrelevanten Faktoren ableiten.

E. 2.3.1

Zunächst ist zu prüfen, ob der zum Erfolg führende Geschehensverlauf angesichts der konkreten Umstände in seinen wesentlichen Zügen für den Beschuldigten voraussehbar war, d.h. ob für ihn voraussehbar war, dass der Fahrstreifenwechsel zu einer Kollision mit einem Personenwagen mit Verletzungsfolgen führen konnte. Dabei muss in Beachtung der massgeblichen Adäquanz das fragliche Verhalten geeignet sein, nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und den Erfahrungen des Lebens den eingetretenen Erfolg herbeizuführen oder mindestens zu begünstigen. Das Verhalten der beschuldigten Person braucht dabei nicht die einzige oder unmittelbare Ursache der Schädigung zu sein. Die Voraussehbarkeit wird nur dann verneint, wenn ganz aussergewöhnliche Umstände wie das Mitverschulden eines Dritten als Mitursachen hinzutreten, mit denen die beschuldigte

- 25 - Person schlechthin nicht rechnen musste und die derart schwer wiegen, dass sie als wahrscheinlichste und unmittelbarste Ursache des Erfolgs erscheinen und so alle anderen mitverursachenden Faktoren – namentlich das Verhalten des jeweiligen Beschuldigten – in den Hintergrund drängen (BGE 135 IV 56 E. 2.1; 130 IV 7 E. 3.2.; vgl. DONATSCH/TAG, Strafrecht I – Verbrechenslehre, a.a.O., S. 352 ff.).

E. 2.3.2

Ein Fahrstreifenwechsel ist nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und den allgemeinen Erfahrungen des Lebens geeignet, zu einem Verkehrsunfall mit den wie von der Privatklägerin erlittenen Verletzungen zu führen. Irgendwelche mitverursachenden Faktoren, namentlich solche, die das Verhalten des Beschuldigten in den Hintergrund drängen (BGE 129 IV 284 f. E. 2.1) oder den adäquaten Kausalzusammenhang

unterbrechen würden, sind nicht erkennbar. Namentlich ist ein verkehrsregeldwidriges Verhalten der Privatklägerin nicht ersichtlich, womit der adäquate Kausalzusammenhang zwischen dem sorgfaltspflichtwidrigen Handeln des Beschuldigten und den Verletzungen der Privatklägerin gegeben ist. Selbst wenn man davon ausginge, dass der Privatklägerin das Lenken eines Fahrzeugs mit einem Unterarmgips nicht erlaubt war (vgl. Urk. 69 S. 7), würde sich dies nicht auf das Verschulden des Beschuldigten auswirken. Das Strafrecht kennt keine Verschuldenskompensation (Urteil 6B_826/2011 vom 13. April 2012 E. 2.4). Darüber hinaus schilderte der Zeuge nichts, was auf eine auffällige Fahrweise oder einen Kontrollverlust der Privatklägerin hindeuten würde. Ein Fahrspurwechsel zählt zu den riskanten Fahrmanövern im Strassenverkehr. Gerade auf einer Autobahn birgt ein solcher aufgrund der hohen Fahrgeschwindigkeiten ein erhebliches Risiko. Es ist immer damit zu rechnen und daher besonders darauf zu achten, ob sich auf einer parallel verlaufenden Fahrspur ein anderes Fahrzeug befindet. Der Beschuldigte hätte aufgrund seiner Kenntnisse und Fähigkeiten als Lastwagenchauffeur, der berufsmässig fährt und regelmässig Fahrstreifenwechsel vorzunehmen hat, voraussehen können, dass er durch sein Fahrmanöver einen Unfall verursachen und andere Verkehrsteilnehmer gefährden bzw. verletzen könnte.

E. 2.4

Der Beschuldigte weist keine Vorstrafen auf (Urk. 53) und ist nicht geständig. Zu seinen Ungunsten spräche grundsätzlich, dass er einen etwas getrüben Leumund im Strassenverkehr aufweist, wobei die Führerausweisentzüge schon sehr lange zurückliegen. Im Jahr 2018 musste er sodann noch wegen mangelnder Betriebssicherheit seines Fahrzeugs verwarnt werden (Urk. 15/4). Die Täterkomponenten wirken sich insgesamt gerade noch strafzumessungsneutral aus.

E. 2.5

Für das heute zu beurteilende Delikt würde sich eine Geldstrafe von 60 Tagessätzen als gerechtfertigt erweisen. Dem steht jedoch das Verschlechterungsverbot entgegen, weshalb es bei der vorinstanzlich ausgesprochenen Geldstrafe von 30 Tagessätzen bleibt. 3. Das Bundesgericht hat die Kriterien für die Bemessung der Geldstrafe in einem Grundsatzentscheid festgehalten (BGE 134 IV 60). Es bestimmt die Höhe des Tagessatzes 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 (Art. 34 Abs. 2 StGB). Der Tagessatz soll dem Teil des täglichen wirtschaftlichen Einkommens des Beschuldigten entsprechen, auf den er nicht zwingend angewiesen ist. Ausgangspunkt für die Bemessung bildet das Einkommen, das dem Täter durchschnittlich an einem Tag zufließt, ganz gleich, aus welcher Quelle die Einkünfte stammen. Denn massgebend ist die tatsächliche wirtschaftliche Leistungsfähigkeit (BGE 134 IV 60 E. 6.1). Zum Einkommen zählen ausser den Einkünften aus selbständiger und unselbständiger Arbeit namentlich die Einkünfte aus einem Gewerbebetrieb, aus der Land- und Forstwirtschaft

- 30 - und aus dem Vermögen (Miet- und Pachtzinsen, Kapitalzinsen, Dividenden usw.), ferner privat- und öffentlichrechtliche Unterhalts- und Unterstützungsbeiträge, Renten, Sozialversicherungs- und Sozialhilfeleistungen sowie Naturaleinkünfte. Was gesetzlich geschuldet ist oder dem Täter wirtschaftlich nicht zufließt, ist abzuziehen, so die laufenden Steuern, die Beiträge an die obligatorische Kranken- und Unfallversicherung sowie die notwendigen Berufsauslagen bzw. bei Selbständigerwerbenden die branchenüblichen

Geschäftsunkosten (BGE 134 IV 60 E. 6.1). Ein Tagessatz beträgt gemäss Art. 34 Abs. 1 StGB in der Regel mindestens Fr. 30.– und höchstens Fr. 3'000.–. Ausnahmsweise, wenn die persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse des Täters dies gebieten, kann der Tagessatz bis auf Fr. 10.– gesenkt werden. Das Gericht bestimmt die Höhe des Tagessatzes nach den persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen des Täters im Urteilszeitpunkt. Damit ist das Urteil der letzten Tatsacheninstanz gemeint, d.h. jene Instanz, vor welcher neue Tatsachen noch berücksichtigt werden können. Ist die Tagessatzhöhe im Rechtsmittelverfahren neu festzusetzen, so ist somit der Zeitpunkt des Rechtsmittelurteils massgebend (NIGGLI/WIPRÄCHTIGER [HRSG.], Basler Kommentar StGB, 4. Aufl., Basel 2018, Art. 34 N 50). In Anbetracht der vorstehend dargelegten finanziellen Verhältnisse rechtfertigt es sich, die Höhe des Tagessatzes auf Fr. 80.– festzusetzen. 4. Die von der Vorinstanz für die Übertretungen festgesetzte Busse von Fr. 300.– erweist sich auch unter Berücksichtigung der aktuellen finanziellen Verhältnissen als seinem Verschulden angemessen und ist zu bestätigen. 5. Die Vorinstanz gewährte dem Beschuldigten hinsichtlich der Geldstrafe den bedingten Vollzug und legte die Probezeit auf 2 Jahre fest (vgl. Urk 52 S. 30). Diese Beurteilung ist im Lichte der gesetzlichen Bestimmung von Art. 42 Abs. 1 und 2 StGB nicht zu beanstanden, zumal dem Beschuldigten innerhalb der letzten 5 Jahre vor der Tat keine Freiheitsstrafe von mehr als 6 Monaten auferlegt worden ist. Umstände, die für eine eigentlich Schlechtprognose sprechen, liegen trotz des etwas getrüben Leumunds im Strassenverkehr nicht vor. Entsprechend ist der Vollzug der Geldstrafe in Bestätigung des erstinstanzlichen Urteils aufzu-

- 31 - schieben und die Probezeit für den nicht vorbestraften Beschuldigten auf 2 Jahre festzusetzen. Die Busse ist zu bezahlen (Art. 105 Abs. 1 StGB). VI. Kosten- und Entschädigungsfolgen

E. 4

Im angefochtenen Urteil wurden die Aussagen des Beschuldigten, der Privatklägerin B._____ sowie des Zeugen C._____ korrekt zusammengefasst sowie der Inhalt der massgebenden Sachbeweismittel (Plan- und Fotodokumentation) wiedergegeben und im Wesentlichen mit überzeugender Begründung zutreffend gewürdigt (Urk. 52 S. 10 ff.), worauf verwiesen werden kann (Art. 82 Abs. 4 StPO). Die nachstehenden Erwägungen erfolgen bloss ergänzend zur punktuellen Verdeutlichung und Vertiefung unter Einbezug neuer Ausführungen im Berufungsverfahren.

E. 4.1

Mit der Vorinstanz ist zunächst festzuhalten, dass kein Anlass besteht, an der Validität der Plandokumentation zu zweifeln (Urk. 52 S. 16; Art. 82 Abs. 4 StPO). Die aus der Fotodokumentation erfassten Abriebspuren bzw. Pneudruckspuren in der Plandokumentation lassen sich zwar dahingehend interpretieren, dass der Beschuldigte einen Spurwechsel vornahm und eine Kollision auf der Spur der Privatklägerin erfolgte, was gegen die vom Beschuldigten vertretene Version eines Spurwechsels der Privatklägerin sprechen würde (Urk. 11/3; Urk. 11/4). Insbesondere die Abrieb- bzw. Pneudruckspuren 180 bis 170 Meter

- 8 - vor Stillstand des LKWs (Urk. 11/3 Bild 3-4) legen diese Interpretation nahe, da dort 3 Abriebspuren auf der rechten Spur erkennbar sind. Fachkundige Angaben dazu, wie die Abriebspuren zu interpretieren sind und welche Schlüsse sie zulassen, fehlen jedoch. Es

steht nicht fest, wie besagte Spuren entstanden sind und welchem Fahrzeug sie zugeordnet werden können. Sie erweisen sich daher nur als wenig aussagekräftig und sind als ambivalentes Beweismittel nicht geeignet, die Darstellung des Beschuldigten zu entkräften. Da sich der Sachverhalt indes gestützt auf die weiteren vorhandenen Beweismittel erstellen lässt, wie sich nachfolgend zeigen wird, erübrigt sich die Einholung eines verkehrstechnischen oder unfallanalytischen Gutachtens. Die Einholung eines verkehrstechnischen Gutachtens erweist sich damit nicht als notwendig, da sich der Sachverhalt gestützt auf die vorhandenen Beweismittel erstellen lässt.

E. 4.2

Zur Frage, wer den Unfall verursacht habe, äusserte sich der Beschuldigte konstant und bezeichnete bereits kurz nach dem Unfall bei seiner Einvernahme als polizeiliche Auskunftsperson die Privatklägerin als Unfallverursacherin. Abgesehen von der eigentlichen Kollision ist die Schilderung des Beschuldigten insbesondere in Bezug auf die Vorbereitung eines Spurwechsels sowie sein Verhaltens vor und nach der Kollision relativ detailliert und erscheint grundsätzlich plausibel. So hielt er auf die Aufforderung hin, seine Sicht des Geschehens zu schildern, fest, dass er sich auf einen Spurwechsel habe vorbereiten wollen. Er habe keine Eile gehabt, da er genau wisse, wo er durchfahren müsse und wo die Verzweigung komme. Er habe immer 10 Mal geschaut, ob er sicher den Fahrstreifen wechseln könne. Ob er den Blinker gestellt habe oder nicht, wisse er nicht mehr. Aber selbst wenn, dann habe er diesen wieder ausgeschaltet, da noch Fahrzeuge auf dem Fahrstreifen gewesen seien, auf welchen er habe wechseln wollen (Urk. 5/1 S. 2 F/A 14). Bezüglich seine Reaktion auf die Kollision führte er aus, er habe sofort nachgedacht, wie er am besten reagieren könne. Da er gewusst habe, dass er viel Ladung habe, habe er ganz sanft angefangen zu bremsen (Urk. 5/1 S. S. 2 F/A 15). Diese Umschreibung seiner Gedankengänge und Überlegungen wirkt durchaus lebensnah. Seine Darstellung ist für sich betrachtet auch

- 9 - nicht unplausibel und der Unfall könnte sich tatsächlich so zugetragen haben. Die Schadensbilder an den beiden Fahrzeugen schliessen dies jedenfalls nicht aus (Urk. 11/3 Bilder 24-27, 30-34). In Bezug auf die Kollision waren seine Aussagen hingegen eher blass und wenig konkret. Das mag zum einen daran liegen, dass die eigentliche Kollision nur wenige Sekunden dauerte und derart turbulente Geschehen naturgemäss schwierig zu rekapitulieren sind. Andererseits scheint er gemäss eigenen Angaben die Kollision gar nicht recht wahrgenommen zu haben. So will er bemerkt haben, dass etwas von rechts nach links komme und er dieses berührt habe. Das Auto sei zuerst vor ihm gewesen und dann vor ihm verschwunden (Urk. 5/1 S. 2 F/A 15). Auch hielt er fest, die Kollision irgendwie schon wahrgenommen zu haben, aber es habe nicht nach einem Crash geklungen (Urk. 5/1 S. 3 F/A 24). Welche Schritte er bereits ausgeführt hatte, um die Spur zu wechseln, bezeichnete er zu Beginn nicht eindeutig. So erklärte er zunächst, nachdem das Auto vor ihm verschwunden sei, habe er alle Bemühungen, den Fahrstreifen zu wechseln, abgebrochen (Urk. 5/1 S. 2 F/A 15). Welche Bemühungen dies konkret waren bzw. ob sich diese im Setzen des Blinkers erschöpften, führte er nicht näher aus. Es drängt sich jedenfalls die Vermutung auf, dass er im Zeitpunkt der Kollision bereits zum Spurwechsel ansetzte, d.h. die Linie zur rechten Spur mit seinem LKW schon überquerte. Erst nach dem Ablauf seiner Vorbereitung auf den Fahrstreifenwechsel befragt, gab er an, er schaue in den Frontspiegel, dann in den Seitenspiegel und dann noch in den Weitwinkelspiegel. Zuerst stelle er den Blinker. Er sei sich aber nicht sicher, ob er den Blinker wieder ausgeschaltet

habe, da er noch gesehen habe, dass es noch Fahrzeuge auf der Spur gehabt habe (Urk. 5/1 S. 3 F/A 18). Ob er tatsächlich schon zum Spurwechsel angesetzt hatte, stellte er erst später klar, indem er festhielt, seiner Meinung nach habe sie (die Privatklägerin) angefangen, die Spur zu wechseln und dies viel zu nahe bei seinem Fahrzeug. Dann sei es zur Berührung gekommen. Er könne es sich nicht anders vorstellen. Er sei ja schnurgerade in der Spur gewesen. Es sei ja nicht anders möglich gewesen (Urk. 5/1 S. 4 F/A 29). Auf die Frage, ob er die Spur je verlassen habe, seit dem Zeitpunkt, als er sich auf den Spurwechsel vorbereitet habe, erklärte er ferner, sobald er etwas im Spiegel sehe, könne er gar keinen Wechsel

- 10 - mehr machen. Er wisse ja, was alles passieren könne. Da sei er wie blockiert, dass er keinen Fahrstreifenwechsel machen könne. Er würde sie als schuldig bezeichnen. Er wisse genau, dass er bei der Autobahnauffahrt an ihr vorbeigefahren sei. Er glaube, dass sie dann beschleunigt habe und zu früh den Fahrstreifen habe wechseln wollen (Urk. 5/1 S. 4 F/A 30 f.). Dabei fällt auf, dass er die Frage nach dem Spurwechsel nicht mit einem klaren "Ja" oder "Nein" beantwortete, sondern verallgemeinernd blieb. Mit der Vorinstanz ist zudem eine gewisse Betonung auf sein eigenes vorbildliches Verhalten im Strassenverkehr nicht von der Hand zu weisen (vgl. Urk. 5/1 S. 2 F/A 9 ff., F/A 21; insbesondere F/A 14: "[...] Ich schaue immer 10 Mal, ob ich sicher den Fahrstreifen wechseln kann. [...]"). Das ist zwar menschlich nachvollziehbar. Dass er sich insgesamt kaum selbstkritisch äusserte, dagegen aber nicht davor zurückschreckte, die Privatklägerin zu belasten und sie und den Zeugen der Lüge zu bezichtigen (vgl. Urk. 5/1 S. 4 F/A 31; Urk. 5/2 S. 2 F/A 7, F/A 10, S. 4 F/A 17 f.), ist als Lügensignal zu werten und wirkt sich entsprechend negativ auf die Glaubhaftigkeit seiner Aussagen aus. In den weiteren Einvernahmen vor der Staatsanwaltschaft und der Vorinstanz blieb er im Wesentlichen bei seinen bisherigen Ausführungen und damit grundsätzlich konstant, insbesondere was seine Belastung der Privatklägerin angeht (Urk. 5/2 S. 2 ff.; Prot. I S. 10 ff.). Darüber hinaus wies sein Aussageverhalten jedoch einige Auffälligkeiten und Widersprüchlichkeiten auf. Wie die Vorinstanz zutreffend festhielt, vermochte der Beschuldigte auf Vorhalt von Sachbeweismitteln und den ihn belastenden Aussagen der Privatklägerin und des Zeugen, die seiner Version widersprechen, keine plausible Erklärung vorbringen (vgl. Urk. 5/2 S. 20; Art. 82 Abs. 4 StPO). Exemplarisch zeigt sich dies in Bezug auf die Aussagen des Zeugen, die dem Beschuldigten vorgehalten wurden. Danach gefragt, was er zu dessen Aussage, er (der Beschuldigte) habe einen Spurwechsel nach rechts gemacht, sage, erklärte er lediglich, zu wissen, dass der Zeuge hinter dem BMW gefahren sei. Sofort nach dem Unfall habe er [der Zeuge] angefangen zu reden. Er glaube, der Zeuge habe einen blauen Volvo gehabt und diesen viel weiter vorne auf dem PW auf den Pannestreifen parkiert. Weiter gab er bei der Staatsanwaltschaft zu Protokoll, er habe den Zeugen im Rückspiegel gesehen. Er sei sich 100% sicher, dass der Zeuge auf der Normalspur hinter dem BMW gefahren sei.

- 11 - Der Zeuge sei dann zum BMW gerannt, um der Privatklägerin zu helfen. Er selbst habe ein grosses Teil von der Gegenfahrbahn (gemeint ist wohl die linke der drei Spuren) beseitigt. Schliesslich hielt er noch fest, der Zeuge habe ihm gesagt, er habe alles gesehen, er (der Beschuldigte) sei nicht schuldig (Urk. 5/2 S. 3 F/A 12 f.). Letzteres widerspricht aber klar den Aussagen des Zeugen, die dem Beschuldigten vorgehalten wurde. Zudem hielt der Beschuldigte im Widerspruch dazu vor Vorinstanz selber fest, der Zeuge habe ihn schon damals am Unfallort verurteilt und gesagt, er (der Beschuldigte) sei schuldig (Prot. I S.

13). Bei anderer Gelegenheit gab er auch an, so wie es der Zeuge beschrieben habe, könne es nur wie in einem Videogame passieren (Urk. 5/2 S. 4 F/A 18), ohne dies jedoch näher auszuführen. Auch vor Vorinstanz wurde er darauf angesprochen, dass die Privatklägerin und der Zeuge eine andere Version geschildert hätten, worauf er festhielt, er könne sich dies nicht erklären. Er sei anwesend gewesen, als die Zeugen Aussagen gemacht hätten. Ihm sei erklärt worden, wie es zu diesem Unfall gekommen sei und die Zeugen hätten seine Version zum Unfallereignis bestätigt (Prot. I S. 13). Sodann erklärte er, es stehe ihm vielleicht nicht zu, gegen den Zeugen zu reden, und warf die Frage nach dessen Verhalten auf. Wenn es nach ihm ginge, würde er den Zeugen ganz genau unter die Lupe nehmen, weil dieser auch nachgeholfen haben könnte, das die Privatklägerin die Kontrolle verloren habe, dadurch vor seinen LKW gekommen und es so zur Kollision gekommen sei. Er bestätigte auf entsprechende Frage, den Zeugen anzuzweifeln, weil dieser auch ein Interesse daran haben könnte, einen Verstoß gegen die Strassenverkehrsordnung zu verschweigen (Prot. I S. 13). Auf die anschliessende Frage, ob er ein solches Verhalten des Zeugen feststellen können, machte er Ausführungen dazu, wann er den Volvo des Zeugen wahrgenommen habe, ohne auf die Frage zu antworten. Nachdem die Frage wiederholt wurde, hielt er schliesslich fest, er könne nicht sagen, ein falsches Verhalten des Zeugen festgestellt zu haben (Prot. I S. 13 f.). Neben dem Umstand, dass der Beschuldigte suggerierte, der Zeuge habe sich nicht konform verhalten und ihn damit in einem schlechten Licht erscheinen lassen wollte, ist ebenso bezeichnend, dass er auf näheres Befragen zu seinen eigenen Angaben äusserst ausweichende Antworten gab.

- 12 - In ähnlicher Weise reagierte der Beschuldigte auf Vorhalt der Sachbeweismittel. Zur Plandokumentation und der Position der Pneuspuren gab er zu Protokoll, er habe nach dem Unfall immer wieder versucht, zu reflektieren. Er sei unter Schock gestanden. Es sei schlimm zu sehen, wie etwas vor den Lastwagen komme. Er sei sich sicher, dass sie von rechts nach links gefahren sei und beschleunigt habe. Er habe auf der rechten Seite keine Beschädigungen am Fahrzeug gehabt (Urk. 5/2 S. 2 f. F/A 10). Zu den ihm vorgehaltenen Fotos wollte er sich nicht äussern (Urk. 5/2 S. 3 F/A 11). Darauf angesprochen, dass er gemäss Unfallrekonstruktion den PW der Privatklägerin rechts neben sich und danach vor sich in den Spiegel hätte sehen müssen, erwiderte er, ohne direkt auf den Vorhalt zu antworten, er habe genügend Zeit auf seiner Spur gehabt, da er erst später nach rechts haben müssen. Der BMW sei sehr schnell vor sich gekommen. Die Front des LKW [gemeint ist wohl der BMW] sei beschädigt worden, als er in die Leitplanke gefahren sei. Er habe keine Erklärung, weshalb die Reifenspuren auf der rechten Spur seien (Urk. 5/2 S. 4 F/A 21). Vor Vorinstanz stellte er sich zudem auf den Standpunkt, der Unfall könne in Wahrheit gar nicht so passiert sein, wie er geschildert werde. Das sei physikalisch gar nicht möglich. Eine Erklärung dafür, weshalb dies aus seiner Sicht nicht möglich sein soll, lieferte er jedoch nicht. Was seine Wahrnehmungen des BMW der Privatklägerin anbelangt, erklärte er zunächst von sich aus, diesen erst kurz vor dem Stillstand zum ersten Mal wahrgenommen zu haben (Urk. 5/1 S. 3 F/A 19). Auf entsprechende Frage gab er im Anschluss indessen an, er denke, an dem BMW vorbeigefahren zu sein. Er sei schneller als sie gefahren (Urk. 5/1 S. 3 F/A 20). Bei der staatsanwaltschaftlichen Einvernahme erklärte er demgegenüber sehr detailliert, wo sich der BMW befunden habe, als er ihn gesehen habe: Der BMW sei ca. 50 cm hinter der Fahrerkabine gewesen sei. Er habe ihn im rechten Hauptspiegel gesehen (Urk. 5/2 S. 3 F/A 16). Insofern sind seine Angaben in dieser Hinsicht widersprüchlich, weshalb es höchst fraglich erscheint, dass er den BMW tatsächlich sah. In dieser Hinsicht überzeugen seine unmittelbar nach dem Ereignis

getätigten Depositionen, wo- nach er lediglich gesehen habe, wie etwas von rechts nach links gekommen sei, am ehesten, zumal seine Erinnerungen zu diesem Zeitpunkt noch frisch waren. Jedenfalls hielt der Beschuldigte selbst fest, dass es an der Front des LKWs kei-

- 13 - nen toten Winkel hat: "An der LKW-Front ist ein toter Winkel ausgeschlossen, wenn man vorschriftsgemäss schaut und einen Spurwechsel frühzeitig vorbereitet, dann sieht der LKW-Fahrer genau, was um ihn herum ist" (Prot. I S. 16). Gemäss seinen Anga- ben musste er die Privatklägerin neben sich also sehen. Dies wird auch durch das Ergebnis der Unfallrekonstruktion bestätigt (Urk. 11/3 Bilder 39 ff.), weshalb da- rauf abzustellen ist. Anlässlich der Berufungsverhandlung führte er wiederum aus, die Privatklägerin habe den Fehler gemacht, dass sie überholt habe. Er sei von Beginn weg auf der mittleren Spur gefahren. Dort fahre er eigentlich immer. Es sei am Anfang der Au- tobahn gewesen, wo es noch 3 Spuren gegeben habe. Dort habe auch der Unfall stattgefunden. Danach gefragt, was seiner Ansicht nach der Fehler der Privatklä- gerin gewesen sei, erwiderte er weit ausholend, aber ohne konkret auf die Frage zu antworten, er sei auf der mittleren Spur der Autobahn gewesen. Er habe nicht nur einmal, sondern mehrmals in den Spiegel bzw. nach rechts und links ge- schaut. Er habe auch gesehen, dass sich Autos von der linken Seite genähert hätten, also habe er auch nach links geschaut. Als er nach rechts geschaut habe, habe er gesehen, dass die Privatklägerin komme. Er habe jedoch gedacht, dass sie an ihm vorbeifahre oder ihre Geschwindigkeit verlangsamen würde. Er habe dann den Blinker gesetzt, damit er nach rechts einspuren könne. Jedoch habe er dann gespürt, dass es einen Knall geben werde. Er habe es schon gespürt. Er habe dann die Motorbremse angewandt. Er sei sehr schockiert gewesen, als der Unfall passiert sei. Er habe niemanden in Gefahr bringen wollen, also sei er auf dieser Spur geblieben. Er habe sein Lenkrad so fest gedrückt, dass er gar nicht anders gekonnt habe. Er habe zuerst die Motor-, dann die Fuss- und die Not- bremsen bedient. Worin seiner Ansicht nach der Fehler der Privatklägerin lag, geht aus seinen An- gaben nicht hervor, worauf er auch hingewiesen wurde. Dazu hielt er lediglich ausweichend fest, eigentlich wisse die Privatklägerin das am besten und die Staatsanwaltschaft wisse das auch. Er sei dabei gewesen, als sie ausgesagt ha- be. Er finde, es sei nicht nötig, das nochmals zu sagen. Auf die Aussagen der Pri- vatklägerin und des Zeugen angesprochen, wonach er einen Spurwechsel vorge-

- 14 - nommen habe und auf die Spur der Privatklägerin gekommen sei, äusserte er sich erneut zunächst verallgemeinernd. So erklärte er, kein Chauffeur habe den Luxus, die Spur zu wechseln, wenn er sehe, dass jemand von hinten rechts oder links komme. Sodann blieb er dabei, den Spurwechsel nicht angefangen, sondern ihn lediglich vorbereitet zu haben. Der Beschuldigte bleibt in Bezug auf die eigent- liche Kollision erneut vage und zwar vager, als es bei einer faktenbasierten Schil- derung zu erwarten wäre. Es wird nicht klar, was seiner Ansicht nach genau pas- siert ist bzw. wie es konkret zur Kollision kam. Zudem schilderte er, wie er dies bereits früher tat, vor allem sein eigenes Verhalten bzw. was er machte (Prot. II S. 13 ff.).

E. 4.3

Im Polizeirapport vom 6. Juli 2020 ist als einzige Auskunftsperson C._____ aufgeführt und vermerkt, dass dieser hinter dem Lastwagen gefahren sei und den Unfall habe beobachten können (Urk. 1 S. 3). C._____ wurde am 16. Juni 2020 um 18.24 Uhr, d.h. nur kurze Zeit nach der Kollision als polizeiliche Auskunftsperson befragt und am 12. November 2020 durch die Staatsanwaltschaft als Zeuge einvernommen (Urk. 7/1; Urk. 7/2). Er gab konstant

zu Protokoll, dass der Beschuldigte mit dem LKW einen Spurwechsel auf den Normalstreifen machte und mit dem PW der Privatklägerin kollidierte (Urk. 7/1 S. 2; Urk. 7/2 S. 3 f.). Dabei legte er seine Wahrnehmungen überzeugend und nachvollziehbar dar. Auch legte er Unsicherheiten offen und hielt auch fest, wenn er etwas nicht beobachten konnte. Namentlich erklärte er, davon auszugehen, der BMW und der LKW seien auf den Spuren, auf denen sie gewesen seien, auf die Autobahn gekommen. Gesehen habe er dies aber nicht. Er gab auf entsprechende Frage ferner an, nicht gesehen zu haben, dass der BMW den LKW rechts überholt habe (Urk. 5/2 S. 3 F/A 13 f.). Seine Aussagen sind insgesamt sehr sachlich und nicht übertrieben. Anhaltspunkte dafür, dass er den Beschuldigten zu Unrecht belastete, finden sich keine. So hob er von sich aus gar die aus seiner Sicht positive Reaktion des Beschuldigten nach der Kollision in Bezug auf das langsame Bremsen hervor (Urk. 5/1 S. 3 F/A 7). Auf seine glaubhaften Angaben kann abgestellt werden. Vor diesem Hintergrund sind die Aussagen des Beschuldigten, was den Zeugen anbelangt, wenig überzeugend und als Versuch zu werten, die Aufmerksamkeit von sich auf den Zeugen zu lenken. Dass er in Frage stellt, ob dieser sich verkehrsre-

- 15 - gelkonform verhalten hat und nicht allenfalls einen Kontrollverlust der Privatklägerin verursacht haben könnte, findet keine Stütze bei den vorhandenen Beweismitteln. Entgegen der Verteidigung (Urk. 39 S. 11) sind die Aussagen des Zeugen sodann keineswegs widersprüchlich. Namentlich sagte er nicht, dass die Privatklägerin am LKW vorbeifuhr, lediglich, dass der erste Kontakt in der Mitte des BMWs stattgefunden habe (Urk. 7/1 S. 2 F/A 3). Gemäss seinen Angaben war damit zwar ein Teil des BMWs vor dem LKW. Dies stimmt indessen einerseits mit dem Schadensbild und den Aussagen der Privatklägerin, wonach sie noch eine Flucht nach vorn versuchte (vgl. nachfolgend Ziffer 4.4.), überein. Andererseits ist dies nicht mit "überholen" bzw. "vorbeifahren" gleichzusetzen. Wenn der Zeuge dies also auf entsprechende Frage verneinte, stellt dies keinen Widerspruch dar.

E. 4.4

Die Privatklägerin gab bei ihrer polizeilichen Einvernahme als beschuldigte Person vom 22. Juni 2020, mithin wenige Tage nach dem Unfall zu Protokoll, zum Unfallhergang an, sie sei auf dem rechten Fahrstreifen gefahren und plötzlich sei es auf ihrer linken Fahrzeugseite dunkel geworden, da dort ein Lastwagen gefahren sei. Der Lastwagen habe sie fast überholt, ein Teil seines Fahrzeugs sei noch neben ihr auf dem Fahrstreifen gewesen. In dieser Position habe er den rechten Blinker eingeschaltet. Der Lastwagen sei seitlich auf ihr Fahrzeug zugekommen, sie sei sich nicht mehr ganz sicher, aber sie glaube, dass der Lastwagen zwei Anhänger gehabt habe. Sie habe sich gedacht, wenn sie jetzt bremsen würde, würde er mit dem letzten Anhänger auf ihr Auto prallen und sie wäre so in Lebensgefahr. Sie habe dann in den Sportmodus ihres Fahrzeugs geschaltet und Vollgas gegeben. Da sie dem Lastwagen nicht habe entwischen können, habe dieser den hinteren Teil ihres Fahrzeug berührt, wobei ihr Auto um 90 Grad vor den Lastwagen gedreht worden sei. Als sich ihr Fahrzeug quer vor dem Lastwagen befunden habe, sei dieser einfach weitergefahren und habe sie vor sich hergeschoben, so dass sie schlussendlich auf dem linken Fahrstreifen gelandet sei (Urk. 6/1 S. 2 F/A 6). Ihre Darstellung ist detailliert und wirkt erlebt, namentlich was den Hinweis auf die Verdunkelung sowie ihre Gedankengänge bezüglich ihrer Überlebenschancen anbelangt. Entgegen der Verteidigung (Urk. 69 S. 9) widerspricht ihre Aussage bezüglich das Dunkelwerden keineswegs ihrer Angabe, dass es Nachmittag und sonnig gewesen sei. Letzteres äusserte sie in Bezug auf

- 16 - die Witterung und nicht im Zusammenhang mit dem Ablauf der Kollision (vgl. Urk. 6/2 S. 3 F/A 10). Auf die Frage, wie weit auf ihren Fahrstreifen der Lastwagen gekommen sei, als sie sich entschlossen habe, Gas zu geben und ihn wieder zu überholen, erklärte sie, sie wisse es nicht in Metern, aber seine Räder seien schon auf ihrem Fahrstreifen gewesen. Ausserdem sei der rechte Blinker eingeschaltet gewesen, was darauf hingedeutet habe, dass er die Spur wechseln würde. Der Blinker habe ihr das Leben gerettet, denn so habe sie gewusst, was er tun wollte. Danach gefragt, ob sie noch versucht habe, den Lastwagenchauffeur mittel Hupen auf sich aufmerksam zu machen, erwiderte sie, nein, sie habe nicht gehupt. Es sei auch nicht nötig gewesen, er habe sie ja gesehen, als er sie überholt habe (Urk. 6/1 S. 2 F/A 8). Auch diese Angaben wirken grundsätzlich plausibel. Ihre zu Beginn der Einvernahme gemachte Aussage, wonach nachvollziehbar sei, dass sie keine Spur habe wechseln müssen, da sie die Ausfahrt F. _____ haben nehmen müssen, korrigierte sie zu einem späteren Zeitpunkt und erklärte schlüssig, dass an der Stelle des Unfalls noch kein Fahrstreifenwechsel nötig war (Urk. 6/1 S. 3 F/A 11). Wie der einvernehmende Polizeibeamte ihr vorhielt, wäre das erst einige Kilometer weiter gekommen, was sich auch mit den Bildern der Fotodokumentation deckt, wo keine entsprechende Anzeigetafel, die einen baldigen Fahrstreifenwechsel erforderlich gemacht hätte, erkennbar ist (vgl. Urk. 11/3). Ein grober Widerspruch ist entgegen der Verteidigung darin nicht zu sehen (Urk. 39 S. 7), zumal die Privatklägerin im Bereich des Unfalls noch keinen Spurwechsel vornehmen musste. Wie beim Beschuldigten wirkte auch die Privatklägerin darum bemüht, sich als vorbildliche Autofahrerin zu präsentieren (vgl. Urk. 6/1 S. 3 F/A 18 f. und 21). Sie äusserte sodann ebenfalls keine Selbstkritik, sondern belastete den Beschuldigten, was die Glaubhaftigkeit ihrer Angaben tangiert. Es ist sodann nicht auszuschliessen, dass sie aufgrund der bevorstehenden Anerkennung ihres ... Führerausweises [des Staates D. _____] und da sie offenbar ihr Fahrzeug mit Gips lenkte, grundsätzlich ein Interesse daran hatte, von sich abzulenken. Konkrete Anhaltspunkte dafür, dass sie sich bei ihrer Aussage von diesen sachfremden Motiven tatsächlich leiten liess, liegen hingegen keine vor. Zudem blieben ihre Aussagen, was das eigentliche Kerngeschehen betraf, konstant. Wie schon bei der Po-

- 17 - lizei wies sie namentlich darauf hin, hätte der Beschuldigte den Blinker nicht gestellt, wäre sie gestorben, da sie dadurch realisiert habe, was er vorhabe (Urk. 6/2 S. 3 F/A 10 f.; Urk. 6/1 S. 7). Bei dieser Feststellung handelt es sich um ein besonderes Detail, was dafür spricht, dass sie tatsächlich Erlebtes schildert. Weiter führte sie aus, als sie realisiert habe, dass er die Spur wechseln wolle, sei sie schockiert gewesen. In dem Moment habe es so ausgesehen, als habe der LKW zwei Anhänger. Sie habe angefangen zu schreien. Wiederum erklärte sie, nicht gebremst zu haben, weil sie Angst habe, dass er sie mit den Anhängern erwischen würde. Sie habe ein wenig beschleunigt, weil sie sich dadurch selber aus der Situation habe retten wollen. Sodann nannte sie erneut eine Besonderheit, indem sie darauf verwies, dass sie ihr Fahrzeug in den Sportmodus umstellte (Urk. 6/2 S. 3 F/A 12 f.). Soweit die Verteidigung auf Ungereimtheiten in den Angaben der Privatklägerin hinsichtlich der Geschwindigkeit verweist (Urk. 39 S. 8), gilt zu bemerken, dass es sich bei den Aussagen sämtlicher Beteiligten in Bezug auf die gefahrenen Geschwindigkeiten um Schätzungen handelte, die sich in einem Bereich von 60 bis 95 km/h bewegen (vgl. Urk. 5/1 S. 3 F/A 17; Urk. 5/2 S. 4 F/A 18; Urk. 6/1 S. 2 F/A 10, 22; Urk. 6/2 S. 2 F/A 9; Urk. 7/1 S. 3 F/A 6; Urk. 7/2 S. 3 F/A 11). Menschliche Geschwindigkeitsschätzungen sind naturgemäss immer unscharf, da es sich um eine Kombination von Entfernungsschätzung und Zeitschätzung handelt, welche ebenfalls oftmals subjektiv sind und meist überschätzt

werden. Insofern sind die Angaben sämtlicher Beteiligter betreffend Geschwindigkeit mit Vorsicht zu geniessen, gerade auch angesichts des dynamischen und turbulenten Geschehens, welches ein Unfall auf einer Autobahn mit sich bringt. Wenn der Zeuge die Geschwindigkeit des Beschuldigten auf 80 km/h schätzte, schliesst das somit unabhängig der Geschwindigkeitsangaben der Privatklägerin nicht aus, dass der Beschuldigte gemäss ihren Angaben schneller als sie fuhr (Urk. 6/2 S. 3 F/A 10). Demgegenüber ist der Verteidigung darin zuzustimmen, dass die Privatklägerin erstmals bei der Staatsanwaltschaft erwähnte, dass der LKW noch weiter beschleunigt habe (Urk. 39 S. 9). Dabei handelt es sich um ein neues Detail, das den insgesamt stimmigen Ablauf, den die Privatklägerin konstant schilderte, jedoch nicht zu durchbrechen vermag. Auch die von der Verteidigung angespro-

- 18 - chenen Differenzen in Bezug auf ihre Reaktion, namentlich dass sie einmal erklärte, Vollgas gegeben zu haben, während sie bei anderer Gelegenheit "ein wenig beschleunigt" haben will (Urk. 39 S. 9), erscheint einzeln betrachtet tatsächlich widersprüchlich. Sie blieb jedoch konstant dabei, in den Sportmodus geschaltet und beschleunigt zu haben, um sich aus der Gefahrenlage zu retten. Welchen Einfluss dies auf den Unfallhergang hatte, verbleibt dabei, ausgehend von ihrer Version der Darstellung auch nicht unklar. Der Schaden am Fahrzeug der Privatklägerin lässt sich vielmehr mit ihren Angaben ohne Weiteres in Einklang bringen. Zu einem anderen Ergebnis führen auch die weiteren von der Verteidigung angeführten Unschärfen in den Aussagen der Privatklägerin nicht. Namentlich ist der Zeitpunkt, in dem sie den Blinker sah, im Nachhinein schwierig zu rekapitulieren und in Zusammenhang mit der genauen Position des LKWs zu bringen, gerade bei zwei sich mit hoher Geschwindigkeit fortbewegenden Objekten. In diesen Unstimmigkeiten sind jedenfalls keine groben Widersprüche und damit Lügensignale zu erkennen. Nicht gefolgt werden kann der Verteidigung sodann, wenn sie festhält, die Privatklägerin habe nie ausgesagt, dass der Lastwagen auf ihre Spur gekommen sei und sie sei konkreten Fragen danach immer ausgewichen (Urk. 39 S. 9). So erwähnte sie bei der Staatsanwaltschaft explizit, sie sei überzeugt, dass der Beschuldigte sie beim Spurwechsel überhaupt nicht gesehen habe (Urk. 6/2 S. 3 F/A 15). Aus ihren Schilderungen insgesamt, die überdies mit der Darstellung des Zeugen übereinstimmen, wird klar, dass sie selbst keinen Spurwechsel vornahm. Damit bestätigte sie ihre Angabe bei der Polizei, wo sie ebenfalls aussagte, dass sie selbst keinen Spurwechsel vorgenommen habe (Urk. 6/1 S. 4 F/A 24).

E. 4.5

Was die im Anklagesachverhalt festgehaltenen Verletzungen der Privatklägerin anbelangt, ist mit der Vorinstanz zu konstatieren, dass der Speichenbruch sich aufgrund des Arztberichts vom 12. Juni 2020 nicht als Unfallfolge erstellt werden kann, da sie bereits im Unfallzeitpunkt wegen einer undislozierten distalen Radiusfraktur rechts in ärztlicher Behandlung war und deshalb einen Gips trug (Urk. 8/1; Urk. 52 S. 17 f.; Art. 82 Abs. 4 StPO). Der Vorinstanz ist sodann entgegen der Verteidigung (Urk. 69 S. 2 ff.) darin zuzustimmen, dass das Schleudert trauma und die Brustkorbprellung gestützt auf die Arztberichte wie auch die Angaben der Privatklägerin auf den Unfall zurückgeführt werden können (Urk. 52

- 19 - S. 17; Art. 82 Abs. 4 StPO). Die Privatklägerin wurde zu den Umständen, die zum Speichenbruch führten, nie befragt. Entsprechend ist nicht bekannt, ob dieser auf einen Sturz oder ähnliches zurückzuführen ist. Das ist vorliegend aber auch nicht wesentlich. Im

Bericht des Spitals Limmattal vom 12. Juni 2020 über die unfallchirurgische Sprechstunde ist als Diagnose der Verdacht auf eine undislozierte distale Radiusfraktur vom 2. Juni 2020 festgehalten. Weitere Verletzungen werden nicht aufgeführt (Urk. 8/1). Demgegenüber differenziert der Austrittsbericht vom 19. Juni 2020 zwischen der Diagnose HWS Distorsion Grad 2 (Schleudertrauma) sowie BWS- und Thoraxkontusion (Brustkorbprellung), wobei diese Verletzungen unter dem Titel "Verkehrsunfall vom 16. Juni 2020" aufgeführt werden, und dem Verdacht auf undislozierte distale Radiusfraktur rechts vom 2. Juni 2020 sowie dem Verdacht auf eine symptomatische Ovarialzyste. Weiter wird unter "Verlauf" aufgeführt, dass es sich um eine notfallmässige Rettungsdienstzuweisung nach Verkehrsunfall handelte. Die Patientin sei am 16. Juni 2020 am Nachmittag/Abend mit dem PKW nach Hause gefahren und dabei auf der Autobahn mit ca. 80 km/h von einem Lastwagen hinten rechts touchiert worden, wobei sich ihr Auto quer vor den Lastwagen gestellt habe. Sodann wird festgestellt, dass gemäss Privatklägerin keine Bewusstlosigkeit, keine Kopfschmerzen und keine Übelkeit vorgelegen hätten, sie jedoch Schmerzen in der Hals- und Brustwirbelsäule gehabt habe (Urk. 8/4 S. 1). Der Umstand, dass der Bericht vom 12. Juni 2020 kein Schleudertrauma und keine Brustkorbprellung aufführen, diese jedoch im späteren Bericht als Folge des Verkehrsunfall diagnostiziert wurden (Urk. 8/4 S. 1), spricht klar dafür, dass diese Verletzungen auch tatsächlich aus der anklagengegenständlichen Kollision herrühren und nicht ebenfalls vorbestehend waren. Hierfür spricht auch, dass das Verletzungsbild aufgrund der allgemeinen Lebenserfahrung mit einem Verkehrsunfall in Einklang gebracht werden kann. Es ist allgemein bekannt, dass ein Schleudertrauma durch plötzliche, ruckartige Bewegung und Überstreckung des Kopfes infolge einer unerwarteten Krafteinwirkung entsteht. Eine solche unerwartete Krafteinwirkung wird üblicherweise bei einem heftigen Aufprall, wie bspw. der Kollision eines Fahrzeugs mit einer Leitplanke, ausgelöst. Auch lässt sich die Brustkorbprellung auf die getragene Sicherheitsgurte zurückführen. Darüber hinaus schilderte die Privatklägerin überzeugend, wie es

- 20 - um ihre Wirbelsäule ganz heiss geworden sei und sie Schmerzen im Nacken- und Halsbereich gehabt habe (Urk. 6/1 S. 2). Die Privatklägerin behauptete entgegen der Verteidigung sodann nicht, sie sei bewusstlos geworden. Sie hielt lediglich fest, dass dies beinahe geschehen sei. Insofern stimmen ihre Angaben mit denjenigen im Arztbericht vom 19. Juni 2020 überein. Somit lassen sich das Schleudertrauma und die Brustkorbprellung auf die Kollision vom 16. Juni 2020 zurückführen und sind als erstellt zu erachten.

E. 5

Im Ergebnis ergibt die gesamthafte Würdigung aller relevanten Beweismittel – insbesondere aufgrund der glaubhaften Aussagen des Zeugen – dass die Kollision bei Fahrt beider Unfallbeteiligter und aufgrund des Spurwechsels durch den Beschuldigten stattgefunden haben muss. Der Privatklägerin gelang es dabei nicht, durch Beschleunigung der Kollision auszuweichen. Wenngleich auch die Aussagen der Privatklägerin gewisse Ungereimtheiten aufweisen, erweist sich die Darstellung des Beschuldigten tendenziell als weniger glaubhaft und überzeugt nicht. Zwar wäre eine Kollision aufgrund eines Fahrstreifenwechsels der Privatklägerin theoretisch möglich. Diese theoretische Möglichkeit genügt jedoch nicht, die den Beschuldigten belastenden Momente auszuräumen. Entgegen der Verteidigung liegt keine "Aussage gegen Aussage"-Situation vor, bei der eine deutlich höhere Validität der Aussagen der Privatklägerin erforderlich

wäre. In vorliegender Konstellation werden die Aussagen der Privatklägerin zusätzlich durch die glaubhaften Aussagen eines unbeteiligten Dritten gestützt. Demnach bestehen keine Zweifel daran, dass sich der Sachverhalt – mit Ausnahme des Speichenbruchs – so wie in der Anklage umschrieben, zugetragen hat. IV. Rechtliche Würdigung 1. Die Staatsanwaltschaft würdigte das Verhalten des Beschuldigten als fahrlässige Körperverletzung im Sinne von Art. 125 Abs. 1 StGB durch Verletzung der Verkehrsregel gemäss Art. 34 Abs. 3 SVG (Urk. 19). Dem folgend sprach die Vorinstanz den Beschuldigten wegen fahrlässiger Körperverletzung im Sinne von Art. 125 Abs. 1 StGB schuldig (Urk. 52 S. 2). Die Verteidigung macht im Berufungsverfahren eine unrichtige Rechtsanwendung in Bezug auf die Fahrlässigkeit

- 21 - durch die Vorinstanz geltend, wobei sie sich auf den Standpunkt stellt, dass sich aufgrund der im Recht liegenden Beweismittel kein Verstoß gegen Art. 34 Abs. 3 SVG erstellen lasse (Urk. 69 S. 10 f.). 2. Der einfachen fahrlässigen Körperverletzung macht sich schuldig, wer fahrlässig einen Menschen am Körper oder an der Gesundheit schädigt (Art. 125 Abs. 1 StGB). Dies setzt das unvorsätzliche Bewirken des tatbestandsmässigen Erfolgs der einfachen Körperverletzung, den Kausalzusammenhang zwischen Handlung und Erfolg (natürliche Kausalität), die Missachtung einer Sorgfaltspflicht sowie die Relevanz der Sorgfaltspflichtverletzung für den Erfolgseintritt voraus (DONATSCH/HEIMGARTNER/ISENRING/WEDER, StGB-Kommentar, 21. Aufl. 2022, Art. 12 N 14 ff., Art. 123 N 1 ff.; DONATSCH/TAG, Strafrecht I – Verbrechenslehre,

E. 9

Aufl. 2013, § 31 f.).

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