

ZH_OBERGERICHT SB240318 vom 22. Januar 2025

ZH Obergericht, 2025-01-22, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_obergericht_SB240318

FR: ZH_OBERGERICHT SB240318 du 22 janvier 2025

IT: ZH_OBERGERICHT SB240318 del 22 gennaio 2025

Erwägungen

E. 1

Gemäss Art. 402 StPO hat die Berufung im Umfang der Anfechtung auf- schiebende Wirkung und wird die Rechtskraft des angefochtenen Urteils dement- sprechend gehemmt. Das Berufungsgericht überprüft somit das erstinstanzliche Urteil nur in den angefochtenen Punkten (Art. 404 Abs. 1 StPO). Auch wenn das Berufungsgericht nur die angefochtenen Punkte neu beurteilt, fällt es am Ende ein insgesamt neues Urteil (Art. 408 StPO), worin es jedoch anzugeben hat, welche Punkte bereits früher in Rechtskraft erwachsen sind (BGE 141 IV 244 E. 1.3.3; Ur- teil des Bundesgerichts 6B_533/2016 vom 29. November 2016 E. 4.2 mit Hinwei- sen).

E. 1.1

Bei diesem Ausgang des Verfahrens ist die vorinstanzliche Kostenaufgabe (Dispositivziffer 8) zu bestätigen (Art. 426 Abs. 1 StPO, Art. 428 Abs. 3 StPO).

E. 1.2

Die von der Vorinstanz festgelegte reduzierte Prozessentschädigung in der Höhe von Fr. 3'000.– ist ebenfalls zu bestätigen. Dieser Anspruch steht allerdings seit der Teilrevision der Strafprozessordnung per 1. Januar 2024 ausschliesslich der Verteidigung zu unter Vorbehalt der Abrechnung mit ihrer Klientschaft (Art. 454 Abs. 1 StPO in Verbindung mit Art. 429 Abs. 1 lit. a und Abs. 3 StPO). Rechtsan- walt lic. iur. X._____ ist somit für die Untersuchung und das vorinstanzliche Verfah- ren eine reduzierte Prozessentschädigung von Fr. 3'000.– (inkl. Barauslagen und MwSt.) aus der Gerichtskasse zuzusprechen. 2. Berufungsverfahren

E. 2

Standpunkt des Beschuldigten

E. 2.1

Gemäss Art. 428 Abs. 1 StPO tragen die Parteien die Kosten des Berufungs- verfahrens nach Massgabe ihres Obsiegens oder Unterliegens. Ob bzw. inwieweit eine Partei im Sinne dieser Bestimmung obsiegt oder unterliegt, hängt davon ab, in welchem Ausmass ihre vor der zweiten Instanz gestellten Anträge gutgeheissen werden (Urteil des Bundesgerichts 6B_1290/2021 vom 31. März 2022 E. 5.1).

E. 2.1.1

Art. 90 Abs. 2 SVG erfüllt, wer durch grobe Verletzung der Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt. In objektiver Hinsicht setzt die grobe Verkehrsregelverletzung voraus, dass der Täter eine wichtige Verkehrsvorschrift in objektiv schwerer Weise missachtet und die Ver-

- 24 - kehrssicherheit ernsthaft gefährdet. Dabei genügt eine erhöhte abstrakte Gefährdung. Wesentliches Kriterium für die Annahme einer erhöhten abstrakten Gefahr ist die Nähe der Verwirklichung. Die allgemeine Möglichkeit der Verwirklichung einer Gefahr genügt demnach nur zur Erfüllung von Art. 90 Abs. 2 SVG, wenn in Anbetracht der Umstände der Eintritt einer konkreten Gefährdung oder gar einer Verletzung nahe liegt (BGE 143 IV 508 E. 1.3; 142 IV 93 E. 3.1; 131 IV 133 E. 3.2; Urteil des Bundesgerichts 6B_761/2019 vom 9. März 2020 E. 2.3.1; je mit Hinweisen). Da der Überholende bei Strassen ohne Richtungstrennung – wie vorliegend – auch dem Gegenverkehr zugedachte Verkehrsflächen benutzt, zählt das Überholen zu den gefährlichsten Fahrmanövern. Verkehrsregelverletzungen betreffend das Überholen werden deshalb überwiegend zu den groben Verkehrsregelverletzungen nach Art. 90 Abs. 2 SVG gezählt (FIOLKA, in: Niggli/Probst/Waldmann [Hrsg.], Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz, 1. Auflage 2014, Art. 90 N 84; GIGER, SVG Kommentar, Strassenverkehrsgesetz mit weiteren Erlässen, 9. Auflage 2022, Art. 90 N 12). Grundsätzlich ist dies der Fall, wenn der Fahrer zu Beginn des Manövers nicht sicher sein kann, beim Überholen andere Verkehrsteilnehmer nicht zu behindern oder zu gefährden (Art. 35 Abs. 2 SVG). Gemäss Art. 35 Abs. 3 SVG hat der Überholende auf die übrigen Strassenbenützer, namentlich auf jene, die er überholen will, besonders Rücksicht zu nehmen. Nach dem Überholen hat der Fahrzeugführer wieder einzubiegen, sobald für den überholten Strassenbenützer keine Gefahr mehr besteht (Art. 10 Abs. 2 VRV). Der Abstand, der diesen Anforderungen entspricht, hängt von den Geschwindigkeiten der beteiligten Fahrzeuge, aber auch von den Strassen- und Sichtverhältnissen ab (GIGER, SVG Kommentar, Strassenverkehrsgesetz mit weiteren Erlässen, 9. Auflage 2022, Art. 35 N 20).

E. 2.1.2

Unbestrittenermassen und wie auch mittels Videoaufnahme dokumentiert, überholte der Beschuldigte das Fahrzeug von G._____ unmittelbar vor der Signalisation Ende der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (vgl. Urk. 7/2 Front 00:54). In dem der Beschuldigte beim Wiedereinbiegen nach dem Überholmanöver kurz vor bzw. auf Höhe des Signals "Ende der Höchstgeschwindigkeit 50" und somit unmittelbar vor bzw. bei der Erhöhung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h

- 25 - bei einer Geschwindigkeit von ca. 60 km/h ohne verkehrsbedingten Grund den Fuss vom Gas nahm, wodurch sein Fahrzeug infolge der Rekuperation die Geschwindigkeit spürbar verringerte, anstatt weiter auf die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zu beschleunigen, und der von ihm gewählte Abstand beim Wiedereinbiegen für eine solche Temporeduktion nicht ausreichte, nahm er keine Rücksicht auf den von ihm überholten G._____, welcher aufgrund des Überholmanövers des Beschuldigten und des signalisierten Endes der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nicht davon ausgehen musste, dass der Beschuldigte beim Wiedereinbiegen entgegen der Signalisation die Geschwindigkeit reduzierte. In Anbetracht dieser konkreten Umstände schuf der Beschuldigte zumindest eine erhöhte abstrakte Gefahr für G._____ und die weiteren Passagiere des überholten Fahrzeugs. Der Beschuldigte wusste, dass sein Tesla aufgrund der Rekuperation die Geschwindigkeit spürbar verringert, sobald er den Fuss vom Gas nimmt (vgl. Urk. 3/1 F/A 46 f.). Da er angab, bereits vor dem Überholen beabsichtigt zu haben, vom Gas zu gehen, wenn er wieder auf der rechten Fahrspur war und somit von Beginn an nicht vor hatte, umgehend auf die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zu beschleunigen, bog er wieder ein, obwohl für den überholten G._____ und dessen

Passagiere angesichts der (signalisationswidrigen) Tempore- duktion und des dafür nicht ausreichenden Abstands eine erhöhte Gefahr für fol- genschwere Verletzungen bestand, zumal es schliesslich auch zur Kollision kam. Wenn der Beschuldigte vorbringt, eine weitere Beschleunigung auf 80 km/h wäre aufgrund des Kickstarts nicht möglich gewesen, so ist ihm entgegenzuhalten, dass er in diesem Fall bereits von Anfang an hätte anders beschleunigen müssen, konnte er doch von seiner Position aus bereits zu Beginn des Überholmanövers die Aufhebung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h erkennen (vgl. Urk. 7/2 Front 00:54-00:55). Auch aus einem allfälligen Unwohlsein seiner Mutter aufgrund des Überholmanövers kann der Beschuldigte hinsichtlich der Geschwindigkeitsreduk- tion nichts zu seinen Gunsten ableiten.

E. 2.1.3

Indem der Beschuldigte ohne verkehrsbedingten Grund unmittelbar nach dem Überholmanöver durch das Loslassen des Gaspedals die Geschwindigkeit entgegen der Signalisation spürbar reduzierte, nahm er keine Rücksicht auf den von ihm überholten Strassenbenützer G._____ und erfüllt somit den objektiven Tat-

- 26 - bestand der groben Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG in Verbindung mit Art. 35 Abs. 3 SVG und Art. 10 Abs. 2 VRV.

E. 2.2

Auch wenn sowohl die Anzahl Tagessätze als auch die Tagessatzhöhe ge- genüber dem vorinstanzlichen Urteil leicht reduziert wurden, unterliegt der Beschul- digte mit seinen Anträgen weitestgehend, wobei diese leichte Korrektur im Ermes- sen des erkennenden Gerichts liegt. Es sind ihm daher die Kosten des Berufungs- verfahrens gestützt auf Art. 428 Abs. 2 lit. b StPO vollumfänglich aufzuerlegen.

- 36 -

E. 2.2.1

Nach seinem Wortlaut ("hervorruft oder in Kauf nimmt") erfasst der subjek- tive Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG insbesondere vorsätzliches und eventual- vorsätzliches Verhalten. Gestützt auf Art. 100 Ziff. 1 Abs. 1 SVG ist der Tatbestand nach konstanter Rechtsprechung indes auch bei grober Fahrlässigkeit anwendbar (BGE 142 IV 93 E. 3.1; 126 IV 192 E. 2c; Urteil des Bundesgerichts 6B_272/2023 vom 2. Oktober 2024 E. 1.3.1). Stets vorausgesetzt wird ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend verkehrsregelwidriges Verhalten, d.h. ein schweres Ver- schulden, bei fahrlässiger Begehung mindestens grobe Fahrlässigkeit (BGE 148 IV 374 E. 3.1; 142 IV 93 E. 3.1; 131 IV 133 E. 3.2 mit Hinweisen).

E. 2.2.2

Eventualvorsatz darf nicht allein aus der Tatsache geschlossen werden, dass sich der Täter des Risikos der Tatbestandsverwirklichung bewusst war und dennoch handelte, denn dieses Wissen wird auch bei der bewussten Fahrlässigkeit vorausgesetzt (BGE 130 IV 58 E. 8.4). Sowohl der eventualvorsätzlich als auch der bewusst fahrlässig handelnde Täter weiss um die Möglichkeit des Erfolgsintritts. Hinsichtlich der Wissenskomponente stimmen beide Erscheinungsformen des sub- jektiven Tatbestands somit überein. Unterschiede bestehen hingegen auf der Wil- lensseite. Der bewusst fahrlässig handelnde Täter vertraut (aus pflichtwidriger Un- vorsichtigkeit) darauf, dass der von ihm als möglich vorausgesehene Erfolg nicht eintreten, das Risiko der Tatbestandserfüllung sich nicht verwirklichen werde. Dem- gegenüber nimmt der eventualvorsätzlich handelnde Täter den Eintritt des als mög-

lich erkannten tatbestandsmässigen Erfolgs ernst, rechnet mit ihm und findet sich mit ihm ab. Wer den Erfolg dergestalt in Kauf nimmt, "will" ihn im Sinne von Art. 12 Abs. 2 Satz 2 StGB (BGE 147 IV 439 E. 7.3.1; 133 IV 1 E. 4.1; je mit Hinweisen; Urteil des Bundesgerichts 6B_16/2023 vom 17. Mai 2024 E. 2.2.2). Dass der Beschuldigte einen Unfall im Sinne des Eventualvorsatzes in Kauf nahm, muss aus den tatsächlichen Umständen zu erschliessen sein, die diesen Schluss zweifelsfrei zulassen. Angesichts der einhergehenden Selbstgefährdung ist Even-

- 27 - tualvorsatz allerdings nicht leichthin anzunehmen (BGE 133 IV 9 E. 4.2.5 mit Hinweis). Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung ist eventualvorsätzliche Tatbegehung nur bei krasser Fahrweise zu bejahen, wenn der Täter das Geschehen gleichsam "aus der Hand gibt", er es nicht mehr unter Kontrolle hat, die Gefahrenlage zu meistern oder einen Unfall durch eigene Machtmittel zu vermeiden, bzw. sich der noch glimpfliche Ausgang alleine dem glücklichen Zufall zuschreiben lässt, letzteres insbesondere dann, wenn sich der Täter mit massiver Geschwindigkeitsüberschreitung ein Rennen mit einem anderen Fahrzeuglenker liefert, sodass zu schliessen ist, er habe sich gegen das geschützte Rechtsgut entschieden (BGE 133 IV 9 E. 4.3 f.; 130 IV 58 E. 9.1.1). An dieser Rechtsprechung hat das Bundesgericht in jüngeren Entscheiden festgehalten (Urteil des Bundesgerichts 6B_16/2023 vom 17. Mai 2024 E. 2.2.4 mit Hinweisen).

E. 2.2.3

Grobe Fahrlässigkeit ist demgegenüber zu bejahen, wenn sich der Täter der allgemeinen Gefährlichkeit seiner Fahrweise bewusst ist. Grobe Fahrlässigkeit kommt aber auch in Betracht, wenn der Täter die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig gar nicht in Betracht zieht, also unbewusst fahrlässig handelt. Die Annahme einer groben Verkehrsregelverletzung setzt in diesem Fall voraus, dass das Nichtbedenken der Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer auf Rücksichtslosigkeit beruht. Rücksichtslos ist unter anderem ein bedenkenloses Verhalten gegenüber fremden Rechtsgütern. Dieses kann auch in einem blossen (momentanen) Nichtbedenken der Gefährdung fremder Interessen bestehen (BGE 131 IV 133 E. 3.2; Urteile des Bundesgerichts 6B_973/2020 vom 25. Februar 2021 E. 2.1; 6B_992/2020 vom 30. November 2020 E. 2.2; 6B_761/2019 vom

E. 2.2.4

Während die Staatsanwaltschaft dem Beschuldigten eventualvorsätzliches Handeln vorwirft (Urk. 13 S. 4), erwog die Vorinstanz, der Beschuldigte habe in Kenntnis der Sachlage gehandelt, dass er durch das Überholmanöver und das Einsparen mit ungenügendem Abstand zum hinteren Fahrzeug eine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer schuf und gelangte zum Schluss, der Beschuldigte habe direktvorsätzlich gehandelt (Urk. 44 S. 14, 19).

E. 2.2.5

Der Vorinstanz ist nicht zu folgen, wenn sie festhält, der Beschuldigte habe in voller Kenntnis der Sachlage gehandelt (Urk. 44 S. 14). Das Loslassen des Gaspedals und das im Zuge der Rekuperation – entgegen des signalisierten Endes der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h – erfolgte spürbare Verringern der Geschwindigkeit lässt den Schluss auf eine direkt- oder eventualvorsätzliche Begehung der groben Verkehrsregelverletzung im Sinne der bundesgerichtlichen Rechtsprechung nicht zu. Dass es der Beschuldigte tatsächlich auf eine Kollision mit G._____ hätte ankommen lassen wollen oder eine solche gar beabsichtigte, lässt sich anhand der erhobenen Beweismittel nicht nachvollziehen. Zwar

ist nicht auszuschliessen, dass die Geschwindigkeitsreduktion infolge der Rekuperation ohne verkehrsbedingten Grund als Reaktion auf die von G._____ zuvor nicht den Strassenverhältnissen angepasste Geschwindigkeit erfolgte. Es ist jedoch nicht ersichtlich, inwiefern der Beschuldigte das Geschehen durch das spürbare Verringern der Geschwindigkeit infolge der Rekuperation gleichsam "aus der Hand gegeben" und nicht mehr im Sinne der bewussten Fahrlässigkeit auf einen guten Ausgang vertraut hätte. Eine solche Annahme darf wie erwähnt nicht leichthin getroffen werden. Vielmehr hat er aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit die Folgen der spürbaren Geschwindigkeitsreduktion beim Wiedereinbiegen nicht bedacht. Damit wird die Rücksichtslosigkeit der zu beurteilenden Fahrweise des Beschuldigten jedoch keineswegs relativiert. Zwar hat der Beschuldigte im Moment des Wiedereinbiegens auf die rechte Fahrspur einen noch genügenden Abstand zum Fahrzeug von G._____ eingehalten. Da er jedoch bereits zu Beginn des Überholmanövers wusste, dass er aufgrund des Kickstarts beim Wiedereinbiegen die Geschwindigkeit durch das Loslassen des Gaspedals spürbar reduzieren würde, hätte er diesen Umstand bei der Bemessung des Abstands berücksichtigen müssen. Mit dem

- 29 - Loslassen des Gaspedals nach dem Wiedereinbiegen auf die rechte Fahrspur ohne verkehrsbedingten Grund und aufgrund der ihm bekannten spürbaren Rekuperation trotz kurz bevorstehender Erhöhung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 80 km/h manifestierte der Beschuldigte ein rücksichtsloses Verhalten gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere gegenüber G._____, zu deren Schutz die entsprechenden Vorschriften erlassen wurden. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass er grobfahrlässig handelte und demzufolge auch den subjektiven Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG erfüllte.

E. 2.2.6

Da die Staatsanwaltschaft dem Beschuldigten in der Anklage eine eventualvorsätzliche Tatbegehung vorwirft (Urk. 13 S. 4), stellt sich bei diesem Ergebnis der rechtlichen Würdigung die Frage nach der Vereinbarkeit mit dem Anklagegrundsatz. In diesem Zusammenhang ist nochmals hervorzuheben, dass sowohl die (eventual-)vorsätzliche als auch die fahrlässige Verletzung der Verkehrsregeln gleichermaßen strafbar ist. Die für die Annahme von Fahrlässigkeit erforderliche Pflichtverletzung ergibt sich gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung aus der im Strassenverkehr allgemein geltenden Pflicht zur Aufmerksamkeit (vgl. Art. 31 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 3 Abs. 1 VRV) und der als bekannt vorausgesetzten Kenntnis der Verkehrsregeln (vgl. Art. 14 Abs. 1 und 3 lit. a SVG). Das Element der Pflichtverletzung ist somit dem zur Anklage erhobenen Vorwurf einer groben Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG inhärent, auch wenn es in der Anklage nicht explizit erwähnt wird (Urteil des Bundesgerichts 6B_62/2024 vom 13. September 2024 E. 3.3 f.). Insofern geht das Berufungsgericht nicht über den Anklagevorwurf hinaus, wenn es auf bewusste Fahrlässigkeit erkennt: Da dem Beschuldigten in der Anklageschrift zur Last gelegt wird, er habe durch das knappe Wiedereinbiegen nach dem Überholen und das Verringern der Geschwindigkeit ohne verkehrsbedingten Grund eine Kollision mit folgenschweren Verletzungen in Kauf genommen, kommt die Würdigung des angeklagten Verhaltens als fahrlässige grobe Verkehrsregelverletzung vielmehr einer Reduktion gleich. Dass sich der Beschuldigte der allgemeinen Gefährlichkeit seiner Fahrweise bewusst war und (aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit) darauf vertraute, dass der von ihm als möglich vorausgesehene Erfolg

(die Gefährdung des Überholten G. _____ und dessen Passagiere) doch nicht eintreten werde, ist – nach dem Grundsatz in maiore ad minus –

- 30 - im Anklagevorwurf der groben Verkehrsregelverletzung quasi mitenthalten. Aufgrund der Ausgestaltung des Tatbestandes von Art. 90 Abs. 2 SVG und der zuweilen schwierigen Abgrenzung zwischen Eventualvorsatz und bewusster Fahrlässigkeit musste der Beschuldigte grundsätzlich damit rechnen, dass das angeklagte Verhalten auch als fahrlässige grobe Verkehrsregelverletzung gewürdigt werden könnte. Es ist nicht ersichtlich, dass ihm eine wirksame Verteidigung dagegen nicht möglich gewesen wäre, zumal auch die Verteidigung in ihrem Parteivortrag anlässlich der Berufungsverhandlung Ausführungen zur Fahrlässigkeit machte (Urk. 64 Rz. 6). Eine Verletzung des Anklageprinzips liegt somit nicht vor. 3. Fazit Der Beschuldigte ist der fahrlässigen groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG in Verbindung mit Art. 100 Ziff. 1 Abs. 1 SVG, Art. 35 Abs. 3 SVG und Art. 10 Abs. 2 VRV schuldig zu sprechen. V. Sanktion 1. Ausgangslage Die Vorinstanz bestrafte den Beschuldigten mit einer bedingten Geldstrafe von 90 Tagessätzen zu Fr. 150.– und einer Busse von Fr. 3'600.– (Urk. 44 S. 18 ff., 25). Für den Fall der Bestätigung des vorinstanzlichen Schuldspruchs beantragt die Verteidigung eine Geldstrafe von 90 Tagessätzen zu Fr. 100.– (Urk. 45 Rz. 72 ff.). 2. Grundsätze

E. 2.3

Die Gerichtsgebühr für das Berufungsverfahren ist in Anwendung von Art. 424 Abs. 1 StPO in Verbindung mit § 16 Abs. 1 sowie § 14 Abs. 1 lit. b GebV OG unter Berücksichtigung der Bedeutung und Schwierigkeit des Falles sowie des Zeitaufwands des Gerichts für dieses Verfahren auf Fr. 3'600.– festzusetzen.

E. 2.4

Die Entschädigungsfrage folgt den gleichen Regeln wie der Kostenentscheidung. Es gilt der Grundsatz, dass bei Auferlegung der Kosten keine Entschädigung oder Genugtuung auszurichten ist (BGE 147 IV 47 E. 4.1; 145 IV 268 E. 1.2; 144 IV 207 E. 1.8.2; 137 IV 352 E. 2.4.2; Urteil des Bundesgerichts 6B_1290/2021 vom 31. März 2022 E. 5.1). Ausgangsgemäss verbleibt kein Raum für die beantragte Zusprechung einer Entschädigung (Urk. 45 Rz. 77) an den Beschuldigten. Es wird beschlossen:

E. 3

Ausgangslage

E. 3.1

Tatkomponente

E. 3.1.1

Hinsichtlich der objektiven Tatschwere ist festzuhalten, dass zur Tatzeit am 24. Dezember 2022 um 22.45 Uhr das Verkehrsaufkommen normal war und die Sichtverhältnisse aufgrund der Strassenbeleuchtung gut waren (vgl. Urk. 1 S. 8; Urk. 7/2). Ebenso ist zu berücksichtigen, dass G. _____ während des Überholvorganges des Beschuldigten leicht beschleunigte, bis er den Beschuldigten neben sich wahrnahm. Dennoch löste der Beschuldigte mit seinem Fahrmanöver – dem spürbaren Verringern der Geschwindigkeit im Zuge der Rekuperation ohne verkehrsbedingten Grund trotz des signalisierten Endes der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h – letztlich bei einem anderen Automobilisten eine

Kollision mit Sachschaden aus und verursachte somit nicht bloss eine erhöhte abstrakte Gefährdung der anderen Verkehrsteilnehmer. Dessen ungeachtet ist das Verschulden des Beschuldigten in Anbetracht des weiten Strafrahmens als leicht einzustufen.

E. 3.1.2

In Bezug auf die subjektive Tatschwere ist zu berücksichtigen, dass der Beschuldigte zum Überholen von G._____ ansetzte, obschon er das Signal "Ende der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h" erkennen konnte und dennoch bereits zu Beginn des Überholmanövers beabsichtigte, nach dem Wiedereinbiegen den Fuss vom Gas zu nehmen und somit im Zuge der Rekuperation das Tempo spürbar zu reduzieren. Ihm musste somit bewusst sein, dass er mit seiner Fahrweise das über-

- 32 - holte Fahrzeug angesichts der unmittelbar bevorstehenden Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit behindern würde. Dadurch nahm er zwar eine Behinderung der anderen Strassenbenützer, nicht jedoch eine Kollision mit folgenschweren Verletzungen in Kauf. Hinsichtlich der eingetretenen Kollision ist leicht verschuldensmindernd zu berücksichtigen, dass der Beschuldigte bewusst fahrlässig handelte. Die subjektive Tatschwere führt damit zu einer leichten Relativierung der objektiven Tatschwere.

E. 3.1.3

Insgesamt ist von einem leichten Verschulden auszugehen, wofür eine (hypothetische) Strafe von 90 Tagessätzen Geldstrafe angemessen erscheint.

E. 3.2

Täterkomponente

E. 3.2.1

Betreffend sein Vorleben und die persönlichen Verhältnisse gab der Beschuldigte in der vorinstanzlichen Hauptverhandlung an, dass er in M._____ aufgewachsen und später nach Zürich gekommen sei. Er absolvierte eine kaufmännische Ausbildung und arbeitete bei verschiedenen Arbeitgebern. Seit 1. Juli 2023 arbeitet der Beschuldigte selbständig als Buchhalter. Der Beschuldigte lebt mit seiner Frau zusammen und hat keine Kinder (Prot. I S. 9 f.). Anlässlich der Berufungsverhandlung bestätigte er diese Angaben (Prot. II S. 6). Aus dem Werdegang und den persönlichen Verhältnissen des Beschuldigten ergeben sich keine strafzumessungsrelevanten Faktoren.

E. 3.2.2

Der Beschuldigte weist eine Vorstrafe auf. Mit Strafbefehl der Staatsanwaltschaft Graubünden, Zweigstelle N._____, vom 25. September 2013 wurde er der groben Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG schuldig gesprochen und zu einer bedingten Geldstrafe von 90 Tagessätzen zu Fr. 50.– sowie einer Busse von Fr. 900.– verurteilt (Urk. 48; Urk. 62). Dem ADMAS-Auszug ist sodann zu entnehmen, dass dem Beschuldigten in diesem Zusammenhang aufgrund ungenügenden Abstands beim Überholen und Geschwindigkeitsüberschreitung der Führerausweis für die Dauer von 5 Monaten entzogen wurde. Im Jahr 2020 wurde der Beschuldigte sodann wegen Geschwindigkeitsüberschreitung verwarnet (Urk. 9/2). Diese einschlägige, jedoch bereits über zehn Jahre zurückliegende Vorstrafe wirkt sich im Umfang von 10 Tagessätzen leicht straf erhöhend aus.

E. 3.3

Tagessatzhöhe

E. 3.3.1

Zu den rechtlichen Grundlagen für die Bemessung der Tagessatzhöhe kann auf die zutreffenden Erwägungen im angefochtenen Urteil (Urk. 44 S. 20) und die bundesgerichtliche Rechtsprechung verwiesen werden (BGE 142 IV 315 E. 5.3.2; 134 IV 60 E. 6; Urteil des Bundesgerichts 6B_900/2020 vom 1. Oktober 2020 E. 2.2; je mit Hinweisen).

E. 3.3.2

Gemäss Angaben des Beschuldigten in der vorinstanzlichen Hauptverhandlung erzielte er im zweiten Halbjahr des Jahres 2023 als selbständiger Buchhalter einen Unternehmensgewinn bzw. Eigenlohn von ca. Fr. 15'000.– (Prot. I S. 9 f.). Im Rahmen seiner selbständigen Erwerbstätigkeit erzielt der Beschuldigte aktuell ein monatliches Nettoerwerbseinkommen bzw. einen Eigenlohn von ca. Fr. 3'000.– bzw. zahlt er sich nach eigenen Angaben pro Jahr rund Fr. 36'000.– aus (Prot. II S. 6). Davon sind die Krankenkassenprämien von Fr. 240.– pro Monat, sein monatlicher Anteil an den Mietkosten von Fr. 500.– und ein pauschaler Betrag für die laufenden Steuern abzuziehen. Anderweitige finanzielle Lasten, welche für die Berechnung der Tagessatzhöhe relevant wären, wurden nicht geltend gemacht und sind auch nicht ersichtlich. Weiter ist zu berücksichtigen, dass die Ehefrau des Beschuldigten in einem 100%-Pensum tätig ist und ein jährliches Einkommen von ca. Fr. 180'000.– erzielt (Prot. II S. 7). Unter Berücksichtigung aller relevanter Faktoren erscheint die von der Verteidigung vorgebrachte Tagessatzhöhe von Fr. 100.– angemessen.

E. 3.3.3

Eine Geldstrafe von 100 Tagessätzen zu Fr. 100.– erscheint somit dem Verschulden und den persönlichen Verhältnissen des Beschuldigten angemessen. 4. Vollzug / Verbindungsbusse

E. 4

Beweismittel und deren Verwertbarkeit

E. 4.1

Im angefochtenen Urteil sind die Voraussetzungen für die Gewährung des bedingten Strafvollzugs korrekt dargelegt (Urk. 44 S. 21). Diese brauchen nicht wiederholt zu werden. Die objektiven Voraussetzungen nach Art. 42 Abs. 1 und 2 StGB sind vorliegend erfüllt. Mit der Vorinstanz sind keine Umstände ersichtlich, welche die Vermutung der günstigen Prognose umzustossen vermögen, zumal die

- 34 - Vorstrafe im Tatzeitpunkt bereits mehr als fünf Jahre zurücklag (vgl. Urk. 48; Urk. 62). Der Vollzug der Geldstrafe ist daher aufzuschieben. Einem anderslautenden Entscheid würde ohnehin das Verschlechterungsverbot (Art. 391 Abs. 2 StPO) entgegenstehen. Mit der Vorinstanz ist aufgrund der einschlägigen Vorstrafe sowie des getrübtten automobilistischen Leumunds – Ausweisenzug für die Dauer von fünf Monaten im Zusammenhang mit der Vorstrafe und Verwarnung im Jahr 2020 (vgl. Urk. 9/2) – die Probezeit auf drei Jahre festzusetzen.

E. 4.2

Die Vorinstanz sprach gestützt auf Art. 42 Abs. 4 StGB eine Verbindungs- busse von Fr. 3'600.– aus, um der sog. Schnittstellenproblematik im Bereich der Strafbestimmungen des Strassenverkehrsrechts zu begegnen. Als Folge davon re- duzierte sie die festgesetzte Geldstrafe von 120 Tagessätzen zu Fr. 150.– um ins- gesamt 30 Tagessätze, damit es in der Summe, d.h. unter Hinzurechnung der Ver- bindungsbusse von Fr. 3'600.– (20 % von Fr. 18'000.–), bei einer insgesamt schuldangemessenen Sanktion bleibt (Urk. 44 S. 22). Dieses Vorgehen steht im Einklang mit der einschlägigen bundesgerichtlichen Rechtsprechung und ist nicht zu beanstanden (vgl. BGE 149 IV 321 E. 1.3 mit Hinweisen). Angesichts der hypo- thetischen Geldstrafe von 100 Tagessätzen zu Fr. 100.– ist eine Verbindungsbusse von Fr. 2'000.– (20 % von Fr. 10'000.–) festzusetzen und die Anzahl Tagessätze um 20 (Fr. 2'000.– / Fr. 100.–) auf 80 Tagessätze zu reduzieren. Der Beschuldigte ist somit mit einer Geldstrafe von 80 Tagessätzen zu Fr. 100.– sowie einer Busse von Fr. 2'000.– zu bestrafen.

E. 4.3

Gemäss Art. 105 Abs. 1 StGB sind die Bestimmungen über den (teil-)be- dingten Strafvollzug bei Bussen nicht anwendbar. Daraus folgt, dass der Beschul- digte die Busse von Fr. 2'000.– zu bezahlen hat. Ausgehend von der vorstehend festgesetzten Tagessatzhöhe von Fr. 100.– ist die Ersatzfreiheitsstrafe für den Fall der schuldhaften Nichtbezahlung der Busse auf 20 Tage festzusetzen. 5. Fazit Im Ergebnis ist der Beschuldigte mit einer Geldstrafe von 80 Tagessätzen zu Fr. 100.– zu bestrafen, deren Vollzug unter Ansetzung einer Probezeit von drei Jah-

- 35 - ren aufzuschieben ist. Sodann ist gegen den Beschuldigten eine Verbindungs- busse von Fr. 2'000.– auszusprechen, die er zu bezahlen hat. Für den Fall der schuldhaften Nichtbezahlung der Busse tritt an deren Stelle eine Ersatzfreiheits- strafe von 20 Tagen. VI. Kosten- und Entschädigungsfolgen 1. Vorinstanzliches Verfahren

E. 5

Beweiswürdigung

E. 5.1

Zu den allgemeinen Beweiswürdigungsregeln kann auf die zutreffenden Ausführungen der Vorinstanz (Urk. 44 S. 6 f.) und die einschlägige Rechtsprechung des Bundesgerichts (BGE 146 IV 88 E. 1.3.1; 145 IV 154 E. 1.1; 144 IV 345 E. 2.2.3.2; 138 V 74 E. 3; 124 IV 86 E. 2a; je mit Hinweisen) verwiesen werden. Soweit für die tatsächliche und rechtliche Würdigung des eingeklagten Sachverhalts auf die Erwägungen der Vorinstanz verwiesen wird, so erfolgt dies in Anwendung von Art. 82 Abs. 4 StPO, auch ohne dass dies jeweils im Einzelnen explizit Erwähnung findet. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Entscheidbegründung nach der Rechtsprechung kurz die wesentlichen Überlegungen nennen muss, von denen sich das Gericht leiten liess und auf die es seinen Entscheid stützt. Es darf sich auf die massgebenden Gesichtspunkte beschränken und muss sich nicht ausdrücklich mit jeder tatsächlichen Behauptung und jedem rechtlichen Einwand auseinandersetzen und diese widerlegen (BGE 147 IV 409 E. 5.4.3 mit Hinweisen).

E. 5.2

Unbestrittener Sachverhalt

E. 5.2.1

Betreffend den vorliegend zu prüfenden objektiven Sachverhalt ist unbestritten und anhand der Aussagen der Beteiligten und Anwesenden sowie der Aufnahme des Teslas des Beschuldigten erstellt, dass G._____ vor der Kollision weniger als die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h fuhr (Urk. 3/2 F/A 19 f.; Urk. 3/3 S. 3 und 6; Urk. 4/1 F/A 8; Urk. 7/2; Prot. I S. 11) und vor den Fussgängerstreifen jeweils absichtlich abbremste bzw. vom Gas ging (Urk. 3/2 F/A 21 f. und 24; Urk. 3/3 S. 3 und 6; Urk. 7/2; Prot. I S. 11), woraufhin der Beschuldigte die Lichthupe betätigte (Urk. 3/2 F/A 16 und 25; Urk. 3/3 S. 3; Urk. 4/1 F/A 8; Urk. 4/3 F/A 10; Urk. 7/2; Prot. I S. 11; Prot. II S. 23). Weiter ist unbestritten und anhand der

- 12 - Aufzeichnung des Teslas erstellt, dass der Beschuldigte G._____ nach der Verkehrsinsel überholte, sich in diesem Zeitpunkt keine Fahrzeuge auf der Gegenfahrbahn näherten (Urk. 7/2) und nach dem Wiedereinbiegen auf die rechte Spur die Bremslichter des Teslas aufleuchteten (Urk. 3/3 S. 3; Urk. 4/3 F/A 30; Prot. II S. 11 f., 19, 21, 23). Unbestritten ist sodann, dass der Beschuldigte mit einer Geschwindigkeit von ca. 60 km/h überholte (Urk. 3/1 F/A 6, 36; Urk. 3/2 F/A 43), nach dem Wechsel auf die rechte Spur mit einer Geschwindigkeit von ca. 55 km/h den Fuss vom Gas nahm, wodurch sein Fahrzeug im Zuge der Rekuperation die Geschwindigkeit (zumindest leicht) reduzierte, und es kurz darauf zur Kollision kam (Urk. 3/1 F/A 6; Urk. 3/3 S. 3; Prot. I S. 15; Prot. II S. 18 f., 21). In diesem Zusammenhang ist sodann festzuhalten, dass die Vorinstanz feststellte, dass der Beschuldigte die Bremse nicht aktiv betätigte (Urk. 44 S. 11). Betreffend den Anlass der Geschwindigkeitsreduktion ist schliesslich unbestritten, dass diese nicht aus einem verkehrsbedingten Grund erfolgte, sondern gemäss konstanter Aussage des Beschuldigten aus Rücksicht auf seine Mutter (Urk. 3/1 F/A 36; Urk. 3/3 S. 3, 9; Prot. I S. 12, 17; Prot. II S. 10 f., 14, 26). Sodann sagten die Anwesenden aus, dass das Überholmanöver kurz vor Beginn der Tempo-80-Strecke stattfand (Urk. 4/1 F/A 16 f. [Zeugin B._____]; Urk. 4/3 F/A 11, 19 [Zeuge H._____]; Urk. 3/1 F/A 39, Urk. 3/3 S. 10 [Beschuldigter]; Urk. 3/2 F/A 15 [G._____]). Auch auf der Aufnahme des Teslas des Beschuldigten ist zu sehen, wie dieser G._____ nur wenige Meter vor der Aufhebung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h überholte (Urk. 7/2 Front 00:54- 00:55).

E. 5.2.2

Zu prüfen ist somit nachfolgend, ob G._____ während des Überholmanövers beschleunigte, ob sich der Beschuldigte nach dem Überholvorgang direkt – mithin mit zu wenig Abstand – vor den von G._____ gelenkten Personenwagen setzte und mit welcher Stärke die Rekuperation wirkte, als der Beschuldigte den Fuss vom Gas nahm.

E. 5.3

Beschleunigung von G._____ während des Überholmanövers

E. 5.3.1

Der Beschuldigte führte in der polizeilichen Einvernahme vom 26. Januar 2023 aus, G._____ habe während des Überholens ebenfalls beschleunigt. Dies habe er aber erst bemerkt, als es zur Kollision gekommen sei. Während des Über-

- 13 - holens habe er nicht wahrnehmen können, dass G._____ ebenfalls beschleunigt habe (Urk. 3/1 F/A 34 f.). Aufgrund dessen Beschleunigung während des Überholmanövers habe er die Situation klar als Provokation seitens G._____ eingeschätzt (Urk. 3/1 F/A 19 f.). Der Beschuldigte war sich nicht mehr sicher, mit welcher Geschwindigkeit er das andere

Fahrzeug überholt habe. Es müsse zwischen 50 und 60 km/h gewesen sein. Er habe das Gas nur kurz betätigen können, da seine Mutter auf dem Beifahrersitz gewesen sei (Urk. 3/1 F/A 36). Welche Geschwindigkeit das andere Fahrzeug während des Überholmanövers gehabt habe, könne er nicht sagen (Urk. 3/1 F/A 37 f.). Das Überholmanöver habe nicht lange gedauert, vielleicht um die 10 Sekunden. Es sei kurz gewesen, aber schwer einzuschätzen (Urk. 3/1 F/A 40). In der Konfrontationseinvernahme vom 30. Mai 2023 führte der Beschuldigte aus, er sei nach links ausgeschert und habe Gas gegeben, als der Gegenverkehr vorbei gewesen sei. Seine Mutter habe nicht gerne, wenn er so Gas gebe. Er sei dann vor G._____ wieder auf die Fahrspur und vom Gas gegangen. G._____ sei am Beschleunigen gewesen (Urk. 3/3 S. 3). Dann sei es einen Moment gegangen und dann habe es leicht "geklöpft" (Urk. 3/3 S. 3 f.). Nach der Beschleunigung von G._____ während des Überholmanövers gefragt, führte der Beschuldigte aus, er habe begonnen zu überholen und das Beschleunigungsverbot sei von G._____ offensichtlich nicht eingehalten worden (Urk. 3/3 S. 8). Auch anlässlich der Hauptverhandlung mutmasste der Beschuldigte, dass G._____ während des Überholmanövers wohl weiter beschleunigt habe (Prot. I S. 14 f.). In der Berufungsverhandlung bestätigte er seine Auffassung, wonach es aufgrund der Beschleunigung von G._____ zur Kollision gekommen sei. Es sei gar nicht anders möglich, wenn die Rekuperation seines Teslas nicht eingesetzt habe, sondern sein Fahrzeug wie ein Verbrenner ausgerollt sei (Prot. II S. 15).

E. 5.3.2

G._____ schätzte die Geschwindigkeit des Beschuldigten beim Überholen auf ca. 60-70 km/h. Betreffend das Beschleunigen während des Überholmanövers machte G._____ jedoch widersprechende Aussagen. So führte er in der polizeilichen Einvernahme aus, er sei wahrscheinlich mit derselben Geschwindigkeit weitergefahren. Er sei davon ausgegangen, dass der Beschuldigte zügig weiterfahre. Er habe dann erst gebremst, als er realisiert habe, dass der Beschuldigte bremsen (Urk. 3/2 F/A 47). Auf die Aussage des Beschuldigten angesprochen, wonach er

- 14 - die Geschwindigkeit eindeutig erhöht haben soll, sagte G._____, eher nicht. Es könne aber sein, da ja die Geschwindigkeitsbegrenzung an dieser Örtlichkeit aufgehoben gewesen sei. Er könne es aber nicht mit Sicherheit sagen (Urk. 3/2 F/A 48). Er könne weder bestätigen noch bestreiten, dass es sein könne, dass er die Geschwindigkeit erhöht habe, da er davon ausgegangen sei, dass der andere Lenker zügig weiterfahre und die Geschwindigkeit auf 80 km/h erhöht worden sei (Urk. 3/2 F/A 49). Er habe die Geschwindigkeit aber sicher nicht absichtlich aufgrund der vorangehenden Ereignisse erhöht. Er wäre ja froh gewesen, wenn der Beschuldigte weggefahren wäre (Urk. 3/2 F/A 50). Danach gefragt, weshalb er im Anschluss an das Überholmanöver nicht mit derselben Geschwindigkeit weitergefahren sei, gab G._____ an, er habe während des Überholens nicht beschleunigt. Das habe er mit Sicherheit nicht gemacht. Auch anschliessend habe er gar nicht mehr beschleunigen können, da es unmittelbar danach zur Kollision gekommen sei (Urk. 3/2 F/A 51). In der Konfrontationseinvernahme vom 30. Mai 2023 führte G._____ betreffend das Beschleunigen während des Überholmanövers demgegenüber aus, er sei schon zugefahren, denn vorne auf der Strasse wechsele die Geschwindigkeit von 50 km/h auf 80 km/h. Er habe dann bemerkt, dass der Beschuldigte versuche ihn zu überholen und habe dann nicht mehr extra Gas gegeben. Er habe ihn nicht abhängen wollen (Urk. 3/3 S. 4). Er habe den Beschuldigten erst gesehen, als dessen Fahrzeug parallel zu ihm gewesen sei. Er habe in diesem Moment nicht mehr beschleunigt, er sei ja nicht krank (Urk. 3/3 S. 7).

Auf konkrete Frage, ob er während des Überholmanövers beschleunigt oder gebremst habe oder im gleichen Tempo weitergefahren sei, führte G._____ aus, er sei wahrscheinlich mit dem gleichen Tempo weitergefahren. Er habe gar keine Möglichkeit gehabt weiter zu beschleunigen oder gross zu bremsen. Es sei so schnell passiert (Urk. 3/3 S. 8).

E. 5.3.3

Die Zeugin B._____ gab an, G._____ habe nicht Gas gegeben, als der Beschuldigte überholt habe (Urk. 4/1 F/A 18). Auf Ergänzungsfrage des Beschuldigten gab sie wiederum an, G._____ habe nach der Verkehrsinsel nicht beschleunigt (Urk. 4/1 F/A 48 f.). Der Zeuge H._____ sagte aus, er habe den Unfall im Innen- spiegel beobachtet und gesehen, wie der Beschuldigte überholt habe und auf die Bremse gestanden sei (Urk. 4/3 F/A 14). Ob G._____ Gas gegeben habe, als der

- 15 - Beschuldigte ihn überholt habe, habe er nicht gesehen (Urk. 4/3 F/A 20). Auch I._____ konnte gegenüber der Polizei nicht sagen, ob G._____ während des Überholmanövers beschleunigte. Sie ging jedoch davon aus, da es ihrer Meinung nach keinen anderen offensichtlichen Grund für die Kollision gegeben habe (Urk. 1 S. 5 f.).

E. 5.3.4

Zwar sagte die Zeugin B._____, welche ansonsten nicht Partei für G._____ zu ergreifen scheint, glaubhaft aus, dass dieser während des Überholmanövers nicht beschleunigte. Da G._____ – wie die Verteidigung zutreffend vorbringt (vgl. Urk. 45 Rz. 36; Urk. 64 Rz. 11) – selbst aber nicht mit Sicherheit ausschliessen konnte, im Hinblick auf die Erhöhung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 80 km/h die Geschwindigkeit erhöht zu haben, ist nicht auszuschliessen, dass G._____ während des Überholmanövers beschleunigte, bis der Beschuldigte mit seinem Fahrzeug auf gleicher Höhe war und er dessen Überholen bemerkte. Angesichts seines bereits zuvor deutlich erkennbaren vorsichtigen Fahr- stils und da sowohl der Beschuldigte als auch G._____ übereinstimmend aussag- ten, der Beschuldigte habe mit einer Geschwindigkeit von ca. 60 km/h überholt und der Beschuldigte angab, er sei mit ca. 55 km/h wieder eingebogen, ist auch nicht davon auszugehen, dass G._____ während des Überholmanövers bereits eine Ge- schwindigkeit von 50 km/h aufwies, sagten doch beide übereinstimmend aus, das Überholmanöver habe nur wenige Sekunden gedauert und G._____ fuhr zuvor ge- mäss Schätzung des Beschuldigten lediglich mit einer Geschwindigkeit von ca. 20 bis 25 km/h. Es ist somit lediglich von einer leichten Beschleunigung G._____s bis zur Kenntnisnahme des Überholmanövers auszugehen.

E. 5.4

Abstand beim Wiedereinbiegen auf die rechte Fahrspur und Wirkung der Re- kuperation

E. 5.4.1

Betreffend das Wiedereinbiegen auf die rechte Fahrspur gab der Beschul- digte in der Untersuchung an, er könne nicht genau sagen, mit wie viel Abstand zum überholten Fahrzeug er wieder auf die Fahrbahn eingebogen sei. Er habe schon darauf geachtet, dass er genügend Abstand gehabt habe (Urk. 3/1 F/A 42). Der Abstand sei für das nachfolgende Fahrzeug absolut ausreichend gewesen, um eine Kollision zu verhindern (Urk. 3/1 F/A 43). Es sei ein Kickstart gewesen und

- 16 - anschliessend habe er den Fuss vom Gaspedal genommen. Er habe nie im Leben nur einen Meter vor dem anderen Fahrzeug eingespart, sonst hätte es schon früher geknallt

(Urk. 3/1 F/A 44). Er habe vor und während des Überholmanövers ge- dacht, beim Wiedereinbiegen vor das überholte Fahrzeug genügend Abstand zu wahren, damit die Rekuperation seines Fahrzeugs dessen Fahrt nicht beeinträch- tige. Aus diesem Grund habe er auch schnell beschleunigt, damit er genug Distanz zum anderen Fahrzeug herausholen könne. Für ihn sei die Situation schwer einzu- schätzen gewesen. Er habe einfach schnellstmöglich an ihm vorbeifahren wollen (Urk. 3/1 F/A 48). Welche Geschwindigkeit er vor der anschliessenden Kollision hatte, wisse er nicht (Urk. 3/1 F/A 53). Nach dem Wiedereinbiegen bis zur Auffahr- kollision habe es ein paar Sekunden gedauert (Urk. 3/1 F/A 54). Dazwischen habe er nichts wahrgenommen (Urk. 3/1 F/A 55). Wenn G. _____ sage, er sei 30 cm vor dessen Kotflügel wieder eingebogen, hätte er (Beschuldigter) nicht einmal bremsen müssen. Der Beschuldigte führte auf entsprechende Frage aus, er sei nach dem Überholmanöver vom Gas gegangen, weil die Idee gewesen sei, rechts vor das andere Fahrzeug zu gelangen und dann wieder den Fuss vom Gas zu nehmen (Urk. 3/3 S. 9). In der Hauptverhandlung sagte der Beschuldigte diesbezüglich aus, er habe seiner Mutter gesagt, dass er gleich nach dem Kickstart wieder vom Gas gehe, rechts einspure und dann wieder auf 80 km/h beschleunigen werde. Er habe zwei Fahrzeuge auf der Gegenfahrbahn abwarten müssen, bevor er den Kickstart habe machen und überholen können. Dann sei er rechts eingespurt, vom Gaspedal gegangen und habe dann eigentlich wieder auf 80 km/h beschleunigen wollen, aber da habe es hinten bereits geknallt (Prot. I S. 12). Während des Überholmanövers habe er wahrscheinlich auf 60 km/h beschleunigt. Er sei dann wieder auf die rechte Seite und weg vom Gas gegangen, um dann langsam wieder die Geschwindigkeit zu erhöhen. Die Batterie müsse warm sein, damit die Rekuperation überhaupt greife. Seine Batterie sei zu diesem Zeitpunkt aber noch nicht warm gewesen, weil er vorher erst 15 Minuten gefahren sei. Die Rekuperation habe bei ihm folglich noch fast nicht gegriffen, da die Batterie noch zu kalt gewesen sei. Es sei nur eine leichte Geschwindigkeitsreduktion spürbar gewesen (Prot. I S. 14). Er habe mit einer Ge- schwindigkeit von ca. 55 km/h auf die rechte Fahrspur gewechselt. Wie gross der Abstand zum Fahrzeug von G. _____ unmittelbar nach dem Wechsel auf die rechte

- 17 - Fahrspur war, konnte der Beschuldigte nicht genau sagen. Er habe keine Ahnung, ob es eher 50 Meter oder einen Meter gewesen seien. Er habe Lichter gesehen und angefangen, die Geschwindigkeit zu erhöhen. Dann habe es schon geknallt. Unmittelbar nachdem er überholt habe, habe er den Fuss vom Gaspedal genom- men und sei wieder langsam draufgegangen (Prot. I S. 15). Hätte er den Kickstart durchgezogen, hätte er eine Geschwindigkeit von 120 km/h erreicht, deshalb habe er weg vom Gas müssen, um dann wieder langsam beschleunigen zu können (Prot. I S. 16). Die Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h sei ca. 50 Meter weiter un- ten aufgehoben worden. Er habe nicht direkt auf 80 km/h beschleunigen können, da er seine Mutter dabei gehabt habe (Prot. I S. 17). In der Berufungsverhandlung führte der Beschuldigte aus, die Rekuperation könne nur die volle Wirkung entfalten, wenn die Batterie konditioniert sei. Wenn die Konditionen stimmen, sei es zutreffend, dass die Rekuperation eine Wirkung von 40 % bis 50 % einer normalen Bremswirkung habe. Wenn nämlich die Konditionen erfüllt bzw. die Batterie warm sei, sei die Rekuperation massiv. Es sei eine echte Bremswirkung. Er sei an diesem Tag jedoch erst fünf Minuten zuvor in J. _____ losgefahren und die Temperatur habe zehn Grad betragen. Die Rekuperation greife daher nur ganz schwach oder gar nicht (Prot. II S. 11, 20 f.). Er habe gewusst, dass die Rekuperation nicht greifen werde, daher habe er den Fuss vom Gas nehmen können (Prot. II S. 27). Die Batterie sei zu kalt gewesen, deshalb sei es ein Ausrollen gewesen. Es sei ein Kickstart, ein Ausrollen und ein Wiederanziehen gewesen

(Prot. II S. 18, 23). Wenn die Rekuperation nicht greife, weil die Batterie zu kalt ist, dann rolle der Tesla aus wie ein Verbrenner. Trotzdem würden die Bremslichter aufleuchten (Prot. II S. 19). Diese würden immer aufleuchten, wenn man vom Gas gehe und die Rekuperation einsetze (Prot. II S. 12, 21). Dazu, weshalb er nicht zu Beginn des Verfahrens, sondern erst mehr als ein Jahr nach dem Unfall ausgesagt habe, dass die Rekuperation fast nicht gegriffen habe und daher nur eine leichte Geschwindigkeitsreduktion spürbar gewesen sei, gab der Beschuldigte an, man gehe den Ablauf immer wieder durch. Es könne sein, dass man – je nachdem wie die Befragung stattgefunden habe – nicht immer alles präsent habe (Prot. II S. 21). Betreffend die Aussage des Zeugen H._____, wonach der Beschuldigte aggressiv überholt und vor G._____ abgebremst habe, führte der

- 18 - Beschuldigte aus, es sei verständlich, dass ein Kickstart für jemanden, der im Gegenverkehr daher komme, so wirke. Das mit dem Einbiegen und dem Abbremsen sei vermutlich darauf zurückzuführen, dass die Bremslichter geleuchtet hätten. Ob der Zeuge H._____ alles so gesehen habe, sei eine andere Frage, denn dieser sei im Gegenverkehr unterwegs gewesen und habe sich auf den Verkehr konzentrieren müssen (Prot. II S. 23). Nach dem Abstand beim Wiedereinbiegen auf die rechte Spur gefragt, gab der Beschuldigte an, er könne dies nicht genau sagen. Er habe einfach hinten die weissen Lichter gesehen. Wenn er das hintere Auto und die Lichter sehe, gehe er davon aus, dass der Abstand reiche. Das sei für ihn mehr oder weniger genügend Abstand. Er habe versucht die Abstände einzuhalten und wieder einzubiegen, damit es einigermassen glimpflich ablaufe. Wenn G._____ aufs Gaspedal gehe, könne er nichts machen (Prot. II S. 16 f.). Es sei eine Notsituation gewesen, aus welcher er habe rausmüssen, da er nicht gewusst habe, was noch komme (Prot. II S. 17 f.). Auf die Frage, weshalb er erst mehr als ein Jahr nach dem Unfall vor Gericht und nicht bereits in der Untersuchung ausführte, dass er die Lichter des überholten Fahrzeugs im Rückspiegel gesehen habe, führte der Beschuldigte aus, man könne etwas auslassen oder vergessen. Er habe nicht immer alles im Blick, was abgelaufen sei. Ab und zu komme einem wieder etwas in den Sinn, worauf man bei der ersten Einvernahme nicht eingegangen sei (Prot. II S. 19). Er sei dazu befragt worden, unter welchen Umständen er den Fuss vom Gas genommen habe. Er sei jedoch nicht ausdrücklich gefragt worden, ob er die Vorderlichter im Rückspiegel gesehen habe, sondern wie er sich vergewissert habe, dass er genügend Abstand habe (Prot. II S. 20).

E. 5.4.2

G._____ gab in der polizeilichen Einvernahme an, der Beschuldigte sei sehr knapp vor ihm wieder eingebogen, als er überholt habe, und habe sogar fast bis zum Stillstand abgebremst. Er wisse es aber nicht mehr ganz genau. Seine Tochter habe noch gesagt: "Jetzt knallts." Da sei er aber schon auf der Bremse gewesen (Urk. 3/2 F/A 6, 53). Auf konkrete Frage gab G._____ an, der Beschuldigte habe plötzlich überholt. Er sei so knapp vor ihm eingebogen, dass er im Moment sogar Angst gehabt habe, dass der Beschuldigte ihn mit dem Kotflügel touchieren könnte. Dies könne aber täuschen. Auf jeden Fall sei der Beschuldigte sehr knapp vor ihm

- 19 - eingebogen und anschliessend voll auf die Bremse gegangen (Urk. 3/2 F/A 42). Er habe zu diesem Zeitpunkt auch überhaupt nicht realisiert, dass der Beschuldigte anschliessend einen "Stop" reissen würde. Er habe damit gerechnet, dass der Beschuldigte zügig weiterfahre (Urk. 3/2 F/A 45). Das Fahrzeug des Beschuldigten sei keinen Meter vor ihm eingebogen. Daher habe er Angst gehabt, dass der Beschuldigte ihn beim Einbiegen noch touchieren könnte (Urk. 3/2 F/A 52). Es sei schlussendlich zur Kollision gekommen,

weil der Beschuldigte zu wenig Abstand gehabt habe und voll auf die Bremse gegangen sei. Der Abstand sei so knapp gewesen, dass er gedacht habe, der Beschuldigte touchiere ihn (Urk. 3/2 F/A 62). Die Distanz zum vorderen Fahrzeug hätte nicht ausgereicht, um eine Vollbremsung seinerseits zu machen. Er habe ja eine Vollbremsung gemacht (Urk. 3/2 F/A 63). In der Konfrontationseilvernehmung vom 30. Mai 2023 führte G._____ aus, er habe den Beschuldigten erst gesehen, als das Fahrzeug parallel zu ihm gewesen sei. Der Beschuldigte habe überholt und sei dann knapp einen Meter vor ihm wieder auf die Fahrspur gekommen. Er selbst habe in diesem Moment nicht mehr beschleunigt. Zum Unfall sei es gekommen, weil der Beschuldigte vor ihm gefahren sei und gebremst habe (Urk. 3/3 S. 7). Nach dem Abstand des Beschuldigten beim Wiedereinbiegen auf den rechten Fahrstreifen gefragt, gab G._____ an, das könne er nicht genau sagen, aber mehr als zwei Meter seien es sicher nicht gewesen. Er denke, es sei noch näher gewesen. Als der Beschuldigte wieder eingebogen sei, sei er ca. 30 cm vor seinem Kotflügel gewesen (Urk. 3/3 S. 8).

E. 5.4.3

Die Zeugin B._____, welche im Personenwagen von G._____ hinter dem Fahrersitz sass, gab diesbezüglich an, der Beschuldigte habe kurz vor der Signaltafel beschleunigt und sei dann direkt vor ihnen wieder eingespurt und habe direkt vor ihnen eine Vollbremsung gemacht (Urk. 4/1 F/A 8 und 16 f.). Der Zeuge H._____ führte aus, der Tesla habe zuerst gehupt, die Lichthupe betätigt und dann aggressiv überholt. Er sei vor das andere Fahrzeug gefahren und auf die Bremse getreten. Dann habe es einen Zusammenstoss gegeben (Urk. 4/3 F/A 10). Er habe im Innenspiegel gesehen, wie er überholt habe und auf die Bremse gestanden sei (Urk. 4/3 F/A 14). Über den Abstand des Beschuldigten beim Wiedereinbiegen auf die rechte Spur machte der Zeuge H._____ jedoch keine Angaben. I._____ erach-

- 20 - tete den Abstand zum hinteren Fahrzeug beim Wiedereinbiegen gemäss Polizeirapport als ausreichend (Urk. 1 S. 5).

E. 5.4.4

Anlässlich der Unfallaufnahme vor Ort konnte die Polizei die Videoaufnahmen im Tesla sichten. Ein Rückschluss auf den Abstand beim Wiedereinbiegen konnte jedoch nicht gemacht werden, da der Kamerawinkel am Heck des Fahrzeugs das nachfolgende Fahrzeug nicht permanent erfasste und erst die Kollision wieder ersichtlich war (Urk. 1 S. 7). Die vom Beschuldigten eingereichten Videoaufnahmen seines Teslas enthalten sodann nur noch die Situation bis zum Beginn des Überholmanövers (Urk. 7/2). Betreffend die Stärke der Rekuperation ergaben die Ermittlungen der Kantonspolizei Zürich bei der AMAG K._____ und bei Tesla L._____, das Loslassen des Gaspedals sei etwa mit einer halben "normalen" Bremsung bzw. Vollgas und komplettes Loslassen des Gaspedals mit ca. 40 % einer "normalen" Bremsung zu vergleichen (Urk. 1 S. 6).

E. 5.4.5

Während der Beschuldigte somit pauschal angibt, darauf geachtet zu haben, beim Wiedereinbiegen auf die rechte Fahrspur genügend Abstand zum Fahrzeug von G._____ zu haben, schätzte dieser die Distanz des Fahrzeugs des Beschuldigten von ca. 30 cm Abstand zu seinem Kotflügel bis zu knapp einem Meter bzw. maximal zwei Meter ein. Die Zeugin B._____ sprach davon, der Beschuldigte sei "direkt" vor ihnen eingespurt. I._____ wiederum erachtete den Abstand als ausreichend. Somit konnten weder G._____ und B._____ noch der Beschuldigte oder seine Mutter die Distanz zwischen den beiden

Fahrzeugen beim Wiedereinbiegen des Beschuldigten auf die rechte Fahrspur genau angeben. Der Beschuldigte machte während der Untersuchung auch keinerlei Angaben, wie er sich hinsichtlich eines genügenden Abstands zum Fahrzeug von G._____ vergewissert habe, sondern führte lediglich aus, er könne nicht sagen, mit welchem Abstand er wiedereingebogen sei (vgl. Urk. 3/1 F/A 42). So gab er beispielsweise auch nicht von sich aus an, er habe erst auf die rechte Fahrspur gewechselt, nachdem er das Fahrzeug von G._____ im Rückspiegel gesehen habe, was im Sinne einer Faustregel als genügender Abstand beim Spurwechsel betrachtet wird. Erst anlässlich der vorinstanzlichen Hauptverhandlung brachte der Beschuldigte auf entsprechende Frage vor, er habe natürlich geschaut und die Lichter gesehen (vgl. Prot. I S. 15) und

- 21 - bestätigte dies sodann in der Berufungsverhandlung (vgl. Prot. II S. 19 f.). Dasselbe gilt für die lediglich schwache Rekuperation, welche der Beschuldigte ebenfalls im erstinstanzlichen Verfahren erstmals vorbrachte (vgl. Prot. I S. 14). Während er in der Untersuchung ausgeführt hatte, nach der Wegnahme des Fußes vom Gaspedal sei die Rekuperation aktiv geworden, ohne näher auf deren Stärke einzugehen (vgl. Urk. 3/1 F/A 6), jedoch die Auskunft von Tesla L._____ bestätigte, dass die Rekuperation nach einer starken Beschleunigung ca. 40 % einer üblichen (willentlichen) Bremsung entspreche und dies auch in etwa beim vorgefallenen Ereignis der Fall gewesen sei (vgl. Urk. 3/1 F/A 49; Urk. 1 S. 6), gab er in der vorinstanzlichen Hauptverhandlung erstmals an, er sei erst 15 Minuten vor der Kollision losgefahren und da die Batterie noch kalt gewesen sei, habe die Rekuperation noch fast nicht gegriffen und es sei nur eine leichte Geschwindigkeitsreduktion spürbar gewesen (vgl. Prot. I S. 14, 16). Anlässlich der Berufungsverhandlung führte er aus, die Rekuperation habe nur die Wirkung von 40 % des Einsatzes der Bremse, wenn die Konditionen stimmen (vgl. Prot. II S. 20). Wenn die Batterie jedoch kalt sei, greife die Rekuperation nicht (vgl. Prot. II S. 21). Er sei erst 5 Minuten zuvor in J._____ losgefahren und die Rekuperation sei daher ganz schwach, d.h. eigentlich eine Art Ausrollen wie bei einem Verbrenner gewesen (vgl. Prot. II S. 11, 18). Das diesbezügliche Aussageverhalten des Beschuldigten erweist sich somit als widersprüchlich. Es mag zwar zutreffen, dass Erinnerungen an gewisse Einzelheiten im Zeitpunkt des Ereignisses noch nicht präsent sind und erst im Nachhinein bewusst werden. Die polizeiliche Einvernahme des Beschuldigten fand jedoch am 26. Januar 2023 im Beisein der Verteidigung und diejenige bei der Staatsanwaltschaft am 30. Mai 2023 und damit über einen Monat bzw. fünf Monate nach der Kollision statt (vgl. Urk. 3/1 S. 1; Urk. 3/3). Es wäre daher zu erwarten, dass der Beschuldigte für ihn relevante und entlastende Vorbringen wie die Überprüfung des Abstands im Rückspiegel und die Konditionen und deren Auswirkungen auf die Stärke der Rekuperation aufgrund des zeitlichen Abstands zur Kollision bereits früher im Verfahren von sich aus vorgebracht hätte, zumal dies die entscheidenden Punkte im vorliegenden Verfahren sind. Anlässlich der Berufungsverhandlung konnte der Beschuldigte dieses Aussageverhalten nicht plausibel erklären. Er konnte auch nicht

- 22 - schlüssig erläutern, weshalb er nach dem Wiedereinbiegen auf die rechte Fahrspur nicht moderat weiterbeschleunigte, sondern auf die Rekuperation zurückgriff. Jedenfalls anerkannte der Beschuldigte auch im Berufungsverfahren, dass er nach dem Wiedereinbiegen ohne verkehrsbedingten Grund den Fuß vom Gaspedal nahm und im Zuge der Rekuperation die Geschwindigkeit bewusst reduzierte. Aufgrund der Auskünfte bei der AMAG K._____ und Tesla L._____, welche ihre Einschätzung betreffend die Stärke der

Rekuperation – im Gegensatz zum Beschuldigten – beide nicht von den Konditionen abhängig machten (vgl. Urk. 1 S. 6) und den Aussagen der Anwesenden, welche ein starkes Bremsen des Beschuldigten schilderten (vgl. Urk. 3/2 F/A 42; Urk. 4/1 F/A 8, 16; Urk. 4/3 F/A 14), liegen zwar Indizien für eine stärkere Verzögerung vor, eine starke Bremswirkung lässt sich jedoch nicht rechtsgenügend erstellen, zumal insbesondere die Anwesenden hauptsächlich aufgrund der aufleuchtenden Bremslichter auf eine stärkere Bremsung geschlossen haben dürften. Gestützt auf die genannten Angaben und die Aussagen des Beschuldigten zu Beginn des Verfahrens ist dennoch zumindest von einer spürbaren Geschwindigkeitsreduktion infolge der Rekuperation beim Loslassen des Gaspedals nach dem Wiedereinbiegen auszugehen. Da die Zeugin B._____ auf ihrer Position hinter dem Fahrer nicht über uneingeschränkte Sicht verfügte, ihre Angaben betreffend die Distanz zwischen den Fahrzeugen pauschal und unpräzise ausfallen und für G._____ als Beschuldigten im gegen ihn geführten Strafverfahren der Abstand zwischen den Fahrzeugen erhebliche Bedeutung hatte, weshalb seine diesbezüglichen Aussagen zurückhaltend zu würdigen sind, ist zugunsten des Beschuldigten davon auszugehen, dass er nach dem Überholmanöver die Vorderlichter des Fahrzeugs von G._____ im Rückspiegel sah und der Abstand zu diesem grundsätzlich ausreichend gewesen wäre, wenn er nicht den Fuss vom Gas genommen und dadurch die Geschwindigkeit reduziert hätte. Indem der Beschuldigte jedoch die Geschwindigkeit infolge der Rekuperation spürbar verringerte, reichte der von ihm gewählte und unter normalen Umständen – d.h. beim moderaten Weiterbeschleunigen – noch ausreichende Abstand nicht aus, sodass es schliesslich zur Kollision mit G._____ kam.

- 23 -

E. 5.5

Fazit Gestützt auf die vorgenannten Beweismittel lässt sich folglich der Anklagesachverhalt in objektiver Hinsicht erstellen. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass der vom Beschuldigten nach dem Überholmanöver gewählte Abstand zum Fahrzeug von G._____ lediglich bei einem moderaten Weiterbeschleunigen ausreichend gewesen wäre. Für eine spürbare Geschwindigkeitsreduktion infolge der Rekuperation war dieser Abstand hingegen nicht ausreichend. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass nicht ausgeschlossen werden kann, dass G._____ während des Überholmanövers zumindest leicht beschleunigte, bis er das Fahrzeug des Beschuldigten neben sich wahrnahm. IV. Rechtliche Würdigung 1. Ausgangslage

E. 9

März 2020 E. 2.3.1; je mit Hinweisen). Je schwerer die Verkehrsregelverletzung objektiv wiegt, desto eher wird Rücksichtslosigkeit subjektiv zu bejahen sein, sofern keine besonderen Gegenindizien vorliegen (BGE 142 IV 93 E. 3.1; Urteil des Bundesgerichts 6B_992/2020 vom 30. November 2020 E. 2.2; je mit Hinweisen). 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 des Bundesgerichts 6B_761/2019 vom 9. März 2020 E. 2.3.1 mit Hinweisen).

- 28 -

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