

ZH_OBERGERICHT SE040017 vom 16. Dezember 2004

ZH Obergericht, 2004-12-16, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_obergericht_SE040017

FR: ZH_OBERGERICHT SE040017 du 16 décembre 2004

IT: ZH_OBERGERICHT SE040017 del 16 dicembre 2004

Erwägungen

E. 1

Anklagevorwürfe Der Angeklagte, welcher mit seinem BMW M3 am 4. Oktober 2000 in Winterthur unterwegs war, soll sich mit einem weiteren Automobilisten mit einem Ford Escort Cosworth 4x4 mit vier Insassen zunächst von Winterthur über die Zürcherstrasse eine Verfolgungsjagd Richtung Autobahn und von dort bis zur Raststätte Kempththal geliefert haben, wobei die zulässige signalisierte Höchstgeschwindigkeit zum Teil massiv überschritten wurde. Der Angeklagte sei dabei in geringem Abstand hinter dem Ford Cosworth 4x4 hinterher gefahren und habe versucht diesen zu überholen, was ihm aber nicht gelungen sei. An der Autobahnraststätte Kempththal angekommen, habe der Angeklagte dem anderen Mitstreiter mit quietschenden Reifen und eingeschalteter Warnblinkanlage bedeutet, dass er das Rennen fortsetzen wolle, wobei der Fahrer des Ford Cosworth 4x4 darauf eingestiegen sei und den Angeklagten nach kurzer Zeit auf dem Rückweg nach Winterthur auf der Autobahn wieder überholt habe. In der Folge sei man mit weit übersetzter Geschwindigkeit Richtung Winterthur Töss gefahren und habe dabei ein Taxi in knappen Abstand überholt. Der Lenker des Ford Cosworth habe sich dann vor der Ausfahrt Winterthur Töss hinter einen ebenfalls die Ausfahrt benützenden Autolenker eingereiht und seine Geschwindigkeit auf 90 km/h reduziert und das Rennen abgebrochen. Der Angeklagte habe dann auf Höhe der Sicherheitslinie, welche die Autobahnspuren von der Ausfahrt Töss trenne, den Ford Cosworth mit einer Geschwindigkeit von mindestens 170 km/h überholt. Dabei habe er einen gefährlich kleinen seitlichen Abstand eingehalten und den Lenker des Ford und seine drei Mitfahrer massiv gefährdet. Danach sei er über die Sperrfläche der Autobahnausfahrt Winterthur-Töss gefahren und habe im weiteren auch den vor dem Ford fahrenden Honda mit unvermindeter Geschwindigkeit - auf der Sperrfläche fahrend - überholt, wobei er dessen Lenker auch massiv gefährdete.

- 3 - Als der Angeklagte über die Kuppe der Ausfahrt Winterthur-Töss gefahren sei, habe er infolge der massiv überschätzten Geschwindigkeit die Kontrolle über das Fahrzeug verloren und sei - statt der leichten Linkskurve der Ausfahrt zu folgen - gerade aus gedriftet. Er sei dann zunächst mit dem rechten Strassenrand, der rechten Leitplanke und dann mit einem hinter der Leitplanke verankerten Betonkandelaber kollidiert, welcher durch den Aufprall des BMW M3 des Angeklagten gefällt worden sei. Das Fahrzeug sei dann über eine Distanz von 140 Metern weiter geschleudert, bis es vollständig zum Stillstand gekommen sei. Dabei sei das bereits schwer beschädigte Fahrzeug mehrfach mit der rechten und linken Leitplanke kollidiert und habe seine Drehrichtung noch mehrmals geändert. Infolge dieses Unfalls erlitt der Beifahrer des Angeklagten schwerste Verletzungen, so unter anderem eine Eröffnung des Gehirnschädels mit Entleerung des Gehirns sowie diverse Knochenbrüche, weshalb er noch auf der Unfallstelle verstarb. Beide Insassen des BMW M3 waren nicht angegurtet.

E. 1.1

Der Tatbestand der groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Ziff. 2 SVG ist objektiv erfüllt, wenn der Täter eine wichtige Verkehrs- vorschritt in objektiv schwerer Weise missachtet und die Verkehrssicherheit ab- strakt oder konkret gefährdet hat. Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer bereits beim Vorliegen einer erhöhten abstrakten Gefährdung gegeben (BGE 123 IV 88 ff.). Ob eine konkrete, eine erhöhte abstrakte oder nur eine abstrakte Gefahr geschaffen wird, hängt nicht von der übertretenen Verkehrsregel, sondern von der Situation ab, in wel- cher die Übertretung geschieht (BGE 118 IV 285 E. 3a; BGE 114 IV 63 und 66, je

- 11 - mit Hinweisen). Subjektiv erfordert der Tatbestand von Art. 90 Ziff. 2 SVG, dass dem Täter auf Grund eines rücksichtslosen oder sonstwie schwerwiegend regel- widrigen Verhaltens zumindest eine grobe Fahrlässigkeit vorzuwerfen ist (BGE 123 IV 88; BGE 118 IV 285 E. 3 und 4 mit Hinweisen); dies ist immer dann der Fall, wenn der Täter sich der allgemeinen Gefährlichkeit seines verkehrswidrigen Verhaltens bewusst ist. Grobe Fahrlässigkeit kann aber auch dann vorliegen, wenn der Täter die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig gar nicht in Betracht zieht, also unbewusst fahrlässig handelt. In solchen Fällen bedarf je- doch die Annahme grober Fahrlässigkeit einer sorgfältigen Prüfung (vgl. BGE 106 IV 49/50 mit Hinweisen). Sie wird nur zu bejahen sein, wenn das Nichtbedenken der Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ebenfalls auf Rücksichtslosigkeit be- ruht und daher besonders vorwerfbar ist (BGE 118 IV 285).

E. 1.2

Bei den Vorschriften über die Geschwindigkeit handelt es sich zwei- felsohne um grundlegende Verkehrsregeln. Sie sind wesentlich für die Gewährlei- stung der Sicherheit des Strassenverkehrs (vgl. BGE 121 IV 233). So ist noto- risch, dass eine Vielzahl von Unfällen auf Geschwindigkeitsüberschreitungen zu- rückzuführen sind. Nach ständiger bundesgerichtlicher Rechtsprechung sind die Voraussetzungen von Art. 90 Ziff. 2 SVG ungeachtet der konkreten Umstände erfüllt, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit um deutlich mehr als 30 km/h überschritten wird (vgl. BGE 121 IV 230). Die frühere höchstrichterliche Recht- sprechung unterschied dabei nicht, ob die Geschwindigkeitsüberschreitung inner- orts, ausserorts oder auf Autobahnen erfolgte (vgl. BGE 119 Ib 154). Eine Ände- rung der Rechtsprechung wurde insoweit mit BGE 121 IV 230 eingeleitet. Das Bundesgericht führte aus, dass zu einer Milderung der Rechtsprechung, wonach bei Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um mehr als 30 km/h ungeachtet der konkreten Umstände eine grobe Verkehrsregelverletzung nach Art. 90 Ziff. 2 SVG anzunehmen ist, kein Anlass bestehe. Fragen könne man sich höchstens, ob die Praxis zu verschärfen sei und angesichts der insoweit teilweise abweichenden Gefahrenlage künftig danach zu unterscheiden sei, ob die Ge- schwindigkeitsvorschriften innerorts, ausserorts oder auf der Autobahn missachtet wurden. Nach der neuen Rechtsprechung des Bundesgerichts ist objektiv eine grobe Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Ziff. 2 SVG ungeachtet der kon-

- 12 - kreten Umstände gegeben, wenn der Lenker die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten hat: - auf der Autobahn um 35 km/h - auf einer nicht richtungstrennten Autostrasse um 30 km/h - ausserorts um 30 km/h - innerorts um 25 km/h (BGE 123 II 37). Wird also die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Autobahn um mehr als 35 km/h überschritten, sind die Voraussetzungen von Art. 90 Ziff. 2 SVG un- geachtet der konkreten

Umstände erfüllt (BGE 122 IV 173). Eine solche deutliche Überschreitung der Grenze von 35 km/h hat das Bundesgericht bejaht bei einem Fahrzeuglenker, der auf der Autobahn die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h um 37 km/h überschritten hatte (BGE 118 IV 188; vgl. auch BGE 123 II 106 ff.); ebenso bei Fahrzeuglenkern, die auf der Autobahn die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h bzw. 80 km/h um 35 km/h überschritten hatten (BGE 123 II 39). Wird die Geschwindigkeit um wenig mehr als 30 km/h überschritten, sind die konkreten Umstände zu prüfen (BGE 122 IV 173). Was nicht richtungsgetrennte Autostrassen betrifft, führte das Bundesgericht im Entscheid BGE 122 IV 177 aus, dass ungeachtet der konkreten Umstände eine grobe Verkehrsregelverletzung in objektiver Hinsicht bereits dann anzunehmen sei, wenn die Höchstgeschwindigkeit um mehr als 30 km/h überschritten sei, weil immer die Gefahr einer Frontalkollision bestehe. Günstige Verhältnisse wie auf der Autobahn seien auf nicht richtungsgetrennten Autostrassen gar nicht denkbar. Eine Überschreitung der Geschwindigkeit um 30 km/h oder mehr erfülle daher immer den Tatbestand von Art. 90 Ziff. 2 SVG. Die gleiche Gefahr von tödlichen Frontalkollisionen besteht aber auch auf Ausserortsstrecken. Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit ist mit 80 km/h zwar tiefer als auf Autostrassen mit 100 km/h. Ausserortsstrassen sind aber in der Regel schmaler, sodass die Toleranz bei einer Abweichung der Spur geringer ist. Im Gegensatz zu Autostrassen muss etwa auch mit Fussgängern und Velofahrern gerechnet werden, wie auch in Betracht zu ziehen ist, dass vermehrt Tiere überraschend auf die Fahrbahn rennen, was zu verhängnisvollen Reaktionen führen

- 13 - kann. Bei einer Bremsausgangsgeschwindigkeit von 110 km/h hat das Fahrzeug immer noch eine Geschwindigkeit von 85.6 km/h, wenn derjenige, welcher aus 80 km/h gebremst hat, bereits stillsteht.

E. 4

Beweiswürdigung

E. 4.2

Zu Ziffer 1. der Anklageschrift (mehrfache grobe Verletzung der Verkehrsregeln auf der Zürcherstrasse innerorts, Höhe "Brühleck" bis zur Autobahnüberwerfung Zürcherstrasse)

...

E. 4.2.8

Aufgrund all dieser Aussagen besteht zusammengefasst kein Zweifel, dass der in der Anklageschrift umschriebene Sachverhalt erstellt ist. Der Angeklagte ist auf dem fraglichen Streckenabschnitt deutlich schneller gefahren, als es die dort erlaubte gesetzliche Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zugelassen hat. Wenn ihm die Anklage Geschwindigkeiten zwischen 70 km/h und 100 km/h vorwirft, deckt sich dieser Vorwurf mit den Aussagen der Auskunftspersonen und des Zeugen K. Ebenso kann aufgrund der erwähnten Aussagen kein Zweifel bestehen, dass der Angeklagte mehrmals versucht hat, den vor ihm fahrenden I. zu überholen, was ihm aber nicht gelungen ist, weil Letzterer jeden Überholversuch

- 4 - durch Beschleunigen gekontert und den Angeklagten nicht vorbeiziehen lassen hat. Schliesslich ist auch erstellt, dass der Angeklagte jeweils dicht zum Wagen von I. aufgeschlossen ist, sodass der Abstand zwischen den beiden Fahrzeugen weit unter dem notwendigen Sicherheitsabstand zu liegen gekommen ist.

E. 4.3

Zu Ziffer 2. der Anklageschrift (mehrfache grobe Verletzung der Verkehrsregeln nach der Autobahnüberwerfung, wo die Zürcherstrasse parallel zur Autobahn A1 verläuft und auf der Autobahn A1 bis Raststätte Kempththal).

E. 4.3.4

Soweit die Anklage dem Angeklagten auf dem Streckenbereich Einfahrt in die A1 bis Raststätte Kempththal (erlaubte Höchstgeschwindigkeit 120 km/h) vorwirft, er habe sein Fahrzeug mit mindestens 150 km/h bis 160 km/h gelenkt, so deckt sich somit dieser Vorwurf mit den glaubhaften Aussagen der Auskunftspersonen I. und V., womit die gegenteiligen Aussagen des Angeklagten, er habe sich an die zulässige Höchstgeschwindigkeit gehalten, erneut widerlegt sind.

E. 4.4

Zu Ziffer 3. der Anklageschrift erster Teil (mehrfache grobe Verkehrsregelverletzungen auf der Autobahn A1 bis Autobahnausfahrt Winterthur-Töss)

E. 4.4.6

Aufgrund der Aussagen ist der Sachverhalt erstellt. Auf quietschende Reifen haben I., V. und D. hingewiesen und gestützt auf die ohne weiteres glaubhaften Aussagen von I. und V. ist auch erwiesen, dass am BMW des Angeklagten die Warnblinkanlage angeschaltet worden ist, was für mehr oder weniger alle Beteiligten, im Grundsatz auch für den Angeklagten (Urk. 7/1 S. 4) bedeutet hat, dass dieser das bereits in Winterthur begonnene Rennen fortsetzen wollte, ohne auf der Raststätte etwas zu trinken. Nachdem I. dem Angeklagten zusätzlich durch Betätigen der Lichthupe zu erkennen gegeben hatte, dass er Gas geben könne, überholte er diesen mit weit übersetzter Geschwindigkeit und fand das Rennen auf der Autobahn A1 seine Fortsetzung. An diesen Schlüssen ändern die gegenteiligen Aussagen des Angeklagten, welcher normal von der Raststätte weggefahren sein will, nichts. Und wenn er

- 5 - geltend gemacht hat, er habe die Warnblinkanlage sicher nicht angestellt, möglicherweise sei es der Verstorbene gewesen, so kann offen bleiben, wer letztlich den entsprechenden Schalter betätigt hat. Das Einschalten der Warnblinkanlage ist in jedem Fahrzeug optisch sichtbar, dass der Angeklagte im konkreten Fall die eingeschaltete Warnblinkanlage bemerkt haben muss, geht denn auch aus seinem unmittelbar anschliessenden Fahrverhalten unzweifelhaft hervor, gab er doch sofort Gas und fuhr er stark beschleunigend auf die Autobahn. Daran würde sich auch dann nichts ändern, wenn der verstorbene Beifahrer die Warnblinkanlage ohne Absprache mit dem Angeklagten eingeschalten hätte, was allerdings nicht anzunehmen ist.

E. 4.4.7

Kein Zweifel besteht auch, dass in der Folge - entgegen den Behauptungen des Angeklagten (Urk. 7/3 S. 8) - beide Autolenker auf dem Abschnitt zwischen der Raststätte Kempththal und der Ausfahrt Winterthur Töss (erlaubte Höchstgeschwindigkeit 120 km/h) mit mindestens 160 km/h in Richtung Winterthur weitergefahren sind, I. voraus, der Angeklagte hinterher.

E. 4.4.8

Vor allem aber konnten zwei unbeteiligte Fahrzeugenker eindrückliche Angaben zur Geschwindigkeit des Angeklagten und I. auf diesem Streckenabschnitt zu Protokoll geben. Der Taxifahrer K. sprach von zwei schwarzen Fahrzeugen, die ihn in unheimlichem Tempo, das heisst mit ca. 180 bis 200 km/h in einem Abstand von höchstens 200 Metern überholt hätten, es habe sogar einen Windstoss gegeben, sie seien wahnsinnig schnell gefahren. Er werde oft mit 140 bis 150 km/h überholt, das sei nicht so wahnsinnig. Aber diese beiden Autos seien wirklich wahnsinnig schnell gefahren, das erlebe man nicht jeden Tag (Urk. 7/6). Sein Beifahrer E. sprach ebenfalls von ca. 200 km/h, er sei aufgewacht, weil das Auto wegen des Luftdrucks durch die überholenden Autos geschüttelt worden sei, sie müssten eine Mega-Geschwindigkeit gehabt haben (Urk. 5/1 und Urk. 7/7). Dass es sich bei diesen beiden Autos um diejenigen des Angeklagten und Islamis gehandelt haben muss, steht aufgrund der Aussagen von Keller und Engler ohne jeden vernünftigen Zweifel fest (Urk. 7/6 S. 3; Urk. 7/7 S. 4).

- 6 -

E. 4.5

Zu Ziffer 3. der Anklageschrift zweiter Teil (vorsätzliche Tötung und grobe Verletzung der Verkehrsregeln im Bereich der Ausfahrt Winterthur Töss).

E. 4.5.1

Soweit die Anklageschrift festhält, dass I. die Geschwindigkeit etwa einen Kilometer vor der Ausfahrt Winterthur-Töss reduziert und sich hinter dem Honda von S. eingereiht habe, welcher ungefähr mit 90 km/h auf der rechten, zur Ausfahrt Winterthur Töss führenden Spur unterwegs gewesen sei, stützt sich die Anklage zunächst auf die Aussagen von I. selber. Dieser führte aus, dass er weiter hinten (etwa 300 bis 400 Meter) die Lichter vom Fahrzeug des Angeklagten gesehen habe. Wegen des Autos vor ihm habe er abgebremst, er habe ein paar Mal gebremst, um dem Angeklagten anzuzeigen, dass vor ihnen ein Auto sei, bzw. um ihm anzuzeigen, dass er keinen falschen Trick machen solle (Urk. 6/2 S. 11; Urk. 7/2 S. 7; Urk. 7/3 S. 9). V. wies ebenfalls darauf hin, dass I. kurz vor der Ausfahrt abgebremst habe (Urk. 6/5 S. 4; Urk. 7/9 S. 4). Gleich sagte auch D. aus, welcher ergänzte, dass er gesehen habe, wie hinten der Angeklagte gekommen sei und die Lichthupe benutzt habe, bzw. dass sie zu I. gesagt hätten, er solle aufhören, was er dann getan habe (Urk. 6/7 S. 4; Urk. 7/10 S. 3). In gleicher Richtung äusserte sich auch V. Vor der Ausfahrt habe I. seinen Wagen abgebremst, der Angeklagte habe immer mit der Lichthupe geblendet (Urk. 6/6 S. 3; Urk. 7/11 S. 4). Daraus aber folgt, dass wenigstens I. zu diesem Zeitpunkt vernünftig geworden ist, das Rennen abgebrochen hat und sich ab diesem Zeitpunkt nicht mehr verkehrswidrig verhalten hat.

E. 4.5.2

Dies kann für den Angeklagten nicht gesagt werden. I. sah im Rückspiegel, wie dieser sehr schnell herannahte (Urk. 7/2 S. 7), und auch V. sah den Angeklagten "u huere schnell" von hinten heranfahren (Urk. 7/9 S. 4), wobei dieser gemäss der Darstellung von D. und V. auch noch die Lichthupe betätigt hat.

- 7 -

E. 4.5.3

Wie sich aus der von allen Beteiligten anerkannten Unfallrekonstruktion vom 6. Juli 2002 ergibt, hat der Angeklagte in der Folge auf der rechten Autobahnspur I. überholt, welcher

seinerseits in der äussersten rechten Spur Richtung Ausfahrt gefahren ist. Nach Vollendung dieses Manövers ist der Angeklagte vor dem Signal "Ausfahrt" mit dem ganzen Fahrzeug über die Sperrfläche in die Autobahnausfahrt Winterthur-Töss eingefahren (vgl. Urk. 9; Fotoszenen B 1 bis B 4). Aufgrund der ohne Weiteres schlüssigen Berechnungen im Gutachten des Wissenschaftlichen Dienstes der Stadtpolizei Zürich, welche sich mit den Angaben der Auskunftspersonen und des Zeugen S. decken, kann seine Geschwindigkeit dabei nur unwesentlich unter 170 km/h betragen haben, wobei auch eine Geschwindigkeit von 200 km/h oder mehr möglich gewesen ist (Urk. 10 S. 18 und S. 24 ff.). Gleichzeitig hielt der Angeklagte aber auch einen gefährlich kleinen seitlichen Abstand von weniger als einem halben Meter ein ("es war ziemlich knapp""ich dachte, er knalle in mich hinein. Es war "huere knapp""ich hatte Angst"; so I. in Urk. 7/2 S. 7 und Urk. 7/3 S. 9/10; "Der Abstand war sehr klein. Es hat ja auch nicht viel Platz dort"; so V. in Urk. 7/9 S. 5; "Er fuhr sehr nahe an der Mittelleitplanke an uns vorbei"; so D. in Urk. 7/10 S. 3).

E. 4.5.4

Nach diesem Manöver hat der Angeklagte seine waghalsige Fahrt fortgesetzt und - wie in der Unfallrekonstruktion nachgestellt (vgl. Urk. 9 Fotoszenen C 1 bis C 4) - immer noch auf der Sperrfläche fahrend den sich bereits auf der Rampe befindlichen S. überholt. Gemäss den wiederum schlüssigen Berechnungen des Gutachtens des wissenschaftlichen Dienstes der Stadtpolizei Zürich kann auch bei diesem Manöver die Geschwindigkeit des Angeklagten nur unwesentlich unter 170 km/h betragen haben, auch eine Geschwindigkeit von 200 km/h oder mehr ist nicht ausgeschlossen (Urk. 10 S. 18 und S. 24 ff.). Diese Feststellungen des Gutachters decken sich wiederum mit den Aussagen der Auskunftspersonen aber auch mit denjenigen von S., welcher erwähnt hat, dass der Angeklagte mit sehr hoher Geschwindigkeit, sicher mit 200 km/h an ihm vorbeigefahren sei, er sei wie ein Geschoss daher gekommen. Und zum seitlichen Abstand führte S. aus, dass dieser sehr knapp gewesen sei, etwa ein Meter, er sei tödlich erschrocken (Urk. 7/8 S. 3).

- 8 -

E. 4.5.5

Damit ist gleichzeitig aber auch gesagt, dass die Darstellung des Angeklagten zu dieser Phase ebenfalls nicht glaubhaft ist. Widerlegt ist zunächst seine Behauptung, dass er mit einer maximalen Geschwindigkeit von 100 bis 120 km/h an I. vorbeigefahren sei und dann - Gas gebend - S. in der Ausfahrt Töss "etwas zu schnell", mit etwa 150 km/h, auf der Sperrfläche überholt habe (Urk. 6/9 S. 6; Urk. 7/1 S. 3 und S. 7; Urk. 7/3 S. 9 und S. 10). Vielmehr ist aufgrund der gutachterlichen Erkenntnisse erstellt, dass der Angeklagte bereits I., dann aber auch S. mit einer Geschwindigkeit von nur unwesentlich unter 170 km/h überholt hat, wobei auch eine Geschwindigkeit von 200 km/h oder mehr nicht ausgeschlossen ist. Es kann deshalb auch keine Rede davon sein, dass der Angeklagte nur an I. vorbeigefahren ist, weil dieser auf die rechte Spur gewechselt hat und möglicherweise langsamer gefahren ist (Urk. 7/1 S. 7). Vielmehr muss noch einmal darauf hingewiesen werden, dass I. im Rückspiegel beobachtet hat, dass der Angeklagte sehr schnell herangenahet ist (Urk. 7/2 S. 7), wie auch V. den Angeklagten "u huere schnell" von hinten heranfahren gesehen hat (Urk. 7/9 S. 4), wobei dieser gemäss Darstellung von D. und V. auch noch die Lichthupe betätigt hat. Zudem ist ein weiteres Mal darauf hinzuweisen, dass I. wegen des Autos vor ihm (S.) ein paar Mal gebremst hat, um den Angeklagten darauf aufmerksam zu machen, dass vor ihnen ein Auto sei, bzw. um ihm

anzuzeigen, dass er keinen falschen Trick machen sollte (Urk. 6/2 S. 11; Urk. 7/2 S. 7; Urk. 7/3 S. 9). Diese Bremsmanöver aber muss der Angeklagte ganz einfach gesehen haben. Er hat darauf jedoch nicht reagiert, sondern ist mit hoher Geschwindigkeit auf den langsamer fahrenden I. aufgeschlossen - wobei er ihm sein Herannahen noch mit der Lichthupe angekündigt hat - und hat diesen vor Beginn der Sperrfläche auf der rechten Autobahnspur fahrend überholt, worauf er unmittelbar vor I. über die Sperrfläche in die Ausfahrt Winterthur-Töss eingebogen ist (vgl. Urk. 9, Fotoszenen B/1 bis B/4). Nicht glaubhaft ist aber auch, dass der Angeklagte erst kurz vor der Ausfahrt Töss gemerkt hat, dass er eigentlich nach rechts hätte fahren sollen. Seine Angaben dazu sind denn auch widersprüchlich ausgefallen. So führte er bei der Polizei aus, "ich blieb in der Mitte und merkte kurz vor der Ausfahrt Töss, dass ich eigent-

- 9 - lich nach rechts fahren sollte" (Urk. 6/9 S. 6). Vor dem Untersuchungsrichter gab er dann zu Protokoll, "ich überholte ihn nicht, nur damit ich vor ihm lag. Ich musste die Autobahn bei der Ausfahrt Winterthur-Töss verlassen. Ich überholte ihn nur, weil er an mir vorbeigefahren war". Auf Frage des Untersuchungsrichters, ob er ihn richtig verstanden habe, dass I. vor der Ausfahrt vor ihm gefahren sei, meinte dann der Angeklagte, "er war etwa 300 Meter vor mir. Dann wechselte er auf die rechte Spur und wurde möglicherweise langsamer. Ich fuhr dann mit 100 bis 120 km/h an ihm vorbei und merkte nachher, dass ich die Autobahn bei der Ausfahrt Winterthur-Töss verlassen musste" (Urk. 7/1 S. 7). Wieder anders ist dann seine Darstellung anlässlich der Konfrontationseinvernahme ausgefallen: "Ich hatte gar nicht die Autobahn in Töss verlassen wollen. Aber der Verstorbene wünschte, dass ich dort die Autobahn verlassen würde, damit wir seinen Cousin abholen könnten" (Urk. 7/3 S. 10). Heute führte der Angeklagte dazu aus, dass er eigentlich die Ausfahrt Wülflingen haben nehmen wollen, sich aber im letzten Moment entschieden habe, noch die Ausfahrt Töss zu nehmen, da der Verstorbene gemeint habe, dass sie noch den Cousin holen müssen (Prot. S. 20). Vielmehr muss aufgrund des ganzen Ablaufs, ab der Einfahrt in die Zürcherstrasse, davon ausgegangen werden, dass der Angeklagte bewusst die Gelegenheit benutzt hat, um den langsamer werdenden I., mit dem er sich über eine längere Distanz - ab Winterthur konkludent, ab Raststätte Kempththal durch Einstellen der Warnblinkanlage vereinbart - ein eigentliches Rennen geliefert hat, endlich überholen zu können, nachdem er zuvor stets den Kürzeren gezogen hatte. Dies ergibt sich aus seinen abschätzigen Bemerkungen über das Auto von I. in Winterthur, aus seinem vorstehend geschilderten Fahrverhalten auf der Zürcherstrasse bis zur Raststätte Kempththal, aus seinem Verhalten vor der Wegfahrt von dieser Raststätte und schliesslich aus seinen letzten soeben geschilderten Fahrmanövern vor dem Unfall. Wenn jedenfalls die Anklageschrift festhält, dass der Angeklagte aufgrund seiner vorherigen Unterlegenheit in den Rennen in der letzten Phase nun alles daran gesetzt hat, seinem Freund (dem Verstorbenen), seinem Widersacher I. und dessen Begleitern gegenüber die Leistungskraft seines Wagens, seine fahrerische Überlegenheit und seinen Wagemut zu beweisen, um damit Eindruck zu schinden, so drängt sich dieser Schluss aufgrund aller Um-

- 10 - stände geradezu auf. Letzte Konsequenz dieser Einstellung des Angeklagten war dann, dass er im gleichen Zuge auf der Ausfahrt Winterthur-Töss auch noch S. auf die gleich verantwortungslose Art und Weise überholt hat.

E. 4.5.6

Unmittelbare Folge dieser Fahrmanöver des Angeklagten war dann, dass er nach der Kuppe die Kontrolle über sein Fahrzeug verloren hat und - statt der leichten Linkskurve der

Ausfahrt zu folgen - geradeaus gedriftet ist, worauf es zu den in der Anklage zutreffend umschriebenen Kollisionen mit den Leitplanken und dem Beton-Kandelaber gekommen ist, bis dann das Fahrzeug nach rund 140 Metern zum Stillstand gekommen ist. Dabei hat K. sein Leben verloren. Gemäss Gutachten war der Unfall bei einer Eingangsgeschwindigkeit beim Beginn der Driftspur von mindestens 170 km/h bis über 200 km/h nicht vermeidbar (Urk. 10 S. 22 und S. 26 sowie vorne, Ziff. 3.16.).

E. 6

Zusammenfassung Zusammenfassend ist somit der in der Anklageschrift umschriebene Sach- verhalt mit Ausnahme des Vorwurfs, dass der Angeklagte das Taxi von K. mit zu geringem Abstand überholt hat, erstellt. III. Rechtliche Würdigung 1. Grobe Verletzung von Verkehrsregeln

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