

ZH_OBERGERICHT SU240039 vom 28. Februar 2025

ZH Obergericht, 2025-02-28, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_obergericht_SU240039

FR: ZH_OBERGERICHT SU240039 du 28 février 2025

IT: ZH_OBERGERICHT SU240039 del 28 febbraio 2025

Erwägungen

E. 1

Verfahrensgang

E. 1.1

In Bezug auf die allgemeinen Grundsätze der Beweiswürdigung sowie die Glaubwürdigkeit der beteiligten Personen und die Glaubhaftigkeit derer Aussagen kann auf die zutreffenden Erwägungen im vorinstanzlichen Urteil verwiesen werden (Urk. 28 S. 4 ff. und S. 8 f.).

E. 1.2

Die Vorinstanz sah den Sachverhalt gestützt auf die Aussagen des Beschuldigten und des Geschädigten, die Fotodokumentation sowie die Videoaufnahmen

- 7 - als erstellt an (Urk. 28 S. 17). Es kann vorab auf die von ihr zutreffend zitierten Beweismittel und insbesondere die Aussagen der Beteiligten verwiesen werden (Urk. 28 S. 6 und S. 10-12; Art. 82 Abs. 4 StPO).

E. 1.3

Die Verteidigung rügt eine offensichtlich unrichtige Feststellung des Sachverhalts dahingehend, dass die Videoaufnahmen des Tesla des Geschädigten von der Vorinstanz aktenwidrig beurteilt worden seien sowie eine einseitige Beweiswürdigung zulasten des Beschuldigten stattgefunden habe (Urk. 37 S. 7 ff.).

E. 1.4

Die Vorinstanz erwog gestützt auf die Videoaufnahmen, dass der Beschuldigte den Blinker zwar vor dem Ausscheren gesetzt habe, jedoch nicht ersichtlich sei, wann er diesen gesetzt habe. Ferner gehe – so die Vorinstanz – aus den Aufnahmen hervor, dass der Sattelschlepper zum Kollisionszeitpunkt noch nicht vollständig auf der linken Spur eingespurt gewesen sei. Der Beschuldigte habe sich mit dem Sattelschlepper kaum mehr als in der Mitte der beiden Fahrspuren und mit der Front nicht auf der Höhe des Hecks des vor ihm fahrenden Lastwagens befunden (Urk. 28 S. 16). Wie bereits eingangs erwähnt, sind die Videoaufnahmen nur verwertbar, sofern sie den Beschuldigten entlasten. Mit der Verteidigung lässt sich den Videoaufnahmen zu Gunsten des Beschuldigten entnehmen, dass er mit seinem Lastwagen inklusive Sattelschlepper fast vollständig auf der linken Spur eingespurt war, als es zur Kollision kam. So weist die Verteidigung zu Recht darauf hin, dass sich aus der Filmsequenz "Right Pillar" ergibt, dass lediglich noch das hintere rechte Rad des Anhängers nicht ganz auf der linken Fahrspur eingespurt war (Urk. 37 S. 9). Ferner kann mit der Verteidigung nicht – wie dies die Vorinstanz tut – ausgeschlossen werden, dass sich der Beschuldigte mit dem Cockpit seines Lastwagens bereits auf der Höhe des Lastwagenendes des vor ihm fahrenden Lastwagens befand (Urk. 28 S. 13). Vielmehr ist der Verteidigung zuzustimmen, wenn sie ausführt, dass die Perspektiven in

den Videoaufnahmen eine solche Einschätzung schlicht nicht – mit genügender Sicherheit – erlauben (Urk. 37 S. 8). Die diesbezügliche Sachverhalts- feststellung durch die Vorinstanz erweist sich vor diesem Hintergrund als tatsachenwidrig.

- 8 -

E. 1.5

Hinsichtlich des Zeitpunkts des Blinkersetzens lässt sich beispielhaft in den Videoaufnahmen "Main" und "Fisheye" zu Beginn bzw. ab dem ersten Bild ab Sekunde zwei der linke Blinker des Beschuldigten erkennen (Urk. 2/7, "Main" und "Fisheye" ab Minute 00:02). Auch ohne weiter zurückliegende Filmaufnahmen, welche allenfalls eine noch längere Blinkzeit bewiesen hätten (vgl. Urk. 37 S. 8 f.), kann bereits gestützt auf die vorliegenden Filmsequenzen gesagt werden, dass der Beschuldigte den Blinker mindestens drei Sekunden laufen liess, bevor er auf die linke Fahrbahn ausscherte (Urk. 2/7, "Main" und "Fisheye" Minute 00:02-00:05). Zu Beginn der Filmsequenz befand sich der Geschädigte einige Meter hinter dem Sattelschlepper, welcher hint er dem Beschuldigten fuhr (Urk. 2/7, "Main" und "Fisheye", Minute 00:02). Schliesslich war der Geschädigte – entgegen seiner Behauptung (Urk. 2/15 S. 2 f.) – im Zeitpunkt des Ausschwenkens durch den Beschuldigten nicht bereits auf Höhe des Hecks dessen Lastwagens, wie dies im Übrigen auch die Vorinstanz korrekt festgehalten hat (Urk. 28 S. 14).

E. 1.6

Letztlich zu Lasten des Beschuldigten liess die Vorinstanz jedoch unberück- sichtigt, dass sich in keiner der Filmsequenzen – ebenfalls entgegen den Behaup- tungen des Geschädigten (Urk. 2/15 S. 3) – eine relevante Bremsung bzw. Ver- langsamung der Geschwindigkeit seitens des Geschädigten erkennen lässt. Der Geschädigte fuhr vielmehr in gleichbleibendem Tempo bzw. ungebremst in das Heck des Lastwagens des Beschuldigten. Dies deckt sich im Übrigen auch mit den Feststellungen im Polizeirapport vom 29. September 2021, wonach keinerlei Brems- und/oder Blockierspuren auf der Fahrbahn sichtbar gewesen seien (Urk. 2/1 S. 3). s

E. 1.7

Hinsichtlich des Abstands zwischen dem Lastwagenende des Beschuldigten und des Tesla des Geschädigten erwog die Vorinstanz, dass sich aus den Aus- sagen des Beschuldigten nichts dazu ableiten lasse, ob der Abstand zum Ge- schädigten für ein Überholmanöver und insbesondere ein Ausscheren mit dem gesamten Lastwagen auf die Überholspur genügend gross gewesen sei, sodass er beim Spurwechsel Vortritt gegenüber dem Geschädigten gehabt hätte (Urk. 28 S. 13 f.). Letztlich ging die Vorinstanz aufgrund der Kollision von einem unge- nügenden Abstand aus (Urk. 28 S. 25). Mit der Verteidigung wurden die Abstände

- 9 - zwischen den beiden Fahrzeugen nie konkret beurteilt (vgl. Urk. 37 S. 10). Allein aus dem Umstand, dass es zu einer Kollision kam, kann jedoch nicht zu Ungunsten des Beschuldigten von einem unzureichenden Abstand ausgegangen werden. Der Beschuldigte gab konstant an, dass er – als noch ein anderer PKW neben ihm gewesen sei – eine Lücke gesehen und den Blinker gesetzt habe. Er habe die Lücke wahrgenommen, habe beschleunigt und sei rausgefahren. Er habe gesehen, dass die Lücke gross genug sei, dass er ausscheren könne, um zu überholen. Vor dem Ausscheren habe er in den Rückspiegel geschaut. Er habe den Geschädigten wahrgenommen, dieser sei aber sehr weit hinten

gewesen (Urk. 2/13 S. 2; Urk. 13 S. 4 ff.). Auch wenn Distanzschätzungen im Verkehrsgeschehen schwierig sind (vgl. Urteil des Bundesgerichts 6B_104/2015 vom 20. August 2015 E. 2.5), stützen auch die Videoaufnahmen – einmal mehr – die Version des Beschuldigten. Der Geschädigte, welcher mit 129 km/h unterwegs war (Urk. 2/6), befand sich – wie bereits erwähnt – erst einige Meter hinter dem Sattelschlepper, welcher hinter dem Beschuldigten fuhr, als der Blinker bereits die Absicht des Ausscherens anzeigte. Der Blinker war gut erkennbar, herrschten doch gute Sichtverhältnisse, und der Geschädigte hätte aufgrund seiner Position genügend Zeit gehabt, sich auf den Spurwechsel des Beschuldigten vorzubereiten. Ferner befand sich der Beschuldigte im Zeitpunkt der Kollision – wie eingangs erwähnt – fast vollständig auf der linken Spur. Lediglich das hintere rechte Rad stand noch teilweise auf der rechten Fahrspur. Auch aufgrund dieses Umstands kann entgegen der Vorinstanz nicht pauschal davon gesprochen werden, dass die Lücke zwischen dem Beschuldigten und dem Geschädigten für ein Überholmanöver nicht ausreichte (vgl. auch nachstehende Erwägungen, E. 2.5).

E. 1.8

Schliesslich lassen die Aussagen des Geschädigten aufhorchen, erklärte dieser doch – ohne jegliche Stütze in den Videoaufnahmen –, dass der Beschuldigte keinen Blinker gesetzt bzw. er keinen wahrgenommen habe, dass das Heck des Lastwagens des Beschuldigten bereits auf Höhe der Front des Tesla gewesen sei, als der Beschuldigte ausgeschwenkt habe, und dass er (der Geschädigte) eine Vollbremsung durchgeführt habe. Schliesslich erklärte der Geschädigte, dass er mit dem Autopiloten gefahren sei und den Sattelzug des Beschuldigten erst wahr-

- 10 - genommen habe, als letzterer auf seine Spur (des Geschädigten) eingespurt habe (Urk. 2/15 S. 2 f.).

E. 1.9

Nach dem Gesagten ist gestützt auf die Videoaufnahmen zu Gunsten des Beschuldigten erwiesen, dass dieser den Blinker mindestens drei Sekunden lang gesetzt hat, bevor er ausscherte. Sodann war der Geschädigte im Zeitpunkt des Ausscherens nicht bereits auf Höhe des Hecks des Anhängers. Ferner verlangsamte der Geschädigte zu keinem Zeitpunkt seine Fahrt, sondern fuhr vielmehr ungebremst in den Anhänger des Beschuldigten. Schliesslich befand sich der Beschuldigte im Zeitpunkt der Kollision, mit Ausnahme des hinteren rechten Rades seines Anhängers, – und damit fast vollständig – auf der linken Überholspur. 2. Rechtliche Würdigung

E. 2

Kognition des Berufungsgerichts

E. 2.1

Die Vorinstanz würdigte das Verhalten des Beschuldigten als fahrlässige einfache Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 100 Ziff. 1 SVG und Art. 44 Abs. 1 SVG.

E. 2.2

Gemäss Art. 34 Abs. 3 SVG hat ein Fahrzeugführer, der seine Fahrri- chtung ändern will, wie zum Abbiegen, Überholen, Einspuren und Wechseln des Fahrstreifens, auf den Gegenverkehr und auf die ihm nachfolgenden Fahrzeuge Rücksicht zu nehmen. Auf

Strassen, die für den Verkehr in gleicher Richtung in mehrere Fahrstreifen unterteilt sind, darf ein Fahrzeugführer seinen Streifen nur verlassen, wenn er dadurch den übrigen Verkehr nicht gefährdet (Art. 44 Abs. 1 SVG). Art. 44 SVG ist eine Vortrittsregel. Im Strassenverkehr gilt die Grundregel, dass der Verkehr, der seine Richtung beibehält, vor demjenigen, der sie ändert, Vorrang hat. Das Bundesgericht legt Art. 44 Abs. 1 SVG so aus, dass dem seinen Streifen oder seine Kolonne beibehaltenden Fahrzeugführer der Anspruch auf unbehinderte Fortsetzung seiner Fahrt zustehe. Eine Behinderung wird nach neuerer bundesgerichtlicher Rechtsprechung unter Bezugnahme auf Art. 36 Abs. 4 SVG und Art. 14 Abs. 1 VRV dann angenommen, wenn der Vortrittsberechtigte seine Fahrweise brüsk ändern muss, d.h. zu brüskem Bremsen, Beschleunigen oder Ausweichen gezwungen wird. Allerdings darf dies nicht zu einer Entwertung des Vortrittsrechts führen, weshalb eine erhebliche Behinderung unter dem Gesichtspunkt von Art. 14

- 11 - Abs. 1 VRV nur ausnahmsweise zu verneinen ist. Die Erheblichkeit einer Behinderung hängt nicht davon ab, ob der Vortrittsberechtigte diese erwartet und sich auf deren Verwirklichung einstellt. Er darf grundsätzlich davon ausgehen, dass sein Vortrittsrecht beachtet wird und muss das zur Abwendung der Gefahr Zumutbare erst vorkehren, wenn er konkrete Anhaltspunkte für das künftige Fehlverhalten des anderen Verkehrsteilnehmers hat (BSK SVG-RINDLISBACHER, Art. 44 N 8 und N 12 f.; Urteil des Bundesgerichts 6B_453/2012 vom 19. Februar 2013, E. 2.2.2 mit Verweis auf BGE 114 IV 146, 148).

E. 2.3

Die Verteidigung macht eine rechtsfehlerhafte Auslegung von Art. 44 Abs. 1 SVG durch die Vorinstanz geltend. Ferner habe auch der Geschädigte als Vortrittsberechtigter aufmerksam zu sein und könne sich nicht auf den Vertrauensgrundsatz berufen, wenn er sich selbst nicht verkehrsregelkonform verhalte (Urk. 37 S. 2 f.).

E. 2.4

Der Beschuldigte galt im Sinne von Art. 44 SVG grundsätzlich als vortrittsbelastet, da er seine Spur vom rechten auf den linken Fahrstreifen ändern und der Geschädigte auf der linken Spur weiterfahren wollte. Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung durfte der Beschuldigte seine Fahrspur nur verlassen und auf die linke Fahrspur wechseln, wenn er dadurch den übrigen Verkehr nicht gefährdete bzw. den Geschädigten in seiner Weiterfahrt nicht behinderte.

E. 2.5

Wie bereits die Vorinstanz zutreffend festhielt (Urk. 28 S. 19), darf jedoch auch der Vortrittsberechtigte nicht unbekümmert um die gegebenen Verkehrsverhältnisse auf sein Recht beharren (BGE 85 IV 146 E. 3). Vielmehr ist auch dieser angehalten, aufmerksam zu sein und hat das zur Abwendung der Gefahr Zumutbare vorzukehren, wenn konkrete Anhaltspunkte erkennen lassen, dass der andere Verkehrsteilnehmer sich nicht richtig verhalten wird (BGE 114 IV 146 S. 148). Die Videoaufnahmen zum Unfallhergang belegen zu Gunsten des Beschuldigten, dass dieser den Blinker frühzeitig gesetzt hat. Eine Richtungsänderung ist gemäss Art. 39 Abs. 1 SVG rechtzeitig bekannt zu geben. Dies muss so frühzeitig getan werden, dass die anderen Verkehrsteilnehmer in der Lage sind, darauf zweckmässig zu reagieren und sich der neuen Verkehrslage anzupassen (BGE 85 IV 50 E. 2).

- 12 - Der Geschädigte befand sich in jenem Zeitpunkt einige Meter hinter dem Auflieger des Sattelschleppers, welcher hinter dem Beschuldigten fuhr. Dies lässt sich insbesondere der Filmaufnahme "Fisheye" gut entnehmen (Urk. 2/7, "Fisheye" Minute 00:02). Nachdem der Geschädigte an jenem Lastwagen vorbeigefahren war, vergingen bis zur Kollision mit dem Beschuldigten wiederum rund zwei Sekunden (Urk. 2/7, "Right Pillar", Minute 00:05-00:07). Wie gesagt war der Blinker des Beschuldigten gut erkennbar. Zwar darf eine Richtungsänderung bzw. ein Spurwechsel nicht mittels Blinker erzwungen werden und entbindet auch das Blinkersetzen nicht von der gebotenen Vorsicht (Art. 39 Abs. 2 SVG). Der Beschuldigte gab jedoch konstant an, vor dem Ausschwenken nochmals in den Rückspiegel geschaut und den Abstand – auch aufgrund der geschätzten Geschwindigkeit des Geschädigten – für ausreichend empfunden zu haben. Der Geschädigte fuhr mit einer Geschwindigkeit von 129 km/h (Urk. 2/6) und der Beschuldigte mit knapp 80 km/h bzw. beschleunigte gemäss eigenen Angaben auf 90 km/h, als er zum Überholen ansetzte (Urk. 13 S. 7 und S. 10). Der Beschuldigte durfte gestützt auf den Vertrauensgrundsatz nach Art. 26 SVG davon ausgehen, dass der Geschädigte mit einer den Verhältnissen und dem Temporegime zulässigen Geschwindigkeit heranfahren und ihn wahrnehmen würde. Dass der Geschädigte letztlich mit einer erhöhten Geschwindigkeit unterwegs war, ändert daran nichts, war diese doch mit der Verteidigung nicht derart gross, dass der Beschuldigte nicht damit rechnen musste (vgl. Urk. 37 S. 9). Hingegen durfte der Geschädigte nicht einfach darauf vertrauen, auf der Überholspur in unverändertem Tempo weiterfahren zu können. Wie auch die Verteidigung zu Recht vorbringt, befand sich auf der linken Spur vor dem Geschädigten ein weiteres Auto, welches erkennbar mit einer deutlich geringeren Geschwindigkeit unterwegs war (vgl. Urk. 37 S. 10). Sodann bestanden zu einem frühen Zeitpunkt konkrete Anhaltspunkte, dass der Beschuldigte auf die Fahrbahn des Geschädigten wechseln wollte. Entgegen der Vorinstanz und gestützt auf die Videoaufnahmen scherte der Beschuldigte nicht einfach unvermittelt auf die Fahrbahn des Geschädigten aus – der Geschädigte war in diesem Moment nicht bereits auf Höhe des Hecks des Lastwagensendes des Beschuldigten – und letzterer hätte seine Fahrweise nicht brüsk abändern oder einen Vollstopp vollziehen müssen, um eine Kollision zu verhindern (so die Vorinstanz, Urk. 28 S. 23). Dass nämlich objek-

- 13 - tiv von einem genügenden Abstand für das Überholmanöver ausgegangen werden kann, zeigt auch der Umstand, dass der Beschuldigte im Zeitpunkt der Kollision fast vollständig auf der linken Fahrspur eingespurt war. Wäre die Lücke offensichtlich zu klein gewesen, wäre der Beschuldigte bei der Kollision viel weiter rechts gestanden. Die Videoaufnahmen zeigen deutlich, dass es zur Vermeidung einer Kollision bereits gereicht hätte, wenn der Geschädigte seine Geschwindigkeit reduziert bzw. nur schon das Gas vom Fusspedal genommen und den Autopiloten ausgestellt hätte. Dies muss – auch wenn mit der Vorinstanz und gestützt auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung die Rechtssicherheit gross zu gewichten ist und das Vortrittsrecht insbesondere auf Autobahnen, wo die Fahrzeuge regelmässig mit 80km/h und mehr unterwegs sind, in grossem Ausmass der Verkehrssicherheit dient (vgl. BGE 105 IV 341 E. 3a; Urk. 28 S. 20 und S. 22) – auch im dichten parallelen Kolonnenverkehr auf der Autobahn verlangt werden können, ohne bereits eine verkehrsregelwidrige Behinderung anzunehmen. Gerade in solchen Verkehrssituationen kann es angezeigt sein, dass der überholende Verkehr seine Fahrt zumindest verlangsamt, solange nicht ein brüskes Bremsmanöver erzwungen wird. Davon wäre der Geschädigte, wie bereits erwähnt, weit entfernt gewesen. Vielmehr nahm der Geschädigte zu keinem Zeitpunkt eine erkennbare Verlangsamung seiner Fahrt vor, sondern fuhr in

unverändertem Tempo in das Heck des Anhängers des Beschuldigten. Auch gab er an, keinen Blinker gesehen bzw. den Beschuldigten erst bemerkt zu haben, als dieser ausgeschwenkt sei. All dies lässt annehmen, dass der Geschädigte selbst nicht die genügende Aufmerksamkeit walten liess bzw. auf den Autopiloten vertraute. Bei Autopiloten handelt es sich um ein technisches Hilfsmittel, jedoch verbleibt die Verantwortung für das Fahrzeug beim Lenker (vgl. auch Urteil des Bundesgerichts 6B_1037/2020 vom 20. Dezember 2021 E. 1.4. [im Zusammenhang mit (Assistenz-) Systemen zur Distanzregulierung]). Daher kann auch dahingestellt bleiben, ob das System des Tesla des Geschädigten versagte oder zu spät reagierte. Auf der Überholspur besteht bei dichtem Kolonnenverkehr kein Recht, stets mit gleichbleibender Geschwindigkeit fahren zu dürfen.

E. 2.6

Insgesamt kann dem Beschuldigten kein verkehrsregelwidriges Verhalten vorgeworfen werden. Der Beschuldigte hatte vielmehr bei seinem Überholmanöver

- 14 - die notwendige Sorgfalt walten lassen und den Geschädigten in seiner Fahrt nicht in erheblichem Masse behindert. Der Beschuldigte ist somit vom Vorwurf der fahrlässigen einfachen Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 100 Ziff. 1 SVG und Art. 44 Abs. 1 SVG freizusprechen. III. Regelung betreffend Depositum Bei diesem Ausgang des Verfahrens ist dem Beschuldigten das bei ihm sichergestellte Depositum in der Höhe von Fr. 930.– bei Eintritt der Rechtskraft des Urteils herauszugeben. IV. Kosten- und Entschädigungsfolgen 1. Infolge des Freispruchs sind die Kosten der Untersuchung sowie des erstinstanzlichen Gerichtsverfahrens auf die Gerichtskasse zu nehmen (Art. 426 Abs. 1 StPO e contrario). 2. Ausgangsgemäss kann die Gerichtsgebühr für das Berufungsverfahren ausser Ansatz fallen. 3. Im Berufungsverfahren werden die Kosten nach Obsiegen und Unterliegen auferlegt (Art. 428 Abs. 1 StPO). Der Beschuldigte obsiegt mit seiner Berufung vollumfänglich, weshalb die Kosten dieses Verfahrens auf die Gerichtskasse zu nehmen sind. 4. Schliesslich ist dem Beschuldigten für die anwaltliche Vertretung eine Entschädigung aus der Gerichtskasse zuzusprechen. Der von der Verteidigung (Urk. 43A) für das gesamte Verfahren geltend gemachte Aufwand von Fr. 9'587.55 (exkl. MWST) erscheint angemessen. Folglich ist der Verteidigung gestützt auf Art. 429 Abs. 3 StPO antragsgemäss eine Prozessentschädigung von Fr. 9'587.55 (exkl. MWST) aus der Gerichtskasse zuzusprechen.

- 15 - Es wird erkannt: 1. Der Beschuldigte A. _____ ist nicht schuldig und wird freigesprochen. 2. Das vom Beschuldigten geleistete Depositum in der Höhe Fr. 930.– wird ihm nach Eintritt der Rechtskraft des Urteils herausgegeben. 3. Die zweitinstanzliche Gerichtsgebühr fällt ausser Ansatz. 4. Die Kosten der Untersuchung, des erstinstanzlichen Gerichtsverfahrens sowie die Kosten des Berufungsverfahrens werden auf die Gerichtskasse genommen.

E. 3

Anwendbares Recht Am 1. Januar 2024 traten die revidierten Bestimmungen der StPO in Kraft (AS 2023 468; BBl 2019 6697). Da der angefochtene Entscheid am 5. April 2024 erging, ist

- 6 - für das vorliegende Berufungsverfahren das neue Prozessrecht massgebend (Art. 448 Abs. 1 StPO; Art. 453 Abs. 1 StPO e contrario).

E. 4

Umfang der Berufung Nachdem der Beschuldigte einen vollumfänglichen Freispruch beantragt, ist das gesamte vorinstanzliche Urteil angefochten (Urk. 29 S. 2; Urk. 37 S. 11). Es ist im Rahmen der oben erläuterten Kognition zu überprüfen (Art. 404 Abs. 1 StPO). Ferner gilt das Verschlechterungsverbot (Art. 391 Abs. 2 StPO).

E. 5

Rechtsanwalt lic. iur. X. _____ wird für seine Aufwendungen für die Verteidigung des Beschuldigten im erstinstanzlichen- sowie Berufungsverfahren eine Prozessentschädigung von Fr. 9'587.55 (exkl. MWST) aus der Gerichtskasse zugesprochen.

E. 5.1

Die Vorinstanz hat sich zur Verwertbarkeit der im Recht liegenden Videoaufnahmen des Fahrzeuges des Geschädigten (Tesla, Model X 100 X P) geäußert und deren vollumfängliche Verwertbarkeit aufgrund der Einwilligung des Beschuldigten bejaht (Urk. 28 S. 6 ff.). Die Verteidigung und der Beschuldigte erklärten anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung, dass die Videoaufnahmen in gänzlicher Fülle als verwertbarer Beweis zu werten und zuzulassen seien (Prot. I S. 5 f.). Bei der Beweiswürdigung zieht die Verteidigung die Videoaufnahmen jedoch als entlastendes Beweismittel heran (vgl. Urk. 11; vgl. Urk. 37).

E. 5.2

Im Sinne der bundesgerichtlichen Rechtsprechung sind die Videoaufnahmen zu Gunsten des Beschuldigten, jedoch nicht zu seinen Lasten, verwertbar (BGE 146 IV 226 E. 2.1, E. 3 und E. 4). II. Sachverhalt und rechtliche Würdigung 1. Sachverhalt

E. 6

Schriftliche Mitteilung in vollständiger Ausfertigung an die Verteidigung im Doppel für sich und zuhanden des Beschuldigten ■ das Statthalteramt des Bezirks Affoltern ■ die Oberstaatsanwaltschaft des Kantons Zürich ■ sowie nach Ablauf der Rechtsmittelfrist bzw. Erledigung allfälliger Rechtsmittel an die Vorinstanz ■ die Kantonspolizei Zürich, KDM-ZD, mit separatem Schreiben (§ 54a ■ Abs. 1 PolG) Strassenverkehrsamt des Kantons Zürich, Administrativmassnahmen, ■ Lessingstrasse 33, 8090 Zürich (Halter Nr. ...).

- 16 -

E. 7

Gegen diesen Entscheid kann bundesrechtliche Beschwerde in Strafsachen erhoben werden. Die Beschwerde ist innert 30 Tagen, von der Zustellung der vollständigen, begründeten Ausfertigung an gerechnet, bei der gemäss Art. 35 und 35a BGerR zuständigen strafrechtlichen Abteilung des Bundesgerichts (1000 Lausanne 14) in der in Art. 42 des Bundesgerichtsgesetzes vorgeschriebenen Weise schriftlich einzureichen. Die Beschwerdelegitimation und die weiteren Beschwerdevoraussetzungen richten sich nach den massgeblichen Bestimmungen des Bundesgerichtsgesetzes. Obergericht des Kantons Zürich I. Strafkammer Zürich, 28. Februar 2025 Der Präsident: Die Gerichtsschreiberin: lic. iur. B. Gut MLaw A. Jacomet

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