

Obergericht des Kantons Zürich

I. Strafkammer



Geschäfts-Nr.: SB120009-O/U/eh

Mitwirkend: die Obergerichter Dr. F. Bollinger, Präsident, und lic. iur. R. Naef,
Ersatzoberrichter lic. iur. B. Amacker sowie die Gerichtsschreiberin
lic. iur. S. Schwarzwälder

Urteil vom 7. Mai 2012

in Sachen

A._____,

Beschuldigter und Berufungskläger

verteidigt durch Rechtsanwalt lic. iur. X._____

gegen

Staatsanwaltschaft See/Oberland,

vertreten durch Leitenden Staatsanwalt lic. iur. J. Vollenweider,

Anklägerin und Berufungsbeklagte

betreffend

grobe Verletzung der Verkehrsregeln und Widerruf

**Berufung gegen ein Urteil des Bezirksgerichtes Hinwil, Einzelgericht, vom
11. Oktober 2011 (GG110007)**

Anklage:

Die Anklageschrift der Staatsanwaltschaft See/Oberland vom 28. Juli 2011 ist diesem Urteil beigeheftet (Urk. 43).

Urteil der Vorinstanz:

Es wird erkannt:

1. Der Beschuldigte ist schuldig der groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Ziff. 2 SVG in Verbindung mit Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 12 Abs. 1 VRV.
2. Der Beschuldigte wird bestraft mit einer Geldstrafe von 40 Tagessätzen zu Fr. 70.– (entsprechend Fr. 2'800.–) als Zusatzstrafe zum Urteil des Bezirksgerichtsausschusses B. _____ vom 14. Mai 2009.
3. Der Vollzug der Geldstrafe wird aufgeschoben und die Probezeit auf 3 Jahre festgesetzt.
4. Die mit Strafbefehl der Staatsanwaltschaft Winterthur/Unterland vom 13. Dezember 2006 für den bedingten Vollzug einer Gefängnisstrafe von 14 Tagen angesetzte Probezeit wird mit Wirkung ab heute um 1 ½ Jahre verlängert.
5. Die Gerichtsgebühr wird festgesetzt auf
Fr. 1'500.- ; die weiteren Kosten betragen:
Fr. 2'900.- Untersuchungskosten,
Fr. 1'500.– Gerichtskosten Verfahren GG100014.
6. Die Gerichtsgebühr wird dem Beschuldigten auferlegt. Die Untersuchungskosten werden je zur Hälfte dem Beschuldigten auferlegt respektive auf die Staatskasse genommen. Die Kosten des Verfahrens GG100014 werden auf die Staatskasse genommen.

7. Der Beschuldigte wird für die Kosten der anwaltlichen Verteidigung für die Verhandlung vom 6. Juli 2010 (Verfahren GG100014) mit Fr. 1'400.– und für die diesbezüglichen eigenen Aufwendungen mit Fr. 120.– entschädigt.
8. (Mitteilungen)
9. (Rechtsmittel)

Berufungsanträge:

- a) Der Verteidigung des Beschuldigten:
(sinngemäss mündlich und schriftlich, Prot. II S. 6 und Urk. 63)
 1. Es sei der Beschuldigte wegen einfacher Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Ziff. 1 SVG in Verbindung mit Art. 34 Abs. 4 SVG schuldig zu sprechen.
 2. Es sei der Beschuldigte mit einer Übertretungsbusse zu bestrafen.
 3. Es seien die einen Strafbefehl im Übertretungsstrafverfahren übersteigenden Untersuchungs- und Gerichtskosten auf die Staatskasse zu nehmen.
 4. Es sei dem Beschuldigten eine Prozessentschädigung nach richterlichem Ermessen auszurichten.
- b) Der Staatsanwaltschaft:
(schriftlich, Urk. 69)

Bestätigung des vorinstanzlichen Urteils.

Erwägungen:

I. Prozessuales

1. Verfahrensgang

1.1. Mit Urteil des Bezirksgerichtes Hinwil vom 11. Oktober 2011 wurde der Beschuldigte der groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Ziff. 2 SVG in Verbindung mit Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 12 Abs. 1 VRV schuldig gesprochen und mit einer Geldstrafe von 40 Tagessätzen à Fr. 70.-- bestraft, dies als Zusatzstrafe zum Urteil des Bezirksgerichtsausschusses B. _____ vom 14. Mai 2009. Der Vollzug der Geldstrafe wurde unter Ansetzung einer Probezeit von 3 Jahren bedingt aufgeschoben. Weiter wurde die mit Strafbefehl der Staatsanwaltschaft Winterthur/Unterland vom 13. Dezember 2006 für den bedingten Vollzug einer Gefängnisstrafe von 14 Tagen angesetzte Probezeit um 1 ½ Jahre verlängert und es wurden dem Beschuldigten teilweise die Kosten auferlegt (Urk. 58 = Urk. 61).

1.2. Zum Verfahrensgang bis zum obigen Urteil kann auf die Erwägungen der Vorinstanz verwiesen werden (Urk. 61 S. 3 f.; Art. 82 Abs. 4 StPO). Mit Eingabe vom 20. Oktober 2011 liess der Beschuldigte gegen das Urteil vom 11. Oktober 2011 Berufung anmelden (Urk. 55) und mit Eingabe vom 23. Dezember 2011 in- nert Frist seine Berufungserklärung einreichen (Urk. 63). Die Staatsanwaltschaft hat weder eigenständige Berufung noch Anschlussberufung erhoben, sondern Bestätigung des vorinstanzlichen Urteils verlangt (Urk. 69).

2. Umfang der Berufung

2.1. Der Beschuldigte hat seine Berufung nicht beschränkt und verlangt die folgenden Änderungen des Urteils (Urk. 63 S. 1):

- Schuldspruch wegen einfacher Verletzung von Verkehrsregeln;
- Bestrafung des Beschuldigten mit einer Übertretungsbusse;
- Übernahme der einen Strafbefehl im Übertretungsstrafverfahren übersteigenden Untersuchungs- und Gerichtskosten auf die Staatskasse;

- Ausgangsgemässe Ausrichtung einer Prozessentschädigung an den Beschuldigten (zuzüglich MwSt.) nach richterlichem Ermessen.

Das Urteil ist damit insgesamt angefochten.

2.2. Zusätzlich liess der Beschuldigte die Durchführung eines Augenscheins zur Beurteilung der geringen Gefährlichkeit des vom Beschuldigten durchgeführten Fahrmanövers aufgrund der örtlichen Verhältnisse beantragen (Urk. 63). Dieser wurde mit Präsidialverfügung vom 14. Februar 2012 abgelehnt, weil aufgrund der derzeitigen Beweislage der beantragte Augenschein nicht notwendig erscheint (Urk. 71).

II. Sachverhalt

1. Dem Beschuldigten wird vorgeworfen, mit seinem Personenwagen auf der ...-Strasse in C._____ in Richtung D._____ zu einem vor ihm fahrenden Militärlastwagen nicht die notwendigen Abstände eingehalten zu haben. Im Innerortsbereich habe er auf einer Strecke von einigen hundert Metern bei einer Geschwindigkeit zwischen 30 und 50 km/h bewusst und dauernd einen Abstand von ca. zwei Metern bis maximal einer Wagenlänge gehabt, was mindestens 3, maximal 5 Metern entspreche. Im Ausserortsbereich sei er auf geraden Strecken mindestens 70, höchstens 80 km/h gefahren, in Kurvenbereichen mindestens 50 und maximal 70 km/h, wobei er auf einer Strecke von rund 2 Kilometern einen Abstand von zwei bis acht Metern eingehalten habe. Dieser ungenügenden Abstände sei er sich bewusst gewesen und er habe bewusst in Kauf genommen, dass es im Falle eines Bremsmanövers des vorausfahrenden Lastwagens zu einer unvermeidlichen Kollision gekommen wäre, wobei für dessen Mannschaft die erhebliche Gefahr von Körperverletzungen bestanden habe. Zudem habe der Beschuldigte ein unnötiges, erhöhtes Unfallrisiko für andere Verkehrsteilnehmer, wie entgegenkommende Fahrzeuglenker oder Fussgänger, in Kauf genommen, da er auf Grund der konkreten Umstände nicht in der Lage gewesen wäre, jederzeit rechtzeitig und ohne Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug zu reagieren. Eventualiter wird ihm vorgeworfen, aus krasser Unaufmerksamkeit, aber unabsichtlich, entgegen seinen Pflichten als Fahrzeuglenker so gehandelt zu haben. Dadurch

habe er sich entweder der vorsätzlichen oder der fahrlässigen groben Verkehrsregelverletzung schuldig gemacht (Urk. 43).

2. Die Vorinstanz hat die Aussagen des Beschuldigten zutreffend wiedergegeben und gewürdigt (Urk. 61 S. 5 f.). Um unnötige Wiederholungen zu vermeiden, kann darauf verwiesen werden (Art. 82 Abs. 4 StPO). Dasselbe gilt für die Aussagen von Zeuge E._____ und Auskunftsperson F._____. Auch hier kann, um unnötige Wiederholungen zu vermeiden, auf die Ausführungen der Vorinstanz verwiesen werden (Urk. 61 S. 8 und 9; Art. 82 Abs. 4 StPO). An der Berufungsverhandlung verzichtete der Beschuldigte auf weitere Ausführungen zur Sache (Urk. 76 S. 3 f.).

2.1. Die von der Verteidigung geübte Kritik an den polizeilichen Beobachtungen, wonach die beiden Polizeibeamten E._____ und F._____ sehr selten Lastwagen fahren und damit die Beobachtungsposition für sie derart ungewohnt sei, dass sie nicht in der Lage seien, korrekte Distanzangaben abzugeben, ist nicht gerechtfertigt (Prot. I S. 9). Denn tatsächlich war die Sicht der beiden Polizeibeamten auf das Strassengeschehen ausserordentlich gut. Die Sitzposition im fraglichen, geländegängigen und deshalb besonders "hochbeinigen" Armeefahrzeug ist selbst für einen Lastwagen überdurchschnittlich hoch. Zudem ist die Sitzposition praktisch an der Front des Fahrzeuges. Mag somit die Position für die beiden Polizisten anders als gewohnt gewesen sein, so war sie eben deutlich besser als normal. Entsprechend waren aus dieser Position auch zuverlässigere Distanzangaben möglich. Dass, wie von der Verteidigung geltend gemacht, Abstände aus dieser Position verkürzt erscheinen sollen, weil der Lastwagen vorne grösser und höher ist als der folgende Personenwagen dazwischen (Prot. I S. 9), stimmt eben gerade nicht. Von einem nachfolgenden Lastwagen aus betrachtet erscheint ein vorausfahrender (wie vorliegend baugleicher) Lastwagen eher niedriger, als aus der viel tiefer liegenden Perspektive eines nur rund die Hälfte der Höhe messenden Personenwagens, wo die Sicht zusätzlich durch eine Motorhaube beeinträchtigt wird.

2.2. Zudem wird den beiden Polizeibeamten auch nicht, wie von der Verteidigung geltend gemacht, "zentimetergenaue Beobachtungsgabe" attestiert (Prot. I S. 9),

was in der Tat bemerkenswert wäre, sondern sie fassen ihre Distanzangaben in für diese Situation übliche und genügend objektivierbare Masseinheiten wie Meter und Wagenlängen (Urk. 61 S. 8 und 9). Und dies durchaus mit der nötigen Vorsicht und Zurückhaltung, was zusammen mit der ebenso sorgfältigen und zurückhaltenden, zu Gunsten des Beschuldigten vorgenommenen Würdigung der Aussagen durch die Vorinstanz in den in der Anklage aufgeführten Distanzangaben mündet. Auf diese kann auf Grund des Gesagten abgestützt werden, und der Sachverhalt ist hinsichtlich der angegebenen Distanzen des Fahrzeugs des Beschuldigten zum vorausfahrenden Lastwagen erstellt, wonach er innerorts einen Abstand von zwei bis fünf und ausserorts einen solchen von zwei bis acht Metern hatte.

3.1. Demgegenüber hat sich die Vorinstanz mit der Frage der gefahrenen Geschwindigkeiten nicht genügend befasst. Sie tat die Aussagen des Beschuldigten als unglaubhaft ab, weil er während dem Fahren immer wieder Distanzen gemessen habe, was ein hohes Mass an Konzentration erfordere. Sodann habe er auch noch Zeit gefunden haben wollen, sowohl den Tacho als auch das GPS im Auge zu behalten (Urk. 61 S. 12 f.). Gründe, weshalb diese Äusserungen unglaubhaft sein sollen, führt die Vorinstanz nicht detailliert an. Denn gerade in diesem Punkt sind die Ausführungen des Beschuldigten nicht unglaubhaft, denn diese Vorgehensweise ist nichts weiter als die Erfüllung der vom SVG auferlegten Pflicht, wonach der Verkehrsteilnehmer für die Einhaltung der Verkehrsregeln und insbesondere der gefahrenen Geschwindigkeiten und eingehaltenen Abstände besorgt sein muss. Tacho und GPS liegen in der Regel ohnehin im Blickfeld des Fahrers oder es genügt ein Blick von Sekundenbruchteilen, um diese anzuschauen und das Zählen von Distanzen ist gleichzeitig zur übrigen Bedienung des Fahrzeuges, als unabhängige und parallele Tätigkeit, ohne weiteres möglich und auch üblich.

3.2. Anlässlich der ersten polizeilichen Einvernahme gab der Beschuldigte an, dass der Lastwagen innerorts 30 km/h und ausserorts nach Tacho 60 km/h und nach GPS 50 km/h gefahren sei, zumindest in den Kurven (Urk. 2 S. 1, 3 und 4). Anlässlich der Einvernahme als Angeschuldigter durch eine Juristische Sekretärin

der Staatsanwaltschaft wurde er zu den gefahrenen Geschwindigkeiten nicht befragt. Wohl wurden ihm angeblich gefahrene Geschwindigkeiten vorgehalten, welche er jedoch nicht anerkannte und insbesondere die angebliche Kurvengeschwindigkeit des Lastwagens von 75 km/h als unmöglich erachtete (Urk. 7 S. 1 f.).

3.3. Anlässlich einer weiteren Einvernahme auf der Staatsanwaltschaft durch eine Juristische Sekretärin gab er an, innerorts maximal 40 km/h und ausserorts maximal 65 km/h gefahren zu sein (Urk. 13 S. 5), wobei er in derselben Einvernahme bei anderer Gelegenheit angab, ausserorts höchstens 60 km/h gefahren zu sein (Urk. 13 S. 2). Andere verwertbare Angaben des Beschuldigten zu den gefahrenen Geschwindigkeiten finden sich nicht bei den Akten.

3.4. Die Angaben zu den gefahrenen Geschwindigkeiten erweisen sich somit nicht als a priori unglaubhaft, da zwischen den einzelnen, wenigen Aussagen keine nennenswerten Unterschiede oder Widersprüche auszumachen sind und diese auch im Lichte der übrigen Umstände nicht als lebensfremd oder auf andere Art nicht nachvollziehbar erscheinen. Der Beschuldigte führte aus, dass seine Angaben zu den gefahrenen Geschwindigkeiten den von ihm abgelesenen Werten auf Tacho und GPS entsprächen, wobei es notorisch ist, dass die Angaben auf Tachos ungenauer sind als diejenigen von GPS-Geräten, welche die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten wiedergeben.

4. Bei der vorinstanzlichen Würdigung der Aussagen der beiden Polizeibeamten fällt auf, dass im Gegensatz zu den Angaben zu den Distanzen, wo eine vertiefte Auseinandersetzung und Würdigung der Aussagen vorgenommen wurde, eine solche zu den gefahrenen Geschwindigkeiten fehlt, sieht man von den floskelhaften Formeln, wonach die Angaben "homogen, lebensnah und realistisch" wirken oder den Zitaten aus Bender/Nack/Treuer einmal ab (Urk. 61 S. 10 f.). Selbst die zitierten bundesgerichtlichen Erwägungen zu den erhöhten Schätzfähigkeiten von Polizisten beziehen sich nur auf das Schätzen von Distanzen, nicht aber auf Geschwindigkeiten (Urk. 61 S. 10). Auch die Erwägung, wonach nicht einzusehen sei, weshalb die beiden Polizisten den Beschuldigten ohne Grund einer Straftat bezichtigen sollten, zumal für sie mit der Anzeigeerstatt-

tung lediglich Umtriebe und Unannehmlichkeiten verbunden seien (Urk. 61 S. 12), ist natürlich kein Argument, obwohl es in Urteilen immer wieder bemüht wird. Einerseits können unzutreffende Angaben unabsichtlich gemacht werden, etwa wegen Irrtums oder Ungenauigkeit, und andererseits müssten, wenn überhaupt, die Gründe für ein absichtliches Belasten nicht nur nicht ersichtlich sein, sondern ausgeschlossen werden können, wollte man diesbezüglich etwas zu Ungunsten eines Beschuldigten ableiten. Doch kann man dies bei inneren Motiven in der Regel auch nicht, was durchaus in der Natur der Sache liegt.

4.1. Somit ist im Folgenden die Würdigung der Angaben zu den gefahrenen Geschwindigkeiten nachzuholen.

Dazu befragt, gab der Zeuge E. _____ an, dass der Beschuldigte innerorts 40 - 50 km/h gefahren sei und ausserorts um die 70 km/h. Dies als Beifahrer und ohne den Tacho gesehen zu haben, sondern einzig auf Grund seines Gefühls (Urk. 10 S. 3 f.). Eine solcherart begründete Angabe ist aber derart wenig objektiviert und unzuverlässig, dass sie als nicht sehr glaubhaft qualifiziert werden muss. Es ist bekannt, dass das blosses Schätzen von Geschwindigkeiten kaum möglich ist und entsprechende Angaben mit grosser Zurückhaltung zu werten sind, dies gilt auch für Polizisten und andere mit der Beobachtung von Verkehrsvorgängen vertraute Personen. So erstaunt es auch nicht weiter, dass der Zeuge E. _____ auf die Frage nach den gefahrenen Geschwindigkeiten nicht mit einer Zahl oder sonst einer Angabe antwortete, sondern zur Antwort gab "Was soll ich da sagen?", mithin gab er zu, dass er sich alles andere als sicher war, wie schnell das vorausfahrende Fahrzeug und damit auch sie selbst mit dem Lastwagen gefahren sind. Hinsichtlich der gefahrenen Geschwindigkeiten vermag der Zeuge E. _____ somit nichts zur Klärung des Sachverhaltes beitragen.

4.2. Nicht ergiebiger sind dazu die Aussagen der Auskunftsperson F. _____, welcher den Lastwagen gelenkt hatte. Dieser gab an, dass innerorts zwischen 30 und 50 km/h gefahren worden sei und ausserorts zwischen 60 und 80 km/h. Worauf sich diese Angaben stützen, lässt sich den Akten nicht entnehmen. Lediglich auf Grund des Umstandes, dass er der Fahrer war und damit den Tacho im Blickfeld hatte, darf aber nicht einfach ohne Weiteres darauf geschlossen werden, dass

seine Angaben darauf beruhen. Selbst in diesem Falle wären aber, wie von der Verteidigung vorgebracht, die notwendigen üblichen Toleranzabzüge zu machen (Prot. I S. 9 f.).

4.3. Soweit die Geschwindigkeitsangaben der Polizisten auf ihrem Gefühl beruhen, sind diese vorliegend erst recht mit Zurückhaltung zu würdigen, da sie ungeübte Lastwagenfahrer sind und in einem schweren Geländelastwagen, zumal in einem veralteten, lauten und unkomfortablen Modell wie dem vorliegenden, die gefahrenen Geschwindigkeiten weit höher erscheinen, als die tatsächlich gefahrenen. Genau so wie umgekehrt, was allgemein bekannt ist, in besonders komfortablen Luxusfahrzeugen die gefahrenen Geschwindigkeiten als meist viel tiefer geschätzt werden, als sie es tatsächlich sind.

4.4. Sollten sich die Angaben der Auskunftsperson auf die Tachoangaben stützen, muss festgehalten werden, dass anlässlich der Testfahrt für den Vorbericht festgestellt wurde, dass die Tachonadel plötzlich und ohne ersichtlichen Grund einen Sprung von 10 km/h gemacht habe (Urk. 15/2 S. 3). Offenbar war der Tacho defekt, so dass bei den Angaben entsprechende Vorbehalte anzubringen sind.

4.5. Somit kann vorliegend hinsichtlich der gefahrenen Geschwindigkeiten nicht auf die Angaben der Polizisten abgestützt werden, sondern es ist vielmehr auf die Angaben des Beschuldigten abzustützen, wonach er innerorts 30 km/h (Urk. 2 S. 3, Urk. 13 S. 4) und ausserorts maximal 65 km/h, in den Kurven 50 km/h, gefahren sei (Urk. 2 S. 4, Urk. 13 S. 4 f.). Toleranzabzüge, wie von der Verteidigung verlangt, sind, wie von der Vorinstanz zutreffend ausgeführt (Urk. 61 S. 16), nicht zu machen, da die Geschwindigkeiten nicht auf Grund von Tachoangaben ermittelt wurden.

5. Weiter wird dem Beschuldigten in der Anklage vorgeworfen, er habe durch sein Verhalten eine erhebliche Gefahr für die Insassen des vorausfahrenden Fahrzeuges geschaffen, nämlich diejenige eines Auffahrunfalls mit Körperverletzung, mit welchem stets gerechnet werden müsse. Auch habe eine Gefahr für allfällige entgegenkommende Fahrzeuge und deren Insassen sowie für Fuss-

gänger bestanden, da er auf Grund des Abstands und der Geschwindigkeit nicht in der Lage gewesen wäre, adäquat zu reagieren und einen Unfall zu vermeiden (Urk. 43 S. 2 ff.). Die Vorinstanz äusserte sich dazu unter dem Titel Sachverhalt nicht weiter, sondern im Rahmen der rechtlichen Würdigung (Urk. 61 S. 13 f.). Sie führte dazu aus, dass es keine überdurchschnittliche Vorstellungskraft brauche, um sich Situationen vorzustellen, bei denen durch das Verhalten des Beschuldigten allfällige andere Verkehrsteilnehmer erheblich gefährdet würden. Nach allgemeiner Lebenserfahrung sei zweifellos davon auszugehen, dass der Beschuldigte mit seinem Verhalten eine abstrakte Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer hervorgerufen habe (Urk. 61 S. 16 f.).

5.1. Als Vorbemerkung gilt es festzuhalten, dass die Einhaltung des ausreichenden Abstands im Sinne von Art. 34 Abs. 4 SVG ein äusserst schwierig zu beweisender Tatbestand ist. Der beinahe stets vorliegende Beweisnotstand ermöglicht es, dass das im Hinblick auf die Unfallanfälligkeit wohl gefährlichste Fahrerverhalten sich der justizialen Gerechtigkeit in ungewöhnlich hohem Ausmass entziehen kann. Die Justiz gerät hier in die Zwickmühle, zwischen der Generalpräventionswirkung einer hohen Strafe und dem Freispruch wegen Beweisnotstandes wählen zu müssen (Giger, Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz, 7. Auflage, Zürich 2008, Art. 34 N 32). Diese Beweisschwierigkeiten zu Folge mangelhafter Feststellungsmöglichkeiten von Abstand und Geschwindigkeit haben in der Rechtsprechung dazu geführt, dass auch im Bereich des Abstandes bzw. der Würdigung der Abstände zu Vereinfachungen und Schematisierungen gegriffen wird, statt jeden einzelnen Fall individuell zu überprüfen und zu qualifizieren. Das Bundesgericht begnügt sich in aller Regel damit, ausgehend von den beiden Parametern Geschwindigkeit und Abstand einen "Sekundenwert" zu ermitteln und die rechtliche Qualifikation vom Über- oder Unterschreiten eines bestimmten Sekundenwerts abhängig zu machen. Eine solche starre und schematische Beurteilung des Sachverhalts führt jedoch zu willkürlichen Resultaten. Es ist vielmehr im Rahmen der Überprüfung des Sachverhaltes zu klären, ob er sich so wie in der Anklage umschrieben zugetragen hat und ob die im Sachverhalt umschriebenen konkreten und abstrakten Gefahren tatsächlich bestanden haben. Erst wenn auch diesbezüglich der Sachverhalt erstellt ist, ist im

Rahmen der rechtlichen Würdigung zu überprüfen, ob das Verhalten eine Verkehrsregelverletzung darstellt und bejahendenfalls, ob es sich dabei um eine einfache oder eine grobe handelt. Statt auf die "Lebenserfahrung" abzustellen und die Fantasie obwalten zu lassen (Urk. 61 S. 16), ist vielmehr auf Tatsachen, physikalische Gesetze und Berechnungen abzustellen.

5.2. In der Anklage wird dem Beschuldigten vorgeworfen, bei seiner Fahrweise habe für die Besatzung des vorausfahrenden Lastwagens die Gefahr von Körperverletzungen zu Folge Auffahrunfalls bestanden. Zudem wäre er beim gefahrenen Tempo und dem Anhaltweg auch nicht in der Lage gewesen, rechtzeitig und ohne Kontrollverlust zu reagieren, falls plötzlich auftretende Hindernisse aufgetaucht wären (Urk. 43).

5.3. Wie die Vorinstanz im Rahmen der rechtlichen Würdigung zu Recht ausgeführt hat, liegt es in der Natur der Sache, dass Distanz- und Geschwindigkeitsangaben eine gewisse Ungenauigkeit beinhalten. Deshalb ist bei den folgenden Berechnungen zu Gunsten des Beschuldigten jeweils von den für ihn günstigsten Werten auszugehen; das heisst also von einer Innerortsgeschwindigkeit von 30 km/h und einem Abstand von fünf Metern und ausserorts von einer Geschwindigkeit von 65 km/h auf gerader und 50 km/h auf kurviger Strecke bei einem Abstand von 8 Metern. Die von der Vorinstanz getätigten Berechnungen sind nicht zu übernehmen (Urk. 61 S. 15), da diese zu schematisch bzw. ungenau sind und bei diesen insbesondere vernachlässigt wird, dass es sich beim vorderen Fahrzeug um einen Lastwagen handelt, welcher eine um 50 % tiefere Bremsverzögerung hat als ein Personenwagen (vgl. dazu Dähler/Peter/Schaffhauser, Ausreichender Abstand beim Hintereinanderfahren - Ansätze zu einer objektiveren Sicht der Gefahrgeneigntheit und der Verletzungswahrscheinlichkeit, in AJP 8/99, S. 947 ff.). Dies ist aber, wie aufzuzeigen sein wird, vorliegend von entscheidender Bedeutung.

5.4. In der Anklage wird als mögliche Folge des Verhaltens des Beschuldigten ein Auffahrunfall mit dem vorausfahrenden Lastwagen angeführt. Dieser könne sich etwa im Falle einer Vollbremsung des Lastwagens und einer nicht mehr rechtzeitigen Bremsung des Beschuldigten ereignen. Eine solche Vollbremsung

ist nicht eine bloss theoretisch denkbare Gefahr, mit der vernünftigerweise nicht gerechnet werden müsste, sondern auf der gefahrenen Strecke ohne weiteres möglich.

5.5. Für den Ausserortsbereich gelten die folgenden Überlegungen und Berechnungen:

a.) Damit es bei einer Vollbremsung des vorausfahrenden Fahrzeuges nicht zu einer Kollision kommt, müssen die folgenden Voraussetzungen erfüllt sein: Bremsweg des vorderen Fahrzeuges *plus* Abstand der Fahrzeuge *minus* Anhalteweg des hinteren Fahrzeuges *grösser* 0 (Dähler/Peter/Schaffhauser, a.a.O., S. 952). Der Bremsweg ist die Strecke, die ein Fahrzeug von Beginn der Bremsung bis zum Ende der Bremsung zurücklegt. Entscheidend für die Länge des Bremsweges sind die gefahrene Geschwindigkeit und die Verzögerung. Der Anhalteweg ist länger und berücksichtigt die Reaktionszeit, welche beim vorausfahrenden Fahrzeug ausser Acht gelassen werden kann. Bei sämtlichen nachfolgenden Berechnungen wird von einer Reaktionszeit von 0.8 Sekunden ausgegangen, welcher Wert in der vorliegenden Situation mit einem Lenker in normal fahrfähigem Zustand und bei konzentrierter Fahrweise bei geringem Abstand angemessen ist (Dähler/Peter/Schaffhauser, a.a.O., S. 951).

b.) Der reine *Bremsweg* des vorausfahrenden Lastwagens, also ohne Berücksichtigung der Reaktionszeit, beträgt bei einer gefahrenen Geschwindigkeit von 65 km/h rund 32.6 Meter, da bei diesem im Gegensatz zu einem Personenwagen, bei welchem mit einer Verzögerung von 7 bis 8,5 m/s² gerechnet werden darf, eine solche von rund 5 m/s² gilt - mit diesen Werten hat auch die Verteidigung gerechnet (Prot. II S. 9 sowie Ausführungen unter 5.5. lit. c.) bzw. 5.6. lit. b.); Dähler/Peter/Schaffhauser, a.a.O., S. 951; Jürg Boll, Grobe Verkehrsregelverletzung, Davos 1999, S. 56). Dabei handelt es sich um einen Durchschnittswert für einen unbeladenen Durchschnittslastwagen. Beim vorliegenden veralteten Modell mit Geländebereifung dürfte der Bremsweg tatsächlich noch um einiges länger sein. Demgegenüber liegt der *Anhalteweg* des Beschuldigten bei 33.62 Metern. Zählt man von diesem Wert noch den Abstand zwischen den beiden Fahrzeugen von 8 Metern ab, ergibt sich ohne weiteres, dass es bei einer

allfälligen Vollbremsung des Lastwagens nicht zu einer Kollision gekommen wäre. Demnach wäre es selbst bei einem Abstand von lediglich 2 Metern knapp nicht zu einer Kollision der beiden Fahrzeuge gekommen.

c.) Dasselbe Ergebnis bringt die von der Verteidigung eingereichte Abstandsberechnung von G._____ des Strassenverkehrsamtes H._____ (Urk. 77/3): Sogar bei einer etwas höheren Geschwindigkeit von 70 km/h, einer Verzögerung von 5 m/s² bzw. 8.5 m/s² beim Lastwagen bzw. Personenwagen, einem Abstand von 8 Metern sowie einer Reaktionszeit von 0,8 Sekunden ergibt sich aus der eingereichten grafischen Darstellung, dass keine Kollision zwischen den beiden Fahrzeugen stattgefunden hätte. Die Berechnungsdaten zeigen vielmehr auf, dass nach 0.8 Sekunden, das heisst bei Einleitung der Bremsung durch das hintere Fahrzeug, der Abstand zwischen dem ... [Automarke] und dem Lastwagen noch 6.4 m betragen hätte. Der Abstand zwischen den beiden Fahrzeugen hätte sich in der Folge zwar weiter verkleinert, wäre aber nie unter 4.12 m gesunken (vgl. auch Prot. II S. 11).

d.) Natürlich ist bei diesen Berechnungen im Hinterkopf zu behalten, dass diese von optimalen Bedingungen ausgehen, nämlich dass keine Verzögerung der Reaktionszeit eintritt und dass die Fahrzeuge auch in technischer Hinsicht in der Lage sind, die geforderten Bremsleistungen zu erbringen. Selbst wenn es aber unter solch - durchaus möglichen - ungünstigsten Bedingungen vorliegend noch zu einem Aufprall gekommen wäre, so wäre dieser auf Grund der Bauweise des involvierten Lastwagens, ohne Unterfahrschutz und mit den starren Eisenträgern und der massiven Anhängerkupplung am Heck, derart verlaufen, dass wohl der Wagen des Beschuldigten einen Schaden davon getragen hätte, nicht aber der Lastwagen. Diese bleiben bei Auffahrunfällen von Personenwagen bei den vorliegend überhaupt noch in Frage kommenden Geschwindigkeiten in der Regel in ihrer Struktur unbeschädigt. Wohl ist wahr, dass bei Auffahrunfällen selbst bei geringen Kollisionsgeschwindigkeiten die Gefahr eines Schleudertraumas der Halswirbelsäule besteht (Boll, a.a.O., S. 58). Dies gilt aber lediglich für leichte Motorfahrzeuge untereinander, da bei diesen auf Grund des ähnlichen Gewichts und der ähnlichen Form die Energie zu einem grossen Teil auf das vorausfahren-

de Fahrzeug übertragen wird. Fährt ein Personenwagen auf einen schweren Geländelastwagen auf, so schiebt sich Ersterer in der Regel unter den Lastwagen, verkeilt sich in diesen und wird so abgebremst, ohne dass eine grosse Energieübertragung auf das vordere Fahrzeug stattfindet. Soweit der Aufprall eines Personenwagens auf einen Lastwagen mit einer Geschwindigkeit von unter 20 km/h für die Besatzung des Lastwagens überhaupt wahrnehmbar ist, so höchstens in Form eines Rucks, und er ist völlig ungeeignet, bei dieser zu Verletzungen zu führen (siehe auch die Ausführungen der Verteidigung, Prot. II S. 9). Es sei in diesem Zusammenhang auf die Berechnungen von Dähler/Peter/Schaffhauser in AJP 8/99, S. 954, verwiesen. Als Beispiel wird dort ein Personenwagen, welcher einem Lastwagen mit 80 km/h und einem Abstand von 6 Metern folgt, aufgeführt. Im Falle einer Vollbremsung kommt es bei diesem Beispiel zwar noch zu einer Kollision, doch verändert sich die Geschwindigkeit des Lastwagens auf Grund der Kollision mit dem Personenwagen um gerade mal 1 km/h, also eine kaum merkliche Veränderung.

e.) Nebst der Gefahr für die Lastwagenbesatzung wird in der Anklage auch die Gefahr für entgegenkommende und übrige Verkehrsteilnehmer umschrieben. Doch auch dafür war die Wahrscheinlichkeit sehr klein und lag vorliegend nicht mehr im Bereich dessen, womit noch gerechnet werden durfte. Wohl führt auch zu dieser Konstellation Boll an, dass bei Auffahrunfällen im Ausserortsbereich im höheren Geschwindigkeitsbereich das Risiko bestehe, dass ein am Unfall beteiligtes Fahrzeug in die Gegenfahrbahn geworfen werden könnte mit der Gefahr einer Frontalkollision und insofern könne auch ein Lenker, welcher zu nahe auf einen Lastwagen aufgeschlossen habe, nicht behaupten, er habe bloss sich selbst gefährdet (Boll, a.a.O., S. 58). Vorliegend ist aber - immer vom ungünstigsten Fall einer Kollision ausgehend - nicht von hohen, sondern von sehr tiefen Aufprallgeschwindigkeiten von weit unter 20 km/h auszugehen, bei denen eben bei einer Auffahrkollision die Gefahr des Wegschleuderns nicht besteht bzw. diese Gefahr ausserhalb des nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge Denkbaren liegt - so argumentierte auch die Verteidigung anlässlich der Berufungsverhandlung (Prot. II S. 10). Wie eingangs erwähnt, ist jedoch vorliegend davon auszugehen,

dass der Beschuldigte sein Fahrzeug mittels einer Vollbremsung noch hätte zum Stehen bringen können.

5.6. Für den Innerortsbereich gilt was folgt:

a.) Für den Lastwagen ergibt sich bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h ein Bremsweg von 6.94 Metern. Für den Beschuldigten ergibt sich ein Anhaltweg von 10.75 Metern. Unter Berücksichtigung des Abstandes der beiden Fahrzeuge hätte also der Beschuldigte auch hier noch ganz knapp mittels einer Vollbremsung eine Kollision vermeiden können und nur unter ungünstigsten Voraussetzungen wäre es noch zu einer Kollision mit niedriger Aufprallgeschwindigkeit gekommen, welche weder die Besatzung des vorausfahrenden Lastwagens noch übrige Verkehrsteilnehmer hätte gefährden können.

b.) Dasselbe ergibt sich wiederum aus der vom Verteidiger eingereichten Berechnung des Experten des Strassenverkehrsamtes H._____ (Urk. 77/2): Es werden für die Berechnung eine Geschwindigkeit von 30 km/h, dieselben Verzögerungen und eine Reaktionszeit von ebenfalls 0.8 Sekunden verwendet. Auch hier kommt es nicht zu einer Kollision zwischen den beiden Fahrzeugen: Nach den Berechnungen nähern sich die beiden Fahrzeuge in den ersten 0.8 Sekunden auf einen Abstand von 3.4 Metern und bis zum Stillstand schliesst der Personenwagen bis auf 1.18 Meter auf den Lastwagen auf (vgl. auch Prot. II S. 10 f.).

5.7. Von diesem Sachverhalt und diesen möglichen Sachverhaltsentwicklungen bzw. Gefahren konkreter und abstrakter Art ist vorliegend auszugehen. Der Sachverhalt ist somit bezüglich der möglichen Gefahren nicht erstellt. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass für die übrigen Verkehrsteilnehmer keine besondere Gefahr bestanden hat.

III. Rechtliche Würdigung

1. Ausgangspunkt der rechtlichen Würdigung ist Art. 34 Abs. 4 SVG, welcher besagt, dass namentlich beim Hintereinanderfahren ein ausreichender Abstand zu wahren sei. Art. 12 Abs. 1 VRV konkretisiert die Regel dahingehend, dass der Abstand des nachfolgenden Fahrzeugführers dann ausreichend ist, wenn dieser auch bei überraschendem Bremsen des voranfahrenden Fahrzeuges rechtzeitig halten kann.

1.1. Die Vorinstanz hat sich für die Qualifizierung des Abstandes der Methode der Berechnung der Abstandszeit bedient, welche auch vom Bundesgericht regelmässig verwendet wird (Urk. 61 S. 13 ff., BGE 131 IV 134). Zuweilen wird auch der sogenannte "halbe Tacho" als Richtwert angegeben. Mögen diese Methoden dem Verkehrsteilnehmer als einfach handhabbare Faustregel als Orientierungshilfe unterwegs dienen, sind sie für die Rechtsprechung untauglich. Die Beurteilung auf Grund nur eines einzigen Kriteriums wird der Sache nicht gerecht und widerspricht auch dem Willen des Gesetzgebers. Denn können Abstandszeiten unterhalb einer Sekunde im einen Fall genügend sein, kann in einer anderen Konstellation selbst ein Abstand von 2 Sekunden immer noch zu massiven Kollisionen führen (Dähler/Peter/Schaffhauser, a.a.O., S. 954). So ist es offensichtlich nicht dasselbe, wenn ein vollbeladener Sattelschlepper älterer Bauart auf nasser Strasse hinter einem Sportwagen eine Vollbremsung machen muss wie im umgekehrten Fall. Wären beim eben erwähnten Beispiel die beiden Fahrzeuge mit 80 km/h auf nasser Strasse unterwegs, käme es selbst bei einem Abstand des Sattelschleppers von 40 Metern im Falle einer Vollbremsung noch zu einer Kollision, obwohl die sogenannte Abstandszeit dabei knapp 2 Sekunden beträgt und der "halbe Tacho" gewahrt wird.

1.2. Die "Berechnungsmethoden" des halben Tachos und der Abstandszeit mögen den Vorteil der einfachen Anwendbarkeit haben und wegen ihrer Klarheit auf den ersten Blick den Eindruck der Rechtssicherheit und Gleichbehandlung erwecken. Sie führen aber zum puren Gegenteil indem damit Ungleiches gleich behandelt und damit willkürlich beurteilt wird.

2. Zuerst ist zu überprüfen, ob das vorliegende Verhalten überhaupt eine Verkehrsregelverletzung darstellt und erst in zweiter Linie ist zu klären, ob allenfalls eine besondere Qualifikation im Sinne von Art. 90 Ziff. 2 SVG vorliegt. Das Bundesgericht hat festgestellt, dass keine allgemeinen Grundsätze dafür bestehen, bei welchem Abstand in jedem Fall, folglich auch etwa bei günstigen Verhältnissen, eine einfache Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Ziff. 1 SVG vorliegt (Giger, a.a.O., Art. 34 N 33). Mit der Verteidigung ist aber vorliegend davon auszugehen, dass eine Verkehrsregelverletzung vorliegt (Prot. I S. 14 f. und Prot. II S. 11 f.). Denn wie oben ausgeführt, würde es zwar unter Idealbedingungen im Falle der Notbremsung des Lastwagens knapp nicht zu einer Kollision kommen. Eine Sicherheitsmarge gäbe es dann aber nicht mehr. Da es aber durchaus im Bereich des Möglichen liegt, dass nicht hinsichtlich aller relevanten Aspekte Idealbedingungen herrschen, so etwa eine leichte Verzögerung in der Reaktion des Beschuldigten oder eine leicht verzögerte Reaktion der Bremsanlage, kann auch nicht ausgeschlossen werden, dass er das Fahrzeug nicht mehr rechtzeitig hätte zum Halten bringen können. Somit hat der Beschuldigte mit seinem Verhalten die Regeln der Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 12 Abs. 1 VRV missachtet, womit der objektive Tatbestand von Art. 90 Ziff. 1 SVG erfüllt ist.

3. Anklage und Vorinstanz werfen dem Beschuldigten vor, Art. 90 Ziff. 2 SVG verletzt zu haben. Es ist im Folgenden zu überprüfen, ob er mit seinem Verhalten diesen qualifizierten Tatbestand erfüllt hat.

Die Vorinstanz kommt zum Schluss, dass der Beschuldigte eine wichtige Verkehrsregel objektiv schwer verletzt habe und dadurch die abstrakte Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer geschaffen habe, womit der objektive Tatbestand von Art. 90 Ziff. 2 SVG erfüllt sei (Urk. 61 S. 18).

3.1. Vorab sei angemerkt, dass eine bloss abstrakte Gefährdung noch keine ernstliche Gefährdung der Verkehrssicherheit im Sinne von Art. 90 Ziff. 2 SVG darstellt, sondern erst dann von einer solchen gesprochen werden kann, wenn eine **erhöhte** abstrakte Gefährdung vorliegt (BGE 130 IV 40). Dieser entscheidende Umstand wird oft übersehen und ebenso oft werden als Folge davon

einfache Verkehrsregelverstösse fälschlicherweise unter Art. 90 Ziff. 2 SVG subsumiert.

3.2. Wie oben zum Sachverhalt ausgeführt, bestand vorliegend keine ernstliche Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer. Die Wahrscheinlichkeit eines Auffahrunfalls wäre auch unter nicht idealen Bedingungen eher klein gewesen, an Leib und Leben gefährdet wäre - wenn überhaupt - der Beschuldigte gewesen, nicht aber Dritte, er hatte ja auch keine Beifahrer im Auto. Hat der Beschuldigte bereits den objektiven Tatbestand nicht erfüllt, so liegt keine grobe Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Ziff. 2 SVG vor. Der Beschuldigte ist damit der einfachen Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Ziff. 1 SVG schuldig zu sprechen.

4. In subjektiver Hinsicht ist bei der vorliegenden einfachen Verletzung der Verkehrsregeln seitens des Beschuldigten von vorsätzlichem Handeln auszugehen. So gab er anlässlich seiner staatsanwaltschaftlichen Einvernahme an, dass er jeweils nahe aufgefahren sei, sich dann aber zuweilen auch wieder habe zurückfallen lassen und mithin bewusst so gehandelt habe (Urk. 7 S. 2). Dies bestätigte er denn auch anlässlich seiner zweiten staatsanwaltschaftlichen Einvernahme vom 21. August 2009, wo er auch zugab, dass er stets über die Distanzen und Geschwindigkeiten im Bild war und seine Fahrweise nach diesen Werten ausrichtete (Urk. 13 S. 3).

IV. Sanktion

1. Widerruf

Die Vorinstanz hat die mit Strafbefehl der Staatsanwaltschaft Winterthur/Unterland vom 13. Dezember 2006 für den bedingten Vollzug einer Gefängnisstrafe von 14 Tagen angesetzte Probezeit mit Wirkung ab dem 11. Oktober 2011 um 1,5 Jahre verlängert (Urk. 61 S. 20). Über den Widerruf einer Vorstrafe ist von vornherein nur dann zu befinden, wenn der Verurteilte während der Probezeit ein *Verbrechen* oder *Vergehen* begeht (Art. 46 Abs. 1 StGB). Da mit

dem

vorliegenden Entscheid aber lediglich eine Übertretung zu sanktionieren ist, ist auf den entsprechenden Antrag der Staatsanwaltschaft nicht einzutreten (siehe auch Schneider/Garré in: Basler Kommentar Strafrecht I, 2. Auflage, Basel 2007, Art. 46 N 20).

2. Zusatzstrafe

2.1. Zu beachten gilt es weiter, dass der Beschuldigte nach Verübung dieser Tat vom Bezirksgerichtsausschuss B._____ wegen mehrfacher Widerhandlung gegen Art. 19 Ziff. 1 aBetmG als Zusatzstrafe zum Strafbefehl der Staatsanwaltschaft Winterthur/Unterland vom 13. Dezember 2006 zu einer bedingten Geldstrafe von 20 Tagessätzen zu Fr. 90.-- und einer Busse von Fr. 1'000.--, ersatzweise zu einer Freiheitsstrafe von elf Tagen, verurteilt worden ist (Beizugsakten C, Proz. Nr.: 520-2008-10). Dabei hat die Vorinstanz die Voraussetzungen der zur Anwendung gelangenden Bestimmungen, insbesondere diejenigen zur Bildung einer Gesamtstrafe umfassend und zutreffend dargelegt (Urk. 61 S. 21; Art. 82 Abs. 4 StPO). Auch mehrere Bussen unterliegen dem Asperationsprinzip und Art. 49 StGB gilt gemäss Art. 102 Abs. 1 SVG auch bei mit Busse zu ahndenden Verletzungen von Strassenverkehrsvorschriften (BSK Strafrecht I-Ackermann, a.a.O., Art. 49 N 39). Da im Entscheid des Bezirksgerichtsausschusses B._____ auch eine Busse ausgesprochen wurde, ist zudem von gleichartigen Strafen auszugehen.

2.2. Art. 90 Ziff. 1 SVG sieht als Strafandrohung eine Busse vor. Die allgemeinen Bestimmungen des StGB sind anwendbar, soweit das Gesetz keine abweichende Vorschriften enthält (Art. 102 Abs. 1 SVG). Es handelt sich vorliegend um eine Übertretung im Sinne von Art. 103 StGB. Der theoretische Strafrahmen sieht damit eine Busse bis Fr. 10'000.-- vor (Art. 106 Abs. 1 StGB).

2.3. Innerhalb des theoretischen Strafrahmens bemisst das Gericht die Busse nach den Verhältnissen des Täters so, dass dieser die Strafe erleidet, die seinem Verschulden angemessen ist (Art. 106 Abs. 3 StGB). Zu berücksichtigen sind auch das Vorleben, die persönlichen Verhältnisse sowie die Wirkung der Strafe

auf den Täter (Art. 47 StGB). Auch der finanziellen Leistungsfähigkeit ist Rechnung zu tragen (vgl. BGE 134 IV 60 E. 7.3.3).

2.4. Das Verschulden des Beschuldigten wiegt innerhalb des vorliegend zur Anwendung gelangenden Rahmens nicht mehr leicht. Zwar gefährdete er mit seinem Vorgehen in erster Linie sich selbst, aber eine Kollision war unter den gegebenen Umständen nicht auszuschliessen, wobei es zu berücksichtigen gilt, dass diese nur Bagatelldarakter gehabt hätte. Zu Gute zu halten ist ihm, dass er gemäss eigenen Angaben stets darum bemüht war, einen genügenden Abstand einzuhalten. Er sieht aber selbst ein, dass er damals wohl besser gar nicht erst hätte versuchen sollen, den Lastwagen zu überholen (Urk. 7 S. 3).

Zu Recht beantragt die Verteidigung, dass die lange Verfahrensdauer strafmindernd zu berücksichtigen sei (Prot. II S. 12) - die Vorinstanz hat dies in ihrem Urteil ausser Acht gelassen. Das Fehlverhalten des Beschuldigten liegt nun über drei Jahre zurück (Tatzeitpunkt: 4. April 2009), in dieser Zeit bestand für ihn eine Unsicherheit nicht nur hinsichtlich der Strafe, sondern auch hinsichtlich eines allfälligen Führerausweisentzuges sowie dessen Dauer.

2.5. Die weiteren Strafzumessungsgründe hat die Vorinstanz korrekt wiedergegeben, weshalb darauf verwiesen werden kann (Urk. 61 S. 22; Art. 82 Abs. 4 StPO). Dasselbe gilt für die finanziellen Verhältnisse des Beschuldigten, welche auch im Zeitpunkt der Berufungsverhandlung fortbestanden: Der Beschuldigte gab an, bei einem 50 %-Pensum ein monatliches Nettoeinkommen von Fr. 2'500.- bis Fr. 3'000.-- zu erzielen (Urk. 76 S. 2).

2.6. Für die Bemessung der Zusatzstrafe ist in einem ersten Schritt die hypothetische Gesamtstrafe aller zeitlich vor dem früheren Urteil begangenen Straftaten zu bilden und zwar allein aus der Sicht des Zweitrichters. Von dieser Gesamtstrafe ist sodann die Grundstrafe in Abzug zu bringen. Diese Differenz ist die neu auszufällende Sanktion, die Zusatzstrafe (BSK Strafrecht I-Ackermann, a.a.O., Art. 49 N 68).

2.7. Unter Berücksichtigung sämtlicher Strafzumessungsgründe erscheint somit eine hypothetische Gesamtstrafe von 20 Tagessätzen Geldstrafe und einer Busse von Fr. 2'000.-- als angemessen. Unter Berücksichtigung der Grundstrafe verbleibt somit eine Zusatzstrafe von Fr. 1'000.--, welche aufgrund der langen Verfahrensdauer nochmals um Fr. 200.-- zu reduzieren ist. Der Beschuldigte ist damit mit einer Busse von Fr. 800.-- als Zusatzstrafe zum Urteil des Bezirksgerichtsausschusses B._____ vom 14. Mai 2009 zu bestrafen.

V. Kosten- und Entschädigungsfolgen

1. Kosten des Verfahrens GG100014 und des erstinstanzlichen Verfahrens

1.1. Die Verteidigung beantragte, dass dem Beschuldigten Kosten in dem Umfange aufzuerlegen sind, wie sie denjenigen eines Strafbefehls zu Folge einer Übertretung entsprochen hätten (Urk. 63 und Prot. II S. 13). Für eine solche Kostenaufgabe besteht keine gesetzliche Grundlage. Es gilt vielmehr was folgt:

1.2. Die Vorinstanz hat die Kosten für das Verfahren GG100014 auf die Gerichtskasse genommen und dem Beschuldigten eine Entschädigung von Fr. 1'520.-- zugesprochen (Urk. 61 S. 24). Diese Regelung ist angemessen und deshalb materiell zu übernehmen. Sodann wurden ihm die Hälfte der Kosten des Vorberichts der Stadtpolizei Zürich übertragen mit der Begründung, dass dieser zwar nicht verwertbar sei, er aber von der Verteidigung beantragt worden sei. Dabei wird nicht weiter ausgeführt, auf welche Bestimmung sich dieser Entscheid stützt (Urk. 61 S. 24). Zwar führt die Vorinstanz zu Recht aus, dass der Vorbericht mangels Hinweis auf die Straffolgen von Art. 307 StGB prozessual von vornherein nicht verwertbar ist, was der Untersuchungsbehörde anzulasten ist. Die Rechtsfolge ist dann allerdings nicht die hälftige Kostenaufgabe, sondern dass die beschuldigte Person gar keine derart verursachten Kosten zu tragen hat (Art. 426 Abs. 3 lit. a StPO). Im Lichte dieses Ausschlusses kommt somit die Bestimmung von Art. 417 StPO, wonach die Kosten für fehlerhafte Verfahrenshandlungen ungeachtet des Verfahrensausganges derjenigen verfahrensbeteiligten Person auferlegt werden können, welche die Kosten verursacht hat, nicht zur Anwen-

zung. Die Kosten der Untersuchung sind somit vollständig auf die Gerichtskasse zu nehmen.

1.3. Demgegenüber sind die Kosten des erstinstanzlichen Verfahrens dem Beschuldigten zur Hälfte aufzuerlegen, da es auch in dieser Entscheidung zu einer Verurteilung kommt. Dementsprechend ist ihm auch eine reduzierte Entschädigung für die Vertretung im erstinstanzlichen Verfahren zuzusprechen.

2. Kosten des Berufungsverfahrens

Nachdem der Beschuldigte mit seinen Anträgen vollumfänglich obsiegt, sind die Kosten des Berufungsverfahrens auf die Gerichtskasse zu nehmen (Art. 428 Abs. 1 StPO). Ebenso ist ihm eine Entschädigung für die anwaltliche Vertretung im Betrag von Fr. 1'400.-- auszurichten (Art. 436 Abs. 1 StPO in Verbindung mit Art. 429 Abs. 1 StPO).

Es wird erkannt:

1. Der Beschuldigte **A.**_____ ist schuldig der Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Ziff. 1 SVG in Verbindung mit Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 12 Abs. 1 VRV.
2. Der Beschuldigte wird bestraft mit einer Busse von Fr. 800.-- als Zusatzstrafe zum Urteil des Bezirksgerichtsausschusses **B.**_____ vom 14. Mai 2009.
3. Die Busse ist zu bezahlen.

Bezahlt der Beschuldigte die Busse schuldhaft nicht, so tritt an deren Stelle eine Ersatzfreiheitsstrafe von 8 Tagen.
4. Auf den Antrag auf Widerruf des mit Strafbefehl der Staatsanwaltschaft Winterthur/Unterland vom 13. Dezember 2006 für eine Gefängnisstrafe von

14 Tagen unter Ansetzung einer Probezeit von 3 Jahren gewährten bedingten Strafvollzugs wird nicht eingetreten.

5. Die erstinstanzliche Kostenfestsetzung (Ziff. 5) wird bestätigt.
6. Die erstinstanzliche Gerichtsgebühr wird zur Hälfte dem Beschuldigten auferlegt und zur Hälfte auf die Gerichtskasse genommen. Die weiteren Kosten des erstinstanzlichen Verfahrens (Fr. 2'900.-- Untersuchungskosten, Fr. 1'500.-- Kosten Prozess GG100014) werden auf die Gerichtskasse genommen.
7. Dem Beschuldigten wird für die Kosten der anwaltlichen Verteidigung für den Prozess GG100014 und das erstinstanzliche Verfahren eine Entschädigung von Fr. 2'100.-- zugesprochen, für die eigenen Aufwendungen erhält er eine Entschädigung von Fr. 120.--.
8. Die Kosten des Berufungsverfahrens werden auf die Gerichtskasse genommen.
9. Dem Beschuldigten wird für die anwaltliche Verteidigung im Berufungsverfahren eine Prozessentschädigung von Fr. 1'400.-- aus der Gerichtskasse zugesprochen.
10. Mündliche Eröffnung und schriftliche Mitteilung im Dispositiv an
 - die Verteidigung im Doppel für sich und zuhanden des Beschuldigten (übergeben)
 - die Staatsanwaltschaft See/Oberland (versandt)sowie in vollständiger Ausfertigung an
 - die Verteidigung im Doppel für sich und zuhanden des Beschuldigten
 - die Staatsanwaltschaft See/Oberlandund nach unbenütztem Ablauf der Rechtsmittelfrist bzw. Erledigung allfälliger Rechtsmittel an

- die Vorinstanz
- das Strassenverkehrsamt des Kantons Zürich, Abteilung Administrativmassnahmen, 8090 Zürich (PIN-Nr. ...)
- die Koordinationsstelle VOSTRA zur Entfernung der Daten gemäss Art. 12 Abs. 1 lit. d. VOSTRA mittels Kopie von Urk. 18/1

11. Rechtsmittel:

Gegen diesen Entscheid kann bundesrechtliche **Beschwerde in Strafsachen** erhoben werden.

Die Beschwerde ist innert **30 Tagen**, von der Zustellung der vollständigen, begründeten Ausfertigung an gerechnet, bei der Strafrechtlichen Abteilung des Bundesgerichtes (1000 Lausanne 14) in der in Art. 42 des Bundesgerichtsgesetzes vorgeschriebenen Weise schriftlich einzureichen.

Die Beschwerdelegitimation und die weiteren Beschwerdevoraussetzungen richten sich nach den massgeblichen Bestimmungen des Bundesgerichtsgesetzes.

Obergericht des Kantons Zürich
I. Strafkammer

Zürich, 7. Mai 2012

Der Präsident:

Die Gerichtsschreiberin:

Oberrichter Dr. F. Bollinger

lic. iur. S. Schwarzwälder