

# Obergericht des Kantons Zürich

II. Strafkammer



---

Geschäfts-Nr.: SB190253-O/U/mc-cs

Mitwirkend: Oberrichter lic. iur. Spiess, Präsident, Oberrichterin lic. iur. Bertschi  
und Ersatzoberrichterin lic. iur. Laufer sowie Gerichtsschreiberin  
MLaw Baechler

## Urteil vom 28. Januar 2020

in Sachen

**A.** \_\_\_\_\_,

Beschuldigter und Berufungskläger

amtlich verteidigt durch Rechtsanwalt Dr. iur. X. \_\_\_\_\_

gegen

**Staatsanwaltschaft Zürich-Limmat,**

Anklägerin und Berufungsbeklagte

betreffend **qualifiziert grobe Verletzung der Verkehrsregeln etc.**

**Berufung gegen ein Urteil des Bezirksgerichtes Hinwil vom 29. November  
2018 (DG180004)**

**Anklage:**

Die Anklageschrift der Staatsanwaltschaft Zürich - Limmat vom 22. Dezember 2017 (Urk. 73) ist diesem Urteil beigeheftet.

**Urteil der Vorinstanz:**

1. Der Beschuldigte ist schuldig
  - der qualifizierten groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 3 SVG in Verbindung mit Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 31 Abs. 1 SVG und Art. 4a Abs. 1 lit. d VRV und
  - der Widerhandlung gegen das Heilmittelgesetz im Sinne von Art. 87 Abs. 1 lit. a HMG in Verbindung mit Art. 20 Abs. 2 lit. a HMG und Art. 36 Abs. 1 AMBV.
2. Der Beschuldigte wird bestraft mit 15 Monaten Freiheitsstrafe sowie einer Busse von Fr. 500.–.
3. Der Vollzug der Freiheitsstrafe wird bedingt aufgeschoben und die Probezeit auf 2 Jahre festgesetzt. Die Busse ist zu bezahlen.
4. Beahlt der Beschuldigte die Busse schuldhaft nicht, so tritt an deren Stelle eine Ersatzfreiheitsstrafe von 5 Tagen.
5. Die Gerichtsgebühr wird angesetzt auf:

Fr.	4'000.00	; die weiteren Auslagen betragen:
Fr.	4'000.00	Gebühr für das Vorverfahren
Fr.	7'504.00	Auslagen im Vorverfahren (Gutachten)
Fr.	42.80	Entschädigung Zeuge
Fr.	1'366.00	Ergänzung des Gutachtens
Fr.	13'269.85	Kosten der amtlichen Verteidigung (inkl. Fr. 427.20 Barauslagen und MwSt.)

Allfällige weitere Auslagen bleiben vorbehalten.

Verlangt keine der Parteien eine schriftliche Begründung des Urteils, ermässigt sich die Gerichtsgebühr auf zwei Drittel.

6. Die Kosten der Untersuchung und des gerichtlichen Verfahrens werden dem Beschuldigten auferlegt.
7. Die Kosten der amtlichen Verteidigung werden auf die Staatskasse genommen. Vorbehalten bleibt das Nachforderungsrecht gemäss Art. 135 Abs. 4 StPO.

### **Berufungsanträge:**

a) Der amtlichen Verteidigung:

(Urk. 112 S. 28)

1. Das Urteil vom 29. November 2018 sei aufzuheben.
2. Der Beschuldigte sei bezüglich dem Vorwurf der qualifizierten groben Verletzung der Verkehrsregeln von Schuld und Strafe freizusprechen.
3. Bezüglich dem Vorwurf der Widerhandlung gegen das Heilmittelgesetz sei das Verfahren einzustellen.
4. Unter Kosten- und Entschädigungsfolge.

b) Des Vertreters der Staatsanwaltschaft:

(Prot. II S. 16)

Das Urteil der Vorinstanz sei vollumfänglich zu bestätigen.

### **Erwägungen:**

#### I. Gegenstand des Berufungsverfahrens und Prozessuales

Mit Urteil des Bezirksgerichtes Hinwil vom 29. November 2018 wurde der Beschuldigte der qualifizierten groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 3 SVG in Verbindung mit Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 31 Abs. 1 SVG und Art. 4a Abs. 1 lit. d VRV sowie der Widerhandlung gegen das Heilmittelgesetz im Sinne von Art. 87 Abs. 1 lit. a HMG in Verbindung mit Art. 20 Abs. 2 lit. a HMG und Art. 36 Abs. 1 AMBV schuldig gesprochen und mit einer bedingten Freiheitsstrafe von 15 Monaten, unter Ansetzung einer Probezeit von 2 Jahren, sowie einer Busse von Fr. 500.– bestraft. Für den Fall des schuldhaften Nichtbezahlens der Busse wurde eine Ersatzfreiheitsstrafe von 5 Tagen festgelegt (Urk. 105 S. 13 f.).

Gegen das Urteil liess der Beschuldigte mit Eingabe vom 6. Dezember 2018 Berufung anmelden (Urk. 95). Mit Eingabe vom 16. April 2019 reichte die amtliche Verteidigung fristgerecht die Berufungserklärung ein (Urk. 106). Der Beschuldigte ficht das vorinstanzliche Urteil vollumfänglich an und beantragt einen Freispruch vom Vorwurf der qualifizierten groben Verletzung der Verkehrsregeln sowie eine Einstellung des Verfahrens betreffend den Vorwurf der Widerhandlung gegen das Heilmittelgesetz (Urk. 106; Urk. 112 S. 28). Mit Präsidialverfügung vom 27. Mai 2019 wurde die Berufungserklärung des Beschuldigten der Staatsanwaltschaft zugestellt und Frist für Anschlussberufung oder einen Nichteintretensantrag angesetzt (Urk. 108). Die Staatsanwaltschaft liess sich nicht vernehmen.

Gemäss Art. 402 StPO in Verbindung mit Art. 437 StPO wird die Rechtskraft des angefochtenen Urteils im Umfang der Anfechtung gehemmt. Nachdem das gesamte Urteil angefochten ist, ist keine der vorinstanzlichen Anordnungen in Rechtskraft erwachsen.

Die Vorinstanz hat den Beschuldigten der Widerhandlung gegen das Heilmittelgesetz gemäss Art. 87 Abs. 1 lit. a in Verbindung mit Art. 20 Abs. 2 lit. a HMG und Art. 36 Abs. 1 AMBV schuldig gesprochen (Urk. 105 S. 13). Da der Beschuldigte

nicht gewerbsmässig Medikamente eingeführt hat, handelt es sich bei der Widerhandlung gegen Art. 87 Abs. 1 lit. a HMG nur um eine Übertretung, wofür die Verjährungsfrist gemäss Art. 87 Abs. 5 HMG fünf Jahre beträgt. Anlässlich der Berufungsverhandlung führte der Beschuldigte aus, dass er diese Medikamente schon lange importiert habe. Dies sei sicher 4 bis 5 Jahre vor der Sicherstellung gewesen. Er wisse es jetzt nicht mehr (Prot. II S. 10). Die Frage, ob es irgendwelche Unterlagen zu dieser Bestellung gebe, verneinte der Beschuldigte (Prot. II S. 10). Die Anklageschrift vom 22. Dezember 2017 (Urk. 18 S. 3) hält nicht fest, wann der Beschuldigte diese Medikamente eingeführt haben soll. Da gemäss Art. 87 Abs. 1 lit. a HMG nicht der Besitz dieser Medikamente, sondern deren Einfuhr strafbar ist und der Beschuldigte zu Protokoll gegeben hat, dass er diese ungefähr 5 Jahre vor der Sicherstellung eingeführt habe, der genaue Zeitpunkt der Einfuhr damit in Übereinstimmung mit der Verteidigung (Urk. 112 S. 27) unklar ist, ist zu seinen Gunsten davon auszugehen, dass die Verjährung bereits eingetreten ist. Dementsprechend ist das Verfahren betreffend Widerhandlung gegen das Heilmittelgesetz einzustellen.

Anlässlich der Berufungsverhandlung stellte die Staatsanwaltschaft die Beweisanträge, es sei Dr. B. \_\_\_\_\_ als Sachverständiger zu befragen, sodass er die aufgeworfenen Fragen und Zweifel allenfalls ausräumen könne, und falls in Bezug auf das Ein- und Ausschalten des ESP bzw. des "Dynamic Mode" irgendwelche Zweifel vorhanden sein sollten, also im Zusammenhang mit der Frage, ob dies jedes Mal aktiviert werden müsse, sei von der Firma BMW ein technischer Experte als Zeuge zu befragen. Falls aufgrund der Ausführungen des Gutachters noch immer gewisse Restzweifel vorhanden sein sollten, stellte die Staatsanwaltschaft einen weiteren Antrag, dass mit einem Versuch, also einem Beschleunigungsmanöver, darzulegen sei, dass die Räder nicht durchdrehen würden. Dies könne mit einem Fahrversuch auf dem Flugplatz demonstriert werden (Prot. II S. 14 f.). Die Verteidigung stellte keine Beweisanträge, machte allerdings geltend, dass sie die Beweisanträge der Staatsanwaltschaft unterstützen würde, da offensichtlich Zweifel vorhanden seien (Prot. II S. 15). Auf die Beweisanträge ist im Rahmen der Sachverhaltserstellung einzugehen (vgl. nachfolgend, Erw. II.2.4.3.).

## II. Sachverhalt

### 1. Anklagevorwurf

In der Anklageschrift vom 22. Dezember 2017 wird zusammengefasst festgehalten, dass der Beschuldigte am 20. September 2015, um ca. 21.20 Uhr, als Lenker des Personenwagens der Marke BMW M6 über die Einfahrt Bubikon auf die Autobahn A53 in Richtung Hinwil habe auffahren wollen, wobei er das "Dynamische Stabilitäts Control (DSP)" wissentlich entweder ganz ausgeschaltet oder den für die Rennstrecke bestimmten "M Dynamic Mode (MDM)" aktiviert habe. Gleichzeitig habe C.\_\_\_\_\_ seinen Personenwagen der Marke VW Sharan mit 115 km/h auf dem rechten Fahrstreifen der Autobahn in Richtung Hinwil gelenkt. Der Beschuldigte habe dann, als er auf dem Beschleunigungsstreifen 4 Meter seitlich versetzt hinter C.\_\_\_\_\_ gewesen sei, mit seinem Hochleistungsfahrzeug bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 130 km/h mit fast voll oder voll durchgetretenem Gaspedal beschleunigt. Da er das Stabilitätsprogramm ESP ausgeschaltet gehabt habe, hätten in der Folge ein oder zwei Hinterräder durchgedreht, und das Fahrzeug sei ins Schleudern geraten. Weil der Beschuldigte nicht über das nötige Fahrkönnen verfügt habe, um ohne Hilfe des Stabilitätsprogrammes ein derart extrem stark motorisiertes Auto sehr nahe an der physikalischen Limite zu beschleunigen, habe er die Herrschaft über sein Fahrzeug verloren, dieses sei nach links geraten und habe schleudernd mit 100 km/h das Heck des VW Sharan seitlich rechts getroffen, weshalb dieses Auto ebenfalls ins Schleudern geraten, umgekippt, und auf dem Dach ungefähr 100 m in Richtung Hinwil gerutscht sei. C.\_\_\_\_\_ habe bei dieser Kollision ein Distorsionstrauma der Halswirbelsäule und in der Folge eine posttraumatische Belastungsstörung, eine schwere depressive Episode und eine anhaltende somatoforme Schmerzstörung erlitten. Hätte der Beschuldigte nicht rennsportmässig beschleunigt, hätte er nicht die Herrschaft über sein Auto verloren, und es wäre nicht zum Unfall sowie den Verletzungen von C.\_\_\_\_\_ gekommen. Der Beschuldigte habe gewusst, dass als Folge seiner Fahrweise die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern stark erhöht gewesen sei (Urk. 73 S. 2 f., Dossier 1).

## 2. Sachverhaltserstellung Dossier 1

### 2.1. Standpunkt des Beschuldigten

Der Beschuldigte bestreitet die Kollision mit dem Fahrzeug von C.\_\_\_\_\_ nicht, sondern lediglich die Gründe, weshalb es zu dieser gekommen ist. So führte er dazu aus, dass er sein Fahrzeug auf dem Beschleunigungsstreifen von seiner Geschwindigkeit von 100 km/h auf die zulässige Geschwindigkeit von 120 km/h beschleunigt habe. Als er dann auf die Normalspur habe wechseln wollen, sei von hinten plötzlich ein schwarzes Auto aufgetaucht, weshalb er, um eine Kollision zu vermeiden, stark nach rechts gelenkt habe. Aus diesem Grund sei sein Fahrzeug ins Schleudern geraten, was zur Kollision mit dem VW Sharan von C.\_\_\_\_\_ geführt habe. Zuvor habe er weder das DSP ausgeschaltet noch den M-Dynamic Mode (MDM) aktiviert. Die Kollision gehe einzig auf ein notwendiges Ausweichmanöver und nicht auf die Beschleunigung seines Fahrzeuges zurück (Urk. 6 S. 1; Urk. 49 S. 3; Prot. I S. 10 ff.; Prot. II S. 10 ff.).

Zu prüfen ist daher, ob sich der bestrittene Sachverhaltsteil anhand der nachfolgend darzulegenden Beweismittel erstellen lässt, wobei sich die urteilende Instanz nicht mit allen Parteistandpunkten einlässlich auseinandersetzen und jedes einzelne Vorbringen ausdrücklich widerlegen muss (Urteil des Bundesgerichtes 6B\_170/2011 vom 10. November 2011, E. 1.2).

### 2.2. Übersicht Beweismittel

Für die Erstellung des Sachverhaltes liegen als Beweismittel das Gutachten der D.\_\_\_\_\_ vom 3. April 2017 (Urk. 34), als Ergänzung dazu die Gutachten vom 21. Mai, 15. August und zwei vom 8. September 2017 (Urk. 38; Urk. 45; Urk. 48; Urk. 86), die Plan- und Fotodokumentation der Kantonspolizei Zürich (Urk. 56; Urk. 57), das Schreiben der BMW Group Switzerland vom 15. Juni 2018 (Urk. 85), der Rapport der Kantonspolizei Zürich vom 4. November 2015 (Urk. 1), die Aussagen des Beschuldigten (Urk. 6; Urk. 46; Urk. 49; Prot. I S. 9 ff. und S. 36 f.; Prot. II S. 10 ff.) sowie diejenigen der Zeugen E.\_\_\_\_\_ (Urk. 1 S. 7; Urk. 50), F.\_\_\_\_\_ (Urk. 1 S. 6 f.; Urk. 51) und G.\_\_\_\_\_ (Urk. 7; Urk. 52) vor.

Auf die Aussagen von C.\_\_\_\_\_ (Urk. 10), H.\_\_\_\_\_ (Urk. 13), I.\_\_\_\_\_ (Urk. 16) und J.\_\_\_\_\_ (Urk. 17) darf zulasten des Beschuldigten nicht abgestellt werden, da dieser mit deren Aussagen nicht konfrontiert wurde und er auch nicht die Möglichkeit hatte, allfällige Ergänzungsfragen zu stellen (vgl. Art. 146 Abs. 2 StPO und Art. 147 StPO). Darauf wies auch die Verteidigung zutreffend hin (Prot. I S. 25). Die Vorinstanz stützte sich bei der Sachverhaltserstellung allerdings auch nicht auf diese Aussagen, sodass sich weitergehende Erwägungen dazu erübrigen.

Die Vorinstanz hat zutreffend erwogen, dass die Aussagen des Beschuldigten und der Zeugen ungenau sind und Wahrnehmungs- oder Erinnerungsfehler nicht ausgeschlossen werden können (Urk. 105 S. 6), was bei der Aussagenwürdigung entsprechend zu berücksichtigen ist. Da sich der Sachverhalt, wie nachfolgend zu zeigen ist (Erw. II.2.4.3. f.), bereits gestützt auf die objektiven Beweismittel – insbesondere die Gutachten der D.\_\_\_\_\_ (Urk. 34; Urk. 38; Urk. 45; Urk. 48; Urk. 86) – erstellen lässt und insbesondere die Zeugen nur beschränkt oder keine sachdienlichen Aussagen dazu machen konnten, weshalb es zur Kollision zwischen dem BMW des Beschuldigten und dem VW Sharan von C.\_\_\_\_\_ gekommen war, sind ihre Aussagen nur kurz zu würdigen (nachfolgend Erw. II.2.3.3. und Erw. II.2.4.3.).

## 2.3. Beweismittel im Einzelnen

### 2.3.1. Gutachten der D.\_\_\_\_\_

#### 2.3.1.1. Gutachten vom 3. April 2017 (Urk. 34)

Aus dem Gutachten geht hervor, dass der BMW des Beschuldigten am Beginn der Spuren eine Geschwindigkeit von etwa 130 km/h hatte, infolge des Schleuderns Geschwindigkeit abgebaut und bei der Kollision mit dem VW Sharan von C.\_\_\_\_\_ etwa 100 km/h erreicht hatte. Zur Unfallursache hält der Gutachter fest, dass der Beschuldigte auf einer weitgehend geraden Strecke ins Schleudern geraten ist. Ein solcher Fahrzustand mit dessen Fahrzeug könne auch bei Vollgas mit eingeschaltetem DSC (Dynamische Stabilitäts Control) nicht eintreten. Möglich sei dies aber, wenn zusätzlich MDM (M Dynamic Mode) eingeschaltet sei.

Dann könnten ein oder zwei Hinterräder bei fast voll oder voll durchgetretenem Gaspedal durchdrehen. Das Fahrzeug könne dann ins Schleudern kommen, wenn der Fahrer keine ausreichende Erfahrung habe (Urk. 34 S. 11).

Im Gutachten wird zur Erläuterung von DSC und MDM auf die M6-Betriebsanleitung Bezug genommen. Gemäss dieser optimiert DSC die Fahrstabilität und die Traktion, erkennt darüber hinaus instabile Fahrzustände wie Unter- oder Übersteuern und hilft, das Fahrzeug durch Reduzierung der Motorleistung und durch Bremseingriffe an den Rädern innerhalb der physikalischen Grenzen auf sicherem Kurs zu halten. DSC ist nach jedem Motorstart in Bereitschaft. MDM ist ein auf die Rennstrecke abgestimmter Modus der DSC und erlaubt auf trockener Fahrbahn ein Fahren mit höchstmöglicher Längs- und Querschleunigung, jedoch mit eingeschränkter Fahrstabilität. Erst im absoluten Grenzbereich greift das System durch Bremseingriffe an den Rädern stabilisierend ein, sodass in diesem Fahrzustand Lenkkorrekturen des Fahrers erforderlich sein können. MDM ist nach jedem Motorstart abgeschaltet (Urk. 34 S. 11).

Aus dem Gutachten geht weiter hervor, dass der Beginn der Reifenspür vom Hinterrad rechts des BMW des Beschuldigten stammt und der Spurencharakter zeige, dass es sich anfänglich um ein Durchdrehen des Rades beim Beschleunigen handle (Urk. 34 S. 12). Von den technischen Möglichkeiten her werde die Beschleunigung bei Beginn des Durchdrehens des rechten Hinterrades (bei ca. 130 km/h) bei mindestens  $4.5 \text{ m/s}^2$  gelegen haben, wobei die maximal mögliche Beschleunigung bei  $5 \text{ m/s}^2$  liege (Urk. 34 S. 14. f.).

Insgesamt kommt der Gutachter zum Schluss, dass der Beschuldigte auf der Autofahrt zur Autobahn A53 bei etwa 130 km/h sehr stark beschleunigt und weil er bei den Fahrstabilitätsregelsystemen mindestens MDM gewählt habe, sein Fahrzeug ins Schleudern geraten sei. Dabei habe sich die Geschwindigkeit auf etwa 100 km/h reduziert, und mit dieser Geschwindigkeit sei die rechte Front des BMW des Beschuldigten mit der hinteren rechten Seite des mit etwa 115 km/h fahrenden VW Sharan von C. \_\_\_\_\_ kollidiert (Urk. 34 S. 1).

### 2.3.1.2. Gutachten vom 21. Mai 2017 (Urk. 38)

Zur Ergänzungsfrage der Staatsanwaltschaft, wie hoch bei Vollbeschleunigung am Ende des Beschleunigungsstreifens die Geschwindigkeit des BMW des Beschuldigten und dessen Abstand zum VW Sharan von C. \_\_\_\_\_ beim Einbiegen vor diesem gewesen wäre, hält der Gutachter fest, dass der BMW bei Beschleunigungsbeginn 4 m gegenüber der Front des VW Sharan zurückgelegen sei, der BMW bei seiner Länge von 4.871 m gegenüber dem VW Sharan somit 9 m hätte aufholen müssen, um vor ihm einscheren zu können, wobei nach 137 m die Differenzstrecke 26,5 m betragen hätte, sodass der BMW mit dem Heck 17,5 m vor der Front des VW Sharan gewesen wäre und problemlos hätte einscheren können. Am Ende des Beschleunigungsstreifens wäre der Abstand dann 33.65 m gewesen (Urk. 38 S. 4).

Der Gutachter hält zudem erneut fest, dass der Beschuldigte mit seinem Fahrzeug nicht ins Schleudern geraten wäre und trotzdem voll beschleunigen hätte können, wenn er die Fahrdynamik-Regelsysteme nicht deaktiviert hätte (Urk. 38 S. 3).

### 2.3.1.3. Gutachten vom 8. September 2017 (Urk. 48)

Aufgrund der Stellungnahme der amtlichen Verteidigung vom 22. Juni 2017 (Urk. 43) zum Gutachten vom 3. April 2017 (Urk. 34) hält der Gutachter ergänzend fest, dass sich aus den von der Polizei gesicherten Spuren eine Fahrgeschwindigkeit des BMW des Beschuldigten bei Beginn der Spur von etwa 130 km/h berechnen lasse. Diese Spuren seien objektive Merkmale und die zugehörigen Berechnungen seit Jahren immer wieder durch Nachrechnung von Versuchen verifiziert worden. Diese hätten sich als zuverlässig erwiesen. Das Fahrstabilitätsregelsystem habe das Schleudern nicht abfangen können. Nachdem der BMW ins Schleudern geraten sei, habe MDM auf die Berechnung der Geschwindigkeit des BMW kaum noch Einfluss gehabt, ansonsten sich die berechnete Geschwindigkeit erhöhen würde (Urk. 48 S. 2). Die Auswertung der Spuren des BMW ergebe eine höhere Geschwindigkeit als die vom Beschuldigten behaupteten 100 km/h. Durch ein Ausweichmanöver könne ein BMW M6 nur

dann ins Schleudern geraten, wenn das für den öffentlichen Verkehr vorgesehene Fahrstabilitätssystem nicht aktiviert sei (Urk. 48 S. 3).

Die Verteidigung brachte weiter vor, die Zeugin E.\_\_\_\_\_ hätte ausgesagt, dass 100 m vor ihnen ein dunkles Sportfahrzeug gefahren sei. Dieses Auto und das vom Beschleunigungsstreifen kommende Auto des Beschuldigten seien sich sehr nahe gekommen, sodass beide Autos entsprechend ausgewichen seien. Der vor ihnen fahrende schwarze Sportwagen habe sich dann um 180 Grad gedreht, worauf der Fahrer gewendet und unter Vollgas die Unfallstelle verlassen habe, sodass die Reifen geraucht hätten. Dazu hielt der Gutachter fest, dass es deutliche schwarze Reifenspuren erzeugt hätte, wenn sich das von der Zeugin erwähnte Fahrzeug um 180 Grad gedreht hätte und nicht dasjenige Fahrzeug des Beschuldigten gewesen sei. Auf den durchgängig vorhandenen Fotos der Polizei seien aber keine solchen Spuren zu sehen (Urk. 48 S. 3 f.).

#### 2.3.1.4. Gutachten vom 8. September 2017 (Urk. 86)

Der Gutachter hält aufgrund der Zusatzfragen der Vorderrichter erneut ergänzend fest, dass der BMW des Beschuldigten vor der Kollision mit dem VW Sharan von C.\_\_\_\_\_ und später mit den Mittelleitplanken ins Schleudern geraten sei. Ein Pw oder auch grössere Fahrzeuge könnten bei Bogenfahrten, meist beim Einfahren in Kurven, ins Schleudern geraten, was der Normalfall sei, wobei zunächst dünne Spuren vom kurvenäusseren Vorderrad entstehen würden. Mit zunehmender Drehung des Pw und zunehmendem Schwimmwinkel würden breitere Spuren entstehen. Im vorliegenden Fall setze eine Reifenspur vom rechten Hinterrad ein, welche ungefähr der Breite des Hinterreifens entspreche. In der Folge sei der Pw sehr rasch in eine starke Rotation geraten. Als Gründe, die dafür sprechen, dass es beim BMW des Beschuldigten zu einem Schleudern infolge Durchdrehens eines Hinterrades gekommen sei, führt der Gutachter aus, dass der BMW aussergewöhnlich rasch ins Schleudern gekommen sei, obwohl keine Kurve vorhanden gewesen sei, in der beispielsweise die Grenzgeschwindigkeit hätte überschritten werden können, sodass es zu einem Schleudern des BMW hätte kommen können. Dass das rechte Hinterrad eine breite Reifenspur erzeugt habe, könne in diesem Fall nur mit Durchdrehen des Rades erklärt werden, und wenn die "elekt-

ronischen Helfer" eingeschaltet gewesen wären, hätte das Fahrzeug nicht ins Schleudern geraten können (Urk. 86 S. 2 f.).

Auf die Frage, worin sich die Spur, die auf das Durchdrehen eines Rades beim Beschleunigen zurückzuführen sei, von anderen Pneubriebspuren unterscheide, führt der Gutachter aus, dass die Spur vom rechten Hinterrad des BMW des Beschuldigten am Beginn keine Quermaserung, sondern allenfalls eine Längsmaserung aufweise. Die Spur sei am Beginn der Reifenspurspur bzw. am Beginn des Schleudervorgangs so breit wie die Aufstandsfläche des Reifens (Urk. 86 S. 3).

Der Gutachter hält abschliessend fest, dass es für ihn eindeutig sei, dass der Beschuldigte den Schleuderschutz ausgeschaltet und stark bis voll beschleunigt habe (Urk. 86 S. 4).

### 2.3.2. Aussagen des Beschuldigten

#### 2.3.2.1. Polizeiliche Einvernahme vom 21. September 2015

Anlässlich der polizeilichen Einvernahme vom 21. September 2015 führte der Beschuldigte aus, dass er zusammen mit seinem Bruder nach K.\_\_\_\_\_ gefahren sei. Er sei dann mit ca. 100 km/h in L.\_\_\_\_\_ auf dem Beschleunigungsstreifen in die Einfahrt der Autobahn A53 gefahren. Bevor er links auf den Normalstreifen habe wechseln wollen, habe er nach links in den Rückspiegel geschaut und seinen Kopf nach links gedreht. Vorne habe er den VW Sharan gesehen. Hinten habe er kein Fahrzeug gesehen, respektive noch sehr weit entfernt. Er habe dann geblinkt und auf den Normalstreifen einspuren wollen, als plötzlich ein anderes Fahrzeug vom Überholstreifen mit überhöhter Geschwindigkeit gekommen sei und vom Überholstreifen auf den Normalstreifen gewechselt habe. Dieses Fahrzeug habe sich zwischen ihn und den VW Sharan gedrängt. Er sei dann erschrocken und nach rechts ausgewichen, worauf sein Fahrzeug ins Schleudern geraten sei. Anschliessend habe er wieder nach links eingelenkt. Er könne nicht mehr genau sagen, ob er sich gedreht habe oder wie dies passiert sei, auf jeden Fall sei er mit dem VW Sharan kollidiert und in die Mittelleitplanke gefahren, wo sein Fahrzeug zum Stillstand gekommen sei (Urk. 6 S. 1). Er sei mit seinem Fahrzeug ins

Schleudern gekommen, weil ihn das andere Fahrzeug, ein schwarzes Auto mit einem Spoiler, abgedrängt habe (Urk. 6 S. 3).

Auf die Frage, ob es sein könne, dass er schon mit zu hoher Geschwindigkeit gekommen sei und es ihn dadurch nach links gedriftet habe, sagte der Beschuldigte aus, dass er sicher nicht gedriftet sei, vielleicht sei er etwas nach links gefahren (Urk. 6 S. 4).

Auf die Frage, wie es solche Reifenabdruckspuren habe geben können, führte der Beschuldigte aus, wenn er Vollgas gebe. Das sei für ihn, wenn er das Gaspedal voll durchdrücke (Urk. 6 S. 5 f., Antw. auf Fragen 55 f.). Auf Vorhalt, dass er aber ordentlich beschleunigt habe, wenn sein Fahrzeug 560 PS habe und er das Gaspedal mehr als die Hälfte durchgedrückt habe, sagte er aus, dies habe er ja tun müssen, um auf 120 km/h zu kommen (Urk. 6 S. 6).

#### 2.3.2.2. Staatsanwaltschaftliche Einvernahmen vom 29. August und 30. November 2017

Anlässlich dieser Einvernahmen hielt der Beschuldigte an seiner Sachverhaltsdarstellung fest. Ergänzend führte er aus, dass er nicht den Modus "M Dynamic Mode (MDM)" gewählt habe, und auf die Frage, ob er wisse, wie der Modus verändert werde, sagte er aus, er habe es noch nie probiert. Er habe das "Dynamische Stabilitäts Control (DSP)" nicht ausgeschaltet, und auf die Frage, ob er das Gaspedal fast voll oder voll durchgetreten habe, sagte er aus, das könne er nicht beantworten (Urk. 46 S. 2).

Weiter machte er erneut geltend, dass er mit einer ruckartigen Bewegung nach rechts einem anderen Auto habe ausweichen müssen. Dadurch sei sein BMW ins Schleudern geraten. Er habe nach links gelenkt und dann wisse er nur noch, dass er in diesen VW Sharan hineingefahren sei. Auf die Frage, wie schnell er bei Verlust der Herrschaft über das Fahrzeug gefahren sei, führte er aus, nicht schneller als 100 km/h. Er sei mit 100 km/h auf der Einfahrt gewesen und nicht mit mehr (Urk. 49 S. 3 f.).

### 2.3.2.3. Befragung vor Vorinstanz

Vor Vorinstanz schilderte der Beschuldigte erneut seine Sachverhaltsdarstellung und gab ergänzend zu Protokoll, er habe Gas geben müssen, um auf 120 km/h zu kommen und auf die Autobahn einfahren zu können (Prot. I S. 11 f.). Auf entsprechende Frage bestätigte er, dass 4 m so ein kleiner Abstand sei und es deshalb besser gewesen wäre, wenn er ein bisschen langsamer geworden wäre, damit er problemlos hätte einfahren können (Prot. I S. 12). Auf Vorhalt, in den Akten stehe, weil das Stabilitätsprogramm DSP ausgeschaltet gewesen sei, hätten in der Folge eines oder zwei Hinterräder durchgedreht und deswegen sei sein Auto ins Schleudern geraten, gab der Beschuldigte zu Protokoll, "nein, die Räder sind nicht durchgedreht" (Prot. I S. 13).

Weiter führte der Beschuldigte aus, dass er den BMW in einer Garage in Basel geleast und diesen erst seit zwei oder drei Wochen vor dem Unfall gehabt habe. Vor dem Unfall sei er damit vielleicht 500 km bis 1'000 km gefahren. Er habe diesen BMW nicht täglich gebraucht, sondern nur am Wochenende, wenn überhaupt. Dies sei sein erstes Auto in dieser Form gewesen. Sonst habe er immer einen Golf 2 oder Golf 3 gehabt (Prot. II S. 15 ff.). Er habe sich vor dem Erwerb des BMW eigentlich nicht über dessen Eigenschaften informiert. Er habe seine Informationen nur aus Zeitschriften, wie diese heissen, könne er aber nicht mehr sagen. Diese habe er vom Kiosk. Dass sein BMW 560 PS habe, wisse er ebenfalls aus der Zeitschrift (Prot. I S. 17).

### 2.3.2.4. Befragung anlässlich der Berufungsverhandlung

Anlässlich der Berufungsverhandlung hielt der Beschuldigte erneut an seiner Sachverhaltsdarstellung fest, wonach er aufgrund eines Ausweichmanövers ins Schleudern geraten sei. Zudem gab er in Abweichung zu seinen bisherigen Aussagen zu Protokoll, dass er den VW Sharan gar nicht gesehen habe. Erst auf erneutes Nachfragen führte er aus, diesen erst gesehen zu haben, als er in diesen hineingefahren sei (Prot. II S. 11).

### 2.3.3. Aussagen der Zeugen

Weder E.\_\_\_\_\_ (Urk. 1 S. 7; Urk. 50) noch F.\_\_\_\_\_ (Urk. 1 S. 6; Urk. 51) oder G.\_\_\_\_\_ (Urk. 7; Urk. 52) konnten sachdienliche Aussagen dazu machen, was die Ursache für die Kollision zwischen dem BMW des Beschuldigten und dem VW Sharan von C.\_\_\_\_\_ gewesen war.

E.\_\_\_\_\_ sagte gegenüber der Polizei aus, dass sie zusammen mit ihrem Freund auf der Autobahn A53 auf der Normalspur mit ca. 100 km/h gefahren sei. Vor ihnen sei ein dunkles Sportfahrzeug gewesen. Von der Einspurstrecke sei ein dunkler Sportwagen gekommen, welcher vom Beschleunigungsstreifen auf den Normalstreifen habe wechseln wollen. Dabei habe dieser dem vor ihnen fahrenden dunklen Fahrzeug den Weg abgeschnitten, weshalb dieses nach links ausgewichen sei und das andere Fahrzeug, welches habe einspuren wollen, nach rechts ausgewichen sei. Das Fahrzeug vor ihnen habe sich dann um 180 Grad gedreht, weil diesem das Heck ausgebrochen sei. Dann sei es auf der Fahrbahn still gestanden. Beim BMW habe sie nur noch einen Funkenwurf gesehen, und dieser sei dann ebenfalls zum Stillstand gekommen. Dass der BMW noch in ein anderes Fahrzeug gefahren sei, sei ihr nicht aufgefallen. Erst als sie angehalten hätten, habe sie gesehen, dass weiter vorne noch ein Fahrzeug auf dem Dach gelegen sei. Der Lenker des dunklen Sportwagens, welcher sich um 180 Grad gedreht habe, habe dann sein Fahrzeug wieder gewendet, Vollgas gegeben und sich von der Unfallstelle entfernt, wobei dessen Reifen geraucht hätten. Ob es zwischen dem Sportwagen und dem BMW M6 eine Kollision gegeben habe, könne sie nicht sagen. Das andere Fahrzeug, welches sich von der Unfallstelle entfernt habe, sei ein Sportwagen mit einem Heckspoiler gewesen (Urk. 1 S. 7).

Anlässlich der Zeugeneinvernahme vom 30. November 2017 führte E.\_\_\_\_\_ zu den Vorkommnissen vom 20. September 2015 aus, ein Auto habe geschleudert und sich verdreht, dies sei der BMW gewesen, und dann habe es noch ein zweites Auto gehabt, welches auf ihrer Beifahrerseite gewesen sei. Das sei ein dunkles Fahrzeug mit Zürcher-Nummer und einem "grusigen" Heckspoiler gewesen. Dieses Fahrzeug sei etwas schief gestanden, habe sich gerade stellen müssen und sei dann weggefahren. Sie sei zuerst auf dasjenige Auto aufmerksam gewor-

den, welches ins Schleudern geraten sei, also den BMW, der danach einen Totalschaden erlitten habe und bereits stillgestanden sei, als sie herangefahren seien. Der andere sei ihr erst aufgefallen, als er schräg stand und dann weggefahren sei. Sie habe dann noch gedacht, "hui, der fährt einfach weiter" (Urk. 50 S. 2 f.).

F. \_\_\_\_\_ sagte gegenüber der Polizei aus, dass er auf der Höhe der Einfahrt L. \_\_\_\_\_ gesehen habe, wie sich zwei Fahrzeuge sehr nahe gekommen seien. Dann sei es bereits zur Kollision gekommen. Wie die Kollision genau stattgefunden habe, könne er nicht sagen (Urk. 1 S. 6). Anlässlich seiner Zeugeneinvernahme vom 30. November 2017 konnte er ebenfalls keine weiteren sachverhaltsrelevanten Aussagen machen (Urk. 51).

G. \_\_\_\_\_, der Bruder des Beschuldigten und damaliger Beifahrer im BMW, sagte anlässlich der polizeilichen Einvernahme vom 21. September 2015 aus, dass er auf seinem Mobiltelefon herumgedrückt habe. Später habe sein Bruder das Auto abrupt nach rechts gelenkt. Plötzlich sei das Heck ausgebrochen, sie hätten sich einmal um die eigene Achse gedreht und seien mit einem Fahrzeug kollidiert. Dann seien sie in die Leitplanke geprallt. Wie schnell sein Bruder in dem Bereich gefahren sei, wo die Strasse ansteigend sei, könne er nicht sagen. Als die Strasse respektive der Beschleunigungsstreifen eben geworden sei, sei er etwa 100 km/h gefahren. Auf die Frage, was als nächstes geschehen sei, führte er aus, er habe wieder auf sein Mobiltelefon gesehen, und plötzlich habe sein Bruder Sachen gemacht. Zur Veranschaulichung habe G. \_\_\_\_\_ schnelle Lenkbewegungen gezeigt, was so im Protokoll festhalten wurde (Urk. 7 S. 1 f.). G. \_\_\_\_\_ führte weiter aus, dass sein Bruder irgendwie reagiert habe. Er habe sich dann einfach am Türgriff festgehalten. Er wisse nicht, worauf sein Bruder reagiert habe, vielleicht sei da irgendwo ein anderes Auto gewesen (Urk. 7 S. 2). Es sei alles ganz schnell gegangen, er habe gar nicht alles realisiert (Urk. 7 S. 3). Anlässlich seiner Zeugeneinvernahme vom 30. November 2017 konnte G. \_\_\_\_\_ keine sachverhaltsrelevanten Aussagen zum Unfallhergang respektive zur Unfallursache machen (Urk. 52 S. 2 f.).

## 2.4. Beweiswürdigung

### 2.4.1. Allgemeine Grundsätze

Die für die Beweiswürdigung geltenden Grundsätze wurden von der Vorinstanz zutreffend dargelegt. Es kann darauf verwiesen werden (Urk. 105 S. 5; Art. 82 Abs. 4 StPO). Ergänzend ist festzuhalten, dass gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung bei der Würdigung von Aussagen nicht mehr Gewicht auf die generelle Glaubwürdigkeit des Einvernommenen im Sinne einer dauerhaften personalen Eigenschaft gelegt wird, sondern diesem Gesichtspunkt kaum mehr relevante Bedeutung zukommt. Weitaus bedeutender für die Wahrheitsfindung ist die Glaubhaftigkeit der konkreten Aussage, welche durch methodische Analyse ihres Inhalts darauf überprüft wird, ob die auf ein bestimmtes Geschehen bezogenen Angaben einem tatsächlichen Erleben des Aussagenden entspringen (BGE 133 I 33 E. 4.3).

### 2.4.2. Glaubwürdigkeit

Der Beschuldigte ist vom Strafverfahren direkt betroffen und hat deshalb ein legitimes Interesse daran, die Geschehnisse in einem für ihn günstigen Licht darzustellen, was dazu führt, dass seine Aussagen vor dem Hintergrund der Interessenlage zu würdigen sind. Es liegen aber keine Anhaltspunkte vor, die von vornherein gegen seine Glaubwürdigkeit sprechen würden.

E.\_\_\_\_ und F.\_\_\_\_ kennen weder den Beschuldigten noch den Geschädigten C.\_\_\_\_, und beide haben als Zeugen unter Hinweis auf die strenge Strafandrohung bei falscher Zeugenaussage gemäss Art. 307 StGB ausgesagt (Urk. 50 S. 1 f.; Urk. 51 S. 1 f.). Es besteht keine Veranlassung, an der Glaubwürdigkeit dieser Zeugen zu zweifeln.

Auch G.\_\_\_\_ hat als Zeuge unter Hinweis auf die strenge Strafandrohung bei falscher Zeugenaussage gemäss Art. 307 StGB ausgesagt (Urk. 52 S. 1). Er kennt den Geschädigten C.\_\_\_\_ nicht, ist aber der Bruder des Beschuldigten und war damals als Beifahrer im BMW des Beschuldigten von der Kollision mitbe-

troffen. Seinen Aussagen ist entsprechend mit einer gewissen Vorsicht zu begegnen, es besteht aber keine Veranlassung, an seiner Glaubwürdigkeit zu zweifeln.

#### 2.4.3. Würdigung

Der Gutachter kommt zum Schluss, dass die von der Polizei gesicherten Reifenspuren auf der Einfahrspur (vgl. Urk. 57) vom BMW des Beschuldigten stammen und eindeutig auf das Durchdrehen eines Hinterrades infolge starken bis vollen Beschleunigungs zurückzuführen sind (Urk. 34 S. 12.). Da die Spur vom rechten Hinterrad des BMW des Beschuldigten am Beginn keine Quermaserung, sondern allenfalls eine Längsmaserung aufweist, und die Spur am Beginn der Reifenspur bzw. am Beginn des Schleudervorgangs so breit wie die Aufstandsfläche des Reifens ist, sind gemäss Gutachter die Merkmale einer typischen Beschleunigungspur gegeben (Urk. 86 S. 3). Aus dem Gutachten vom 3. April 2017 geht somit klar hervor, dass der Beginn der Reifenspur vom rechten Hinterrad des BMW des Beschuldigten stammt, und der Spurencharakter zeigt, dass es sich anfänglich um ein Durchdrehen des Rades infolge Beschleunigungs handelt (Urk. 34 S. 12). Weiter kommt der Gutachter aufgrund der gesicherten Spuren bei seiner Berechnung auf eine Geschwindigkeit des BMW von 130 km/h bei Beginn der Spur, und er hält fest, dass die Beschleunigung bei Beginn des Durchdrehens des rechten Hinterrades bei der Geschwindigkeit von 130 km/h aufgrund der technischen Möglichkeiten bei mindestens  $4.5 \text{ m/s}^2$  und damit fast bei einer maximalen Beschleunigung gelegen hat, welche  $5 \text{ m/s}^2$  beträgt (Urk. 34 S. 14 f.).

Zur Unfallursache hält der Gutachter fest, dass der Beschuldigte mit seinem BMW auf einer weitgehend geraden Strecke ins Schleudern geraten ist, was auch bei Vollgas mit eingeschaltetem DSC nicht eintreten könne, sondern möglich sei, wenn zusätzlich der Modus MDM eingeschaltet worden sei. Dann könnten ein oder zwei Hinterräder bei fast voll oder voll durchgetretenem Gaspedal durchdrehen, und das Fahrzeug könne ins Schleudern geraten, wenn der Fahrer keine ausreichende Erfahrung habe (Urk. 34 S. 11). Da die gesicherten Spuren gemäss Gutachter eindeutig vom Durchdrehen eines Hinterrades infolge starken bis vollen Beschleunigungs verursacht worden sind, lässt dies nur den Schluss zu, dass der DSC entweder ausgeschaltet oder der Modus MDM eingeschaltet wurde, zu-

mal gemäss M6-Betriebsanleitung der DSC nach jedem Motorstart in Bereitschaft und der Modus MDM nach jedem Motorstart abgeschaltet ist (Urk. 34 S. 11), was sich so auch aus dem Schreiben der BMW Group Switzerland vom 15. Juni 2018 ergibt. Darin wird festgehalten, dass der Modus MDM stets manuell aktiviert werden müsse, was zu einer Deaktivierung von DSC führe (Urk. 85). Das Ausschalten des DSC oder Einschalten des MDM muss somit manuell erfolgen, worauf auch die Staatsanwaltschaft hingewiesen hat (Prot. I S. 28). Anlässlich der Berufungsverhandlung führte die Staatsanwaltschaft zudem zu Recht aus, das DSC müsse aus Sicherheitsgründen vom Autohersteller so konzipiert sein, dass es immer eingeschaltet sei und vom Autolenker manuell ausgeschaltet werden müsse (Prot. II S. 19). Das starke Beschleunigen des BMW mit abgeschaltetem DSC respektive eingeschaltetem MDM hat dann gemäss Gutachter dazu geführt, dass der BMW des Beschuldigten ins Schleudern geraten ist (Urk. 38 S. 3).

Anhaltspunkte für einen technischen Defekt beim BMW des Beschuldigten im Zusammenhang mit dem Fahrstabilitätssystem liegen keine vor. Der Beschuldigte hatte diesen gemäss eigenen Ausführungen erst zwei oder drei Wochen vor dem anklagegegenständlichen Vorfall in einer Garage in Basel geleast (Prot. I S. 15). Entsprechend ist davon auszugehen, dass vor Übergabe des Fahrzeuges an den Beschuldigten die wesentlichen Funktionen und die Technik geprüft und das Fahrzeug einer Kontrolle unterzogen worden war. Möglich ist auch, dass der Beschuldigte vorgängig eine Probefahrt mit diesem BMW unternehmen konnte, um die entsprechenden Funktionen zu testen und zu prüfen, ob ihm dieses Fahrzeug auch zusagt. Der Beschuldigte bestätigte zudem selber, dass mit dem Fahrzeug technisch alles in Ordnung gewesen sei (Urk. 6 S. 2, Antw. auf Frage 7), was ebenfalls gegen einen technischen Defekt spricht. Folglich musste der Beschuldigte – entgegen der Auffassung der Verteidigung (Urk. 81 S. 9 f.; Urk. 112 S. 14 und S. 16) den DSC (in der Anklageschrift: "DSP" bzw. "ESP", bei BMW: "DSC") manuell bewusst ausgeschaltet oder den Modus MDM eingeschaltet haben. Entgegen der Auffassung der Verteidigung erscheint unglaublich, dass der Beschuldigte weder gewusst haben soll, wie die verschiedenen Fahrzeugmodi (DSC und MDM) eingeschaltet werden, noch Kenntnis von deren Auswirkungen gehabt haben soll (Urk. 81 S. 3; Prot. I S. 41), zumal dieser nichts dergleichen geltend

machte, sondern anlässlich der staatsanwaltschaftlichen Einvernahme vom 29. August 2017 einzig zu Protokoll gab, er habe den Modus MDM nicht gewählt und den DSC nicht ausgeschaltet. Die Frage, ob er wisse, wie der Modus verändert werde, verneinte er nicht, sondern er gab an, dies noch nie probiert zu haben (Urk. 46 S. 2). Zudem erscheinen auch die Aussagen des Beschuldigten, wonach er sich vor dem Erwerb des BMW nicht über dessen Eigenschaften informiert haben will, unglaublich, zumal dessen Bruder, G.\_\_\_\_\_, gegenüber der Polizei aussagte, das Fahrzeug sei dem Beschuldigten sehr wichtig (Urk. 7 S. 3, Antw. auf Frage 28). Darüber hinaus ist auch lebensfremd, dass jemand ein neues und teures Fahrzeug least, ohne sich vorgängig über dessen Eigenschaften sowie Leistungen zu erkundigen.

Die kurze Dauer von zwei bis drei Wochen, seit welcher der Beschuldigte diesen BMW M6 hatte, sowie seine Aussagen, wonach er mit diesem vor dem anklagegegenständlichen Vorfall höchstens zwischen 500 km und 1'000 km gefahren sei, er diesen BMW nicht täglich benutze, sondern höchstens am Wochenende, und er zuvor noch nie ein solches Hochleistungsfahrzeug besessen habe, sondern immer einen Golf 2 oder Golf 3 gefahren sei (Prot. I S. 15 ff.), machen deutlich, dass er kein Fahrer mit ausreichend Erfahrung im Umgang mit einem solchen Hochleistungsfahrzeug gewesen war. Entsprechend war er auch nicht geübt im Beschleunigen seines Fahrzeugs mit deaktiviertem DSC oder aktiviertem MDM.

Gemäss Gutachten reduzierte sich die Geschwindigkeit des BMW, als dieser ins Schleudern geraten war, auf etwa 100 km/h, und mit dieser Geschwindigkeit kollidierte dann die rechte Front des BMW des Beschuldigten mit der hinteren rechten Seite des mit einer Geschwindigkeit von etwa 115 km/h fahrenden VW Sharan von C.\_\_\_\_ (Urk. 34 S. 1).

Die Verteidigung stellt die sichergestellten Spuren respektive die Richtigkeit der Gutachten zu Recht nicht in Frage und wirft dem Gutachter auch nicht mangelnde Kompetenz vor (Prot. I S. 28), sondern moniert, dass dem Gutachten eine falsche Sachverhaltsdarstellung zugrunde liege, da der Beschuldigte aufgrund eines Ausweichmanövers mit seinem BMW ins Schleudern geraten sei (Urk. 81 S. 2 ff.; Urk. 112 S. 18). In Übereinstimmung mit der Staatsanwaltschaft (Prot. I S. 40)

lässt sich die Sachverhaltsdarstellung des Beschuldigten aber nicht mit den Reifenspuren seines BMW (Urk. 57) in Einklang bringen. Hätte sich der Beschuldigte tatsächlich über ein anderes Fahrzeug erschrocken und aufgrund dessen ruckartig nach rechts gelenkt, dann hätten keine Spuren sichergestellt werden können, die aufgrund des Durchdrehens eines Hinterrades infolge starken Beschleunigens entstanden sind. Bei einem Ausweichmanöver hätte der Beschuldigte gebremst oder einfach bei gleichbleibender Geschwindigkeit nach rechts gelenkt. In einer solchen Situation hätte er nicht Gas gegeben und insbesondere nicht so stark, dass es zu einem Durchdrehen der Hinterräder gekommen wäre. Die Reifenspuren und die Gutachten widerlegen damit – in Übereinstimmung mit der Vorinstanz (Urk. 105 S. 7) – die Sachverhaltsdarstellung des Beschuldigten. Zudem hätte es für den Fahrzeuglenker des schwarzen Fahrzeuges, welcher mit übersetzter Geschwindigkeit auf der Überholspur gefahren war, wie dies der Beschuldigte bereits anlässlich seiner ersten Einvernahme zu Protokoll gegeben hatte, keine Veranlassung gegeben, auf die Normalspur zu wechseln und sich zwischen das Fahrzeug des Beschuldigten und den VW Sharan zu drängen, wenn er problemlos auf der Überholspur hätte bleiben und erst vor dem VW Sharan die Spur hätte wechseln können. Diese Darstellung des Beschuldigten ist schlicht unglaubhaft.

Die Verteidigung stellt sich vorwiegend auf den Standpunkt, dass der Beschuldigte mit seinem BMW nicht aufgrund des Beschleunigens, sondern eines Ausweichmanövers ins Schleudern geraten sei. Was dann aber der Grund für die gutachterlich festgestellten Reifenspuren infolge Durchdrehens eines Hinterrades sein soll, respektive weshalb überhaupt derartige Spuren gesichert werden konnten, wenn der Beschuldigte doch nur ausgewichen und nach rechts gelenkt haben will, bevor er mit seinem BMW ins Schleudern geraten ist, führt die Verteidigung bis zur Berufungsverhandlung nicht aus. Im Gegenteil machte sie vor Vorinstanz noch geltend, dass Spuren vorhanden sein müssten, wenn sich die Räder durchgedreht hätten, darüber aber überhaupt nichts abgeklärt worden sei (Prot. I S. 29). Diese Ausführungen der Verteidigung sind angesichts des Umstandes, dass der Gutachter bereits im Gutachten vom 3. April 2017 festhält, der Beginn der Reifenspur stamme vom rechten Hinterrad des BMW des Beschuldigten, und der Spurencharakter zeige, dass es sich anfänglich um ein Durchdrehen des Ra-

des beim Beschleunigen handle (Urk. 34 S. 12), nicht nachvollziehbar. Dies insbesondere auch, weil der Gutachter in den ergänzenden Gutachten von dieser Feststellung nicht mehr abweicht respektive detailliert und nachvollziehbar aufzeigt, inwiefern sich die Spur, die auf das Durchdrehen eines Rades beim Beschleunigen zurückzuführen ist, von anderen Pneuabriebspuren unterscheidet (Urk. 86 S. 2 f.). Auch der Einwand der Verteidigung, wonach keinerlei Spuren über ein allfälliges Durchdrehen der Räder vorliegen würden (Urk. 81 S. 11), ist haltlos und durch die gesicherten Reifenspuren und Gutachten eindeutig widerlegt. Selbst der Beschuldigte räumte auf die Frage, wie es solche Reifenabdruckspuren habe geben können, ein, wenn er Vollgas gebe, was für ihn bedeute, wenn er das Gaspedal voll durchdrücke (Urk. 6 S. 5 f., Antw. auf Fragen 55 ff.). Erst anlässlich der Berufungsverhandlung brachte die Verteidigung als neues Argument vor, der Beschuldigte habe stark beschleunigen müssen, um eine Kollision mit der Leitplanke zu vermeiden, sodass es aus diesem Grund allenfalls zu einem Durchdrehen der Räder gekommen sei (Urk. 112 S. 17 f.). Auch dieses Argument vermag nicht zu überzeugen, zumal es aufgrund einer übermässigen Beschleunigung viel schwieriger ist, die Kontrolle über ein Fahrzeug wiederzuerlangen, und in einer solchen Situation ein Bremsmanöver ebenfalls naheliegender gewesen wäre, um einen drohenden Aufprall abzuschwächen.

Der Einwand der Verteidigung, wonach die ersten Reifenspuren des BMW des Beschuldigten auf dem Pannestreifen begonnen hätten (Urk. 81 S. 2; Prot. I S. 40; Urk. 112 S. 2 ff.), ändert nichts an der Tatsache, dass der Gutachter die von der Polizei gesicherten Reifenspuren auf der Einfahrspur eindeutig dem BMW des Beschuldigten zuordnen und diese als Beschleunigungsspuren charakterisieren konnte. Entsprechend kann die Verteidigung aus ihrem Einwand nichts zugunsten des Beschuldigten ableiten und ihre Argumentation, wonach der Sachverhalt in der Anklage schlicht unmöglich sei (Prot. I S. 40), erweist sich als nicht stichhaltig.

Ebenfalls im Widerspruch zum Gutachten, wonach die Geschwindigkeit bei Beginn der Spur bei 130 km/h gelegen habe, steht die Aussage des Beschuldigten, er sei lediglich mit einer Geschwindigkeit von 100 km/h gefahren und habe auf

120 km/h beschleunigen wollen, um auf die Autobahn einspuren zu können. Die pauschale Behauptung des Beschuldigten vermag die fundierten Berechnungen des Gutachters nicht in Frage zu stellen.

Der Beschuldigte sagte bei allen Einvernahmen konstant aus, dass er mit seinem BMW aufgrund eines Ausweichmanövers – verursacht durch ein anderes schwarzes Fahrzeug mit Spoiler – ins Schleudern geraten sei (Urk. 6 S. 3; Urk. 49 S. 3; Prot. I S. 10; Prot. II S. 11 ff.). Dass diese Sachverhaltsdarstellung mit den gesicherten Spuren nicht in Einklang gebracht werden kann und durch die Gutachten widerlegt wird, wurde bereits aufgezeigt. Nicht auszuschliessen ist allerdings, dass dieses schwarze Fahrzeug mit Spoiler ebenfalls vor Ort gewesen war, zumal auch die Zeugin E. \_\_\_\_\_ bei ihren Einvernahmen einen dunklen Sportwagen mit Heckspoiler beschrieben hat (Urk. 1 S. 7; Urk. 50 S. 2). Allerdings ergeben sich nicht nur aus den Aussagen der Zeugin Unklarheiten bei deren Darstellung, sondern auch aufgrund der Ausführungen des Gutachters. So sagte die Zeugin gegenüber der Polizei noch aus, dass das dunkle Sportfahrzeug mit dem Heckspoiler vor ihnen auf der Normalspur gefahren sei (Urk. 1 S. 7), während sie anlässlich ihrer Zeugeneinvernahme zu Protokoll gab, dieses Fahrzeug sei auf ihrer Beifahrerseite gewesen (Urk. 50 S. 2), was dann bedeuten würde, dass dieses Fahrzeug ebenfalls auf die Autobahn einfahren wollte und sich auf dem Beschleunigungstreifen befunden hätte. Auch ihre Aussage, wonach sich dieses Fahrzeug – und damit nicht der BMW des Beschuldigten – um 180 Grad gedreht und dann wieder gewendet habe, bevor es sich mit Vollgas von der Unfallstelle entfernt habe, wobei dessen Reifen geraucht hätten (Urk. 1 S. 7), lässt sich gemäss Gutachter mit dem Spurenbild nicht vereinbaren. Der Gutachter hielt dazu in seinem Gutachten vom 8. September 2017 (Urk. 48) fest, dass ein solcher Vorfall ebenfalls deutliche schwarze Reifenspuren erzeugt hätte, was aufgrund der durchgängig vorhandenen Fotos der Polizei nicht der Fall sei (Urk. 48 S. 4). Zwar konnte dieses Fahrzeug respektive dessen Lenker nicht ausfindig gemacht werden, aufgrund der gesicherten Reifenspuren und gestützt auf die Gutachten kann die Verteidigung daraus aber nichts zugunsten des Beschuldigten ableiten (vgl. Urk. 81 S. 5 ff. und S. 12; Urk. 112 S. 21 ff.) bzw. vermag ein allfällig weiterer Sportwagen keine Zweifel an den Reifenspuren, welche eindeutig dem BMW des Beschuldigten

ten zugeordnet werden konnten, und den Gutachten zu begründen. Entsprechend erübrigen sich weitergehende Erwägungen zu diesem allfällig dunklen Sportwagen mit Heckspoiler, wobei in Übereinstimmung mit der Vorinstanz (Urk. 105 S. 7) durchaus möglich ist, dass es sich bei diesem um den schwarzen Porsche 911 mit Heckspoiler von I.\_\_\_\_\_ oder den schwarzen BMW M5 von J.\_\_\_\_\_ gehandelt haben könnte (Urk. 15 S. 3).

Die Zeugen F.\_\_\_\_\_ (Urk. 1 S. 6; Urk. 51) und G.\_\_\_\_\_ (Urk. 7; Urk. 52) konnten ebenfalls keine weiteren sachdienlichen Aussagen dazu machen, was die Ursache für die Kollision zwischen dem BMW des Beschuldigten und dem VW Sharan von C.\_\_\_\_\_ gewesen war, insbesondere vermochten sie keine Zweifel an den Reifenspuren und den Gutachten zu begründen.

Auffallend ist, dass die Aussagen des Beschuldigten eher knapp und einseitig ausfallen. Auf Vorhalt der Feststellungen des Gutachters anlässlich seiner staatsanwaltschaftlichen Einvernahme vom 29. August 2017 verwies er jeweils auf die Ausführungen seiner Verteidigung oder wollte sich dazu nicht äussern (Urk. 46 S. 2 ff.). Auch vor Vorinstanz entgegnete er auf viele Fragen, das könne er nicht sagen oder das könne er nicht beantworten (Prot. S. 14 ff.).

Gestützt auf das Gutachten und die sichergestellten Reifenspuren ergibt sich somit, dass der Beschuldigte auf der Einfahrt zur Autobahn A53 bei einer Geschwindigkeit von etwa 130 km/h sehr stark beschleunigt hatte und sein Fahrzeug dann ins Schleudern geraten war, weil bei den Fahrstabilitätsregelsystemen mindestens MDM aktiviert war und er als Fahrer keine ausreichende Erfahrung mit einem solchen BMW M6 gehabt hatte. Die beantragte Beweisergänzung (vgl. vorstehend, Erw. I.) ist nach dem Dargelegten nicht geeignet, das Beweisergebnis umzustossen, weshalb sich eine weitere Beweisabnahme durch die Berufungsinstanz erübrigt.

Dass der Beschuldigte auch ohne starkes Beschleunigen auf die Autobahn hätte einspuren können, steht ausser Frage. So hätte er sich einfach hinter den VW Sharan von C.\_\_\_\_\_ zurückfallen lassen und hinter diesem einspuren oder die Einspurstrecke bis zum Ende des Beschleunigungsstreifen ausnützen können,

da er dann gemäss Berechnungen des Gutachters zum VW Sharan einen Abstand von 33.65 m gehabt und problemlos vor diesem hätte einspuren können (Urk. 38 S. 4). Was den Beschuldigten zum anklagegegenständlichen Verhalten verleitet hat, ist für die Erstellung des Sachverhaltes nicht weiter relevant. Seine Motivation ist bei der Strafzumessung entsprechend zu berücksichtigen (nachfolgend, Erw. IV.3.1.).

#### 2.4.4. Fazit

Nach Würdigung sämtlicher Beweismittel – insbesondere der Gutachten der D.\_\_\_\_\_ – bestehen keine unüberwindbaren Zweifel im Sinne von Art. 10 Abs. 3 StPO, dass der Beschuldigte mit seinem BMW auf der Einfahrt zur Autobahn A53 bei einer Geschwindigkeit von etwa 130 km/h sehr stark beschleunigt hatte, sein Fahrzeug dann ins Schleudern geraten war, weil bei den Fahrstabilitätsregelsystemen mindestens MDM aktiviert war und er als Fahrer keine ausreichende Erfahrung mit einem solchen BMW M6 gehabt hatte. Dieser – vom Beschuldigten bestrittene – Sachverhaltsteil ist damit ebenfalls anklagegemäss erstellt. Folglich ist der Anklagesachverhalt gemäss Dossier 1 vollumfänglich erstellt.

### III. Rechtliche Würdigung

#### 1. Vorbemerkung

Die Vorinstanz hat den Beschuldigten hinsichtlich Dossier 1 der qualifizierten groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 3 SVG in Verbindung mit Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 31 Abs. 1 SVG und Art. 4a Abs. 1 lit. d VRV schuldig gesprochen (Urk. 105 S. 13).

#### 2. Qualifizierte grobe Verletzung der Verkehrsregeln

Die Erwägungen der Vorinstanz zur rechtlichen Würdigung sind zutreffend. Es kann darauf verwiesen werden (Art. 82 Abs. 4 StPO; Urk. 105 S. 8). Vertiefend ist festzuhalten, dass zur Erfüllung des Tatbestandes objektiv eine elementare Verkehrsregel verletzt werden muss. Indem der Beschuldigte bei übersetzter Ausgangsgeschwindigkeit von 130 km/h und aktiviertem MDM respektive deaktivier-

tem DSC massiv beschleunigt hat und in der Folge die Herrschaft über seinen BMW M6 verloren hat, hat er die Vorsichtspflicht von Art. 31 Abs. 1 SVG verletzt. Es liegt damit eine elementare Verkehrsregelverletzung vor. Weiter ist ein hohes Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern erforderlich, wobei zwischen dem Verhalten des Beschuldigten, also zwischen der Fahrweise, und dem Risiko eine Unmittelbarkeit bestehen muss. Durch die Kollision zwischen dem BMW des Beschuldigten und dem VW Sharan von C.\_\_\_\_\_ hat sich das Risiko auch tatsächlich in einem Unfall verwirklicht, und die Unmittelbarkeit ist ebenfalls gegeben, da der Beschuldigte fast Vollgas gegeben und dann die Herrschaft über sein Fahrzeug verloren hat, sodass er dann mit dem VW Sharan von C.\_\_\_\_\_ kollidiert war.

In subjektiver Hinsicht ist Vorsatz in Bezug auf das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern erforderlich. Der DSC dient dazu, das Schleudern des Fahrzeuges in Extremsituationen zu verhindern. Durch das Einschalten des Modus MDM hat der Beschuldigte diese Sicherheitsmassnahme bewusst ausgeschaltet, und da er in dieser Situation – somit ohne Unterstützung des DSC – bei weit über 100 km/h so beschleunigt hat, dass die Räder des BMW durchgedreht sind, hat der Beschuldigte in Kauf genommen, dabei die Fahrzeugbeherrschung zu verlieren, insbesondere, da er sich keine Fahrkünste in diesem Extrembereich angeeignet hatte, was die Gefahr, die Herrschaft über den BMW zu verlieren, deutlich erhöht hatte. Der Beschuldigte wusste, dass auf der Autobahn andere Fahrzeuglenker unterwegs waren; er nahm diese auch wahr. Entsprechend wusste er auch, dass er die anderen Verkehrsteilnehmer gefährden würde, wenn er bei seinem Beschleunigungsmanöver die Herrschaft über seinen BMW verlieren würde.

Der Tatbestand von Art. 90 Abs. 3 SVG ist damit erfüllt und der Beschuldigte entsprechend der qualifizierten groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 3 SVG in Verbindung mit Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 31 Abs. 1 SVG und Art. 4a Abs. 1 lit. d VRV schuldig zu sprechen.

#### IV. Strafzumessung

##### 1. Vorbemerkung

Die Vorinstanz bestrafte den Beschuldigten aufgrund der qualifizierten groben Verletzung der Verkehrsregeln mit einer bedingten Freiheitsstrafe von 15 Monaten, unter Ansetzung einer Probezeit von 2 Jahren (Urk. 105 S. 13). Da einzig der Beschuldigte Berufung gegen das vorinstanzliche Urteil erhoben hat, fällt aufgrund des Verschlechterungsverbot es eine strengere Bestrafung von vornherein ausser Betracht (Verbot der reformatio in peius; Art. 391 Abs. 2 StPO).

##### 2. Allgemeine Grundsätze

Die Grundsätze für die Strafzumessung wurden im vorinstanzlichen Urteil korrekt wiedergegeben (Urk. 105 S. 9 f.). Dies braucht nicht wiederholt zu werden.

Am 1. Januar 2018 sind die neuen Bestimmungen des Allgemeinen Teils des Strafgesetzbuches (Sanktionenrechts) gemäss der Änderung vom 19. Juni 2015 in Kraft getreten (AS 2016 1249). Die zu beurteilende Straftat wurde vor Inkrafttreten des neuen Rechts begangen. Nach Art. 2 Abs. 1 StGB wird nach neuem Recht nur beurteilt, wer nach dessen Inkrafttreten ein Verbrechen oder Vergehen begangen hat. Hat der Täter ein Verbrechen oder Vergehen vor Inkrafttreten des neuen Rechts begangen, erfolgt die Beurteilung aber erst nachher, ist das neue Recht anzuwenden, wenn es für den Täter milder ist (Art. 2 Abs. 2 StGB). Ob das neue Recht das mildere ist, hat das Gericht nach der konkreten Methode zu ermitteln (DONATSCH, in: DONATSCH/HEIMGARTNER/ISENRING/WEDER, Kommentar Schweizerisches Strafgesetzbuch, 20. Auflage, Zürich 2018, N 10 zu Art. 2 StGB). Das ist nicht der Fall, da sich das geltende (neue) Sanktionenrecht beim zu beurteilenden Delikt nicht auf den Strafrahmen von einem bis zu vier Jahren Freiheitsstrafe auswirkt.

Der massgebliche Strafrahmen für die qualifizierte grobe Verletzung der Verkehrsregeln gemäss Art. 90 Abs. 3 SVG wurde korrekt mit Freiheitsstrafe von einem bis zu vier Jahren abgesteckt (Urk. 105 S. 9).

### 3. Qualifizierte grobe Verletzung der Verkehrsregeln

#### 3.1. Tatkomponenten

Bei der objektiven Tatschwere ist zu berücksichtigen, dass der Beschuldigte durch sein Verhalten – massives Beschleunigen bis zum Durchdrehen der Räder mit aktiviertem MDM Modus respektive deaktiviertem Stabilitätssystem (DSC) – ein nahes Unfallrisiko geschaffen hatte, welches sich dann auch tatsächlich verwirklicht hat, indem er mit dem auf der Autobahn auf der Normalspur und damit unmittelbar in seiner Nähe fahrenden VW Sharan von C.\_\_\_\_\_ kollidiert war und diesen damit einer offensichtlich schweren Gefahr ausgesetzt und auch andere Verkehrsteilnehmer erheblich gefährdet hatte. Es ist nur dem Zufall zu verdanken, dass der Beschuldigte mit seinem schleudernden BMW nicht mit weiteren Fahrzeugen kollidiert und niemand getötet oder sehr schwer verletzt worden ist, oder dass insbesondere C.\_\_\_\_\_ nicht noch schwerwiegendere Verletzungen erlitten hat. In Übereinstimmung mit der Vorinstanz ist die objektive Tatschwere als nicht mehr leicht zu qualifizieren.

Bei der subjektiven Tatschwere ist zu berücksichtigen, dass der Beschuldigte vorsätzlich mit deaktiviertem DSC massiv beschleunigt hatte, indem er mit fast voll oder voll durchgedrücktem Gaspedal auf die Autobahn einspuren wollte. Dieses Verhalten kann in Übereinstimmung mit der Vorinstanz (Urk. 105 S. 10) nicht mit blosser Gedankenlosigkeit erklärt werden, sondern offenbart ein bedenkliches Mass an Verantwortungslosigkeit und Rücksichtslosigkeit. Aufgrund der Deaktivierung des Stabilitätssystems (DSC) musste der Beschuldigte damit rechnen, dass sein Auto bei einer übermässigen Beschleunigung ins Schleudern geraten könnte. Dass er durch sein Verhalten ein Schleudern seines BMW verursacht hatte und es daraufhin zur Kollision mit dem VW Sharan von C.\_\_\_\_\_ gekommen war, lässt sich aber nicht auf direkten Vorsatz zurückführen, da der Beschuldigte wohl dachte, er sei fähig, sein Auto zu beherrschen. Zu seinen Gunsten ist anzunehmen, dass er von der Reaktion des Fahrzeuges aufgrund seines massiven Beschleunigens selber überrascht und er mit seinem BMW M6 in dieser Situation überfordert war, was ihn allerdings nicht wesentlich zu entlasten vermag. Das Motiv respektive die Beweggründe für sein Verhalten sind unbekannt. Ob er einfach

möglichst schnell vor dem VW Sharan einspuren oder die Leistung seines Fahrzeuges ausreizen wollte, um den anderen Fahrzeuglenkern zu imponieren respektive diesen die Leistung seines BMW zu demonstrieren, oder er sich doch von einem anderen Lenker provozieren lassen hat, können alle möglichen Gründe für sein Verhalten sein; irgendwelche sachlichen Gründe oder eine Notwendigkeit für sein Verhalten können aber ausgeschlossen werden. Auch die subjektive Tatschwere wiegt nicht mehr leicht.

Das Verschulden ist insgesamt als nicht mehr leicht einzustufen. Die Vorinstanz erachtet dafür eine hypothetische Einsatzstrafe von rund 16 Monaten als angemessen. Dem kann beigezpflichtet werden.

### 3.2. Täterkomponenten

#### 3.2.1. Persönliche Verhältnisse

Der Beschuldigte ist im Kosovo geboren worden und im Alter von zwei Jahren in die Schweiz gekommen. Er ist zusammen mit zwei Brüdern in M. \_\_\_\_\_ bei seinen Eltern aufgewachsen. Er hat die Primar- und dann die Sekundarschule C, zuerst in M. \_\_\_\_\_ und ab der 5. Klasse in L. \_\_\_\_\_ besucht. Anschliessend hat er eine dreijährige Lehre als Heizungsinstallateur abgeschlossen, bevor er eine zweijährige Weiterbildung als Haustechnikplaner absolviert hat. Später hat er eine einjährige Ausbildung zum "Projektleiter Heizung" absolviert. Dort arbeitete er als Abteilungsleiter und verdiente monatlich brutto Fr. 6'800.-, bevor er weiter befördert wurde. Aktuell ist er als Mitglied in der Geschäftsleitung mit Prokura tätig und verdient monatlich brutto Fr. 10'000.-. Sein Vermögen beträgt knapp Fr. 10'000.-; Schulden hat er keine. Er wohnt zusammen mit seinen Eltern und seinem jüngeren Bruder in einer Wohnung in K. \_\_\_\_\_. Er ist ledig und hat keine Kinder. Mit seiner Freundin hat er eine Eigentumswohnung in N. \_\_\_\_\_ gekauft, in welcher sie ab Mai 2020 gemeinsam wohnen werden (Urk. 46 S. 4 f.; Prot. I S. 5 ff.; Prot. II S. 5 ff.). Den persönlichen Verhältnissen des Beschuldigten sind keine strafzumessungsrelevanten Faktoren zu entnehmen.

### 3.2.2. Vorleben und Nachtatverhalten

Der Beschuldigte ist nicht vorbestraft (Urk. 107). Er ist nicht geständig und zeigt entsprechend auch keine Reue. Zu seinen Gunsten ist aber davon auszugehen, dass ihm das Vorgefallene und das damit zusammenhängende Strafverfahren eine Lehre gewesen ist. Die Vorinstanz hat ihm zudem zugute gehalten und leicht strafmindernd berücksichtigt, dass er sich gemäss eigenen Aussagen von seinen Kollegen distanziert hat (Prot. I S. 8) und er weder vor noch nach dem anklagegegenständlichen Vorfall durch unkorrektes Verhalten im Strassenverkehr (Urk. 66/6) aufgefallen ist (Urk. 105 S. 11).

### 3.3. Fazit

Die Vorinstanz hat eine Freiheitsstrafe von 15 Monaten festgesetzt. Eine höhere Strafe wäre zwar durchaus angemessen, aufgrund des Verschlechterungsverbot (Art. 391 Abs. 2 StPO) kann eine Erhöhung der Strafe aber nicht erfolgen, und es hat bei einer Freiheitsstrafe von 15 Monaten zu bleiben. Der Beschuldigte ist somit mit einer Freiheitsstrafe von 15 Monaten zu bestrafen.

## V. Strafvollzug

Die Vorinstanz hat die Voraussetzungen für die Gewährung des bedingten Vollzuges zutreffend dargelegt (Urk. 105 S. 12). Dies braucht nicht wiederholt zu werden.

Der Beschuldigte ist nicht vorbestraft (vorstehend, Erw. IV.3.2.2.) und hat sich seit den vorliegend zu beurteilenden Taten wohlverhalten. Es ist davon auszugehen, dass ihn das Strafverfahren genügend beeindruckt und ihm die volle Tragweite seines Fehlverhaltens aufgezeigt hat, um sich in Zukunft gesetzeskonform zu verhalten. Folglich ist der Vollzug der Freiheitsstrafe von 15 Monaten aufzuschieben und es erscheint angemessen, die Probezeit auf 2 Jahre festzusetzen.

## VI. Kosten- und Entschädigungsfolgen

Ausgangsgemäss ist das vorinstanzliche Kostendispositiv (Dispositivziffern 5-7) zu bestätigen.

Im Berufungsverfahren werden die Kosten nach Obsiegen und Unterliegen auferlegt (Art. 428 Abs. 1 StPO). Der Beschuldigte unterliegt mit seiner Berufung vollumfänglich, weshalb ihm die gesamten Kosten des Berufungsverfahrens, mit Ausnahme derjenigen der amtlichen Verteidigung, aufzuerlegen sind.

Die Kosten der amtlichen Verteidigung im Berufungsverfahren in der Höhe von Fr. 5'900.– (inkl. Mehrwertsteuer, Urk. 111) sind unter Vorbehalt des Rückforderungsrechts des Staates gegenüber dem Beschuldigten auf die Gerichtskasse zu nehmen (Art. 135 Abs. 4 StPO).

### **Es wird erkannt:**

1. Das Verfahren betreffend Widerhandlung gegen das Heilmittelgesetz wird eingestellt.
2. Der Beschuldigte A. \_\_\_\_\_ ist schuldig der qualifizierten groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 3 SVG in Verbindung mit Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 31 Abs. 1 SVG und Art. 4a Abs. 1 lit. d VRV.
3. Der Beschuldigte wird bestraft mit 15 Monaten Freiheitsstrafe.
4. Der Vollzug der Freiheitsstrafe wird aufgeschoben und die Probezeit auf 2 Jahre festgesetzt.
5. Das erstinstanzliche Kostendispositiv (Ziff. 5-7) wird bestätigt.

6. Die zweitinstanzliche Gerichtsgebühr wird festgesetzt auf:

Fr. 3'000.– ; die weiteren Kosten betragen:

Fr. 5'900.– amtliche Verteidigung.

7. Die Kosten des Berufungsverfahrens, mit Ausnahme derjenigen der amtlichen Verteidigung, werden dem Beschuldigten auferlegt. Die Kosten der amtlichen Verteidigung werden auf die Gerichtskasse genommen. Die Rückzahlungspflicht des Beschuldigten gemäss Art. 135 Abs. 4 StPO bleibt vorbehalten.

8. Schriftliche Mitteilung im Dispositiv an

- die amtliche Verteidigung im Doppel für sich und zuhanden des Beschuldigten
- die Staatsanwaltschaft Zürich-Limmat

sowie in vollständiger Ausfertigung an

- die amtliche Verteidigung im Doppel für sich und zuhanden des Beschuldigten
- die Staatsanwaltschaft Zürich-Limmat
- Swissmedic Schweizerisches Heilmittelinstitut, Hallerstrasse 7, Postfach, 3000 Bern 9

und nach unbenütztem Ablauf der Rechtsmittelfrist bzw. Erledigung allfälliger Rechtsmittel an

- die Vorinstanz
- das Strassenverkehrsamt des Kantons Zürich, Abteilung Administrativmassnahmen, 8090 Zürich
- die Koordinationsstelle VOSTRA mit Formular A.

9. Rechtsmittel:

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

Die Beschwerde ist innert **30 Tagen**, vom Empfang 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  
II. Strafkammer

Zürich, 28. Januar 2020

Der Präsident:

Die Gerichtsschreiberin:

Oberrichter lic. iur. Spiess

MLaw Baechler

Zur Beachtung:

Der/die Verurteilte wird auf die Folgen der Nichtbewährung während der Probezeit aufmerksam gemacht:

Wurde der Vollzug einer Geldstrafe unter Ansetzung einer Probezeit aufgeschoben, muss sie vorerst nicht bezahlt werden. Bewährt sich der/die Verurteilte bis zum Ablauf der Probezeit, muss er/sie die Geldstrafe definitiv nicht mehr bezahlen (Art. 45 StGB); Analoges gilt für die bedingte Freiheitsstrafe.

Eine bedingte Strafe bzw. der bedingte Teil einer Strafe kann im Übrigen vollzogen werden (Art. 46 Abs. 1 bzw. Abs. 4 StGB),

- wenn der/die Verurteilte während der Probezeit ein Verbrechen oder Vergehen begeht,
- wenn der/die Verurteilte sich der Bewährungshilfe entzieht oder die Weisungen missachtet.