

# Obergericht des Kantons Zürich

II. Strafkammer



---

Geschäfts-Nr.: SB240318-O/U/cs

Mitwirkend: Oberrichterin lic. iur. Wasser-Keller, Präsidentin, Oberrichter lic. iur. Weder und Oberrichter lic. iur. Amsler sowie Gerichtsschreiberin MLaw Gitz

## Urteil vom 22. Januar 2025

in Sachen

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

Beschuldigter und Berufungskläger

verteidigt durch Rechtsanwalt lic. iur. X. \_\_\_\_\_

gegen

**Staatsanwaltschaft See/Oberland,**

Anklägerin und Berufungsbeklagte

betreffend **grobe Verletzung der Verkehrsregeln**

**Berufung gegen ein Urteil des Bezirksgerichtes Hinwil, Einzelgericht in Zivil- und Strafsachen, vom 7. Februar 2024 (GG230037)**

**Anklage:**

Die Anklageschrift der Staatsanwaltschaft See/Oberland vom 7. November 2023 (Urk. 13) ist diesem Urteil beigeheftet.

**Urteil der Vorinstanz:**

1. Der Beschuldigte ist schuldig der groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG in Verbindung mit Art. 35 Abs. 3 SVG und Art. 10 Abs. 2 VRV.
2. Von den Vorwürfen der Nötigung im Sinne von Art. 181 StGB sowie der fahrlässigen Körperverletzung im Sinne von Art. 125 Abs. 1 StGB wird der Beschuldigte freigesprochen.
3. Der Beschuldigte wird bestraft mit einer Geldstrafe von 90 Tagessätzen zu Fr. 150.– (entsprechend Fr. 13'500.–) sowie einer Busse von Fr. 3'600.–.
4. Der Vollzug der Geldstrafe wird aufgeschoben unter Ansetzung einer Probezeit von 3 Jahren. Die Busse ist zu bezahlen.
5. Bezahlt der Beschuldigte die Busse schuldhaft nicht, so tritt an deren Stelle eine Ersatzfreiheitsstrafe von 24 Tagen.
6. Die Privatklägerin wird mit ihren Zivilbegehren auf den Weg des Zivilprozesses verwiesen.
7. Die Gerichtsgebühr wird festgesetzt auf:  
Fr. 2'700.– ; die weiteren Auslagen betragen:  
Fr. 2'000.– Gebühr Vorverfahren  
Fr. 236.55 Auslagen (Gutachten)  
Fr. 37.80 Entschädigung Zeuge

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

8. Die Kosten der Untersuchung und des gerichtlichen Verfahrens werden dem Beschuldigen zu zwei Dritteln auferlegt und zu einem Drittel auf die Staatskasse genommen.
9. Dem Beschuldigten wird eine reduzierte Prozessentschädigung von Fr. 3'000.– (inkl. Barauslagen und MwSt.) für seine anwaltliche Verteidigung aus der Gerichtskasse zugesprochen.

### **Berufungsanträge:**

a) Der Verteidigung des Beschuldigten:

(Urk. 45 S. 2; Urk. 64 S. 2)

1. Die Dispositivziffern 1, 3, 4, 5, 8 und 9 des Urteils des Bezirksgerichts Hinwil, Einzelgericht in Zivil- und Strafsachen, vom 7. Februar 2024, Geschäfts-Nr. GG230037-E-U02 seien aufzuheben und wie folgt abzuändern:
  1. Vom Vorwurf der groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG in Verbindung mit Art. 35 Abs. 3 SVG und Art. 10 Abs. 2 VRV wird der Beschuldigte freigesprochen.
  2. [...]
  3. Streichung.
  4. Streichung
  5. Streichung
  6. [...]
  7. [...]
  8. Die Kosten der Untersuchung und des gerichtlichen Verfahrens werden auf die Staatskasse genommen.

9. Dem Beschuldigten wird eine Prozessentschädigung von Fr. 8'134.50 (inkl. Barauslagen und MwSt.) für seine anwaltliche Verteidigung aus der Gerichtskasse zugesprochen.
  10. [...]
  11. [...]
  2. Alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen (zzgl. gesetzlicher MwSt.) zu Lasten der Staatskasse.
- b) Des Vertreters der Staatsanwaltschaft See/Oberland:  
(Urk. 56, schriftlich)

Bestätigung des vorinstanzlichen Urteils

---

### **Erwägungen:**

#### **I. Verfahrensgang**

Gegen das vorstehend wiedergegebene, schriftlich eröffnete und im Dispositiv mitgeteilte Urteil des Bezirksgerichts Hinwil vom 7. Februar 2024 (Urk. 35) meldete die Verteidigung namens des Beschuldigten innert Frist Berufung an (Urk. 36; Urk. 38). Nach Erstattung der Berufungserklärung vom 3. Juni 2024 (Urk. 45) und anschließender Fristansetzung an die Staatsanwaltschaft See/Oberland (nachfolgend: Staatsanwaltschaft) und die Privatklägerin B. \_\_\_\_\_ (Urk. 52) erklärte die Staatsanwaltschaft ihren Verzicht auf Anschlussberufung und beantragte die Bestätigung des vorinstanzlichen Urteils (Urk. 56). Die Privatklägerin teilte mit, sich nicht mehr am Strafverfahren zu beteiligen (Urk. 57). In der Folge wurde auf den 22. Januar

2025 zur Berufungsverhandlung vorgeladen (Urk. 61), zu welcher der Beschuldigte in Begleitung seines erbetenen Verteidigers erschienen ist (Prot. II S. 3).

## **II. Gegenstand des Berufungsverfahrens**

1. Gemäss Art. 402 StPO hat die Berufung im Umfang der Anfechtung aufschiebende Wirkung und wird die Rechtskraft des angefochtenen Urteils dementsprechend gehemmt. Das Berufungsgericht überprüft somit das erstinstanzliche Urteil nur in den angefochtenen Punkten (Art. 404 Abs. 1 StPO). Auch wenn das Berufungsgericht nur die angefochtenen Punkte neu beurteilt, fällt es am Ende ein insgesamt neues Urteil (Art. 408 StPO), worin es jedoch anzugeben hat, welche Punkte bereits früher in Rechtskraft erwachsen sind (BGE 141 IV 244 E. 1.3.3; Urteil des Bundesgerichts 6B\_533/2016 vom 29. November 2016 E. 4.2 mit Hinweisen).

2. Der Beschuldigte beantragt einen vollumfänglichen Freispruch mit ausgangsgemässer Kosten- und Entschädigungsregelung (Urk. 45 S. 2). Nicht angefochten ist der Freispruch von den Vorwürfen der Nötigung im Sinne von Art. 181 StGB sowie der fahrlässigen Körperverletzung im Sinne von Art. 125 Abs. 1 StGB (Dispositivziffer 2) und der Entscheid betreffend das Zivilbegehren der Privatklägerin B.\_\_\_\_ (Dispositivziffer 6) sowie die Kostenfestsetzung (Dispositivziffer 7). In soweit ist das vorinstanzliche Urteil in Rechtskraft erwachsen (Art. 402 StPO), was vorab mit Beschluss festzustellen ist.

## **III. Sachverhalt**

### **1. Anklagevorwurf**

1.1. Dem Beschuldigten wird – soweit im Berufungsverfahren noch relevant – vorgeworfen, er habe am 24. Dezember 2022 um ca. 22.45 Uhr auf der C.\_\_\_\_-strasse und D.\_\_\_\_-strasse in Fahrtrichtung E.\_\_\_\_ auf Höhe des Klärwerks in F.\_\_\_\_ zum Überholmanöver von G.\_\_\_\_ angesetzt, da dieser bei seiner Fahrt seine Geschwindigkeit nicht den Strassenverhältnissen angepasst und gar noch absichtlich verlangsamt habe. Der Beschuldigte habe G.\_\_\_\_ von links überholt,

sodann gleich wieder die Spur nach rechts gewechselt, sich mit dem von ihm gelenkten Tesla direkt vor den von G.\_\_\_\_\_ gelenkten Personenwagen gesetzt und sei – ohne verkehrsbedingten Grund – vom Gaspedal gegangen, worauf der Tesla im Zuge der Rekuperation sogleich abgebremst habe. Dies habe aufgrund des zu geringen Abstands zum soeben überholten Personenwagen von G.\_\_\_\_\_ dazu geführt, dass dessen Lenker trotz selbst eingeleiteter Bremsung eine Kollision nicht habe verhindern können und in das Heck des Teslas gefahren sei, was in einem Sachschaden an beiden Personenwagen und einem naheliegenden Verletzungsrisiko bei den beteiligten Verkehrsteilnehmern resultiert habe (Urk. 13 S. 3 f).

1.2. Durch sein Fahrmanöver habe der Beschuldigte zumindest eine erhöhte abstrakte Gefahr für die übrigen Verkehrsteilnehmer geschaffen, insbesondere für den Lenker und die weiteren Passagiere des von ihm überholten Fahrzeugs, habe doch grundsätzlich niemand damit rechnen müssen, dass ein Fahrzeug nach dem Überholen so knapp wieder vor einem einbiege und ohne verkehrsbedingten Grund die Geschwindigkeit wieder verringere. Dies könne aufgrund des zu geringen Abstands zwischen den beiden Fahrzeugen und der benötigten Reaktionszeit des Überholten zum Bremsen unweigerlich zu einer Kollision mit folgeschweren Verletzungen führen, was der Beschuldigte mit seinem Verhalten zumindest billigend in Kauf genommen habe, zumal er gewusst habe, dass sein Tesla beim Loslassen des Gaspedals abbremse und er dem allgemeinen Strassenverlauf folgend – Wechsel aus einer 50 km/h Zone in eine 80 km/h Zone – grundsätzlich hätte weiter beschleunigen können (Urk. 13 S. 4).

## 2. Standpunkt des Beschuldigten

2.1. Der Beschuldigte stellt nicht in Abrede, G.\_\_\_\_\_ am 24. Dezember 2022 mit seinem Tesla links überholt, anschliessend wieder auf die rechte Fahrspur gewechselt und den Fuss vom Gaspedal genommen zu haben. Er stellt sich jedoch zusammengefasst auf den Standpunkt, er habe sich mit genügend Abstand vor den Personenwagen von G.\_\_\_\_\_ gesetzt und es sei nur zur Kollision gekommen, weil dieser während des Überholmanövers beschleunigt habe (Urk. 3/1 F/A 6, 19 f., 34 f.; Prot. I S. 12, 15, 17; Prot. II S. 6 ff.).

2.2. Der Beschuldigte stellt somit auch den subjektiven Sachverhalt in Abrede. Der subjektive Sachverhalt, also was der Beschuldigte zum Tatzeitpunkt genau wusste, wollte und in Kauf nahm, betrifft sogenannte innere Tatsachen und ist damit eine Tatfrage. Das gilt grundsätzlich auch dann, wenn bei Fehlen eines Geständnisses aus äusseren Umständen auf jene inneren Tatsachen geschlossen werden muss. Eine Rechtsfrage ist hingegen, ob gestützt auf die festgestellten Tatsachen der Schluss auf Fahrlässigkeit, Eventualvorsatz oder direkten Vorsatz begründet ist. Es ist allerdings nicht zu übersehen, dass Tat- und Rechtsfragen insoweit eng miteinander verknüpft sind und sich teilweise überschneiden (BGE 133 IV 9 E. 4.1; 130 IV 58 E. 8.5; je mit weiteren Hinweisen; vgl. auch Urteil des Bundesgerichts 6B\_16/2023 vom 17. Mai 2024 E. 2.2.5). Deshalb rechtfertigt es sich, die zu klärenden Tatfragen – soweit erforderlich – im Rahmen der rechtlichen Würdigung zu prüfen.

### 3. Ausgangslage

3.1. Vorab ist darauf hinzuweisen, dass betreffend den anklagegegenständlichen Vorfall sowohl gegen den Beschuldigten als auch gegen G.\_\_\_\_\_ ein Strafverfahren geführt wurde. Das Verfahren gegen G.\_\_\_\_\_ wurde mit Verfügung vom 7. November 2023 eingestellt (Urk. 25/1), während gegen den Beschuldigten gleichentags Anklage erhoben wurde (Urk. 13). Das Amt für Administrativmassnahmen des Strassenverkehrsamts wurde ausserdem ersucht, bei G.\_\_\_\_\_ eine Überprüfung der Fahreignung vorzunehmen (Urk. 1 S. 8).

3.2. Die Vorinstanz stellte betreffend den besagten Vorfall im Wesentlichen auf die Aussagen von G.\_\_\_\_\_ und B.\_\_\_\_\_ ab und erachtete die Aussagen des Beschuldigten als wenig glaubhaft (Urk. 44 S. 12-14). Sie erachtete den Anklagesachverhalt betreffend den Vorwurf der groben Verletzung der Verkehrsregeln als erstellt und begründete dies zusammengefasst damit, dass sich nicht erstellen lasse, dass G.\_\_\_\_\_ das Beschleunigungsverbot verletzt habe. Selbst wenn G.\_\_\_\_\_ während des Überholmanövers des Beschuldigten beschleunigt hätte, könnte der Beschuldigte daraus nichts zu seinen Gunsten ableiten, zumal er in diesem Fall das Überholmanöver sofort hätte abbrechen müssen, um keine Verkehrsteilnehmer

zu gefährden, was er jedoch nicht getan habe. Dass die beiden Fahrzeuge kollidierten, lasse darauf schliessen, dass der Beschuldigte mit zu geringem Abstand wieder vor dem Fahrzeug von G.\_\_\_\_\_ eingebogen sei. Es wäre vom Beschuldigten zu erwarten gewesen, dass er den Effekt der Rekuperation seines Teslas beim Loslassen des Gaspedals kenne und entsprechend unter Berücksichtigung der möglichen Rekuperation mit genügend Abstand vor dem anderen Fahrzeug wieder einbiege. Die Strassenverhältnisse und die signalisierte Höchstgeschwindigkeit hätten das Weiterziehen unbestrittenermassen auch zugelassen. Der Beschuldigte sei folglich mit ungenügendem Abstand wieder eingebogen und habe mit seinem Fahrverhalten nicht bloss eine abstrakte, sondern eine konkrete Gefahr geschaffen, welche sich in der Kollision manifestiert habe (Urk. 44 S. 13 f.).

3.3. Die Verteidigung wendet gegenüber der vorinstanzlichen Beweiswürdigung zusammengefasst ein, diejenigen Aussagen des Beschuldigten, welche aufzeigen, wie es zum Überholmanöver gekommen sei, würden ausser Acht gelassen (Urk. 45 Rz. 52). Bei den Aussagen von G.\_\_\_\_\_ beschränke sich die Vorinstanz darauf, diese zuungunsten des Beschuldigten wiederzugeben (Urk. 45 Rz. 53). Aus den Aussagen von G.\_\_\_\_\_ ergebe sich, dass dieser ein Beschleunigen seinerseits nicht ausschliessen könne. Seine diesbezüglichen Aussagen seien nicht konstant und widersprüchlich. Es sei somit absolut plausibel, dass G.\_\_\_\_\_ während des Überholmanövers beschleunigt habe. Dieses Beschleunigen habe dazu geführt, dass der Abstand zum wiedereingebogenen Beschuldigten schnell kleiner geworden sei, was schliesslich zur Kollision geführt habe (Urk. 45 Rz. 36; Urk. 64 Rz. 9 ff.). Der Abstand sei insbesondere auch ausreichend gewesen, wenn man die leichte Rekuperation berücksichtige, welche eingesetzt habe, als der Beschuldigte nach dem Überholmanöver kurz vom Gas gegangen sei (Urk. 45 Rz. 55; Urk. 64 Rz. 3). Die Aussage des Zeugen H.\_\_\_\_\_ zeige, dass der Beschuldigte G.\_\_\_\_\_ schnell überholt habe, was für den Gesamtkontext von Relevanz sei. Die Zeugin I.\_\_\_\_\_ sage zudem schlüssig aus, dass der Abstand beim Wiedereinbiegen ausreichend gewirkt habe und aus ihrer Sicht die einzige Erklärung für die Kollision sein könne, dass G.\_\_\_\_\_ beschleunigt habe (Urk. 45 Rz. 59). Entgegen den Ausführungen der Vorinstanz habe G.\_\_\_\_\_ gegen das Beschleunigungsverbot verstossen. Das Argument der Vorinstanz, wonach es nachvollziehbar wäre, wenn

G.\_\_\_\_\_ aufgrund des bevorstehenden Wechsels der zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h auf 80 km/h etwas beschleunigt hätte, sei befremdlich. Mit seinem Fahrverhalten vor dem Überholmanöver habe G.\_\_\_\_\_ gegenüber dem Beschuldigten gezeigt, dass er sehr langsam fahre. Da G.\_\_\_\_\_ gemäss eigenen Aussagen zudem ein Überholmanöver des Beschuldigten erwartet und dieses aufgrund der Lichthupe auch von Anfang an wahrgenommen habe, sei es nicht verständlich oder nachvollziehbar, wenn G.\_\_\_\_\_ plötzlich sein Fahrverhalten ändere und beschleunige. Damit habe der Beschuldigte nicht rechnen müssen. Hinzu komme, dass die Beschleunigung nicht nur moderat gewesen sei, was damit zusammenhängen dürfte, dass G.\_\_\_\_\_ ein Elektroauto gefahren sei, welches eine schnelle Beschleunigung habe (Urk. 45 Rz. 62; Urk. 64 Rz. 4 und 8). Die Feststellung der Vorinstanz, dass die Auffahrkollision darauf schliessen lasse, dass der Beschuldigte beim Wiedereinbiegen einen zu geringen Abstand gehabt habe und er auch die Wirkung der Rekuperation hätte berücksichtigen müssen, sei unzutreffend. Der Beschuldigte sei mit genügend Abstand eingebogen (Urk. 45 Rz. 65). Auch die Feststellung der Vorinstanz, wonach der Beschuldigte aufgrund der Strassenverhältnisse nach dem Wiedereinbiegen hätte weiterbeschleunigen können, überzeuge nicht. Der Beschuldigte sei mit genügend Abstand wiedereingebogen und wegen seiner betagten Beifahrerin und weil die Beschleunigung aufgrund des Kickstarts ansonsten bis 120 km/h gewesen wäre und aufgrund der noch geltenden Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h vom Gaspedal gegangen. Zudem habe er das Tempo im Hinblick auf die folgende 80er-Strecke sodann gleich langsam wieder erhöhen wollen (Urk. 45 Rz. 66). Entgegen der Feststellung der Vorinstanz habe der Beschuldigte somit weder eine abstrakte noch eine konkrete Gefahr geschaffen, welche sich in der Kollision manifestiert habe. Die Ursache für die Kollision habe einzig G.\_\_\_\_\_ gesetzt, indem er das Beschleunigungsverbot missachtet habe (Urk. 45 Rz. 67).

#### 4. Beweismittel und deren Verwertbarkeit

4.1. Die Vorinstanz hat die im vorliegenden Verfahren relevanten Aussagen des Beschuldigten sowie diejenigen von G.\_\_\_\_\_, der Privatklägerin B.\_\_\_\_\_ und des

Zeugen H.\_\_\_\_\_ korrekt zusammengefasst (Urk. 44 S. 9 ff.). Darauf ist in Anwendung von Art. 82 Abs. 4 StPO zu verweisen.

4.2. Aus dem Polizeirapport vom 10. Februar 2023 ergibt sich, dass die Mutter des Beschuldigten – I.\_\_\_\_\_ –, welche im Tatzeitpunkt als Beifahrerin im Fahrzeug des Beschuldigten war, vom polizeilichen Sachbearbeiter im Zusammenhang mit der Frage der Fahrweise von G.\_\_\_\_\_ sowie des Unfallhergangs telefonisch kontaktiert wurde. Im Rahmen dieses Telefonats machte I.\_\_\_\_\_ diverse Angaben gegenüber dem polizeilichen Sachbearbeiter, welche in zusammengefasster Form Eingang in den Polizeirapport fanden (Urk. 1 S. 5 f.). Dabei handelte es sich nicht um eine formelle Einvernahme im Sinne von Art. 78 StPO, was sich nur schon daran zeigt, dass sie weder im Frage-Antwort-Stil protokolliert noch von I.\_\_\_\_\_ als befragte Auskunftsperson unterzeichnet wurde. Ebenso wenig ist ersichtlich, welche Rechte und Pflichten I.\_\_\_\_\_ konkret vorgehalten wurden. Unklar ist ferner, aufgrund welcher Fragetechnik welche Aussagen gemacht wurden und welche Inhalte wie umformuliert oder weggelassen wurden.

I.\_\_\_\_\_ wurde von der Staatsanwaltschaft in der Folge am 30. Mai 2023 als Zeugin in Gegenwart des Beschuldigten einvernommen (Urk. 4/2). Sie konnte sich jedoch in der Zeugeneinvernahme rund fünf Monate nach dem Vorfall nicht mehr an die Kollision mit G.\_\_\_\_\_ erinnern und war der Meinung, der Beschuldigte sei rechts rangefahren, um zu schauen, was los sei und wusste nicht mehr, dass es einen Unfall gab bzw. sie habe diesen nicht wirklich mitbekommen (Urk. 4/2 F/A 10-14, 20). Es liegt damit keine Zeugenaussage vor, in welcher ihre Aussagen gemäss Polizeirapport inhaltlich bestätigt worden wären. Dem Beschuldigten war es somit nicht möglich, in der verwertbaren Zeugeneinvernahme weitere Ergänzungsfragen zum geschilderten Sachverhalt zu stellen. Die summarisch im Polizeirapport wiedergegebenen Aussagen der Zeugin I.\_\_\_\_\_ sind somit nicht zulasten des Beschuldigten verwertbar.

4.3. Sodann liegen Videoaufnahmen des Teslas des Beschuldigten im Recht (Urk. 7/2), welche die Situation vor der Kollision festhalten und vom Beschuldigten zur Verfügung gestellt wurden (Urk. 1 S. 6 f.). Zwar handelt es sich dabei um eine private Dashcam-Aufnahme, jedoch hatte der Beschuldigte Kenntnis davon, dass

sein Fahrzeug Aufzeichnungen macht und er stellte diese der Polizei freiwillig zur Verfügung. Die bundesgerichtliche Rechtsprechung betreffend die Verwertbarkeit von privaten Dashcam-Aufnahmen im Strafprozess (BGE 146 IV 226) ist somit vorliegend nicht einschlägig. Bezüglich der Aufnahmen des Teslas ergeben sich somit keine Einschränkungen hinsichtlich der Verwertbarkeit.

## 5. Beweiswürdigung

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

## 5.2. Unbestrittener Sachverhalt

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

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

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

5.3. Beschleunigung von G.\_\_\_\_\_ während des Überholmanövers

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

holens habe er nicht wahrnehmen können, dass G.\_\_\_\_\_ ebenfalls beschleunigt habe (Urk. 3/1 F/A 34 f.). Aufgrund dessen Beschleunigung während des Überholmanövers habe er die Situation klar als Provokation seitens G.\_\_\_\_\_ eingeschätzt (Urk. 3/1 F/A 19 f.). Der Beschuldigte war sich nicht mehr sicher, mit welcher Geschwindigkeit er das andere Fahrzeug überholt habe. Es müsse zwischen 50 und 60 km/h gewesen sein. Er habe das Gas nur kurz betätigen können, da seine Mutter auf dem Beifahrersitz gewesen sei (Urk. 3/1 F/A 36). Welche Geschwindigkeit das andere Fahrzeug während des Überholmanövers gehabt habe, könne er nicht sagen (Urk. 3/1 F/A 37 f.). Das Überholmanöver habe nicht lange gedauert, vielleicht um die 10 Sekunden. Es sei kurz gewesen, aber schwer einzuschätzen (Urk. 3/1 F/A 40). In der Konfrontationseinvernahme vom 30. Mai 2023 führte der Beschuldigte aus, er sei nach links ausgeschert und habe Gas gegeben, als der Gegenverkehr vorbei gewesen sei. Seine Mutter habe nicht gerne, wenn er so Gas gebe. Er sei dann vor G.\_\_\_\_\_ wieder auf die Fahrspur und vom Gas gegangen. G.\_\_\_\_\_ sei am Beschleunigen gewesen (Urk. 3/3 S. 3). Dann sei es einen Moment gegangen und dann habe es leicht "geklöpft" (Urk. 3/3 S. 3 f.). Nach der Beschleunigung von G.\_\_\_\_\_ während des Überholmanövers gefragt, führte der Beschuldigte aus, er habe begonnen zu überholen und das Beschleunigungsverbot sei von G.\_\_\_\_\_ offensichtlich nicht eingehalten worden (Urk. 3/3 S. 8). Auch anlässlich der Hauptverhandlung mutmasste der Beschuldigte, dass G.\_\_\_\_\_ während des Überholmanövers wohl weiter beschleunigt habe (Prot. I S. 14 f.). In der Berufungsverhandlung bestätigte er seine Auffassung, wonach es aufgrund der Beschleunigung von G.\_\_\_\_\_ zur Kollision gekommen sei. Es sei gar nicht anders möglich, wenn die Rekuperation seines Teslas nicht eingesetzt habe, sondern sein Fahrzeug wie ein Verbrenner ausgerollt sei (Prot. II S. 15).

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

die Geschwindigkeit eindeutig erhöht haben soll, sagte G.\_\_\_\_\_, eher nicht. Es könne aber sein, da ja die Geschwindigkeitsbegrenzung an dieser Örtlichkeit aufgehoben gewesen sei. Er könne es aber nicht mit Sicherheit sagen (Urk. 3/2 F/A 48). Er könne weder bestätigen noch bestreiten, dass es sein könne, dass er die Geschwindigkeit erhöht habe, da er davon ausgegangen sei, dass der andere Lenker zügig weiterfahre und die Geschwindigkeit auf 80 km/h erhöht worden sei (Urk. 3/2 F/A 49). Er habe die Geschwindigkeit aber sicher nicht absichtlich aufgrund der vorangehenden Ereignisse erhöht. Er wäre ja froh gewesen, wenn der Beschuldigte weggefahren wäre (Urk. 3/2 F/A 50). Danach gefragt, weshalb er im Anschluss an das Überholmanöver nicht mit derselben Geschwindigkeit weitergefahren sei, gab G.\_\_\_\_\_ an, er habe während des Überholens nicht beschleunigt. Das habe er mit Sicherheit nicht gemacht. Auch anschliessend habe er gar nicht mehr beschleunigen können, da es unmittelbar danach zur Kollision gekommen sei (Urk. 3/2 F/A 51). In der Konfrontationseinvernahme vom 30. Mai 2023 führte G.\_\_\_\_\_ betreffend das Beschleunigen während des Überholmanövers demgegenüber aus, er sei schon zugefahren, denn vorne auf der Strasse wechsle die Geschwindigkeit von 50 km/h auf 80 km/h. Er habe dann bemerkt, dass der Beschuldigte versuche ihn zu überholen und habe dann nicht mehr extra Gas gegeben. Er habe ihn nicht abhängen wollen (Urk. 3/3 S. 4). Er habe den Beschuldigten erst gesehen, als dessen Fahrzeug parallel zu ihm gewesen sei. Er habe in diesem Moment nicht mehr beschleunigt, er sei ja nicht krank (Urk. 3/3 S. 7). Auf konkrete Frage, ob er während des Überholmanövers beschleunigt oder gebremst habe oder im gleichen Tempo weitergefahren sei, führte G.\_\_\_\_\_ aus, er sei wahrscheinlich mit dem gleichen Tempo weitergefahren. Er habe gar keine Möglichkeit gehabt weiter zu beschleunigen oder gross zu bremsen. Es sei so schnell passiert (Urk. 3/3 S. 8).

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

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

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

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

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

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

Fahrspur war, konnte der Beschuldigte nicht genau sagen. Er habe keine Ahnung, ob es eher 50 Meter oder einen Meter gewesen seien. Er habe Lichter gesehen und angefangen, die Geschwindigkeit zu erhöhen. Dann habe es schon geknallt. Unmittelbar nachdem er überholt habe, habe er den Fuss vom Gaspedal genommen und sei wieder langsam draufgegangen (Prot. I S. 15). Hätte er den Kickstart durchgezogen, hätte er eine Geschwindigkeit von 120 km/h erreicht, deshalb habe er weg vom Gas müssen, um dann wieder langsam beschleunigen zu können (Prot. I S. 16). Die Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h sei ca. 50 Meter weiter unten aufgehoben worden. Er habe nicht direkt auf 80 km/h beschleunigen können, da er seine Mutter dabei gehabt habe (Prot. I S. 17). In der Berufungsverhandlung führte der Beschuldigte aus, die Rekuperation könne nur die volle Wirkung entfalten, wenn die Batterie konditioniert sei. Wenn die Konditionen stimmen, sei es zutreffend, dass die Rekuperation eine Wirkung von 40 % bis 50 % einer normalen Bremswirkung habe. Wenn nämlich die Konditionen erfüllt bzw. die Batterie warm sei, sei die Rekuperation massiv. Es sei eine echte Bremswirkung. Er sei an diesem Tag jedoch erst fünf Minuten zuvor in J. \_\_\_\_\_ losgefahren und die Temperatur habe zehn Grad betragen. Die Rekuperation greife daher nur ganz schwach oder gar nicht (Prot. II S. 11, 20 f.). Er habe gewusst, dass die Rekuperation nicht greifen werde, daher habe er den Fuss vom Gas nehmen können (Prot. II S. 27). Die Batterie sei zu kalt gewesen, deshalb sei es ein Ausrollen gewesen. Es sei ein Kickstart, ein Ausrollen und ein Wiederanziehen gewesen (Prot. II S. 18, 23). Wenn die Rekuperation nicht greife, weil die Batterie zu kalt ist, dann rolle der Tesla aus wie ein Verbrenner. Trotzdem würden die Bremslichter aufleuchten (Prot. II S. 19). Diese würden immer aufleuchten, wenn man vom Gas gehe und die Rekuperation einsetze (Prot. II S. 12, 21). Dazu, weshalb er nicht zu Beginn des Verfahrens, sondern erst mehr als ein Jahr nach dem Unfall ausgesagt habe, dass die Rekuperation fast nicht gegriffen habe und daher nur eine leichte Geschwindigkeitsreduktion spürbar gewesen sei, gab der Beschuldigte an, man gehe den Ablauf immer wieder durch. Es könne sein, dass man – je nachdem wie die Befragung stattgefunden habe – nicht immer alles präsent habe (Prot. II S. 21). Betreffend die Aussage des Zeugen H. \_\_\_\_\_, wonach der Beschuldigte aggressiv überholt und vor G. \_\_\_\_\_ abgebremst habe, führte der

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

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

eingebogen und anschliessend voll auf die Bremse gegangen (Urk. 3/2 F/A 42). Er habe zu diesem Zeitpunkt auch überhaupt nicht realisiert, dass der Beschuldigte anschliessend einen "Stop" reissen würde. Er habe damit gerechnet, dass der Beschuldigte zügig weiterfahre (Urk. 3/2 F/A 45). Das Fahrzeug des Beschuldigten sei keinen Meter vor ihm eingebogen. Daher habe er Angst gehabt, dass der Beschuldigte ihn beim Einbiegen noch touchieren könnte (Urk. 3/2 F/A 52). Es sei schlussendlich zur Kollision gekommen, weil der Beschuldigte zu wenig Abstand gehabt habe und voll auf die Bremse gegangen sei. Der Abstand sei so knapp gewesen, dass er gedacht habe, der Beschuldigte touchiere ihn (Urk. 3/2 F/A 62). Die Distanz zum vorderen Fahrzeug hätte nicht ausgereicht, um eine Vollbremsung seinerseits zu machen. Er habe ja eine Vollbremsung gemacht (Urk. 3/2 F/A 63). In der Konfrontationseinvernahme vom 30. Mai 2023 führte G.\_\_\_\_\_ aus, er habe den Beschuldigten erst gesehen, als das Fahrzeug parallel zu ihm gewesen sei. Der Beschuldigte habe überholt und sei dann knapp einen Meter vor ihm wieder auf die Fahrspur gekommen. Er selbst habe in diesem Moment nicht mehr beschleunigt. Zum Unfall sei es gekommen, weil der Beschuldigte vor ihm gefahren sei und gebremst habe (Urk. 3/3 S. 7). Nach dem Abstand des Beschuldigten beim Wiedereinbiegen auf den rechten Fahrstreifen gefragt, gab G.\_\_\_\_\_ an, das könne er nicht genau sagen, aber mehr als zwei Meter seien es sicher nicht gewesen. Er denke, es sei noch näher gewesen. Als der Beschuldigte wieder eingebogen sei, sei er ca. 30 cm vor seinem Kotflügel gewesen (Urk. 3/3 S. 8).

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

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

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

5.4.5. Während der Beschuldigte somit pauschal angibt, darauf geachtet zu haben, beim Wiedereinbiegen auf die rechte Fahrspur genügend Abstand zum Fahrzeug von G.\_\_\_\_ zu haben, schätzte dieser die Distanz des Fahrzeugs des Beschuldigten von ca. 30 cm Abstand zu seinem Kotflügel bis zu knapp einem Meter bzw. maximal zwei Meter ein. Die Zeugin B.\_\_\_\_ sprach davon, der Beschuldigte sei "direkt" vor ihnen eingespurt. I.\_\_\_\_ wiederum erachtete den Abstand als ausreichend. Somit konnten weder G.\_\_\_\_ und B.\_\_\_\_ noch der Beschuldigte oder seine Mutter die Distanz zwischen den beiden Fahrzeugen beim Wiedereinbiegen des Beschuldigten auf die rechte Fahrspur genau angeben. Der Beschuldigte machte während der Untersuchung auch keinerlei Angaben, wie er sich hinsichtlich eines genügenden Abstands zum Fahrzeug von G.\_\_\_\_ vergewissert habe, sondern führte lediglich aus, er könne nicht sagen, mit welchem Abstand er wiedereingebogen sei (vgl. Urk. 3/1 F/A 42). So gab er beispielsweise auch nicht von sich aus an, er habe erst auf die rechte Fahrspur gewechselt, nachdem er das Fahrzeug von G.\_\_\_\_ im Rückspiegel gesehen habe, was im Sinne einer Faustregel als genügenden Abstand beim Spurwechsel betrachtet wird. Erst anlässlich der vorinstanzlichen Hauptverhandlung brachte der Beschuldigte auf entsprechende Frage vor, er habe natürlich geschaut und die Lichter gesehen (vgl. Prot. I S. 15) und

bestätigte dies sodann in der Berufungsverhandlung (vgl. Prot. II S. 19 f.). Dasselbe gilt für die lediglich schwache Rekuperation, welche der Beschuldigte ebenfalls im erstinstanzlichen Verfahren erstmals vorbrachte (vgl. Prot. I S. 14). Während er in der Untersuchung ausgeführt hatte, nach der Wegnahme des Fusses vom Gaspedal sei die Rekuperation aktiv geworden, ohne näher auf deren Stärke einzugehen (vgl. Urk. 3/1 F/A 6), jedoch die Auskunft von Tesla L.\_\_\_\_\_ bestätigte, dass die Rekuperation nach einer starken Beschleunigung ca. 40 % einer üblichen (willentlichen) Bremsung entspreche und dies auch in etwa beim vorgefallenen Ereignis der Fall gewesen sei (vgl. Urk. 3/1 F/A 49; Urk. 1 S. 6), gab er in der vorinstanzlichen Hauptverhandlung erstmals an, er sei erst 15 Minuten vor der Kollision losgefahren und da die Batterie noch kalt gewesen sei, habe die Rekuperation noch fast nicht gegriffen und es sei nur eine leichte Geschwindigkeitsreduktion spürbar gewesen (vgl. Prot. I S. 14, 16). Anlässlich der Berufungsverhandlung führte er aus, die Rekuperation habe nur die Wirkung von 40 % des Einsatzes der Bremse, wenn die Konditionen stimmen (vgl. Prot. II S. 20). Wenn die Batterie jedoch kalt sei, greife die Rekuperation nicht (vgl. Prot. II S. 21). Er sei erst 5 Minuten zuvor in J.\_\_\_\_\_ losgefahren und die Rekuperation sei daher ganz schwach, d.h. eigentlich eine Art Ausrollen wie bei einem Verbrenner gewesen (vgl. Prot. II S. 11, 18). Das diesbezügliche Aussageverhalten des Beschuldigten erweist sich somit als widersprüchlich.

Es mag zwar zutreffen, dass Erinnerungen an gewisse Einzelheiten im Zeitpunkt des Ereignisses noch nicht präsent sind und erst im Nachhinein bewusst werden. Die polizeiliche Einvernahme des Beschuldigten fand jedoch am 26. Januar 2023 im Beisein der Verteidigung und diejenige bei der Staatsanwaltschaft am 30. Mai 2023 und damit über einen Monat bzw. fünf Monate nach der Kollision statt (vgl. Urk. 3/1 S. 1; Urk. 3/3). Es wäre daher zu erwarten, dass der Beschuldigte für ihn relevante und entlastende Vorbringen wie die Überprüfung des Abstands im Rückspiegel und die Konditionen und deren Auswirkungen auf die Stärke der Rekuperation aufgrund des zeitlichen Abstands zur Kollision bereits früher im Verfahren von sich aus vorgebracht hätte, zumal dies die entscheidenden Punkte im vorliegenden Verfahren sind. Anlässlich der Berufungsverhandlung konnte der Beschuldigte dieses Aussageverhalten nicht plausibel erklären. Er konnte auch nicht

schlüssig erläutern, weshalb er nach dem Wiedereinbiegen auf die rechte Fahrspur nicht moderat weiterbeschleunigte, sondern auf die Rekuperation zurückgriff. Jedenfalls anerkannte der Beschuldigte auch im Berufungsverfahren, dass er nach dem Wiedereinbiegen ohne verkehrsbedingten Grund den Fuss vom Gas nahm und im Zuge der Rekuperation die Geschwindigkeit bewusst reduzierte. Aufgrund der Auskünfte bei der AMAG K.\_\_\_\_\_ und Tesla L.\_\_\_\_\_, welche ihre Einschätzung betreffend die Stärke der Rekuperation – im Gegensatz zum Beschuldigten – beide nicht von den Konditionen abhängig machten (vgl. Urk. 1 S. 6) und den Aussagen der Anwesenden, welche ein starkes Bremsen des Beschuldigten schilderten (vgl. Urk. 3/2 F/A 42; Urk. 4/1 F/A 8, 16; Urk. 4/3 F/A 14), liegen zwar Indizien für eine stärkere Verzögerung vor, eine starke Bremswirkung lässt sich jedoch nicht rechtsgenügend erstellen, zumal insbesondere die Anwesenden hauptsächlich aufgrund der aufleuchtenden Bremslichter auf eine stärkere Bremsung geschlossen haben dürften. Gestützt auf die genannten Angaben und die Aussagen des Beschuldigten zu Beginn des Verfahrens ist dennoch zumindest von einer spürbaren Geschwindigkeitsreduktion infolge der Rekuperation beim Loslassen des Gaspedals nach dem Wiedereinbiegen auszugehen.

Da die Zeugin B.\_\_\_\_\_ auf ihrer Position hinter dem Fahrer nicht über uneingeschränkte Sicht verfügte, ihre Angaben betreffend die Distanz zwischen den Fahrzeugen pauschal und unpräzis ausfallen und für G.\_\_\_\_\_ als Beschuldigter im gegen ihn geführten Strafverfahren der Abstand zwischen den Fahrzeugen erhebliche Bedeutung hatte, weshalb seine diesbezüglichen Aussagen zurückhaltend zu würdigen sind, ist zugunsten des Beschuldigten davon auszugehen, dass er nach dem Überholmanöver die Vorderlichter des Fahrzeugs von G.\_\_\_\_\_ im Rückspiegel sah und der Abstand zu diesem grundsätzlich ausreichend gewesen wäre, wenn er nicht den Fuss vom Gas genommen und dadurch die Geschwindigkeit reduziert hätte. Indem der Beschuldigte jedoch die Geschwindigkeit infolge der Rekuperation spürbar verringerte, reichte der von ihm gewählte und unter normalen Umständen – d.h. beim moderaten Weiterbeschleunigen – noch ausreichende Abstand nicht aus, sodass es schliesslich zur Kollision mit G.\_\_\_\_\_ kam.

## 5.5. Fazit

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

## IV. Rechtliche Würdigung

### 1. Ausgangslage

1.1. Die Vorinstanz gelangte zum Ergebnis, der Beschuldigte habe sich mit seinem Verhalten der groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG in Verbindung mit Art. 35 Abs. 3 SVG und Art. 10 Abs. 2 VRV schuldig gemacht (Urk. 44 S. 14, 25).

1.2. Die Verteidigung moniert in rechtlicher Hinsicht, die Vorinstanz habe nicht dargelegt, inwiefern das Verhalten des Beschuldigten rücksichtslos und schwerwiegend verkehrswidrig gewesen sei. Der Beschuldigte habe sich weder rücksichtslos verhalten noch schwerwiegend verkehrswidrig gehandelt, sondern sich einer gefährlichen Situation entziehen wollen (Urk. 64 Rz. 13).

### 2. Grobe Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG

#### 2.1. Objektiver Tatbestand

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

kehrssicherheit ernsthaft gefährdet. Dabei genügt eine erhöhte abstrakte Gefährdung. Wesentliches Kriterium für die Annahme einer erhöhten abstrakten Gefahr ist die Nähe der Verwirklichung. Die allgemeine Möglichkeit der Verwirklichung einer Gefahr genügt demnach nur zur Erfüllung von Art. 90 Abs. 2 SVG, wenn in Anbetracht der Umstände der Eintritt einer konkreten Gefährdung oder gar einer Verletzung naheliegt (BGE 143 IV 508 E. 1.3; 142 IV 93 E. 3.1; 131 IV 133 E. 3.2; Urteil des Bundesgerichts 6B\_761/2019 vom 9. März 2020 E. 2.3.1; je mit Hinweisen).

Da der Überholende bei Strassen ohne Richtungstrennung – wie vorliegend – auch dem Gegenverkehr zugedachte Verkehrsflächen benutzt, zählt das Überholen zu den gefährlichsten Fahrmanövern. Verkehrsregelverletzungen betreffend das Überholen werden deshalb überwiegend zu den groben Verkehrsregelverletzungen nach Art. 90 Abs. 2 SVG gezählt (FIOLKA, in: Niggli/Probst/Waldmann [Hrsg.], Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz, 1. Auflage 2014, Art. 90 N 84; GIGER, SVG Kommentar, Strassenverkehrsgesetz mit weiteren Erlassen, 9. Auflage 2022, Art. 90 N 12). Grundsätzlich ist dies der Fall, wenn der Fahrer zu Beginn des Manövers nicht sicher sein kann, beim Überholen andere Verkehrsteilnehmer nicht zu behindern oder zu gefährden (Art. 35 Abs. 2 SVG). Gemäss Art. 35 Abs. 3 SVG hat der Überholende auf die übrigen Strassenbenützer, namentlich auf jene, die er überholen will, besonders Rücksicht zu nehmen. Nach dem Überholen hat der Fahrzeugführer wieder einzubiegen, sobald für den überholten Strassenbenützer keine Gefahr mehr besteht (Art. 10 Abs. 2 VRV). Der Abstand, der diesen Anforderungen entspricht, hängt von den Geschwindigkeiten der beteiligten Fahrzeuge, aber auch von den Strassen- und Sichtverhältnissen ab (GIGER, SVG Kommentar, Strassenverkehrsgesetz mit weiteren Erlassen, 9. Auflage 2022, Art. 35 N 20).

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

bei einer Geschwindigkeit von ca. 60 km/h ohne verkehrsbedingten Grund den Fuss vom Gas nahm, wodurch sein Fahrzeug infolge der Rekuperation die Geschwindigkeit spürbar verringerte, anstatt weiter auf die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zu beschleunigen, und der von ihm gewählte Abstand beim Wiedereinbiegen für eine solche Temporeduktion nicht ausreichte, nahm er keine Rücksicht auf den von ihm überholten G.\_\_\_\_\_, welcher aufgrund des Überholmanövers des Beschuldigten und des signalisierten Endes der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nicht davon ausgehen musste, dass der Beschuldigte beim Wiedereinbiegen entgegen der Signalisation die Geschwindigkeit reduzierte. In Anbetracht dieser konkreten Umstände schuf der Beschuldigte zumindest eine erhöhte abstrakte Gefahr für G.\_\_\_\_\_ und die weiteren Passagiere des überholten Fahrzeugs. Der Beschuldigte wusste, dass sein Tesla aufgrund der Rekuperation die Geschwindigkeit spürbar verringert, sobald er den Fuss vom Gas nimmt (vgl. Urk. 3/1 F/A 46 f.). Da er angab, bereits vor dem Überholen beabsichtigt zu haben, vom Gas zu gehen, wenn er wieder auf der rechten Fahrspur war und somit von Beginn an nicht vor hatte, umgehend auf die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zu beschleunigen, bog er wieder ein, obwohl für den überholten G.\_\_\_\_\_ und dessen Passagiere angesichts der (signalisationswidrigen) Temporeduktion und des dafür nicht ausreichenden Abstands eine erhöhte Gefahr für folgenschwere Verletzungen bestand, zumal es schliesslich auch zur Kollision kam. Wenn der Beschuldigte vorbringt, eine weitere Beschleunigung auf 80 km/h wäre aufgrund des Kickstarts nicht möglich gewesen, so ist ihm entgegenzuhalten, dass er in diesem Fall bereits von Anfang an hätte anders beschleunigen müssen, konnte er doch von seiner Position aus bereits zu Beginn des Überholmanövers die Aufhebung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h erkennen (vgl. Urk. 7/2 Front 00:54-00:55). Auch aus einem allfälligen Unwohlsein seiner Mutter aufgrund des Überholmanövers kann der Beschuldigte hinsichtlich der Geschwindigkeitsreduktion nichts zu seinen Gunsten ableiten.

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

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

## 2.2. Subjektiver Tatbestand

2.2.1. Nach seinem Wortlaut ("hervorrufft oder in Kauf nimmt") erfasst der subjektive Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG insbesondere vorsätzliches und eventualvorsätzliches Verhalten. Gestützt auf Art. 100 Ziff. 1 Abs. 1 SVG ist der Tatbestand nach konstanter Rechtsprechung indes auch bei grober Fahrlässigkeit anwendbar (BGE 142 IV 93 E. 3.1; 126 IV 192 E. 2c; Urteil des Bundesgerichts 6B\_272/2023 vom 2. Oktober 2024 E. 1.3.1). Stets vorausgesetzt wird ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend verkehrsregelwidriges Verhalten, d.h. ein schweres Verschulden, bei fahrlässiger Begehung mindestens grobe Fahrlässigkeit (BGE 148 IV 374 E. 3.1; 142 IV 93 E. 3.1; 131 IV 133 E. 3.2 mit Hinweisen).

2.2.2. Eventualvorsatz darf nicht allein aus der Tatsache geschlossen werden, dass sich der Täter des Risikos der Tatbestandsverwirklichung bewusst war und dennoch handelte, denn dieses Wissen wird auch bei der bewussten Fahrlässigkeit vorausgesetzt (BGE 130 IV 58 E. 8.4). Sowohl der eventualvorsätzlich als auch der bewusst fahrlässig handelnde Täter weiss um die Möglichkeit des Erfolgintritts. Hinsichtlich der *Wissenskomponente* stimmen beide Erscheinungsformen des subjektiven Tatbestands somit überein. Unterschiede bestehen hingegen auf der *Willensseite*. Der bewusst fahrlässig handelnde Täter vertraut (aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit) darauf, dass der von ihm als möglich vorausgesehene Erfolg nicht eintreten, das Risiko der Tatbestandserfüllung sich nicht verwirklichen werde. Demgegenüber nimmt der eventualvorsätzlich handelnde Täter den Eintritt des als möglich erkannten tatbestandsmässigen Erfolgs ernst, rechnet mit ihm und findet sich mit ihm ab. Wer den Erfolg dergestalt in Kauf nimmt, "will" ihn im Sinne von Art. 12 Abs. 2 Satz 2 StGB (BGE 147 IV 439 E. 7.3.1; 133 IV 1 E. 4.1; je mit Hinweisen; Urteil des Bundesgerichts 6B\_16/2023 vom 17. Mai 2024 E. 2.2.2).

Dass der Beschuldigte einen Unfall im Sinne des Eventualvorsatzes in Kauf nahm, muss aus den tatsächlichen Umständen zu erschliessen sein, die diesen Schluss zweifelsfrei zulassen. Angesichts der einhergehenden Selbstgefährdung ist Even-

tualvorsatz allerdings nicht leichthin anzunehmen (BGE 133 IV 9 E. 4.2.5 mit Hinweis). Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung ist eventualvorsätzliche Tatbegehung nur bei krasser Fahrweise zu bejahen, wenn der Täter das Geschehen gleichsam "aus der Hand gibt", er es nicht mehr unter Kontrolle hat, die Gefahrenlage zu meistern oder einen Unfall durch eigene Machtmittel zu vermeiden, bzw. sich der noch glimpfliche Ausgang alleine dem glücklichen Zufall zuschreiben lässt, letzteres insbesondere dann, wenn sich der Täter mit massiver Geschwindigkeitsüberschreitung ein Rennen mit einem anderen Fahrzeuglenker liefert, sodass zu schliessen ist, er habe sich gegen das geschützte Rechtsgut entschieden (BGE 133 IV 9 E. 4.3 f.; 130 IV 58 E. 9.1.1). An dieser Rechtsprechung hat das Bundesgericht in jüngeren Entscheiden festgehalten (Urteil des Bundesgerichts 6B\_16/2023 vom 17. Mai 2024 E. 2.2.4 mit Hinweisen).

2.2.3. Grobe Fahrlässigkeit ist demgegenüber zu bejahen, wenn sich der Täter der allgemeinen Gefährlichkeit seiner Fahrweise bewusst ist. Grobe Fahrlässigkeit kommt aber auch in Betracht, wenn der Täter die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig gar nicht in Betracht zieht, also unbewusst fahrlässig handelt. Die Annahme einer groben Verkehrsregelverletzung setzt in diesem Fall voraus, dass das Nichtbedenken der Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer auf Rücksichtslosigkeit beruht. Rücksichtslos ist unter anderem ein bedenkenloses Verhalten gegenüber fremden Rechtsgütern. Dieses kann auch in einem blossen (momentanen) Nichtbedenken der Gefährdung fremder Interessen bestehen (BGE 131 IV 133 E. 3.2; Urteile des Bundesgerichts 6B\_973/2020 vom 25. Februar 2021 E. 2.1; 6B\_992/2020 vom 30. November 2020 E. 2.2; 6B\_761/2019 vom 9. März 2020 E. 2.3.1; je mit Hinweisen). Je schwerer die Verkehrsregelverletzung objektiv wiegt, desto eher wird Rücksichtslosigkeit subjektiv zu bejahen sein, sofern keine besonderen Gegenindizien vorliegen (BGE 142 IV 93 E. 3.1; Urteil des Bundesgerichts 6B\_992/2020 vom 30. November 2020 E. 2.2; je mit Hinweisen). Grundsätzlich ist von einer objektiv groben Verletzung der Verkehrsregeln auf ein zumindest grobfahrlässiges Verhalten zu schliessen. Die Rücksichtslosigkeit ist ausnahmsweise zu verneinen, wenn besondere Umstände vorliegen, die das Verhalten subjektiv in einem milderem Licht erscheinen lassen (Urteil des Bundesgerichts 6B\_761/2019 vom 9. März 2020 E. 2.3.1 mit Hinweisen).

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

2.2.5. Der Vorinstanz ist nicht zu folgen, wenn sie festhält, der Beschuldigte habe in voller Kenntnis der Sachlage gehandelt (Urk. 44 S. 14). Das Loslassen des Gaspedals und das im Zuge der Rekuperation – entgegen des signalisierten Endes der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h – erfolgte spürbare Verringern der Geschwindigkeit lässt den Schluss auf eine direkt- oder eventualvorsätzliche Begehung der groben Verkehrsregelverletzung im Sinne der bundesgerichtlichen Rechtsprechung nicht zu. Dass es der Beschuldigte tatsächlich auf eine Kollision mit G. \_\_\_\_\_ hätte ankommen lassen wollen oder eine solche gar beabsichtigte, lässt sich anhand der erhobenen Beweismittel nicht nachvollziehen. Zwar ist nicht auszuschliessen, dass die Geschwindigkeitsreduktion infolge der Rekuperation ohne verkehrsbedingten Grund als Reaktion auf die von G. \_\_\_\_\_ zuvor nicht den Strassenverhältnissen angepasste Geschwindigkeit erfolgte. Es ist jedoch nicht ersichtlich, inwiefern der Beschuldigte das Geschehen durch das spürbare Verringern der Geschwindigkeit infolge der Rekuperation gleichsam "aus der Hand gegeben" und nicht mehr im Sinne der bewussten Fahrlässigkeit auf einen guten Ausgang vertraut hätte. Eine solche Annahme darf wie erwähnt nicht leichthin getroffen werden. Vielmehr hat er aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit die Folgen der spürbaren Geschwindigkeitsreduktion beim Wiedereinbiegen nicht bedacht.

Damit wird die Rücksichtslosigkeit der zu beurteilenden Fahrweise des Beschuldigten jedoch keineswegs relativiert. Zwar hat der Beschuldigte im Moment des Wiedereinbiegens auf die rechte Fahrspur einen noch genügenden Abstand zum Fahrzeug von G. \_\_\_\_\_ eingehalten. Da er jedoch bereits zu Beginn des Überholmanövers wusste, dass er aufgrund des Kickstarts beim Wiedereinbiegen die Geschwindigkeit durch das Loslassen des Gaspedals spürbar reduzieren würde, hätte er diesen Umstand bei der Bemessung des Abstands berücksichtigen müssen. Mit dem

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

2.2.6. Da die Staatsanwaltschaft dem Beschuldigten in der Anklage eine eventualvorsätzliche Tatbegehung vorwirft (Urk. 13 S. 4), stellt sich bei diesem Ergebnis der rechtlichen Würdigung die Frage nach der Vereinbarkeit mit dem Anklagegrundsatz. In diesem Zusammenhang ist nochmals hervorzuheben, dass sowohl die (eventual-)vorsätzliche als auch die fahrlässige Verletzung der Verkehrsregeln gleichermaßen strafbar ist. Die für die Annahme von Fahrlässigkeit erforderliche Pflichtverletzung ergibt sich gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung aus der im Strassenverkehr allgemein geltenden Pflicht zur Aufmerksamkeit (vgl. Art. 31 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 3 Abs. 1 VRV) und der als bekannt vorausgesetzten Kenntnis der Verkehrsregeln (vgl. Art. 14 Abs. 1 und 3 lit. a SVG). Das Element der Pflichtverletzung ist somit dem zur Anklage erhobenen Vorwurf einer groben Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG inhärent, auch wenn es in der Anklage nicht explizit erwähnt wird (Urteil des Bundesgerichts 6B\_62/2024 vom 13. September 2024 E. 3.3 f.). Insofern geht das Berufungsgericht nicht über den Anklagevorwurf hinaus, wenn es auf bewusste Fahrlässigkeit erkennt: Da dem Beschuldigten in der Anklageschrift zur Last gelegt wird, er habe durch das knappe Wiedereinbiegen nach dem Überholen und das Verringern der Geschwindigkeit ohne verkehrsbedingten Grund eine Kollision mit folgenschweren Verletzungen in Kauf genommen, kommt die Würdigung des angeklagten Verhaltens als fahrlässige grobe Verkehrsregelverletzung vielmehr einer Reduktion gleich. Dass sich der Beschuldigte der allgemeinen Gefährlichkeit seiner Fahrweise bewusst war und (aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit) darauf vertraute, dass der von ihm als möglich vorausgesehene Erfolg (die Gefährdung des Überholten G.\_\_\_\_ und dessen Passagiere) doch nicht eintreten werde, ist – nach dem Grundsatz *in maiore ad minus* –

im Anklagevorwurf der groben Verkehrsregelverletzung quasi mitenthalten. Aufgrund der Ausgestaltung des Tatbestandes von Art. 90 Abs. 2 SVG und der zuweilen schwierigen Abgrenzung zwischen Eventualvorsatz und bewusster Fahrlässigkeit musste der Beschuldigte grundsätzlich damit rechnen, dass das angeklagte Verhalten auch als fahrlässige grobe Verkehrsregelverletzung gewürdigt werden könnte. Es ist nicht ersichtlich, dass ihm eine wirksame Verteidigung dagegen nicht möglich gewesen wäre, zumal auch die Verteidigung in ihrem Parteivortrag anlässlich der Berufungsverhandlung Ausführungen zur Fahrlässigkeit machte (Urk. 64 Rz. 6). Eine Verletzung des Anklageprinzips liegt somit nicht vor.

### 3. Fazit

Der Beschuldigte ist der fahrlässigen groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG in Verbindung mit Art. 100 Ziff. 1 Abs. 1 SVG, Art. 35 Abs. 3 SVG und Art. 10 Abs. 2 VRV schuldig zu sprechen.

## V. Sanktion

### 1. Ausgangslage

Die Vorinstanz bestrafte den Beschuldigten mit einer bedingten Geldstrafe von 90 Tagessätzen zu Fr. 150.– und einer Busse von Fr. 3'600.– (Urk. 44 S. 18 ff., 25). Für den Fall der Bestätigung des vorinstanzlichen Schuldspruchs beantragt die Verteidigung eine Geldstrafe von 90 Tagessätzen zu Fr. 100.– (Urk. 45 Rz. 72 ff.).

### 2. Grundsätze

2.1. Bezüglich der allgemeinen Strafzumessungsregeln nach Art. 47 ff. StGB kann auf die korrekten Erwägungen der Vorinstanz verwiesen werden (Urk. 44 S. 17 ff.). Im Übrigen hat das Bundesgericht die Grundsätze der Strafzumessung wiederholt dargelegt (BGE 136 IV 55 E. 5.4 ff. mit Hinweisen).

2.2. Vorliegend ist von einem Strafraumen von Geldstrafe bis zu 180 Tagessätzen oder von Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren auszugehen (Art. 90 Abs. 2 SVG; Art. 34 Abs. 1 StGB).

2.3. Nachdem die Staatsanwaltschaft auf eine Anschlussberufung verzichtete (Urk. 56), ist bei der nachfolgenden Überprüfung der Sanktion das Verschlechterungsverbot zu beachten (Art. 391 Abs. 2 StPO) und eine strengere Bestrafung durch das Berufungsgericht von vornherein ausgeschlossen. Dies hat vorliegend insbesondere zur Folge, dass als Sanktionsart einzig die Geldstrafe in Betracht kommt. Eine Freiheitsstrafe kann nicht verhängt werden und erscheint - wie im Folgenden aufgezeigt wird - im Übrigen auch unter dem Gesichtspunkt der Tatschwere bzw. des Verschuldens sowie unter Berücksichtigung des Verhältnismässigkeitsprinzips (Primat der Geldstrafe) sowie der Zweckmässigkeit der Strafe nicht angemessen.

### 3. Konkrete Strafzumessung

#### 3.1. Tatkomponente

3.1.1. Hinsichtlich der *objektiven Tatschwere* ist festzuhalten, dass zur Tatzeit am 24. Dezember 2022 um 22.45 Uhr das Verkehrsaufkommen normal war und die Sichtverhältnisse aufgrund der Strassenbeleuchtung gut waren (vgl. Urk. 1 S. 8; Urk. 7/2). Ebenso ist zu berücksichtigen, dass G.\_\_\_\_\_ während des Überholvorganges des Beschuldigten leicht beschleunigte, bis er den Beschuldigten neben sich wahrnahm. Dennoch löste der Beschuldigte mit seinem Fahrmanöver – dem spürbaren Verringern der Geschwindigkeit im Zuge der Rekuperation ohne verkehrsbedingten Grund trotz des signalisierten Endes der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h – letztlich bei einem anderen Automobilisten eine Kollision mit Sachschaden aus und verursachte somit nicht bloss eine erhöhte abstrakte Gefährdung der anderen Verkehrsteilnehmer. Dessen ungeachtet ist das Verschulden des Beschuldigten in Anbetracht des weiten Strafrahmens als leicht einzustufen.

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

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

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

### 3.2. Täterkomponente

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

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

### 3.3. Tagessatzhöhe

3.3.1. Zu den rechtlichen Grundlagen für die Bemessung der Tagessatzhöhe kann auf die zutreffenden Erwägungen im angefochtenen Urteil (Urk. 44 S. 20) und die bundesgerichtliche Rechtsprechung verwiesen werden (BGE 142 IV 315 E. 5.3.2; 134 IV 60 E. 6; Urteil des Bundesgerichts 6B\_900/2020 vom 1. Oktober 2020 E. 2.2; je mit Hinweisen).

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

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

## 4. Vollzug / Verbindungsbusse

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

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

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

4.3. Gemäss Art. 105 Abs. 1 StGB sind die Bestimmungen über den (teil-)bedingten Strafvollzug bei Bussen nicht anwendbar. Daraus folgt, dass der Beschuldigte die Busse von Fr. 2'000.– zu bezahlen hat. Ausgehend von der vorstehend festgesetzten Tagessatzhöhe von Fr. 100.– ist die Ersatzfreiheitsstrafe für den Fall der schuldhaften Nichtbezahlung der Busse auf 20 Tage festzusetzen.

## 5. Fazit

Im Ergebnis ist der Beschuldigte mit einer Geldstrafe von 80 Tagessätzen zu Fr. 100.– zu bestrafen, deren Vollzug unter Ansetzung einer Probezeit von drei Jah-

ren aufzuschieben ist. Sodann ist gegen den Beschuldigten eine Verbindungsbusse von Fr. 2'000.– auszusprechen, die er zu bezahlen hat. Für den Fall der schuldhaften Nichtbezahlung der Busse tritt an deren Stelle eine Ersatzfreiheitsstrafe von 20 Tagen.

## **VI. Kosten- und Entschädigungsfolgen**

### **1. Vorinstanzliches Verfahren**

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

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

### **2. Berufungsverfahren**

2.1. Gemäss Art. 428 Abs. 1 StPO tragen die Parteien die Kosten des Berufungsverfahrens nach Massgabe ihres Obsiegens oder Unterliegens. Ob bzw. inwieweit eine Partei im Sinne dieser Bestimmung obsiegt oder unterliegt, hängt davon ab, in welchem Ausmass ihre vor der zweiten Instanz gestellten Anträge gutgeheissen werden (Urteil des Bundesgerichts 6B\_1290/2021 vom 31. März 2022 E. 5.1).

2.2. Auch wenn sowohl die Anzahl Tagessätze als auch die Tagessatzhöhe gegenüber dem vorinstanzlichen Urteil leicht reduziert wurden, unterliegt der Beschuldigte mit seinen Anträgen weitestgehend, wobei diese leichte Korrektur im Ermessen des erkennenden Gerichts liegt. Es sind ihm daher die Kosten des Berufungsverfahrens gestützt auf Art. 428 Abs. 2 lit. b StPO vollumfänglich aufzuerlegen.

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

2.4. Die Entschädigungsfrage folgt den gleichen Regeln wie der Kostent-scheid. Es gilt der Grundsatz, dass bei Auferlegung der Kosten keine Entschädi-gung oder Genugtuung auszurichten ist (BGE 147 IV 47 E. 4.1; 145 IV 268 E. 1.2; 144 IV 207 E. 1.8.2; 137 IV 352 E. 2.4.2; Urteil des Bundesgerichts 6B\_1290/2021 vom 31. März 2022 E. 5.1). Ausgangsgemäss verbleibt kein Raum für die beantragte Zuspreehung einer Entschädigung (Urk. 45 Rz. 77) an den Beschuldigten.

**Es wird beschlossen:**

1. Es wird festgestellt, dass das Urteil des Bezirksgerichts Hinwil, Einzelgericht in Zivil- und Strafsachen, vom 7. Februar 2024 bezüglich der Dispositivziffern 2 (Freisprüche), 6 (Entscheid betreffend Zivilbegehren der Privatklägerin) und 7 (Kostenfestsetzung) in Rechtskraft erwachsen ist.
2. Schriftliche Mitteilung mit nachfolgendem Urteil.

**Es wird erkannt:**

1. Der Beschuldigte **A.**\_\_\_\_\_ ist schuldig der fahrlässigen groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG in Verbindung mit Art. 100 Ziff. 1 Abs. 1 SVG, Art. 35 Abs. 3 SVG und Art. 10 Abs. 2 VRV.
2. Der Beschuldigte wird bestraft mit einer Geldstrafe von 80 Tagessätzen zu Fr. 100.– und einer Busse von Fr. 2'000.–.
3. Der Vollzug der Geldstrafe wird aufgeschoben und die Probezeit auf 3 Jahre festgesetzt.
4. Die Busse ist zu bezahlen. Bezahlt der Beschuldigte die Busse schuldhaft nicht, so tritt an deren Stelle eine Ersatzfreiheitsstrafe von 20 Tagen.
5. Die erstinstanzliche Kostenaufgabe (Dispositivziffer 8) wird bestätigt.
6. Dem erbetenen Verteidiger, Rechtsanwalt lic. iur. X.\_\_\_\_\_, wird für die Untersuchung und das vorinstanzliche Verfahren eine reduzierte Prozessentschädigung von Fr. 3'000.– (inkl. Barauslagen und MwSt.) aus der Gerichtskasse zugesprochen.
7. Die zweitinstanzliche Gerichtsgebühr wird festgesetzt auf Fr. 3'600.–.
8. Die Kosten des Berufungsverfahrens werden dem Beschuldigten auferlegt.
9. Schriftliche Mitteilung im Dispositiv an
  - die Verteidigung im Doppel für sich und zuhanden des Beschuldigten
  - die Staatsanwaltschaft See/Oberlandsowie in vollständiger Ausfertigung an
  - die Verteidigung im Doppel für sich und zuhanden des Beschuldigten
  - die Staatsanwaltschaft See/Oberland

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

- die Vorinstanz
  - das Strassenverkehrsamt des Kantons Zürich, Abteilung Administrativmassnahmen, Richterliche Fahrverbote, 8090 Zürich (PIN ...)
  - die Koordinationsstelle VOSTRA/DNA mit Formular A.
10. 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 I. 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, 22. Januar 2025

Die Präsidentin:

Die Gerichtsschreiberin:

Oberrichterin lic. iur. Wasser-Keller

MLaw Gitz