



---

Geschäfts-Nr. SE040017/U/eh

**I. Strafkammer**

Mitwirkend: die Oberrichter Dr. M. Schaffitz, Vorsitzende, lic.iur. K. Balmer und Dr. F. Bollinger sowie der Obergerichtssekretär Dr. St. Jaissle

**Urteil vom 16. Dezember 2004**

in Sachen

**Staatsanwaltschaft des Kantons Zürich**, 8001 Zürich,

Anklägerin

vertreten durch Staatsanwalt lic.iur. Bürgisser

sowie

**Erben des K.**

Geschädigte

vertreten durch Rechtsanwalt lic. iur. Peter Bettoni, Schwarz Bettoni + Partner,  
Gertrudstrasse 1 / Erlenhof, Postfach 2322, 8401 Winterthur

gegen

**S.**

Angeklagter

amtlich verteidigt durch Rechtsanwalt lic. iur. Markus Peyer, Greiner Vögeli Peyer  
Felder Keller, Ankerstrasse 24, 8004 Zürich

betreffend

**vorsätzliche Tötung etc.**

## **Das Gericht zieht in Betracht:**

### **I. Sachverhalt**

#### **1. Anklagevorwürfe**

Der Angeklagte, welcher mit seinem BMW M3 am 4. Oktober 2000 in Winterthur unterwegs war, soll sich mit einem weiteren Automobilisten mit einem Ford Escort Cosworth 4x4 mit vier Insassen zunächst von Winterthur über die Zürcherstrasse eine Verfolgungsjagd Richtung Autobahn und von dort bis zur Raststätte Kempththal geliefert haben, wobei die zulässige signalisierte Höchstgeschwindigkeit zum Teil massiv überschritten wurde. Der Angeklagte sei dabei in geringem Abstand hinter dem Ford Cosworth 4x4 hinterher gefahren und habe versucht diesen zu überholen, was ihm aber nicht gelungen sei.

An der Autobahnraststätte Kempththal angekommen, habe der Angeklagte dem anderen Mitstreiter mit quietschenden Reifen und eingeschalteter Warnblinkanlage bedeutet, dass er das Rennen fortsetzen wolle, wobei der Fahrer des Ford Cosworth 4x4 darauf eingestiegen sei und den Angeklagten nach kurzer Zeit auf dem Rückweg nach Winterthur auf der Autobahn wieder überholt habe. In der Folge sei man mit weit übersetzter Geschwindigkeit Richtung Winterthur Töss gefahren und habe dabei ein Taxi in knappen Abstand überholt. Der Lenker des Ford Cosworth habe sich dann vor der Ausfahrt Winterthur Töss hinter einen ebenfalls die Ausfahrt benützenden Autolenker eingereiht und seine Geschwindigkeit auf 90 km/h reduziert und das Rennen abgebrochen.

Der Angeklagte habe dann auf Höhe der Sicherheitslinie, welche die Autobahnspuren von der Ausfahrt Töss trenne, den Ford Cosworth mit einer Geschwindigkeit von mindestens 170 km/h überholt. Dabei habe er einen gefährlich kleinen seitlichen Abstand eingehalten und den Lenker des Ford und seine drei Mitfahrer massiv gefährdet. Danach sei er über die Sperrfläche der Autobahnausfahrt Winterthur-Töss gefahren und habe im weiteren auch den vor dem Ford fahrenden Honda mit unverminderter Geschwindigkeit - auf der Sperrfläche fahrend - überholt, wobei er dessen Lenker auch massiv gefährdete.

Als der Angeklagte über die Kuppe der Ausfahrt Winterthur-Töss gefahren sei, habe er infolge der massiv überschätzten Geschwindigkeit die Kontrolle über das Fahrzeug verloren und sei - statt der leichten Linkskurve der Ausfahrt zu folgen - gerade aus gedriftet. Er sei dann zunächst mit dem rechten Strassenrand, der rechten Leitplanke und dann mit einem hinter der Leitplanke verankerten Beton-Kandelaber kollidiert, welcher durch den Aufprall des BMW M3 des Angeklagten gefällt worden sei. Das Fahrzeug sei dann über eine Distanz von 140 Metern weiter geschleudert, bis es vollständig zum Stillstand gekommen sei. Dabei sei das bereits schwer beschädigte Fahrzeug mehrfach mit der rechten und linken Leitplanke kollidiert und habe seine Drehrichtung noch mehrmals geändert.

Infolge dieses Unfalls erlitt der Beifahrer des Angeklagten schwerste Verletzungen, so unter anderem eine Eröffnung des Gehirnschädels mit Entleerung des Gehirn sowie diverse Knochenbrüche, weshalb er noch auf der Unfallstelle verstarb. Beide Insassen des BMW M3 waren nicht angegurtet.

....

#### 4. Beweiswürdigung

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

...

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

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

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

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

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

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

An diesen Schlüssen ändern die gegenteiligen Aussagen des Angeklagten, welcher normal von der Raststätte weggefahren sein will, nichts. Und wenn er

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

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

4.4.8. Vor allem aber konnten zwei unbeteiligte Fahrzeuglenker eindrückliche Angaben zur Geschwindigkeit des Angeklagten und I. auf diesem Streckenabschnitt zu Protokoll geben. Der Taxifahrer K. sprach von zwei schwarzen Fahrzeugen, die ihn in unheimlichem Tempo, das heisst mit ca. 180 bis 200 km/h in einem Abstand von höchstens 200 Metern überholt hätten, es habe sogar einen Windstoss gegeben, sie seien wahnsinnig schnell gefahren. Er werde oft mit 140 bis 150 km/h überholt, das sei nicht so wahnsinnig. Aber diese beiden Autos seien wirklich wahnsinnig schnell gefahren, das erlebe man nicht jeden Tag (Urk. 7/6).

Sein Beifahrer E. sprach ebenfalls von ca. 200 km/h, er sei aufgewacht, weil das Auto wegen des Luftdrucks durch die überholenden Autos geschüttelt worden sei, sie müssten eine Mega-Geschwindigkeit gehabt haben (Urk. 5/1 und Urk. 7/7). Dass es sich bei diesen beiden Autos um diejenigen des Angeklagten und Islamis gehandelt haben muss, steht aufgrund der Aussagen von Keller und Engler ohne jeden vernünftigen Zweifel fest (Urk. 7/6 S. 3; Urk. 7/7 S. 4).

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

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

Daraus aber folgt, dass wenigstens I. zu diesem Zeitpunkt vernünftig geworden ist, das Rennen abgebrochen hat und sich ab diesem Zeitpunkt nicht mehr verkehrswidrig verhalten hat.

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

4.5.3. Wie sich aus der von allen Beteiligten anerkannten Unfallrekonstruktion vom 6. Juli 2002 ergibt, hat der Angeklagte in der Folge auf der rechten Autobahnspur I. überholt, welcher seinerseits in der äussersten rechten Spur Richtung Ausfahrt gefahren ist. Nach Vollendung dieses Manövers ist der Angeklagte vor dem Signal "Ausfahrt "mit dem ganzen Fahrzeug über die Sperrfläche in die Autobahnausfahrt Winterthur-Töss eingefahren (vgl. Urk. 9; Fotoszenen B 1 bis B 4). Aufgrund der ohne Weiteres schlüssigen Berechnungen im Gutachten des Wissenschaftlichen Dienstes der Stadtpolizei Zürich, welche sich mit den Angaben der Auskunftspersonen und des Zeugen S. decken, kann seine Geschwindigkeit dabei nur unwesentlich unter 170 km/h betragen haben, wobei auch eine Geschwindigkeit von 200 km/h oder mehr möglich gewesen ist (Urk. 10 S. 18 und S. 24 ff.). Gleichzeitig hielt der Angeklagte aber auch einen gefährlich kleinen seitlichen Abstand von weniger als einem halben Meter ein (*"es war ziemlich knapp" ...."ich dachte, er knalle in mich hinein. Es war "huere knapp" ...."ich hatte Angst"*; so I. in Urk. 7/2 S. 7 und Urk. 7/3 S. 9/10; *"Der Abstand war sehr klein. Es hat ja auch nicht viel Platz dort"*; so V. in Urk. 7/9 S. 5; *"Er fuhr sehr nahe an der Mittelleitplanke an uns vorbei"*; so D. in Urk. 7/10 S. 3).

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

4.5.5. Damit ist gleichzeitig aber auch gesagt, dass die Darstellung des Angeklagten zu dieser Phase ebenfalls nicht glaubhaft ist.

Widerlegt ist zunächst seine Behauptung, dass er mit einer maximalen Geschwindigkeit von 100 bis 120 km/h an I. vorbeigefahren sei und dann - Gas gebend - S. in der Ausfahrt Töss "etwas zu schnell", mit etwa 150 km/h, auf der Sperrfläche überholt habe (Urk. 6/9 S. 6; Urk. 7/1 S. 3 und S. 7; Urk. 7/3 S. 9 und S. 10). Vielmehr ist aufgrund der gutachterlichen Erkenntnisse erstellt, dass der Angeklagte bereits I., dann aber auch S. mit einer Geschwindigkeit von nur unwesentlich unter 170 km/h überholt hat, wobei auch eine Geschwindigkeit von 200 km/h oder mehr nicht ausgeschlossen ist.

Es kann deshalb auch keine Rede davon sein, dass der Angeklagte nur an I. vorbeigefahren ist, weil dieser auf die rechte Spur gewechselt hat und möglicherweise langsamer gefahren ist (Urk. 7/1 S. 7). Vielmehr muss noch einmal darauf hingewiesen werden, dass I. im Rückspiegel beobachtet hat, dass der Angeklagte sehr schnell herangenaht ist (Urk. 7/2 S. 7), wie auch V. den Angeklagten "u hue-re schnell" von hinten heranfahren gesehen hat (Urk. 7/9 S. 4), wobei dieser gemäss Darstellung von D. und V. auch noch die Lichthupe betätigt hat. Zudem ist ein weiteres Mal darauf hinzuweisen, dass I. wegen des Autos vor ihm (S.) ein paar Mal gebremst hat, um den Angeklagten darauf aufmerksam zu machen, dass vor ihnen ein Auto sei, bzw. um ihm anzuzeigen, dass er keinen falschen Trick machen solle (Urk. 6/2 S. 11; Urk. 7/2 S. 7; Urk. 7/3 S. 9). Diese Bremsmanöver aber muss der Angeklagte ganz einfach gesehen haben. Er hat darauf jedoch nicht reagiert, sondern ist mit hoher Geschwindigkeit auf den langsamer fahrenden I. aufgeschlossen - wobei er ihm sein Herannahen noch mit der Lichthupe angekündigt hat - und hat diesen vor Beginn der Sperrfläche auf der rechten Autobahnspur fahrend überholt, worauf er unmittelbar vor I. über die Sperrfläche in die Ausfahrt Winterthur-Töss eingebogen ist (vgl. Urk. 9, Fotoszenen B/1 bis B/4).

Nicht glaubhaft ist aber auch, dass der Angeklagte erst kurz vor der Ausfahrt Töss gemerkt hat, dass er eigentlich nach rechts hätte fahren sollen. Seine Angaben dazu sind denn auch widersprüchlich ausgefallen. So führte er bei der Polizei aus, *"ich blieb in der Mitte und merkte kurz vor der Ausfahrt Töss, dass ich eigent-*



*lich nach rechts fahren sollte"* (Urk. 6/9 S. 6). Vor dem Untersuchungsrichter gab er dann zu Protokoll, *"ich überholte ihn nicht, nur damit ich vor ihm lag. Ich musste die Autobahn bei der Ausfahrt Winterthur-Töss verlassen. Ich überholte ihn nur, weil er an mir vorbeigefahren war"*. Auf Frage des Untersuchungsrichters, ob er ihn richtig verstanden habe, dass I. vor der Ausfahrt vor ihm gefahren sei, meinte dann der Angeklagte, *"er war etwa 300 Meter vor mir. Dann wechselte er auf die rechte Spur und wurde möglicherweise langsamer. Ich fuhr dann mit 100 bis 120 km/h an ihm vorbei und merkte nachher, dass ich die Autobahn bei der Ausfahrt Winterthur-Töss verlassen musste"* (Urk. 7/1 S. 7). Wieder anders ist dann seine Darstellung anlässlich der Konfrontationseinvernahme ausgefallen: *"Ich hatte gar nicht die Autobahn in Töss verlassen wollen. Aber der Verstorbene wünschte, dass ich dort die Autobahn verlassen würde, damit wir seinen Cousin abholen könnten"* (Urk. 7/3 S. 10). Heute führte der Angeklagte dazu aus, dass er eigentlich die Ausfahrt Wülflingen haben wollen, sich aber im letzten Moment entschieden habe, noch die Ausfahrt Töss zu nehmen, da der Verstorbene gemeint habe, dass sie noch den Cousin holen müssen (Prot. S. 20).

Vielmehr muss aufgrund des ganzen Ablaufs, ab der Einfahrt in die Zürcherstrasse, davon ausgegangen werden, dass der Angeklagte bewusst die Gelegenheit benutzt hat, um den langsamer werdenden I., mit dem er sich über eine längere Distanz - ab Winterthur konkludent, ab Raststätte Kempththal durch Einstellen der Warnblinkanlage vereinbart - ein eigentliches Rennen geliefert hat, endlich überholen zu können, nachdem er zuvor stets den Kürzeren gezogen hatte. Dies ergibt sich aus seinen abschätzigen Bemerkungen über das Auto von I. in Winterthur, aus seinem vorstehend geschilderten Fahrverhalten auf der Zürcherstrasse bis zur Raststätte Kempththal, aus seinem Verhalten vor der Wegfahrt von dieser Raststätte und schliesslich aus seinen letzten soeben geschilderten Fahrmanövern vor dem Unfall. Wenn jedenfalls die Anklageschrift festhält, dass der Angeklagte aufgrund seiner vorherigen Unterlegenheit in den Rennen in der letzten Phase nun alles daran gesetzt hat, seinem Freund (dem Verstorbenen), seinem Widersacher I. und dessen Begleitern gegenüber die Leistungskraft seines Wagens, seine fahrerische Überlegenheit und seinen Wagemut zu beweisen, um damit Eindruck zu schinden, so drängt sich dieser Schluss aufgrund aller Um-

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

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

## 6. Zusammenfassung

Zusammenfassend ist somit der in der Anklageschrift umschriebene Sachverhalt mit Ausnahme des Vorwurfs, dass der Angeklagte das Taxi von K. mit zu geringem Abstand überholt hat, erstellt.

### **III. Rechtliche Würdigung**

#### 1. Grobe Verletzung von Verkehrsregeln

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

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

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

*kreten Umstände* gegeben, wenn der Lenker die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten hat:

- auf der Autobahn um 35 km/h
- auf einer nicht richtungstrennten Autostrasse um 30 km/h
- ausserorts um 30 km/h
- innerorts um 25 km/h (BGE 123 II 37).

Wird also die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Autobahn um mehr als 35 km/h überschritten, sind die Voraussetzungen von Art. 90 Ziff. 2 SVG *ungeachtet der konkreten Umstände* erfüllt (BGE 122 IV 173). Eine solche deutliche Überschreitung der Grenze von 35 km/h hat das Bundesgericht bejaht bei einem Fahrzeuglenker, der auf der Autobahn die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h um 37 km/h überschritten hatte (BGE 118 IV 188; vgl. auch BGE 123 II 106 ff.); ebenso bei Fahrzeuglenkern, die auf der Autobahn die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h bzw. 80 km/h um 35 km/h überschritten hatten (BGE 123 II 39). Wird die Geschwindigkeit um wenig mehr als 30 km/h überschritten, sind die konkreten Umstände zu prüfen (BGE 122 IV 173).

Was nicht richtungstrennte Autostrassen betrifft, führte das Bundesgericht im Entscheid BGE 122 IV 177 aus, dass *ungeachtet der konkreten Umstände* eine grobe Verkehrsregelverletzung in objektiver Hinsicht bereits dann anzunehmen sei, wenn die Höchstgeschwindigkeit um mehr als 30 km/h überschritten sei, weil immer die Gefahr einer Frontalkollision bestehe. Günstige Verhältnisse wie auf der Autobahn seien auf nicht richtungstrennten Autostrassen gar nicht denkbar. Eine Überschreitung der Geschwindigkeit um 30 km/h oder mehr erfülle daher immer den Tatbestand von Art. 90 Ziff. 2 SVG.

Die gleiche Gefahr von tödlichen Frontalkollisionen besteht aber auch auf Ausserortsstrecken. Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit ist mit 80 km/h zwar tiefer als auf Autostrassen mit 100 km/h. Ausserortsstrassen sind aber in der Regel schmaler, sodass die Toleranz bei einer Abweichung der Spur geringer ist. Im Gegensatz zu Autostrassen muss etwa auch mit Fussgängern und Velofahrern gerechnet werden, wie auch in Betracht zu ziehen ist, dass vermehrt Tiere überraschend auf die Fahrbahn rennen, was zu verhängnisvollen Reaktionen führen

kann. Bei einer Bremsausgangsgeschwindigkeit von 110 km/h hat das Fahrzeug immer noch eine Geschwindigkeit von 85.6 km/h, wenn derjenige, welcher aus 80 km/h gebremst hat, bereits stillsteht. Aus diesen Gründen ergibt sich, dass derjenige, welcher ausserorts die Geschwindigkeit von 80 km/h um 30 km/h überschreitet, mindestens die gleiche - wenn nicht noch grössere - Gefahrenerhöhung schafft, als derjenige, welcher auf einer nicht richtungsgetrenten Autostrasse die Geschwindigkeit von 100 km/h um 30 km/h überschreitet (vgl. Boll, Grobe Verkehrsregelverletzung, Davos 1999, S. 33). In BGE 124 II 259 (= Pra 87 Nr. 144 E. 2c) legte das Bundesgericht die Limite ausserorts fest und entschied, dass bei einer Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h um 30 km/h oder mehr der Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung *ungeachtet der konkreten Umstände* objektiv immer erfüllt ist. Schon in BGE 121 IV 230 wurde eine Geschwindigkeitsüberschreitung ausserorts um 43 km/h als grobe Verkehrsregelverletzung qualifiziert. Wie schon in Bezug auf Autobahnen und Autostrassen ausgeführt, geht das Bundesgericht bei Geschwindigkeitsüberschreitungen im Bereich von 30 km/h und mehr von grober Fahrlässigkeit aus (BGE 122 IV 178 E. 2 ff.). Wer die allgemeine Höchstgeschwindigkeit ausserorts um mindestens 30 km/h überschreitet, erfüllt deshalb immer regelmässig auch den subjektiven Tatbestand von Art. 90 Ziff. 2 SVG.

Was schliesslich die Geschwindigkeitsüberschreitungen innerorts betrifft, so kann auf die Entscheide BGE 123 II 41, BGE 124 II 99 und BGE 124 II 259 verwiesen werden. Das Bundesgericht kam zum Schluss, dass in Anbetracht der gegenüber einer Autobahn erheblich abweichenden Gefahrenlage wiederum *ungeachtet der konkreten Umstände* objektiv eine grobe Verkehrsregelverletzung vorliege, wenn die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um 25 km/h oder mehr überschritten sei. Liegt eine solche Geschwindigkeitsüberschreitung vor, ist sie mindestens grobfahrlässig erfolgt, weshalb der subjektive Tatbestand regelmässig zu bejahen ist (vgl. BGE 123 II 41). Ein Ausnahme kommt nur in Betracht, wenn der Lenker aus nachvollziehbaren Gründen meinte, er befinde sich nicht oder nicht mehr im Innerortsbereich (BGE 124 II 101 E. 2c.; 123 II 41).

Diese vorstehend wiedergegebene Rechtsprechung hat das Bundesgericht in einem neuesten Entscheid (Urteil 6S.99/2004 vom 25. August 2004) bestätigt.

1.3. Art. 34 Abs. 4 SVG bestimmt, dass namentlich beim Hintereinanderfahren gegenüber allen Strassenbenützern ein ausreichender Abstand zu wahren ist. Art. 12 Abs. 1 VRV konkretisiert, dass der Abstand des nachfolgenden Fahrzeugführers dann ausreichend ist, wenn dieser auch bei überraschendem Bremsen des vorausfahrenden Lenkers rechtzeitig halten kann. Insbesondere gilt, dass der Nachfolgende jederzeit mit einer Vollbremsung des Vorausfahrenden rechnen muss. Deshalb ist immer ein genügender Abstand einzuhalten (BGE 115 IV 251). Als Faustregel für den ausreichenden Abstand hat sich der "halbe Tacho" etabliert, also die Zahl der gefahrenen Geschwindigkeit geteilt durch zwei in Metern. Das bedeutet etwa, dass bei 50 km/h ein Abstand von rund 25 Metern zum vorderen Fahrzeug einzuhalten ist (vgl. Boll, Grobe Verkehrsregelverletzung, Davos 1999, S. 55; Giger, Strassenverkehrsgesetz, Zürich 2002, S. 107). Bei einem objektiv zu geringen Abstand sind die subjektiven Voraussetzungen einer groben Verkehrsregelverletzung praktisch immer erfüllt, weil jeder Fahrzeuglenker die Faustformel kennt oder kennen muss, dass auf trockener und ebener Fahrbahn zwischen Personenwagen ein Abstand von mindestens halb so vielen Metern einzuhalten ist, als die Geschwindigkeit in Kilometern beträgt (Boll, a.a.O., S. 59).

Zur Frage, wie klein beim Überholen ein seitlicher Abstand in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit sein muss, damit objektiv von einer schweren Verkehrsregelverletzung auszugehen ist, äussern sich Literatur und Judikatur nicht. Dennoch kann keinem Zweifel unterliegen, dass bei hohen Geschwindigkeiten ein massiv zu kleiner seitlicher Abstand die enorme Gefahr eines schweren Unfalls mit schwersten Verletzungs- oder Todesfolgen schafft. Die Situation ist durchaus vergleichbar mit einem krass zu kleinen Abstand beim Wiedereinbiegen nach einem Überholvorgang (vgl. dazu Boll, a.a.O., S. 85; BGE 99 IV 279 ff.).

1.4. Schliesslich verlangt Art. 31 Abs. 1 SVG, dass der Fahrzeugführer das Fahrzeug ständig so beherrschen muss, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann. Voraussetzungen für die vom Gesetz geforderte Beherrschung des Fahrzeuges sind neben der bereits in Art. 29 SVG behandelten Betriebs-

cherheit des Fahrzeugs die Fahrfähigkeit (Fahrtüchtigkeit) des Fahrers, die Aufmerksamkeit im Verkehr und das Fehlen von Faktoren (Mitfahrer, Ladung und dgl.), die den Führer beim Erfüllen seiner Pflichten behindern und stören (Giger, a.a.O., S. 90/91). Die wohl wichtigste Voraussetzung zur Beherrschung des Fahrzeugs ist die Aufmerksamkeit, welche der Führer der Strasse und dem Verkehr zu widmen hat (Art. 3 Abs. 1 VRV). Dazu gehört die Berücksichtigung der eigenen Geschwindigkeit, derjenigen der anderen Verkehrsteilnehmer sowie auch der Windverhältnisse. Mangelnde Aufmerksamkeit ist mit Abstand der häufigste Unfallgrund und oft auch die wahre Ursache von Unfällen, die laut Statistik wegen Vortrittsverletzung, unvorsichtigen Überholens oder ungenügendem Abstand geschehen sein sollen (Giger, a.a.O., S. 92).

1.5. Aufgrund des vorstehenden Beweisergebnisses steht bezüglich Anklageziffer 1. fest, dass der Angeklagte auf der Zürcherstrasse innerorts, Höhe "Brühleck" bis zur Autobahnüberführung Zürcherstrasse, statt der erlaubten 50 km/h mit 70 km/h bis 100 km/h gefahren ist. Damit ist gemäss der Formel von Boll (a.a.O., S. 48), welche sich auf Art. 55 Abs. 2 VTS abstützt, von Geschwindigkeiten zwischen 59 km/h und 86 km/h auszugehen. Der Angeklagte hat somit die innerorts geltende Höchstgeschwindigkeit wenigstens zeitweise um deutlich mehr als 25 km/h überschritten, was eine derart gravierende Überschreitung darstellt, dass ungeachtet der konkreten Umstände grundsätzlich Grobfahrlässigkeit anzunehmen (im konkreten Fall hat der Angeklagte sogar vorsätzlich gehandelt) und demnach der subjektive Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung regelmässig zu bejahen ist.

Ebenfalls erstellt ist, dass der Angeklagte jeweils dicht zum Wagen von I. aufgeschlossen ist, um ihn überholen zu können, sodass der Abstand zwischen den beiden Fahrzeugen weit unter dem notwendigen Sicherheitsabstand (halber Tacho) zu liegen gekommen ist. Dies hat er im vollen Bewusstsein, somit vorsätzlich getan, weshalb auch diesbezüglich der Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung sowohl in objektiver wie subjektiver Hinsicht erfüllt ist.

Weiter wirft die Anklageschrift dem Angeklagten auch Nichtbeherrschen des Fahrzeugs (Mangelnde Aufmerksamkeit für Strasse und Verkehr) im Sinne von

Art. 31 Abs. 1 SVG und Art. 3 Abs. 1 VRV vor. Konkret sei die Aufmerksamkeit der beiden Autolenker, welche sich mit dieser Fahrweise auf der Zürcherstrasse innerorts ein privates Autorennen geliefert hätten, so sehr auf die gegenseitige Rennaktivität gerichtet gewesen, dass sie kaum auf den übrigen Verkehr hätten achten können. Aus diesem Grunde wie auch wegen der massiv überhöhten Geschwindigkeiten und den dadurch überproportional verlängerten Bremswegen hätten sie eine grosse Gefahr für Leib und Leben nicht nur für unbeteiligte Verkehrsteilnehmer geschaffen, sondern auch für die in ihren Autos sitzenden Mitfahrer, welche schon durch kleinste Fahrfehler der beiden Lenker hätten zu Schaden kommen können. Auch damit habe er eine grobe Verletzung der Verkehrsregeln begangen.

Für eine Verurteilung auch wegen Verletzung von Art. 31 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 3 Abs. 1 VRV bleibt jedoch kein Raum. Die Gefahr für Leib und Leben anderer Verkehrsteilnehmer hat der Angeklagte bereits durch die massive Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und die Einhaltung eines zu geringen Abstandes geschaffen, insofern konsumieren diese beiden Tatbestände die mangelnde Aufmerksamkeit. Von einem zusätzlichen Nichtbeherrschen des Fahrzeuges könnte nur dann gesprochen werden, wenn sich die Fahrweise des Angeklagte in einem Unfall manifestiert hätte.

1.6.1. Was Anklageziffer 2. betrifft, ist erstellt, dass der Angeklagte ab der Autobahnüberwerfung bis zur Einfahrt in die A1 (gesetzlich erlaubte Höchstgeschwindigkeit 80 km/h) mit ca. 100 bis 110 km/h gefahren hat. Damit ist gemäss der Formel von Boll (a.a.O., S. 48) von Geschwindigkeiten zwischen 86 und 95 km/h auszugehen. Der Angeklagte hat somit die ausserorts geltende Höchstgeschwindigkeit um nicht mehr als 30 km/h überschritten, womit ihm eine grobe Verkehrsregelverletzung nicht nachgewiesen werden kann (eine einfache Verkehrsregelverletzung wäre verjährt). Etwas anderes als die Geschwindigkeitsüberschreitung wird dem Angeklagten auf diesem Streckenabschnitt in der Anklage nicht vorgeworfen, das in Winterthur konkludent begonnene Rennen hat sich in dieser Phase darauf beschränkt, dass der Angeklagte und I. hintereinander hergefahren sind, wenn auch mit zu hohen Geschwindigkeiten.



Damit lässt sich aber eine Verurteilung wegen mangelnder Aufmerksamkeit ebenfalls nicht begründen, es kann dazu auch auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen werden.

1.6.2. Ab der Einfahrt in die A1 bis zur Raststätte Kempththal (gesetzlich erlaubte Höchstgeschwindigkeit 120 km/h) ist von Geschwindigkeiten zwischen 150 km/h und 160 km/h auszugehen. Damit ergeben sich nach der Formel von Boll (a.a.O., S. 48) massgebende Geschwindigkeiten zwischen 131 km/h und 140 km/h. Der Angeklagte hat somit die auf Autobahnen geltende Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h nicht um 35 km/h und mehr überschritten, womit ihm eine grobe Verkehrsregelverletzung nicht nachgewiesen werden kann, eine einfache Verletzung der Verkehrsregeln wäre wiederum verjährt. Etwas anderes als die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird dem Angeklagten wiederum nicht vorgeworfen, vor allem haben die vom Angeklagten auf diesem Streckenabschnitt geschilderten Überholmanöver (vgl. Urk. 6/9 S. 4) keine Aufnahme in die Anklage gefunden, wie auch die Darstellung von I., sie hätten sich dabei eine Art Rennen geliefert, der Angeklagte habe ihn überholen wollen, und er habe dann jeweils Gas gegeben (Urk. 7/3 S. 6), nicht berücksichtigt worden ist.

Damit entfällt aber auch der Vorwurf der mangelnden Aufmerksamkeit im Sinne von Art. 31 Abs. 1 SVG.

1.7.1. Bezüglich Anklageziffer 3. steht zwar fest, dass der Angeklagte - wie ihm in der Anklage vorgeworfen wird - bis kurz vor der Ausfahrt Winterthur-Töss mit mindestens 160 km/h gefahren ist. Nachdem sich auch dieser Vorwurf allein auf die Aussagen der Beteiligten abstützt, muss ihm wiederum der Toleranzabzug gemäss der bekannten Formel (vgl. Boll. a.a.O., S. 48) zugestanden werden, was zu einer massgebenden Geschwindigkeit von 140 km/h führt. Damit kann dem Angeklagten auch auf diesem Streckenabschnitt keine grobe Verletzung der Verkehrsregeln, begangen durch Nichteinhalten der gesetzlichen Höchstgeschwindigkeit und mangelnde Aufmerksamkeit, vorgeworfen werden.

Was den Vorwurf betrifft, er habe mit zu geringem seitlichen Abstand das Taxi von K. überholt, lässt sich wie vorne dargelegt (vorne, Ziff. 4.4.9.) der Sachverhalt nicht erstellen.

1.7.2. Aufgrund der schlüssigen Feststellungen im Gutachten des Wissenschaftlichen Dienstes der Stadtpolizei Zürich ist aber ohne jeden Zweifel erstellt, dass der Angeklagte sowohl I. wie S. mit mindestens 170 km/h überholt hat. Diesbezüglich stützt sich der Anklagevorwurf somit nicht nur auf die Aussagen der Beteiligten, womit dem Angeklagte kein Toleranzabzug zugebilligt werden kann. Er hat somit die auf Autobahnen (120 km/h; Überholmanöver I.) bzw. der Autobahnausfahrt Winterthur-Töss (100 km/h; Überholmanöver S.) geltenden Höchstgeschwindigkeiten um deutlich mehr als 35 km/h bzw. 30 km/h überschritten und damit den objektiven wie subjektiven Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung erfüllt.

1.7.3. Kein Zweifel besteht auch, dass der Angeklagte sowohl I. wie S. mit einem angesichts seiner Geschwindigkeit gefährlich kleinen seitlichen Abstand überholt und damit beide Fahrzeuglenker konkret und erheblich gefährdet hat, hätte doch bereits in diesem Zeitpunkt eine kleine falsche Lenkbewegung genügt und es wäre zu einem schweren Unfall gekommen. Auch mit diesem Verhalten hat er objektiv wie subjektiv eine grobe Verkehrsregelverletzung begangen.

1.8. Zusammenfassend ist der Angeklagte somit der mehrfachen groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Ziff. 2 SVG in Verbindung mit Art. 27 Abs. 1 SVG und Art. 22 Abs. 1 SSV, mit Art. 32 Abs. 1 und Abs. 2 SVG und Art. 4a Abs. 1 lit. a, b und d VRV sowie mit Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 12 Abs. 1 VRV schuldig zu sprechen (Anklageziffern 1. und 3.).

Von den Vorwürfen der mehrfachen groben Verletzungen der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 31 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 3 Abs. 1 VRV und vom Vorwurf der groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Ziff. 2 SVG in Verbindung mit Art. 27 Abs. 1 SVG und Art. 22 Abs. 1 SSV, mit Art. 32 Abs. 1 und Abs. 2 SVG und Art. 4a Abs. 1 lit. a, b und d VRV gemäss Anklageziffer 2. ist er jedoch freizusprechen.

## 2. Vorsätzliche Tötung

2.1. Der vorsätzlichen Tötung im Sinne von Art. 111 StGB macht sich schuldig, wer den Tod eines Menschen herbeiführt, ohne dass die besonderen, qualifizierenden oder privilegierenden Voraussetzungen der nachfolgenden Bestimmungen (vor allem Art. 112 StGB [Mord], Art. 113 StGB [Totschlag]) erfüllt sind. Art. 111 StGB, die Norm, welche die vorsätzliche Tötung erfasst, stellt sich als eigentliches Grunddelikt dar, als *lex generalis*. Er ist charakterisiert durch das Fehlen von spezifischen Tatbestandsmerkmalen und setzt "lediglich" die vorsätzliche Verursachung des Todes eines Menschen voraus (Trechsel, Kommentar Strafgesetzbuch, 2.A., Zürich 1997, N 1 zu Art. 111 StGB). Art. 111 StGB kommt damit nur dann zur Anwendung, wenn keine der besonderen Voraussetzungen der nachfolgenden Artikel (Art. 112 ff. StGB) zutrifft.

Nachdem auf den hier zu beurteilenden Sachverhalt weder Mord im Sinne von Art. 112 StGB noch Totschlag im Sinne von Art. 113 StGB zur Diskussion stehen können, erübrigen sich zu dieser Abgrenzung weitere Ausführungen.

2.2. Subjektiv wird verlangt, dass der Täter mit Wissen und Wollen handelt (Art. 18 Abs. 2 StGB), wobei Eventualvorsatz genügt.

2.2.1. Der Vorsatz erfordert auf der Wissensseite ein aktuelles Wissen um die Tatumstände (für Einzelheiten vgl. Guido Jenny, Basler Kommentar, Strafgesetzbuch I, Art. 18 StGB N. 21; Günter Stratenwerth, Schweizerisches Strafrecht, Allg. Teil I, 2. Aufl., Bern 1996, § 9 N. 71 f.). Bei Delikten, die den Eintritt eines Erfolges erfordern, gehört zur Wissensseite des Vorsatzes eine Vorstellung über den Zusammenhang zwischen dem eigenen Handeln und dem Erfolg. Der Vorsatz bezieht sich nicht nur auf Tatumstände, deren Vorhandensein oder Eintreten der Täter für sicher hält. Er kann sich auch auf solche erstrecken, deren Vorhandensein oder Eintreten er nur für möglich hält (BGE 125 IV 242 E. 3c S. 251; 103 IV 65 E. I.2 S. 67 f.; vgl. schon BGE 69 IV 75 E. 5 S. 79 f.; Jenny, a.a.O., Art.18 StGB N. 22; Stratenwerth, a.a.O., § 9 N. 73).

2.2.2. Neben dem Wissen um die reale Möglichkeit der Tatbestandserfüllung verlangt der Vorsatz auch den Willen, den Tatbestand zu verwirklichen. Der Täter muss sich gegen das rechtlich geschützte Gut entscheiden (Stratenwerth, a.a.O., § 9 N. 58 f.; Schönke/Schröder/Sternberg-Lieben, Strafgesetzbuch, Kommentar, 26. Aufl., 2001, § 15 N. 89). Dieser Wille ist gegeben, wenn die Verwirklichung des Tatbestandes das eigentliche Handlungsziel des Täters ist oder ihm als eine notwendige Voraussetzung zur Erreichung seines Zieles erscheint. Dasselbe gilt, wenn die Verwirklichung des Tatbestandes für den Täter eine notwendige Nebenfolge darstellt, mag sie ihm auch gleichgültig oder gar unerwünscht sein (Jenny, a.a.O., Art. 18 StGB N. 39 f./42; Stratenwerth, a.a.O., § 9 N. 93 ff.).

Neben diesem direkten Vorsatz erfasst Art. 18 Abs. 2 StGB auch den Eventualvorsatz. Hier strebt der Täter den Erfolg nicht an, sondern weiss lediglich, dass dieser möglicherweise mit der willentlich vollzogenen Handlung verbunden ist. Die Rechtsprechung bejaht Eventualvorsatz, wenn der Täter den Eintritt des Erfolgs bzw. die Tatbestandsverwirklichung für möglich hält, aber dennoch handelt, weil er den Erfolg für den Fall seines Eintritts in Kauf nimmt, sich mit ihm abfindet, mag er ihm auch unerwünscht sein ([BGE 125 IV 242 E. 3c S. 251](#); [121 IV 249 E. 3a/aa](#); [119 IV 1 E. 5a](#), je mit Hinweisen).

2.2.3. Die Abgrenzung zwischen Eventualvorsatz und bewusster Fahrlässigkeit kann im Einzelfall schwierig sein (vgl. Stratenwerth, a.a.O., § 9 N. 61; Claus Roxin, Strafrecht, Allgemeiner Teil, Bd. I, 3. Aufl., 1997, § 12 N. 27). Sowohl der eventualvorsätzlich als auch der fahrlässig handelnde Täter wissen um die Möglichkeit oder das Risiko der Tatbestandsverwirklichung. Hinsichtlich der Wissensseite stimmen somit beide Erscheinungsformen des subjektiven Tatbestandes überein. Unterschiede bestehen jedoch beim Willensmoment.

Der bewusst fahrlässig handelnde Täter vertraut (aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit) darauf, dass der von ihm als möglich vorausgesehene Erfolg nicht eintrete, sich das Risiko der Tatbestandserfüllung mithin nicht verwirklichen werde. Das gilt selbst für den Täter, der sich leichtfertig bzw. frivol ([BGE 69 IV 75 E. 5 a.E. S. 80](#)) über die Möglichkeit der Tatbestandserfüllung hinwegsetzt und mit der Einstellung handelt, es werde schon nichts passieren.

Demgegenüber nimmt der eventualvorsätzlich handelnde Täter den Eintritt des als möglich erkannten Erfolgs ernst, rechnet mit ihm und findet sich mit ihm ab. Wer den Erfolg derart in Kauf nimmt, "will" ihn im Sinne von Art. 18 Abs. 2 StGB. Nicht erforderlich ist, dass der Täter den Erfolg "billigt" (eingehend [BGE 96 IV 99](#) S. 101; [103 IV 65](#) E I.2 S. 68; Stratenwerth, a.a.O., § 9 N. 104).

2.2.4. Für den Nachweis des Vorsatzes kann sich der Richter - soweit der Täter nicht geständig ist - regelmässig nur auf äusserlich feststellbare Indizien und auf Erfahrungsregeln stützen, die ihm Rückschlüsse von den äusseren Umständen auf die innere Einstellung des Täters erlauben. Nach der Rechtsprechung darf er vom Wissen des Täters auf den Willen schliessen, wenn sich dem Täter die Verwirklichung der Gefahr als so wahrscheinlich aufdrängt, dass die Bereitschaft, sie als Folge hinzunehmen, vernünftigerweise nur als Inkaufnahme des Erfolges ausgelegt werden kann ([BGE 109 IV 140](#) mit Hinweisen; so schon [BGE 69 IV 75](#) E. 5 S. 80; Jenny, a.a.O., Art. 18 StGB N. 48/53; Stratenwerth, a.a.O., § 9 N. 61/101 ff.).

Zu den äusseren Umständen, aus denen der Schluss gezogen werden kann, der Täter habe die Tatbestandsverwirklichung in Kauf genommen, zählt die Rechtsprechung unter anderem auch die Grösse des dem Täter bekannten Risikos der Tatbestandsverwirklichung und die Schwere der Sorgfaltspflichtverletzung. Je grösser die Wahrscheinlichkeit der Tatbestandsverwirklichung ist und je schwerer die Sorgfaltspflichtverletzung wiegt, desto näher liegt die tatsächliche Schlussfolgerung, der Täter habe die Tatbestandsverwirklichung in Kauf genommen ([BGE 125 IV 242](#) E. 3c S. 252; [119 IV 1](#) E. 5a). Zu den relevanten Umständen können aber auch die Beweggründe des Täters und die Art der Tathandlung gehören ([BGE 125 IV 242](#) E. 3c S. 252 mit Hinweisen). Der Schluss, der Täter habe die Tatbestandsverwirklichung in Kauf genommen, darf aber jedenfalls nicht allein aus der Tatsache gezogen werden, dass sich dieser des Risikos der Tatbestandsverwirklichung bewusst war und dennoch handelte. Denn dieses Wissen um das Risiko der Tatbestandsverwirklichung wird - wie ausgeführt - auch bei der bewussten Fahrlässigkeit vorausgesetzt (so zuletzt zusammengefasst in [BGE 130 IV 58](#) ff.).

2.3. Im Entscheid BGE 130 IV 58 ff. musste das Bundesgericht einen ähnlichen Sachverhalt beurteilen. Dort lieferten sich die beiden Beschwerdeführer ein eigentliches Rennen, in dessen Verlauf sie mit 120 bis 140 km/h eng hintereinander bzw. teilweise nebeneinander in ein Dorf fuhren. Als der Beschwerdeführer 1 gegen Ende des Überholmanövers vor einer unübersichtlichen Linkskurve auf die rechte Fahrspur einzuschwenken begann, verlor er die Herrschaft über seinen Wagen und geriet ins Schleudern. Sein Auto drehte sich um die eigene Achse und kollidierte mehrfach mit einer Mauer an der linken Strassenseite. Schliesslich erfasste das Fahrzeug auf dem Trottoir zwei jugendliche Fussgänger und verletzte sie tödlich.

Das Bundesgericht hat den vorinstanzlichen Schuldspruch (vorsätzliche Tötung) gegenüber beiden Beschwerdeführern geschützt. Es hat beim Beschwerdeführer 1 erwogen, dass das Wissenselement zweifellos erfüllt sei. Die Wahrscheinlichkeit eines schweren Verkehrsunfalls sei aufgrund der örtlichen Situation und seiner Fahrweise derart hoch gewesen, dass er sie spätestens im Zeitpunkt des Überholmanövers habe erkennen müssen. Aus dem ganzen Ablauf des Geschehens ergebe sich, dass das primäre Ziel des Beschwerdeführers 1 gewesen sei, dem Rivalen die eigene fahrerische Überlegenheit zu beweisen und um keinen Preis das Gesicht zu verlieren. Diesem habe er selbst die eigene Sicherheit und diejenige seiner Mitfahrer untergeordnet. Dadurch, dass er sich durch nichts habe abbringen lassen, das Überholmanöver bis zuletzt durchzuziehen, habe er zum Ausdruck gebracht, dass ihm der als möglich erkannte Erfolg völlig gleichgültig gewesen sei, womit auch das Willenselement des Vorsatzes erfüllt sei.

Den zweiten Automobilisten, den Beschwerdeführer 2 hat das Bundesgericht als Mittäter eingestuft. Er erscheine bei diesem Geschehen als Hauptbeteiligter, auch wenn er den Unfall nicht direkt verursacht habe. Sein Tatbeitrag liege darin, dass er sich überhaupt am Rennen beteiligt habe, vor allem aber darin, dass er im Zeitpunkt, als der Beschwerdeführer 1 vor der Ortschaft zu einem Überholmanöver angesetzt habe, seine Fahrt mit gleichbleibender, massiv überhöhter Geschwindigkeit bis in den Innerortsbereich fortgesetzt habe. Insofern gelte für ihn dasselbe wie für den Beschwerdeführer 1. Auch der Beschwerdefüh-

rer 2 habe offensichtlich sein Bestreben, um jeden Preis als Gewinner aus der Auseinandersetzung hervorzugehen, über alles gestellt und die Gefahr eines drohenden Unfalls beiseite geschoben. Daraus lasse sich nur schliessen, dass er es ebenfalls "drauf ankommen" lassen habe und ihm alles andere als der Ausgang des Rennens vollkommen gleichgültig gewesen sei.

2.4. Vorweg ist festzuhalten, dass die Staatsanwaltschaft zu Recht gegen I. keine Anklage wegen vorsätzlicher Tötung erhoben hat. I. hat das Rennen bei der Ausfahrt Töss abgebrochen, nachdem er auf den vor ihm fahrenden S. aufgeschlossen ist und deshalb seine Geschwindigkeit auf das zulässige Mass reduziert hat. Zudem hat er durch mehrmaliges Betätigen des Bremspedals dem ihm nachfolgenden Angeklagten signalisiert, dass vor ihm ein Auto sei bzw. um ihm anzuzeigen, dass er keine falschen Tricks machen solle (vgl. vorne, Ziff. II. 4.5.1.). I. hat sich somit ab diesem Zeitpunkt völlig verkehrskonform verhalten, den Unfall hat allein der Angeklagten zu verantworten.

2.5.1. Was nun den Vorsatz beim Angeklagten betrifft, ist das Wissenselement erfüllt. Der Angeklagte hat sich zunächst in Winterthur abschätzig über das Auto von I. geäußert und in der Folge bereits auf der Zürcherstrasse innerorts damit begonnen, diesem - nachdem er auf ihn aufgeschlossen war - seinen vermeintlich besseren und stärkeren BMW M3 und seine fahrerische Überlegenheit zu präsentieren. Mit hochdrehenden Motoren - der Zeuge K. glaubte an Rallyefahrzeuge - jagten der Angeklagte und I. durch die Zürcherstrasse, der Angeklagte in geringem Abstand und seitlich leicht versetzt hinter I. Überholversuche des Angeklagten wurden von I. pariert. Ab der Raststätte Kempththal wurde dann dieses in Winterthur noch nicht ausdrücklich abgesprochene Autorennen (*"Ja. Blijerim und ich machten ein Rennen"*; so I. in Urk. 6/2 S. 10), welches auch von den Mitfahrern im Ford Escort Cosworth als solches gedeutet worden ist, fortgesetzt. Ab diesem Zeitpunkt muss von einer eigentlichen Absprache zwischen den Kontrahenten gesprochen werden. Nachdem sie bei der Raststätte angekommen waren, brach I. sein Vorhaben ab, eigentlich etwas trinken zu wollen, nachdem er gesehen hatte, wie der Angeklagte mit heulendem Motor und quietschenden Reifen weiterfahren wollte, ihm somit zu erkennen gegeben hatte, dass die Sache

für ihn noch nicht erledigt war. Das Einstellen des Warnblinkers im BMW M3 und das Betätigen der Lichthupe durch I., waren gewissermassen der Startschuss für die Fortsetzung. Die wohl etwas besseren Leistungswerte seines Ford Escort Cosworth ausnutzend, überholte I. sehr bald den Angeklagten, welcher in der Folge leicht distanziert wurde. In hohem Tempo überholten die beiden Fahrzeuge danach das Taxi von K., dessen Fahrgast E. sogar aufgeweckt wurde, weil das Taxi durchgeschüttelt worden war. Etwa einen Kilometer vor der Ausfahrt Winterthur-Töss reduzierte I. seine Geschwindigkeit auf das zulässige Mass, weil er auf S. aufgefahren war, welcher ungefähr mit 90 km/h auf der rechten, zur Ausfahrt führenden Spur unterwegs war, und reihte sich hinter diesem ein. Durch mehrmaliges Betätigen des Bremspedals hatte er dabei dem Angeklagten noch zu erkennen gegeben, dass er auf ein anderes Fahrzeug aufgeschlossen war und dieser keine Tricks machen solle. Diesen Hinweis ignorierend, sah der Angeklagte endlich die Gelegenheit gekommen, seine vorher erlittenen Niederlagen zu kompensieren und es dem langsamer fahrenden I. zu zeigen, wobei er diesem sein Herankommen sogar noch mit der Lichthupe angekündigt hatte, wohl um auf sich aufmerksam zu machen.

Mit 170 km/h bis 200 km/h oder mehr fuhr der Angeklagte in knappem Abstand an I. vorbei und danach über die Sperrfläche in die Ausfuhrspur, wo er mit derselben Geschwindigkeit auch noch den sich bereits auf der Rampe befindlichen S. überholte, wobei er dazu wiederum die Sperrfläche benutzte und einen gleich knappen seitlichen Abstand einhielt. Folge dieses Fahrmanövers war, dass der Angeklagte nach der Kuppe die Kontrolle über sein Fahrzeug verlor und sein Beifahrer getötet wurde. Wie bereits erwähnt war der Unfall gemäss Gutachten bei einer Eingangsgeschwindigkeit beim Beginn der Driftspur von mindestens 170 km/h bis über 200 km/h nicht vermeidbar (Urk. 10 S. 22 und S. 26).

2.5.2. Der Angeklagte hat seine Ortskenntnisse mit Bezug auf die Autobahnausfahrt Winterthur-Töss als nicht schlecht bezeichnet, er wusste auch, dass man nicht mit zu hoher Geschwindigkeit in eine Autobahnausfahrt fahren sollte, *"man muss vorsichtig sein, weil man nie weiss, was kommt"* (Urk. 7/1). Am 5. Mai



2004 führte er sogar ausdrücklich aus, dass er die Strasse gekannt habe und sicher gewesen sei dort durchzukommen (Urk. 7/19 S. 3). Auch heute wiederholte er mehrmals, dass er sich sicher gewesen sei, die Kurve noch zu erwischen (Prot. S. 21 ff.). Er musste aber, als er zum Überholen I. und vor allem S. ansetzte, damit rechnen, dass er bei einer Geschwindigkeit von 170 km/h oder mehr eine der Kuppe folgende Kurve - mehr als bis zur Kuppe war die Strasse für ihn nicht einsehbar (vgl. Urk. 9, Fotobogen B1, B2, B3, C1 und C2) - wegen der auftretenden Fliehkräfte nicht mehr ohne Verlust der Herrschaft über sein Fahrzeug würde befahren können. Die Folgen einer derart halsbrecherischen Fahrweise sind aber auch sonst jedem Fahrzeuglenker ohne wenn und aber bekannt. Die Wahrscheinlichkeit eines Verkehrsunfalls war aufgrund der örtlichen Situation und der Fahrweise des Angeklagten derart gross, dass er sie spätestens im Zeitpunkt seiner Überholmanöver wenigstens nur möglich gehalten hat bzw. erkannt haben musste, dass ihm somit die wesentlichen Umstände im Sinne eines Begleitwissens mitbewusst waren (vgl. Trechsel, Kurzkommentar, Art. 18 N 4; BGE 125 IV 253). Das Wissensmoment des Vorsatzes ist somit erfüllt.

2.6. Was das Bundesgericht im Entscheid BGE 130 IV 158 ff. zum Willenselement des Vorsatzes ausgeführt hat, muss aber auch hier Anwendung finden. Die konkreten Umstände haben es dem Angeklagten nicht mehr erlaubt, ernsthaft darauf zu vertrauen, er werde den als möglich erkannten Erfolg durch seine Fahrgeschicklichkeit vermeiden können. Wer im Rahmen eines fahrerischen Kräftemessens mit 170 km/h bis 200 km/h oder mehr in eine Autobahnausfahrt einfährt (signalisierte Höchstgeschwindigkeit 100 km/h), deren Verlauf vorliegend zudem nur bis zur Kuppe einsehbar war, kann gar nicht anders, als den Deliktserfolg ernstlich in Rechnung zu stellen. Er lässt es offensichtlich "drauf ankommen" (vgl. Roxin, a.a.O., § 12 N. 27 a.E.). Der Angeklagte hat sich daher mit seiner Fahrweise für die mögliche Rechtsgüterverletzung entschieden. Denn die Wahrscheinlichkeit des Erfolgseintritts musste sich ihm als so gross aufdrängen, dass der Umstand, dass er - anstatt seine Fahrt wie I. abzubremsen und das Rennen aufzugeben - noch zu einem Überholmanöver angesetzt hat, nicht anders denn als Inkaufnahme des als möglich erkannten Erfolgs ausgelegt werden kann. Seine Fahrweise hat dem Angeklagten mit anderen Worten nurmehr die Hoffnung er-

laubt, die Sache werde glimpflich ausgehen. Er musste es letztlich Glück oder Zufall überlassen, ob sich die Gefahr verwirklichen werde oder nicht. Die blosser Hoffnung auf das Ausbleiben des tatbestandsmässigen Erfolgs schliesst eine Inkaufnahme im Sinne eventualvorsätzlicher Tatbegehung anders als das - auch bloss leichtsinnige - Vertrauen jedoch nicht aus. Es bedeutet lediglich, dass der Erfolgseintritt als solcher unerwünscht ist (BGE 125 IV 242 E. 3f S. 254; vgl. auch Roxin, a.a.O., § 12 N. 27).

Zwar drohte der Angeklagte durch sein gewagtes Fahrverhalten selbst zum Opfer zu werden. Man wird daher einem Autofahrer bei einer riskanten Fahrweise, z.B. bei einem waghalsigen Überholmanöver, auch wenn ihm die möglichen Folgen bewusst sind und er auf sie gar ausdrücklich hingewiesen worden ist, in der Regel zugestehen, dass er - wenn auch oftmals rational nicht begründbar - leichtfertig darauf vertrauen wird, es werde schon nicht zu einem Unfall kommen. Die Annahme, der Fahrzeuglenker habe sich gegen das Rechtsgut entschieden und nicht mehr im Sinne der bewussten Fahrlässigkeit auf einen guten Ausgang vertraut, darf daher nicht leichtthin getroffen werden (Roxin, a.a.O., § 12 N. 23; Schönke/Schröder/Cramer/Sternberg-Lieben, a.a.O., § 15 N. 75). Aus diesem Grund hat ein nicht publizierte Entscheidung des Bundesgerichts, in welchem es die Verurteilung eines Fahrzeuglenkers wegen eventualvorsätzlicher Tötung schützte, der mit seinem Lamborghini nachts auf der Autobahn mit einer Geschwindigkeit von mindestens 240 km/h auf ein auf der Fahrbahn liegendes Unfallauto aufgefahren war und dabei zwei Personen tödlich verletzt hatte, Anlass zu Kritik gegeben (Urteil des Kassationshofs Str. 61/86 vom 6. Oktober 1986, auszugsweise zit. Bei Hans Schultz, Rechtsprechung und Praxis zum Strassenverkehrsrecht in den Jahren 1983-1987, Bern 1990, S. 92 ff.; vgl. die Kritik bei Schultz, a.a.O., S. 94 f.; Jean-Pierre Guignard, Note sur l'arrêt X., JdT 1988 IV S. 131 ff.). Der in jenem Entscheid zu Grunde liegende Sachverhalt unterscheidet sich von demjenigen im vorliegenden Fall (wie auch im Entscheid BGE 130 IV 58 ff.) jedoch wesentlich, so dass sich weitere Erörterungen hiezu erübrigen.

Im zu beurteilenden Fall kann das Verhalten des Angeklagten jedenfalls nicht mehr als bloss verantwortungslose, riskante Fahrweise bzw. als unverant-

wortlicher Leichtsinn gewürdigt werden. Aus dem ganzen Ablauf des Geschehens, der gegenseitigen Anstachelung der beiden Fahrzeuglenker auf der Zürcherstrasse, der vereinbarten Fortsetzung des Rennens bei der Raststätte Kempththal, dessen tatsächlicher Weiterführung auf der A1 Richtung Winterthur und den geschilderten Überholmanövern des Angeklagten vor bzw. in der Ausfahrt Winterthur-Töss ergibt sich, dass dessen primäres Ziel war, dem Rivalen die eigene fahrerische Überlegenheit und die Stärke seines Fahrzeuges zu beweisen. Offensichtlich wollte er um keinen Preis das Gesicht verlieren und als Sieger aus dem Rennen hervorgehen. Dieses Ziel hat er höher bewertet als die drohenden Folgen, mithin als den Tod seines Mitfahrers. Diesem Ziel hat er selbst die eigene Sicherheit untergeordnet. Dadurch, dass er sich durch nichts davon abbringen liess, das Überholmanöver bis zuletzt durchzuziehen, hat er zum Ausdruck gebracht, dass ihm der als möglich erkannte Erfolg völlig gleichgültig war. Dass er dabei keine sichere Voraussicht des genauen Geschehensablaufes hatte, ändert daran nichts. Es genügt, wenn der Täter die Tatbestandsverwirklichung ernsthaft und tatsächlich für möglich hält (Stratenwerth, a.a.O., § 9 N. 73). Dies ist hier, wie sich aus den vorstehenden Erwägungen ergibt, ohne weiteres zu bejahen.

Somit ist auch das Willenselement des Vorsatzes erfüllt.

2.7. Zusammenfassend ist der Angeklagte somit der eventual-vorsätzlichen Tötung im Sinne von Art. 111 StGB schuldig zu sprechen.

#### **IV. Sanktionen**

Der Angeklagte wurde mit einer Zuchthausstrafe von 5 Jahren und 3 Monaten als Zusatzstrafe zu der mit Urteil des Einzelrichters in Strafsachen des Bezirkes Zürich vom 13. März 2003 ausgefallten Strafe von 3 Monaten Gefängnis bestraft. Es wurde zudem eine ambulante Massnahme des Angeklagten ohne Aufschub des Strafvollzugs angeordnet.

