

Bezirksgericht Zürich

7. Abteilung



Geschäfts-Nr.: DG240145-L / UB

Mitwirkend: Vizepräsident lic. iur. Ch. Benninger als Vorsitzender,
Richter lic. iur. B. Bloch, Richterin lic. iur. C. Dogwiler-Coray sowie
Gerichtsschreiber MLaw R. Hendriks

Urteil vom 14. März 2025
(begründete Ausfertigung)

in Sachen

Staatsanwaltschaft Limmattal/Albis,

Anklägerin

gegen

A._____,

Beschuldigter

amtlich verteidigt durch Rechtsanwalt lic. iur. X._____

betreffend **qualifiziert grobe Verletzung der Verkehrsregeln**

Anklage:

Die Anklageschrift der Staatsanwaltschaft Limmattal/Albis vom 20. September 2024 (act. 18) ist diesem Urteil beigeheftet.

An der Hauptverhandlung anwesende Parteien:

(Prot. S. 5)

Der Beschuldigte persönlich in Begleitung seines amtlichen Verteidigers,
Rechtsanwalt lic. iur. X. _____;

Staatsanwalt lic. iur. B. _____ als Vertreter der Anklagebehörde.

Anträge der Anklagebehörde:

(act. 27 S. 1)

- "1. Der Beschuldigte A. _____ sei schuldig zu sprechen im Sinne der Anklageschrift.
2. Er sei zu bestrafen mit einer Freiheitsstrafe von 20 Monaten sowie mit einer Busse von CHF 2'000.00.
3. Die erstandene Haft sei an die Freiheitsstrafe anzurechnen.
4. Es sei der bedingte Vollzug der Freiheitsstrafe unter Ansetzung einer Probezeit von 2 Jahren zu gewähren.
5. Es sei eine Ersatzfreiheitsstrafe von 20 Tagen bei schuldhafter Nichtbezahlung der Busse festzusetzen.
6. Das beschlagnahmte Airbag-Steuergerät und das Infotainment-system seien dem Beschuldigten herauszugeben.
7. Es seien die Kosten inkl. der Gebühr für das Vorverfahren von CHF 16'160.65 dem Beschuldigten aufzuerlegen."

Anträge der amtlichen Verteidigung:

(act. 31 S. 1)

- "1. Es sei A. _____ von Schuld und Strafe freizusprechen.
2. Es sei A. _____ Schadenersatz in der Höhe von CHF 3'243.– und Genugtuung für die erlittene Haft von einem Tag in der Höhe von CHF 200.– zuzusprechen.
3. Unter entsprechender Kosten- und Entschädigungsfolge (zzgl. MWST)."

Erwägungen:

I. Prozessuales

1. Nach durchgeführter Untersuchung erhob die Staatsanwaltschaft Limmat-Albis mit Anklageschrift vom 20. September 2024 (act. 18) beim hiesigen Gericht Anklage gegen den Beschuldigten wegen qualifiziert grober Verletzung der Verkehrsregeln.
2. Mit Verfügung vom 27. Januar 2025 wurden die Parteien zur Hauptverhandlung auf den 13. März 2025 vorgeladen und es wurde eine 20-tägige Frist angesetzt, um Beweisanträge zu stellen und zu begründen (act. 20). Weder innert Frist noch anlässlich der Hauptverhandlung gingen Beweisanträge ein.
3. Die Hauptverhandlung wurde hierorts am 13. März 2025 ordnungsgemäss durchgeführt (Prot. S. 5 ff.). Nach erfolgter Beratung am 14. März 2025 wurde das Urteil den Parteien am 19. März 2025 mündlich eröffnet und schriftlich im Dispositiv übergeben. Zudem wurden die Parteien auf das Vorliegen von zwei Minderheitsmeinungen gemäss § 124 GOG zur rechtlichen Würdigung bzw. zum Strafmass hingewiesen (Prot. S. 36 ff.; act. 35 und act. 40).

II. Sachverhalt

1. Anklagevorwurf

- 1.1 Die Staatsanwaltschaft wirft dem Beschuldigten den in der diesem Urteil beigehefteten Anklageschrift umschriebenen Sachverhalt vor. Anlässlich der Hauptverhandlung erklärte die Staatsanwaltschaft, den Anklagesachverhalt insofern zu modifizieren, dass der Beschuldigte im Fahrmodus Race und nicht – wie in der Anklageschrift festgehalten – im Fahrmodus Sport Plus gefahren sei. Die Verteidigung führte in ihrer Stellungnahme aus, dass diese Änderung der Anklage vorliegend keinen Einfluss habe (Prot. S. 6). Aufgrund der Geringfügigkeit der Modifikation und der Gewährung des rechtlichen Gehörs erweist sich das Immutabilitäts-

prinzip als gewahrt. Somit wird dem Beschuldigten zusammengefasst vorgeworfen, am 14. Oktober 2021 um ca. 23:50 Uhr auf der C.____-strasse seinen 610 PS starken Mercedes AMG E 63 S im Fahrmodus Race, welcher für das Fahren auf einer Rennstrecke ausgelegt sei, mit Heckantrieb und deaktiviertem ESP gelenkt und einen Unfall mit Sachschaden sowie das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten und Toten verursacht zu haben.

1.2 Konkret sei der Beschuldigte an der Kreuzung C.____-/D.____-strasse auf der linken Fahrspur Richtung Zürich gefahren und habe am Rotlicht links neben dem auf der mittleren Fahrspur ebenfalls Richtung Zürich wartenden Taxi VW Passat, gelenkt durch den Taxichauffeur E.____, gehalten. Als die Ampel auf Grün gewechselt habe, habe der Beschuldigte wissentlich und willentlich innerorts aus dem Stillstand heraus über den Fussgängerstreifen und über die Kreuzung maximal beschleunigt, indem er mit 100% Gaspedalstellung die maximale Fahrzeugleistung abgerufen habe und bis auf eine Geschwindigkeit von rund 68 km/h [sic], während der Taxichauffeur ebenfalls beschleunigt habe. Dadurch habe der [sic] die zulässige und signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um rund 18 km/h überschritten. Dies habe der Beschuldigte ohne Notwendigkeit und in prahlerischer Art und Weise getan, lediglich um das Taxi noch vor dem baustellenbedingten Abbau der linken Fahrspur zu überholen und sich noch vor dem Taxi auf der mittleren Fahrspur einordnen zu können (act. 18 S. 2).

Durch das maximale Beschleunigen mit dem Hochleistungsfahrzeug mit Heckantrieb und deaktiviertem ESP habe der Beschuldigte die hinteren Antriebsräder zum Durchdrehen und das Fahrzeug ins Driften gebracht, worauf das Fahrzeugheck ausgebrochen sei, das Fahrzeug vor dem Taxi über die mittlere und über die rechte Fahrspur und über die rechte Velospur geschleudert sei, sich dabei um die eigene Achse gedreht habe und auf das rechte Trottoir geschleudert sei. Dabei habe das Fahrzeug vier Pfosten mit einer Absperrkette umrasiert und sei auf dem Trottoir heftig mit einem parkierten PS [sic] Smart kollidierte. Dadurch sei der PW Smart und die Hausfassade beschädigt worden. Dabei habe der Beschuldigte Reifenabriebspuren über eine Strecke von rund 80 Metern hinterlassen, wobei es lediglich aus Zufall nicht zu einer Kollision mit dem Taxi gekommen sei (act. 18 S. 2).

Mit seiner Fahrweise habe der Beschuldigte zumindest billigend in Kauf genommen, dass auf Grund der extrem starken Motorenleistung mit diesen Fahrzeugeinstellungen die Antriebsräder durchdrehen und dass das Fahrzeug ins Schlingern und Driften komme und dass in der Folge das Heck ausbreche und es [sic] einem Unfall komme. Weiter habe der Beschuldigte durch das derart massive Beschleunigen auf einer öffentlichen, nicht abgesperrten Strasse mit dem 610 PS starken PW Mercedes AMG E 63 S im Fahrmodus Race mit deaktiviertem ESP wissentlich und willentlich das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern in Kauf genommen, da andere Verkehrsteilnehmer – insbesondere auch Fussgänger und Fahrradfahrer – nicht mit einer derartigen Fahrweise rechnen und es bei solchen Fahrmanövern im Kreuzungsbereich zu Fehleinschätzungen und Fehlreaktionen und in der Folge zu schweren Verkehrsunfällen mit Schwerverletzten und Toten kommen könne, wobei er den Taxichauffeur E._____ konkret gefährdet habe (act. 18 S. 3).

2. Allgemeine Grundsätze der Sachverhaltsdarstellung

2.1 Das Gericht legt seinem Urteil denjenigen Sachverhalt zugrunde, den es nach seiner freien, aus der Hauptverhandlung und den Untersuchungsakten geschöpften Überzeugung als verwirklicht erachtet (Art. 10 Abs. 2 StPO). Eine strafrechtliche Verurteilung kann nur erfolgen, wenn die Schuld des Beschuldigten mit hinreichender Sicherheit erwiesen ist. Es darf namentlich kein vernünftiger Zweifel darüber bestehen, dass sich der dem Beschuldigten in der Anklageschrift vorgeworfene Tatbestand tatsächlich verwirklicht hat. Dies bedingt, dass das Gericht eine persönliche Gewissheit erhält. Nicht ausreichend ist, wenn die vorliegenden Beweise objektiv klar auf eine Schuld des Beschuldigten hindeuten, das Gericht aber persönlich nicht zu überzeugen vermögen. Allfällige abstrakte theoretische Zweifel sind dabei jedoch nicht massgebend, weil solche immer möglich sind und absolute Gewissheit nicht verlangt werden kann. Es muss ausreichen, wenn vernünftige Zweifel an der Schuld des Beschuldigten ausgeschlossen werden können (vgl. BSK StPO-TOPHINKE Art. 10 N 58 ff.).

2.2 Gemäss dem aus Art. 32 Abs. 1 BV fliessenden und in Art. 6 Ziff. 2 EMRK sowie in Art. 10 Abs. 1 StPO verankerten Grundsatz der Unschuldsvermutung ist

bis zum gesetzlichen Nachweis der Schuld zu vermuten, dass die einer strafbaren Handlung beschuldigte Person unschuldig ist (BGE 127 I 38 E. 2a m.w.H.; Urteil des OGer ZH SB180079 vom 18. Oktober 2018 E. II.3.4.1). Als Teilgehalt der Unschuldsvermutung gilt sodann der Grundsatz *in dubio pro reo*, wonach im Zweifel von der für den Beschuldigten günstigeren Sachlage auszugehen ist (Art. 10 Abs. 3 StPO; BSK StPO-TOPHINKE Art. 10 N 75). Die blossе Wahrscheinlichkeit vermag einen Schuldspruch nämlich nicht zu begründen. Nur wenn sich das Gericht nach Erschöpfung aller Erkenntnisquellen weder von der Existenz noch von der Nichtexistenz der beweisbedürftigen Tatsachen zu überzeugen vermag, kommt der den Beschuldigten begünstigende Grundsatz *in dubio pro reo* zur Anwendung. Hat das Gericht also erhebliche und nicht zu unterdrückende Zweifel – d.h. solche, die sich nach der objektiven Sachlage aufdrängen –, so muss es den Beschuldigten freisprechen (BSK StPO-TOPHINKE Art. 10 N 61).

3. Standpunkt des Beschuldigten und Beweismittel

3.1 Der Beschuldigte gesteht ein, den anklagegegenständlichen Mercedes zum Tatzeitpunkt gelenkt und vor der Kreuzung C.____-/D.____-strasse den Fahrmodus von Allrad- auf Heckantrieb umgeschaltet zu haben, wobei er angab, nicht sicher zu wissen, ob das ESP ausgeschaltet gewesen sei (Prot. S. 18; act. 31 Rz. 1; act. 3/1 F/A 26 und F/A 31; act. 3/2 F/A 20 ff.). Weiter räumt er ein, das Fahrzeug nach Umschalten der Ampel auf Grün beschleunigt zu haben und in der Folge die Kontrolle über das Fahrzeug verloren und die in der Anklage umschriebene Kollision verursacht zu haben (Prot. S. 18 ff.; act. 3/1 F/A 26 ff.; act. 3/2 F/A 24 ff.). Dabei stellt er sich zusammengefasst auf den Standpunkt, dass er die Spur aufgrund einer Baustelle habe wechseln müssen, was er an der Ampel noch nicht realisiert habe (Prot. S. 20). Er habe die Fahrbahnsituation falsch eingeschätzt und nicht bemerkt, dass seine Fahrspur wegen einer Baustelle in Kürze in die Fahrspur des Taxifahrers münden würde (act. 31 Rz. 1). Es sei nicht sein Ziel gewesen, auf irgendeine Art und Weise zu gefährden (Prot. S. 21). Er habe die Spur gewechselt, damit genau nichts passiere. Ansonsten wäre er in die Baustelle gefahren (Prot. S. 24 und S. 20).

3.2 Die Erstellung des Anklagesachverhalts kann sich vorliegend nebst den Aussagen des Beschuldigten (act. 3/1-4 und Prot. S. 17 ff.) im Wesentlichen auf die Einvernahmen des Taxifahrers E._____ (act. 4/1+2), die Fotodokumentation (act. 6/2) und den Situationsplan der Stadtpolizei Zürich (act. 5/2), den Analysebericht betreffend die Auswertung des Airbagsteuergeräts des Herstellers Continental vom 7. Mai 2024 (act. 8/10) sowie die Betriebsanleitung des Mercedes AMG (act. 9/1-3 und act. 28) stützen. Im Recht liegt zudem ein pharmakologisch-toxikologisches Gutachten des Instituts für Rechtsmedizin vom 26. Oktober 2021, aus dem hervorgeht, dass keine Hinweise auf fahrfähigkeitsrelevante Fremdstoffe bestehen (act. 10/4 S. 3).

4. Beweiswürdigung

4.1 Vorliegend ist unbestritten und ohne Weiteres erstellt, dass der Beschuldigte zum angeklagten Zeitpunkt mit seinem Mercedes an der Kreuzung C._____-/D._____-strasse auf der linken Fahrspur Richtung Zürich fuhr und am Rotlicht links neben dem auf der mittleren Fahrspur wartenden und durch E._____ gelenkten Taxi hielt. Zur Diskussion Anlass gibt hingegen, in welchem Fahrmodus der Beschuldigte fuhr und ob das ESP deaktiviert war. Der Beschuldigte erklärte von Anfang an, den Fahrmodus an der Ampel von Allrad- auf Heckantrieb umgeschaltet zu haben. Eine eingehendere Charakterisierung oder Bezeichnung des Modus gab er von sich aus allerdings nicht. Vielmehr sprach er davon, nicht zu wissen, was der Modus auslöse, und daher auch nicht sagen zu können, ob das ESP ausgeschaltet gewesen sei (act. 3/1 F/A 75 ff.; Prot. S. 18). Zwar bejahte er an der staatsanwaltschaftlichen Hafteinvernahme vom 15. Oktober 2021 die Frage, ob er auf das Fahrprogramm Race umgestellt habe. Er habe dies getan, um auf den Heckantrieb umzustellen. Das gehe nur im Race-Modus (act. 3/2 F/A 20 f.). Danach gefragt, was beim Umstellen auf den Race-Modus mit dem ESP passiere, antwortete der Beschuldigte: "Ausgeschaltet" (act. 3/2 F/A 23). Anlässlich der Hauptverhandlung brachte der Beschuldigte hingegen erneut vor, nicht zu 100% sagen zu können, ob das ESP ausgeschaltet gewesen sei. Er habe den Modus – so wie er ihm einmal beschrieben worden sei – von Allrad- auf Heckantrieb umgeschaltet (Prot. S. 18).

Die Staatsanwaltschaft brachte zunächst das Fahren im Fahrmodus Sport Plus zur Anklage (act. 18) und erklärte dann anlässlich der Hauptverhandlung, die Anklageschrift so zu ändern, dass der Fahrmodus Sport Plus durch Race ersetzt werde (Prot. S. 6). Im Rahmen des zweiten Parteivortrags gab sie zudem an, dass zwischen dem Fahrmodus Race und der Funktion Race Start differenziert werden müsse (Prot. S. 31 f.), wobei sie im ersten Parteivortrag teilweise selbst vom "RACE Start Modus" sprach (act. 27 S. 3). Somit scheint auch für die Staatsanwaltschaft nicht gänzlich klar zu sein, in welchem Fahrmodus der Beschuldigte das Fahrzeug lenkte. Laut der von der Staatsanwaltschaft eingereichten Betriebsanleitung Mercedes AMG bestehen die folgenden Fahrprogramme: Individual, Sport Plus, Sport, Comfort und Eco. Ein Fahrprogramm bzw. ein Fahrmodus Race wird nicht erwähnt (act. 9/3 S. 175; act. 28 S. 175). Erwähnt wird bloss der Race Start, für welchen eine Zusatzanleitung bestehe (act. 9/3 S. 164; act. 28 S. 164). Ein Fahrprogramm Race wird einzig auf dem Ausdruck einer nicht näher gekennzeichneten Internetseite erwähnt, wonach ein Drift Mode im Fahrprogramm Race über die Schaltpaddles aktiviert werden könne, sofern das ESP deaktiviert sei und das Getriebe sich im manuellen Modus befinde (act. 9/1 S. 1 f.). Näher wird das Fahrprogramm nicht charakterisiert, allerdings impliziert die Beschreibung des Drift Mode, dass das ESP im Fahrprogramm Race nicht automatisch deaktiviert ist, sondern deaktiviert werden muss, um den Drift Mode aktivieren zu können. Auch im Fahrprogramm Sport Plus ist das ESP nicht automatisch (vollständig) deaktiviert. Gemäss der Betriebsanleitung wechselt das ESP beim Fahrprogramm Sport Plus in den Modus ESP-Sport Plus, das die fahrzeugeigenen Unter- und Übersteuerungseigenschaften betont und eine aktivere Fahrweise ermöglicht (act. 9/3 S. 201; act. 28 S. 201). Dementsprechend lässt sich allein aus dem Fahrmodus nicht darauf schliessen, dass das ESP deaktiviert war, unabhängig davon, ob ein Fahren im Fahrmodus Race oder im Fahrmodus Sport Plus angenommen wird.

Als weiteres objektives Beweismittel liegt der Analysebericht zur Auswertung des Airbagsteuergeräts des Herstellers Continental vom 7. Mai 2024 im Recht. Dieser enthält tabellarische Darstellungen der "Pre-Crash-Daten", wobei im Feld "ESP aktiv" jeweils "n/a", d.h. not available vermerkt ist (act. 8/10 S. 5, S. 7 und S. 9). Somit ist davon auszugehen, dass die entsprechenden Daten "*nicht verfügbar*" sind. Die

Staatsanwaltschaft argumentiert, dass genau dieser Umstand für die Deaktivierung des ESP spreche. Es gebe in dieser Spalte keine Aufzeichnung, weil das ESP deaktiviert gewesen sei und der Sensor nicht habe reagieren müssen (Prot. S. 31). Doch diese Schlussfolgerung lässt sich anhand des Analyseberichts nicht nachvollziehen. Aus dem Bericht selbst geht nicht hervor, aus welchem Grund die Daten nicht verfügbar sind, weshalb auch dieser die Deaktivierung des ESP nicht zweifelsfrei belegt. Folglich lässt sich aufgrund der Akten weder rechtsgenüglich erstellen, dass der Beschuldigte im Fahrmodus Race fuhr noch dass das ESP deaktiviert war. Erstellt werden kann, dass der Beschuldigte an der Ampel an der Kreuzung C.____-/D.____-strasse den Fahrmodus wechselte, um von Allrad auf Heckantrieb umzuschalten. Dabei kann offenbleiben, ob er auf den Fahrmodus Race oder Sport Plus umschaltete. Jedenfalls muss in Nachachtung des Grundsatzes *in dubio pro reo* zugunsten des Beschuldigten davon ausgegangen werden, dass das ESP in diesem Fahrmodus nicht (vollständig) deaktiviert war, sondern lediglich in einen Modus wechselte, in dem die Stabilitätskontrolle nur noch eingeschränkt greift, wie es etwa im Modus ESP-Sport Plus der Fall ist. Im Übrigen lässt sich auch nicht erstellen, dass der Beschuldigte den Fahrmodus bereits vor der Ampel wechselte, wie es die Chronologie der ersten beiden Absätze des Anklagesachverhalts nahelegen scheint (vgl. act. 18 S. 2).

4.2 Weiter ist unbestritten und erstellt, dass der Beschuldigte das Fahrzeug nach Umschalten der Ampel auf Grün beschleunigte sowie dass hernach das Heck ausbrach, er die Kontrolle über das Fahrzeug verlor, das Fahrzeug über die mittlere und rechte Fahrspur und über die rechte Velospur schleuderte und die in der Anklage umschriebene Kollision verursachte. Auch stellt der Beschuldigte nicht in Abrede, dass es ihm darum ging, sich vor dem baustellenbedingten Abbau der linken Fahrspur vor dem Taxi auf der mittleren Fahrspur einordnen zu können (act. 31 Rz. 1). Dabei sei es ihm jedoch nicht darum gegangen, den Taxifahrer in prahlerischer Art und Weise zu überholen, sondern er habe die Fahrbahnsituation falsch eingeschätzt und den Heckantrieb unterschätzt (act. 31 Rz. 1; act. 3/1 F/A 31; act. 3/2 F/A 24; Prot. S. 18 f.). Strittig ist zudem, ob er mit 100% Gaspedalstellung die maximale Fahrzeugleistung abrief und bis auf eine Geschwindigkeit von rund 68 km/h beschleunigte und damit die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um rund

18 km/h überschritt. Die Aussagen des Beschuldigten sind diesbezüglich inkonsistent. Anlässlich der polizeilichen Einvernahme vom 15. Oktober 2021 gab er an, dass er das Gaspedal beim Beschleunigen zur Hälfte nach unten gedrückt habe (act. 3/1 F/A 35) sowie das Heck bei einer Geschwindigkeit von 20 bis 30 km/h ausgebrochen (act. 3/1 F/A 51) und das Fahrzeug mit ca. 10 bis 20 km/h mit der Kettenabschränkung kollidiert sei (act. 3/1 F/A 53). Anlässlich der staatsanwaltlichen Hafteinvernahme vom 15. Oktober 2021 erklärte er dann, das Gaspedal zwischen der Hälfte bis Dreiviertel runtergedrückt zu haben (act. 3/2 F/A 24). Schliesslich gab er anlässlich der Einvernahme an der Hauptverhandlung an, das Gaspedal etwas fester hinuntergedrückt zu haben (Prot. S. 19), wobei er sich nicht darauf konzentriert habe, ob er 50 oder 60 km/h fahre. Er habe die Spur wechseln müssen, da er ansonsten in eine Baustelle hineingefahren wäre (Prot. S. 20).

Die Anklage stützt sich auf den Analysebericht Continental vom 7. Mai 2024. Diesem zufolge habe die Gaspedalstellung 5 bis 1.5 Sekunden vor dem ersten Unfallereignis 100%, 1 Sekunde vor dem Ereignis 94% und 0.5 Sekunden vor dem Ereignis 0 betragen. In der letzten halben Sekunde vor dem Ereignis habe das Fahrzeug auf eine Geschwindigkeit von 68 km/h beschleunigt und im Zeitpunkt des Ereignisses habe die Geschwindigkeit 53 km/h betragen (act. 8/10). Die Verteidigung argumentiert, dass zur Erstellung des Sachverhalts nicht auf den Analysebericht abgestellt werden könne, da gemäss diesem die Richtigkeit der darin enthaltenen Daten vom Airbagsteuergerät nicht habe sichergestellt werden können (act. 31 Rz. 9; Prot. S. 33). Die Staatsanwaltschaft entgegnet, dass dieser Hinweis im Analysebericht lediglich bedeute, dass das Airbagsteuergerät keine Überprüfung der Daten vornehme. Das Airbagsteuergerät empfangen die Daten mittels des Verbindungstools CAN von anderen Sensoren im Fahrzeug und übernehme sie eins zu eins (Prot. S. 30 f.). Tatsächlich geht aus dem Analysebericht hervor, dass die Richtigkeit der "Pre-Crash-Daten" vom Airbagsteuergerät nicht habe sichergestellt werden können, da die Informationen über CAN empfangen worden seien (act. 8/10 S. 5, S. 7 und S. 9). Dies wirft Fragen zur Zuverlässigkeit der im Airbagsteuergerät gespeicherten Daten auf und relativiert dementsprechend den Beweiswert des Analyseberichts, was im Rahmen der Beweiswürdigung zu berücksichtigen ist.

Nebst den Aussagen des Beschuldigten und dem Analysebericht Continental liegen die Aussagen des Taxifahrers E._____ im Recht. Dieser gab anlässlich der polizeilichen Einvernahme vom 15. Oktober 2021 an, dass der Unfallverursacher mit quietschenden Reifen und übersetzter Geschwindigkeit losgefahren sei (act. 4/1 F/A 6 und F/A 13). Anlässlich der staatsanwaltschaftlichen Zeugeneinvernahme vom 29. August 2024 erklärte er allerdings, dass der Unfallverursacher normal bzw. etwas schneller als er losgefahren sei (act. 4/2 F/A 13, F/A 15 und F/A 18). Damit konfrontiert, dass er bei der Polizei ausgesagt habe, der Unfallverursacher habe sehr schnell beschleunigt, ihn überholt und sei sofort ins Schleudern gekommen, erklärte der Zeuge, dies vergessen zu haben (act. 4/2 F/A 19). Dementsprechend lässt sich mangels weiterer belastender Beweismittel aufgrund der Zweifel am Beweiswert des Analyseberichts nicht rechtsgenüglich erstellen, dass der Beschuldigte beim Beschleunigen mit 100% Gaspedalstellung die maximale Fahrzeugleistung abrief, sondern nur – wie von ihm eingeräumt –, dass er das Gaspedal zumindest zu Dreivierteln runterdrückte (vgl. act. 3/2 F/A 24). Auch lässt sich nicht erstellen, dass der Beschuldigte 18 km/h zu schnell fuhr. Dies ist aber nicht weiter erheblich, da vorliegend nicht die Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, sondern das Nichtbeherrschen des Fahrzeugs im Vordergrund steht. Damit kann letztlich offenbleiben, ob und inwieweit der Beschuldigte die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h überschritt. Schliesslich muss zugunsten des Beschuldigten davon ausgegangen werden, dass er nicht in prahlerischer Art und Weise agierte, sondern beim Beschleunigen den Heckantrieb unterschätzte.

4.3 Darüber hinaus ist zweifelhaft, ob der Beschuldigte den Taxifahrer E._____ konkret gefährdete. Weder in der polizeilichen noch in der staatsanwaltschaftlichen Einvernahme sprach E._____ davon, dass die Wahrscheinlichkeit oder nahe Möglichkeit einer Kollision mit dem Beschuldigten bestanden hätte (vgl. act. 4/1+2). Zwar sagte E._____ anlässlich der Einvernahme vom 15. Oktober 2021 aus, dass der Beschuldigte ihn überholt und sofort ins Schleudern gekommen sei (act. 4/1 F/A 13). Diesbezüglich wurde er jedoch nicht näher befragt und an der staatsanwaltschaftlichen Zeugeneinvernahme vom 29. August 2024 konnte er sich daran nicht mehr erinnern (act. 4/2 F/A 19). Auch blieb E._____ nach der Kollision des Beschuldigten nicht vor Ort, sondern entfernte sich, nachdem der Beschuldigte ihm

gesagt habe, dass er keine Hilfe benötige (act. 4/1 F/A 22). Dies erscheint zumindest ungewöhnlich, wenn man davon ausgeht, dass es beinahe zu einer Kollision mit E._____ gekommen sein soll. Vor diesem Hintergrund erscheint es zwar möglich, dass der Beschuldigte E._____ konkret gefährdete. Dies lässt sich jedoch nicht rechtsgenüglich erstellen.

4.4 Zusammengefasst lässt sich erstellen, dass der Beschuldigte mit seinem Mercedes am Rotlicht an der Kreuzung C._____-/D._____-strasse auf der linken Fahrspur neben dem Taxi von E._____ hielt und in einen Fahrmodus wechselte, in dem der Heckantrieb aktiviert wird und das ESP nur noch eingeschränkt greift. Nach Umschalten der Ampel auf Grün beschleunigte er das Fahrzeug, wobei er das Gaspedal zumindest zu Dreivierteln runterdrückte. Dabei unterschätzte er den Heckantrieb. Als er aufgrund des baustellenbedingten Abbaus der linken Fahrspur versuchte, sich vor dem Taxi auf der mittleren Fahrspur einzuordnen, verlor er die Kontrolle über das Fahrzeug und das Fahrzeug schleuderte über die mittlere und rechte Fahrspur und über die rechte Velospur. Dabei drehte sich das Fahrzeug um die eigene Achse und schleuderte auf das rechte Trottoir, wobei es vier Pfosten mit einer Absperrkette umrasierte und auf dem Trottoir heftig mit einem parkierten PW Smart kollidierte. Inwiefern dem Beschuldigten Wissen und Willen namentlich betreffend das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern nachgewiesen werden kann, ist im Rahmen der rechtlichen Würdigung zu prüfen.

III. Rechtliche Würdigung

1. Die Staatsanwaltschaft würdigt das Verhalten des Beschuldigten in rechtlicher Hinsicht als qualifiziert grobe Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 3 SVG in Verbindung mit Art. 31 Abs. 1 SVG, Art. 32 Abs. 1 und 2 SVG, Art. 34 Abs. 3 SVG, Art. 35 Abs. 2 und 3 SVG, Art. 4 Abs. 1 VRV, Art. 4a Abs. 1 lit. a VRV, Art. 10 Abs. 1 und 2 VRV. Anlässlich der Hauptverhandlung verzichtete sie darauf, die Verletzung der in der Anklage aufgeführten Bestimmungen betreffend die Vermeidung von Belästigungen (Art. 42 Abs. 1 SVG und Art. 33 lit. b und c VRV) geltend zu machen (Prot. S. 24 f.). Da es sich dabei nicht um elementare

Verkehrsregeln handelt und allfällige dadurch erfasste Übertretungen bereits verjährt sind (vgl. Art. 109 StGB), ist darauf nicht weiter einzugehen.

2. Gemäss Art. 90 Abs. 3 SVG wird bestraft, wer durch vorsätzliche Verletzung elementarer Verkehrsregeln das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern eingeht, namentlich durch besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, waghalsiges Überholen oder Teilnahme an einem nicht bewilligten Rennen mit Motorfahrzeugen. Der objektive Tatbestand setzt zunächst die Verletzung einer elementaren Verkehrsregel voraus, wobei sich die Wichtigkeit einer Verkehrsregel nicht abstrakt bestimmt, sondern nach den konkreten Umständen des Einzelfalls. Infrage kommen namentlich die Bestimmungen betreffend das Beherrschen des Fahrzeugs, die Geschwindigkeit sowie die Rücksichtnahme auf den Verkehr bei Änderung der Fahrtrichtung (BOLL, Handkommentar Strassenverkehrsrecht, 2022, Art. 90 N 2281 f.). Gemäss Art. 31 Abs. 1 SVG muss der Fahrzeugführer das Fahrzeug ständig so beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann. Weiter muss der Führer gemäss Art. 34 Abs. 3 SVG beim Einspuren auf den Gegenverkehr und auf die ihm nachfolgenden Fahrzeuge Rücksicht nehmen. Vorliegend hat der Beschuldigte beim Einspuren die Kontrolle über sein Fahrzeug verloren, weil er mit Heckantrieb und eingeschränktem ESP beschleunigte, wobei er mit diesem Fahrmodus keine Erfahrungen hatte und ihn unterschätzte. In der Folge schleuderte über die mittlere und rechte Fahrspur und über die rechte Velospur. Damit hat der Beschuldigte Art. 31 Abs. 1 SVG und Art. 34 Abs. 3 SVG verletzt. Die Verteidigung argumentiert, dass kein Nichtbeherrschen des Fahrzeugs vorliege. Zusammengefasst bringt sie vor, dass der Beschuldigte beim Wechseln des Fahrmodus nicht davon ausgegangen sei, dass er wegen der Baustelle die Spur wechseln müsse. Er habe in Sekundenbruchteilen reagieren müssen und andere Reaktionen hätten allenfalls zu Schwerverletzten geführt. Deshalb könne nicht gesagt werden, dass er sein Fahrzeug nicht beherrscht habe, zumal er noch sehr jung gewesen sei und das Fahrzeug erst seit Kurzem gefahren habe (act. 31 Rz. 20). Dabei verkennt die Verteidigung, dass der Beschuldigte seine Vorsichtspflichten gemäss Art. 31 Abs. 1 SVG bereits dadurch verletzte, dass er innerorts an einer Kreuzung auf Heckantrieb umschaltete und das Fahrzeug erheblich beschleunigte, obwohl er keine Erfahrungen mit dem aktivierten

Fahrmodus hatte, und in der Folge das Fahrzeug nicht mehr kontrollieren konnte. Daher kann vorliegend offenbleiben, ob dem Beschuldigten zusätzlich eine Fehlreaktion auf den baustellenbedingten Fahrspurabbau vorzuwerfen ist.

Zu diskutieren ist, ob der Beschuldigte auch gegen Bestimmungen betreffend die Geschwindigkeit verstiess. Gemäss Art. 32 Abs. 1 SVG ist die Geschwindigkeit stets den Umständen anzupassen, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung, sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen. Vorliegend ereignete sich die Kollision kurz vor Mitternacht. Aufgrund der Dunkelheit waren die Sichtverhältnisse in der Nacht gegenüber dem Tag eingeschränkt. Die Witterungsverhältnisse waren gut und das Verkehrsaufkommen war gering, aber immerhin befanden sich an der Kreuzung direkt neben dem Beschuldigten ein weiteres Fahrzeug. Zudem bezeichnete der Beschuldigte die Strassenverhältnisse selbst als recht unübersichtlich (act. 3/1 F/A 45 f.). Trotz dieser Umstände beschleunigte der Beschuldigte an der Kreuzung sein Fahrzeug erheblich und konnte nicht mehr auf Sichtdistanz anhalten. Zwar lässt sich nicht erstellen, wie schnell der Beschuldigte fuhr, weshalb eine Subsumtion unter Art. 32 Abs. 2 SVG (in Verbindung mit Art. 4a Abs. 1 lit. a VRV) nicht möglich ist. Doch der Beschuldigte passte seine Geschwindigkeit zumindest nicht hinreichend den Umständen an, womit er Art. 32 Abs. 1 SVG verletzte. Sowohl bei dieser Bestimmung als auch bei Art. 31 Abs. 1 SVG und Art. 34 Abs. 3 SVG handelt es sich unter den vorliegenden Umständen ohne Weiteres um elementare Verkehrsnormen, deren Verletzung die Gefahr von Unfällen in hohem Masse begünstigen. Somit ist die Verletzung elementarer Verkehrsregeln zu bejahen.

Nicht einschlägig sind entgegen der Staatsanwaltschaft hingegen die Bestimmungen betreffend das Überholen (Art. 35 Abs. 2 und 3 SVG in Verbindung mit Art. 10 Abs. 1 und 2 VRV). Überholen ist ein Verkehrsvorgang, bei dem ein Fahrzeug an einem sich auf derselben Fahrbahn langsamer in gleicher Richtung bewegendem anderen Verkehrsteilnehmer links- oder rechtsseitig vorfährt und vor diesem die Fahrt fortsetzt (BSK SVG-MAEDER Art. 35 N 17). Vorliegend ist dem Anklagesachverhalt nicht zu entnehmen, dass der Beschuldigte sich vor dem Einspuren auf der gleichen Fahrspur wie das Taxi befand. Vielmehr befanden sie sich auf parallelen

Fahrspuren, womit kein Überholvorgang im Sinne des Strassenverkehrsrechts vorliegt.

3. Weiter setzt die qualifiziert grobe Verletzung der Verkehrsregeln in objektiver Hinsicht ein hohes Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern voraus. Hinreichend ist wie bei allen Tatbestandsvarianten des Art. 90 SVG eine abstrakte Gefährdung. Die grobe Verkehrsregelverletzung gemäss Abs. 2 und die qualifiziert grobe Verkehrsregelverletzung gemäss Abs. 3 des Art. 90 SVG erfordern jedoch den Nachweis einer – je nach Tatbestand abgestuften – erhöhten abstrakten Gefährdung (BOLL, Handkommentar Strassenverkehrsrecht, 2022, Art. 90 N 2284 f.). Das nach Art. 90 Abs. 3 SVG geforderte Risiko muss sich zudem auf einen Unfall mit Todesopfern oder Schwerverletzten beziehen. Die begriffliche Abgrenzung der Tatbestandsvarianten gemäss Abs. 2 und Abs. 3 des Art. 90 SVG besticht nicht durch Klarheit (vgl. BSK SVG-FIOLKA Art. 90 N 122). Bei der qualifiziert groben Verkehrsregelverletzung muss der Erfolgseintritt vergleichsweise nahe liegen; gefordert ist ein hohes Risiko. Damit wird zum Ausdruck gebracht, dass es sich um eine höhere als die in Art. 90 Abs. 2 SVG geforderte ernstliche Gefahr handeln muss. Diese muss analog der Lebensgefährdung nach Art. 129 StGB unmittelbar, nicht jedoch unausweichlich sein. Da bereits die erhöhte abstrakte Gefahr im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG die naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung voraussetzt, ist für die Erfüllung von Art. 90 Abs. 3 SVG die besonders naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung zu verlangen. Die allgemeine Möglichkeit der Verwirklichung einer Gefahr kann in Anlehnung an Art. 90 Abs. 2 SVG nur genügen, wenn aufgrund besonderer Umstände, wie Tageszeit, Verkehrsdichte, Sichtverhältnisse usw. der Eintritt einer konkreten Gefahr oder gar einer Verletzung besonders nahe lag und es letztlich nur vom Zufall abhing, dass sich diese nicht verwirklicht hat (Urteil des BGer 6B_1188/2021 vom 14. September 2022 E. 4.3.1 m.w.H.; nicht publiziert in BGE 148 IV 456).

Art. 90 Abs. 3 SVG enthält eine Generalklausel sowie eine Aufzählung von Regelbeispielen (besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, waghalsiges Überholen und Teilnahme an einem nicht bewilligten Rennen). Die Staatsanwaltschaft qualifiziert den Anklagesachverhalt als waghalsiges Überholen,

wobei aufgrund der Fahrweise mit den gewählten Einstellungen – unabhängig vom waghalsigen Überholmanöver – eine qualifiziert schwere Verkehrsregelverletzung vorliege (act. 27 S. 7). Die Verteidigung argumentiert, dass zum Unfallzeitpunkt ein geringes Verkehrsaufkommen und klare Sichtverhältnisse geherrscht hätten, weshalb kein unmittelbares hohes Risiko eines Unfalls mit Todesopfern oder Schwerverletzten bestanden habe. Für den Taxifahrer habe zu keinem Zeitpunkt eine konkrete Gefährdung bestanden und sowohl die anderen Fahrspuren (inkl. der Velospur) als auch das Trottoir seien völlig leer gewesen (act. 31 Rz. 21 f.). Überholvorgänge sind waghalsig, wenn sie im Vergleich mit anderen Überholvorgängen als besonders gefährlich erscheinen. Die besondere Gefährlichkeit kann sich etwa aus besonders ungünstigen Sicht- und Verkehrsverhältnissen, aber allenfalls auch aus einer sehr hohen Geschwindigkeit ergeben (BSK SVG-FIOLKA Art. 90 N 136). Da vorliegend bereits kein Überholvorgang im Sinne des Strassenverkehrsrechts vorliegt, erübrigen sich weitere Ausführungen zu diesem Regelbeispiel (vorne, E. III.2).

Da auch die anderen Regelbeispiele nicht einschlägig sind, bleibt zu prüfen, ob das Verhalten des Beschuldigten unter die Generalklausel zu subsumieren ist. Die von der Generalklausel erfassten Verkehrsregelverletzungen müssen eine mit den Regelbeispielen vergleichbare Schwere aufweisen. WEISSENBERGER nennt als Beispiele etwa den Fahrzeuglenker, der vorsätzlich auf einen Fussgänger oder auf eine Polizeisperre zufahre, Haltesignale vor einer unübersichtlichen Kreuzung missachte, an Haltestellen der öffentlichen Verkehrsbetriebe oder vor einer Schule kurz vor Mittag mit übersetzter, wenn auch nicht im Sinne von Art. 90 Abs. 4 SVG qualifiziert exzessiver Geschwindigkeit vorbeifahre, vorsätzlich in entgegengesetzter Richtung fahre oder die den Umständen oder dem Zustand seines Fahrzeugs angemessene Geschwindigkeit krass überschreite, ohne Art. 90 Abs. 4 SVG zu erfüllen (WEISSENBERGER, Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, 2015, Art. 90 SVG N 154). Die Staatsanwaltschaft bringt vor, dass das Bundesgericht bereits mehrfach festgehalten habe, dass eine absichtlich herbeigeführte, nicht mehr beherrschbare, unkontrollierte Schleuderfahr einem gemeingefährlichen und unsinnigen Verhalten im Sinne von Art. 90 Abs. 3 SVG entspreche, und verweist dabei auf folgende Urteile (act. 27 S. 7). Im Urteil SB190253-O vom 28. Januar 2020 bestätigte das Obergericht Zürich die Verurteilung wegen qualifi-

ziert grober Verletzung der Verkehrsregeln in einem Fall, in welchem der Beschuldigte auf der Autobahn ins Schleudern geriet, weil er das "Dynamische Stabilitäts Control (DSC)" entweder ganz ausgeschaltet oder – wie zu seinen Gunsten angenommen werde – den für die Rennstrecke bestimmten "M Dynamic Mode (MDM)" aktiviert hatte. Als er sich auf dem Beschleunigungsstreifen vier Meter seitlich versetzt hinter dem auf der Normalspur fahrenden VW Sharan befand, beschleunigte er mit seinem Hochleistungsfahrzeug bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 130 km/h mit fast voll oder voll durchgetretenem Gaspedal. Als Folge davon drehten zwei Hinterräder durch, und sein Fahrzeug kam ins Schleudern. Er verlor die Herrschaft über sein Fahrzeug und traf schleudernd mit 100 km/h das Heck des VW Sharan, wodurch es zu Sach- und Personenschäden kam. Das Bundesgericht bestätigte das Urteil, wobei es vor Bundesgericht einzig um die Beweiswürdigung ging. Die rechtliche Würdigung war nicht mehr strittig (Urteil des BGer 6B_405/2020 vom 7. Juli 2020). Sodann bestätigte das Bundesgericht im Urteil 6B_1404/2019 vom 17. August 2020 die rechtliche Qualifikation eines Sachverhalts als qualifiziert grobe Verkehrsregelverletzung, bei welchem der Fahrer beim Driften mit maximal 48 km/h die Herrschaft über das Fahrzeug verlor und in der Folge den Trottoirrand überfuhr, auf welchem mindestens drei Personen abrupt zurückweichen mussten, um vom Auto nicht erfasst zu werden.

Vorliegend schleuderte das Fahrzeug des Beschuldigten unkontrolliert zunächst über die mittlere und rechte Fahrspur und über die rechte Velospur. Schliesslich schleuderte es auf das rechte Trottoir, wobei es vier Pfosten mit einer Absperrkette umrasierte und auf dem Trottoir heftig mit einem parkierten PW Smart kollidierte. Da sich der Vorfall kurz vor Mitternacht ereignete, waren bis auf den Taxifahrer keine weiteren Verkehrsteilnehmer zugegen und das Risiko der Anwesenheit von Personen auf dem Trottoir oder im parkierten Fahrzeug ist nicht als hoch einzustufen. Auch eine konkrete Gefährdung des Taxifahrers, der auf der mittleren Spur fuhr, liess sich nicht erstellen. Allerdings setzt der Tatbestand der qualifiziert groben Verkehrsregelverletzung auch keine konkrete Gefährdung voraus, sondern bloss die besonders naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung. Eine solche ist vorliegend zu bejahen, da der Beschuldigte seinen 610 PS starken Mercedes an einer Kreuzung in einem ihm nicht vertrauten Fahrmodus mit Heckantrieb und ein-

geschränktem ESP erheblich beschleunigte und in der Folge unkontrolliert über mehrere Spuren auf das Trottoir schleuderte. Damit schuf er das hohe Risiko eines Unfalls mit Todesopfern oder Schwerverletzten, wobei es letztlich nur zufälligen Begebenheiten – wie dass sich kein Velofahrer auf der Velospur bzw. kein Fussgänger auf dem Trottoir – zu verdanken ist, dass sich das Risiko nicht verwirklichte. Folglich ist der objektive Tatbestand des Art. 90 Abs. 3 SVG erfüllt.

4. Der subjektive Tatbestand der qualifiziert groben Verkehrsregelverletzung erfordert Vorsatz bezüglich der Verletzung einer elementaren Verkehrsregel und der Risikoverwirklichung, wobei Eventualvorsatz genügt (BGE 142 IV 137 E. 3.3). Ein Gefährdungsvorsatz oder der Vorsatz, einen bestimmten Erfolg herbeizuführen, ist nicht erforderlich (Urteil des BGer 6B_1404/2019 vom 17. August 2020 E. 3.3). Nach ständiger Rechtsprechung ist Eventualvorsatz gegeben, wenn der Täter mit der Tatbestandsverwirklichung rechnet, aber dennoch handelt, weil er den Erfolg für den Fall seines Eintritts in Kauf nimmt und sich mit ihm abfindet, mag er ihm auch unerwünscht sein (BGE 137 IV 1 E. 4.2.3). Ob der Täter die Tatbestandsverwirklichung im Sinne des Eventualvorsatzes in Kauf genommen hat, muss das Gericht bei Fehlen eines Geständnisses aufgrund der äusseren Umstände entscheiden. Zu den 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 130 IV 58 E. 8.4).

Die Verteidigung bringt vor, dass der Beschuldigte nie beabsichtigt habe, eine Gefährdungssituation für andere Verkehrsteilnehmer zu schaffen. Er habe die Situation anfänglich aufgrund der schlechten Signalisation falsch eingeschätzt und versucht, für alle Beteiligten das Beste aus einer ausweglosen Situation zu machen (act. 31 Rz. 25). Diese Argumentation ist unbehelflich, da der subjektive Tatbestand der qualifiziert groben Verkehrsregelverletzung keinen Gefährdungsvorsatz vor-

aussetzt. Entscheidend ist vorliegend, dass der Beschuldigte an der Kreuzung bewusst den Fahrmodus von Allrad- auf Heckantrieb umschaltete, obwohl er sich über die Auswirkungen dieses Fahrmodus etwa auf das ESP keine Kenntnisse verschafft hatte. Dabei wusste der Beschuldigte, dass an der Kreuzung weitere Verkehrsteilnehmer, namentlich ein Taxifahrer, unterwegs waren. Indem der Beschuldigte das Fahrzeug in einem ihm nicht vertrauten Fahrmodus erheblich beschleunigte, nahm er in Kauf, die Beherrschung über das Fahrzeug zu verlieren und in der Folge elementare Verkehrsregeln zu verletzen und die anderen Verkehrsteilnehmer dem hohen Risiko eines Unfalls mit Todesopfern oder Schwerverletzten auszusetzen. Somit handelte der Beschuldigte eventualvorsätzlich, weshalb auch der subjektive Tatbestand des Art. 90 Abs. 3 SVG erfüllt ist. Zusammengefasst lässt sich somit festhalten, dass der Beschuldigte sich der qualifiziert groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 3 SVG in Verbindung mit Art. 31 Abs. 1, Art. 32 Abs. 1 und Art. 34 Abs. 3 SVG schuldig gemacht hat.

5. Ein Mitglied des Spruchkörpers hat eine Minderheitsmeinung zu Protokoll gegeben (act. 40).

IV. Strafzumessung

1. Anzuwendendes Recht

Per 1. Oktober 2023 erfuhr die qualifiziert grobe Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 3 SVG eine Änderung. Vor der Revision sah Art. 90 Abs. 3 SVG eine Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe vor. Der Bundesrat schlug dem Parlament in seiner Botschaft vom 17. November 2021 diesbezüglich eine Anpassung vor, das heisst den Verzicht auf eine Mindeststrafe (BBl 2021 3027 Änderung SVG). Am 1. März 2023 einigten sich die eidgenössischen Räte auf einen Kompromiss, wonach die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe grundsätzlich bestehen bleibt, aber unter bestimmten Voraussetzungen unterschritten werden kann. Namentlich kann der Täter mit Freiheitsstrafe bis zu vier Jahren oder Geldstrafe bestraft werden, wenn er nicht innerhalb der letzten zehn Jahre vor der Tat wegen eines Verbrechens oder Vergehens im Strassenverkehr mit ernstlicher

Gefahr für die Sicherheit anderer, respektive mit Verletzung oder Tötung anderer verurteilt wurde (Art. 90 Abs. 3^{ter} SVG; Urteil des OGer ZH SB240052-O vom 24. Juni 2024 E. III.2). Damit wollte der Gesetzgeber einen autonomen Strafrahmen für Ersttäter schaffen. Entgegen der Argumentation der Staatsanwaltschaft (vgl. act. 27 S. 8 ff.) ist für die Anwendung von Art. 90 Abs. 3^{ter} SVG nicht notwendig ist, dass beim Täter besonders günstige Umstände vorliegen (BGE 150 IV 481 E 2.2-2.4). Allerdings ist neues Recht auf früher begangene Delikte nur anzuwenden, wenn es eine mildere Beurteilung erlaubt (Art. 2 Abs. 2 StGB). Vorausgesetzt wird, dass das neue Recht nicht bloss abstrakt eine mildere Bestrafung ermöglicht, sondern eine solche auch ganz konkret auszufallen ist, mithin dass der Beschuldigte sich einer qualifiziert groben Verkehrsregelverletzung schuldig gemacht hat und dafür eine Freiheitsstrafe von weniger als einem Jahr oder gar eine Geldstrafe tat- und täterangemessen erscheint (Urteil des OGer ZH SB220080-O vom 4. Juli 2024 E. 5.2). Wie noch zu zeigen sein wird, ist das vorliegend nicht der Fall, weshalb das neue Recht im Ergebnis nicht zur Anwendung gelangt.

2. Strafrahmen

2.1 Die Strafe ist grundsätzlich innerhalb des vom Gesetzgeber vorgesehenen ordentlichen Strafrahmens festzusetzen. Dieser kann bei Vorliegen gesetzlicher Strafschärfungs- bzw. Strafmilderungsgründe gemäss Art. 48 ff. StGB nach oben respektive nach unten erweitert werden. Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung ist der ordentliche Strafrahmen jedoch nur zu verlassen, wenn ausserordentliche Umstände vorliegen und die für die betreffende Tat angedrohte Strafe im konkreten Fall zu hart bzw. zu milde erscheint. Der ordentliche Strafrahmen wird bei Vorliegen von Strafschärfungs- oder Strafmilderungsgründen demnach nicht automatisch nach oben bzw. nach unten erweitert. Vielmehr sind Strafschärfungs- bzw. Strafmilderungsgründe regelmässig innerhalb des ordentlichen Strafrahmens zu berücksichtigen (BGE 136 IV 55 E. 5.8 mit Hinweisen).

2.2 Der Beschuldigte hat sich der qualifiziert groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 3 SVG in Verbindung mit Art. 31 Abs. 1, Art. 32 Abs. 1 und Art. 34 Abs. 3 SVG schuldig gemacht hat. Dieser Tatbestand sieht einen Strafrahmen von einem bis zu vier Jahren Freiheitsstrafe vor. Strafschärfungs- oder

Strafmilderungsgründe, die ein Verlassen des ordentlichen Strafrahmens rechtfertigen würden, liegen nicht vor.

3. Allgemeine Prinzipien der Strafzumessung

3.1 Innerhalb des Strafrahmens misst das Gericht die Strafe nach dem Verschulden des Täters zu. Es berücksichtigt das Vorleben und die persönlichen Verhältnisse sowie die Wirkung der Strafe auf das Leben des Täters (Art. 47 Abs. 1 StGB). Das Verschulden wird dabei gemäss Art. 47 Abs. 2 StGB nach der Schwere der Verletzung oder Gefährdung des betroffenen Rechtsgutes, nach der Verwerflichkeit des Handelns, den Beweggründen und Zielen des Täters sowie danach bestimmt, wie weit der Täter nach den inneren und äusseren Umständen in der Lage war, die Gefährdung oder Verletzung zu vermeiden. Der Begriff des Verschuldens bezieht sich auf den gesamten Unrechts- und Schuldgehalt der zu beurteilenden Straftaten, wobei zwischen der Tat- und der Täterkomponente zu unterscheiden ist.

3.2 Bei der Tatkomponente ist als Ausgangspunkt die objektive Schwere des Delikts festzulegen und zu bewerten. Dabei ist anhand des Ausmasses des Erfolgs sowie aufgrund der Art und Weise des Vorgehens zu beurteilen, wie stark das strafrechtlich geschützte Rechtsgut beeinträchtigt worden ist. Ebenfalls von Bedeutung sind die kriminelle Energie sowie der Tatbeitrag bei Tatausführung durch mehrere Täter. Hinsichtlich des subjektiven Verschuldens sind insbesondere das Motiv, die Beweggründe, die Willensrichtung sowie das Mass an Entscheidungsfreiheit des Täters zu beurteilen.

3.3 Die Täterkomponente umfasst die persönlichen Verhältnisse des Täters, das Vorleben, insbesondere Zahl, Schwere und Zeitpunkt allfälliger Vorstrafen, sowie das Verhalten nach der Tat und im Strafverfahren, beispielsweise gezeigte Reue und Einsicht oder ein abgelegtes Geständnis (zum Ganzen: OFK StGB-HEIMGARTNER, 2022, Art. 47 N 6 ff.).

4. Tatkomponente

4.1 Betreffend die objektive Tatschwere ist zu berücksichtigen, dass der Beschuldigte sein hochmotorisiertes Fahrzeug innerorts an einer Kreuzung erheblich

beschleunigte und anschliessend die Kontrolle über das Fahrzeug verlor. Verschuldenserhöhend ist zu werten, dass er zuvor in einen Fahrmodus wechselte, in welchem der Heckantrieb aktiviert wurde und das ESP nur noch eingeschränkt griff, obwohl er keine Erfahrungen mit diesem Fahrmodus hatte. Weiter fällt ins Gewicht, dass das Fahrzeug über mehrere Fahrspuren (inkl. der Velospur) auf das Trottoir schleuderte, wobei es vier Pfosten mit einer Absperrkette umrasierte und auf dem Trottoir heftig mit einem parkierten Fahrzeug kollidierte. Dadurch setzte der Beschuldigte andere Verkehrsteilnehmer einem hohen Risiko schwerer Verletzungen oder sogar des Todes aus. Verschuldensmindernd ist zu berücksichtigen, dass keine Verletzung oder konkrete Gefährdungen erfolgte und das abstrakte Risiko durch die nächtliche Uhrzeit, das geringe Verkehrsaufkommen und die guten Witterungsverhältnisse relativiert wird. Gleichwohl ist es letztlich nur dem Zufall zu verdanken, dass sich kein Velofahrer auf der Velospur bzw. kein Passant auf dem Trottoir befand.

4.2 Unter dem Gesichtspunkt der subjektiven Tatschwere ist zu beachten, dass der Beschuldigte aus rein egoistischen Motiven handelte. Er wollte mit seinem hochmotorisierten Fahrzeug an einer Kreuzung einen Fahrmodus austesten, mit dem er nicht vertraut war und über welchen er sich nicht kundig gemacht hatte. Diese Selbstüberschätzung zeugt von einer erheblichen Rücksichtslosigkeit gegenüber fremden Rechtsgütern. Verschuldensmindernd ist jedoch zu veranschlagen, dass der Beschuldigte nicht beabsichtigte, über die Kreuzung zu driften und andere Verkehrsteilnehmer zu gefährden. Er handelte eventualvorsätzlich, was die objektive Tatschwere relativiert.

4.3 Insgesamt ist hinsichtlich der objektiven und subjektiven Tatschwere von einem keinesfalls leichten Verschulden auszugehen und die Einsatzstrafe auf 16 Monate festzusetzen.

5. Täterkomponente

5.1 Der Beschuldigte ist Staatsangehöriger von Österreich und lebt seit seinem siebten Lebensjahr in der Schweiz. Er verfügt über eine Niederlassungsbewilligung (Ausweis C) und arbeitet als Gesamtprojektleiter für die F. _____ AG und ist Inhaber

und Verwaltungsrat der G._____ AG (Prot. S. 6 ff.). Er weist keine Vorstrafen auf (act. 23). Die persönlichen Verhältnisse und das Vorleben des Beschuldigten sind mit Bezug auf die Strafzumessung als neutral zu werten. Sie wirken sich demnach nicht auf die Strafzumessung aus.

5.2 Betreffend das Nachttatverhalten ist festzuhalten, dass der Beschuldigte zwar von Anfang an anerkannte, die Kollision verursacht zu haben, jedoch kein vollständiges Geständnis ablegte und immer wieder versuchte, den Vorfall herunterzuspielen. So gab er anfänglich an, dass er das Gaspedal nur zur Hälfte nach unten gedrückt habe und das Fahrzeug sehr langsam, mit ca. 10-20 km/h mit der Kettenabschränkung kollidiert sei (act. 3/1 F/A 35 und F/A 53). Bis zuletzt machte er zudem vorwiegend die nicht klare Signalisation für den Vorfall verantwortlich (Prot. S. 22). Immerhin absolvierte er jedoch ein Lernprogramm (act. 14). Dementsprechend ist das Nachttatverhalten in geringem Umfang strafmindernd zu berücksichtigen, weshalb es sich rechtfertigt, die Strafe um 1 Monat auf 15 Monate zu reduzieren.

5.3 Strafmindernd fällt vorliegend zudem die Verletzung des Beschleunigungsgebots ins Gewicht. Gemäss diesem Teilgehalt des Rechts auf ein faires Verfahren müssen die Strafbehörden ein Strafverfahren unverzüglich an die Hand nehmen und es ohne unbegründete Verzögerung zum Abschluss bringen (Art. 5 Abs. 1 StPO). Bereits die Gesamtdauer von 3 Jahren und 5 Monaten erscheint für Beurteilung eines SVG-Delikts eher lang. Dazu kommt, dass im Vorverfahren zwei erhebliche Zeitlücken ins Auge stechen. Erstens vergehen nach Erstellung der Fotodokumentation und des Situationsplans im November 2021 (act. 6/2 und act. 5/2) 13 Monate, bis im Dezember 2022 mit dem Rechtshilfeersuchen an die Staatsanwaltschaft Stuttgart betreffend Auswertung des Airbagsteuergeräts (act. 8/3) die nächste Untersuchungshandlung erfolgt. Zweitens vergehen nochmals über 13 Monate, bis die Anklagebehörde am 8. April 2024 die Anfrage der Staatsanwaltschaft Stuttgart vom 23. Februar 2023 beantwortet, ob das Rechtshilfeersuchen an die zuständige Staatsanwaltschaft Regensburg weitergeleitet werden soll (act. 8/4-6). Anhand der Akten ist nicht ersichtlich, dass die Untätigkeit von über 26 Monaten während der beiden Zeitlücken zu rechtfertigen ist. Namentlich ist sie weder dem

Verhalten des Beschuldigten noch der Komplexität des Falls geschuldet. Vielmehr ist der Anklagebehörde anzulasten, dass sie nicht sichergestellt hat, dass das Verfahren ohne Verzögerungen durchgeführt wird. Somit ist das Beschleunigungsgebot vorliegend verletzt, weshalb es sich rechtfertigt, die Strafe um 3 Monate zu reduzieren und den Beschuldigten mit einer Freiheitsstrafe von 12 Monaten zu bestrafen. Ein Mitglied des Spruchkörpers hat eine Minderheitsmeinung zu Protokoll gegeben (act. 35).

6. Anrechnung der Haft

Das Gericht rechnet die Haft, die der Täter während dieses oder eines anderen Verfahrens ausgestanden hat, auf die Strafe an (Art. 52 StGB). Der Beschuldigte wurde am 15. Oktober 2021, 01:20 Uhr, verhaftet (act. 13/1) und gleichentags um 18:00 Uhr entlassen (act. 13/5). Somit ist 1 Tag der auszufällenden Freiheitsstrafe von 12 Monaten durch Haft erstanden.

V. Vollzug

1. Das Gericht schiebt den Vollzug einer Geldstrafe oder einer Freiheitsstrafe von höchstens zwei Jahren in der Regel auf, wenn eine unbedingte Strafe nicht notwendig erscheint, um den Täter von der Begehung weiterer Verbrechen oder Vergehen abzuhalten (Art. 42 Abs. 1 StGB). Objektiv wird demnach vorausgesetzt, dass eine Strafe von höchstens zwei Jahren ausgesprochen wird. In subjektiver Hinsicht wird das Fehlen einer ungünstigen Prognose vorausgesetzt, wobei die günstige Prognose grundsätzlich vermutet wird, aber widerlegt werden kann (JOSITSCH/EGE/SCHWARZENEGGER, Strafrecht II, Strafen und Massnahmen, 2018, S. 148 ff.).

2. Da vorliegend eine Freiheitsstrafe von 12 Monaten auszusprechen ist, sind die objektiven Voraussetzungen der Gewährung des bedingten Vollzugs erfüllt. Auch die subjektive Voraussetzung des Fehlens einer ungünstigen Prognose ist aufgrund der Vorstrafenlosigkeit des Beschuldigten zu bejahen. Somit ist der Vollzug der Freiheitsstrafe aufzuschieben und die Probezeit auf 2 Jahre festzusetzen.

3. Die Staatsanwaltschaft beantragt, dass der Beschuldigte zusätzlich zur Freiheitsstrafe mit einer Verbindungsbusse in Höhe von Fr. 2'000.– zu bestrafen sei. Gemäss Art. 42 Abs. 4 StGB ist es möglich, eine bedingte Strafe mit einer Busse zu verbinden, was aus Gründen der Strafprävention angezeigt sein kann. Vorliegend droht dem Beschuldigten allerdings im Falle der Nichtbewährung eine erhebliche Freiheitsstrafe, weshalb es strafpräventiv nicht erforderlich ist, eine Verbindungsbusse auszufällen.

VI. Beschlagnahme Güter und Einziehung

1. Gemäss Art. 263 Abs. 1 StPO können Gegenstände und Vermögenswerte, die als Beweismittel oder zur Sicherstellung von Verfahrenskosten, Geldstrafen, Bussen und Entschädigungen gebraucht werden oder zur Einziehung in Frage kommen, beschlagnahmt werden. Sofern die Beschlagnahme nicht vorher aufgehoben wurde, ist im Endentscheid über die Rückgabe an die berechtigte Person, die Verwendung zur Kostendeckung oder über die Einziehung zu befinden (Art. 267 Abs. 3 StPO). Ist der Grund für die Beschlagnahme weggefallen, so hebt das Gericht die Beschlagnahme auf und händigt die Gegenstände der berechtigten Person aus (Art. 267 Abs. 1 StPO).

Das Gericht verfügt ohne Rücksicht auf die Strafbarkeit einer bestimmten Person die Einziehung von Gegenständen, die zur Begehung einer strafbaren Handlung gedient haben oder bestimmt waren oder die durch eine strafbare Handlung hervorgebracht worden sind, wenn diese Gegenstände die Sicherheit von Menschen, die Sittlichkeit oder die öffentliche Ordnung gefährden. Das Gericht kann anordnen, dass die eingezogenen Gegenstände unbrauchbar gemacht oder vernichtet werden (Art. 69 StGB).

2. Der mit Verfügung der Staatsanwaltschaft vom 25. Januar 2022 beschlagnahmte Mercedes des Beschuldigten (act. 11/8) wurde diesem bereits mit Herausgabeverfügung vom 7. Dezember 2022 herausgegeben (act. 11/10+11). Die nachfolgend aufgelisteten Gegenstände sind noch unter der Polis-Geschäfts-Nr. 81287914 sichergestellt und weisen keinen Deliktsbezug auf, weshalb sie dem Be-

schuldigten nach Eintritt der Rechtskraft dieses Urteils auf erstes Verlangen herauszugeben oder nach unbenutztem Ablauf einer 60-tägigen Frist der Lagerbehörde zur gutscheinenden Verwendung bzw. zur Vernichtung zu überlassen sind:

- Airbag-Steuergerät Continental Serie-Nr. ... (Asservat-Nr. A019'040'643);
- Infotainmentsystem Hermes mit Navigationssystem Serie-Nr. ... (Asservat-Nr. A019'040'983).

VII. Kosten- und Entschädigungsfolgen

1. Wird der Beschuldigte verurteilt, hat er in der Regel die Kosten des Prozesses zu tragen (Art. 426 Abs. 1 StPO). Ausgangsgemäss sind die Kosten der Untersuchung und des gerichtlichen Verfahrens, ausgenommen diejenigen der amtlichen Verteidigung, dem Beschuldigten aufzuerlegen. Die Kosten der amtlichen Verteidigung sind auf die Gerichtskasse zu nehmen, wobei eine Nachforderung der Kosten der amtlichen Verteidigung gemäss Art. 135 Abs. 4 StPO vorzubehalten ist und zu erfolgen hat, sobald es die wirtschaftlichen Verhältnisse des Beschuldigten erlauben.

2. Betreffend die amtliche Verteidigung durch Rechtsanwalt lic. iur. X. _____ erscheint unter Berücksichtigung der geltend gemachten Aufwendungen im Vorverfahren (vgl. act. 26 und act. 32/4) sowie des konkreten Umfangs des gerichtlichen Verfahrens eine Entschädigung im Umfang von pauschal Fr. 12'500.– (inkl. Barauslagen und MwSt.) als angemessen.

Es wird erkannt:

1. Der Beschuldigte ist schuldig der qualifiziert groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 3 SVG in Verbindung mit Art. 31 Abs. 1, Art. 32 Abs. 1 und Art. 34 Abs. 3 SVG.
2. Der Beschuldigte wird bestraft mit 12 Monaten Freiheitsstrafe, wovon 1 Tag durch Haft erstanden ist.
3. Der Vollzug der Freiheitsstrafe wird aufgeschoben und die Probezeit auf 2 Jahre festgesetzt.
4. Die folgenden, unter der Polis-Geschäfts-Nr. 81287914 sichergestellten Gegenstände werden dem Beschuldigten nach Eintritt der Rechtskraft dieses Urteils auf erstes Verlangen herausgegeben:
 - Airbag-Steuergerät Continental Serie-Nr. ... (Asservat-Nr. A019'040'643);
 - Infotainmentsystem Hermes mit Navigationssystem Serie-Nr. ... (Asservat-Nr. A019'040'983).

Werden die Gegenstände vom Beschuldigten oder einer durch ihn bevollmächtigten Person nicht innert 60 Tagen nach Eintritt der Rechtskraft dieses Urteils herausverlangt, werden sie der Lagerbehörde zur gutscheinenden Verwendung bzw. zur Vernichtung überlassen.

5. Rechtsanwalt lic. iur. X._____ wird für seine Bemühungen als amtlicher Verteidiger des Beschuldigten mit pauschal Fr. 12'500.– (inkl. Barauslagen und MwSt.) aus der Gerichtskasse entschädigt.

6. Die Gerichtsgebühr wird festgesetzt auf:
- Fr. 4'500.– ; die weiteren Kosten betragen:
 - Fr. 5'000.– Gebühr für das Vorverfahren;
 - Fr. 1'322.05 Auswertung Blut-Urinprobe;
 - Fr. 2'100.– Unfallplan und FotoDok;
 - Fr. 5'735.– Abschlepp- und Lagerkosten Fahrzeug;
 - Fr. 360.– Ausbau Datenträger Fahrzeug;
 - Fr. 1'570.80 Auswertung Continental;
 - Fr. 72.80 Zollgebühren;
 - Fr. 12'500.– amtliche Verteidigung.
7. Die Kosten der Untersuchung und des gerichtlichen Verfahrens, ausgenommen diejenigen der amtlichen Verteidigung, werden dem Beschuldigten auf-
erlegt.
8. Die Kosten der amtlichen Verteidigung werden auf die Gerichtskasse ge-
nommen; vorbehalten bleibt eine Nachforderung gemäss Art. 135 Abs. 4
StPO.
9. Mündliche Eröffnung, Begründung und schriftliche Mitteilung im Dispositiv
am 19. März 2025 an
- die amtliche Verteidigung im Doppel für sich und zuhanden des Be-
schuldigten (übergeben);
 - die Staatsanwaltschaft Limmattal/Albis (übergeben)
- und hernach als begründetes Urteil – **unter Beilage der Minderheitsmei-
nungen im Sinne von § 124 GOG** (act. 35 und act. 40) – an
- die amtliche Verteidigung im Doppel für sich und zuhanden des Be-
schuldigten;
 - die Staatsanwaltschaft Limmattal/Albis
- sowie nach Eintritt der Rechtskraft an
- das Migrationsamt des Kantons Zürich;
 - das Strassenverkehrsamt des Kantons St. Gallen, Administrativmass-
nahmen (Pin ...);

- die Koordinationsstelle VOSTRA/DNA mit Formular A nebst Formular "Löschung des DNA-Profiles und Vernichtung des ED-Materials";
 - die Kantonspolizei Zürich, Asservaten-Triage KDM-ZD-A, gemäss Dispositivziffer 4;
 - die amtliche Verteidigung im Doppel für sich und zuhanden des Beschuldigten betreffend Dispositivziffer 4 bezüglich Herausgabefrist.
10. Gegen dieses Urteil kann innert **10 Tagen** von der Eröffnung an beim Bezirksgericht Zürich, 7. Abteilung, Badenerstrasse 90, Postfach, 8036 Zürich, mündlich oder schriftlich **Berufung** angemeldet werden.

Ein vollständig begründetes Urteil wird nur zugestellt, wenn dies ein Verfahrensbeteiligter binnen 10 Tagen seit Eröffnung des Urteils verlangt oder wenn ein Rechtsmittel gegen den Entscheid eingelegt worden ist.

Mit der Berufung kann das Urteil in allen Punkten umfassend angefochten werden. Mit der Berufung können gerügt werden:

Rechtsverletzungen, einschliesslich Überschreitung des Ermessens, Rechtsverweigerung und Rechtsverzögerung, die unvollständige und unrichtige Feststellung des Sachverhaltes oder Unangemessenheit.

Die Berufung erhebende Partei hat binnen **20 Tagen** nach Zustellung des begründeten Entscheids dem Obergericht des Kantons Zürich, Strafkammer, Postfach, 8021 Zürich, eine schriftliche **Berufungserklärung** einzureichen. Sie hat darin anzugeben, ob sie das Urteil vollumfänglich oder nur in Teilen anfechtet, welche Abänderungen des erstinstanzlichen Urteils sie verlangt. Werden nur Teile des Urteils angefochten, ist verbindlich anzugeben, auf welche sich die Berufung beschränkt.

Bei offensichtlich verspäteten Berufungsanmeldungen oder Berufungserklärungen wird auf die Berufung ohne Weiterungen nicht eingetreten.

Zürich, 14. März 2025

BEZIRKSGERICHT ZÜRICH
7. Abteilung

Der Vorsitzende:

Der Gerichtsschreiber:

lic. iur. Ch. Benninger

MLaw R. Hendriks

Zur Beachtung:

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

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

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

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