

Obergericht des Kantons Zürich

II. Strafkammer



Geschäfts-Nr.: SB240427-O/U/sm

Mitwirkend: Oberrichter lic. iur. Spiess, Präsident, Oberrichter Dr. iur. Bezgovsek
und Oberrichterin lic. iur. Graf sowie Gerichtsschreiberin MLaw
Eggenberger

Urteil vom 14. November 2025

in Sachen

A. _____,

Beschuldigter, Berufungskläger und Anschlussberufungsbeklagter

amtlich verteidigt durch Rechtsanwältin Dr. iur. X. _____

gegen

Staatsanwaltschaft Limmattal/Albis,

Anklägerin und Berufungsbeklagte

sowie

1. **B.** _____,
2. **C.** _____,
3. **D.** _____,
4. **E.** _____,
5. **F.** _____,
6. **G.** _____,
7. **H.** _____,
8. **I.** _____,
9. **J.** _____,

11. **K.**_____,

Privatkläger

10. **L.**_____,

12. **M.**_____,

13. **N.**_____,

14. **O.**_____,

15. **P.**_____,

16. **Q.**_____,

Privatkläger und Anschlussberufungskläger

17.-19. ...

Privatkläger

1 vertreten durch Rechtsanwältin MLaw Y1._____

10 vertreten durch Rechtsanwalt lic. iur. Y2._____

12-16 bisher unentgeltlich vertreten durch Rechtsanwalt lic. iur. Y2._____

betreffend **mehrfache fahrlässige Tötung etc.**

**Berufung gegen ein Urteil des Bezirksgerichtes Zürich, 8. Abteilung, vom
29. Mai 2024 (DG230087)**

Anklage:

Die Anklageschrift der Staatsanwaltschaft Zürich - Limmat vom 21. April 2023 (Urk. 97) ist diesem Urteil beigeheftet.

Urteil der Vorinstanz:
(Urk. 192 S. 51 ff.)

1. Der Beschuldigte ist schuldig
 - der mehrfachen fahrlässigen Tötung im Sinne von Art. 117 StGB,
 - der mehrfachen fahrlässigen Körperverletzung im Sinne von Art. 125 Abs. 1 StGB,
 - der fahrlässigen groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG in Verbindung mit Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 31 Abs. 1 SVG, Art. 32 Abs. 1 SVG und Art. 34 Abs. 1 SVG.
2. Der Beschuldigte ist nicht schuldig und wird freigesprochen vom Vorwurf der mehrfachen fahrlässigen Körperverletzung im Sinne von Art. 125 Abs. 1 StGB zum Nachteil folgender Privatkläger:
 - Privatkläger 8 (I._____),
 - Privatkläger 12 (M._____),
 - Privatkläger 14 (O._____),
 - Privatkläger 16 (Q._____).
3. Der Beschuldigte wird bestraft mit 2 Jahren Freiheitsstrafe, wovon bis und mit heute 2 Tage durch Haft erstanden sind.
4. Der Vollzug der Freiheitsstrafe wird aufgeschoben und die Probezeit auf 2 Jahre festgesetzt.
5. Die mit Verfügung des Zwangsmassnahmengerichts vom 24. Dezember 2018 sichergestellte Fluchtkaution von CHF 14'980.– (Kassenbeleg Nr. 40001780)

wird nach Eintritt der Rechtskraft dieses Urteils freigegeben und – soweit ausreichend – zur Deckung der Verfahrenskosten verwendet.

6. Die als Beweismittel sichergestellte Jacke von R._____ (Asservate-Nr. A012'153'296) wird deren Vater S._____ nach Eintritt der Rechtskraft dieses Urteils auf erstes Verlangen herausgegeben. Wird sie nicht innert drei Monaten ab Rechtskraft dieses Urteils abgeholt, so wird sie der Lagerbehörde zur gutscheinenden Verwendung überlassen.
7. Die Privatklässer 1, 6, 8-10 und 12-18 werden mit ihren Schadenersatz- und Genugtuungsansprüchen auf den Weg des Zivilprozesses verwiesen.
8. Die Gerichtsgebühr wird festgesetzt auf:

CHF	6'000.00	; die weiteren Auslagen betragen:
CHF	10'000.00	Gebühr für das Vorverfahren;
CHF	2'470.00	Kosten Kantonspolizei Zürich;
CHF	25'065.15	Gutachten/Expertisen etc.;
CHF	65'225.45	Auslagen Untersuchung;
CHF	13'170.65	amtliche Verteidigung Akonto;
CHF	25'250.00	weitere amtliche Verteidigung;
CHF	4'500.00	unentgeltliche Vertretung der Privatklässerschaft durch RA Y2._____.
9. Die Kosten der Untersuchung und des gerichtlichen Verfahrens, ausgenommen diejenigen der amtlichen Verteidigung und der unentgeltlichen Vertretung der Privatklässer, werden dem Beschuldigten auferlegt.
10. Die Kosten der amtlichen Verteidigung und die Kosten der unentgeltlichen Vertretung der Privatklässer werden definitiv auf die Gerichtskasse genommen.
11. Dem Privatklässer 1 wird keine Prozessentschädigung zugesprochen.

12. Den von Rechtsanwalt lic. iur. Y2. _____ vertretenen Privatklägern 10 und 12-16 wird keine Prozessentschädigung zugesprochen.

Berufungsanträge:

a) Der Verteidigung des Beschuldigten:

(Urk. 220 S. 2)

1. Urteilsdispositivziffer 1 sei aufzuheben und der Beschuldigte sei der fahrlässigen Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 1 SVG schuldig zu sprechen. Der Beschuldigte sei von der mehrfachen fahrlässigen Tötung im Sinne von Art. 117 StGB, der mehrfachen fahrlässigen Körperverletzung im Sinne von Art. 125 Abs. 1 StGB sowie der fahrlässigen groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG freizusprechen.
2. Urteilsdispositivziffer 3 und 4 seien aufzuheben und der Beschuldigte sei mit einer angemessenen Busse zu bestrafen. Die erstandene Untersuchungshaft sei anzurechnen.
3. Urteilsdispositivziffer 5 und 9 seien aufzuheben, die Kosten des Untersuchungs- und Gerichtsverfahrens seien auf die Staatskasse zu nehmen und die Fluchtkautiön von Fr. 14'980.– (Kassenbeleg Nr. 40001780) sei vollumfänglich freizugeben sowie dem Zahler zurückzugeben.
4. Alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen (inkl. MwSt.) im Vor-, Haupt- und Berufungsverfahren zulasten der Staatskasse, namentlich sei die amtliche Verteidigung für ihre Aufwendungen zu entschädigen.

b) Der Staatsanwaltschaft Limmattal/Albis:

(Urk. 222)

Bestätigung des vorinstanzlichen Urteils.

Erwägungen:

I. Verfahrensgang

1. Gegen das eingangs im Dispositiv wiedergegebene, mündlich eröffnete Urteil des Bezirksgerichts Zürich vom 29. Mai 2024 liess der Beschuldigte mit Eingabe vom 4. Juni 2024 Berufung anmelden (Urk. 180). Das begründete Urteil wurde dem Beschuldigten am 10. September 2024 zugestellt (Urk. 191/2), worauf der Beschuldigte mit Eingabe vom 27. September 2024 fristgerecht die Berufungserklärung im Sinne von Art. 399 Abs. 3 StPO einreichen liess (Urk. 194).
2. Mit Präsidialverfügung vom 14. Oktober 2024 wurde Rechtsanwalt Y3._____ (Vertreter des Privatklägers 1 B._____) Frist angesetzt, um darzulegen, ob er zur Tätigkeit im Monopolbereich berechtigt sei. Mit Eingabe vom 17. Oktober 2024 legte er sein Mandat nieder (Urk. 197). Mit Präsidialverfügung vom 23. Oktober 2024 wurde die Berufungserklärung des Beschuldigten den Privatklägern 1-16 sowie der Staatsanwaltschaft zugestellt und Frist zur Erklärung der Anschlussberufung oder eines Nichteintretensantrags angesetzt (Urk. 198). Innert angesetzter Frist beantragte die Staatsanwaltschaft mit Eingabe vom 30. Oktober 2024 die Bestätigung des vorinstanzlichen Urteils und verzichtete auf Anschlussberufung (Urk. 200). Die Privatkläger 10 sowie 12-16 liessen innert Frist Anschlussberufung erheben und stellten ein Gesuch um unentgeltliche Prozessführung und Verbeiständung (Urk. 205). Mit Präsidialverfügung vom 21. November 2024 wurde die Anschlussberufungserklärung dem Beschuldigten, der Staatsanwaltschaft sowie den Privatklägern 1-9 und 11 zugestellt. Gleichzeitig wurde den Privatklägern 10 und 12-16 Frist angesetzt, um ihr Gesuch um Gewährung der unentgeltlichen Rechtspflege zu begründen (Urk. 206).
3. Am 1. April 2025 wurden die Parteien zur Berufungsverhandlung auf den 14. November 2025 vorgeladen (Urk. 209). Am 4. Juli 2025 wurde ihnen eine Änderung der Gerichtsbesetzung bekanntgegeben (Urk. 210). Mit Eingabe vom 31. Juli 2025 zogen die Privatkläger 10 und 12-16 die Anschlussberufungserklärung zurück, da eine aussergerichtliche Einigung habe gefunden werden können (Urk. 211). Am 6. Oktober 2025 wurde den Parteien erneut eine Änderung der Ge-

richtsbesetzung bekanntgegeben (Urk. 213). Mit Eingabe vom 30. Oktober 2025 stellte die Verteidigung ein Dispensationsgesuch für den Beschuldigten (Urk. 215), welches in der Folge bewilligt wurde. Die Berufungsverhandlung fand sodann am 14. November 2025 in Anwesenheit der amtlichen Verteidigerin des Beschuldigten, Rechtsanwältin Dr. iur. X._____, sowie Staatsanwalt lic. iur. T._____ statt (Prot. II S. 6). Die Parteien stellten die eingangs ausgeführten Berufungsanträge (Prot. II S. 6 f.; Urk. 220 S. 2; Urk. 222).

II. Prozessuales

1. Umfang der Berufung

1.1. Gemäss Art. 402 StPO in Verbindung mit Art. 437 StPO wird die Rechtskraft des angefochtenen Urteils im Umfang der Anfechtung gehemmt. Das Berufungsgericht überprüft somit das erstinstanzliche Urteil nur in den angefochtenen Punkten (Art. 404 Abs. 1 StPO).

1.2. Die Berufung des Beschuldigten richtet sich gegen die vorinstanzlichen Urteilsdispositivziffern 1 (Schuldspruch), 3-4 (Strafe und Vollzug), 5 (Fluchtkaution) sowie 9 (Kostenaufgabe).

1.3. Unangefochten blieben somit die Dispositivziffern 2 (Freispruch vom Vorwurf der mehrfachen fahrlässigen Körperverletzung bezüglich Privatkörper 8, 12, 14 und 16), 6 (Sicherstellung), 7 (Verweisung der Schadenersatz- und Genugtuungsbegehren der Privatkörper 1, 6, 8-10 und 12-18 auf den Zivilweg), 8 (Kostenfestsetzung), 10 (Kosten der amtlichen Verteidigung und unentgeltlichen Vertretung der Privatkörper 1, 10 und 12-16) des vorinstanzlichen Urteils. Es ist vorab mittels Beschluss festzustellen, dass das angefochtene Urteil des Bezirksgerichts Zürich vom 29. Mai 2024 in diesem Umfang in Rechtskraft erwachsen ist.

2. Strafanträge

Sämtliche Strafanträge der Geschädigten wurden fristgerecht gestellt (Urk. 1 S. 27 ff., Urk. 78/2 und Urk. 83/2). Es kann dazu im Weiteren auf die zutreffenden vorinstanzlichen Erwägungen verwiesen werden (Urk. 192 S. 14).

3. Weitere prozessuale Vorbemerkungen

3.1. Nachdem vorliegend einzig noch die Berufung des Beschuldigten zu beurteilen ist, gilt das Verbot der "reformatio in peius", d.h. das erstinstanzliche Urteil kann grundsätzlich nicht zum Nachteil des Beschuldigten abgeändert werden (Art. 391 Abs. 2 StPO). Eine Ausnahme besteht allerdings dort, wo aufgrund von Tatsachen, die dem erstinstanzlichen Gericht nicht bekannt sein konnten, eine strengere Strafe in Frage kommt (a.a.O. letzter Satz).

3.2. Sodann ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass sich die urteilende Instanz nicht mit allen Parteistandpunkten einlässlich auseinandersetzen und jedes einzelne Vorbringen ausdrücklich widerlegen muss. Das Berufungsgericht kann sich auf die für seinen Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte beschränken (BGE 146 IV 297 E. 2.2.7; 143 III 65 E. 5.2; 141 IV 249 E. 1.3.1; Urteil des Bundesgerichts 6B_1403/2019 vom 10. Juni 2020 E. 2.5 mit Hinweisen). Ein unverhältnismässiger Motivationsaufwand kann nicht eingefordert werden. Ebenso wenig lässt sich Art. 6 Ziff. 1 EMRK in der Weise auslegen, dass eine detaillierte Antwort auf jedes Argument gefordert würde (vgl. dazu statt Weiterer Urteil des Bundesgerichts 6B_689/2019 vom 25. Oktober 2019 E. 1.5.2 mit Hinweisen). Ferner kann das Gericht zur Begründung im Folgenden auf Erwägungen der Vorinstanz im angefochtenen Entscheid verweisen, soweit es diese als zutreffend erachtet (Art. 82 Abs. 4 StPO; vgl. hierzu Urteil des Bundesgerichts 6B_570/2019 vom 23. September 2019 E. 4.2, mit weiteren Hinweisen, sowie NYDEGGER, Der Verweis auf die Entscheidungsbegründung der Vorinstanz gemäss Art. 82 Abs. 4 StPO, recht 2021, S. 15 ff.). Dies, zumal das strafrechtliche Berufungsverfahren keine Wiederholung des erstinstanzlichen Erkenntnisverfahrens darstellt und das Berufungsgericht auch keine Erstinstanz ist; vielmehr knüpft das Berufungsverfahren an das erstinstanzliche Verfahren an und baut darauf auf (vgl. dazu Urteile des Bundesgerichts

7B_15/2021 vom 19. September 2023 E. 4.2.2; 7B_11/2021 vom 15. August 2023 E. 5.2; 6B_931/2021 vom 15. August 2022 E. 3.2; 7B_293/2022 vom 6. Januar 2024 E. 2.2.1).

III. Sachverhalt

A. Allgemeines

Zu den allgemeinen Grundsätzen der Sachverhaltserstellung und der Beweiswürdigung kann vorab auf die zutreffenden Ausführungen der Vorinstanz verwiesen werden (Urk. 192 S. 17 f.).

B. Anklagevorwurf und Sachverhaltserstellung

1. Unfallablauf und Unfallursache (Anklageziffer 1.1 und 1.6)

1.1. Dem Beschuldigten wird vorgeworfen, am 16. Dezember 2018 um ca. 04.06 Uhr den Gesellschaftswagen der Marke Mercedes-Benz, Halterin U._____, als V.____ in Zürich über die W.____-strasse der Autobahn A3W in Richtung AA.____ gelenkt zu haben. Die im fraglichen Bereich zweispurige W.____-strasse habe beim AA.____ keine Fortsetzung und ende über der AB.____ in einem Stummel. Das Ende sei mit einer Betonwand gesichert. Dieser Stummel diene als Wendeplatz für Blaulicht- und Strassenunterhaltsfahrzeuge. Der Verkehr werde auf der rechten Seite über eine zweispurige Abfahrtsrampe zum AA.____ hinuntergeführt. Die Nase der physischen Abgrenzung von Stummel und Abfahrtsrampe sei mit einem Aufpralldämpfungselement geschützt. Der Beschuldigte sei geradeaus in den Stummel gefahren und mit dem Gesellschaftswagen mit einer Kollisionsgeschwindigkeit von 48 km/h fast frontal gegen die Betonwand geprallt (Urk. 97 S. 2 f.). Er habe das Bremspedal zum ersten Mal 7,60 Sekunden vor dem Anprall gegen die Mauer bei einer Geschwindigkeit von 68 km/h betätigt. Zu diesem Zeitpunkt sei er noch 136 Meter vom Kollisionsort entfernt gewesen. 0,96 Sekunden später bzw. 6,64 Sekunden vor der Kollision habe er das Bremspedal bei einer Geschwindigkeit von 63,7 km/h losgelassen und beschleunigt. 2,72 Sekunden vor der Kollision, als er noch 42 Meter von der Mauer entfernt gewesen sei, habe er bei

einer Geschwindigkeit von 64,6 km/h die Bremse ein zweites Mal betätigt und eine Vollbremsung eingeleitet. Diese habe lediglich eine Verzögerung von 1,72 m/s² erbracht, was einem Gleitbeiwert von 0,174 entspreche, weil die Fahrbahn unter dem Schnee vereist gewesen sei. Schliesslich sei er am Ende des Stummels fast frontal gegen die Mauer geprallt (Urk. 97 S. 6 f.).

1.2. Der Beschuldigte anerkennt, in jener Nacht den von ihm gelenkten Gesellschaftswagen als V._____ nicht rechtsseitig über die zweispurige Abfahrtsrampe der W._____ -strasse der Autobahn A3W zum AA._____ hinuntergeführt, sondern geradeaus in den mit einer Betonwand gesicherten Stummel gelenkt zu haben und dort fast frontal gegen die Betonwand geprallt zu sein (Urk. 4 S. 2; Urk. 6 S. 2 ff.; Urk. 26 S. 2 ff.; Urk. 168; Urk. 220). Sodann anerkennt er, die Bremse vor dem Unfall zweimal betätigt zu haben und dass die Fahrbahn unter dem Schnee vereist gewesen sei (Urk. 4 S. 2 und 5; Urk. 6 S. 2 f.; Urk. 26 S. 2 und 4; Urk. 168 S. 8 und 16). Bezüglich der Fahrgeschwindigkeit machte der Beschuldigte in den ersten beiden Einvernahmen geltend, langsamer (als in der Anklage ausgeführt) unterwegs gewesen zu sein (Urk. 4 S. 2; Urk. 6 S. 4 ff.). Anlässlich der vorinstanzlichen Hauptverhandlung liess er sodann ausführen, dass die in der Anklageschrift erwähnte Kollisionsgeschwindigkeit von 48 km/h nur durch die tachografischen Messungen bestimmt worden sei, weshalb diese zu hoch sein könnte (Urk. 168 S. 15).

1.3. Die Vorinstanz erachtete diese Sachverhaltsabschnitte gestützt auf das unfallanalytische Gutachten von Dr.-Ing. AC._____ vom 20. März 2020 (Urk. 11), seine Ergänzungsgutachten vom 5. November 2021 (Urk. 34) und 22. April 2024 (Urk. 149) sowie den Kurzbericht des Forensischen Instituts Zürich betreffend die elektronischen Daten des digitalen Fahrtenschreibers vom 21. Dezember 2018 (Urk. 53/1), ergänzt durch die eigenen Aussagen des Beschuldigten, als erstellt (Urk. 192 S. 18 f.).

1.4. Die Würdigung der Vorinstanz erweist sich als zutreffend. Das Gutachten von Dr.-Ing. AC._____ vom 20. März 2020 (Urk. 11) kommt zum Schluss, dass von einer Ausgangsgeschwindigkeit von etwa 70 km/h und einer Kollisionsgeschwindigkeit von 48 km/h auszugehen ist (Antworten zu Frage 2 und 3, S. 18). Das unfallanalytische Gutachten wurde sorgfältig begründet und erfüllt wissenschaftliche Kri-

terien. Zur Vorgehensweise des Gutachters ist festzuhalten, dass er mit den ausgelesenen und ausgewerteten Tachodaten des Busses eine nochmalige Auswertung mit PC Crash durchführte. Sodann rekonstruierte er die Fahrgeschwindigkeit des Busses mit der vorhandenen Videoaufnahme der Liegenschaft AD._____-strasse ..., mit welcher der Unfall aufgezeichnet wurde, indem er diese einem von ihm erstellten 3D-Scan gegenüberstellte, um eine genaue Vermessung der Vektoren vornehmen zu können. Der Geschwindigkeitsverlauf aus der Videoauswertung war der Geschwindigkeit aus dem Tachographen ganz ähnlich. Aus den Videobildern, auf denen das jeweils aktivierte Bremslicht zu sehen war, konnte der Zeitpunkt der Aktivierung der Bremse bestimmt werden. Diese Zeitpunkte korrelierten mit den aus dem Tachographen ausgewerteten Geschwindigkeitsreduzierungen. Es resultierte eine Ausgangsgeschwindigkeit des Busses von 68 km/h und eine Kollisionsgeschwindigkeit von 48 km/h. Gestützt auf die Positionen des Busses bei der Bremsaktivierung, die Wegstrecke und Geschwindigkeitsveränderung berechnete der Gutachter eine mittlere Verzögerung von 1.72 m/s^2 , entsprechend einem Gleitbeiwert von 0.174 (Urk. 11 S. 9-16). Die gutachterlichen Ausführungen und Schlussfolgerungen sind nachvollziehbar und klar. Es besteht kein Anlass, an den Erkenntnissen des Gutachters zu zweifeln, weshalb darauf abzustellen ist.

1.5. Der Beschuldigte führte zunächst aus, er sei auf die linke Spur geraten, weil er ins Schleudern geraten sei und die Spur nicht habe halten können (Urk. 4 Frage/Antwort 52 ff., Urk. 6 Frage/Antwort 12 und 13). Später sprach der Beschuldigte nicht mehr vom Schleudern und machte geltend, er habe sich orientieren wollen, ob er links oder rechts fahren solle. Es sei ihm nicht gelungen zu verstehen, in welcher Situation er sich befunden habe. Beim zweiten Bremsmanöver habe er realisiert, dass er nicht in die richtige Richtung gefahren sei (Urk. 26 Frage/Antwort 13 ff.). Durch die Verteidigung wurde ausgeführt, dass der Gesellschaftswagen nicht ins Schleudern geraten sei. Vielmehr habe der Beschuldigte nicht gewusst, wohin er fahren solle (Urk. 194 S. 3, Urk. 168 S. 10 f., Urk. 220 S. 5). Der Gutachter kam zum Schluss, dass der Bus nicht ins Schleudern geraten, sondern weitgehend geradlinig auf die Mauer geprallt sei. Mit Blick auf die Videofilme sei davon auszugehen, dass der Beschuldigte nicht bemerkt habe, dass er die rechte Fahrspur in Richtung Zürich hätte befahren müssen (Urk. 11 S. 5 und 17). Auch die

Buspassagierin AE._____ führte aus, sie habe das Gefühl gehabt, dass der Fahrer an der fraglichen Stelle nicht gewusst habe, wohin er fahren müsse, ob geradeaus oder nach rechts (Urk. 3 Frage/Antwort 28). Es ist damit gestützt auf die übereinstimmenden gutachterlichen Feststellungen, die späteren eigenen Angaben des Beschuldigten sowie die Aussagen der Buspassagierin davon auszugehen, dass der Beschuldigte mit dem Bus auf der linken Fahrspur in Richtung Stummel fuhr, weil er die richtige Fahrtrichtung nicht erkannte. Dass er infolge der Eis- oder Schneeverhältnisse auf die falsche Fahrbahn geschleudert worden wäre, ist demgegenüber nicht erstellt.

1.6. Der Sachverhalt bezüglich Unfallablauf und Unfallursache gilt damit wie in der Anklage umschrieben als rechtsgenügend erstellt.

2. Todesopfer (Anklageziffer 1.2)

2.1. Der Anklage lässt sich ferner entnehmen, dass R._____ (geboren tt. Oktober 1981) aus dem Bus geschleudert worden und in die AB._____ gefallen sei. Sie sei bewusstlos geworden und ertrunken. Der rechts neben dem Beschuldigten sitzende Zweitchauffeur (Doppelbesatzung) AF._____ (geboren tt. Januar 1957) sei gegen die Windschutzscheibe geschleudert worden, wobei seine beiden Beine eingeklemmt worden seien. Er habe eine subtotale Amputationsverletzung am rechten Unterschenkel, komplizierte Brüche an beiden Oberschenkeln, Rippenserienbrüche beidseits, einen instabilen Bruch der Halswirbelkörper 5 und 6 und einen Bruch im Bereich der linken Hüftgelenkspfanne erlitten. Er sei mit massivem Blutverlust in akut lebensbedrohlichem Zustand ins Universitätsspital Zürich eingeliefert worden, wo es zu einer bakteriellen Infektion gekommen sei. Die Infektion sei nicht mehr beherrschbar gewesen, obwohl beide Beine auf Oberschenkelebene amputiert und alle intensivmedizinischen Behandlungsmöglichkeiten ausgeschöpft worden seien. Da der Kreislauf nicht mehr habe stabilisiert werden können, sei die Therapie nach Rücksprache mit der Ehefrau des Patienten AF._____ abgebrochen worden. Er sei am 31. Dezember 2018 gestorben. Todesursache sei ein Multiorganversagen im Rahmen einer im ganzen Körper sich ausbreitenden Entzündungsreaktion (Sepsis) als unmittelbare Folge der erlittenen Verletzungen gewesen (Urk. 97 S. 3).

2.2. Der Beschuldigte liess ausführen, es sei unmöglich, dass R._____ aus dem Bus geschleudert worden sei. Es ergebe sich nicht aus den Akten und könne nicht mehr eruiert werden, wo R._____ im Bus gesessen habe, aus welchem Fenster sie hätte geschleudert werden können und wie bzw. warum sie in die AB._____ gefallen sei. Es könne ebenso sein, dass sie beim Aussteigen aus dem Bus oder erst später hinuntergefallen sei (Urk. 168 S. 18-23; Urk. 220 S. 10-12).

2.3. Die Vorinstanz erachtete es als erstellt, dass sich R._____ im verunfallten Bus befunden habe und im Nachgang zur Kollision mit der Mauer in der AB._____ aufgefunden worden sei, wo sie ertrunken sei. Hingegen habe nicht erstellt werden können, wie R._____ vom Bus in die AB._____ geraten sei (Urk. 192 S. 19).

2.4. Die Würdigung der Vorinstanz erweist sich auch hier im Ergebnis als zutreffend. Der Sachverhalt bezüglich R._____ lässt sich gestützt auf den Spurenbericht des Forensischen Instituts Zürich vom 11. Januar 2019 (Urk. 55) sowie das Gutachten zum Todesfall des Instituts für Rechtsmedizin der Universität Zürich (Urk. 66/7) dahingehend erstellen, dass sie sich im verunfallten Bus befand und nach der Kollision in der AB._____ ertrank. Demgegenüber kann im Nachhinein nicht mehr eruiert werden, wo R._____ vor der Kollision im Bus sass und ob sie im Kollisionszeitpunkt aus einem Fenster geschleudert wurde. Aus den Akten ergeben sich jedoch mehrere Anhaltspunkte, welche Zweifel an einem Hinausschleudern begründen. So war die Frontscheibe des Gesellschaftswagens gemäss Fahrzeugprüfbericht der Kantonspolizei Zürich vom 17. Januar 2019 unfallbedingt lediglich gebrochen, ohne dass es zu einem Durchbruch gekommen wäre (Urk. 54/1 S. 2). Auch die Art der Kollision – ein nahezu frontaler Aufprall des Gesellschaftswagens – spricht gegen eine seitliche Herausschleuderung aus dem Fahrzeug. Zudem wurde die Handtasche von R._____ nach dem Unfall neben ihrem Körper in der AB._____ aufgefunden (vgl. Urk. 66/5 S. 2). Vor diesem Hintergrund lässt sich ein Hinausschleudern im Kollisionszeitpunkt nicht rechtsgenügend erstellen. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass es gemäss den Aussagen der Beteiligten im Bus nach der Kollision zu einer erheblichen Unruhe- und Paniksituation gekommen sei, insbesondere nachdem plötzlich Benzingeruch wahrgenommen worden sei. Passagiere hätten in der Folge Fensterscheiben eingeschlagen, um das Fahrzeug

rasch zu verlassen (vgl. Urk. 2 Frage/Antwort 22-24; Urk. 3 Frage/Antwort 21). Angesichts der nächtlichen Verhältnisse, der heftigen Kollision sowie des wahrgenommenen Benzingeruchs erscheint es auch nachvollziehbar, dass unter den Insassen eine ausgeprägte Stress- und Panikreaktion einsetzte. Unter diesen Umständen erscheint es naheliegend, dass R._____ den Bus nach der Kollision selbständig verliess und es in der Folge – etwa im Zustand von Schock oder Panik – zu einem weiteren, nicht mehr rekonstruierbaren Geschehensablauf kam, in dessen Verlauf sie in die AB._____ stürzte. Es bestehen jedoch keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass der Tod von R._____ auf das Verhalten einer Drittperson oder auf ein suizidales Verhalten zurückzuführen wäre. Ebenso ergeben sich aus den Akten keine Hinweise auf ein eigenständiges, vom Unfallgeschehen losgelöstes Zweitereignis. Erstellt ist somit, dass R._____ im unmittelbaren zeitlichen und sachlichen Zusammenhang mit dem Unfallereignis vom 16. Dezember 2018 in die AB._____ gelangte und dort ertrank. Nicht erstellt ist hingegen, dass sie im Kollisionszeitpunkt aus dem Bus geschleudert wurde.

2.5. Die in der Anklage umschriebene Todesursache von AF._____ ergibt sich aus dem Gutachten zum Todesfall des Instituts für Rechtsmedizin der Universität Zürich vom 20. Februar 2019 (Urk. 67/6) und gilt damit als erstellt.

3. Verletzte (Anklageziffern 1.3, 1.4 und 1.5)

3.1. In der Anklage sind unter Ziffer 1.3 die Verletzten aufgeführt, die einen Strafantrag betreffend fahrlässige Körperverletzung gestellt haben. Unter Ziffer 1.4 sind die Verletzten aufgeführt, welche keinen Strafantrag gestellt oder auf die Stellung eines solchen verzichtet haben. Weiter sind unter Ziffer 1.5 die konkret gefährdeten Personen aufgelistet, welche beim Unfall keine Verletzungen erlitten haben.

3.2. Wie die Vorinstanz zutreffend ausführte, blieben die Verletzungen, welche sich die Geschädigten beim Unfall zuzogen, unbestritten (Urk. 192 S. 16) und decken sich mit dem übrigen Untersuchungsergebnis, weshalb der Sachverhalt diesbezüglich als rechtsgenügend erstellt gilt.

4. Zum Fahrverhalten des Beschuldigten (Anklageziffer 1.7)

4.1. Die Ausgangsgeschwindigkeit des Busses von 68 km/h und die Kollisionsgeschwindigkeit von 48 km/h ist – wie vorstehend unter Ziffer 1 erörtert – gestützt auf das unfallanalytische Gutachten erstellt. Damit ist auch erstellt, dass sich der Beschuldigte nicht an die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h hielt und diese um 8 km/h überschritt (vgl. Urk. 5 Foto Signalisation bezüglich Ende der Autobahn und Höchstgeschwindigkeit 60 km/h, Urk. 60 Plandokumentation der Kantonspolizei Zürich vom 24. März 2019). An dieser Feststellung vermag auch der Einwand der Verteidigung nichts zu ändern, wonach die entsprechende Signalisation rund 75 Meter früher hätte angebracht werden müssen (Urk. 168 S. 7; Urk. 220 S. 6). Unabhängig von der genauen Platzierung des Signals lag die effektiv gefahrene Geschwindigkeit über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Des Weiteren ergibt sich aus dem Gutachten, dass die mittlere Verzögerung auf der schneebedeckten bzw. teilweise vereisten Fahrbahn rund 1.72 m/s^2 betrug. Daraus ergibt sich bei einer Vollbremsung aus 68 km/h ein Bremsweg von rund 104 Metern (Urk. 11 S. 16). Diese physikalischen Parameter sind unbestritten und bilden die Grundlage der weiteren Beurteilung des Fahrverhaltens des Beschuldigten.

4.2. Es ist weiter anerkannt (Urk. 168 S. 7 f.) und im Übrigen auch gestützt auf die Akten (beispielsweise Urk. 58 Fotodokumentation) erstellt, dass zum Unfallzeitpunkt extrem ungünstige Witterungs- und Sichtverhältnisse herrschten. Der Unfall ereignete sich in der Nacht bei starkem Schneefall auf einer schnee- bzw. teilweise eisbedeckten Fahrbahn. Dies deckt sich mit den Aussagen des Beschuldigten. So führte dieser bereits in seiner ersten Einvernahme aus, es habe auf der Fahrt stark geschneit und es sei zu Eisbildungen gekommen. Darum sei beim Verkehrszentrum von V._____ angefragt worden, ob die Fahrt unterbrochen werden könne, um bessere Verhältnisse abzuwarten, was jedoch abgelehnt worden sei. Es sei für ihn und den zweiten Chauffeur eine grosse Verantwortung gewesen, die Reise weiterzuführen. Andere Fahrzeuge vor und hinter ihm seien auch geschleudert. Die Sichtverhältnisse seien sehr schlecht gewesen. Er habe wirklich fast nichts gesehen (Urk. 4 Frage/Antwort 9, 14, 40 und 54). Damit beschrieb der Beschuldigte selbst eine Situation, in welcher die Sichtverhältnisse stark eingeschränkt waren und besondere Vorsicht geboten gewesen wäre. Die schwierigen Strassen- und Sichtverhältnisse bestätigte er auch in seinen weiteren Einvernahmen (Urk. 6 Frage/Ant-

wort 8, 11 und 14, Urk. 26 Frage/Antwort 9, 14, 40 und 55). Seinen Aussagen ist ferner zu entnehmen, dass er ein abruptes Bremsen habe vermeiden wollen, weil die Strasse vereist und die Wetterverhältnisse kritisch gewesen seien. Er habe deshalb nicht "auf einmal stark bremsen", sondern "in Etappen" abbremsen wollen, um zu verhindern, dass der Car "hin und her schüttelt" oder sich dreht (Urk. 26 Frage/Antwort 9, Urk. 168 S. 8).

4.3.1. Die Anklagebehörde vertritt den Standpunkt, bei den vorherrschenden extrem ungünstigen Strassenverhältnissen sei bei einem Gesellschaftswagen eine Geschwindigkeit von 30 km/h angemessen gewesen (erlaubtes Risiko) und stützt sich hierfür auf die gutachterliche Einschätzung (Urk. 97 S. 8).

4.3.2. Im Ergänzungsgutachten vom 5. November 2021 wurde dem Gutachter die Frage gestellt, mit welcher Geschwindigkeit mit dem konkreten Gesellschaftswagen unter den konkreten Umständen höchstens hätte gefahren werden können, ohne dass die Schleudergefahr signifikant ansteige. Der Gutachter kam zum Schluss, dass eine Geschwindigkeit von maximal 30 km/h hätte eingehalten werden sollen, um die Schleudergefahr nicht signifikant hoch werden zu lassen (Urk. 34 S. 2 f.). In der zweiten Ergänzung vom 22. April 2024 präzisierte der Gutachter, dass sich aus der im Ergänzungsgutachten vom 5. November 2021 enthaltenen Tabelle für 30 km/h ein Anhalteweg (Bremsstrecke plus Reaktionsstrecke) von 28.42 Meter ergebe, wobei bei dieser Berechnung – für den Unfall – weiterhin mit der Vollbremsverzögerung von 1.72 m/s^2 (bzw. 1.65 m/s^2 mittlere Verzögerung) gearbeitet worden sei. Demgegenüber wird erläutert, dass eine in derselben Tabelle aufgeführte Vergleichsangabe (Messquelle "CONTINENTAL") für einen Bremsweg von 57 Meter bei Eis auf einer deutlich geringeren mittleren Bremsverzögerung von 0.61 m/s^2 beruhe. Weiter wurde der Gutachter mit folgenden Fragen konfrontiert: Wo genau auf der Fahrstrecke hätte der Gesellschaftswagen mit maximal 30 km/h fahren müssen, um die Schleudergefahr nicht signifikant hoch werden zu lassen? Wurde diese Zahl berechnet? Hängt diese Zahl vom Radius der Kurve ab? Der Gutachter führte dazu aus, bei einer Bremsung habe beim vorliegenden langen Fahrzeug eine mittlere Verzögerung von rund 1.7 m/s^2 vorgelegen. Wäre der Gesellschaftswagen der Rechtskurve gefolgt, hätte sich eine Querbe-

schleunigung von ungefähr 1.2 m/s^2 ergeben, weil das Fahrzeug schmaler sei als bei der Bremsung in Längsrichtung. Bei Annahme eines Kurvenradius von 170 Metern lasse sich die Geschwindigkeit nach der Formel " $v = \text{Wurzel aus (Querbeschleunigung mal Kurvenradius)}$ " berechnen, was bei einer Querbeschleunigung von 1.2 m/s^2 eine Geschwindigkeit von rund 14.3 m/s bzw. 51.4 km/h ergebe. Der Gutachter hielt jedoch ausdrücklich fest, dass diese Annahme "nicht richtig" sei, weil der Fahrer beim Lenken Rotationen des Fahrzeugs auslöse. Welche Geschwindigkeit exakt auszurechnen sei, sei schwierig, weshalb aus gutachterlicher Sicht "30 km/h im Bogen nach rechts kein Risiko zu erwarten" lasse (Urk. 149 S. 2).

4.3.3. Die Verteidigung bringt vor, die vom Gutachter festgelegte maximal zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h sei nicht nachvollziehbar, zumal andere Personenwagen im relevanten Zeitraum mit Geschwindigkeiten zwischen 42 km/h und 67.8 km/h durch die Kurve gefahren seien, ohne signifikant zu schleudern (Urk. 168 S. 11-14, Urk. 194 S. 4, Urk. 220 S. 8 f.). Der von der Verteidigung angeführte Vergleich mit den im relevanten Zeitraum die Unfallstelle passierenden Personenwagen ist im vorliegenden Zusammenhang nur eingeschränkt aussagekräftig. Ein vollbesetzter Gesellschaftswagen weist im Vergleich zu einem Personenwagen eine deutlich grössere Masse, eine längere Fahrzeuggeometrie, einen höheren Schwerpunkt sowie ein anderes fahrdynamisches Verhalten in Bezug auf Lenkführung und Stabilität auf. Insbesondere wirken sich Querkräfte und beim Einlenken entstehende Rotationsbewegungen bei einem langen Fahrzeug wesentlich stärker aus. Während ein Personenwagen allfällige Instabilitäten aufgrund seiner geringeren Masse und kürzeren Bauweise eher kompensieren kann, führt ein vergleichbarer Haftungsverlust bei einem Gesellschaftswagen schneller zu einem schwer kontrollierbaren Schleudervorgang.

Selbst wenn man einen direkten Vergleich der gemessenen Geschwindigkeiten vornehmen wollte, ergäbe sich daraus keine entlastende Schlussfolgerung. Die im relevanten Zeitraum registrierten Geschwindigkeiten der Personenwagen lagen – mit Ausnahme eines einzelnen Werts – unter der vom Beschuldigten gefahrenen Geschwindigkeit von 68 km/h. Mehrere Fahrzeuge passierten die Unfallstelle mit Geschwindigkeiten im Bereich von rund 42 bis 54 km/h. Die vom Beschuldigten ge-

wählte Geschwindigkeit befand sich damit am oberen Rand beziehungsweise über den im Vergleichszeitraum gemessenen Werten.

4.3.4. Des Weiteren ist hervorzuheben, dass der Gutachter die Geschwindigkeit von 30 km/h nicht als mathematisch exakt berechnete Grenzgeschwindigkeit verstand. Rein rechnerisch ermittelte er zunächst unter Annahme einer Querbeschleunigung von 1.2 m/s^2 und eines Kurvenradius von 170 Metern eine Geschwindigkeit von rund 51.4 km/h. Er wies aber ausdrücklich darauf hin, dass eine rein theoretische Kurvenberechnung zur Bestimmung einer sicheren Geschwindigkeit nicht ausreiche. Insbesondere berücksichtige sie nicht, dass beim Lenken eines langen Gesellschaftswagens zusätzliche Rotationsbewegungen auftreten. Eine exakte rechnerische Bestimmung der unter den konkreten winterlichen Bedingungen noch sicheren Geschwindigkeit sei daher nur schwer möglich. Vor diesem Hintergrund gelangte der Gutachter zur Einschätzung, dass bei einer Geschwindigkeit von rund 30 km/h im Rechtsbogen keine signifikant erhöhte Schleudergefahr zu erwarten gewesen wäre (Urk. 149 S. 2). Die Nennung von 30 km/h ist somit als sicherheitsorientierte Einschätzung unter Berücksichtigung der konkreten Gesamtumstände zu verstehen und nicht als mathematisch exakt berechnete Grenzgeschwindigkeit.

4.3.5. Unabhängig davon, dass der Gutachter keine mathematisch exakt bestimmbare Grenzgeschwindigkeit festlegte, sondern eine sicherheitsorientierte Einschätzung vornahm, steht fest, dass die vom Beschuldigten gefahrenen 68 km/h deutlich über jeder vom Gutachter als sicherheitskonform bezeichneten Geschwindigkeit lagen. Die gefahrene Geschwindigkeit betrug mehr als das Doppelte der vom Sachverständigen als risikominimierend bezeichneten Geschwindigkeit und lag selbst noch deutlich über der theoretisch errechneten Vergleichsgrösse von rund 51 km/h, welche der Gutachter als nicht sachgerecht bezeichnete. Bereits aus diesem Vergleich ergibt sich somit, dass die gefahrene Geschwindigkeit die nach den konkreten Verhältnissen noch vertretbare Geschwindigkeit deutlich überschritt.

4.3.6. Die Beurteilung des Fahrverhaltens des Beschuldigten kann zudem nicht isoliert anhand einer abstrakten Kurvenberechnung erfolgen, sondern ist vielmehr im Lichte der gesamten konkreten Umstände zu betrachten. Wie bereits erwähnt ereignete sich der Unfall nachts bei starkem Schneefall, auf einer schnee- und teil-

weise eisbedeckten Fahrbahn. Die Sicht war massiv eingeschränkt. Der Beschuldigte selbst erklärte wiederholt, er habe wirklich fast nichts gesehen und der Schneefall sei sehr stark gewesen (Urk. 4 Frage/Antwort 54 und 65). Auch führte er aus, es habe so stark geschneit, dass die Sicht eingeschränkt gewesen sei (Urk. 6 Frage/Antwort 11). Hinzu kommt, dass der Beschuldigte einen vollbesetzten Gesellschaftswagen lenkte.

4.4. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die vom Beschuldigten gefahrene Geschwindigkeit von 68 km/h nicht nur über der signalisierten Höchstgeschwindigkeit lag, sondern auch deutlich über der vom Gutachter als sicherheitsorientierte Einschätzung genannten Geschwindigkeit von 30 km/h. Sie lag zudem über der rein rechnerisch ermittelten Vergleichsgrösse von rund 51 km/h, welche der Gutachter allerdings ausdrücklich nicht als sachgerechte Grenzgeschwindigkeit bezeichnete. Diese Geschwindigkeitswerte sind vor dem Hintergrund der dargelegten Witterungs-, Sicht- und Fahrbahnverhältnisse zu sehen. Insbesondere stand die vom Beschuldigten gewählte Geschwindigkeit in einem deutlichen Missverhältnis zu den konkret herrschenden Witterungs-, Sicht- und Fahrbahnverhältnissen. Damit kann als erstellt erachtet werden, dass die gefahrene Geschwindigkeit nicht den Verhältnissen angepasst war.

IV. Rechtliche Würdigung

A. Vorbemerkung

1. Die Vorinstanz sprach den Beschuldigten der mehrfachen fahrlässigen Tötung im Sinne von Art. 117 StGB, der mehrfachen fahrlässigen Körperverletzung im Sinne von Art. 125 Abs. 1 StGB und der fahrlässigen groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG in Verbindung mit Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 31 Abs. 1 SVG, Art. 32 Abs. 1 SVG und Art. 34 Abs. 1 SVG schuldig (Urk. 192 S. 34).
2. Die Verteidigung beantragt demgegenüber, der Beschuldigte sei der fahrlässigen einfachen Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 1 SVG schuldig zu sprechen. Im Übrigen sei er freizusprechen (Urk. 194 S. 2, Urk. 220 S. 2).

B. Fahrlässige grobe Verletzung der Verkehrsregeln

1. Die Vorinstanz hat die rechtlichen Grundlagen zum Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG in Verbindung mit den Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 31 Abs. 1 SVG, Art. 32 Abs. 1 SVG und Art. 34 Abs. 1 SVG zutreffend dargelegt, worauf vollumfänglich verwiesen werden kann (Urk. 192 S. 20 ff.).
2. Der Beschuldigte macht zusammengefasst geltend, die fragliche Strecke sei schlecht und mangelhaft beschildert gewesen (Urk. 4 Frage/Antwort 51 und 54). Er liess durch die Verteidigung ausführen, am Unfallort habe nur auf der rechten Spur nach der Gabelung der Strasse eine ortsfeste Beleuchtung bestanden. Die Beleuchtung am Unfallort sei schwach gewesen. Der Beschuldigte habe nicht damit rechnen müssen, dass die Autobahn 226 Meter nach dem Signal "Ende der Autobahn" mit der Zusatztafel "400 m" zu einem abrupten Ende komme. Es habe insbesondere keine spezifischen Hinweise darauf gegeben, dass die Autobahn links 42 Meter nach der Gabelung in einen Stummel führe, der mit einer Betonmauer abgeschlossen sei. Zum Tatzeitpunkt habe zudem weder eine physische Abspernung dieses Abschnitts bestanden noch eine zusätzliche, ausdrücklich auf den

Stummel hinweisende Signalisation. Weiter wird geltend gemacht, der Beschuldigte habe versucht, eine Vollbremsung zu vermeiden, wie ihm das bei eis- und schneebedeckter Strasse beigebracht worden sei. Es sei davon auszugehen, dass der Stummel-Abschnitt stärker vereist und verschneit gewesen sei, da dort nicht gesalzen worden sei. Entsprechend sei der Gleitbeiwert auf der befahrenen Strecke wohl höher gewesen. An diesem Ort hätten sich ausserdem schon 6 Unfälle zugetragen. Nach dem vorliegend zu beurteilenden Verkehrsunfall seien sodann neue bauliche Massnahmen zur besseren Signalisierung und Abgrenzung des Autobahn-Stummels getroffen worden (Urk. 168 S. 4 f., 8 f.; Urk. 220 S. 6 f.). Diese Einwendungen sind nachfolgend im Rahmen der objektiven und subjektiven Tatbestandsprüfung zu würdigen.

3.1. Wie voranstehend unter Erw. III.4.4. ausgeführt, war die vom Beschuldigten gefahrene Geschwindigkeit von 68 km/h den in dieser Nacht herrschenden Strassen- und Sichtverhältnissen nicht angepasst. Dabei fällt nicht nur ins Gewicht, dass er die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h um 8 km/h überschritt und damit Art. 27 Abs. 1 SVG verletzte. Entscheidend ist vielmehr, dass die signalisierte zulässige Höchstgeschwindigkeit grundsätzlich für normale, d.h. günstige Verhältnisse gilt. 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. Diese Pflicht besteht mithin unabhängig von der signalisierten Höchstgeschwindigkeit und verschärft sich bei erschwerten Witterungs- und Sichtverhältnissen. Vorliegend herrschten unbestritten massen extrem ungünstige Bedingungen: starker Schneefall, eine schnee- und teilweise eisbedeckte Fahrbahn sowie massiv eingeschränkte Sicht. Der Beschuldigte gab selbst wiederholt an, die Sichtverhältnisse seien so schlecht gewesen, dass er "fast nichts" habe sehen können. Soweit die Verteidigung die schlechten Sichtverhältnisse auf eine unzureichende Beleuchtung zurückführt, vermag dies nicht zu überzeugen. Aus der Fotodokumentation ergibt sich, dass die Autobahn durch die rechtsseitige ortsfeste Beleuchtung ausreichend ausgeleuchtet war und auch der Bereich des Stummels erfasst wurde (Urk. 58 Bilder 2-12). Die Sichtbeeinträchtigung war mithin witterungsbedingt. Unter diesen Bedingungen wäre somit selbst bei Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit eine erhebliche Re-

duktion der Geschwindigkeit angezeigt gewesen. Wie vorstehend festgestellt, betrug der Bremsweg bei der Geschwindigkeit von 68 km/h bei einer Vollbremsung aufgrund des festgestellten Verzögerungswerts von 1.72 m/s^2 rund 104 Meter. Eine abrupte Vollbremsung mit einem vollbesetzten Gesellschaftswagen war bei den gegebenen Verhältnissen mit dem erheblichen Risiko verbunden, dass das Fahrzeug ins Schleudern geraten oder sich gar überschlagen könnte. Wenn die Strassenverhältnisse derart kritisch sind, dass bereits ein starkes Abbremsen als riskant erscheint, drängte sich eine vorgängige deutliche Reduktion der Geschwindigkeit umso mehr auf. Indem der Beschuldigte unter den gegebenen Umständen mit 68 km/h fuhr, überschritt er nicht nur die signalisiert zulässige Höchstgeschwindigkeit, sondern unterliess es vor allem, seine Geschwindigkeit den konkret erschwerten Verhältnissen anzupassen. Die gewählte Geschwindigkeit war daher nicht nur signalwidrig im Sinne von Art. 27 Abs. 1 SVG, sondern insbesondere nicht situationsgerecht im Sinne von Art. 32 Abs. 1 SVG.

3.2. Hinzu kommt, dass die übersetzte Geschwindigkeit dazu führte, dass der Beschuldigte seine Aufmerksamkeit in erheblichem Umfang auf die Stabilisierung des Fahrzeugs richten musste. Der vollbesetzte Gesellschaftswagen befand sich aufgrund der schnee- und teilweise eisbedeckten Fahrbahn sowie der gewählten Geschwindigkeit im Grenzbereich seiner Beherrschbarkeit. Unter diesen Umständen war der Beschuldigte nicht mehr in der Lage, seine Aufmerksamkeit gleichzeitig mit der gebotenen Sorgfalt auf die Fahrzeugbeherrschung, die Wahrnehmung der Signalisation, den Streckenverlauf und die widrigen Strassen- und Sichtverhältnisse zu richten. Die Konzentration auf die Aufrechterhaltung der Fahrstabilität ging zwangsläufig zulasten der vorausschauenden Beobachtung der Fahrbahn und der rechtzeitigen Erfassung der Signalisation. Damit war der Beschuldigte nicht in der Lage, das Fahrzeug im Sinne von Art. 31 Abs. 1 SVG so zu beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen konnte. Die spätere Kollision mit der Betonmauer verdeutlicht zusätzlich, dass er das Fahrzeug nicht mehr rechtzeitig kontrollieren und abbremsen konnte.

3.3. Entgegen der Ansicht der Verteidigung war die zu befahrende Strecke durch die vorhandene Signalisation grundsätzlich erkennbar. Das Ende der Autobahn war

mit der Zusatztafel "400 m" und dem Signal bezüglich Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h angekündigt. Zudem waren zu Beginn der Abfahrtsrampe an den Querbalken über der Fahrbahn beleuchtete und aus Distanz gut erkennbare Einspurtafeln angebracht, welche die Fahrziele auswiesen. Eine Wegweisung in Richtung des Autobahnstummels bestand demgegenüber nicht. Die signalisierten Fahrziele wiesen damit klar auf die rechts verlaufende Weiterführung hin. Dass der Beschuldigte den weiteren Streckenverlauf nicht rechtzeitig erfasste, ist daher nicht auf eine fehlende oder mangelhafte Signalisation zurückzuführen, sondern auf sein eigenes Fahrverhalten, insbesondere weil er entweder unaufmerksam war und/oder sich wegen der im Grenzbereich der Beherrschbarkeit des Fahrzeugs liegenden Geschwindigkeit zu stark darauf konzentrierte, die Kontrolle über das Fahrzeug nicht zu verlieren. Da er das Signal "Ende der Autobahn" nicht wahrnahm, welches auf eine bevorstehende Änderung der Verkehrsverhältnisse hinweist und daher besondere Aufmerksamkeit erfordert, fuhr er direkt auf das Ende der W. _____-strasse zu. Bei einer den Verhältnissen angepassten Geschwindigkeit hätte er bereits in deutlich grösserer Distanz vor dem Verkehrsteiler, welcher den Stummel von der Abfahrtsrampe abgrenzt, erkennen und entscheiden können, auf welcher Seite er weiterfahren muss. Aufgrund der überhöhten Geschwindigkeit verkürzte sich jedoch die Zeitspanne zwischen dem möglichen Erkennen der Signalisation und dem erforderlichen Entscheid. Zugleich beanspruchte die schwierige Fahrzeugbeherrschung unter den winterlichen Bedingungen einen erheblichen Teil seiner Aufmerksamkeit. Es stand ihm deshalb nur ein Teil seiner kognitiven Leistungsfähigkeit zur Verfügung, um sich auf die vor ihm liegende Fahrstrecke konzentrieren und auf situative Anforderungen (z.B. Signalisation, Hindernisse auf der Fahrbahn) adäquat reagieren zu können. Diese Teilung der Aufmerksamkeit führte zu einer Verlängerung der Reaktionszeit. Der Umstand, dass der Beschuldigte in der Folge mit der Betonwand am Ende des Autobahnstummels kollidierte, zeigt deutlich auf, dass er nicht mehr rechtzeitig abbremsen konnte, um den Zusammenstoss zu verhindern. Ursache hierfür war die nicht den konkreten Verhältnissen angepasste Geschwindigkeit in Verbindung mit unzureichender Aufmerksamkeit.

3.4. Der Verteidigung ist insoweit zuzustimmen, als es sich beim Autobahnstummel um einen ungewöhnlichen Verkehrsverlauf handelt. Dieser Umstand vermag

die Pflichtwidrigkeit des Fahrverhaltens des Beschuldigten jedoch nicht in Frage zu stellen und ihn nicht zu entlasten. Gerade bei einer atypischen Verkehrssituation wäre erhöhte Aufmerksamkeit sowie eine den konkreten Strassen- und Sichtverhältnissen angepasste Geschwindigkeit in besonderem Masse geboten gewesen. Hinzu kommt, dass der Beschuldigte die Strecke seinen Aussagen zufolge seit April 2018 regelmässig – rund 4 bis 5 Mal pro Monat – befuhr (Urk. 4 Frage/Antwort 15). Ihm war die örtliche Situation somit nicht fremd. Auch aus dem Umstand, dass sich an dieser Stelle bereits früher Unfälle ereignet haben, vermag der Beschuldigte nichts zu seinen Gunsten abzuleiten. Mehrere Vorfälle an derselben Stelle legen vielmehr nahe, dass gesteigerte Vorsicht geboten ist. Schliesslich vermögen auch die im Nachgang zum Unfall vorgenommenen neuen baulichen Massnahmen zur besseren Signalisierung und Abgrenzung des Autobahnstummels den Beschuldigten nicht zu entlasten. Diese nachträglichen Anpassungen ändern nichts daran, dass die vorhandene Signalisation im Tatzeitpunkt erkennbar war und die Pflicht zu einer den Umständen angepassten Fahrweise bestand. Den genannten Umständen ist jedoch im Rahmen der Strafzumessung angemessen Rechnung zu tragen.

3.5. Gemäss Anklage habe sich der Beschuldigte zudem im Sinne von Art. 34 Abs. 4 SVG (Abstandwahrung) schuldig gemacht (Urk. 97 S. 11). Die Vorinstanz hielt demgegenüber fest, der Beschuldigte habe sich mit dem Gesellschaftswagen nicht an den rechten Strassenrand gehalten und damit gegen das Rechtsfahrgebot im Sinne von Art. 34 Abs. 1 SVG verstossen (Urk. 192 S. 22). Die Verteidigung machte geltend, in der Anklage sei dazu nichts aufgeführt und der Beschuldigte habe zu diesem Vorwurf keine Stellung nehmen können (Urk. 194 S. 4 f., Urk. 220 S. 14). Inwiefern der Beschuldigte im Zusammenhang mit dem angeklagten Sachverhalt keinen ausreichenden Abstand im Sinne von Art. 34 Abs. 4 SVG gewahrt haben soll, ist nicht ersichtlich. Zwar ist erstellt, dass der Beschuldigte nicht über die rechte Abfahrtsrampe, sondern gradeaus in Richtung des Autobahnstummels fuhr, was von ihm auch nicht bestritten wird. Dieses Fahrmanöver stellt jedoch nicht die unfallursächliche Pflichtverletzung dar. Der Unfall ereignete sich insbesondere nicht deshalb, weil der Beschuldigte das Rechtsfahrgebot missachtete, sondern weil er seine Geschwindigkeit den widrigen Strassen- und Sichtverhältnissen nicht

anpasste und dadurch die Kontrolle über das Fahrzeug verlor. Art. 34 SVG erweist sich vorliegend somit nicht als einschlägig.

3.6. Zusammengefasst versties der Beschuldigte in objektiver Hinsicht in gravierender Weise gegen Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 31 Abs. 1 SVG und Art. 32 Abs. 1 SVG. Bei diesen Vorschriften handelt es sich um elementarste Verkehrsvorschriften, welche der Unfallverhütung und Sicherheit auf der Strasse dienen. Durch die Missachtung dieser Vorschriften schuf der Beschuldigte eine deutlich erhöhte Gefahrenlage für sämtliche Fahrzeuginsassen sowie für weitere Verkehrsteilnehmer. Diese Gefährdung realisierte sich in der Folge in der Kollision mit der Betonmauer am Ende des Autobahnstummels. Damit ist die für die Tatbestandserfüllung von Art. 90 Abs. 2 SVG erforderliche ernstliche Gefährdung anderer – zu welchen vorliegend insbesondere die Passagiere bzw. der Zweitfahrer im V._____ gehören – ohne Weiteres gegeben. Der objektive Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG ist somit erfüllt.

3.7. In subjektiver Hinsicht verlangt der Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend regelwidriges Verhalten, was mindestens grobe Fahrlässigkeit voraussetzt (GIGER, SVG Kommentar, 9. Aufl., Zürich 2022, Art. 90 SVG N 11). Fahrlässig handelt, wer die Folge seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedenkt oder darauf nicht Rücksicht nimmt. Pflichtwidrig ist die Unvorsichtigkeit, wenn der Täter die Vorsicht nicht beachtet, zu der er nach den Umständen und nach seinen persönlichen Verhältnissen verpflichtet ist. Eine Sorgfaltspflichtverletzung ist nur anzunehmen, wenn der Täter eine Gefährdung der Rechtsgüter von Dritten hätte voraussehen können und müssen. Grobe Fahrlässigkeit ist zu bejahen, wenn der Täter sich der allgemeinen Gefährlichkeit seiner verkehrswidrigen Fahrweise bewusst ist. Grobe Fahrlässigkeit kann aber auch vorliegen, wenn der Täter die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig gar nicht in Betracht zieht, also unbewusst fahrlässig handelt (BGE 131 IV 133 E. 3.2. m.w.H.).

3.8. Der Beschuldigte war sich der widrigen Wetter- und Strassenverhältnisse durchaus bewusst. Er gab selbst an, fast nichts gesehen zu haben. Zudem wurde vom Zweitchauffeur in Betracht gezogen, die Fahrt wegen der winterlichen Verhält-

nisse zu unterbrechen, was der Beschuldigte mitbekam. Beim Beschuldigten handelt es sich sodann nicht um einen Gelegenheitsfahrzeuglenker, sondern um einen erfahrenen Buschauffeur im gewerbsmässigen Personentransport. Mit dieser Tätigkeit ist eine gesteigerte Verantwortung für die Sicherheit der beförderten Personen verbunden. Entsprechend waren an ihn erhöhte Anforderungen an Sorgfalt, Aufmerksamkeit und vorausschauende Fahrweise zu stellen. Als Buschauffeur war ihm bewusst, dass die Situation bei solchen Strassen- und Wetterverhältnissen kritisch ist (Urk. 26 Frage/Antwort 56), sich der Bremsweg um ein Vielfaches verlängert bzw. der Bus bei abruptem Bremsen ins Schleudern geraten oder sich sogar überschlagen kann (Urk. 168 S. 8). Der Beschuldigte räumte insbesondere selbst ein, er habe in Etappen bremsen wollen, um ein "Hin- und Herschütteln" oder ein Drehen des Fahrzeugs zu verhindern (Urk. 26 Frage/Antwort 9). Er bestätigte ferner, dass auch andere Verkehrsteilnehmer vor und hinter ihm ins Schleudern geraten seien (Urk. 4 Frage/Antwort 40). Diese Aussagen zeigen, dass dem Beschuldigten die besondere Gefährlichkeit der Situation bewusst war. Dennoch fuhr der Beschuldigte mit einer Geschwindigkeit von 68 km/h. Die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer und insbesondere der zahlreichen Passagiere im Bus war unter diesen Umständen ohne Weiteres voraussehbar. Eine deutliche Reduktion der Geschwindigkeit wäre ihm ohne Weiteres auch möglich und zumutbar gewesen. Indem der Beschuldigte die naheliegende Gefahr dennoch hinnahm und jeglicher Vorsicht zuwider seine Geschwindigkeit nicht den Verhältnissen anpasste, handelte er in schwerer Verletzung der gebotenen Sorgfalt. Sein Verhalten ist als grob fahrlässig zu qualifizieren. Der subjektive Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG ist damit erfüllt.

4. Damit sind sowohl die objektiven als auch die subjektiven Tatbestandselemente von Art. 90 Abs. 2 SVG erfüllt. Der Beschuldigte ist daher der fahrlässigen groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG in Verbindung mit Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 31 Abs. 1 SVG und Art. 32 Abs. 1 SVG schuldig zu sprechen.

C. Mehrfache fahrlässige Tötung

1. Die Vorinstanz hat die rechtlichen Grundlagen zum Tatbestand der fahrlässigen Tötung zutreffend dargelegt, worauf vollumfänglich verwiesen werden kann (Urk. 192 S. 24 ff.).

2. Infolge des Unfallereignisses verstarben die zwei Personen AF._____ und R._____ (vgl. vorstehend Erw. III.2.). Der Beschuldigte bewirkte den Tod der beiden Verstorbenen nicht vorsätzlich. Hinweise auf ein vorsätzliches Handeln bestehen nicht. Zu prüfen ist daher, ob die Todesfälle auf eine fahrlässige Begehung im Sinne von Art. 117 StGB zurückzuführen sind.

3. Das Verhalten des Beschuldigten – das Fahren mit einem vollbesetzten Gesellschaftswagen unter widrigen Witterungs- und Sichtverhältnissen mit einer Geschwindigkeit von 68 km/h und die daraus resultierende nahezu frontale Kollision mit der Betonmauer bei 48 km/h – kann nicht hinweggedacht werden, ohne dass der Tod von AF._____ und R._____ entfiele. Somit ist die Handlung des Beschuldigten für beide Todesfälle natürlich kausal. Ein nahezu frontaler Aufprall eines schweren, mit zahlreichen Passagieren besetzten Gesellschaftswagens gegen eine massive Betonwand ist zudem nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und der allgemeinen Lebenserfahrung grundsätzlich geeignet, bei Fahrzeuginsassen schwerste und auch tödliche Verletzungen zu verursachen. Damit ist auch die adäquate Kausalität im Grundsatz zu bejahen. Ob besondere Umstände vorliegen, welche den Kausalzusammenhang im konkreten Einzelfall unterbrechen oder als nicht zurechenbar erscheinen lassen, ist nachfolgend für jeden Todesfall gesondert zu prüfen.

3.1. Gestützt auf das rechtsmedizinische Gutachten zur Todesursache von AF._____ (Urk. 67/6 S. 5 f.) erachtete die Vorinstanz zu Recht einen Kausalzusammenhang zwischen dem Unfall und dem Tod von AF._____ als gegeben (Urk. 192 S. 26 f.). Dem Gutachten ist zu entnehmen, dass bei AF._____ eine massive, stumpfe Gewalteinwirkung betont gegen Rumpf und die unteren Extremitäten festgestellt worden sei, welche aus rechtsmedizinischer Sicht zwanglos im Rahmen der Kollision des Gesellschaftswagens entstanden sein könne. Konkret habe

AF._____ beidseits Rippenserienbrüche, eine instabile Fraktur verschiedener Halswirbelkörper, einen Bruch im Bereich der linken Hüftgelenkspfanne sowie mehrere komplizierte Brüche beider Ober- und Unterschenkelknochen erlitten. Trotz massiv ausgebauter, intensivmedizinischer und chirurgischer Interventionen sei es aufgrund dieser schwersten Verletzungen zu Komplikationen gekommen. Im Rahmen einer sich im ganzen Körper ausbreitenden Entzündungsreaktion sei es schliesslich zu einem Multiorganversagen gekommen, welches zum Tod von AF._____ geführt habe (Urk. 67/6 S. 5). Diese Entwicklung stellt sich als unmittelbare Folge der beim Unfall erlittenen Verletzungen dar. Entscheidend waren dabei insbesondere die schweren Verletzungen der unteren Extremitäten, welche durch das Einklemmen im Frontbereich des Fahrzeugs verursacht wurden und den Ausgangspunkt für die nachfolgenden infektiösen Komplikationen sowie die letztlich eingetretene Sepsis mit Multiorganversagen bildeten. Der natürliche Kausalzusammenhang zwischen der Kollision und dem Tod von AF._____ ist damit eindeutig zu bejahen. Dem Vorbringen der Verteidigung, es sei zu berücksichtigen, dass AF._____ an erheblichen vorbestehenden Organerkrankungen (u.a. koronare Herzkrankheit, Herzübergewicht, Leberverfettung) gelitten habe (Urk. 168 Rz. 63; Urk. 220 S. 13), ist entgegenzuhalten, dass das rechtsmedizinische Gutachten – aus medizinischer Sicht – ausdrücklich von einem Kausalzusammenhang zwischen dem Unfall und dem Tod von AF._____ spricht (Urk. 67/6 S. 5 f.). Die Vorerkrankungen vermögen den Kausalzusammenhang daher nicht zu unterbrechen. Die tödliche Entwicklung setzte erst infolge der beim Unfall erlittenen massiven Verletzungen ein. Weiter macht die Verteidigung geltend, AF._____ habe keinen Sicherheitsgurt getragen. Ausserdem habe der Gesellschaftswagen über keinen Airbag verfügt bzw. ein solcher habe nicht funktioniert (Urk. 220 S. 13). Auch diese Umstände vermögen den Kausalzusammenhang nicht zu unterbrechen. Selbst bei getragenen Sicherheitsgurt hätte sich nach den medizinischen Feststellungen am entscheidenden Verletzungsmechanismus – namentlich an den massiven Verletzungen der unteren Extremitäten – nichts geändert. Das Gutachten führt die tödliche Entwicklung klar auf die beim Aufprall erlittenen schweren Primärverletzungen zurück. Dass AF._____ im Frontbereich eingeklemmt wurde, steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Wucht der Kollision. Weder ein allfälliges Nichttragen des Sicherheitsgurtes noch das Feh-

len eines Airbags vermögen diese Verletzungen als atypische, den Geschehensablauf dominierende Zwischenursache erscheinen zu lassen. Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist für die Adäquanz massgebend, ob die Kollision nach der Erfahrung des Lebens für sich allein hätte genügen können, um einen Erfolg von der Art des eingetretenen, d.h. die Tötung eines Menschen, herbeizuführen (vgl. BGE 86 IV 153 E. 1). Ein nahezu frontaler Aufprall eines schweren, mit zahlreichen Passagieren besetzten Gesellschaftswagens mit einer Kollisionsgeschwindigkeit von 48 km/h gegen eine massive Betonwand ist nach der Erfahrung des Lebens ohne Weiteres geeignet, bei im Frontbereich befindlichen Insassen schwerste, auch tödliche Verletzungen zu verursachen. Dass sich in der Folge aus solchen Verletzungen infektiöse Komplikationen bis hin zum Multiorganversagen entwickeln können, liegt ebenfalls im Bereich des nach der allgemeinen Lebenserfahrung Vorhersehbaren. Von einer Unterbrechung des Kausalzusammenhanges durch Vorerkrankungen, ein allfälliges Nichttragen des Sicherheitsgurtes oder das Fehlen eines Airbags kann somit nicht die Rede sein. Das Verhalten des Beschuldigten war somit sowohl natürlich als auch adäquat kausal für den Tod von AF._____.

3.2. Auch beim zweiten Todesopfer R._____ kam die Vorinstanz zum Schluss, dass die Handlung des Beschuldigten für deren Tod adäquat kausal gewesen sei (Urk. 192 S. 27 f.). Die Verteidigung bringt dagegen vor, R._____ könne nicht aus dem Bus geschleudert worden sein. Es müsse etwas nach ihrem Aussteigen aus dem Bus und vor ihrem Tod durch Ertrinken in der AB._____ geschehen sein. Was genau passiert sei, lasse sich nicht mehr feststellen. Ob ihr Tod auf die Gefährlichkeit des Unfallorts, das Verhalten einer Drittperson oder auf das Verhalten des Beschuldigten zurückzuführen sei, bleibe unklar. Eine blossе Wahrscheinlichkeit reiche nicht aus, um einen Schuldspruch zu begründen (Urk. 194 S. 4, Urk. 220 S. 10 ff.). Wie vorstehend unter Erw. III.2.4. ausgeführt, kann im Nachhinein nicht mehr eruiert werden, auf welche konkrete Weise R._____ in die AB._____ gelangte. Insbesondere ist nicht rechtsgenügend erstellt, dass sie im Kollisionszeitpunkt aus dem Bus geschleudert wurde. Fest steht jedoch, dass sie sich im Zeitpunkt der Kollision im Bus befand und in unmittelbarem zeitlichen sowie sachlichen Zusammenhang mit dem Unfallereignis in die AB._____ gelangte und dort ertrank.

Damit ist zunächst die natürliche Kausalität zu bejahen. Ohne die vom Beschuldigten verursachte Kollision des Gesellschaftswagens mit der Betonmauer wäre es nicht zu der konkreten Gefahrenlage am Unfallort gekommen, in deren Verlauf R._____ in die AB._____ geriet. Wie bereits im Rahmen der Sachverhaltserstellung festgehalten wurde, bestehen sodann keinerlei Hinweise auf ein Drittverschulden oder auf ein suizidales Verhalten. Eine Unterbrechung des Kausalzusammenhangs durch ein selbständiges Drittverhalten oder ein vom Unfallgeschehen losgelöstes Zweitereignis ist somit nicht ersichtlich. Ebenso ergeben sich aus den Akten keine Anhaltspunkte für ein eigenständiges, vom Unfall unabhängiges Ereignis, welches als dominierende Zwischenursache erscheinen könnte. Auch die Beschaffenheit des Unfallorts vermag das Verhalten des Beschuldigten als Ursache für den Todesfall nicht in den Hintergrund drängen. Die von ihm verursachte nahezu frontale Kollision eines vollbesetzten Gesellschaftswagens mit einer Betonmauer am Ende eines Autobahnstummels, hinter welcher es unmittelbar zur AB._____ hinuntergeht, schuf eine konkrete und erhebliche Gefahrenlage. Nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und der allgemeinen Lebenserfahrung ist ein solches Ereignis wie bereits erwähnt ohne Weiteres geeignet, bei Insassen nicht nur schwere Verletzungen zu verursachen, sondern auch Folgegeschehen auszulösen, in deren Verlauf Personen in unmittelbarer Nähe befindliche Gefahrenbereiche – hier das Flussbett der AB._____ – geraten können. Dass sich im Anschluss an eine heftige Kollision bei Dunkelheit und winterlichen Verhältnissen eine Panik- oder Fluchtsituation entwickelt, liegt ebenfalls im Rahmen des nach der allgemeinen Lebenserfahrung Vorhersehbaren. Dass R._____ im unmittelbaren Zusammenhang mit dieser unfallbedingten Gesamtsituation in die AB._____ gelangte und dort ertrank, erscheint daher nicht als atypischer, ausserhalb jeder Lebenserfahrung liegender Geschehensablauf. Die Handlung des Beschuldigten war somit auch für den Tod von R._____ adäquat kausal.

4. Die Vorinstanz bejahte eine Sorgfaltspflichtverletzung. Sie kam zum Schluss, dass der Beschuldigte aufgrund der vorliegenden Umstände eine Gefährdung der Rechtsgüter der Verstorbenen hätte voraussehen bzw. erkennen können und müssen. Der Beschuldigte habe die signalisierte Geschwindigkeit überschritten, seine Geschwindigkeit nicht an die widrigen Strassen- und Witterungsverhältnisse ange-

passt, sich nicht mit der gebotenen Aufmerksamkeit der vor ihm liegenden Fahrstrecke und den Strassenverhältnissen mit Schnee und Eis gewidmet und sei überdies nicht in der Lage gewesen, das Fahrzeug innerhalb der frei überblickbaren Strecke anzuhalten. Der Beschuldigte sei unter den gegebenen Umständen aufgrund seiner verkehrswidrigen Fahrweise nicht mehr in der Lage gewesen, den Gesellschaftswagen am Ende des Autobahnstummels anzuhalten, sodass dieser trotz zweimaligem hektischen Bremsverhalten mit einer Kollisionsgeschwindigkeit von 48 km/h nahezu frontal mit der dort angebrachten Betonmauer kollidiert sei. Der Beschuldigte habe kurz zusammengefasst die Geschwindigkeit in krasser Weise nicht den Verhältnissen angepasst. Er sei unaufmerksam gewesen bzw. habe sich wegen der im Grenzbereich der Beherrschbarkeit des Fahrzeugs liegenden Geschwindigkeit zu stark darauf konzentrieren müssen, die Kontrolle über das Fahrzeug nicht zu verlieren. Es sei ihm deshalb nur ein Teil seiner kognitiven Leistungsfähigkeit zur Verfügung gestanden, um sich auf die vor ihm liegende Fahrstrecke konzentrieren und auf situative Anforderungen reagieren zu können. Diese Teilung habe zu einer Verlängerung der Reaktionszeit geführt. Aufgrund seiner Lebenserfahrung habe er damit rechnen und damit voraussehen müssen, dass er Leib und eben auch Leben der Verstorbenen gefährdet. Der Beschuldigte habe damit seine Sorgfaltspflichten gegenüber den Rechtsgütern der Verstorbenen, AF. _____ und R. _____, massiv verletzt (Urk. 192 S. 28 ff.). Auf diese vollständigen und zutreffenden Ausführungen kann verwiesen werden. Überdies wurde bereits im Zusammenhang mit Art. 90 Abs. 2 SVG dargelegt, dass der Beschuldigte mit seiner Fahrweise elementare Verkehrsregeln in gravierender Weise verletzt hat. Diese Normen dienen gerade dem Schutz von Leib und Leben der Fahrzeuginsassen und anderer Verkehrsteilnehmer.

5. Die Verteidigung macht geltend, der Unfallort sei gefährlich gewesen. Der Beschuldigte habe nicht damit rechnen müssen, dass die Autobahn 266 Meter nach dem Signal "Ende der Autobahn" mit der Zusatztafel "400 m" zu einem abrupten Ende mit einer Betonwand komme. Es habe keine entsprechende Signalisierung gegeben. Der Beschuldigte habe demzufolge nicht gewusst, wohin er fahren müsse (Urk. 168 S. 4 ff., Urk. 220 S. 5 ff.). Der Beschuldigte führte aus, die besagte Strecke seit April 2018 vier bis fünf mal pro Monat gefahren zu sein (Urk. 4 Frage/Ant-

wort 15, Urk. 6 Frage/Antwort 27), also rund 9 Monaten vor dem Unfall im Schnitt etwa wöchentlich. Die Strecke war ihm somit bekannt und es scheint vorher auch nie zu Orientierungsschwierigkeiten während der Fahrt gekommen zu sein. Dass die Autobahn sich teilt und eine Spur in einem Stummel endet, ist eher aussergewöhnlich. Der Verkehrsverlauf kann daher als anspruchsvoll betrachtet werden, weshalb es wohl an dieser Stelle auch schon zu weiteren Unfällen gekommen ist. Wie bereits ausgeführt, war die Strecke aber korrekt signalisiert und der Verkehrsverlauf klar ausgeschildert. Bei einer den Strassen- und Sichtverhältnissen angepassten Geschwindigkeit und der nötigen Konzentration auf die Strasse samt Signalisation ist daher von keiner erhöhten Unfallgefahr und damit von keinen aussergewöhnlichen Umständen auszugehen, die derart schwer wiegen, dass sie das pflichtwidrige Verhalten des Beschuldigten in den Hintergrund drängen oder den Zurechnungszusammenhang unterbrechen würden.

6. Die Vorinstanz kam sodann zum Schluss, dass der Unfall vermeidbar gewesen wäre, wenn der Beschuldigte mit angemessener Geschwindigkeit unterwegs gewesen wäre (Urk. 192 S. 31). Dem ist beizupflichten. Der Beschuldigte fuhr auf der W.____-strasse bei teilweise vereister und schneebedeckter Fahrbahn einen mit über 40 Fahrgästen besetzten Gesellschaftswagen mit einer stark überhöhten Geschwindigkeit. Er passte seine Fahrweise in massivster Weise nicht an die Wetter- bzw. Strassenbedingungen an, reagierte zu spät und liess die Bremse zwischenzeitlich los, sodass er mit 48 km/h fast frontal gegen die Betonwand am Ende der Hochstrasse prallte. Hätte der Beschuldigte sorgfaltsgemäss gehandelt und die Geschwindigkeit den Verhältnissen angepasst, so wäre der Erfolg mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht eingetreten. Daher ist der Taterfolg dem sorgfaltswidrig handelnden Beschuldigten zuzurechnen.

7. Die Tatbestandsvoraussetzungen der mehrfachen fahrlässigen Tötung im Sinne von Art. 117 StGB sind damit erfüllt. Die Beschuldigte ist in diesem Sinne schuldig zu sprechen.

D. Mehrfache fahrlässige Körperverletzung

1. Der fahrlässigen Körperverletzung macht sich schuldig, wer fahrlässig einen Menschen am Körper oder an der Gesundheit schädigt (Art. 125 Abs. 1 StGB). Dies setzt das unvorsätzliche Bewirken des tatbestandsmässigen Erfolgs der einfachen Körperverletzung, den Kausalzusammenhang zwischen Handlung und Erfolg (natürliche Kausalität), die Missachtung einer Sorgfaltspflicht sowie die Relevanz der Sorgfaltspflichtverletzung für den Erfolgseintritt voraus (DONATSCH/HEIMGARTNER/ISENRING/WEDER, StGB-Kommentar, 21. Aufl. 2022, N 14 ff. zu Art. 12 StGB, N 1 ff. zu Art. 123 StGB).
2. Die Vorinstanz erachtete den Tatbestand der fahrlässigen einfachen Körperverletzung im Sinne von Art. 125 Abs. 1 StGB betreffend die Privatkläger 1-7, 9-11, 13, 15 und 17-19 als erfüllt (Urk. 192 S. 32 f.).
3. Die bei den Privatklägern 1-7, 9-11, 13, 15 und 17-19 eingetretenen Verletzungen stellen eine Schädigung des Körpers im Sinne von Art. 125 Abs. 1 StGB dar. Die Verletzungen erforderten eine gewisse Behandlungs- und Heilungszeit, womit die Qualität der Verletzungen über derjenigen von Tötlichkeiten im Sinne von Art. 126 StGB liegen, jedoch unterhalb derjenigen einer schweren Körperverletzung im Sinne von Art. 122 StGB. Den Verletzungen der Privatkläger 1-7, 9-11, 13, 15 und 17-19 liegt der gleiche Sachverhalt zugrunde wie bei den fahrlässigen Tötungen, weshalb bezüglich natürlicher Kausalität, unvorsätzlichem Bewirken des Erfolgseintritts, Sorgfaltspflichtverletzung sowie Voraussehbarkeit und Vermeidbarkeit auf die vorstehenden Erwägungen verwiesen werden kann.
4. Die Tatbestandsvoraussetzungen der fahrlässigen mehrfachen Körperverletzung betreffend die Privatkläger 1-7, 9-11, 13, 15 und 17-19 im Sinne von Art. 125 Abs. 1 StGB sind damit erfüllt. Die Beschuldigte ist in diesem Sinne schuldig zu sprechen.
5. Der Vollständigkeit halber ist festzuhalten, dass selbst dann, wenn die vom Beschuldigten begangene Verkehrsregelverletzung nicht als grob im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG zu qualifizieren wäre, dies an der Beurteilung der Sorgfaltsver-

letzung nichts ändern würde. Die dem Beschuldigten vorzuwerfende Pflichtwidrigkeit erweist sich unter den gegebenen Umständen als derart erheblich, dass der Schuldspruch wegen mehrfacher fahrlässiger Tötung und mehrfacher fahrlässiger Körperverletzung davon unberührt bleibt.

V. Strafzumessung

1. Allgemeine Grundlagen der Strafzumessung

Das Gericht misst die Strafe nach dem Verschulden des Täters zu. Darüber hinaus berücksichtigt es das Vorleben und die persönlichen Verhältnisse des Täters sowie die Wirkung der Strafe auf dessen Leben (Art. 47 Abs. 1 StGB). Nach Art. 50 StGB hat das Gericht in der Urteilsbegründung die für die Zumessung der Strafe erheblichen Umstände und deren Gewichtung zu begründen. Insgesamt müssen seine Erwägungen die ausgefallte Strafe rechtfertigen, d.h. das Strafmass muss plausibel erscheinen (BGE 134 IV 17 E. 2.1).

2. Gesamtstrafenbildung

2.1. Hat der Täter durch eine oder mehrere Handlungen die Voraussetzungen für mehrere gleichartige Strafen erfüllt, so verurteilt ihn das Gericht zur Strafe der schwersten Straftat und erhöht sie angemessen. Es darf jedoch das Höchstmass der angedrohten Strafe nicht um mehr als die Hälfte erhöhen und ist an das gesetzliche Höchstmass der Straftat gebunden (Art. 49 Abs. 1 StGB).

2.2. Die Bildung einer Gesamtstrafe nach Art. 49 Abs. 1 StGB ist nur bei gleichartigen Strafen möglich. Geldstrafe und Freiheitsstrafe sind nicht gleichartig und daher kumulativ zu verhängen. Das Gericht kann auf eine Gesamtfreiheitsstrafe nur erkennen, wenn es im konkreten Fall für jeden einzelnen Normverstoss eine Freiheitsstrafe ausfallen würde (sog. konkrete Methode). Dass die massgebenden Strafbestimmungen abstrakt gleichartige Strafen vorsehen, genügt nicht (BGE 144 IV 313 E. 1.1.1; 144 IV 217 E. 2.2; 142 IV 265 E. 2.3.2; 138 IV 120 E. 5.2).

2.3. Die Vorinstanz ist bei ihrer Strafzumessung von den Regeln der konkreten Methode abgewichen und hat für sämtliche Delikte eine einzige Strafe in Form einer

Freiheitsstrafe gebildet. Sie verwies hierfür auf die (frühere) Rechtsprechung des Bundesgerichts, nach welcher Ausnahmen von der konkreten Methode in Form einer Gesamtbetrachtung, unabhängig von den anzuwendenden Bestimmungen und der Art der Delikte, auch dann zulässig seien, wenn verschiedene Straftaten zeitlich und sachlich derart eng miteinander verknüpft seien, dass sie sich nicht sinnvoll auftrennen und für sich allein beurteilen lassen würden (BGE 144 [recte: IV] 217 E. 2.4 mit Verweis auf Urteil des Bundesgerichts 6B_1011/ 2014 vom 16. März 2015 E. 4.4). Konkret begründete die Vorinstanz ihr Vorgehen damit, dass mit Blick auf die objektive Tatschwere bei sämtlichen zu beurteilenden Delikten – der mehrfachen fahrlässigen Tötung, der mehrfachen fahrlässigen Körperverletzung und der fahrlässigen groben Verletzung der Verkehrsregeln – Leib und Leben der Geschädigten beeinträchtigt worden seien. Zwar seien die Auswirkungen unterschiedlich gewesen, da zwei Personen zu Tode kamen und weitere nur leichte oder gar keine Verletzungen erlitten, doch die Schwere der Tatfolgen habe alle Delikte in einer vergleichbaren Weise betroffen. Bei der subjektiven Tatschwere sei zudem für alle Delikte die gleiche Sorgfaltspflichtverletzung zu berücksichtigen (Urk. 192 S. 35).

2.4. Die frühere Rechtsprechung des Bundesgerichts liess Ausnahmen von der erwähnten konkreten Methode tatsächlich zu, dies beispielsweise – wie von der Vorinstanz dargelegt – bei zeitlich und sachlich eng miteinander verknüpften Straftaten, welche sich nicht sinnvoll auftrennen und für sich allein beurteilen lassen (Urteile des Bundesgerichts 6B_523/2018 vom 23. August 2018 E. 1.2.2; 6B_210/2017 vom 25. September 2017 E. 2.2.1; 6B_1011/2014 vom 16. März 2015 E. 4.4), oder wenn nicht eine deutlich schwerere Tat zusammen mit einer oder wenigen weiteren, leichter wiegenden Nebentaten zu sanktionieren war und bei einer Gesamtbetrachtung nur eine 360 Einheiten übersteigende Sanktion als verschuldensangemessen erschien (Urteile des Bundesgerichts 6B_499/2013 vom 22. Oktober 2013 E. 1.8; 6B_157/2014 vom 26. Januar 2015 E. 3.1; 6B_65/2009 vom 13. Juli 2009 E. 1.4.2).

2.5. Seit BGE 144 IV 313 sind solche Ausnahmen jedoch nicht mehr zulässig (vgl. dort E. 1.1.2 mit Hinweis auf BGE 144 IV 217 E. 3.5.4; vgl. auch Urteile des Bundesgerichts 6B_59/2020 vom 30. November 2020 E. 4.4; 6B_619/2019 vom

11. März 2020 E. 3.4). Weiterhin gilt jedoch, dass das Gericht anstelle einer Geldstrafe auf eine Freiheitsstrafe erkennen kann, wenn eine Geldstrafe voraussichtlich nicht vollzogen werden kann (Art. 41 Abs. 1 lit. b StGB). Eine kurze Freiheitsstrafe anstelle einer Geldstrafe von höchstens 180 Tagessätzen ist zudem zulässig, wenn eine solche geboten erscheint, um den Täter von der Begehung weiterer Verbrechen oder Vergehen abzuhalten (Art. 41 Abs. 1 lit. a StGB).

Auch nach der neusten Rechtsprechung darf eine Gesamtfreiheitsstrafe ausgesprochen werden, wenn viele Einzeltaten zeitlich sowie sachlich eng miteinander verknüpft sind und eine blosser Geldstrafe bei keinem der in einem engen Zusammenhang stehenden Delikte geeignet ist, in genügendem Masse präventiv auf den Täter einzuwirken (Urteile des Bundesgerichts 6B_246/2024 vom 27. Februar 2025 E. 2.5.4, 6B_180/2023 vom 27. Juni 2024 E. 4.3.3, 6B_141/2021 vom 23. Juni 2021 E. 1.3.2).

3. Strafraahmen

3.1. Für die zur Beurteilung stehenden Delikte sehen die zur Anwendung gelangenden Tatbestände (Art. 117 StGB, Art. 125 Abs. 1 StGB, Art. 90 Abs. 2 SVG) Freiheitsstrafe (bis zu 3 Jahren) oder Geldstrafe vor. Damit ist für sämtliche vorliegend erfüllten Delikte grundsätzlich sowohl die Ausfällung einer Geldstrafe als auch einer Freiheitsstrafe möglich.

3.2. Der Strafraumen der vorliegend zu beurteilenden Delikte reicht je von 3 Tagen bis 3 Jahren Freiheitsstrafe oder Geldstrafe von 3 bis 180 Tagessätzen (Art. 117 StGB, Art. 125 Abs. 1 StGB und Art. 90 Abs. 2 SVG i.V.m. Art. 40 und Art. 34 Abs. 1 StGB). Wie sich aus den nachfolgenden Erwägungen ergibt, ist für sowohl für die mehrfach begangene fahrlässige Tötung als auch die mehrfach begangene fahrlässige Körperverletzung und die fahrlässige grobe Verletzung der Verkehrsregeln jeweils nur eine Strafe von mehr als 180 Tagessätzen schuldangemessen, womit für sämtliche Delikte nur eine Freiheitsstrafe in Frage kommt. Damit sind die Voraussetzungen für die Bildung einer Gesamtfreiheitsstrafe nach Art. 49 StGB gegeben.

3.3. Verschuldensmässig und insbesondere mit Blick auf das geschützte Rechtsgut wiegt die fahrlässige Tötung schwerer als die fahrlässige Körperverletzung und die fahrlässige grobe Verletzung der Verkehrsregeln. Deshalb ist vorliegend zunächst eine Einsatzstrafe für die mehrfache fahrlässige Tötung zu bilden und diese sodann hinsichtlich der mehrfachen fahrlässigen Körperverletzung sowie der fahrlässigen groben Verletzung der Verkehrsregeln angemessen zu erhöhen.

3.4. Es liegen keine aussergewöhnlichen Umstände im Sinne der bundesgerichtlichen Rechtsprechung vor, die ein Verlassen dieses Strafrahmens als angezeigt erscheinen liessen (BGE 136 IV 55 E. 5.8; Urteil des Bundesgerichts 6B_196/2021 vom 25. April 2022 E. 5.4.3).

4. Konkrete Strafzumessung

4.1. Tatkomponente

4.1.1. Mehrfache fahrlässige Tötung

Vorab ist anzumerken, dass es in der Natur eines jeden Fahrlässigkeitsdelikts liegt, dass der eingetretene Erfolg vom Täter nicht beabsichtigt worden ist. Diesem Umstand wird etwa bei der fahrlässigen Tötung bereits durch den gegenüber der vorsätzlichen Tötung reduzierten Strafrahmen Rechnung getragen. Bei Fahrlässigkeitsdelikten ist in erster Linie massgebend, wie schwerwiegend der Täter gegen die ihm obliegenden Sorgfaltspflichten verstossen hat: Gleichgültiges, leichtfertiges oder rücksichtsloses Verhalten wiegt offenkundig schwerer als blosser Unachtsamkeit oder eine Fehlreaktion, wie sie jedermann gelegentlich unterlaufen kann. Der Grad des Sorgfaltsverstosses hängt dabei nicht nur von den äusseren Umständen, sondern auch von den persönlichen Fähigkeiten des Täters ab. Das Verschulden ist umso grösser, je leichter es für ihn gewesen wäre, die Rechtsgutsverletzung zu vermeiden, und umgekehrt (STRATENWERTH/BOMMER, Schweizerisches Strafrecht, Allgemeiner Teil II: Strafen und Massnahmen, 3. Aufl., Bern 2020, § 5 N 28).

Hinsichtlich der objektiven Tatschwere ist zu berücksichtigen, dass infolge der Fahrweise des Beschuldigten zwei Menschen – eine Passagierin sowie der neben ihm sitzende Zweitchauffeur – ums Leben kamen. Der Tod der beiden Personen

war vermeidbar und stellt insbesondere für deren Angehörigen ein zutiefst tragisches Ereignis dar. Das Leben eines Menschen ist das höchste Rechtsgut und dessen Auslöschung wiegt daher sehr schwer. Konkret lenkte der Beschuldigte am 16. Dezember 2018 bei vereister und schneebedeckter Fahrbahn einen mit über 40 Fahrgästen besetzten Gesellschaftswagen mit einer stark überhöhten Geschwindigkeit auf der W.____-strasse. Er passte seine Fahrweise in massivster Weise nicht an die Wetter- bzw. Strassenbedingungen an, reagierte zu spät und liess die Bremse zwischenzeitlich los, sodass er mit 48 km/h fast frontal gegen die Betonwand am Ende der Hochstrasse prallte. Die Tat führte zu besonders gravierenden Folgen. Die objektive Tatschwere ist daher erheblich.

Bei der subjektiven Tatschwere ist zu berücksichtigen, dass der Beschuldigte in Fahrlässigkeit handelte. Die Sorgfaltspflichtverletzung des Beschuldigten ist gravierend. Er wusste um die Glätte der Fahrbahn und die Gefahr eines Kontrollverlusts, fuhr aber dennoch zu schnell und vertraute pflichtwidrig darauf, dass es nicht zu einem Unfall kommen werde. Als Berufsschauffeur trug er eine besondere Verantwortung gegenüber seinen Fahrgästen, der er in krasser Weise nicht gerecht wurde. Strafmindernd ist jedoch zu berücksichtigen, der Unfallort aufgrund des ungewöhnlichen Streckenverlaufs mit einem in einem Stummel endenden Fahrstreifen sowie der fehlenden physischen Abgrenzung anspruchsvoll war. Auch wenn diese Umstände die Pflichtwidrigkeit nicht in Frage stellen, erschwerten sie die Orientierung und erhöhten das Risiko von Fehlreaktionen. In einer Gesamtbetrachtung relativiert das subjektive Verschulden die objektive Tatschwere in gewissem Umfang, sodass das Tatverschulden insgesamt dem mittleren Bereich zuzuordnen ist.

Insgesamt ist unter Berücksichtigung des ordentlichen Strafrahmens von Freiheitsstrafe bis zu 3 Jahren und der davon erfassten fahrlässigen Tötungen somit von einem mittelschweren Tatverschulden auszugehen. Die hypothetische Einsatzstrafe für die mehrfache fahrlässige Tötung ist auf 22 Monate festzusetzen.

4.1.2. Mehrfache fahrlässige Körperverletzung

Zur objektiven Tatschwere der mehrfachen fahrlässigen Körperverletzung ist zu berücksichtigen, dass neben den Todesopfern 15 Passagiere zum Teil erhebliche

Verletzungen (mehrfache Frakturen, Schädel-Hirn-Traumata, Thorax- und innere Verletzungen) erlitten. Die Anzahl und Schwere der Verletzungen verdeutlichen die ausserordentliche Tragweite des Unfallgeschehens. Die objektive Tatschwere ist daher als erheblich einzustufen.

Auch diese Tatfolgen beruhen auf derselben Sorgfaltspflichtverletzung und demselben Grad grober Fahrlässigkeit. Die subjektive Tatschwere fällt daher gleich hoch aus wie bei der Tötungstat. Es kann auf die obigen Ausführungen verwiesen werden.

Angesichts des mittelschweren Tatverschuldens erweist sich für die mehrfache fahrlässige Körperverletzung – isoliert betrachtet – eine Freiheitsstrafe von 16 Monaten als hypothetische Einsatzstrafe als angemessene Sanktion.

4.1.3. Fahrlässige grobe Verletzung der Verkehrsregeln

In objektiver Hinsicht ist zu berücksichtigen, dass der Beschuldigte gleich mehrfach grundlegende Verkehrsregeln missachtete: Er überschritt die signalisierten 60 km/h – welche grundsätzlich nur unter günstigen Strassen- und Sichtverhältnissen ausgefahren werden darf – nicht nur leicht, sondern fuhr bei schnee- und teilweise eisbedeckter Fahrbahn mit einer Geschwindigkeit, die den konkreten Verhältnissen klar nicht angepasst war. Unter diesen Bedingungen hätte eine deutliche Reduktion der Geschwindigkeit erfolgen müssen. Die Kombination aus winterlicher Glätte und übersetzter Geschwindigkeit führte dazu, dass die sichere Fahrzeugführung erheblich beeinträchtigt war. Der Beschuldigte brachte den vollbesetzten Gesellschaftswagen in einen Bereich, in dem eine zuverlässige Beherrschung nicht mehr gewährleistet war. Zudem erfasste er den weiteren Streckenverlauf nicht rechtzeitig und reagierte verspätet, was schliesslich in der nahezu frontalen Kollision mit der Betonmauer mündete. Damit verletzte er die Verkehrsregeln in besonders krasser Weise.

In subjektiver Hinsicht ist zu beachten, dass der Beschuldigte um die schlechten Strassenverhältnisse und das Risiko, das er mit dieser Fahrweise einging, wusste. Als Berufschauffeur im gewerbsmässigen Personentransport trug er eine beson-

dere Verantwortung gegenüber seinen Fahrgästen. Seine Handlung war Ausdruck erheblicher Gleichgültigkeit gegenüber den Gefahren für seine Fahrgäste. Entschuldbare Gründe für die überhöhte Geschwindigkeit sind nicht ersichtlich.

Für die fahrlässige grobe Verkehrsregelverletzung erscheint eine Einzelstrafe von 6-8 Monaten Freiheitsstrafe als angemessen.

4.1.4. Zwischenfazit

Ausgehend von der Einsatzstrafe von 22 Monaten für die mehrfache fahrlässige Tötung sind die weiteren Einzelstrafen im Sinne von Art. 49 Abs. 1 StGB angemessen zu asperieren. Angesichts des engen sachlichen und zeitlichen Zusammenhangs sowie der einheitlichen Sorgfaltspflichtverletzung rechtfertigt es sich, die für die mehrfache fahrlässige Körperverletzung sowie die fahrlässige grobe Verkehrsregelverletzung jeweils hypothetisch festzusetzenden Einzelstrafen lediglich zu rund einem Drittel strafe erhöhend zu berücksichtigen.

Damit ergibt sich eine Gesamtfreiheitsstrafe von 30 Monaten.

4.2. Täterkomponente

4.2.1. Was die Täterkomponente betrifft, kann zu den persönlichen Verhältnissen des Beschuldigten auf die Ausführungen der Vorinstanz verwiesen werden (Urk. 192 S. 38 f.). Die persönliche Situation des Beschuldigten und sein Werdegang wirken sich strafzumessungsneutral aus.

4.2.2. Der Beschuldigte ist in der Schweiz nicht vorbestraft (vgl. Urk. 193). In Italien weist er zwar zwei Vorstrafen auf, diese sind jedoch nicht einschlägig. Zudem liegen die betreffenden Verurteilungen zeitlich bereits erheblich zurück. Mit der Vorinstanz sind sie daher vorliegend neutral zu werten.

4.2.3. Strafmindernd wirkt sich aus, dass sich der Beschuldigte nicht uneingeschränkt geständig zeigte sowie während des gesamten Verfahrens kooperativ verhielt. Dem Beschuldigten tut es zudem aufrichtig leid, dass aufgrund des von ihm verursachten Unfalls zwei Menschen starben und diverse Menschen verletzt wurden. Weiter ist mit der Vorinstanz zu berücksichtigen, dass der Beschuldigte durch

die Tat selber schwer betroffen ist. Durch das Unfallgeschehen sind zwei Menschen gestorben, darunter sein langjähriger Arbeitskollege, was ihn stark belastet. Der Beschuldigte leidet seither an den psychischen Folgen des Geschehens, insbesondere an einer posttraumatischen Belastungsstörung mit Schlafstörungen, depressiven Episoden und wiederkehrendem Wiedererleben des Unfalls. Er befindet sich seit Jahren in psychiatrischer Behandlung, musste die medikamentöse Therapie zwischenzeitlich wieder aufnehmen und gilt weiterhin als psychisch vulnerabel (vgl. dazu Urk. 215). Hinzu kommt, dass er beim Unfall selbst mehrere Frakturen und eine Knieprellung erlitt und während fast eines Jahres vollständig arbeitsunfähig war. Auch die jahrelange Dauer des Strafverfahrens sowie die wiederkehrende mediale Berichterstattung über den Unfall haben seine psychische Belastung zusätzlich verstärkt. Diese Betroffenheit ist zwar nicht so gross, dass es zu einer Strafbefreiung gemäss Art. 54 StGB kommt. Anstelle einer Strafbefreiung kann gemäss dem Grundsatz von *a maiore minus* die Strafe auch nach freiem Ermessen reduziert werden, wobei das Gericht über ein weites Ermessen verfügt (MATHYS, Leitfa-den Strafzumessung, 2. Aufl., 2019, N 346; vgl. auch Urteil des Bundesgerichts 6B_208/2015 vom 22. Februar 2016 E. 3.3). Aufgrund dessen rechtfertigt sich eine Reduktion der Einsatzstrafe um 8 Monate.

4.2.4. Seit Begehung der Tat sind mittlerweile fast 7 Jahre verstrichen und damit bereits zwei Drittel der 10-jährigen Verjährungsfrist der Strafverfolgung gemäss Art. 97 Abs. 1 lit. c StGB (vgl. dazu Urteil des Bundesgerichts 6B_481/2024 vom 23. Oktober 2024 E. 2.3.3 mit Hinweisen). Der Beschuldigte hat sich seit der Tatbegehung wohl verhalten. Damit sind die Voraussetzungen für eine Strafmilderung im Sinne von Art. 48 lit. e StGB erfüllt. Es rechtfertigt sich eine Reduktion der Einsatzstrafe um weitere 2 Monate.

4.3. Fazit

Schlussfolgernd ist festzuhalten, dass der Beschuldigte mit einer verschuldensangemessenen Freiheitsstrafe von 20 Monaten zu bestrafen ist. An diese Freiheitsstrafe sind gestützt auf Art. 51 StGB 2 Tage erstandene Haft anzurechnen (vgl. Urk. 90/14).

VI. Vollzug

Das Gericht schiebt den Vollzug einer Freiheitsstrafe von höchstens 2 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). Angesichts des zu beachtenden Verbots der reformatio in peius (Art. 391 Abs. 2 StPO) hat es vorliegend beim durch die Vorinstanz gewährten bedingten Vollzug und bei der festgesetzten Probezeit von 2 Jahren ohnehin sein Bewenden.

VII. Kostenfolgen / Fluchtkaution

1. Fällt die Rechtsmittelinstanz selber eine neue Entscheidung, so befindet sie darin auch über die von der Vorinstanz getroffene Kostenregelung (Art. 428 Abs. 3 StPO). Da es auch im Berufungsverfahren bei den Schuldsprüchen bleibt, ist die erstinstanzliche Kostenauflage (Ziff. 9) zu bestätigen.

2. Die Verteidigung beantragt die Freigabe der unter Kassenbeleg-Nr. 40001780 bei der Bezirksgerichtskasse geführten Fluchtkaution in der Höhe von Fr. 14'980.– sowie deren Rückgabe an den Zahler (Urk. 194 S. 2).

Die Sicherheitsleistung wird u.a. freigegeben, wenn der Haftgrund weggefallen ist (Art. 239 Abs. 1 lit. a StPO). Wird eine von der beschuldigten Person geleistete Sicherheitsleistung freigegeben, kann sie zur Deckung von Geldstrafen, Bussen, Kosten und Entschädigungen verwendet werden (Art. 239 Abs. 2 StPO). Eine Verwendung der Fluchtkaution im genannten Sinne kommt nach dem klaren Wortlaut nur dann in Betracht, wenn die beschuldigte Person die Sicherheit persönlich geleistet hat. Hat eine Drittperson die Sicherheit geleistet und tritt ein Freigabeground ein, ist sie der Drittperson zurückzuerstatten (Urteile des Bundesgerichts 6B_1008/2017 vom 5. April 2018 E. 3.1; 6B_242/2013 vom 13. Januar 2014 E. 1.1; BSK StPO-MANFRIN/VOGEL, Art. 239 StPO N 10).

Vorliegend wurde die Fluchtkaution in der Höhe von Fr. 14'980.– nicht vom Beschuldigten persönlich geleistet, sondern von der U._____, also einer Drittperson

(vgl. Urk. 90/11 S. 2). Eine Verwendung zur Deckung der Verfahrenskosten ist damit ausgeschlossen. Die Sicherheitsleistung in der Höhe von Fr. 14'980.– ist demnach freizugeben und der U._____ zurückzuerstatten.

3. Die Kosten des Berufungsverfahrens tragen die Parteien nach Massgabe ihres Obsiegens oder Unterliegens (Art. 428 Abs. 1 StPO). Ob bzw. inwieweit eine Partei im Sinne dieser Bestimmung obsiegt oder unterliegt, hängt davon ab, in welchem Ausmass ihre vor der zweiten Instanz gestellten Anträge gutgeheissen werden (Urteil des Bundesgerichts 6B_1344/2019 vom 11. März 2020 E. 2.2 mit weiteren Hinweisen). Erwirkt eine Partei, die ein Rechtsmittel ergriffen hat, einen für sie günstigeren Entscheid, so können ihr die Verfahrenskosten auferlegt werden, wenn der angefochtene Entscheid nur unwesentlich abgeändert wird (Art. 428 Abs. 2 lit. b StPO).

Der Beschuldigte unterliegt mit seiner Berufung praktisch vollumfänglich. Einzig bezüglich der Fluchtkautions wird seinem Antrag entsprochen, wobei es sich jedoch um eine unwesentliche Abänderung des angefochtenen Entscheides handelt. Zudem wird zwar das Strafmass gegenüber dem vorinstanzlichen Entscheid in geringfügigem Umfang reduziert. Dabei handelt es sich jedoch um einen reinen Ermessensentscheid. Infolgedessen rechtfertigt es sich, dem Beschuldigten die Kosten des Berufungsverfahrens, mit Ausnahme derjenigen der amtlichen Verteidigung, vollumfänglich aufzuerlegen.

Die amtliche Verteidigung ist entsprechend der eingereichten Honorarnoten (Urk. 219; Urk. 221) für ihre Bemühungen und Auslagen im Berufungsverfahren unter Hinzurechnung des Aufwandes für die Berufungsverhandlung inkl. Weg und Nachbesprechung mit einer Pauschale von insgesamt Fr. 11'000.– zu entschädigen (§ 18 Abs. 1 i.V.m. §§ 17 und 2 AnwGebV).

Unter Berücksichtigung der knappen finanziellen Verhältnisse des Beschuldigten sowie des Umstands, dass er künftig die Kosten der Untersuchung sowie die erheblichen Kosten des erstinstanzlichen Verfahrens (mit Ausnahme derjenigen der amtlichen Verteidigung) vollumfänglich abbezahlen haben wird, rechtfertigt es sich, die Kosten für das Berufungsverfahren, einschliesslich derjenigen der amtli-

chen Verteidigung, zufolge Uneinbringlichkeit gemäss Art. 425 StPO definitiv auf die Gerichtskasse zu nehmen.

Es wird beschlossen:

1. Vom Rückzug der Anschlussberufung der Privatklässler 10 und 12-16 wird Vormerk genommen.
2. Es wird festgestellt, dass das Urteil des Bezirksgerichtes Zürich, 8. Abteilung, vom 29. Mai 2024 bezüglich der Dispositivziffern 2 (Freispruch vom Vorwurf der mehrfachen fahrlässigen Körperverletzung bezüglich Privatklässler 8, 12, 14 und 16), 6 (Sicherstellung), 7 (Verweisung der Schadenersatz- und Genugtuungsbegehren der Privatklässler 1, 6, 8-10 und 12-18 auf den Zivilweg), 8 (Kostenfestsetzung), 10 (Kosten der amtlichen Verteidigung und unentgeltlichen Vertretung der Privatklässler auf die Gerichtskasse) und 11-12 (keine Prozessentschädigung an Privatklässler 1, 10 und 12-16) in Rechtskraft erwachsen ist.
3. Mündliche Eröffnung und schriftliche Mitteilung mit nachfolgendem Urteil.
4. Gegen Ziffer 1 dieses Entscheides kann **bundesrechtliche Beschwerde in Strafsachen** erhoben werden.

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

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

Es wird erkannt:

1. Der Beschuldigte **A.**_____ ist schuldig
 - der mehrfachen fahrlässigen Tötung im Sinne von Art. 117 StGB,
 - der mehrfachen fahrlässigen Körperverletzung im Sinne von Art. 125 Abs. 1 StGB sowie
 - der fahrlässigen groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG in Verbindung mit Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 31 Abs. 1 SVG und Art. 32 Abs. 1 SVG.
2. Der Beschuldigte wird bestraft mit 20 Monaten Freiheitsstrafe, wovon 2 Tage durch Haft erstanden sind.
3. Der Vollzug der Freiheitsstrafe wird aufgeschoben und die Probezeit auf 2 Jahre festgesetzt.
4. Die sichergestellte Fluchtkaution von Fr. 14'980.– (Kassenbeleg Nr. 40001780) wird nach Eintritt der Rechtskraft des Urteils freigegeben und der U._____ zurückerstattet.
5. Die erstinstanzliche Kostenauflage (Ziff. 9) wird bestätigt.
6. Die zweitinstanzliche Gerichtsgebühr wird festgesetzt auf:
Fr. 3'600.– ; die weiteren Kosten betragen:
Fr. 11'000.– amtliche Verteidigung
7. Die Kosten des Berufungsverfahrens, einschliesslich derjenigen der amtlichen Verteidigung, werden dem Beschuldigten auferlegt, aber definitiv abgeschrieben.
8. Mündliche Eröffnung und schriftliche Mitteilung im Dispositiv an
 - die amtliche Verteidigung im Doppel für sich und zuhanden des Beschuldigten (übergeben)
 - die Staatsanwaltschaft Limmattal/Albis (übergeben)
 - die Vertretung des Privatklägers 1 im Doppel für sich und zuhanden des Privatklägers 1

- die Vertretung der Privatklässen 10, 12-16 im Doppel für sich und zuhanden der Privatklässen 10, 12-16
- die übrige Privatklässerschaft

(Eine begründete Urteilsausfertigung gemäss Art. 84 Abs. 4 StPO wird den Privatklässen nur zugestellt, sofern sie dies innert 10 Tagen nach Erhalt des Dispositivs verlangen.)

sowie in vollständiger Ausfertigung an

- die amtliche Verteidigung im Doppel für sich und zuhanden des Beschuldigten
- die Staatsanwaltschaft Limmattal/Albis
- die Privatklässerschaft (sofern verlangt)

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

- die Vorinstanz
- Rechtsanwalt lic. iur. Y4._____, ... [Adresse] (im Auszug betreffend Dispositivziffer 4)
- das zentrale Inkasso des Obergerichts (betreffend Dispositivziffer 4)
- das Migrationsamt des Kantons Zürich
- das Strassenverkehrsamt des Kantons Zürich, Bereich Administrativmassnahmen, PIN Nr. ...
- die Koordinationsstelle VOSTRA/DNA mit dem Formular "Löschung des DNA-Profiles und Vernichtung des ED-Materials" zwecks Löschung des DNA-Profiles
- die Koordinationsstelle VOSTRA/DNA mit Formular A.

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

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

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

Obergericht des Kantons Zürich
II. Strafkammer

Zürich, 14. November 2025

Der Präsident:

Die Gerichtsschreiberin:

Oberrichter lic. iur. Spiess

MLaw Eggenberger