

Obergericht des Kantons Zürich

II. Strafkammer



Geschäfts-Nr.: SB250191-O/U/ad

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

Urteil vom 21. Januar 2026

in Sachen

A._____,

Beschuldigter und Berufungskläger

verteidigt durch Rechtsanwalt lic. iur. X1._____

gegen

Staatsanwaltschaft Zürich-Sihl,

Anklägerin und Berufungsbeklagte

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

**Berufung gegen ein Urteil des Bezirksgerichtes Zürich, 6. Abteilung, vom
19. Dezember 2024 (DG240039)**

Anklage:

Die Anklageschrift der Staatsanwaltschaft Zürich-Sihl vom 19. März 2024 (Urk. 18) ist diesem Urteil beigeheftet.

Urteil der Vorinstanz:

1. Der Beschuldigte A. _____ ist schuldig
 - der qualifiziert groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 3 SVG in Verbindung mit Art. 90 Abs. 3^{ter} SVG und Art. 26 Abs. 1 SVG, Art. 31 Abs. 1 SVG, Art. 32 Abs. 1 SVG und Art. 4 Abs. 1 VRV sowie Art. 32 Abs. 2 SVG und Art. 4a Abs. 1 lit. a VRV sowie
 - der Übertretung der Verkehrsregelverordnung im Sinne von Art. 96 VRV in Verbindung mit Art. 3a Abs. 1 VRV.
2. Der Beschuldigte wird bestraft mit 22 Monaten Freiheitsstrafe sowie mit einer Busse von Fr. 100.–.
3. Der Vollzug der Freiheitsstrafe wird aufgeschoben und die Probezeit auf 2 Jahre festgesetzt.
4. Die Busse ist zu bezahlen. Beahlt der Beschuldigte die Busse schuldhaft nicht, so tritt an deren Stelle eine Ersatzfreiheitsstrafe von 1 Tag.
5. Der mit Verfügung der Staatsanwaltschaft Zürich-Sihl vom 28. November 2023 beschlagnahmte Personenwagen BMW M5, ZH ..., Asservate-Nr. A016'501'603, inkl. Fahrzeugschlüssel und Fahrzeugpapiere wird der Halterin nach Eintritt der Rechtskraft bis spätestens 3 Monate danach auf erstes Verlangen hin herausgegeben. Nach Ablauf der Frist wird er der Lagerbehörde zur gutscheinenden Verwendung überlassen.
6. Die folgenden bei der Kantonspolizei Zürich, Asservate-Triage, unter der Geschäftsnummer 83499643 lagernden Gegenstände werden der Halterin nach Eintritt der Rechtskraft bis spätestens 3 Monate danach auf erstes Ver-

langen hin herausgegeben. Nach ungenutztem Ablauf dieser Frist werden die Gegenstände der Lagerbehörde zur Vernichtung überlassen:

- Zubehör für Motorwagen (Asservate-Nr. A016'505'843),
- CDR-Datenfile (Asservate-Nr. A016'509'561).

7. Die Gerichtsgebühr wird festgesetzt auf:

- Fr. 4'200.- ; die weiteren Kosten betragen:
- Fr. 3'500.- Gebühr für das Vorverfahren;
- Fr. 10'657.05 Auslagen (Gutachten);
- Fr. 6'517.75 Auslagen Vorverfahren;
- Fr. 3'080.85 Standgebühren bis 26. November 2024;
- Fr. 3'906.65 Entschädigung amtliche Verteidigung (RA X2.____);

Allfällige weitere Kosten, insbesondere Standgebühren, bleiben vorbehalten.

8. Die Kosten der Untersuchung und des gerichtlichen Verfahrens, ausgenommen diejenigen der amtlichen Verteidigung, werden dem Beschuldigten auferlegt. Die Kosten der amtlichen Verteidigung werden auf die Gerichtskasse genommen; vorbehalten bleibt eine Nachforderung gemäss Art. 135 Abs. 4 StPO.

Berufungsanträge:

a) Der Verteidigung des Beschuldigten:

(Urk. 54 S. 2; Urk. 68 S. 2; Prot. II S. 5 und 20)

1. In Gutheissung der Berufung seien die Ziffern 1 al. 1, 2 - 4 und 6 - 8 des Urteils des Bezirksgerichts Zürich vom 19. Dezember 2024 (DG240039-L) aufzuheben.
2. Der Beschuldigte sei wegen einfacher Verletzung der Verkehrsregeln i.S.v. Art. 90 Abs. 1 SVG zu verurteilen und mit einer Busse zu bestrafen.

3. Eventualiter: Der Beschuldigte sei wegen schwerer Verletzung der Verkehrsregeln i.S.v. Art. 90 Abs. 2 SVG zu verurteilen und mit einer bedingten Geldstrafe zu bestrafen.
 4. Subeventualiter: Im Falle einer Verurteilung i.S.v. Art. 90 Abs. 3 SVG sei der Beschuldigte gestützt auf Art. 90 Abs. 3^{ter} SVG mit einer bedingten Geldstrafe zu bestrafen.
 5. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zzgl. MwSt. zu Lasten des Staates.
- b) Der Staatsanwaltschaft Zürich-Sihl:
(Urk. 57)
- Bestätigung des vorinstanzlichen Urteils.

Erwägungen:

I. Prozessgeschichte

Gegen das vorstehend wiedergegebene, mündlich eröffnete und schriftlich im Dispositiv mitgeteilte Urteil des Bezirksgerichts Zürich, 6. Abteilung, vom 19. Dezember 2024 (Urk. 48 = Urk. 52) meldete die Verteidigung namens und im Auftrag des Beschuldigten innert Frist Berufung an (Urk. 45), während die Staatsanwaltschaft Zürich-Sihl (nachfolgend: Staatsanwaltschaft) im Hinblick auf das separat geführte Verfahren gegen den Lenker des in der Anklageschrift genannten Personenwagens Audi S5 lediglich um Ausfertigung und Zustellung des begründeten Urteils ersuchte, ohne Berufung anzumelden (Urk. 46). Nach fristgerechter Erstattung der Berufungserklärung vom 2. Mai 2025 (Urk. 54), und anschliessender Fristansetzung an die Staatsanwaltschaft verzichtete diese auf Anschlussberufung und beantragte die Bestätigung des vorinstanzlichen Urteils (Urk. 55; Urk. 57). In der Folge wurde auf den 21. Januar 2026 zur Berufungsverhandlung vorgeladen

(Urk. 60; Urk. 61), zu welcher der Beschuldigte in Begleitung seines erbetenen Verteidigers sowie der leitende Staatsanwalt lic. iur. B. _____ erschienen (Prot. II S. 3).

II. Gegenstand des Berufungsverfahrens

1. Gemäss Art. 402 StPO hat die Berufung im Umfang der Anfechtung aufschiebende Wirkung und wird die Rechtskraft des angefochtenen Urteils dementsprechend gehemmt. Das Berufungsgericht überprüft somit das erstinstanzliche Urteil nur in den angefochtenen Punkten (Art. 404 Abs. 1 StPO). Auch wenn das Berufungsgericht nur die angefochtenen Punkte neu beurteilt, fällt es am Ende ein insgesamt neues Urteil (Art. 408 StPO), worin es jedoch anzugeben hat, welche Punkte bereits früher in Rechtskraft erwachsen sind (BGE 141 IV 244 E. 1.3.3; Urteile des Bundesgerichts 6B_166/2025 vom 10. Juni 2025 E. 1.3.3; 6B_77/2024 vom 2. Juli 2024 E. 1.1.2; 6B_1397/2019 vom 12. Januar 2022 E. 4.3 mit Hinweisen).

2. Der Beschuldigte beantragt in der Berufungserklärung die Aufhebung der Dispositivziffern 1 bis 4 und 6 bis 8 des vorinstanzlichen Urteils und eine Bestrafung wegen einfacher Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 1 SVG unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten des Staates. Eventualiter beantragt der Beschuldigte einen Schuldspruch aufgrund einer schweren Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG und die Bestrafung mit einer bedingten Geldstrafe, subeventualiter die Bestrafung mit einer bedingten Geldstrafe aufgrund einer Verurteilung im Sinne von Art. 90 Abs. 3 und Abs. 3^{ter} SVG (Urk. 54 S. 2; Urk. 68 S. 2). Anlässlich der Berufungsverhandlung präzisierte die Verteidigung ihre Anträge dahingehend, dass der vorinstanzliche Schuldspruch und die Sanktion betreffend Übertretung der Verkehrsregelverordnung im Sinne von Art. 96 VRV in Verbindung mit Art. 3a Abs. 1 VRV (Dispositivziffer 1 al. 2) nicht angefochten werden (Prot. II S. 5, 20). Nicht angefochten sind folglich der Schuldspruch betreffend Übertretung der Verkehrsregelverordnung (Dispositivziffer 1 al. 2), die Herausgabe des beschlagnahmten Personenwagens BMW M5 (Dispositivziffer 5) sowie angesichts des diesbezüglichen Zusammenhangs und mangels entsprechender Ausführungen der Verteidigung die Herausgabe der bei der Kan-

tonspolizei Zürich lagernden Gegenstände (Dispositivziffer 6). Insoweit ist das vorinstanzliche Urteil in Rechtskraft erwachsen (Art. 402 StPO), was vorab mit Beschluss festzustellen ist.

III. Prozessuales

1. Die Vorinstanz hat die im vorliegenden Verfahren relevanten Beweismittel korrekt zusammengefasst und sich zutreffend zu deren Verwertbarkeit geäußert (Urk. 52 S. 6). Darauf ist in Anwendung von Art. 82 Abs. 4 StPO zu verweisen.

2. Betreffend die Verwertbarkeit der polizeilichen Einvernahme der Auskunftsperson C._____ ist ergänzend festzuhalten, dass die Parteien das Recht haben, bei Beweiserhebungen durch die Staatsanwaltschaft und die Gerichte anwesend zu sein und einvernommenen Personen Fragen zu stellen (Grundsatz der Parteiöffentlichkeit, Art. 147 Abs. 1 StPO). Dieses spezifische Teilnahme- und Mitwirkungsrecht fließt aus dem Anspruch auf rechtliches Gehör (Art. 107 Abs. 1 lit. b StPO). Es kann nur unter den gesetzlichen Voraussetzungen (Art. 108, Art. 146 Abs. 4 und Art. 149 Abs. 2 lit. b StPO; siehe auch Art. 101 Abs. 1 StPO) eingeschränkt werden. Beweise, die in Verletzung von Art. 147 Abs. 1 StPO erhoben worden sind, dürfen gemäss Art. 147 Abs. 4 StPO nicht zulasten der Partei verwertet werden, die nicht anwesend war (BGE 150 IV 345 E. 1.6.3.1; 143 IV 397 E. 3.3.1; 139 IV 25 E. 4.2; Urteile des Bundesgerichts 6B_230/2025 vom 18. August 2025 E. 2.1.2; 6B_1320/2020 vom 12. Januar 2022 E. 4.2.1; 6B_441/2020 vom 9. Februar 2021 E. 6.2; 6B_1385/2019 vom 27. Februar 2020 E. 1.1; je mit Hinweisen).

Soweit die Polizei nach Eröffnung der Untersuchung Einvernahmen im Auftrag der Staatsanwaltschaft durchführt, stehen den Verfahrensbeteiligten die Verfahrensrechte zu, die ihnen bei Einvernahmen durch die Staatsanwaltschaft zukommen (Art. 312 Abs. 2 StPO). Daraus folgt, dass die Parteien das Recht haben, bei Einvernahmen, welche die Polizei im Auftrag der Staatsanwaltschaft während deren Untersuchung durchführt, anwesend zu sein und Fragen zu stellen (BGE 150 IV 345 E. 1.6.3.1; 143 IV 397 E. 3.3.2; Urteile des Bundesgerichts 6B_230/2025 vom

18. August 2025 E. 2.1.2; 6B_1080/2020 vom 10. Juni 2021 E. 5.5; 6B_128/2018 vom 8. Februar 2019 E. 2.2.2; mit Hinweisen).

Gemäss Art. 6 Ziff. 2 lit. d EMRK hat die beschuldigte Person als Teilgehalt des Rechts auf ein faires Verfahren Anspruch darauf, den Belastungszeugen Fragen zu stellen. Eine belastende Zeugenaussage ist grundsätzlich nur verwertbar, wenn die beschuldigte Person wenigstens einmal während des Verfahrens angemessene und hinreichende Gelegenheit hatte, das Zeugnis in Zweifel zu ziehen und Fragen an den Belastungszeugen zu stellen (BGE 150 IV 345 E. 1.6.3.2; 140 IV 172 E. 1.3; 133 I 33 E. 3.1; 131 I 476 E. 2.2; Urteile des Bundesgerichts 7B_798/2023 vom 7. Oktober 2025 E. 3.2; 6B_1320/2020 vom 12. Januar 2022 E. 4.2.2; 6B_1028/2020 vom 1. April 2021 E. 1.2.1; 6B_1196/2018 vom 6. März 2019 E. 2; je mit Hinweisen). Auf die Teilnahme resp. Konfrontation kann vorgängig oder auch im Nachhinein ausdrücklich oder stillschweigend verzichtet werden, wobei der Verzicht des Beschuldigten auch von seiner Verteidigung ausgehen kann (BGE 150 IV 345 E. 1.6.3.3; 143 IV 397 E. 3.3.1). Der Beschuldigte kann den Behörden nach ständiger Rechtsprechung grundsätzlich nicht vorwerfen, gewisse Zeugen zwecks Konfrontation nicht vorgeladen zu haben, wenn er es unterlässt, rechtzeitig und formgerecht entsprechende Anträge zu stellen (BGE 143 IV 397 E. 3.3.1; 125 I 127 E. 6c/bb; Urteile des Bundesgerichts 6B_1110/2023 vom 23. Mai 2024 E. 3.3.5; 7B_253/2022 vom 8. Februar 2024 E. 2.3.5; 7B_179/2022 vom 24. Oktober 2023 E. 2.3.3; 6B_1320/2020 vom 12. Januar 2022 E. 4.2.3; je mit Hinweisen).

C._____ wurde am 30. August 2022 als polizeiliche Auskunftsperson befragt (Urk. 6). Mit Verfügung der Stadtpolizei Zürich vom 31. August 2022 wurden die Akten an die Staatsanwaltschaft Limmattal/Albis übermittelt (Urk. 1). Im Zeitpunkt der Einvernahme der Auskunftsperson C._____ war die Untersuchung gegen den Beschuldigten somit noch nicht im Sinne von Art. 309 Abs. 1 StPO eröffnet. Folglich handelte es sich bei der Einvernahme der Auskunftsperson C._____ vom 30. August 2022 um selbständige Ermittlungen im Rahmen des polizeilichen Ermittlungsverfahrens im Sinne von Art. 306 Abs. 2 lit. b StPO, weshalb dem Beschuldigten gemäss der vorstehend zitierten bundesgerichtlichen Rechtsprechung kein Anspruch auf Teilnahme an der genannten Befragung zustand (Art. 147 Abs. 1 Satz 1

StPO e contrario). Nachdem die Verteidigung auch anlässlich der Berufungsverhandlung keinen Antrag auf Durchführung einer Konfrontationseinvernahme stellte, ist von einem Verzicht auf das Konfrontationsrecht auszugehen, weshalb insofern kein Verwertungshindernis besteht.

3. Aus dem Polizeirapport vom 30. August 2022 ergibt sich sodann, dass darüber hinaus der Lenker und die Mitfahrer des Audi S5 vor Ort als Auskunftspersonen zum Unfallhergang befragt wurden. Im Rahmen dieser Befragungen machten D._____, C._____, E._____ und F._____ diverse Angaben gegenüber dem polizeilichen Sachbearbeiter, welche in zusammengefasster Form Eingang in den Polizeirapport fanden (Urk. 1 S. 5). Dabei handelte es sich nicht um formelle Einvernahmen im Sinne von Art. 78 StPO, was sich nur schon daran zeigt, dass sie weder im Frage-Antwort-Stil protokolliert noch von den Auskunftspersonen unterzeichnet wurden. Ebenso wenig ist ersichtlich, welche Rechte und Pflichten den Auskunftspersonen konkret vorgehalten wurden. Unklar ist ferner, aufgrund welcher Fragetechnik welche Aussagen gemacht wurden und welche Inhalte wie umformuliert oder weggelassen wurden. Die summarisch im Polizeirapport wiedergegebenen Aussagen der Auskunftspersonen sind somit nicht zulasten des Beschuldigten verwertbar.

IV. Schuldpunkt

1. Grundsätze der Beweiswürdigung

Soweit für die tatsächliche und rechtliche Würdigung des eingeklagten Sachverhalts auf die Erwägungen der Vorinstanz verwiesen wird, so erfolgt dies in Anwendung von Art. 82 Abs. 4 StPO, auch ohne dass dies jeweils im Einzelnen explizit Erwähnung findet. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Entscheidungsbegründung nach der Rechtsprechung kurz die wesentlichen Überlegungen nennen muss, von denen sich das Gericht leiten liess und auf die es seinen Entscheid stützt. Es darf sich auf die massgebenden Gesichtspunkte beschränken und muss sich nicht ausdrücklich mit jeder tatsächlichen Behauptung und jedem rechtlichen Einwand auseinandersetzen und diese widerlegen

(BGE 147 IV 409 E. 5.4.3; Urteil des Bundesgerichts 7B_363/2025 vom 21. Mai 2025 E. 2.2.2; je mit Hinweisen).

2. Anklagevorwurf

2.1. Dem Beschuldigten wird – soweit im Berufungsverfahren noch relevant – zusammengefasst vorgeworfen, am 27. August 2022 um ca. 03:05 Uhr bei seinem hochmotorisierten Personenwagen BMW M5 die Dynamische Stabilitätskontrolle wissentlich und willentlich deaktiviert und zusätzlich den Allradantrieb auf Hinterradantrieb ("M xDrive"-Modus "2WD") umgeschaltet zu haben. Der Beschuldigte habe das Fahrzeug auf der G.____-strasse massiv (maximal oder nahezu maximal) beschleunigt, indem er das Gaspedal voll durchgedrückt und so eine Geschwindigkeit von mindestens 88 km/h bis zu 95 km/h in der dortigen 50er-Zone erreicht habe, weil er sich ein Geschwindigkeits- bzw. Beschleunigungsrennen gegen den auf der rechten Spur neben ihm fahrenden Personenwagen Audi S5 geliefert habe, der die G.____-strasse mit einem annähernd gleichen Geschwindigkeitsverlauf wie der Beschuldigte befahren habe.

2.2. Aufgrund der zu starken Beschleunigung bei ausgeschalteter Dynamischer Stabilitätskontrolle und lediglich Hinterradantrieb hätten die Räder des BMW angefangen durchzudrehen, das Fahrzeugheck sei ausgebrochen und das Fahrzeug ins Schleudern geraten. Der BMW M5 sei über eine Strecke von 50 bis 60 Meter unkontrolliert auf und entlang der Fahrbahn geschlittert, bis er heftig mit einem Kandelaber auf der Mittelinsel kollidiert sei, wobei sich der Audi S5 neben und knapp hinter ihm befunden habe. Durch diese Kollision sei der Kandelaber abgerissen und auf die Gegenfahrbahn geschleudert worden, während der BMW M5 eine Rotation entlang dem Uhrzeigersinn um die Fahrzeughochachse erfahren habe und schliesslich stark beschädigt auf der Fahrbahn zum Stehen gekommen sei.

2.3. Bei diesem massiv pflichtwidrigen Verhalten habe es der Beschuldigte zumindest für möglich gehalten, dass er die Kontrolle über das Fahrzeug verlieren könnte, was denn auch sogleich geschehen sei. Hierdurch habe er zumindest billigend in Kauf nehmend eine konkrete Gefahr für die Insassen des Audi S5 sowie eine zumindest erhebliche abstrakte Gefahr für die Sicherheit aller anderen Ver-

kehrsteilnehmer und Passanten geschaffen, da diese nicht mit einer derartigen Fahrweise hätten rechnen müssen.

3. Ausgangslage

3.1. Die Vorinstanz hat die Aussagen des Beschuldigten korrekt zusammengefasst (Urk. 52 S. 7 ff.). Darauf ist in Anwendung von Art. 82 Abs. 4 StPO zu verweisen. Der Beschuldigte stellt nicht in Abrede, den BMW M5 im Unfallzeitpunkt mit deaktivierter Dynamischer Stabilitätskontrolle und Hinterradantrieb gelenkt zu haben (Urk. 5/1 F/A 35 f.; Prot. II S. 16). Er stellt sich jedoch auf den Standpunkt, sich nicht daran erinnern zu können, in welchem Fahrprogramm er gefahren sei bzw. habe er die Einstellung nicht verstellt. Er wisse nicht, was es für andere Möglichkeiten als den Allradantrieb gebe. Er wisse auch nicht, dass man sein Fahrzeug auf Heckantrieb umstellen könne. Das interessiere ihn nicht. Am Lenkrad gebe es rechts und links zwei Tasten. Manchmal deaktiviere man damit Funktionen, ohne es zu bemerken (Urk. 5/1 F/A 43-45, 111-116, 120; Urk. 5/2 F/A 17-21; Urk. 5/3 F/A 7 f., 11-14; Prot. I S. 9 f.; Prot. II S. 16, 19 f.). Er sei auf der H.____-strasse in Richtung Autobahn gefahren und habe plötzlich zweimal niesen müssen. Beim ersten Mal habe er mit dem Steuerrad eine Linksbewegung gemacht. Ob er deshalb auf die andere Fahrspur oder auf die Gegenfahrbahn gekommen sei, wisse er nicht mehr. Sogleich habe er ein zweites Mal niesen müssen, wobei er dadurch vielleicht etwas mehr aufs Gaspedal gedrückt habe, sein Fahrzeug vorne links den Randstein berührt und sich infolgedessen hinten gedreht habe. Die Linksbewegung habe er gemacht, da er nach der Ampel im rechten Aussenspiegel ein anderes Fahrzeug näherkommen sehen habe. Er wisse aber nicht, ob dieses zu ihm oder er zu diesem gefahren sei (Urk. 5/1 F/A 46, 52 f., 73; Urk. 5/2 F/A 8, 23; Urk. 5/3 F/A 25-29; Prot. I S. 10 f.; Prot. II S. 17 f.). Sein erster Blick auf den Tacho nach dem Niesen habe eine Geschwindigkeit von 65 km/h bzw. über 60 km/h gezeigt (Urk. 5/1 F/A 47; Urk. 5/2 F/A 7, 9; Prot. I S. 10; Prot. II S. 18). Er könne sich nicht daran erinnern, das Gaspedal viereinhalb bis vier Sekunden vor der Auslösung des Airbags durchgedrückt zu haben (Urk. 5/2 F/A 15 f.; Urk. 5/3 F/A 15 f.). Zum Unfall sei es gekommen, weil er vielleicht den Randstein berührt habe (Urk. 5/1 F/A 58; Prot. II S. 18). Aus dem Fahrzeug neben ihm habe er niemanden gekannt und er

erinnere sich nicht daran, ob das andere Fahrzeug immer auf seiner Höhe gewesen sei (Urk. 5/1 F/A 75 f.). Er habe sich kein Rennen geliefert, sondern sei für sich alleine gefahren. Er wisse nicht, was das andere Fahrzeug gemacht habe (Urk. 5/1 F/A 79 f., 122; Urk. 5/3 F/A 29; Prot. I S. 10; Prot. II S. 17 f.).

3.2. Die Vorinstanz erachtete den Anklagesachverhalt insbesondere gestützt auf das unfallanalytische Gutachten des Forensischen Instituts Zürich vom 4. Oktober 2023 als erstellt und sprach den Beschuldigten entsprechend der qualifiziert groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 3 SVG in Verbindung mit Art. 90 Abs. 3^{ter} SVG und Art. 26 Abs. 1 SVG, Art. 31 Abs. 1 SVG, Art. 32 Abs. 1 SVG und Art. 4 Abs. 1 VRV sowie Art. 32 Abs. 2 SVG und Art. 4a Abs. 1 lit. a VRV schuldig (Urk. 52 S. 22-26, 30-36).

3.3. Die Verteidigung bringt hinsichtlich der Veränderung an der Dynamischen Stabilitätskontrolle (DSC) wie bereits vor Vorinstanz vor, diese werde schon bei kurzem Drücken der DSC-Taste aus- und der D Dynamic Mode "MDM" eingeschaltet (Urk. 43 Rz. 5; Urk. 68 Rz. 14; Prot. II S. 21). Ausserdem könnten die programmierbaren Tasten "M1" und "M2" am Lenkrad des Fahrzeugs so programmiert werden, dass verschiedene Einstellungen auf einfaches Drücken aktiviert würden, namentlich MDM und Zweiradantrieb (Urk. 43 Rz. 6; Urk. 68 Rz. 15). Vorliegend sei die M-Taste wahrscheinlich nicht mit "DSC-off", sondern mit MDM programmiert gewesen. Diese Einstellung habe ebenfalls zur Folge, dass die Fahrzeugelektronik erst im absoluten Grenzbereich eingreife und das Fahrzeug stabilisiere. Auch die Einstellung MDM habe zur Folge, dass im Fahrzeugspeicher in der Rubrik "stability control" abgespeichert werde, dass die "Electronic Stability Control" (ESC), worunter sowohl das DSC als auch das MDM falle, vom Fahrer – ob bewusst oder unbewusst – ausgeschaltet worden sei (Urk. 43 Rz. 8). Wenn folglich eine M-Taste mit MDM und mit Umschalten von Vier- auf Zweiradantrieb programmiert sei, müsse die M-Taste nur einmal gedrückt werden, um diese Parameter zu aktivieren mit der Folge, dass im Speicher "ESC deactivated" abgespeichert werde (Urk. 43 Rz. 9; Urk. 68 Rz. 15). Sowohl das unabsichtliche Berühren der DSC-Taste sowie das infolge Niesens unabsichtliche Berühren der M-Taste am Lenkrad könnten somit diejenige Einstellung der Fahrzeugelektronik bzw. Antriebsparameter zur Folge ge-

habt haben, welche der Gutachter festgestellt habe (Urk. 43 Rz. 10; Urk. 68 Rz. 18). Indem die Vorinstanz erwog, der Beschuldigte würde Automat fahren und deshalb sei ein versehentliches Drücken der Taste auf der Mittelkonsole ausgeschlossen, verkenne sie, dass man ausser dem Schalthebel auch weitere Knöpfe wie Radio, Navigationssystem, Klimaanlage, Blinker etc. bedienen könne, die sich ebenfalls auf der Mittelkonsole bzw. am Steuerrad befinden (Urk. 68 Rz. 16). In Bezug auf das Niesen führte die Verteidigung aus, es könne sein, dass sich ein Niesen bei gewissen Personen ankündige, es gebe aber auch Personen, bei denen sich das Niesen nicht ankündige und entsprechend keine Zeit bleibe, sich darauf vorzubereiten (Urk. 68 Rz. 19 f.; Prot. II S. 22). Betreffend das Drücken des Gaspedals und die gefahrene Geschwindigkeit führt die Verteidigung aus, der Gutachter habe die Geschwindigkeit aufgrund der Raddrehzahlen ermittelt und die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit sei in der inkriminierten Phase aufgrund der durchdrehenden Räder deutlich tiefer gewesen als im Fahrzeugspeicher angezeigt (Urk. 43 Rz. 13; Urk. 68 Rz. 30; Prot. II S. 23). Das starke Drücken des Gaspedals während einer Sekunde sei ebenfalls mit dem Niesen zu erklären, denn bei einem Beschleunigungsrennen würde das Gaspedal länger gedrückt. Auch der weitere Verlauf der vom Gutachter beschriebenen Fahrt passe zum Niesen, nicht aber zu einem Rennen. So habe der Beschuldigte nachweislich das Bremspedal betätigt und das Fahrzeug verlangsamt, nachdem dieses nach dem Niesen auf 88 km/h beschleunigt worden sei. Hätte es sich bei der Fahrt um ein Beschleunigungsrennen gehandelt, hätte der Beschuldigte sicher nicht gebremst. Nach dem Bremsen habe der Beschuldigte weiterfahren wollen, habe jedoch kurz vor dem Unfall ein zweites Mal niesen müssen, wobei das Gaspedal nochmals während 0.5 Sekunden unabsichtlich gedrückt worden sei. Diese sehr kurze Beschleunigung habe zum Ausbrechen des Hecks und zum Unfall geführt. Sodann hätten auch die Personen im anderen Fahrzeug bestätigt, dass kein Rennen gefahren worden sei. Es habe am Rotlicht keinerlei Interaktion oder Kommunikation zwischen den Insassen der Fahrzeuge gegeben. Auch hätten diese Personen ausgesagt, dass beide Fahrzeuge mit ca. 60 km/h gefahren seien. Weiter spreche auch die kurze inkriminierte Strecke von nur 103.5 m und die Durchschnittsgeschwindigkeit gegen ein Rennen (Urk. 43 Rz. 15 ff.; Urk. 68 Rz. 26; Prot. II S. 22).

4. Beweiswürdigung

4.1. Wie die Vorinstanz zutreffend erwog (Urk. 52 S. 7 ff.), ist unbestritten bzw. anhand objektiver Beweismittel – insbesondere aufgrund der Fotodokumentation (Urk. 8/3) und des Kurzberichts elektronische Daten des Forensischen Instituts Zürich vom 1. September 2022 (Urk. 9/1) – erstellt, dass der Beschuldigte mit dem BMW M5 in den frühen Morgenstunden des 27. August 2022 auf der G.____-strasse ins Schleudern geriet, wobei er einen Beleuchtungskandelaber umfuhr, dieser ausgerissen und auf die Gegenfahrbahn geschleudert (Urk. 8/3 S. 4 ff.) und der BMW M5 stark beschädigt wurde (stark eingedrückte Front, beschädigte Motorhaube, Auslösung sämtlicher Airbags, Beschädigungen an den Felgen vorne links und rechts sowie hinten rechts; Urk. 8/3 S. 13 f.; Urk. 9/5 S. 5). Sodann konnte mittels elektronischer Daten festgestellt werden, dass die Dynamische Stabilitätskontrolle durch den Fahrer deaktiviert ("ESC Deactivate by Driver") und das Gaspedal zeitweise zu 88 % bis 99 % betätigt wurde (Urk. 9/1 Anhang S. 7, 31).

4.2. Im Übrigen ist nachfolgend zu prüfen, ob sich der Anklagesachverhalt gestützt auf die vorhandenen Beweismittel erstellen lässt, wobei die Vorinstanz die relevanten Aussagen des Beschuldigten und die weiteren relevanten Beweismittel, insbesondere das unfallanalytische Gutachten des Forensischen Instituts Zürich vom 4. Oktober 2023 sowie die Videoaufnahmen der Verteidigung, umfassend, vollständig und korrekt aufgeführt hat (Urk. 52 S. 7-21).

4.3. Vorab ist festzuhalten, dass das unfallanalytische Gutachten des Forensischen Instituts Zürich gestützt auf Art. 182 ff. StPO im Auftrag der Staatsanwaltschaft vom Experten Unfallanalyse, dem Sachverständigen dipl. Automobil-Ing. FH, MSc in Biomedical Engineering I.____ erstellt und durch den stellvertretenden Direktor des Forensischen Instituts, dipl. phys. ETHZ J.____ kontrolliert wurde (Urk. 9/5; Urk. 9/6). Es besteht kein Anlass, an der Fachkompetenz der Gutachter zu zweifeln. Das Gutachten legt nachvollziehbar und schlüssig dar, welche Untersuchungen auf welcher Grundlage stattgefunden hatten und welche Kriterien wie gewichtet und berücksichtigt wurden. Die Darlegungen des Gutachters überzeugen in jeder Hinsicht, zumal die Begutachtung anhand der digitalen Spuren (EDR-Daten; vgl. Urk. 9/1), insbesondere der vorkollisionären Daten, der fahrdyna-

mischen Berechnungen und Simulationen sowie der Rekonstruktion der Kollision, vorgenommen werden konnte (Urk. 9/5 S. 9 ff.). Wenn der Gutachter bei der Berechnung der vorkollisionären Geschwindigkeit nur die negative Unsicherheit berücksichtigt, ist dies nicht zu beanstanden, zumal er dies nachvollziehbar damit begründet, dass die Berechnung der vorkollisionären Geschwindigkeit jeweils mit einer gewissen Unsicherheit erfasst wird und diese vorliegend mehr von der effektiv gefahrenen Geschwindigkeit abweicht als üblich, da die angezeigte Geschwindigkeit mutmasslich über die Raddrehzahl ermittelt wird und das Fahrzeug des Beschuldigten während der Spurzeichnung auf der Fahrbahn durchaus durchdrehende Räder gehabt haben könnte (Urk. 9/5 S. 10). Anhand des CDR Data Reports werden sodann die Betätigung des Gas- und Bremspedals sowie der Lenkradeinschlag ab Beginn des Auslösealgorithmus plausibel dokumentiert (Urk. 9/1 S. 7, 31; Urk. 9/5 S. 10 f.). Weiter wird im Gutachten schlüssig und nachvollziehbar erläutert, wie die vorkollisionären fahrdynamischen Simulationen vorgenommen wurden (Berechnung der Distanz vom Ausgangspunkt der Simulation zum späteren Kollisionspunkt aus der vorkollisionären Geschwindigkeit, Simulation entlang des Fahrzeugpfads und anschliessende Nachbildung des Fahrtverlaufs mittels Eingabe von Lenkwinkel in den Sequenzen unter Berücksichtigung der nassen Fahrbahn; Urk. 9/5 S. 13). Die im Gutachten aufgezeichneten Berechnungen des vorkollisionären Geschwindigkeitsverlaufs sind vor dem Hintergrund der Unsicherheiten angesichts der objektiven Anknüpfungstatsachen und des Drift-/Schleudervorgangs sowie der dokumentierten Endlage als logisch und mathematisch korrekt zu beurteilen (Urk. 9/5 S. 14 f.). Auf den ermittelten Geschwindigkeitsverlauf kann folglich – entgegen der Ansicht der Verteidigung (vgl. Urk. 43 Rz. 13; Urk. 68 Rz. 29 f.; Prot. II S. 23) – ohne weiteres abgestellt werden. Sodann erfolgten auch die Rekonstruktion der Kollision und die Kollisionsanalyse schlüssig und nachvollziehbar anhand der dokumentierten Fahrzeugbeschädigung und der errechneten Kollisionsgeschwindigkeit (Urk. 9/5 S. 15). Auf die Schlussfolgerungen des Gutachters kann somit nachfolgend abgestellt werden.

4.3.1. Aus der Fotodokumentation der Stadtpolizei Zürich ergeben sich in der Mitte der linken Fahrspur der G.____-strasse vier Reifenspuren, die über Strecken zwischen 8.3 m und 22 m je einen leichten Bogen nach links beschreiben (Positio-

nen A1, A2, A3 und A4; Urk. 8/3 S. 2-10). Sodann sind eine Anprallstelle am Randstein (Position A5; Urk. 8/3 S. 11) und der deformierte Sockel des ausgerissenen und beschädigten Kandelabers, der quer zur Fahrbahn auf der Mittelinsel und zu einem grossen Teil auf der Gegenfahrbahn liegt, zu sehen (Positionen B1 und B2; Urk. 8/3 S. 7-10). Da somit lediglich Reifenspuren in der Mitte des linken Fahrstreifens, nicht jedoch in Randsteinnähe, und einzig eine Anprallstelle am Randstein gefunden wurden, ist vorab festzuhalten, dass die Aussagen des Beschuldigten, wonach er zweimal habe niesen müssen und daher den Randstein touchiert habe, nicht mit dem Spurenbild übereinstimmen.

4.3.2. Vielmehr hält das Gutachten anhand der vorkollisionären digitalen Spuren (vgl. Urk. 9/1 Anhang S. 7, 31) detailliert und nachvollziehbar fest, dass das Fahrzeug des Beschuldigten bereits 5 Sekunden vor Beginn des Auslösealgorithmus, mithin des Algorithmus zur Airbagauslösung bzw. des Erkennens einer Situation, die zur Airbagauslösung führen kann, durch den Lenker beschleunigt und das Gaspedal dabei voll – mit 88 % bis 99 % – betätigt und somit maximal oder nahezu maximal beschleunigt wurde. Danach war das Gaspedal für kurze Zeit unbetätigt und wurde anschliessend nochmals mit 26 % bis 58 % – mithin einem Viertel bis zur Hälfte der maximal möglichen Beschleunigung – gedrückt. Vor Beginn des Auslösealgorithmus war es wiederum durch den Lenker unbetätigt (Urk. 9/5 S. 10, 16 f.). Das Bremspedal wurde vom Lenker zweimal betätigt; einmal rund 2.5 Sekunden und einmal unmittelbar vor Beginn des Auslösealgorithmus, wobei das ABS lediglich beim zweiten Mal eingegriffen hat. Der Gutachter folgert daraus überzeugend, dass die Bremsbetätigung durch den Beschuldigten beim ersten Mal nicht intensiv war. Anhand der vorkollisionären digitalen Spuren folgert der Gutachter ebenfalls schlüssig und nachvollziehbar, dass der Beschuldigte sein Fahrzeug an der Lichtsignalanlage bei der Kreuzung H.____-/K.____-strasse von der H.____-strasse nach rechts auf die H.____-brücke beschleunigte und 5 Sekunden vor Beginn des Auslösealgorithmus bzw. zu Beginn der G.____-strasse eine angezeigte Geschwindigkeit, die im EDR mit 65 km/h gespeichert wurde, erreichte. Gemäss EDR-Daten beschleunigte der Beschuldigte sein Fahrzeug weiter mit voll durchgetretenem Gaspedal bis unmittelbar zum Kreuzungsbereich G.____-/L.____-/M.____-strasse, wobei das Heck des Fahrzeugs gleichzeitig nach rechts, entge-

gen dem Uhrzeigersinn, auszubrechen begann und mit dem hinteren rechten Rad die erste Reifenspura zeichnete. In dieser Phase betätigte der Beschuldigte kurzzeitig das Bremspedal, bevor er sein Fahrzeug nochmals beschleunigte. In der Folge begann der Personenwagen des Beschuldigten unkontrolliert zu rutschen bzw. zu driften/schleudern und konnte trotz Gegenlenken nach rechts nicht mehr stabilisiert werden, da der Schwimmwinkel zu diesem Zeitpunkt bereits zu gross war. Unmittelbar vor Beginn des Auslösealgorithmus betätigte der Beschuldigte dann nochmals das Bremspedal (Urk. 9/5 S. 11; Urk. 9/6 S. 2). Weiter war gemäss dem CDR Data Report die Stabilitätskontrolle über den gesamten Zeitraum von 5 bis 0 Sekunden vor Beginn des Auslösealgorithmus durch den Lenker manuell ausgeschaltet (Urk. 9/1 Anhang S. 7, 31). Sodann hält der Gutachter fest, dass in den fahrdynamischen Simulationen das Modell des Fahrzeugs des Beschuldigten mit den vorgegebenen Grundeinstellungen nicht zu einem Ausbrechen über die Hinterachse bzw. nicht zu einem Driften oder Schleudern gebracht und somit nicht an die objektiven Tatsachen – insbesondere die dokumentierten Reifenspuren und das Driften/Schleudern gemäss der Videoaufnahme der Rettungsstation N._____ – angeknüpft werden konnte. Nach Deaktivierung des Allradmodus und Übertragung der Antriebsleistung auf die Hinterachse konnte in den fahrdynamischen Simulationen hingegen ein Ausbrechen der Hinterachse nach der Linkskurve (auf Höhe der Einmündung O._____ -strasse) und somit ein Anknüpfen an die objektiven Tatsachen erreicht werden. Aufgrund der Resultate dieser fahrdynamischen Simulationen folgte der Gutachter wiederum überzeugend, dass der Beschuldigte mittels Deaktivieren der Dynamischen Stabilitätskontrolle von Allrad- auf Hinterradantrieb umgeschaltet hatte, dadurch das Heck ausbrach und das Fahrzeug zu Driften bzw. Schleudern begann. Mittels den vorkollisionären fahrdynamischen Simulationen konnten mit dem Fahrzeugmodell des Personenwagens des Beschuldigten die im Data Report festgehaltenen Werte für die angezeigte Geschwindigkeit unter Einhaltung des Lenkwinkels sowie der Gas- und Bremspedalstellung erreicht werden (Urk. 9/5 S. 14, 16 f.). Diese Ausführungen des Gutachters stimmen sodann mit den Videoaufnahmen der Rettungsstation N._____ überein, auf welchen zu sehen ist, wie zwei dunkle Fahrzeuge am 27. August 2022 um ca. 03:04 Uhr auf der linken und mittleren Fahrspur mit hoher Geschwindigkeit nebeneinander in Richtung Au-

tobahn stadtauswärts fahren, wobei das Heck des Fahrzeugs auf der linken Fahrspur ausbricht und das Fahrzeug zu driften bzw. schleudern beginnt (Urk. 2/2 FullSizeRender_1 00:12-00:14) und anschliessend in der nächsten Videoaufnahme rückwärts ins Bild fährt und entgegen dem Uhrzeigersinn längs um die Fahrzeughochachse rotiert, bis es schliesslich mit den Hinterrädern an der Mittelinsel zum Stehen kommt (Urk. 2/2 FullSizeRender 00:17-00:22). Am Kollisionspunkt – der auf den Aufnahmen nicht zu sehen ist – kollidierte das Fahrzeug des Beschuldigten frontal mit dem Kandelaber auf der Mittelinsel, wobei dieser ausgerissen und auf die Gegenfahrbahn geschleudert wurde. Durch die Kollision erfuhr das Fahrzeug eine Rotation entgegen dem Uhrzeigersinn um die Fahrzeughochachse und kam in seiner dokumentierten Endlage zum Stillstand. Durch die kollisionsbedingt beschädigten Räder vorne rechts und hinten links und die drucklosen Reifen wurde die bereits vorkollisionär eingeleitete Rotation um die Fahrzeughochachse nachkollisionär weitergeführt (Urk. 9/5 S. 16). Bei der Kollisionsanalyse resultierte gemäss Gutachten eine vorkollisionäre Geschwindigkeit von mindestens 88 km/h bis zu 95 km/h sowie eine Kollisionsgeschwindigkeit von 75 km/h bis 81 km/h. Eine tiefere vorkollisionäre Geschwindigkeit schloss der Gutachter nachvollziehbar aus, da ansonsten weder die Kollisionsgeschwindigkeit noch die spätere nachkollisionäre Geschwindigkeit ausreichend gewesen wären, um die dokumentierte Endlage zu erreichen (Urk. 9/5 S. 14 f., 16). Abschliessend folgert der Gutachter aus diesen Erkenntnissen überzeugend, dass der Beschuldigte die Herrschaft über sein Fahrzeug verlor, weil er einerseits die Assistenzsysteme mittels Deaktivieren der Dynamischen Stabilitätskontrolle und Umschalten von Allrad- auf Hinterradantrieb manuell ausgeschaltet und andererseits sein Fahrzeug zu stark beschleunigt hatte, sodass die Räder zumindest teilweise durchdrehten und das Heck ausbrach (Urk. 9/5 S. 16 f., vgl. auch im Anhang das Handbuch des BMW M5 S. 218 f.).

4.3.3. Entgegen der Ansicht der Verteidigung (vgl. Urk. 43 Rz. 15; Urk. 68 Rz. 19 f.; Prot. II S. 21 f.) spricht das starke Durchdrücken des Gaspedals während einer Sekunde nicht für ein Niesen. Zunächst ist nicht nachvollziehbar, inwiefern ein Niesen ein Drücken des Gaspedals zur Folge haben sollte, zumal sich ein Niesen durch eine Reizung der Nasenschleimhaut ankündigt und sich jeder Fahrzeuglenker – insbesondere ein langjähriger und geübter Autofahrer wie der Beschuldigte

(vgl. Urk. 5/1 F/A 122, 124; Prot. II S. 14) – entsprechend darauf konzentriert, keine unbeabsichtigten Bewegungen zu machen und insbesondere das Gaspedal nicht voll durchzudrücken. Gänzlich unplausibel ist sodann ein zweimaliges Drücken des Gaspedals infolge eines zweimaligen Niesens. Folglich ist der vom Beschuldigten vorgebrachte Zusammenhang zwischen dem Niesen und dem Durchdrücken des Gaspedals als lebensfremd zu qualifizieren. Vielmehr führten – wie das Gutachten schlüssig festhält – die Kombination von Deaktivieren der Dynamischen Stabilitätskontrolle, Umschalten von Allrad- auf Hinterradantrieb sowie die zu starke Beschleunigung dazu, dass der Beschuldigte die Herrschaft über sein Fahrzeug verlor. Hinsichtlich der Deaktivierung der Dynamischen Stabilitätskontrolle ist festzuhalten, dass hierfür die DSC OFF-Taste in der Mittelkonsole gedrückt gehalten – und nicht wie in den vom Beschuldigten eingereichten Videoaufnahmen lediglich kurz gedrückt bzw. zufällig berührt (vgl. Urk. 13/28 Videos 2024-02-20-06-24-10 und 2023-12-05-15-42-14) – werden muss (vgl. Urk. 9/5 Handbuch S. 219), was im Falle eines Niesens angesichts der Örtlichkeit der entsprechenden Taste und der nötigen Dauer des Drückens ebenfalls kein lebensnaher Vorgang ist. In diesem Zusammenhang vermag auch der Erklärungsversuch der Verteidigung, wonach bei der Bedienung des Radios, des Navigationssystems oder der Klimaanlage – zeitgleich mit dem Niesen – die Taste auf der Mittelkonsole unabsichtlich bedient worden sein soll, nicht zu überzeugen (vgl. Urk. 68 Rz. 16). Zwar kann die Dynamische Stabilitätskontrolle auch durch Drücken der M1- oder M2-Taste am Steuerrad deaktiviert werden, jedoch ist hierfür eine vorgängige Programmierung der entsprechenden Tasten erforderlich (vgl. Urk. 9/5 Handbuch S. 218; Urk. 13/28 Video 2023-12-05-15-42-15 00:00-00:17). Dass vorgängig eine solche Programmierung erfolgt war, bestreitet der Beschuldigte konstant und suchte entsprechend in den Einvernahmen nach Erklärungen für die festgestellte Deaktivierung der Dynamischen Stabilitätskontrolle, woraufhin er die Theorie des zufälligen Berührens der M1- bzw. M2-Taste am Lenkrad aufgrund des Niesens aufstellte (vgl. Urk. 5/1 F/A 46, 64; Urk. 5/2 F/A 7, 18-22; Urk. 5/6 F/A 21). Wie dem Handbuch des BMW M5 zu entnehmen ist, muss die M1- bzw. M2-Taste bei entsprechender Konfiguration jedoch zweimal gedrückt werden, da beim ersten Drücken eine Meldung in der Instrumentenkombination erscheint, welche durch erneutes Drücken bestätigt

werden muss (vgl. Urk. 9/5 Handbuch S. 218). Wie den vom Beschuldigten ins Recht gereichten Videoaufnahmen zu entnehmen ist, befinden sich die roten M1- und M2-Tasten darüber hinaus nicht am Rand, sondern in der Mitte des Lenkrads, weshalb ein zufälliges Berühren bzw. ein zweimaliges Drücken beim Niesen äusserst unwahrscheinlich ist. So ist denn auch in dem vom Beschuldigten eingereichten Video deutlich zu erkennen, dass die Hände des Lenkers die beiden roten M1- und M2-Tasten beim Fahren nicht berühren und dieser seinen Daumen vor dem simulierten Niesen absichtlich auf die rote M2-Taste legte, um ein (angeblich) zufälliges Aktivieren des MDM-Modus zu demonstrieren (vgl. Urk. 13/28 Video 2023-12-05-15-42-15 00:18-00:23). Sodann war die Dynamische Stabilitätskontrolle gemäss EDR-Aufzeichnungen des Airbag-Steuergeräts bereits mindestens fünf Sekunden vor dem Unfall deaktiviert, was der Aussage des Beschuldigten, wonach die Kollision unmittelbar nach dem Niesen – das (angeblich) zur Deaktivierung der Dynamischen Stabilitätskontrolle geführt habe – erfolgt sei (vgl. Urk. 5/1 F/A 45; Urk. 5/2 F/A 7; Urk. 5/3 F/A 15), widerspricht. Darüber hinaus wurde der Allradantrieb auf Hinterradantrieb umgeschaltet, was zusätzliche Einstellungen erfordert (vgl. Urk. 9/5 Handbuch S. 221). Wann und wie diese Konfiguration – zusätzlich zur Deaktivierung der Dynamischen Stabilitätskontrolle – erfolgte, konnte der Beschuldigte ebenfalls nicht plausibel erklären. Eine vorgängige Programmierung und anschliessende unabsichtliche Betätigung der konfigurierten Tasten zeitgleich mit der Deaktivierung der Dynamischen Stabilitätskontrolle durch ein Niesen scheidet auch hier mangels Plausibilität aus. Schliesslich erweist sich auch die Aussage des Beschuldigten, wonach er von der Technik des BMW M5 nichts verstehe (vgl. Urk. 5/1 F/A 112 ff.; Urk. 5/2 F/A 17 ff.; Urk. 5/3 F/A 7 ff.; Prot. II S. 20), als unglaublich, zumal er bzw. seine Frau vor dem anklagegegenständlichen BMW bereits einen BMW M5 hatte (vgl. Urk. 10/7; Prot. II S. 13) und er dementsprechend mit diesem Fahrzeugtyp und dessen Technik vertraut war. Das vom Beschuldigten vorgebrachte Niesen, welches zu einer Bewegung des Steuerrads nach links, zum gleichzeitigen Drücken des Gaspedals und darüber hinaus zur unabsichtlichen Deaktivierung der Dynamischen Stabilitätskontrolle sowie zur Umschaltung von Allrad- auf Hinterradantrieb geführt haben soll, ist daher als Schutzbehauptung zu qualifizieren.

4.3.4. Folglich lässt sich erstellen, dass der Beschuldigte die Dynamische Stabilitätskontrolle in seinem Fahrzeug manuell und somit wissentlich und willentlich deaktivierte und zusätzlich den Allradantrieb auf Hinterradantrieb umschaltete. Weiter ist gestützt auf den CDR Data Report und das unfallanalytische Gutachten des Forensischen Instituts erstellt, dass der Beschuldigte sein Fahrzeug maximal oder nahezu maximal beschleunigte, indem er das Gaspedal zeitweise voll durchdrückte, wodurch er eine Geschwindigkeit von mindestens 88 km/h bis 95 km/h in der dortigen Tempo 50-Zone erreichte. Aufgrund der zu starken Beschleunigung bei ausgeschalteter Dynamischer Stabilitätskontrolle und lediglich Hinterradantrieb begannen die Räder durchzudrehen, das Fahrzeugheck brach aus, das Fahrzeug geriet ins Schleudern und kollidierte anschliessend heftig mit einem Kandelaber auf der Mittelinsel, der dadurch ausgerissen und auf die Gegenfahrbahn geschleudert wurde, während das Fahrzeug des Beschuldigten eine Rotation im Uhrzeigersinn um die Fahrzeughochachse erfuhr und schliesslich stark beschädigt zum Stehen kam.

4.4. Die Videoaufnahme der Rettungsstation N._____ bestätigt die Feststellung des Gutachters, wonach der BMW des Beschuldigten und der rechts neben ihm fahrende Audi S5 vor der Kollision des Beschuldigten mit dem Beleuchtungskandelaber nebeneinander bzw. auf gleicher Höhe und damit annähernd gleich schnell fuhren (vgl. Urk. 9/5 S. 18). So ist zu sehen, wie zwei dunkle Fahrzeuge mit erhöhter Geschwindigkeit nebeneinander auf dem linken und mittleren Fahrstreifen in Richtung Autobahn stadtauswärts fahren (Urk. 2/2 FullSizeRender_1 00:11-00:13), wobei das Fahrzeug auf der Mittelspur – der Audi S5 – unmittelbar nach der Kollision des Beschuldigten mit dem Kandelaber mit deutlich höherer Geschwindigkeit als die vor ihm fahrenden Fahrzeuge die Ausfahrt der Ambulanz N._____ passiert (Urk. 2/2 FullSizeRender 00:00-00:17). Da der Beschuldigte gemäss Berechnungen des Gutachters eine Kollisionsgeschwindigkeit von 75 km/h bis 81 km/h aufwies (vgl. Urk. 9/5 S. 15, 16), ist beim Audi S5 somit mindestens von derselben Geschwindigkeit auszugehen. Dies sowie der Umstand, dass der Beschuldigte zuvor das Gaspedal voll durchdrückte und mit einer Geschwindigkeit von mindestens 88 km/h bis zu 95 km/h auf der G._____ -strasse fuhr, die Dynamische Stabilitätskontrolle deaktivierte und zusätzlich den Allradantrieb auf Hinterradantrieb um-

schaltete, weisen zweifelsfrei auf ein Geschwindigkeits- bzw. Beschleunigungsrennen mit dem auf der rechten Spur fahrenden Audi S5 hin. Denn für das Fahrverhalten des Beschuldigten und des Lenkers des Audi S5 ist keine andere vernünftige Erklärung ersichtlich, als dass sie sich konkludent und spontan zu einem Geschwindigkeitswettbewerb entschieden, zumal es nahezu ausgeschlossen ist, dass sich zwei nebeneinander fahrende Fahrzeuglenker unabhängig voneinander dazu entschliessen, mit überhöhter Geschwindigkeit und einem annähernd gleichen Geschwindigkeitsverlauf zu fahren und damit die Verkehrsregeln in derselben Weise zu verletzen. Weiter sprechen – entgegen den Vorbringen der Verteidigung (vgl. Urk. 43 Rz. 22 f.; Urk. 68 Rz. 26) – auch die Länge der inkriminierten Strecke und die Durchschnittsgeschwindigkeit nicht gegen ein Beschleunigungsrennen, da das Rennen lediglich aufgrund der Kollision des Beschuldigten mit dem Beleuchtungskandelaber nicht über eine längere Strecke erfolgte und zu höheren Geschwindigkeiten führte.

4.4.1. Die Auskunftsperson C._____, Mitfahrer im Personenwagen Audi S5, führte aus, der Beschuldigte habe bereits bei der Ampel gewartet, als der Audi S5 zur Ampel in Richtung Feuerwehr gekommen sei (Urk. 6 F/A 18 f., 28). Beide Ampeln seien grün geworden und beide Fahrzeuge hätten normal beschleunigt. Plötzlich habe er – C._____ – nach links geschaut und gesehen, wie die Hecklichter des BMW in seine Richtung gezeigt hätten (Urk. 6 F/A 22). Er habe sich wieder nach vorne gedreht und dann habe es laut geknallt (Urk. 6 F/A 23). Der Lenker des BMW habe nicht versucht mit den Insassen des Audi S5 zu kommunizieren und auch der Fahrer des Audi S5 habe nicht gegenüber demjenigen des BMW gestikuliert. Es sei ein normales Anfahren und kein Rennen oder so was gewesen (Urk. 6 F/A 25-27). Der BMW und der Audi S5 seien beide gleich schnell unterwegs gewesen. Schnell sei es eigentlich nicht gewesen, ca. 5 bis 10 km/h schneller als eigentlich erlaubt (Urk. 6 F/A 34 f.). Diese Aussagen vermögen das sich gestützt auf die Videoaufnahme und das unfallanalytische Gutachten ergebende eindeutige Beweisergebnis jedoch nicht umzustossen, zumal es sich bei C._____ um einen guten Freund des Lenkers des Audi S5 handelt (vgl. Urk. 6 F/A 17) und er offensichtlich erkannte, dass der befragende Polizeibeamte den Verdacht eines Geschwindigkeits- bzw. Beschleunigungsrennens zwischen den Lenkern des BMW und des

Audi S5 hegte (vgl. Urk. 6 F/A 26) und offenkundig ein Interesse daran hatte, seinen Freund nicht dem Verdacht der Beteiligung an einem unbewilligten Geschwindigkeits- bzw. Beschleunigungsrennen auszusetzen.

4.4.2. Anhand der Videoaufnahmen und des unfallanalytischen Gutachtens des Forensischen Instituts Zürich lässt sich somit erstellen, dass sich der Beschuldigte ein Geschwindigkeits- bzw. Beschleunigungsrennen gegen den rechts neben ihm fahrenden Personenwagen Audi S5 lieferte, welcher die G. _____-strasse mit einem annähernd gleichen Geschwindigkeitsverlauf wie der Beschuldigte befuhr.

4.5. Der angeklagte Sachverhalt ist somit als erstellt der rechtlichen Würdigung zugrunde zu legen.

5. Rechtliche Würdigung

5.1. Ausgangslage

5.1.1. Die Vorinstanz sprach den Beschuldigten der qualifiziert groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 3 SVG in Verbindung mit Art. 90 Abs. 3^{ter} SVG und Art. 26 Abs. 1 SVG, Art. 31 Abs. 1 SVG, Art. 32 Abs. 1 SVG und Art. 4 Abs. 1 VRV sowie Art. 32 Abs. 2 SVG und Art. 4a Abs. 1 lit. a VRV schuldig.

5.1.2. Die Verteidigung macht diesbezüglich geltend, es würden nur diejenigen Fahrweisen unter Art. 90 Abs. 3 SVG fallen, die gleichbedeutend seien wie eine Gefährdung des Lebens. Eine konkrete Gefährdung des Lebens habe vorliegend jedoch nicht vorgelegen. Zusätzliche Voraussetzung bei der Gefährdung des Lebens sei die Skrupellosigkeit. Auch diese fehle vorliegend. Es habe weder einen Vorsatz auf ein Rennen gegeben, noch sei trotz Gegenverkehr überholt worden, man habe sich nicht behindert und die Strassenverhältnisse seien gut gewesen. Zudem hätten sich keine Personen auf den Strassen oder den Trottoirs befunden. Entsprechend handle es sich lediglich um einen Lenker, der die Kraft seines Fahrzeugs unterschätzt habe (Urk. 43 Rz. 27 ff.; Urk. 68 Rz. 33 f.).

5.2. Grundlagen

5.2.1. Jedermann hat sich im Verkehr so zu verhalten, dass er andere in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet (Art. 26 Abs. 1 SVG). Zusätzlich muss der Führer das Fahrzeug ständig so beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann (Art. 31 Abs. 1 SVG). So ist die Geschwindigkeit stets den Umständen anzupassen, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung, sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen (Art. 32 Abs. 1 SVG). Der Fahrzeugführer darf nur so schnell fahren, dass er innerhalb der überblickbaren Strecke halten kann (Art. 4 Abs. 1 VRV). Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge beträgt in Ortschaften unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen 50 km/h (Art. 32 Abs. 2 SVG in Verbindung mit Art. 4a Abs. 1 lit. a VRV).

5.2.2. Eine qualifiziert grobe Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 3 SVG begeht, wer durch vorsätzliche Verletzung elementarer Verkehrsregeln das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern eingeht, namentlich durch besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, waghalsiges Überholen oder Teilnahme an einem nicht bewilligten Rennen mit Motorfahrzeugen. Bezüglich der rechtlichen Grundlagen kann zur Vermeidung unnötiger Wiederholungen vorab auf die zutreffenden Erwägungen im vorinstanzlichen Urteil verwiesen werden (Urk. 52 S. 30-34).

5.2.3. Ergänzend ist festzuhalten, dass eine qualifiziert grobe Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 3 SVG in jedem Fall vorliegt, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit um mindestens 50 km/h überschritten wird, wo sie höchstens 50 km/h beträgt (Art. 90 Abs. 4 lit. b SVG). Liegen weitere Umstände vor, welche das hohe Risiko eines Unfalls im Sinne von Art. 90 Abs. 3 SVG erhöhen, kann eine krasse Geschwindigkeitsüberschreitung auch dann angenommen werden, wenn der Grenzwert von Art. 90 Abs. 4 SVG nicht erreicht ist (vgl. BGE 142 IV 137 E. 8.1; Urteile des Bundesgerichts 6B_429/2021 vom 3. Mai 2022 E. 2.4; 6B_1358/2017 vom 11. März 2019 E. 3.2). Ein Rennen im Sinne von Art. 90 Abs. 3 SVG setzt zwei Personen voraus, die sich spontan oder geplant dazu entschliessen, sich gegenseitig in ihrer fahrerischen Stärke und Leistungskraft des eigenen

Wagens zu überbieten (BGE 130 IV 58 E. 9.1.1; Urteil des Bundesgerichts 6B_1399/2016 vom 3. Oktober 2017 E. 1.3.4). Die erhöhte Gefahr bei einem Rennen liegt in objektiver Hinsicht darin, dass sich die Partner aufeinander konzentrieren, was einen Teil der Aufmerksamkeit bindet und somit zu einer reduzierten Aufmerksamkeit auf das Verkehrsgeschehen und insbesondere die durch die Verkehrsregelverletzungen verursachten Gefahren (Geschwindigkeitsüberschreitungen etc.) führt (BOLL, Handkommentar Strassenverkehrsrecht, Zürich 2022, N 2315). Das nach Art. 90 Abs. 3 SVG geforderte Risiko muss sich auf einen Unfall mit Todesopfern oder Schwerverletzten beziehen und somit ein qualifiziertes Ausmass erreichen. Der Erfolgseintritt muss vergleichsweise naheliegen; gefordert ist ein "hohes" Risiko. Damit wird zum Ausdruck gebracht, dass es sich um eine höhere als die in Art. 90 Abs. 2 SVG geforderte "ernstliche" Gefahr handeln muss. Diese muss analog der Lebensgefährdung nach Art. 129 StGB unmittelbar, nicht jedoch unausweichlich sein. Da bereits die erhöhte abstrakte Gefahr im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG die naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung voraussetzt, ist für die Erfüllung von Abs. 3 die besonders naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung zu verlangen. Die allgemeine Möglichkeit der Verwirklichung einer Gefahr kann in Anlehnung an Art. 90 Abs. 2 SVG nur genügen, wenn aufgrund besonderer Umstände, wie Tageszeit, Verkehrsdichte, Sichtverhältnisse usw. der Eintritt einer konkreten Gefahr oder gar einer Verletzung besonders nahe lag und es letztlich nur vom Zufall abhing, dass sich diese nicht verwirklicht hat. Wird eine krasse Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 3 SVG objektiv bejaht, folgt daraus nahezu zwangsläufig, dass auch ein dadurch geschaffenes hohes Risiko von Unfällen mit Todesopfern oder Schwerverletzten angenommen werden muss (vgl. Urteile des Bundesgerichts 7B_75/2022 vom 9. Januar 2024 E. 4.2; 6B_821/2021 vom 6. September 2023 E. 1.5.4.1; 6B_322/2022 vom 25. August 2022 E. 2.2.2; 6B_1188/2021 vom 14. September 2022 E. 4.3.1; 6B_668/2020 vom 13. Oktober 2020 E. 2.2.1; 6B_1404/2019 vom 17. August 2020 E. 3.3 mit Hinweisen).

5.2.4. Der subjektive Tatbestand des Art. 90 Abs. 3 SVG erfordert Vorsatz bezüglich der Verletzung einer elementaren Verkehrsregel und der Risikoverwirklichung, wobei Eventualvorsatz genügt (BGE 142 IV 137 E. 3.3; Urteil des Bundesgerichts

6B_929/2024 vom 10. April 2025 E. 2.2). Ein Gefährdungsvorsatz oder der Vorsatz, einen bestimmten Erfolg herbeizuführen, ist nicht erforderlich (Urteile des Bundesgerichts 6B_180/2023 vom 27. Juni 2024 E. 2.2; 6B_246/2021 vom 8. Juni 2022 E. 3.2; 6B_1404/2019 vom 17. August 2020 E. 3.3; 6B_931/2019 vom 17. Januar 2020 E. 1.3.2). Vorsätzlich begeht ein Verbrechen oder Vergehen, wer die Tat mit Wissen und Willen ausführt. Vorsätzlich handelt bereits, wer die Verwirklichung der Tat für möglich hält und in Kauf nimmt (Art. 12 Abs. 2 StGB). Nach ständiger Rechtsprechung ist Eventualvorsatz gegeben, wenn der Täter mit der Tatbestandsverwirklichung rechnet, aber dennoch handelt, weil er den Erfolg für den Fall seines Eintritts in Kauf nimmt und sich mit ihm abfindet, mag er ihm auch unerwünscht sein (BGE 147 IV 439 E. 7.3.1; 143 V 285 E. 4.2.2; 137 IV 1 E. 4.2.3; Urteile des Bundesgerichts 6B_694/2024 vom 4. November 2024 E. 1.1.2; 6B_1188/2021 vom 14. September 2022 E. 4.3.2.1). Nicht verlangt ist, dass er den Erfolg "billigt" (BGE 147 IV 439 E. 7.3.1; 133 IV 9 E. 4.1; 133 IV 1 E. 4.1; Urteil des Bundesgerichts 6B_16/2023 vom 17. Mai 2023 E. 2.2.2; je mit Hinweisen). Ob der Täter die Tatbestandsverwirklichung im Sinne des Eventualvorsatzes in Kauf genommen hat, muss das Gericht bei Fehlen eines Geständnisses aufgrund der Umstände entscheiden. Dazu gehören die Grösse des dem Täter bekannten Risikos der Tatbestandsverwirklichung, die Schwere der Sorgfaltspflichtverletzung, die Beweggründe des Täters und die Art der Tathandlung. Je grösser die Wahrscheinlichkeit der Tatbestandsverwirklichung ist und je schwerer die Sorgfaltspflichtverletzung wiegt, desto näher liegt die Schlussfolgerung, der Täter habe die Tatbestandsverwirklichung in Kauf genommen. Da ein Fahrzeuglenker durch sein gewagtes Fahrverhalten meistens selbst zum Opfer zu werden droht, darf nicht leichthin angenommen werden, er habe sich gegen das geschützte Rechtsgut entschieden und nicht im Sinne der bewussten Fahrlässigkeit auf einen guten Ausgang vertraut (BGE 130 IV 58 E. 9.1 mit Hinweisen; Urteil des Bundesgerichts 6B_1188/2021 vom 14. September 2022 E. 4.3.2.1). Im Strassenverkehr kann daher nicht ohne Weiteres aus der hohen Wahrscheinlichkeit des Eintritts des tatbestandsmässigen Erfolgs auf dessen Inkaufnahme geschlossen werden. Eventualvorsatz in Bezug auf Verletzungs- und Todesfolgen ist im Strassenverkehr nur mit Zurückhaltung und in krassen Fällen anzunehmen, in denen sich die Entscheidung gegen das

geschützte Rechtsgut aus dem gesamten Geschehen ergibt (BGE 133 IV 9 E. 4.4; Urteile des Bundesgerichts 6B_1188/2021 vom 14. September 2022 E. 4.3.2.1; 6B_931/2019 vom 17. Januar 2020 E. 1.3.2; 6B_636/2019 vom 12. August 2019 E. 1.1.2; je mit Hinweisen). Das Gericht darf vom Wissen des Täters auf den Willen schliessen, wenn sich dem Täter der Eintritt des Erfolgs als so wahrscheinlich aufdrängte, dass die Bereitschaft, ihn als Folge hinzunehmen, vernünftigerweise nur als Inkaufnahme des Erfolgs ausgelegt werden kann (BGE 147 IV 439 E. 7.3.1; 137 IV 1 E. 4.2.3; Urteile des Bundesgerichts 6B_694/2024 vom 4. November 2024 E. 1.1.2; 6B_1188/2021 vom 14. September 2022 E. 4.3.2.1).

5.3. Würdigung

5.3.1. Auf der G.____-strasse gilt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h (vgl. Art. 4a Abs. 1 lit. a VRV). Der Beschuldigte fuhr zeitweise mit einer Geschwindigkeit von mindestens 88 km/h bis zu 95 km/h. Zwar erreicht die Geschwindigkeitsüberschreitung innerorts den Schwellenwert von Art. 90 Abs. 4 lit. b SVG nicht, der Beschuldigte fuhr jedoch mit einer derart hohen Geschwindigkeit und voll durchgedrücktem Gaspedal, weil er sich ein Geschwindigkeits- bzw. Beschleunigungsrennen gegen den auf der rechten Spur neben ihm fahrenden Personenwagen Audi S5 lieferte, der mit annähernd gleichem Geschwindigkeitsverlauf wie der Beschuldigte fuhr. Damit nahm der Beschuldigte an einem nicht bewilligten Rennen teil und verletzte dabei mehrfach elementare Verkehrsregeln (vgl. Art. 31 und Art. 32 SVG). Das nach Art. 90 Abs. 3 SVG erforderliche hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten und Todesopfern wurde abgesehen von der deutlich überhöhten Geschwindigkeit und des unbewilligten Rennens innerorts insbesondere durch den Umstand begünstigt, dass der Beschuldigte bei Dunkelheit und nasser Strasse die Dynamische Stabilitätskontrolle deaktiviert und den Allradantrieb auf Hinterradantrieb umgeschaltet hatte, wodurch die Räder seines Fahrzeugs durchzudrehen begannen, das Fahrzeugheck ausbrach, das Fahrzeug ins Schleudern geriet, über eine Strecke von 50 m bis 60 m unkontrolliert entlang der Fahrbahn schlitterte und schliesslich heftig mit dem Kandelaber auf der Mittelinsel kollidierte, sodass dieser ausgerissen und auf die Gegenfahrbahn geschleudert und sein Fahrzeug stark beschädigt wurde. Mithin wäre aufgrund der hohen und nicht

an die Umstände angepassten Geschwindigkeit angesichts des parallelen Beschleunigens und Nebeneinanderfahrens mit deaktivierter Dynamischer Stabilitätskontrolle und Hinterradantrieb eine Kollision mit dem Audi S5 oder eines auf der Gegenfahrbahn entgegenkommenden Fahrzeugs (vgl. Urk. 2/2 FullSizeRender 00:18-01:02) und somit ein Unfall mit Schwerverletzten oder gar Toten kaum zu verhindern gewesen, wenn der Beschuldigte mit einer Kollisionsgeschwindigkeit von 75 km/h bis 81 km/h im Rahmen des unkontrollierten Schlitterns vor bzw. der Rotation nach der Kollision auf eine andere Fahrspur geraten wäre. Es war lediglich dem Zufall zu verdanken, dass das Fahrzeug des Beschuldigten mit dem Beleuchtungskandelaber und nicht mit dem neben ihm fahrenden Audi S5 oder anderen Verkehrsteilnehmern kollidierte, als er die Beherrschung über sein Fahrzeug verlor. Die Gefahr eines schweren Unfalls war daher unter verschiedenen Aspekten erheblich erhöht, und dies nicht nur für den Beschuldigten, sondern auch für die übrigen Verkehrsteilnehmer – insbesondere für die Insassen des neben ihm fahrenden Audi S5 sowie die Fahrzeuge auf der Gegenfahrbahn –, die in eine Kollision hätten verwickelt oder vom umstürzenden Kandelaber hätten getroffen werden können. Die Wucht und das Verletzungspotential, mit welcher eine entsprechende Kollision hätte erfolgen können, sind anhand der am Personenwagen des Beschuldigten entstandenen starken Beschädigungen deutlich ersichtlich.

Somit ist unter den gegebenen Umständen eine qualifiziert grobe Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 3 SVG objektiv zu bejahen.

5.3.2. Der Beschuldigte beschleunigte sein Fahrzeug maximal bzw. nahezu maximal, indem er das Gaspedal voll durchdrückte, und überschritt dabei die zulässige Höchstgeschwindigkeit um 38 km/h bis 45 km/h. Ihm kann daher nicht entgangen sein, dass er im Begriff war, die massgebende Geschwindigkeit deutlich zu missachten. Es ist daher als erstellt anzusehen, dass der Beschuldigte wusste, dass er mit seinem Fahrzeug deutlich zu schnell unterwegs war, nachdem er vorgängig die Dynamische Stabilitätskontrolle deaktiviert und den Allradantrieb auf Hinterradantrieb umgeschaltet hatte. Dementsprechend ist diesbezüglich von direktvorsätzlichem Handeln auszugehen.

Sodann musste sich dem Beschuldigten angesichts der Höhe der Geschwindigkeit, der vorgängigen Deaktivierung der Dynamischen Stabilitätskontrolle und der Umschaltung von Allrad- auf Hinterradantrieb die Gefahr, sein Fahrzeug nicht mehr beherrschen und dergestalt einen Unfall nicht mehr vermeiden zu können, als derart wahrscheinlich aufdrängen, dass die Bereitschaft, diese als Folge seines Tuns hinzunehmen, vernünftigerweise nur als Inkaufnahme des entsprechenden Erfolgs ausgelegt werden kann. Insbesondere angesichts der maximalen bzw. nahezu maximalen Beschleunigung bei deaktivierter Dynamischer Stabilitätskontrolle und Umschaltung von Allrad- auf Hinterradantrieb sowie der erneuten Beschleunigung, als das Fahrzeugheck bereits auszubrechen begann, hatte er offensichtlich sein Interesse, ein Beschleunigungsrennen durchzuführen, über dasjenige einer korrekten Fahrweise gestellt und damit zumindest für ernsthaft möglich halten müssen, dass er unter diesen Voraussetzungen das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern eingehen könnte. Mithin drängte sich dem Beschuldigten die Verwirklichung des Risikos eines Unfalls mit Schwerverletzten oder gar Todesopfern derart auf, dass sein Verhalten nur als Inkaufnahme dieses möglichen Verlaufs ausgelegt werden kann. Es ist damit in dieser Hinsicht von eventualvorsätzlichem Handeln auszugehen.

6. Fazit

Der Beschuldigte ist nach dem Gesagten ferner der qualifiziert groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 3 SVG in Verbindung mit Art. 26 Abs. 1 SVG, Art. 31 Abs. 1 SVG, Art. 32 Abs. 1 und 2 SVG, Art. 4 Abs. 1 VRV sowie Art. 4a Abs. 1 lit. a VRV schuldig zu sprechen.

V. Strafe

1. Ausgangslage

1.1. Die Vorinstanz verurteilte den Beschuldigten zu einer bedingten Freiheitsstrafe von 22 Monaten unter Ansetzung einer Probezeit von zwei Jahren sowie einer Busse von Fr. 100.– (Urk. 52 S. 39 ff., 49).

1.2. Die Verteidigung beantragt im Falle eines anklagegemässen Schuldspruchs gestützt auf Art. 90 Abs. 3^{ter} SVG eine bedingte Geldstrafe (Urk. 54 S. 2; Urk. 68 S. 2 und Rz. 45 f.).

1.3. Die Berufungsinstanz fällt nach Art. 408 StPO ein neues Urteil. Unter dem Vorbehalt der "reformatio in peius" muss sie sich nicht daran orientieren, wie die erste Instanz die einzelnen Strafzumessungsfaktoren gewichtet. Vielmehr hat sie die Strafe nach ihrem eigenen pflichtgemässen Ermessen festzusetzen (Urteile des Bundesgerichts 6B_1349/2022 vom 24. Januar 2025 E. 5.5.2; 6B_1164/2023 vom 7. Oktober 2024 E. 5.3.4; 6B_485/2022 vom 12. September 2022 E. 8.4.1). Vorliegend hat einzig der Beschuldigte Berufung erhoben, so dass das Verschlechterungsverbot gestützt auf Art. 391 Abs. 2 StPO zum Tragen kommt.

2. Grundsätze

Das Bundesgericht hat die Grundsätze der Strafzumessung nach Art. 47 ff. StGB und die an sie gestellten Begründungsanforderungen wiederholt dargelegt (BGE 147 IV 241 E. 3 [übers. in Pra 111 (2022) Nr. 17]; 136 IV 55 E. 5.4 ff. mit Hinweisen; vgl. auch BGE 144 IV 313 E. 1; 144 IV 217 E. 2.3 ff.; 142 IV 265 E. 2.3 ff.; Urteil des Bundesgerichts 6B_297/2025 vom 1. Oktober 2025 E. 3.4.1). Darauf kann verwiesen werden.

3. Massgeblicher Strafraumen

3.1. Die qualifiziert grobe Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 3 SVG wird mit Freiheitsstrafe von einem bis zu vier Jahren bestraft. Mit Bundesgesetz vom 17. März 2023, in Kraft seit 1. Oktober 2023 (AS 2023 453; BBl 2021 3026), wurden hierzu zwei Ausnahmen ins Gesetz eingefügt: Gemäss Abs. 3^{bis} der Bestimmung kann die Mindeststrafe von einem Jahr bei Widerhandlungen gemäss Abs. 3 unterschritten werden, wenn ein Strafmilderungsgrund nach Art. 48 StGB vorliegt, insbesondere wenn der Täter aus achtenswerten Beweggründen gehandelt hat. Nach Abs. 3^{ter} der Bestimmung kann der Täter bei Widerhandlungen gemäss Abs. 3 mit Freiheitsstrafe bis zu vier Jahren oder Geldstrafe bestraft werden, wenn er nicht innerhalb der letzten zehn Jahre vor der Tat wegen

eines Verbrechens oder Vergehens im Strassenverkehr mit ernstlicher Gefahr für die Sicherheit anderer, respektive mit Verletzung oder Tötung anderer verurteilt wurde. Diese Bestimmung räumt dem Gericht einen Ermessensspielraum ein. Es ist bei einem Ersttäter nicht an die in Art. 90 Abs. 3 SVG vorgeschriebene Mindestfreiheitsstrafe von einem Jahr gebunden (BGE 150 IV 481 E. 2.2 und 2.4; Urteil des Bundesgerichts 6B_929/2024 vom 10. April 2025 E. 3.2.2). Das neue Recht ist das für den Beschuldigten mildere, weshalb die neuen Bestimmungen gemäss dem Grundsatz der *lex mitior* zu prüfen sind (vgl. Art. 1 StGB, Art. 2 Abs. 1 und 2 StGB, Art. 7 Abs. 1 EMRK und Art. 15 IPBPR; DONATSCH/HEIMGARTNER, in: Donatsch/Heimgartner [Hrsg.], Studienkommentar zum StGB – mit JStG und V-StGB-MStG-JStG, 22. Auflage 2026, Art. 2 N 7 ff.).

3.2. Die Übertretung der Verkehrsregelnverordnung im Sinne von Art. 96 VRV in Verbindung mit Art. 3a Abs. 1 VRV wird mit Busse bestraft. Gemäss Art. 106 Abs. 1 StGB gilt bei Übertretungen im Allgemeinen ein Maximalbetrag von Fr. 10'000.– Busse.

4. Qualifiziert grobe Verletzung der Verkehrsregeln

4.1. Der gefahrenen Geschwindigkeit kommt im Rahmen der Strafzumessung bei Art. 90 Abs. 3 SVG eine vorrangige Rolle zu, was sich bereits daraus ergibt, dass diese von Gesetzes wegen für die Frage des Vorliegens einer qualifiziert groben Verletzung der Verkehrsregeln entscheidend ist. Mit anderen Worten nimmt mit steigender Fahrgeschwindigkeit gemäss der Gesetzeskonzeption notwendigerweise auch das (abstrakte) Unfallrisiko und folglich die Gefährdung des geschützten Rechtsguts zu. Ohne zusätzliche Umstände, die das bereits gesetzlich vermutete hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern erhöhen, hat sich die Strafe folglich bei einer bloss geringen Überschreitung der Grenzwerte an der gesetzlichen Regelmindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe zu orientieren. Risikoerhöhende Umstände können insbesondere die Strassen- und Sichtverhältnisse, die Dauer der Geschwindigkeitsüberschreitung sowie das Verkehrsaufkommen sein (vgl. Urteile des Bundesgerichts 6B_429/2021 vom 3. Mai 2022 E. 2.4; 6B_668/2020 vom 13. Oktober 2020 E. 2.3; 6B_1358/2017 vom 11. März 2019 E. 3.2 und 5). Entgegen der Auffassung der Verteidigung (vgl. Urk. 68 Rz. 40, 43)

liegt somit bei der Berücksichtigung der risiko- bzw. verschuldenserhöhenden Umstände zusätzlich zur gefahrenen Geschwindigkeit kein Verstoss gegen das Doppelverwertungsverbot vor.

4.2. Der Beschuldigte beschleunigte am 27. August 2022 um ca. 03:05 Uhr, mit hin bei Dunkelheit und eingeschalteter Strassenbeleuchtung und damit einhergehend eingeschränkten Sichtverhältnissen sowie nasser Strasse, auf der G.____-strasse im Rahmen eines parallelen Beschleunigungs- bzw. Geschwindigkeitsrennens seinen hochmotorisierten BMW M5 massiv (maximal bzw. nahezu maximal), indem er das Gaspedal voll durchdrückte, wodurch er eine Geschwindigkeit von mindestens 88 km/h bis 95 km/h in der dortigen Tempo 50-Zone erreichte. Somit liegt eine Überschreitung der innerorts erlaubten Höchstgeschwindigkeit um mindestens 38 km/h auf einer mehrspurigen Strasse mit Gegenverkehr, Trottoirs, Radwegen und der Ausfahrt von P.____ Zürich mitten in Zürich vor. Neben der deutlichen Überschreitung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit wirkt sich vorliegend zusätzlich massiv risiko- und damit verschuldenserhöhend aus, dass der Beschuldigte zuvor ohne Anlass die Dynamische Stabilitätskontrolle deaktiviert und den Allradantrieb auf Hinterradantrieb umgeschaltet hatte, um sich mit dem neben ihm fahrenden Audi S5 ein Rennen zu liefern. Dies führte letztlich dazu, dass der Beschuldigte die Kontrolle über sein Fahrzeug verlor und einen Unfall verursachte, indem er heftig mit einem Beleuchtungskandelaber kollidierte, wodurch dieser ausgerissen und auf die Gegenfahrbahn geschleudert und das Fahrzeug des Beschuldigten stark beschädigt wurde. Mithin wurde das Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder gar tödlichem Ausgang erheblich erhöht. Durch das unkontrollierte Schlittern über eine Strecke von 50 bis 60 m bei einer Kollisionsgeschwindigkeit von 75 km/h bis 81 km/h und die anschliessende Rotation des Fahrzeugs aufgrund der Kollision mit dem Kandelaber entstand eine konkrete Gefahr für die weiteren Verkehrsteilnehmer, insbesondere für die Insassen des rechts neben dem Beschuldigten fahrenden Audi S5. Dass sich die Gefahr einer Kollision mit dem Audi S5 oder anderen Verkehrsteilnehmern bzw. des Umstürzens des Kandelabers auf ein Fahrzeug auf der G.____-strasse nicht verwirklichte, lag nicht im geringsten am Verhalten des Beschuldigten, sondern war einzig dem Zufall zu verdanken. Wäre es im Rahmen des unkontrollierten Schlitterns vor bzw. der Rotation des Fahrzeugs

nach der Kollision mit dem Kandelaber zu einer Kollision mit dem Audi S5 oder anderen Verkehrsteilnehmern gekommen oder wäre der Beleuchtungskandelaber auf ein Fahrzeug gestürzt, wäre ein schwerer Unfall mit unmittelbarer Gefahr für Leib und Leben der Fahrzeuginsassen unvermeidlich gewesen. Der Beschuldigte verletzte mit seiner Fahrweise mithin in krasser Weise das Rechtsgut der Sicherheit im Strassenverkehr. Das objektive Verschulden des Beschuldigten ist daher innerhalb der Bandbreite möglicher qualifiziert schwerer Verletzungen der Verkehrsregeln im mittleren Bereich einzustufen.

4.3. In subjektiver Hinsicht bestand das Motiv des Beschuldigten offensichtlich darin, sich mit dem auf der rechten Spur neben ihm fahrenden Audi S5 ein Geschwindigkeits- bzw. Beschleunigungsrennen zu liefern. Die Geschwindigkeitsüberschreitung sowie die Deaktivierung der Dynamischen Stabilitätskontrolle und das Umschalten von Allrad- auf Hinterradantrieb erfolgten mithin aus gänzlich unsinnigem, nichtigem Grund. Des Weiteren ist die grosse Gleichgültigkeit gegenüber den für die Sicherheit im öffentlichen Strassenverkehr wichtigen Verkehrsregeln, die der Beschuldigte an den Tag gelegt hat, zu berücksichtigen. Ohne dass eine Notwendigkeit ersichtlich wäre, hat sich der Beschuldigte über die Sicherheitsvorschriften hinweggesetzt und mithin leichtfertig und verantwortungslos gehandelt. Zwar handelte der Beschuldigte hinsichtlich der Verursachung einer unmittelbaren Gefahr für Leib und Leben in Form eines schweren Unfalls eventualvorsätzlich, dies vermag ihn jedoch nicht zu entlasten. Insgesamt wird die objektive Tatschwere durch das subjektive Verschulden nicht relativiert.

4.4. Hinsichtlich der fakultativen Strafmilderungsgründe von Art. 90 Abs. 3^{bis} und Abs. 3^{ter} SVG ist zu bemerken, dass ein achtenswerter Beweggrund im Sinne von Art. 90 Abs. 3^{bis} SVG – wie dargelegt – nicht ersichtlich ist. Bezüglich Art. 90 Abs. 3^{ter} SVG wären die objektiven Voraussetzungen vorliegend zwar gegeben, ist der Beschuldigte doch nicht wegen eines entsprechend schweren Verkehrsdelikts vorbestraft (Urk. 66). Die Anwendbarkeit von Abs. 3^{ter} führt allerdings – wie auch bei Strafmilderungsgründen allgemein – nicht dazu, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe zwingend zu unterschreiten ist (vgl. BGE 136 IV 55 E. 5.8). Auch besteht kein Anspruch darauf, als Ersttäter bloss mit einer Geldstrafe bestraft

zu werden. Das Gericht hat die Strafe nach dem Verschulden unter Berücksichtigung des erweiterten Strafrahmens festzusetzen (Urteile des Bundesgerichts 6B_684/2025 vom 14. Oktober 2025 E. 2.2 und 2.3; 6B_929/2024 vom 10. April 2025 E. 3.4). Eine Unterschreitung des ordentlichen Strafrahmens ist angesichts des im mittleren Bereich anzusiedelnden Verschuldens des Beschuldigten vorliegend nicht angezeigt.

4.5. Insgesamt ist von einem mittleren Verschulden auszugehen, wofür eine Freiheitsstrafe von 24 Monaten angemessen erscheint.

5. Täterkomponenten

5.1. Betreffend sein Vorleben und die persönlichen Verhältnisse gab der Beschuldigte in der Untersuchung und vor Vorinstanz an, er sei am tt. Juli 1975 in Italien geboren und Staatsbürger von Italien (Prot. I S. 6). Im Alter von ca. 17 Jahren sei er in die Schweiz gekommen, da seine Geschwister hier gewesen seien (Prot. I S. 6 f.). Er habe keine Ausbildung absolviert und arbeite aktuell in einem Bodenlegerunternehmen in der Administration, wo er als Sachbearbeiter monatlich Fr. 2'000.– verdiene (Prot. I S. 7; Urk. 5/1 F/A 136). Aufgrund physischer Beschwerden erhalte er ausserdem eine IV-Rente von Fr. 5'000.– pro Monat (Urk. 5/2 F/A 35; Prot. I S. 7). Er sei verheiratet und habe zwei Töchter (Urk. 5/2 F/A 30 f.). Seine Ehefrau arbeite bei Q._____. Wie viel sie dabei verdient, wisse er nicht (Urk. 5/1 F/A 137). Betreffend seine finanziellen Verhältnisse führte der Beschuldigte aus, er habe aufgrund des Autoleasings Schulden. Er könne sich nicht erinnern, ob er oder seine Frau das Auto geleast hätten. Für das Leasing würden sie Fr. 1'800.– pro Monat bezahlen (Urk. 5/2 F/A 30). Wie hoch die Schulden seien, wisse er nicht, da sich seine Frau darum kümmere. Über Vermögen verfüge er nicht, er habe jedoch ein kleines Haus in Süditalien im Wert von ca. EUR 50'000.– (Prot. I S. 8 f.). Anlässlich der Berufungsverhandlung bestätigte er diese Angaben (Prot. II S. 6, 8 f.) und ergänzte, seit ca. drei Jahren bei der R._____ AG in einem 38%-Pensum zu arbeiten, wo er Baustellen leite und monatlich Fr. 2'000.– netto verdiene (Prot. II S. 6 f.). Aus dem Werdegang und den persönlichen Verhältnissen des Beschuldigten ergeben sich keine strafzumessungsrelevanten Faktoren.

5.2. Der Beschuldigte weist keine im Strafregister verzeichneten Vorstrafen auf (Urk. 66). Es ist dennoch der Vollständigkeit halber darauf hinzuweisen, dass er mit Verfügung des Strassenverkehrsamts des Kantons Zürich vom 8. August 2017 wegen einer leichten Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften (Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um 23 km/h) verwarnt wurde (Urk. 15/4). Insgesamt führt dies jedoch nicht zu einer relevanten Straferhöhung.

5.3. Ein Geständnis führt nicht zwingend zu einer Strafreduktion, sondern es steht wie bei den übrigen Strafzumessungsfaktoren im Ermessen des Sachgerichts zu beurteilen, ob und in welchem Ausmass das Geständnis eine strafmindernde Folge haben soll (Urteile des Bundesgerichts 6B_799/2024 vom 2. Dezember 2024 E. 3.1; 6B_156/2023 vom 3. April 2023 E. 1.3.1 [nicht publ. in BGE 149 IV 161]; je mit Hinweisen). Dabei berücksichtigt das Gericht ein Geständnis, wenn es auf Einsicht in das begangene Unrecht oder auf Reue schliessen lässt oder der Täter zur Tataufdeckung über seinen eigenen Tatanteil hinaus beiträgt (BGE 121 IV 202 E. 2d/cc). Hat ein Geständnis die Strafverfolgung nicht erleichtert oder ist die geständige Person nur aufgrund einer erdrückenden Beweislage oder gar erst nach Ausfällung des erstinstanzlichen Urteils geständig geworden, ist eine Strafminde- rung nicht angebracht (Urteile des Bundesgerichts 6B_1135/2023 vom 19. Februar 2025 E. 3.5.1; 6B_156/2023 vom 3. April 2023 E. 1.3.1 [nicht publ. in BGE 149 IV 161]). Der Beschuldigte zeigte sich einzig in Bezug auf die ihm vorgeworfene Über- tretung geständig (Urk. 5/1 F/A 69) und zeigte im übrigen nicht die geringste Reue und Einsicht. Ein in strafmindernder Hinsicht relevantes Geständnis ist daher in Bezug auf den Vorwurf der qualifiziert groben Verletzung der Verkehrsregeln nicht gegeben.

5.4. Die Täterkomponenten bleiben somit insgesamt zumessungsneutral und es erscheint eine Freiheitsstrafe von 24 Monaten dem Verschulden und den persönli- chen Verhältnissen des Beschuldigten angemessen.

6. Übertretung der Verkehrsregelnverordnung

Die Vorinstanz bestrafte den Beschuldigten aufgrund des Nichttragens des Sicher- heitsgurtes mit einer Busse von Fr. 100.– (Urk. 52 S. 41, 49). Dies wurde – ebenso

wie die diesbezüglich zutreffende Begründung der Vorinstanz (vgl. Urk. 52 S. 41) – von der Verteidigung nicht moniert (Prot. II S. 20) und ist somit ohne weiteres zu bestätigen, zumal eine höhere Busse aufgrund des Verbots der reformatio in peius (Art. 391 Abs. 2 StPO) ohnehin ausser Betracht fällt.

7. Fazit

In Würdigung aller massgeblichen Strafzumessungsgründe erweist sich eine Bestrafung des Beschuldigten mit einer Freiheitsstrafe von 24 Monaten sowie einer Busse von Fr. 100.– als angemessen. Infolge des vorliegend zur Anwendung gelangenden Verschlechterungsverbots (Art. 391 Abs. 2 StPO) ist die Freiheitsstrafe indes bei 22 Monaten zu belassen.

VI. Vollzug

Im Hinblick auf den Vollzug kann vollumfänglich auf die korrekten Ausführungen der Vorinstanz verwiesen werden (Urk. 52 S. 42). Da der Beschuldigte mit heutigem Urteil zu einer Freiheitsstrafe von 22 Monaten verurteilt wird und er keine Vorstrafen aufweist, ist ihm der bedingte Vollzug der Freiheitsstrafe zu gewähren und die Probezeit auf zwei Jahre festzusetzen. Die Busse ist nach Art. 105 Abs. 1 StGB zwingend zu vollziehen. Überdies stünde dem Vollzug der Freiheitsstrafe sowie der Erhöhung der Probezeit das Verbot der reformatio in peius (Art. 391 Abs. 2 StPO) entgegen. Dies gilt auch für die von der Vorinstanz praxisgemäss festgesetzte Ersatzfreiheitsstrafe von einem Tag bei schuldhafter Nichtbezahlung der Busse (vgl. Urk. 52 S. 42, 49).

VII. Kosten- und Entschädigungsfolgen

1. Vorinstanzliches Verfahren

1.1. Gestützt auf Art. 428 Abs. 3 StPO hat die Rechtsmittelinstanz von Amtes wegen auch über die von der Vorinstanz getroffene Kostenregelung zu befinden, wenn sie selber ein neues Urteil fällt und nicht kassatorisch entscheidet. Gemäss Art. 426

Abs. 1 StPO trägt die beschuldigte Person die Verfahrenskosten, wenn sie verurteilt wird.

1.2. Bei diesem Verfahrensausgang ist das vorinstanzliche Kostendispositiv (Dispositivziffern 7 und 8) zu bestätigen.

2. Berufungsverfahren

2.1. Die Gerichtsgebühr für das Berufungsverfahren ist auf Fr. 3'600.– festzusetzen (Art. 424 Abs. 1 StPO in Verbindung mit § 16 Abs. 1 und § 14 der Gebührenverordnung des Obergerichts). Darüber hinaus sind seit dem vorinstanzlichen Urteil Standgebühren von insgesamt Fr. 3'307.85 angefallen (Urk. 51; Urk. 59; Urk. 62; Urk. 63; Urk. 65). Allfällige weitere Kosten, insbesondere bis zur Herausgabe des BMW M5 anfallende Standgebühren, bleiben vorbehalten.

2.2. Die Kosten des Rechtsmittelverfahrens tragen die Parteien nach Massgabe ihres Obsiegens oder Unterliegens (Art. 428 Abs. 1 StPO). Der Beschuldigte unterliegt mit seiner Berufung vollumfänglich, weshalb ihm die Kosten des Berufungsverfahrens aufzuerlegen sind.

Es wird beschlossen:

1. Es wird festgestellt, dass das Urteil des Bezirksgerichts Zürich, 6. Abteilung, vom 19. Dezember 2024 bezüglich Dispositivziffern 1 al. 2 (Schuldspruch betreffend Übertretung der Verkehrsregelnverordnung) sowie 5 und 6 (Herausgabe des beschlagnahmten Personenwagens BMW M5 und weiterer Gegenstände) in Rechtskraft erwachsen ist.
2. Mündliche Eröffnung und schriftliche Mitteilung mit nachfolgendem Urteil.

Es wird erkannt:

1. Der Beschuldigte A._____ ist ferner schuldig der qualifiziert groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 3 SVG in Verbindung mit

Art. 26 Abs. 1 SVG, Art. 31 Abs. 1 SVG, Art. 32 Abs. 1 und 2 SVG, Art. 4 Abs. 1 VRV sowie Art. 4a Abs. 1 lit. a VRV.

2. Der Beschuldigte wird bestraft mit 22 Monaten Freiheitsstrafe und Fr. 100.– Busse.
3. Der Vollzug der Freiheitsstrafe wird aufgeschoben und die Probezeit auf 2 Jahre festgesetzt.
4. Die Busse ist zu bezahlen. Beahlt der Beschuldigte die Busse schuldhaft nicht, so tritt an deren Stelle eine Ersatzfreiheitsstrafe von einem Tag.
5. Das erstinstanzliche Kostendispositiv (Ziff. 7 und 8) wird bestätigt.
6. Die zweitinstanzliche Gerichtsgebühr wird festgesetzt auf:

Fr. 3'600.– ; die weiteren Kosten betragen:

Fr. 3'307.85 Standgebühren von 26. März 2025 bis 21. Januar 2026
(zukünftige Standgebühren bis zur Herausgabe noch ausstehend).

Allfällige weitere Auslagen, insbesondere zukünftige Standgebühren, bleiben vorbehalten.

7. Die Kosten des Berufungsverfahrens werden dem Beschuldigten auferlegt.
8. Mündliche Eröffnung und schriftliche Mitteilung im Dispositiv an

- die Verteidigung im Doppel für sich und zuhanden des Beschuldigten (übergeben)
- die Staatsanwaltschaft Zürich-Sihl (übergeben)

sowie in vollständiger Ausfertigung an

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

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

- die Vorinstanz

- das Migrationsamt des Kantons Zürich
 - das Strassenverkehrsamt des Kantons Zürich, Abteilung Administrativmassnahmen, 8090 Zürich (PIN ...)
 - das Forensische Institut, Güterstrasse 33, 8004 Zürich zwecks Löschung der elektronischen Daten (Referenz-Nr. K220830-062; im Dispositiv)
 - die Koordinationsstelle VOSTRA/DNA mit Formular A.
9. Gegen diesen Entscheid kann **bundesrechtliche Beschwerde in Strafsachen** erhoben werden.

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

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

Obergericht des Kantons Zürich
II. Strafkammer

Zürich, 21. Januar 2026

Die Präsidentin:

Die Gerichtsschreiberin:

Oberrichterin lic. iur. Wasser-Keller

MLaw Gitz