

Obergericht des Kantons Zürich

I. Strafkammer



Geschäfts-Nr.: SB250329-O/U/rs

Mitwirkend: Oberrichterin Dr. iur. E. Borla, Präsidentin, Oberrichter lic. iur.
R. Amsler und Oberrichter lic. iur. V. Keller sowie
Gerichtsschreiberin lic. iur. S. Kümin

Urteil vom 11. März 2026

in Sachen

A._____,

Beschuldigter und Berufungskläger sowie Anschlussberufungskläger

amtlich verteidigt durch Rechtsanwalt lic. iur. X._____

gegen

Staatsanwaltschaft Limmattal/Albis,

Anklägerin und Berufungsbeklagte sowie Anschlussberufungsklägerin

betreffend **qualifizierte grobe Verletzung der Verkehrsregeln**

**Berufung gegen ein Urteil des Bezirksgerichts Zürich, 7. Abteilung,
vom 14. März 2025 (DG240145)**

Anklage:

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

Urteil der Vorinstanz:

(Urk. 44 S. 28 f.)

"Es wird erkannt:

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

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

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

6. Die Gerichtsgebühr wird festgesetzt auf:
- | | | |
|-----|----------|--------------------------------------|
| Fr. | 4'500.– | ; die weiteren Kosten betragen: |
| Fr. | 5'000.– | Gebühr für das Vorverfahren; |
| Fr. | 1'322.05 | Auswertung Blut-Urinprobe; |
| Fr. | 2'100.– | Unfallplan und FotoDok; |
| Fr. | 5'735.– | Abschlepp- und Lagerkosten Fahrzeug; |
| Fr. | 360.– | Ausbau Datenträger Fahrzeug; |
| Fr. | 1'570.80 | Auswertung Continental; |
| Fr. | 72.80 | Zollgebühren; |
| Fr. | 12'500.– | amtliche Verteidigung. |
7. Die Kosten der Untersuchung und des gerichtlichen Verfahrens, ausgenommen diejenigen der amtlichen Verteidigung, werden dem Beschuldigten auferlegt.
8. Die Kosten der amtlichen Verteidigung werden auf die Gerichtskasse genommen; vorbehalten bleibt eine Nachforderung gemäss Art. 135 Abs. 4 StPO.
9. (Mitteilungen)
10. (Rechtsmittel)"

Berufungsanträge:

- a) Der Verteidigung des Beschuldigten:
(Urk. 57 S. 1)
1. Es sei die Dispositiv-Ziffer 1 des Urteils des Bezirksgerichts Zürich vom 14. März 2025 aufzuheben und der Berufungskläger von Schuld und Strafe freizusprechen.
 2. Eventualiter sei die Dispositiv-Ziffer 1 des Urteils des Bezirksgerichts Zürich vom 14. März 2025 aufzuheben und der Berufungskläger wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG schuldig zu sprechen und angemessen zu bestrafen.

3. Es sei die Dispositiv-Ziffer 2 des Urteils des Bezirksgerichts Zürich vom 14. März 2025 bei einem vollständigen Freispruch vollumfänglich aufzuheben. Bei einer Verurteilung sei der Berufungskläger mit einer Geldstrafe zu bestrafen.
 4. Es sei die Dispositiv-Ziffer 3 des Urteils des Bezirksgerichts Zürich vom 14. März 2025 bei einem vollständigen Freispruch vollumfänglich aufzuheben. Bei einer Verurteilung des Berufungsklägers sei der Vollzug der Strafe aufzuschieben und eine Probezeit von zwei Jahren festzusetzen.
 5. Es sei die Dispositiv-Ziffer 12 des Urteils des Bezirksgerichts Zürich vom 14. März 2025 bei einem vollständigen Freispruch vollumfänglich aufzuheben und die Kosten seien auf die Staatskasse zu nehmen. Bei einer Verurteilung des Berufungsklägers gemäss Eventualantrag (Rechtsbegehren Ziff. 2) sei Dispositiv-Ziffer 12 des Urteils des Bezirksgerichts Zürich vom 14. März 2025 aufzuheben und die Verfahrenskosten, einschliesslich der Kosten der amtlichen Verteidigung, zu 29/30 seien definitiv auf die Staatskasse zu nehmen.
- b) Der Staatsanwaltschaft:
(Urk. 59 S. 1)
1. Der Beschuldigte A. _____ sei mit einer Freiheitsstrafe von 20 Monaten sowie mit einer Busse von CHF 2'000.00 zu bestrafen.
 2. Der Beschuldigte sei auch wegen Art. 32 Abs. 2 SVG, Art. 35 Abs. 2 und 3 SVG, Art. 4 Abs. 1 VRV, Art. 4a Abs. 1 lit. a VRV und Art. 10 Abs. 1 und 2 VRV schuldig zu sprechen.
 3. Im Weiteren sei das vorinstanzliche Urteil des Bezirksgerichts Zürich zu bestätigen.

Erwägungen:

I. Verfahrensgang

1. Zum Verfahrensgang bis zum Erlass des erstinstanzlichen Urteils kann auf die zutreffenden Ausführungen der Vorinstanz im angefochtenen Entscheid verwiesen werden (Urk. 44 S. 3).

2. Gegen das eingangs im Dispositiv wiedergegebene und am 19. März 2025 mündlich eröffnete Urteil vom 14. März 2025 (Prot. I S. 36 ff.) meldete der Beschuldigte innert gesetzlicher Frist Berufung an (Urk. 37). Nach Zustellung des begründeten Urteils reichte der Beschuldigte sodann wiederum fristgerecht seine Berufungserklärung ein (Urk. 46). Mit Präsidialverfügung vom 16. Juli 2025 wurde der Staatsanwaltschaft die Berufungserklärung des Beschuldigten zugestellt und Frist angesetzt, um zu erklären, ob Anschlussberufung erhoben oder ob begründet ein Nichteintreten auf die Berufung beantragt wird (Urk. 49). Mit Eingabe vom 17. Juli 2025 erklärte die Staatsanwaltschaft Anschlussberufung (Urk. 51). Am 7. November 2025 wurden die Parteien auf den 11. März 2026 zur Berufungsverhandlung vorgeladen (Urk. 52).

3. Am 11. März 2026 wurde die Berufungsverhandlung durchgeführt, zu welcher der Beschuldigte zusammen mit seinem amtlichen Verteidiger, Rechtsanwalt lic. iur. X.____, sowie Staatsanwalt lic. iur. B.____ erschienen sind (Prot. II S. 3). Der Beschuldigte wurde zu seinen persönlichen Verhältnissen befragt, bei den Fragen zur Sache machte er von seinem Aussageverweigerungsrecht Gebrauch (Urk. 55). Sein amtlicher Verteidiger und der Staatsanwalt erstatteten ihre Berufungs- und Anschlussberufungsbegründung sowie weitere Vorträge. Der Beschuldigte machte schliesslich Ausführungen im Rahmen des Schlussworts (Prot. II S. 5 ff.). Das Urteil wurde gleichentags beraten und eröffnet (Prot. II S. 12 ff.).

II. Prozessuales

1. Gemäss den Anträgen der Parteien im Berufungsverfahren (Urk. 46 S. 2, Urk. 51 S. 1) ist das vorinstanzliche Urteil mit Ausnahme von Dispositiv-Ziffer 4 (Herausgabe sichergestellter Gegenstände) und Dispositiv-Ziffer 5.-6. (Kostenfest-

setzung) vollumfänglich angefochten. Die Dispositiv-Ziffern 4-6 sind damit in Rechtskraft erwachsen, was vorab mittels Beschluss festzustellen ist (Art. 404 Abs. 1 StPO). Im übrigen Umfang steht der angefochtene Entscheid im Rahmen des Berufungsverfahrens zur Disposition.

2. Soweit die Staatsanwaltschaft an der Berufungsverhandlung beantragte, der Beschuldigte sei auch wegen Art. 32 Abs. 2 SVG, Art. 35 Abs. 2 und 3 SVG, Art. 4 Abs. 1 VRV, Art. 4a Abs. 1 lit. a VRV und Art. 10 Abs. 1 und 2 VRV schuldig zu sprechen (Urk. 59 S. 1), ist festzuhalten, dass dieser Antrag zu spät erfolgte. Mit Anschlussberufung vom 17. Juli 2025 beantragte die Staatsanwaltschaft lediglich die Abänderung der vorinstanzlichen Dispositiv-Ziffer 2 betreffend Strafmass (Urk. 51). Bei der rechtlichen Würdigung ist daher nachfolgend das Verbot der *reformatio in peius* (Verschlechterungsverbot) zu beachten.

3. An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass sich die urteilende Instanz nicht mit allen Parteistandpunkten einlässlich auseinandersetzen und jedes einzelne Vorbringen ausdrücklich widerlegen muss (BGE 141 IV 249 E. 1.3.1; BGE 139 IV 179 E. 2.2; BGE 138 IV 81 E. 2.2, je mit Hinweisen). Die Berufungsinstanz kann sich somit auf die für ihren Entscheid wesentlichen Punkte beschränken.

4. Soweit für die tatsächliche und die rechtliche Würdigung des angeklagten Sachverhalts auf die Erwägungen der Vorinstanz verwiesen wird, so erfolgt dies in Anwendung von Art. 82 Abs. 4 StPO, auch ohne dass dies jeweils explizit Erwähnung findet.

III. Sachverhalt

1. Anklagevorwurf

Die Staatsanwaltschaft wirft dem Beschuldigten vor, am 14. Oktober 2021 um ca. 23:50 Uhr auf der C.____-strasse seinen 610 PS starken Mercedes AMG E 63 S im Fahrmodus Race (so modifiziert vor erster Instanz, Prot. I S. 6), welcher für das Fahren auf einer Rennstrecke ausgelegt sei, mit Heckantrieb und deaktiviertem ESP gelenkt zu haben.

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

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

Der Beschuldigte habe mit seiner Fahrweise zumindest billigend in Kauf genommen, dass auf Grund der extrem starken Motorenleistung mit diesen Fahrzeugeinstellungen die Antriebsräder durchdrehen, das Fahrzeug ins Schlingern und Driften komme, worauf das Heck ausbreche und es zu einem Unfall komme. Weiter habe der Beschuldigte durch das derart massive Beschleunigen auf einer öffentlichen, nicht abgesperrten Strasse mit dem 610 PS starken PW

Mercedes AMG E 63 S im Fahrmodus Race mit deaktiviertem ESP wissentlich und willentlich das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern in Kauf genommen, da andere Verkehrsteilnehmer – insbesondere auch Fussgänger und Fahrradfahrer – nicht mit einer derartigen Fahrweise rechnen und es bei solchen Fahrmanövern im Kreuzungsbereich zu Fehleinschätzungen und Fehlreaktionen und in der Folge zu schweren Verkehrsunfällen mit Schwerverletzten und Toten kommen könne, wobei er den Taxichauffeur E._____ konkret gefährdet habe (Urk. 18 S. 2 f.).

2. Standpunkt des Beschuldigten

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

3. Grundsätze der Beweiswürdigung und Beweismittel

Die Vorinstanz hat die Grundlagen der Beweiswürdigung zutreffend aufgeführt, weshalb darauf verwiesen werden kann (Urk. 44 S. 5 f.).

Als Beweismittel liegen die Aussagen des Beschuldigten (Urk. 3/1-4; Prot. I S. 17 ff.), die Einvernahmen des Taxifahrers E._____ (Urk. 4/1+2), die Fotodokumentation (Urk. 6/2), der Situationsplan der Stadtpolizei Zürich (Urk. 5/2), der Analysebericht betreffend die Auswertung des Airbagsteuergeräts der Herstellerin F._____ GmbH vom 7. Mai 2024 (Urk. 8/10) und die Betriebsanleitung des Mercedes AMG (Urk. 9/1-3, Urk. 28) vor.

4. Würdigung

4.1. Zunächst ist unbestritten und gilt als erstellt, dass der Beschuldigte zum eingeklagten Zeitpunkt mit seinem Mercedes an der Kreuzung C._____-/ D._____-strasse auf der linken Fahrspur Richtung Zürich fuhr und am Rotlicht links neben dem auf der mittleren Fahrspur wartenden und durch E._____ gelenkten Taxi hielt (so auch die Vorinstanz, Urk. 44 S. 7).

4.2. Zu prüfen ist jedoch, in welchem Fahrmodus der Beschuldigte danach losfuhr und ob das ESP (Elektronisches Stabilitätsprogramm) deaktiviert war. Wie die Vorinstanz zutreffend festhielt, erklärte der Beschuldigte von Anfang an, den Fahrmodus an der Ampel von Allrad- auf Heckantrieb umgeschaltet zu haben. Eine eingehendere Charakterisierung oder Bezeichnung des Modus gab er von sich aus nicht an, sondern machte geltend, nicht zu wissen, was der Modus auslöse, und daher auch nicht sagen zu können, ob das ESP ausgeschaltet gewesen sei (Urk. 3/1 F/A 75 ff.). Zwar bejahte er an der staatsanwaltschaftlichen Haft-einvernahme vom 15. Oktober 2021 die Frage, ob er auf das Fahrprogramm Race umgestellt habe. Er habe dies getan, um auf den Heckantrieb umzustellen. Das gehe nur im Race-Modus (Urk. 3/2 F/A 20 f.). Danach gefragt, was beim Umstellen auf den Race-Modus mit dem ESP passiere, antwortete der Beschuldigte: "Ausgeschaltet" (Urk. 3/2 F/A 23). Anlässlich der Hauptverhandlung brachte der Beschuldigte hingegen erneut vor, nicht zu 100% sagen zu können, ob das ESP ausgeschaltet gewesen sei. Er habe den Modus – so wie er ihm einmal beschrieben worden sei – von Allrad- auf Heckantrieb umgeschaltet (Prot. I S. 18; so auch die Vorinstanz, Urk. 44 S. 7 f.).

Nachdem die Staatsanwaltschaft zunächst das Fahren im Fahrmodus "Sport Plus" zur Anklage brachte (Urk. 18 S. 2), änderte sie die Anklageschrift vor erster Instanz insofern, als sie den Fahrmodus "Sport Plus" durch "Race" ersetzte (Prot. I S. 6). Die Vorinstanz wies zutreffend darauf hin, dass die Staatsanwaltschaft im ersten Parteivortrag teilweise vom "RACE Start Modus" gesprochen (Urk. 27 S. 3), im Rahmen des zweiten Parteivortrags dann aber erklärt habe, es müsse zwischen dem Fahrmodus "Race" und der Funktion "Race Start" differenziert werden (Prot. I S. 31 f., Urk. 44 S. 8). Wenn die Vorinstanz erwog, dass offensichtlich auch für die Staatsanwaltschaft nicht gänzlich klar zu sein scheine, in welchem Fahrmodus der Beschuldigte das Fahrzeug lenkte, ist dem zuzustimmen. In Übereinstimmung mit der Vorinstanz (Urk. 44 S. 8) ist zudem Folgendes festzuhalten: Gemäss der von der Staatsanwaltschaft eingereichten Betriebsanleitung Mercedes AMG stehen die Fahrprogramme "Individual", "Sport Plus", "Sport", "Comfort" und "Eco" zur Verfügung. Ein Fahrprogramm bzw. ein Fahrmodus "Race" wird nicht erwähnt (Urk. 9/3 S. 175 resp. Urk. 28 S. 175), sondern lediglich der "Race Start", für welchen eine Zusatzanleitung bestehe (Urk. 9/3 S. 164 resp. Urk. 28 S. 164). Ein Fahrprogramm "Race" wird einzig auf dem Ausdruck einer nicht näher gekennzeichneten Internetseite erwähnt, wonach ein Drift Mode im Fahrprogramm Race über die Schaltpaddles aktiviert werden könne, sofern das ESP deaktiviert sei und das Getriebe sich im manuellen Modus befinde (Urk. 9/1 S. 1 f.). Näher wird das Fahrprogramm nicht charakterisiert. Die Beschreibung des Drift Mode erklärt allerdings, dass das ESP im Fahrprogramm Race nicht automatisch deaktiviert ist, sondern deaktiviert werden muss, um den Drift Mode aktivieren zu können. Auch im Fahrprogramm "Sport Plus" ist das ESP nicht automatisch (vollständig) deaktiviert. Gemäss der Betriebsanleitung wechselt das ESP beim Fahrprogramm "Sport Plus" in den Modus ESP-"Sport Plus", das die fahrzeugeigenen Unter- und Übersteuerungseigenschaften betont und eine aktivere Fahrweise ermöglicht (Urk. 44 S. 8, m.H. auf Urk. 9/3 S. 201; Urk. 28 S. 201). Aufgrund des Ausgeführten kann mit der Vorinstanz nicht allein aus dem Fahrmodus darauf geschlossen werden, dass das ESP deaktiviert war, unabhängig davon, ob ein Fahren im Fahrmodus "Race" oder im Fahrmodus "Sport Plus" angenommen wird (Urk. 44 S. 8).

In Bezug auf den Analysebericht zur Auswertung des Airbagsteuergeräts der Herstellerin F. _____ GmbH vom 7. Mai 2024 als weiteres objektives Beweismittel hielt die Vorinstanz zutreffend fest (Urk. 44 S. 9), dieser enthalte tabellarische Darstellungen der "Pre-Crash-Daten", wobei im Feld "ESP aktiv" jeweils "n/a", d.h. not available vermerkt sei (Urk. 44 S. 9 m.H. auf Urk. 8/10 S. 5, S. 7 und S. 9). Mit der Vorinstanz ist davon auszugehen, dass die entsprechenden Daten "*nicht verfügbar*" sind (Urk. 44 S. 9). Nach Ansicht der Staatsanwaltschaft spricht genau dieser Umstand für die Deaktivierung des ESP. Es gebe in dieser Spalte keine Aufzeichnung, weil das ESP deaktiviert gewesen sei und der Sensor nicht habe reagieren müssen (Prot. I S. 31). Aus dem Analysebericht selbst geht in Übereinstimmung mit der Vorinstanz nicht hervor, aus welchem Grund die Daten nicht verfügbar sind. Eine Deaktivierung des ESP ist dadurch nicht zweifelsfrei belegt (Urk. 44 S. 9). Demzufolge lässt sich mit der Vorinstanz aufgrund der Akten weder rechtsgenügend erstellen, dass der Beschuldigte im Fahrmodus Race fuhr noch dass das ESP deaktiviert war. Wie die Vorinstanz zutreffend schloss, kann erstellt werden, dass der Beschuldigte an der Ampel an der Kreuzung C. _____-/D. _____-strasse den Fahrmodus wechselte, um von Allrad auf Heckantrieb umzuschalten. Offenbleiben kann dabei, ob er auf den Fahrmodus Race oder Sport Plus umschaltete (ebd.). Jedenfalls muss in Nachachtung des Grundsatzes *in dubio pro reo* zugunsten des Beschuldigten davon ausgegangen werden, dass das ESP in diesem Fahrmodus nicht (vollständig) deaktiviert war, aber immerhin in einen Modus wechselte, in dem die Stabilitätskontrolle nur noch eingeschränkt greift, wie es etwa im Modus ESP-Sport Plus der Fall ist. Von der Vorinstanz zu übernehmen ist schliesslich, dass sich auch nicht erstellen lässt, dass der Beschuldigte den Fahrmodus bereits vor dem Anhalten an der Ampel wechselte, wie es aufgrund der Chronologie der ersten beiden Absätze des Anklagesachverhalts verstanden werden könnte (ebd. m.H. auf Urk. 18 S. 2).

4.3. Unbestritten und erstellt ist sodann, dass der Beschuldigte das Fahrzeug nach Umschalten der Ampel auf Grün beschleunigte und dass danach das Heck ausbrach, er die Kontrolle über das Fahrzeug verlor, das Fahrzeug über die mittlere und rechte Fahrspur und über die rechte Velospur schleuderte und die in der Anklage umschriebene Kollision verursachte. Der Beschuldigte stellte auch nicht in

Abrede, dass er beabsichtigte, sich vor dem baustellenbedingten Abbau der linken Fahrspur vor dem Taxi auf der mittleren Fahrspur einordnen zu können (Urk. 31 Rz. 1).

Der Beschuldigte macht jedoch geltend, es sei ihm dabei nicht darum gegangen, den Taxifahrer in prahlerischer Art und Weise zu überholen, sondern er habe die Fahrbahnsituation falsch eingeschätzt und den Heckantrieb unterschätzt (Urk. 31 Rz. 1; Urk. 3/1 F/A 31; Urk. 3/2 F/A 24; Prot. I S. 18 f.). Fraglich ist dabei insbesondere, ob der Beschuldigte bereits vor dem Losfahren an der Ampel vorhatte, das Taxi zu überholen und vor diesem einzuspuren, oder ob er sich nach dem Losfahren wegen der Baustelle entschied, vor dem Taxi einzuspuren. Auch letztere Variante ist nicht rühmlich, denn er hätte das Taxi durchfahren lassen und hinter diesem einspuren können. Für den Eindruck betreffend seine derzeitige Gesinnung und letztlich die Strafzumessung ist die gestellte Frage jedoch relevant.

Bereits bei der Polizei gab er zu Protokoll, bei Grün sei er neben dem Taxi losgefahren und habe an jener unübersichtlichen Verzweigung (wohl gemeint Kreuzung) mit komplizierten weissen und orangen Linien schwer erkennen können, dass er wegen der Baustelle auf den rechten Fahrstreifen wechseln müsse (Urk. 3/1 F/A 26). Die Sichtverhältnisse seien gut, die Strassenverhältnisse jedoch sehr unübersichtlich und zu spät signalisiert gewesen (Urk. 3/1 F/A 45 und 49). Nach der Verzweigung (wohl gemeint Kreuzung) gehe es 50 Meter und dann sei der Fahrstreifen gesperrt. Um Chaos zu vermeiden sollte der Fahrstreifen ganz gesperrt werden (Urk. 3/1 F/A 45). In der Hafteinvernahme gab der Beschuldigte an, er habe während dem Losfahren beschleunigt, die Pfeile des Spurabbaus gesehen, beschleunigen und reinfahren wollen. Er habe den Spurabbau unmittelbar nach dem Losfahren gesehen. Er habe stark beschleunigt, um vor dem Taxi einspuren zu können (Urk. 3/2 F/A 24 ff.). Wenn dem Beschuldigten bei der Befragung vor Vorinstanz vorgeworfen wurde, der Beschuldigte habe in der Untersuchung gesagt, er habe schon am Rotlicht stehend wegfahren und vor dem Taxi einbiegen wollen (Prot. I S. 23), kann dies nicht bestätigt, resp. können entsprechende Aussagen des Beschuldigten nicht gefunden werden. Der Beschuldigte verneinte dies auch entschieden ("Das ist nicht korrekt. Das ist zu

100 % falsch", ebd.). An der Hauptverhandlung gab er an, er habe die Spur wechseln müssen, da er ansonsten in eine Baustelle hineingefahren wäre (Prot. I S. 20). Aufgrund dieser Aussagen und mangels anderweitiger Anhaltspunkte ist zugunsten des Beschuldigten anzunehmen, dass dieser nicht bereits beim Warten an der Ampel vorhatte, das Taxi noch vor der Baustelle zu überholen, was auf ein prahlerisches Verhalten schliessen liesse. Auch ist daher nicht davon auszugehen, dass der Beschuldigte den Heckantrieb im Hinblick auf ein Überholmanöver aktivierte. Zu seinen Gunsten und mangels anderweitiger Anhaltspunkte ist davon auszugehen, dass er aufgrund des kurz nach dem Losfahren bemerkten baustellenbedingten Abbaus der linken Fahrspur versuchte, sich vor dem Taxi auf der mittleren Fahrspur einzuordnen.

Fraglich ist weiter, ob der Beschuldigte mit 100% Gaspedalstellung die maximale Fahrzeugleistung abrief und bis auf eine Geschwindigkeit von rund 68 km/h beschleunigte und damit die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um rund 18 km/h überschritt. Wie die Vorinstanz zutreffend erwog, sind die Aussagen des Beschuldigten diesbezüglich inkonsistent (Urk. 44 S. 10). Anlässlich der polizeilichen Einvernahme vom 15. Oktober 2021 gab er an, er habe das Gaspedal beim Beschleunigen zur Hälfte nach unten gedrückt (Urk. 3/1 F/A 35), das Heck sei bei einer Geschwindigkeit von 20 bis 30 km/h ausgebrochen (Urk. 3/1 F/A 51) und das Fahrzeug sei mit ca. 10 bis 20 km/h mit der Kettenabschränkung kollidiert (Urk. 3/1 F/A 53). Anlässlich der Hafteinvernahme vom 15. Oktober 2021 erklärte er, das Gaspedal zwischen der Hälfte bis Dreiviertel runtergedrückt zu haben (Urk. 3/2 F/A 24), bevor er an der Hauptverhandlung angab, das Gaspedal "etwas fester hinuntergedrückt" zu haben (Prot. I S. 19), wobei er sich nicht darauf konzentriert habe, ob er 50 oder 60 km/h fahre (Prot. I S. 20).

Die Anklage stützt sich, wie die Vorinstanz zutreffend festhielt (Urk. 44 S. 10), auf den Analysebericht der Herstellerin F._____ GmbH vom 7. Mai 2024, gemäss welchem die Gaspedalstellung 5 bis 1.5 Sekunden vor dem ersten Unfallereignis 100%, 1 Sekunde vor dem Ereignis 94% und 0.5 Sekunden vor dem Ereignis 0 betragen habe. In der letzten halben Sekunde vor dem Ereignis habe das Fahrzeug auf eine Geschwindigkeit von 68 km/h beschleunigt und im Zeitpunkt des

Ereignisses habe die Geschwindigkeit 53 km/h betragen (Urk. 8/10). Gemäss Verteidigung kann zur Erstellung des Sachverhalts nicht auf den Analysebericht abgestellt werden, da gemäss diesem die Richtigkeit der darin enthaltenen Daten vom Airbagsteuergerät nicht habe sichergestellt werden können (Urk. 31 Rz. 9; Prot. I S. 33; Urk. 57 S. 2). Demgegenüber stellt sich die Staatsanwaltschaft auf den Standpunkt, dieser Hinweis im Analysebericht bedeute lediglich, dass das Airbagsteuergerät keine Überprüfung der Daten vornehme. Das Airbagsteuergerät empfange die Daten mittels des Verbindungstools CAN von anderen Sensoren im Fahrzeug und übernehme sie eins zu eins (Prot. I S. 30 f.). Von der Richtigkeit der gespeicherten Daten sei auszugehen (Urk. 59 S. 3). Mit der Vorinstanz ist festzuhalten, dass aus dem Analysebericht hervorgeht, dass die Richtigkeit der "Pre-Crash-Daten" vom Airbagsteuergerät nicht sichergestellt werden konnte, da die Informationen über CAN empfangen wurden (Urk. 8/10 S. 5, S. 7 und S. 9, Urk. 44 S. 11). Wenn die Vorinstanz erwog, dass dies Fragen zur Zuverlässigkeit der im Airbagsteuergerät gespeicherten Daten aufwerfe und dementsprechend den Beweiswert des Analyseberichts relativiere, was im Rahmen der Beweismwürdigung zu berücksichtigen sei (Urk. 44 S. 11), ist dies zu übernehmen.

Der Taxifahrer E._____ gab in der polizeilichen Einvernahme vom 15. Oktober 2021 an, dass der Unfallverursacher mit quietschenden Reifen und übersetzter Geschwindigkeit losgefahren sei (Urk. 4/1 F/A 6 und F/A 13). Bei der staatsanwaltschaftlichen Zeugeneinvernahme vom 29. August 2024 erklärte er dann aber, dass der Unfallverursacher normal bzw. etwas schneller als er losgefahren sei (Urk. 4/2 F/A 13, F/A 15 und F/A 18). Darauf angesprochen, dass er bei der Polizei noch ausgesagt habe, der Unfallverursacher habe sehr schnell beschleunigt, ihn überholt und sei sofort ins Schleudern gekommen, erklärte der Zeuge, dies vergessen zu haben (Urk. 4/2 F/A 19). Wie die Vorinstanz hierzu korrekt festhielt, lässt sich dementsprechend mangels weiterer belastender Beweismittel aufgrund der Zweifel am Beweiswert des Analyseberichts nicht rechtsgenüglich erstellen, dass der Beschuldigte beim Beschleunigen mit 100 % Gaspedalstellung die maximale Fahrzeugleistung abrief, sondern nur – wie von ihm eingeräumt –, dass er das Gaspedal zumindest zu Dreivierteln runterdrückte (Urk. 44 S. 11 m.H. auf Urk. 3/2 F/A 24). In Übereinstimmung mit der Vorinstanz

lässt sich auch nicht erstellen, dass der Beschuldigte 18 km/h zu schnell fuhr, was aber nicht weiter erheblich ist, da vorliegend nicht die Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, sondern das Nichtbeherrschen des Fahrzeugs im Vordergrund steht (Urk. 44 S. 11). Ob und inwieweit der Beschuldigte die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h überschritt, kann damit offenbleiben (ebd.). Auffallend ist aber immerhin die auf einem Foto der Stadtpolizei Zürich sichtbare, noch auf der Höhe der Ampel beginnende Reifenabriebspur (Urk. 6/2 S. 3), welche darauf hindeutet, dass der Beschuldigte von Anfang an beträchtlich Gas gab. Wenn die Vorinstanz zum Schluss kam, dass schliesslich zugunsten des Beschuldigten davon ausgegangen werden müsse, dass er nicht in prahlerischer Art und Weise agierte, sondern beim Beschleunigen den Heckantrieb unterschätzte (ebd.), ist dem zwar zu folgen. Immerhin ist aber – wie der Beschuldigte selber ausführte (Prot. I S. 19) – davon auszugehen, dass dieser "impulsiv" unterwegs war.

4.4. Zu prüfen ist schliesslich, ob der Beschuldigte den Taxifahrer E._____ gemäss Anklage konkret gefährdete. Die Vorinstanz wies zutreffend darauf hin, dass E._____ weder in der polizeilichen noch in der staatsanwaltschaftlichen Einvernahme davon gesprochen habe, dass die Wahrscheinlichkeit oder nahe Möglichkeit einer Kollision mit dem Beschuldigten bestanden hätte (Urk. 44 S. 11 f. m.H. auf Urk. 4/1+2). E._____ habe anlässlich der Einvernahme vom 15. Oktober 2021 zwar erklärt, dass der Beschuldigte ihn überholt und sofort ins Schleudern gekommen sei (Urk. 44 S. 12 m.H. auf Urk. 4/1 F/A 13). Diesbezüglich sei er jedoch nicht näher befragt worden und an der staatsanwaltschaftlichen Zeugen-einvernahme vom 29. August 2024 habe er sich daran nicht mehr erinnern können (Urk. 44 S. 12 m.H. auf Urk. 4/2 F/A 19). Auch sei E._____ nach der Kollision des Beschuldigten nicht vor Ort geblieben, sondern habe sich entfernt, nachdem der Beschuldigte ihm gesagt habe, dass er keine Hilfe benötige (Urk. 44 S. 12 m.H. auf Urk. 4/1 F/A 22). Die Vorinstanz erwog zurecht, dass dies zumindest ungewöhnlich erscheine, wenn man davon ausgehe, dass es beinahe zu einer Kollision mit E._____ gekommen sein solle. Vor diesem Hintergrund erscheine es zwar möglich, dass der Beschuldigte E._____ konkret gefährdete, was sich aber nicht rechtsgenüglich erstellen lasse (Urk. 44 S. 12). Dies ist zu übernehmen.

4.5. Demzufolge gilt als erstellt, dass der Beschuldigte mit seinem Mercedes am Rotlicht an der Kreuzung C.____-/D.____-strasse auf der linken Fahrspur neben dem Taxi von E.____ hielt und in einen Fahrmodus wechselte, in dem der Heckantrieb aktiviert wird und das ESP nur noch eingeschränkt greift. Nach Umschalten der Ampel auf Grün beschleunigte er das Fahrzeug stark, wobei er das Gaspedal zumindest zu Dreivierteln runterdrückte. Dabei unterschätzte er den Heckantrieb. Als er aufgrund des baustellenbedingten Abbaus der linken Fahrspur versuchte, sich vor dem Taxi auf der mittleren Fahrspur einzuordnen, verlor er die Kontrolle über sein Fahrzeug, wobei dieses driftete und das Fahrzeugheck ausbrach. Dadurch schleuderte das Fahrzeug des Beschuldigten vor dem Taxi über die mittlere und rechte Fahrspur und über die rechte Velospur, drehte sich dabei um die eigene Achse und schleuderte auf das rechte Trottoir, wobei es vier Pfosten mit einer Absperrkette umrasierte und auf dem Trottoir heftig mit einem parkierten PW Smart kollidierte (so auch die Vorinstanz, Urk. 44 S. 12). Inwiefern dem Beschuldigten Wissen und Willen namentlich betreffend das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern nachgewiesen werden kann, ist mit der Vorinstanz im Rahmen der rechtlichen Würdigung zu prüfen.

IV. Rechtliche Würdigung

1. Die Vorinstanz sprach den Beschuldigten der qualifiziert groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 3 SVG in Verbindung mit Art. 31 Abs. 1 SVG (Beherrschen des Fahrzeugs), Art. 32 Abs. 1 und 2 SVG (Anpassen der Geschwindigkeit) und Art. 34 Abs. 3 SVG (Rücksichtnahme auf Gegenverkehr und nachfolgende Fahrzeuge bei Richtungsänderung) schuldig (Urk. 44 S. 28). Der Beschuldigte beantragt einen Freispruch und eventualiter die Verurteilung wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG (Urk. 57 S. 1).

2. Die rechtlichen Voraussetzungen betreffend die qualifiziert grobe Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 3 SVG wurden im angefochtenen Entscheid zutreffend aufgeführt und sind zur Vergegenwärtigung nachfolgend zu wiederholen (Urk. 44 S. 13): Gemäss Art. 90 Abs. 3 SVG wird bestraft, wer durch

vorsätzliche Verletzung elementarer Verkehrsregeln das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern eingeht, namentlich durch besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, waghalsiges Überholen oder Teilnahme an einem nicht bewilligten Rennen mit Motorfahrzeugen. Der objektive Tatbestand setzt zunächst die Verletzung einer elementaren Verkehrsregel voraus, wobei sich die Wichtigkeit einer Verkehrsregel nicht abstrakt bestimmt, sondern nach den konkreten Umständen des Einzelfalls. Infrage kommen namentlich die Bestimmungen betreffend das Beherrschen des Fahrzeugs, die Geschwindigkeit sowie die Rücksichtnahme auf den Verkehr bei Änderung der Fahrtrichtung (BOLL, Handkommentar Strassenverkehrsrecht, 2022, Art. 90 N 2281 f.).

3.1. Gemäss Art. 31 Abs. 1 SVG muss der Fahrzeugführer das Fahrzeug ständig so beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann. Weiter muss der Führer gemäss Art. 34 Abs. 3 SVG beim Einspuren auf den Gegenverkehr und auf die ihm nachfolgenden Fahrzeuge Rücksicht nehmen.

Wie die Vorinstanz hierzu richtig festhielt (Urk. 44 S. 13), verlor der Beschuldigte beim Einspuren die Kontrolle über sein Fahrzeug, weil er mit Heckantrieb und eingeschränktem ESP beschleunigte, wobei er mit diesem Fahrmodus keine Erfahrungen hatte und ihn unterschätzte. Er schleuderte in der Folge mit seinem Fahrzeug über die mittlere und rechte Fahrspur und über die rechte Velospur. Wenn die Vorinstanz dies als Verletzung von Art. 31 Abs. 1 SVG und Art. 34 Abs. 3 SVG wertete (Urk. 44 S. 13 f.), ist dies zu übernehmen.

Nach Ansicht der Verteidigung liegt kein Nichtbeherrschen des Fahrzeugs vor. Wie die Vorinstanz zutreffend zusammenfasste (Urk. 44 S. 14), macht die Verteidigung geltend, der Beschuldigte sei beim Wechseln des Fahrmodus nicht davon ausgegangen, dass er wegen der Baustelle die Spur wechseln müsse. Er habe in Sekundenbruchteilen reagieren müssen und andere Reaktionen hätten allenfalls zu Schwerverletzten geführt. Deshalb könne nicht gesagt werden, dass er sein Fahrzeug nicht beherrscht habe, zumal er noch sehr jung gewesen sei und das Fahrzeug erst seit Kurzem gefahren habe (Urk. 31 Rz. 20). Die Vorinstanz zeigte hierzu – entgegen der Ansicht der Verteidigung (Urk. 57 S. 2) – zutreffend

auf, dass der Beschuldigte seine Vorsichtspflichten gemäss Art. 31 Abs. 1 SVG bereits dadurch verletzte, dass er innerorts an einer Kreuzung auf Heckantrieb umschaltete, das Fahrzeug erheblich beschleunigte, obwohl er keine Erfahrungen mit dem aktivierten Fahrmodus hatte, und in der Folge das Fahrzeug nicht mehr kontrollieren konnte. Es könne dabei offenbleiben, ob dem Beschuldigten zusätzlich eine Fehlreaktion auf den baustellenbedingten Fahrspurabbau vorzuwerfen ist (Urk. 44 S. 14). Dies ist zu übernehmen.

3.2. Weiter stellt sich mit der Vorinstanz (Urk. 44 S. 14) die Frage, ob der Beschuldigte auch gegen die Bestimmungen betreffend die Geschwindigkeit versties. 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. Wie die Vorinstanz zutreffend festhielt (ebd.), ereignete sich vorliegend die Kollision kurz vor Mitternacht, womit die Sichtverhältnisse aufgrund der Dunkelheit eingeschränkt waren. Allerdings waren die Witterungsverhältnisse gut und das Verkehrsaufkommen gering. Immerhin befand sich an der Kreuzung direkt neben dem Beschuldigten jedoch ein weiteres Fahrzeug. Zudem bezeichnete der Beschuldigte die Strassenverhältnisse selbst als recht unübersichtlich (Urk. 3/1 F/A 26 und 45 f.). Die Vorinstanz hielt weiter – wiederum entgegen der Ansicht der Verteidigung (Urk. 57 S. 2 f.) – zutreffend fest, dass der Beschuldigte trotz dieser Umstände an der Kreuzung sein Fahrzeug erheblich beschleunigte und nicht mehr auf Sichtdistanz anhalten konnte (Urk. 44 S. 14). Wie erwähnt lässt sich nicht erstellen, wie schnell der Beschuldigte fuhr, weshalb eine Subsumtion unter Art. 32 Abs. 2 SVG (in Verbindung mit Art. 4a Abs. 1 lit. a VRV) nicht möglich ist (so auch Urk. 44 S. 14). Der Beschuldigte passte seine Geschwindigkeit jedoch zumindest nicht hinreichend den Umständen an, womit er Art. 32 Abs. 1 SVG verletzte (ebd.).

3.3. Die Vorinstanz erachtete die eingeklagten Bestimmungen betreffend das Überholen (Art. 35 Abs. 2 und 3 SVG in Verbindung mit Art. 10 Abs. 1 und 2 VRV) als nicht einschlägig, da sich der Beschuldigte vor dem Einspuren nicht auf der gleichen Fahrspur wie das Taxi befunden habe (Urk. 44 S. 15). Dem ist zwar entgegenzuhalten, dass gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung weder das

Ausschwenken noch das Wiedereinbiegen eine notwendige Voraussetzung des Überholens darstellt (Urteil des Bundesgerichts 6B_231/2022 vom 1. Juni 2022, E. 3.1; BGE 142 IV 93 E. 3.2.). Relevant ist aber die Absicht. Gemäss erstelltem Sachverhalt ist davon auszugehen, dass der Beschuldigte nicht bereits bei der Kreuzung neben dem Taxi stehend beabsichtigte, Letzteres zu überholen und vor diesem einzuspuren, sondern dass er zunächst auf der Nebenfahrbahn am Taxi vorbeifuhr und sich dann entschied, vor diesem einzuspuren. Ein beabsichtigtes Überholmanöver kann dem Beschuldigten nicht angelastet werden, womit die besagten Bestimmungen betreffend das Überholen nicht zur Anwendung kommen.

3.4. Die somit vorliegend relevanten Bestimmungen gemäss Art. 31 Abs. 1 SVG, Art. 32 Abs. 1 SVG und Art. 34 Abs. 3 SVG sind mit der Vorinstanz unter den vorliegenden Umständen als elementare Verkehrsnormen anzusehen, deren Verletzung die Gefahr von Unfällen in hohem Masse begünstigen. Damit liegt eine Verletzung elementarer Verkehrsregeln vor (Urk. 44 S. 14 f.).

4.1. Zu prüfen ist daher, ob die weiteren Voraussetzungen für eine qualifiziert grobe Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 3 SVG vorliegen. Auf die diesbezüglichen theoretischen Ausführungen im angefochtenen Entscheid kann verwiesen werden (Urk. 44 S. 15 f.). Hervorzuheben ist, dass zur Erfüllung des Tatbestands neben der elementaren Verkehrsregelverletzung ein hohes Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern erforderlich ist, wobei zwischen dem Verhalten resp. der Fahrweise des Beschuldigten und dem Risiko eine Unmittelbarkeit bestehen muss. Da bereits die erhöhte abstrakte Gefahr im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG die naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung voraussetzt, ist für die Erfüllung von Art. 90 Abs. 3 SVG die besonders naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung zu verlangen. Die allgemeine Möglichkeit der Verwirklichung einer Gefahr kann in Anlehnung an Art. 90 Abs. 2 SVG nur genügen, wenn aufgrund besonderer Umstände, wie Tageszeit, Verkehrsdichte, Sichtverhältnisse usw. der Eintritt einer konkreten Gefahr oder gar einer Verletzung besonders nahe lag und es letztlich nur vom Zufall abhing, dass sich diese nicht verwirklicht hat (Urteil des BGer 6B_1188/2021 vom 14. September 2022 E. 4.3.1 m.w.H.; nicht publiziert in BGE 148 IV 456).

4.2. Die Vorinstanz erwog zutreffend, dass die in Abs. 3 von Art. 90 SVG aufgezählten Regelbeispiele (besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, waghalsiges Überholen und Teilnahme an einem nicht bewilligten Rennen) vorliegend nicht einschlägig sind (Urk. 44 S. 16). Zu klären ist, ob die vorliegenden Verkehrsregelverletzungen eine mit den Regelbeispielen vergleichbare Schwere aufweisen. Auf die im angefochtenen Entscheid aufgeführten und in der Lehre genannten Beispiele wird verwiesen (Urk. 44 S. 16 f.). Diese betreffen andere Sachverhalte. Auch die weiteren von der Vorinstanz erwähnten Entscheide des Ober- und Bundesgerichts, welche Art. 90 Abs. 3 SVG bejahen, sind nicht vergleichbar (vgl. Urk. 44 S. 17). Im einen Fall geriet der Fahrer zwar ebenfalls ins Schleudern, weil er das "Dynamische Stabilitäts Control (DSC)" entweder ganz ausgeschaltet oder den für die Rennstrecke bestimmten "M Dynamic Mode (MDM)" aktiviert hatte. Dies geschah jedoch auf der Autobahn bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 130 km/h. Jener Beschuldigte verlor ebenfalls die Herrschaft über sein Fahrzeug, traf schleudernd mit 100 km/h das Heck des neben ihm fahrenden Fahrzeugs, wodurch es zu Sach- und Personenschäden kam (Urteil des Obergerichts vom 28. Januar 2020, SB190253; Urteil des BGer 6B_405/2020 vom 7. Juli 2020). Im anderen Fall verlor der Fahrer beim Driften mit maximal 48 km/h die Herrschaft über das Fahrzeug und überfuhr in der Folge den Trottoirrand, auf welchem mindestens drei Personen abrupt zurückweichen mussten, um vom Auto nicht erfasst zu werden (Urteil des BGer 6B_1404/2019 vom 17. August 2020).

4.3. Da sich der Vorfall kurz vor Mitternacht ereignete, waren bis auf den Taxifahrer keine weiteren Verkehrsteilnehmer zugegen und das Risiko der Anwesenheit von Personen auf dem Trottoir oder im parkierten Fahrzeug ist nicht als hoch einzustufen. Auch eine konkrete Gefährdung des Taxifahrers, der auf der mittleren Spur fuhr, liess sich nicht erstellen (vgl. Ziff. III./4.4.). Der Tatbestand der qualifiziert groben Verkehrsregelverletzung setzt jedoch auch keine konkrete Gefährdung voraus, sondern bloss die besonders naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung (so auch Urk. 44 S. 18).

Zwar sind die nächtliche Uhrzeit, das geringe Verkehrsaufkommen und die guten Witterungsverhältnisse zu beachten (vgl. Urk. 40 S. 2). Jedoch befand sich der Beschuldigte mit seinem Fahrzeug in der Innenstadt zu einem Zeitpunkt, in welchem durchaus noch Passanten oder Velofahrer hätten unterwegs sein können. Tatsächlich waren gemäss dem Taxifahrer E._____ an der Örtlichkeit auch sehr schnell Leute von der Baustelle zugegen (Urk. 4/2 S. 5). Angesichts des Umstands, dass der Beschuldigte seinen 610 PS starken Mercedes an einer Kreuzung in einem ihm nicht vertrauten Fahrmodus mit Heckantrieb und eingeschränktem ESP erheblich beschleunigte und in der Folge unkontrolliert über mehrere Spuren auf das Trottoir schleuderte, ist eine besonders naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung insbesondere bezüglich des Taxifahrers aber zu bejahen (ebd.). 23:50 Uhr an einem Donnerstag Abend ist zudem keine Uhrzeit, zu welcher keinerlei Leute mehr auf der Strasse unterwegs sind. Vielmehr ist die Wahrscheinlichkeit, dass sich Personen auf dem Heimweg befinden, durchaus intakt. Auch waren Leute bei der Baustelle am Arbeiten. Der Beschuldigte führte selber aus, aus der Baustelle sei nachher ein Herr rausgelaufen, vielleicht wäre dieser dort gestanden (Prot. I S. 21). Es waren also durchaus Personen zur Unfallzeit unterwegs. Damit schuf der Beschuldigte zweifellos ein hohes Risiko eines Unfalls mit Todesopfern oder Schwerverletzten, wobei es letztlich nur zufälligen Begebenheiten – wie dass sich kein Velofahrer auf der Velospur und kein Fussgänger auf dem Trottoir befand – zu verdanken ist, dass sich das Risiko nicht verwirklichte. Der objektive Tatbestand von Art. 90 Abs. 3 SVG ist damit erfüllt.

4.4. In Bezug auf den entsprechenden subjektiven Tatbestand hielt die Vorinstanz zutreffend fest, dass bezüglich der Verletzung einer elementaren Verkehrsregel und der Risikoverwirklichung Vorsatz vorausgesetzt werde, wobei Eventualvorsatz genüge. Ein Gefährdungsvorsatz oder der Vorsatz, einen bestimmten Erfolg herbeizuführen, sei jedoch nicht erforderlich (vgl. Urk. 44 S. 18 m.w.H.). Die Vorinstanz wies weiter insbesondere darauf hin, dass gemäss Rechtsprechung für das Bejahen von Eventualvorsatz die Grösse des dem Täter bekannten Risikos der Tatbestandsverwirklichung und die Schwere der Sorgfaltspflichtverletzung relevant sind (Urk. 44 S. 18 f. m.w.H.).

Gemäss erstelltem Sachverhalt ist zwar nicht davon auszugehen, dass der Beschuldigte bereits bei der Kreuzung resp. beim Wechseln des Fahrmodus plante, vor dem Taxi rechts einzuspuren und damit abrupt einzubiegen, was der Stabilität der Fahrt bestimmt nicht dienlich war. Im Verkehr ist jedoch jederzeit mit kurzfristig auftretenden Begebenheiten wie Bremsmanöver, Fahrspurverengungen und -wechsel zu rechnen, weshalb das Fahrzeug so zu lenken ist, dass sofort adäquat reagiert werden kann. Der Beschuldigte schaltete an der Kreuzung bewusst den Fahrmodus von Allrad- auf Heckantrieb um, sodass sämtliche Antriebskraft auf die Hinterachse gelenkt wurde. Er hatte diese Antriebsart vorher noch nie ausprobiert und sich über die Auswirkungen dieses Fahrmodus, etwa auf das ESP, keine Kenntnisse verschafft. Was nachfolgend mit dem Fahrzeug passieren würde, wusste er nicht. Hingegen war ihm bewusst, dass an der Kreuzung weitere Verkehrsteilnehmer, namentlich ein Taxifahrer, unterwegs waren, und dass er sich vor einem unübersichtlichen, mehrspurigen Streckenabschnitt befand. Ein Umstellen des Fahrzeugmodus auf Heckantrieb war in jener Situation absolut sinnlos. Mit der Vorinstanz ist dabei festzuhalten, dass der Beschuldigte durch das erhebliche Beschleunigen seines Fahrzeugs, welches über 600 PS aufwies, in einem ihm nicht vertrauten Fahrmodus, in Kauf nahm, die Beherrschung über das Fahrzeug zu verlieren, in der Folge elementare Verkehrsregeln zu verletzen und die anderen Verkehrsteilnehmer dem hohen Risiko eines Unfalls mit Todesopfern oder Schwerverletzten auszusetzen (ebd.). Der Beschuldigte handelte somit eventualvorsätzlich, weshalb auch der subjektive Tatbestand des Art. 90 Abs. 3 SVG erfüllt ist.

5. Der Beschuldigte hat sich demnach der qualifiziert groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 3 SVG in Verbindung mit Art. 31 Abs. 1, Art. 32 Abs. 1 und Art. 34 Abs. 3 SVG schuldig gemacht.

V. Strafzumessung

1. Die Vorinstanz bestrafte den Beschuldigten mit 12 Monaten Freiheitsstrafe unter Anrechnung von einem Tag Haft (Urk. 44, Urteilsdispositiv-Ziff. 2). Mit der Berufung beantragt der Beschuldigte einen Freispruch, eventualiter bei einer

Verurteilung die Ausfällung einer Geldstrafe (Urk. 46 S. 2). Die Staatsanwaltschaft beantragt in ihrer Anschlussberufung die Bestrafung des Beschuldigten mit einer Freiheitsstrafe von 20 Monaten und einer Busse von Fr. 2'000.– (Urk. 51, Urk. 59 S. 1).

2. Auf die zutreffenden Ausführungen im angefochtenen Entscheid betreffend das vorliegend anwendbare Recht, den Strafraumen und die Grundsätze der Strafzumessung kann verwiesen werden (Urk. 44 S. 20 ff.). Die Vorinstanz hat insbesondere auch mit zutreffender Begründung darauf hingewiesen, dass der neue Art. 90 Abs. 3^{ter} SVG vorliegend nicht zur Anwendung gelangt (Urk. 44 S. 20), was zu übernehmen ist. Es ist von einem Strafraumen von einem bis zu vier Jahren Freiheitsstrafe auszugehen.

3. Tatkomponente

3.1. Bei der Beurteilung der objektiven Tatschwere ist zu beachten, dass der Beschuldigte innerorts an einer Kreuzung auf einen Fahrmodus umschaltete, mit welchem der Heckantrieb aktiviert wurde und das ESP nur noch eingeschränkt griff, obwohl er keine Erfahrungen mit dieser Antriebsart hatte. Dass er unter diesen Umständen erheblich beschleunigte, obwohl die Stelle unübersichtlich war und sich eine Baustelle vor ihm befand, und er in der Folge die Kontrolle über sein Fahrzeug verlor, ist zu seinen Ungunsten zu beachten. Mit der Vorinstanz ist verschuldensmindernd zu berücksichtigen, dass niemand verletzt oder konkret gefährdet wurde und dass sich das Risiko durch die nächtliche Uhrzeit, das geringe Verkehrsaufkommen und die guten Witterungsverhältnisse etwas relativiert. Immerhin war aber der Taxifahrer der Möglichkeit eines konkreten Risikos ausgesetzt. Dennoch ist es nur dem Zufall zu verdanken, dass sich kein Velofahrer auf der Velospur und kein Passant auf dem Trottoir befand (so auch die Vorinstanz, Urk. 44 S. 22).

3.2. Betreffend die subjektive Tatschwere ist zu beachten, dass der Beschuldigte einen ihm unbekannten Fahrmodus austesten wollte, geleitet von einer – wie er es selber beschrieb (Prot. I S. 19) – damals impulsiven Grundstimmung. Im Wissen um sein hochmotorisiertes Auto beschleunigte er, ohne auf den Tacho zu schauen. Letztlich war ihm egal, mit welcher Geschwindigkeit er fuhr. Er überschätzte sich

dabei massiv und handelte in erheblicher Rücksichtslosigkeit gegenüber fremden Rechtsgütern. Zu berücksichtigen ist aber auch, dass der Beschuldigte nicht beabsichtigte, sein Fahrzeug zum Driften zu bringen und andere Verkehrsteilnehmer zu gefährden (vgl. auch Urk. 44 S. 23). Durch den Eventualvorsatz relativiert sich das objektive Verschulden.

3.3. Insgesamt ist von einem noch leichten Verschulden auszugehen und die Einsatzstrafe auf 18 Monate festzusetzen (ebd.).

4. Täterkomponente

4.1. Hinsichtlich des Vorlebens und der persönlichen Verhältnisse des Beschuldigten kann auf die vorinstanzlichen Erwägungen verwiesen werden (Urk. 44 S. 23). Neu führte der Beschuldigte an der Berufungsverhandlung im Wesentlichen aus, dass ihm das Anstellungsverhältnis bei der G._____ AG per Ende Februar 2026 gekündigt worden sei und er nun versuche, mit seinem eigenen Unternehmen, der H._____ AG, Fuss zu fassen (Urk. 55 S. 3 f.). Er sei alleinstehend, unterstütze seine Eltern nach wie vor mit ca. Fr. 1'500 pro Monat, er besitze ein Haus in I._____, welches er im Juni 2026 selber beziehen werde, und eine Wohnung in J._____, er habe Schulden, aber auch Guthaben aus Darlehen (Urk. 55 S. 4 f.). Die dargelegten Verhältnisse wirken sich strafzumessungsneutral aus, ebenso die Vorstrafenlosigkeit (Urk. 54).

4.2. Der Beschuldigte absolvierte im Frühjahr 2022 ein Lernprogramm für risikobereite Verkehrsteilnehmende bei den Bewährungs- und Vollzugsdiensten (Urk. 14), womit er eine gewisse Einsicht manifestierte. Zu beachten ist jedoch, dass er am 11. Oktober 2024 die zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h um 19 km/h überschritt, wofür er vom Strassenverkehrsamt des Kantons Aargau vom Verfügung vom 27. Februar 2025 verwarnt wurde (Urk. 60). Das Nachtatverhalten ist daher nur minim, durch Reduktion der Einsatzstrafe um einen Monat, strafmindernd zu berücksichtigen.

4.3. Die Umstände des überlangen Verfahrens wurden durch die Vorinstanz zutreffend dargelegt und gewürdigt (Urk. 44 S. 24). Aufgrund der Verletzung des

Beschleunigungsgebots ist die Einsatzstrafe nochmals um drei Monate zu reduzieren.

5. Aufgrund des oben Ausgeführten resultiert eine Freiheitsstrafe von 14 Monaten.

6. Die erstandene Untersuchungshaft vom 15. Oktober 2021 von 01:20 bis 18:00 Uhr (Urk. 13/1+5) ist mit einem Tag auf die Freiheitsstrafe anzurechnen.

7. Die Staatsanwaltschaft fordert die Ausfällung einer Verbindungsbusse in der Höhe von Fr. 2'000.–. Die Vorinstanz hat von der Ausfällung einer Verbindungsbusse abgesehen (Urk. 44 S. 25 E. V./3.). Die Verbindungsbusse ist dafür vorgesehen, dass bei Aussprechen einer bedingten Geldstrafe diese Sanktion aus Gründen der Strafprävention in Anwendung von Art. 42 Abs. 4 StGB mit einer Busse nach Art. 106 StGB verbunden werden kann. Vorliegend ist eine mehrmonatige Freiheitsstrafe auszusprechen. Die Ausfällung einer Verbindungsbusse ist vorliegend nicht angezeigt.

VI. Vollzug

1. Die Vorinstanz hat die Voraussetzungen für die Gewährung des bedingten Vollzugs zutreffend dargelegt (Urk. 44 S. 25), worauf verwiesen wird.

2. Der Beschuldigte ist nicht vorbestraft und hat sich seit der vorliegend zu beurteilenden Tat wohl verhalten. Es ist davon auszugehen, dass ihn das Strafverfahren genügend beeindruckt und ihm die volle Tragweite seines Fehlverhaltens aufgezeigt hat, um sich in Zukunft gesetzeskonform zu verhalten. Folglich ist der Vollzug der Freiheitsstrafe von 14 Monaten aufzuschieben unter Ansetzung einer Probezeit von zwei Jahren.

VII. Kosten- und Entschädigungsfolgen

1. Erstinstanzliches Verfahren

Die erstinstanzliche Kostenaufgabe (Urteilsdispositiv-Ziff. 7 und 8) ist ausgangsgemäss zu bestätigen.

2. Berufungsverfahren

2.1. Die Gerichtsgebühr ist praxisgemäss auf Fr. 3'600.– festzusetzen (Art. 424 Abs. 1 StPO in Verbindung mit § 16 Abs. 1 und § 14 der Gebührenverordnung des Obergerichts).

2.2. Im Berufungsverfahren werden die Kosten nach Obsiegen und Unterliegen auferlegt (Art. 428 Abs. 1 Satz 1 StPO). Der Beschuldigte unterliegt mit seinen Anträgen vollständig, die Staatsanwaltschaft teilweise. Die Kosten des Berufungsverfahrens sind dem Beschuldigten deshalb zu Dreivierteln aufzuerlegen und zu einem Viertel auf die Gerichtskasse zu nehmen. Die Kosten der amtlichen Verteidigung sind zu Dreivierteln einstweilen und zur einem Viertel definitiv auf die Gerichtskasse zu nehmen. Das Nachforderungsrecht des Staats bleibt im Umfang von Dreivierteln vorbehalten (Art. 426 Abs. 1 StPO i.V.m. Art. 135 Abs. 4 StPO).

2.3. Das vom amtlichen Verteidiger, Rechtsanwalt lic. iur. X.____, für seine Aufwendungen und Barauslagen geltend gemachte Honorar in der Höhe von Fr. 4'371.75 (Urk. 58) steht im Einklang mit den Ansätzen der Anwaltsgebührenverordnung und erweist sich grundsätzlich als angemessen, mit Ausnahme der geschätzten Zeit für die Urteilsbesprechung. Rechtsanwalt lic. iur. X.____ ist daher pauschal mit Fr. 4'200.– (inkl. MwSt.) aus der Gerichtskasse zu entschädigen.

Es wird beschlossen:

1. Es wird festgestellt, dass das Urteil des Bezirksgerichts Zürich, 7. Abteilung, vom 14. März 2025 wie folgt in Rechtskraft erwachsen ist:

"Es wird erkannt:

1.-3. [...]

4. Die folgenden, unter der Polis-Geschäfts-Nr. 81287914 sichergestellten Gegenstände werden dem Beschuldigten nach Eintritt der Rechtskraft dieses Urteils auf erstes Verlangen herausgegeben:

- Airbag-Steuergerät Continental Serie-Nr. 1 (Asservat-Nr. A019'040'643);
- Infotainmentsystem Hermes mit Navigationssystem Serie-Nr. 2 (Asservat-Nr. A019'040'983).

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

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

Fr.	4'500.–	; die weiteren Kosten betragen:
Fr.	5'000.–	Gebühr für das Vorverfahren;
Fr.	1'322.05	Auswertung Blut-Urinprobe;
Fr.	2'100.–	Unfallplan und FotoDok;
Fr.	5'735.–	Abschlepp- und Lagerkosten Fahrzeug;
Fr.	360.–	Ausbau Datenträger Fahrzeug;
Fr.	1'570.80	Auswertung Continental;
Fr.	72.80	Zollgebühren;
Fr.	12'500.–	amtliche Verteidigung
 - 7.-8. [...]
 9. (Mitteilungen)
 10. (Rechtsmittel)"
2. Mündliche Eröffnung und schriftliche Mitteilung mit nachfolgendem Urteil.

Es wird erkannt:

1. Der Beschuldigte A._____ ist schuldig der qualifiziert groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 3 SVG in Verbindung mit Art. 31 Abs. 1, Art. 32 Abs. 1 und Art. 34 Abs. 3 SVG.

2. Der Beschuldigte wird bestraft mit 14 Monaten Freiheitsstrafe, wovon 1 Tag durch Haft erstanden ist.
3. Der Vollzug der Freiheitsstrafe wird aufgeschoben und die Probezeit auf 2 Jahre festgesetzt.
4. Die erstinstanzliche Kostenaufgabe (Urteilsdispositiv-Ziff. 7 und 8) wird bestätigt.
5. Die zweitinstanzliche Gerichtsgebühr wird festgesetzt auf:
Fr. 3'600.00 ; die weiteren Kosten betragen:
Fr. 4'200.00 amtliche Verteidigung (inkl. 8,1% MwSt.)
6. Die Kosten des Berufungsverfahrens, mit Ausnahme der Kosten der amtlichen Verteidigung, werden zu Dreivierteln dem Beschuldigten auferlegt und zu einem Viertel auf die Gerichtskasse genommen. Die Kosten der amtlichen Verteidigung werden zu Dreivierteln einstweilen und zu einem Viertel definitiv auf die Gerichtskasse genommen. Die Rückzahlungspflicht des Beschuldigten bleibt gemäss Art. 135 Abs. 4 StPO vorbehalten.
7. 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)sowie in vollständiger Ausfertigung an
 - die amtliche Verteidigung im Doppel für sich und zuhanden des Beschuldigten
 - die Staatsanwaltschaft Limmattal/Albisund nach unbenütztem Ablauf der Rechtsmittelfrist bzw. Erledigung allfälliger Rechtsmittel an
 - die Vorinstanz
 - das Migrationsamt des Kantons Zürich
 - das Strassenverkehrsamt des Kantons St. Gallen, Abteilung Administrativmassnahmen (PIN ...)
 - die Koordinationsstelle VOSTRA/DNA mit Formular A

- die Koordinationsstelle VOSTRA/DNA mit dem Formular "Löschung des DNA-Profiles und Vernichtung des ED-Materials".
8. 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 gemäss Art. 35 und 35a BGerR zuständigen strafrechtlichen Abteilung des Bundesgerichts (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
I. Strafkammer

Zürich, 11. März 2026

Die Präsidentin:

Die Gerichtsschreiberin:

Dr. iur. E. Borla

lic. iur. S. Kümin