

HRRS-Nummer: HRRS 2021 Nr. 345

Bearbeiter: Karsten Gaede/Marc-Philipp Bittner

Zitiervorschlag: HRRS 2021 Nr. 345, Rn. X

BGH 4 StR 266/20 - Beschluss vom 18. Februar 2021 (LG Kleve)

Mord (Abgrenzung zwischen bewusster Fahrlässigkeit und bedingtem Tötungsvorsatz durch wertende Gesamtschau; verbotenes Kraftfahrzeugrennen).

§ 211 StGB; § 15 StGB

Leitsätze des Bearbeiters

1 Bedingter Tötungsvorsatz ist gegeben, wenn der Täter den Tod als mögliche, nicht ganz fernliegende Folge seines Handelns erkennt (Wissenselement) und dies billigt oder sich um des erstrebten Zieles Willen zumindest mit dem Eintritt des Todes eines anderen Menschen abfindet, mag ihm der Erfolgseintritt auch gleichgültig oder an sich unerwünscht sein (Willenselement). Bewusste Fahrlässigkeit liegt dagegen vor, wenn der Täter mit der als möglich erkannten Tatbestandsverwirklichung nicht einverstanden ist und er ernsthaft und nicht nur vage darauf vertraut, der tatbestandliche Erfolg werde nicht eintreten.

2. Ob der Täter nach diesen rechtlichen Maßstäben bedingt vorsätzlich gehandelt hat, ist in Bezug auf beide Vorsatzelemente in jedem Einzelfall umfassend zu prüfen und gegebenenfalls durch tatsächliche Feststellungen zu belegen. Die Prüfung, ob Vorsatz oder bewusste Fahrlässigkeit vorliegt, erfordert eine Gesamtschau aller objektiven und subjektiven Umstände, wobei es vor allem bei der Würdigung des voluntativen Vorsatzelements regelmäßig erforderlich ist, dass sich das Tatgericht mit der Persönlichkeit des Täters auseinandersetzt und dessen psychische Verfassung bei der Tatbegehung, seine Motivlage und die für das Tatgeschehen bedeutsamen Umstände ? insbesondere die konkrete Angriffsweise ? mit in Betracht zieht. Im Rahmen der vorzunehmenden Gesamtschau stellt die auf der Grundlage der dem Täter bekannten Umstände zu bestimmende objektive Gefährlichkeit der Tathandlung einen wesentlichen Indikator sowohl für das kognitive als auch für das voluntative Vorsatzelement dar.

Entscheidungstenor

1. Auf die Revision des Angeklagten wird das Urteil des Landgerichts Kleve vom 17. Februar 2020, soweit es ihn betrifft, mit den Feststellungen aufgehoben.

2. Die Sache wird zu neuer Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Rechtsmittels, an eine andere Strafkammer des Landgerichts zurückverwiesen.

Gründe

Das Landgericht hat den Angeklagten wegen Mordes in Tateinheit mit verbotenen Kraftfahrzeugrennen mit Todesfolge zu lebenslanger Freiheitsstrafe verurteilt. Zudem hat es die Verwaltungsbehörde angewiesen, ihm vor Ablauf von fünf Jahren keine Fahrerlaubnis zu erteilen. Gegen dieses Urteil wendet sich der Angeklagte mit seiner auf die Rüge der Verletzung sachlichen Rechts gestützten Revision. 1

Das Rechtsmittel hat Erfolg. 2

I.

Nach den Feststellungen verabredete sich der Angeklagte am Ostermontag des Jahres 2019 mit dem Mitangeklagten zu einem Kraftfahrzeugrennen im Stadtgebiet von Moers. Während dem Angeklagten der von seiner Familie geleaste Pkw Mercedes AMG E63 S mit 612 PS zur Verfügung stand, nutzte der Mitangeklagte an diesem Tag den eine Motorleistung von 528 PS aufweisenden Pkw Jaguar Range Rover Sport eines Bekannten. 3

Nachdem sich beide Kontrahenten um 21.50 Uhr getroffen hatten, befuhren der Mitangeklagte und der ihm nachfolgende Angeklagte mit zunächst angepasster Geschwindigkeit die durch ein Wohngebiet führende Bismarckstraße, die in diesem Bereich nahezu geradlinig verläuft und über jeweils eine Fahrspur in jede Fahrtrichtung verfügt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist auf 50 km/h beschränkt. Von beiden Seiten münden Straßen in die vorfahrtsberechtigten, bei Dunkelheit durch Straßenlaternen beleuchteten Bismarckstraße ein. 4

Nach dem Passieren eines von der späteren Unfallstelle ca. 226 Meter entfernten Bahnübergangs lenkte der Angeklagte sein Fahrzeug ? wie mit dem Mitangeklagten zuvor vereinbart ? auf die Gegenfahrspur und beschleunigte maximal. In Umsetzung der Rennabrede beschleunigte auch der Mitangeklagte das von ihm gesteuerte Fahrzeug jedenfalls über einige Zeit mit Vollgas bis zu einer Geschwindigkeit von mindestens 92 km/h. Der Angeklagte erreichte etwa 101 Meter vor der Unfallstelle eine Geschwindigkeit von 157 km/h. In diesem Moment nahm er wahr, dass die Geschädigte mit ihrem Pkw Citroën Saxo aus seiner Sicht von links aus einer Seitenstraße kommend in Fahrtrichtung des Angeklagten auf die vorfahrtsberechtigten Bismarckstraße einbog, wobei sie nicht ausschließbar ihr Fahrzeug zuvor trotz des für sie geltenden Stoppschildes weder an der Halte- noch an der Sichtlinie bis zum Stillstand abgebremst hatte. Um einen Zusammenstoß zu vermeiden, begann der Angeklagte, der sich weiterhin auf der Gegenfahrspur befand, ausgehend von einer Geschwindigkeit von inzwischen 167 km/h zu bremsen. Zudem lenkte er sein Fahrzeug zunächst leicht nach rechts zurück auf seine Fahrspur und anschließend, da die Geschädigte bereits ungefähr bis zur Mittellinie in die Bismarckstraße eingebogen war, wieder nach links in Richtung der Gegenfahrspur. Mit einer Geschwindigkeit von 105 km/h prallte der vom Angeklagten gesteuerte Pkw Mercedes mit der rechten Vorderseite auf den Heckbereich des Fahrzeugs der Geschädigten, das durch die Kollision massiv verformt wurde. Infolge des Zusammenstoßes erlitt die Geschädigte schwerste Verletzungen, an denen sie im Krankenhaus verstarb.

Zur subjektiven Tatseite hat das Landgericht folgende Feststellungen getroffen:

Als der Angeklagte zu Beginn des Rennens sein Fahrzeug auf die Gegenfahrspur lenkte und maximal beschleunigte, hielt er das plötzliche Auftauchen anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere von Pkws aus den Seitenstraßen, für möglich. Er wusste, dass er durch die Maximalbeschleunigung des Fahrzeugs in Sekundenbruchteilen Geschwindigkeiten erreichen würde, die ein rechtzeitiges eigenes Abbremsen vor ihm in die Quere kommenden Fahrzeugen, Personen oder Gegenständen auf der Fahrbahn unmöglich machen und ein eigenes Ausweichen ausschließen oder jedenfalls nicht kalkulierbar erschweren würden. Dabei war ihm bewusst, dass zu dieser Uhrzeit noch mit Anliegerverkehr oder anderen Verkehrsteilnehmern zu rechnen war, die ihrerseits nicht von derartigen Geschwindigkeiten und einem längeren Befahren der Gegenfahrbahn durch andere Fahrzeuge ausgingen und sich hierauf auch nicht ohne Weiteres ? zumal bei den durch die Dunkelheit eingeschränkten Sichtmöglichkeiten und daher erschwerten Geschwindigkeitsabschätzungen ? einstellen konnten. Dass bei seiner Fahrweise das von ihm gelenkte Fahrzeug eine nicht vorhersehbare Anzahl von Menschen töten könnte, nahm er billigend in Kauf, weil er mit dem teuren und leistungsstarken Fahrzeug vor seinen Freunden angeben und das dazu verabredete Rennen durchführen und gewinnen wollte.

II.

Die Verurteilung des Angeklagten wegen tateinheitlich begangenen Mordes hat keinen Bestand. Denn die Beweiserwägungen, mit denen das Landgericht einen bedingten Tötungsvorsatz bejaht hat, halten unter Berücksichtigung des eingeschränkten revisionsgerichtlichen Prüfungsmaßstabs (vgl. BGH, Urteile vom 1. März 2018 ? 4 StR 399/17, BGHSt 63, 88, 93; vom 5. Dezember 2017 ? 1 StR 416/17, NSTz 2018, 206, 207; vom 27. Juli 2017 ? 3 StR 172/17, NSTz 2018, 37, 38 f.) einer rechtlichen Überprüfung nicht stand.

a) Bedingter Tötungsvorsatz ist gegeben, wenn der Täter den Tod als mögliche, nicht ganz fernliegende Folge seines Handelns erkennt (Wissenselement) und dies billigend oder sich um des erstrebten Zieles Willen zumindest mit dem Eintritt des Todes eines anderen Menschen abfindet, mag ihm der Erfolgseintritt auch gleichgültig oder an sich unerwünscht sein (Willenselement). Bewusste Fahrlässigkeit liegt dagegen vor, wenn der Täter mit der als möglich erkannten Tatbestandsverwirklichung nicht einverstanden ist und er ernsthaft und nicht nur vage darauf vertraut, der tatbestandliche Erfolg werde nicht eintreten (st. Rspr.; vgl. nur BGH, Urteile vom 18. Juni 2020 ? 4 StR 482/19, NJW 2020, 2900 Rn. 22; vom 1. März 2018 ? 4 StR 399/17, BGHSt 63, 88, 93).

Ob der Täter nach diesen rechtlichen Maßstäben bedingt vorsätzlich gehandelt hat, ist in Bezug auf beide Vorsatzelemente in jedem Einzelfall umfassend zu prüfen und gegebenenfalls durch tatsächliche Feststellungen zu belegen. Die Prüfung, ob Vorsatz oder bewusste Fahrlässigkeit vorliegt, erfordert eine Gesamtschau aller objektiven und subjektiven Umstände, wobei es vor allem bei der Würdigung des voluntativen Vorsatzelements regelmäßig erforderlich ist, dass sich das Tatgericht mit der Persönlichkeit des Täters auseinandersetzt und dessen psychische Verfassung bei der Tatbegehung, seine Motivlage und die für das Tatgeschehen bedeutsamen Umstände ? insbesondere die konkrete Angriffsweise ? mit in Betracht zieht. Im Rahmen der vorzunehmenden Gesamtschau stellt die auf der Grundlage der dem Täter bekannten Umstände zu bestimmende objektive Gefährlichkeit der Tathandlung einen wesentlichen Indikator sowohl für das kognitive als auch für das voluntative Vorsatzelement dar (st. Rspr.; vgl. nur BGH, Urteile vom 18. Juni 2020 ? 4 StR 482/19, aaO Rn. 23; vom 1. März 2018 ? 4 StR 399/17, aaO, S. 93 f.; vom 22. März 2012 ? 4 StR 558/11, BGHSt 57, 183, 186 f.; Beschluss vom 25. März 2020 ? 4 StR 388/19 Rn. 8).

b) Diesen Anforderungen werden die Ausführungen des Landgerichts im angefochtenen Urteil zum voluntativen Element eines bedingten Tötungsvorsatzes nicht in jeder Hinsicht gerecht. Denn die insoweit vorgenommene

Gesamtwürdigung erweist sich als lückenhaft, weil sie die subjektive Einschätzung der Gefährlichkeit der Tathandlung durch den Angeklagten nur unvollständig in den Blick nimmt.

Die Strafkammer ist im Rahmen ihrer Erwägungen zum Wissenselement des bedingten Vorsatzes davon ausgegangen, dass der Angeklagte erkannte, dass andere auf die Bismarckstraße einfahrende Verkehrsteilnehmer nicht mit einem Befahren der Gegenfahrspur mit massiv überhöhter Geschwindigkeit rechneten und deshalb möglicherweise die Verkehrssituation nicht zutreffend würden einschätzen können. Wenn sich der Angeklagte insoweit der Möglichkeit von Fehleinschätzungen anderer Verkehrsteilnehmer bewusst war, bedeutet dies aber zugleich, dass er davon ausging, der wartepflichtige Querverkehr werde grundsätzlich, wenn auch eingeschränkt, in der Lage sein, das äußerst riskante Fahrverhalten des Angeklagten und seines Kontrahenten zu erkennen und sich auf die hieraus ergebende Gefahrenlage einzustellen. Das Risiko eines Zusammenstoßes mit einfahrenden Fahrzeugen war aus Sicht des Angeklagten daher ? entgegen einer Formulierung im angefochtenen Urteil ? nicht allein vom Zufall, sondern gerade auch vom Ausbleiben eines für möglich erachteten kollisionsvermeidenden Verhaltens der anderen Verkehrsteilnehmer abhängig. Dieses für die subjektive Einschätzung der Gefährlichkeit der Tathandlung maßgebliche Vorstellungsbild des Angeklagten hätte von der Strafkammer als ein möglicher tatsächlicher Anknüpfungspunkt für ein vorsatzausschließendes Vertrauen des Angeklagten auf das Ausbleiben eines Zusammenstoßes in die gebotene einzelfallbezogene Gesamtbetrachtung zur Prüfung des voluntativen Vorsatzelements miteinbezogen werden müssen. Dies gilt umso mehr, als der Angeklagte in seiner Einlassung ausdrücklich vorgebracht hat, unter anderem wegen der weit einsehbaren Bismarckstraße als Vorfahrtsstraße darauf vertraut zu haben, dass es zu keinem Unfall komme. Auf diesen Teil der Einlassung des Angeklagten ist das Landgericht bei seinen beweismäßigenden Ausführungen im angefochtenen Urteil nicht mehr zurückgekommen.

c) Die Verurteilung wegen Mordes kann daher nicht bestehen bleiben. Da sich die Aufhebung wegen des tateinheitlichen Zusammentreffens auch auf den an sich rechtsfehlerfreien Schuldspruch wegen verbotenen Kraftfahrzeugrennens mit Todesfolge nach § 315d Abs. 5, Abs. 2 und Abs. 1 Nr. 2 StGB erstreckt, bedarf die Sache insgesamt neuer tatrichterlicher Verhandlung und Entscheidung.