

Kristina Bautze

Am Limit

Anmerkungen nach dem „Raser-Urteil“ des Bundesgerichtshofes vom
1. März 2018 (Berliner Fall)

I. Einführung

Das Landgericht Berlin (LG) hat im Februar 2017¹ erstmals in Deutschland zwei sog. „Raser“ *nicht* wegen fahrlässiger Tötung eines anderen Verkehrsteilnehmers,² sondern wegen bedingt vorsätzlichen Mordes³ zu lebenslangen Freiheitsstrafen verurteilt.

Bereits das entsprechende Ermittlungsverfahren, erst recht aber das Urteil des LG haben hohe Wellen in den Medien geschlagen⁴ und auch innerhalb der Rechtswissenschaft eine ungewöhnlich lebhafte und kontroverse Debatte ausgelöst.⁵ Die hat nun neuen Auftrieb erhalten, weil der Bundesgerichtshof (BGH) das Urteil des LG Berlin am 1.3.2018 aufgehoben und die Sache zur erneuten Verhandlung und Entscheidung durch eine andere Strafkammer zurückverwiesen hat.⁶

Im Mittelpunkt der Debatte steht die Frage, ob „Raser“ bzw. diejenigen unter ihnen, die Verkehrsunfälle mit Todesfolge verursachen, mit bedingtem Tötungsvorsatz oder fahrlässig handeln.

In einer der vielen juristischen Kommentierungen zum o.g. Urteil des Landgerichts Berlin heißt es dazu, der vorliegende Fall zeige – wieder einmal –, wie schwierig die Abgrenzung, „wie dünn und undeutlich“⁷ die Grenzlinie zwischen bedingtem Vorsatz und Fahrlässigkeit doch sei.

Es mag wohl sein, dass die entsprechende Grenzziehung tatsächlich in bestimmten Einzelfällen schwierig ist;⁸ man kann sich jedoch des Eindrucks nicht erwehren, dass es weniger eine Konsequenz dieser „Schwäche“ ist, dass die vorliegende Debatte für juristische Verhältnisse ungewöhnlich aufgeregter geführt wird, sondern dass es vielmehr die Tat-

1 LG Berlin, U.v. 27.2.2017 – (535 Ks) 251 Js 52/16 (8/16) –, juris (Langtext).

2 Vgl. „Fallvergleichung“, ebd., Rdnr. 207 ff.

3 In Tateinheit mit gefährlicher Körperverletzung und vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs.

4 Vgl. stellvertretend: Gericht verurteilt erstmals Raser wegen Mordes, Zeit-online v. 27.2.2017, <https://www.zeit.de/gesellschaft/zeitgeschehen/2017-02/berlin-illegales-autorennen-fahrer-urteil>.

5 Vgl. Walter, Der vermeintliche Tötungsvorsatz von „Rasern“, NJW 2017, 1350 ff.; Preuß, Tötung infolge eines illegalen Autorennens als Mord?, NZV 2017, 303 ff.; Kubiciel/Hoven, Die Strafbarkeit illegaler Autorennen, NStZ 2017, 439 ff.

6 BGH, U.v. 1.3.2018 – 4 StR 399/17 –, juris (Langtext).

7 So etwa Kubiciel/Hoven (Fn. 5), 439.

8 Übersicht bei Fischer, Strafgesetzbuch und Nebengesetze, 64. Auflage, München 2017, Rdnr. 9 zu § 15.

sache ist, dass so gut wie jede(r) – Juristen, juristisch interessierte Laien, Verkehrspsychologen – seinen „Erfahrungssatz“,⁹ seine „Theorie“ dazu hat, wie Raser ticken. Und solche Theorien erhalten dann besonderen Auftrieb, wenn sich die Angeklagten – wie im vorliegenden Fall – nicht zur Sache einlassen, was natürlich ihr Recht ist. Auch das Landgericht Berlin hatte eine Theorie – selbstredend fallbezogen –, die der BGH nur leider nicht durchgängig stimmig fand.

Bevor auf die Gründe des LG und des BGH aber näher angegangen wird, ist es erforderlich, das Tatgeschehen in Berlin kurz zu schildern. Auch sei noch einmal daran erinnert: Bedingter Vorsatz liegt vor, wenn der Täter den als möglich erkannten Erfolg seiner Tat billigt, sich damit abfindet, ihm ggf. gleichgültig gegenüber steht („na wenn schon“). Fahrlässig handelt hingegen, wer mit dem Erfolg seiner Tat nicht einverstanden ist, ernsthaft darauf vertraut, dass er nicht eintreten werde („es wird schon gutgehen“).¹⁰

II. Tatgeschehen in Berlin

Am frühen Morgen des 1.2.2016 um ca. 0.30 befuhren die beiden Angeklagten den Kurfürstendamm in Berlin von Halensee kommend in Richtung Wittenbergplatz, der eine, H, mit einem Audi S 6 Quattro und 225 PS, der andere, N, und eine Beifahrerin, mit einem Mercedes CLA AMG und 380 PS. Beide Angeklagten kamen an der roten Ampel der Kreuzung Adenauerplatz nebeneinander zum Stehen. Mittels Gesten bei herunter gelassenen Scheiben und Aufheulen der Motoren verständigten sich beide spontan zu einem Rennen. Nach einer Bekräftigung der Verabredung in Höhe einer Bushaltestelle kurz hinter dem Adenauerplatz raste H los. N hielt zunächst noch an zwei roten Ampeln an, nahm dann aber die Verfolgung auf und hatte H an der Kreuzung Uhlandstraße eingeholt. Von hier aus rasten beide Angeklagten mit Geschwindigkeiten von bereits deutlich über 100 km/h in Richtung Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche. In der Rechtskurve vor der Kirche fuhren sie mit Grenzgeschwindigkeit.¹¹

Auf der Höhe Tauentzien/Nürnberger Straße fuhren N auf der linken Spur mit 139-149 km/h und H auf der rechten Spur mit 160-170 km/h bei roter Ampel in den Kreuzungsbereich ein. Ein von links kommender Jeep wurde von dem Audi des H auf der Fahrerseite praktisch durchstoßen und ca. 60 m in Richtung Wittenbergplatz durch die Luft geschleudert. Der Audi kollidierte sodann mit dem Mercedes des N, prallte gegen den Grabstein des Hochbeetes und wurde ebenfalls in die Luft geschleudert. Dem Mercedes des N erging es ähnlich.

Der Fahrer des Jeep erlag noch am Unfallort seinen schweren Verletzungen, N's Beifahrerin erlitt u.a. eine Lungenkontusion und eine Kopfplatzwunde, N selbst und auch H trugen nur leichte bzw. oberflächliche Verletzungen davon.

Eine Zeugin am Unfallort bekundete, sie habe gedacht, es handele sich um einen Bombenanschlag. Ein Polizeibeamter vor Ort gab an, das Ganze habe wie ein Schlachtfeld ausgesehen.

9 So die Formulierung des BGH (Fn. 6), Rdnr. 23.

10 Vgl. Fn. 8.

11 Unter Kurvengrenzgeschwindigkeit versteht man die Geschwindigkeit, die eingehalten werden muss, damit man dem Kurvenradius gerade noch folgen kann; bei Überschreitung „fliegt“ man aus der Kurve hinaus.

Auf ihrer Fahrt vom Adenauerplatz bis zum Unfallort passierten die Angeklagten auf einer Länge von 2,5 Kilometern insgesamt 11, zum Teil rote Ampeln.

III. Urteil des Landgerichts Berlin

Die große Strafkammer attestierte beiden Angeklagten gemeinschaftlichen bedingten Tötungsvorsatz mit im Wesentlichen folgenden Argumenten:

Bei objektiv äußerst gefährlichen Gewalthandlungen – „anschauliche konkrete Lebensgefährlichkeit“¹² – wie im vorliegenden Fall – Fahren mit weit über 100 km/h im belebten innerstädtischen Bereich um 0.30 Uhr – läge es nahe anzunehmen, dass derjenige Täter, der um die Gefährlichkeit seines Handelns wisse und dennoch in seinem Tun fort-fahre, den Tod anderer Menschen billigend in Kauf nehme.

Als Motiv für das hochrisikoreiche Handeln der Angeklagten nennt das LG Gewinnstreben: Beiden Angeklagten sei es um das Gewinnen des Rennens gegangen – „klares Streben nach Gewinn“ –¹³ die Konsequenzen seien ihnen gleichgültig gewesen.¹⁴

Den Einwand der Verteidigung, „Raser“ blendeten die Risiken ihrer Handlungsweise aus, verwirft die Strafkammer: „Auch [...] der an einem Rennen Teilnehmende bleibt eine Person, die ihren Verstand benutzen kann [...] und die weiß und erkennen kann, dass ein höchstgefährlicher Fahrstil geeignet ist, den Tod und die Verletzung anderer Menschen zu verursachen. Raserei stellt keine seelische Krankheit dar.“¹⁵

Auch die dem H nach der verkehrspsychologischen Untersuchung attestierte „narzistische Selbstüberhöhungstendenz“ mit der Folge, dass er sein Fahrkönnen massiv über-schätzt habe, stehe – so das LG – der Annahme bedingten Tötungsvorsatzes nicht entgegen, weil der Angeklagte die entsprechenden Angaben lediglich zu seinem sonstigen Fahrstil gemacht habe: „Insofern fehlt es (dem Gutachten, Verf.) an einem Abgleich des Vorstellungsbildes des Angeklagten, seines Handlungsvermögens und seiner ihm attestierten Selbstüberschätzung im Verhältnis zu den objektiven Gegebenheiten des konkreten Falles [...].“¹⁶

Bezüglich einer möglichen Eigengefährdung, stellt das Landgericht fest, die Täter hätten sich in ihren großen schweren Wagen sicher gefühlt.¹⁷

Schließlich wird dem Einwand, die Täter hätten die Zerstörung ihres „Heiligtums Auto“ doch wohl kaum willentlich herbeiführen wollen, mit der Feststellung begegnet, dass mögliche Gedanken in diese Richtung im Adrenalinrausch des Rennens untergegangen seien.¹⁸

12 LG Berlin (Fn. 1), Rdnr. 202.

13 Ebd., Rdnr. 240.

14 Ebd., Rdnr. 234.

15 Ebd., Rdnr. 215.

16 Ebd., Rdnr. 239.

17 Ebd., Rdnr. 244.

18 Ebd., Rdnr. 245.

IV. Urteil des BGH

Der BGH¹⁹ hat im Hinblick auf die hier thematisierte Abgrenzung – bedingter Vorsatz oder Fahrlässigkeit – zunächst gerügt,²⁰ dass die Strafkammer sich *mit dem „vorsatzkritischen Gesichtspunkt“ der Eigengefährdung der Angeklagten nicht in rechtlich tragfähiger Weise auseinander gesetzt habe*.²¹ Eine Eigengefährdung könne, wenn sie denn vom Täter realisiert werde, dafür sprechen, dass er – weil man davon ausgeht, dass er sich ja nicht selbst gefährden will –, auf einen guten Ausgang des Tatgeschehens vertraut²² und mithin nicht bedingt vorsätzlich gehandelt habe.

Bemerkenswert an dieser Argumentation ist, dass der BGH hier genau das tut, was er wenig später dem LG Berlin anlastet, nämlich einen „Erfahrungssatz“²³ anwenden, dessen Inhalt aber mindestens als problematisch bezeichnet werden muss: Aus der Tatsache, dass ein Täter sich selbst gefährdet fühlt, muss keineswegs geschlossen werden, dass er das *nicht will* (und somit wohl auf einen guten Ausgang vertraut haben muss). Ebenso wahrscheinlich ist, dass er die Gefahr gerade sucht – „thrill“ – und demzufolge einen negativen Ausgang des Tatgeschehens auch billigend in Kauf nimmt.

Der nicht existente „Erfahrungssatz“,²⁴ dessen Anwendung durch das LG der BGH sodann rügt, hat den Inhalt, dass ein bestimmter Typ Autofahrer sich in einem bestimmten Typ Kraftfahrzeug grundsätzlich sicher fühle. Die Angeklagten hätten sich in ihren großen schweren Autos sicher gefühlt.²⁵

Diese Rüge kann in mehrfacher Hinsicht nicht nachvollzogen werden. Zum einen hat das LG Berlin sich in seiner diesbezüglichen Feststellung nicht nur auf die Anwendung dieses „Erfahrungssatzes“ beschränkt, sondern auch auf die Aussage des Angeklagten H gegenüber der Verkehrspychologin bezogen, dass er sich in seinem Auto sicher fühle.²⁶

Zum anderen wäre der Einwand viel naheliegender gewesen, dass ein solcher „Erfahrungssatz“ überhaupt keine Schlussfolgerungen in Bezug auf die Schuld der Täter im vorliegenden Fall erlaubt. Dass ein Täter sich „allgemein“ in seinem Auto sicher fühlt, bedeutet weder, dass er sich auch unter den hochriskanten Gegebenheiten des vorliegenden Falles sicher gefühlt hat. Und selbst wenn er das getan hätte, folgt daraus nicht, dass er den Tod anderer Verkehrsteilnehmer billigend in Kauf nimmt. Denn ein solches Sicherheitsgefühl wäre trügerisch und würde – worauf das verkehrspychologische Gutachten zu Recht verweist²⁷ – auf „Selbstüberhöhungstendenzen“ und damit nicht auf bedingten Vorsatz hinweisen.

Schließlich rügt der BGH, dass das Landgericht einerseits die Angeklagten auch wegen vorsätzlich begangener gefährlicher Körperverletzung an der Beifahrerin des N verurteilt, zum anderen aber festgestellt habe, die Angeklagten hätten sich in ihren Autos sicher gefühlt. Insoweit – dem ist zuzustimmen – ist das angefochtene Urteil nicht stim-

19 BGH (Fn. 6).

20 Der BGH hat auch Rügen in Bezug auf den Zeitpunkt der Vorsatzbildung und die mittäterschaftliche Begehungsweise angebracht, die hier wegen mangelnden Themenbezuges außen vor bleiben.

21 BGH (Fn. 6), Rdnr. 20.

22 Ebd., Rdnr. 21.

23 Ebd., Rdnr. 23.

24 Ebd..

25 Siehe oben, IV. (bei Fn. 17).

26 Urteil des LG (Fn. 1), Rdnr. 243.

27 Ebd., Rdnr. 239.

mig, denn wenn der Angeklagte N sich in seinem Mercedes tatsächlich sicher gefühlt haben sollte, müsste sich dieses Gefühl eigentlich auch auf seine Beifahrerin erstreckt haben.

V. Resümee

Vielfältige Probleme, die sich unter dem Stichwort „Aussagepsychologie“²⁸ zusammenfassen lassen, erschweren die Beweiswürdigung schon in Fällen, in denen die Täter sich zu ihren konkreten Tatmotiven äußern. Komplizierter ist die Ermittlung der Schuld indes in Fällen wie dem vorliegenden, in denen sie schweigen. Hier bleibt den zur Entscheidung berufenen Richterinnen und Richtern nichts anderes übrig, als aus dem Werdegang des Täters, der Rekonstruktion des Tatgeschehens und ggf. verkehrpsychologischen Gutachten Schlüsse zu ziehen. Und insofern kann es angezeigt sein, in gewissem Umfang zu „typisieren“, d.h. auf „Erfahrungssätze“ über Gesetzmäßigkeiten menschlichen Handelns zurück zu greifen. Diese Vorgehensweise wird gern als „alltagpsychologisch“²⁹ verunglimpft, womit aber verkannt wird, dass der Zwang zur Entscheidung nicht einfach an andere Wissenschaften – hier etwa an die Verkehrpsychologie – delegiert werden kann.

Erschwerend für das LG Berlin kam hinzu, dass das Verfahren in einer Atmosphäre öffentlicher Empörung über das verantwortungslose Fahren der Raser und des Rufs nach Vergeltung stattfand, und dass – wie einleitend dargestellt – praktisch jeder zu „wissen“ glaubt, was in Rasern vor sich geht.

Wenn etwa der Jurist Walter die Raserpsyche beschreibt – junge Männer im Adrenalinrausch, die Gefahren suchen, um sich darin zu beweisen und die alles andere „ausblenden“³⁰ –, so klingt das, als folge mehr oder weniger denkgesetzlich aus einem solchen Verhalten, dass diese jungen Männer *natürlich* von einem guten Ausgang ihres risikoreichen Fahrverhaltens ausgehen.

In gewisser Weise erinnert dieser Ansatz stark an den der Verkehrpsychologie, die Rasern mancherlei attestiert – Freude am Fahren, Liebe zum Auto, Demonstration von Überlegenheit, Selbsterhöhungstendenzen, Auslotung der eigenen Grenzen –, aber Tötungsvorsatz ebenfalls mehr oder weniger kategorisch ablehnt: „Raser nehmen mit ihrem hedonistischen Verhalten wohl hohe Risiken in Kauf, in den allermeisten Fällen haben sie jedoch keinesfalls im Sinn, andere Personen zu schädigen oder gar zu töten.“³¹ Wenn die Strafgerichtbarkeit dies trotz alldem unterstelle, betreibe sie nichts anderes als „Entpersönlichung des subjektiven Tatbestandes“ und normative Zuschreibung.³²

„Selbsterhöhungstendenzen“ mögen im Allgemeinen als Erklärung für einen riskanten Fahrstil plausibel sein. Zu Recht hat das LG Berlin aber in Frage gestellt, dass sie das auch noch in einem Fall sind, in dem die Angeklagten mit 139-149 bzw. 160-170 km/h an einem Hotspot für Touristen Auto fahren in einer Stadt, die dafür bekannt ist, dass sie

28 Nachweise bei Meyer-Goßner/Schmitt, Strafprozessordnung, 61. Aufl., München 2018, Rdnr. 4 zu § 261.

29 Godenzi/Bächli-Biétry, Tötungsvorsatz wider Willen?, Die Praxis des Bundesgerichts bei Raserdelikten, in: Schaffhauser, Jahrbuch des Straßenverkehrsrechts 2009, St. Gallen, 561 ff. (568).

30 Vgl. Fn. 5.

31 Godenzi/Bächli-Biétry (Fn. 29), 575.

32 Ebd., 564.

niemals schläft. Muss nicht jemandem, der das tut und dennoch fahrlässig denkt, „es wird schon gutgehen“, jegliches Gespür für die Realität seiner Fahrweise bzw. seines Fahrkönnens abgesprochen werden? Und spricht nicht – anders als das LG Berlin meint – in so einem Fall doch einiges für eine ernsthafte psychische Störung?

Andererseits: Wer sein Fahrkönnen überwiegend realistisch einschätzt und dennoch ein Fahrverhalten wie das eben beschriebene an den Tag legt, muss dem nicht unterstellt werden, dass er das Risiko sucht, entweder in suizidaler Absicht oder um des „thrills“ willen? Und da der thrill umso intensiver erlebt werden kann, je größer das Risiko ist – „ultimate gamble with death“³³ –, warum sollte einem solchen Fahrer nicht auch unterstellt werden, dass er einen negativen Ausgang seines Handelns billigend in Kauf nimmt? Wenn Walter insoweit von einem „Ausblenden“ der tödlichen Gefahren spricht,³⁴ verkennt er, dass das Risiko für eine solche innere Verfassung eingebendet sein muss, um seinen Zweck zu erfüllen: Es liegt sozusagen in der Logik der thrills, die Gefahr zu kennen und zu wollen.

Im Hinblick auf die Schuldfrage, ggf. auch die Strafzumessung, sollte aber auch insoweit – wie schon zuvor im Hinblick auf die sog. „Selbstüberhöhungstendenz“ – nicht ganz aus dem Auge verloren werden, dass „risk-taking behaviors may offer an antidepressant effect in depressed young men [...] to quell their depression by participating in [...] risky activity.“³⁵

Welche inneren Verfassungen N und H in der Nacht zum 1.2.2016 in Berlin auf dem Tauentzien in ihren Autos jeder für sich hatten und was sich daraus für die Schuld der beiden ablesen lässt, wird nun eine andere Strafkammer des Landgerichts entscheiden müssen. Der BGH hat nichts ausgeschlossen.

Wenn sich nach alldem ein „Störgefühl“³⁶ einstellt, dann sicher auch aufgrund der Schwäche der strafrechtlichen Vorsatzlehren: In einem Strafverfahren, in dem, weil die Beschuldigten sich nicht einlassen, aus „tatspezifischen Indizien“³⁷ und „Erfahrungssätzen“ über riskantes Fahrverhalten Schlüsse gezogen werden müssen, besteht – darin ist auch der Verkehrspychologie recht zu geben – die latente Gefahr der Zuschreibung (von Vorsatz oder Fahrlässigkeit). Nicht unerheblich vergrößert wird das Unbehagen im vorliegenden Fall allerdings durch Anzahl und Bandbreite der „Theorien“ über riskantes Fahren im Allgemeinen und der beiden Beschuldigten im Besonderen, und all das angesichts der Tatsache, dass der Strafrahmen zwischen Mord und fahrlässiger Tötung weit auseinanderklafft.³⁸

Was allerdings mindestens ebenso sehr „stört“, ist der Widerspruch zwischen der intensiven öffentlichen Empörung über Raser, verbunden mit der Forderung nach harten

33 Shields/Hunsaker/Stewart, Russian Roulette and Risk-Taking Behavior, *American Journal of Forensic Medicine and Pathology* 1/29 (2008); 32 ff. (37).

34 Siehe oben.

35 Shields/Hunsaker/Stewart (Fn. 33), 38; darüber hinaus ist Rasen z.B. eines der Schlüsselsymptome einer Borderline-Erkrankung; vgl. Niedtfeld/Schmahl, Borderline – ein emotionaler Ausnahmezustand, www.spektrum.de/news/borderline-persoenlichkeitsstoerung-emotionaler-ausnahmezustand/1455643.

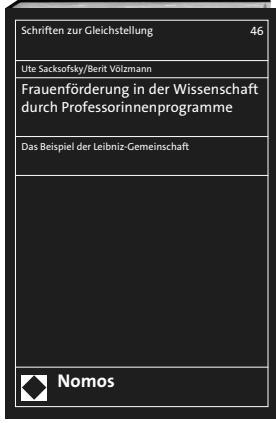
36 Kubiciel/Hoven (Fn. 5), 439.

37 Fischer (Fn. 8), Rdnr. 9a zu § 15.

38 Verurteilungen wegen Mordes führen in aller Regel zu einer lebenslangen Freiheitsstrafe, solche wegen fahrlässiger Tötung dagegen zu einer Freiheitsstrafe von höchstens 5 Jahren oder zu Geldstrafe.

Strafen und andererseits der Tatsache, dass das Verhalten der beiden Angeklagten, mag es auch extrem gewesen sein, ja nicht wirklich im Kontrast zum gesellschaftlichen Konsens steht: Konsens darüber, dass schnelles und rücksichtsloses Fahren zur eigenen Profilierung und Abgrenzung legitim ist und Konsens darüber, dass der Besitz von Automobilen, die wegen ihrer PS-Stärke eigentlich auf Rennstrecken gehören, als wichtiges Statussymbol gilt.

Hochaktuell und umstritten: Frauenförderung in der Wissenschaft



Frauenförderung in der Wissenschaft durch Professorinnenprogramme

Das Beispiel der Leibniz-Gemeinschaft

Von Prof. Dr. Ute Sacksofsky, M.P.A. (Harvard) und Dr. Berit Völzmann

2018, 87 S., brosch., 24,- €

ISBN 978-3-8487-4780-1

eISBN 978-3-8452-9037-9

(Schriften zur Gleichstellung, Bd. 46)

nomos-shop.de/36150

Die Autorinnen widmen sich mit der Frauenförderung in der Wissenschaft einem so aktuellen wie umstrittenen Thema. Der Fokus der Untersuchung

liegt dabei auf Programmen, die Frauenförderung durch Anschubfinanzierung für Erstberufungen von Frauen auf W2-/W3-Professuren betreiben. Beispielgebend ist das Professorinnen-Programm der Leibniz-Gemeinschaft. Untersucht wird zum einen die Rechtmäßigkeit der geschlechtsspezifischen Ausgestaltung derartiger Programme mit Blick auf das deutsche Verfassungsrecht sowie Europarecht und AGG. Zum anderen werden mögliche Rechtsprobleme bei der Umsetzung im Zusammenhang mit den universitären Berufungsverfahren analysiert.



Unser Wissenschaftsprogramm ist auch online verfügbar unter:
www.nomos-eibrary.de

Portofreie Buch-Bestellungen unter
www.nomos-shop.de

Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer

