

Sonderdruck aus

Europa Institut Zürich Band 134

**5. Zürcher Präventionsforum – Raser, Risikofahrer
und andere kriminelle Verkehrsteilnehmer**

Herausgeber: Christian Schwarzenegger, Rolf Nägeli

Will ein Raser töten?

Gian Ege

Schulthess §



EuropaInstitut

AN DER UNIVERSITÄT ZÜRICH

Herausgeber:

Christian Schwarzenegger, Rolf Nägeli

5. Zürcher Präventionsforum – Raser, Risikofahrer und andere kriminelle Verkehrsteilnehmer

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Alle Rechte, auch die des Nachdrucks von Auszügen, vorbehalten. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig. Dies gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronische Systeme.

© Schulthess Juristische Medien AG, Zürich · Basel · Genf 2012
ISBN 978-3-7255-6673-0

www.schulthess.com

Inhaltsübersicht

Präventionseffekte des Massnahmenpakets Via sicura	7
<i>Dr. phil. Stefan Siegrist, Stv. Direktor Leiter Forschung/Ausbildung, bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung</i>	
Rasertum – Versuch einer Begriffsbestimmung und einige Fakten zur Verbreitung des Phänomens	33
<i>lic. phil. David Studer, wissenschaftlicher Assistent am Kriminologischen Institut der Universität Zürich</i>	
Will ein Raser töten? – Eventualvorsätzliche Tötung im Strassenverkehr – eine juristische Bestandsaufnahme	75
<i>MLaw Gian Ege, wissenschaftlicher Assistent am Lehrstuhl von Prof. Dr. Christian Schwarzenegger für Strafrecht, Strafprozessrecht und Kriminologie an der Universität Zürich</i>	
Von Rasern und anderen Schnellfahrern – Gibt es einen Unterschied? Verkehrspsychologische Präventionsansätze	121
<i>Dr. phil. Jacqueline Bächli-Biétry, Fachpsychologin, Institut für Rechtsmedizin, Verkehrsmedizin und Forensische Psychiatrie an der Universität Zürich</i>	
Was kann die Polizei und Strafverfolgung zur Prävention von Raserkriminalität leisten?	139
<i>Dr. iur. Jürg Boll, Abteilungsleiter Staatsanwaltschaft Zürich-Limmat</i>	
Der Crash Recorder und dessen präventive Wirkung?	149
<i>Bettina Zahnd-Sinzig, Leiterin Unfallforschung, AXA Winterthur</i>	
Der „kriminelle“ Verkehrsteilnehmer – Alkohol, Drogen und weitere Beeinträchtigungen der Fahrfähigkeit und der Fahreignung	161
<i>Dr. med. Rolf Seeger, Stv. Leiter, Institut für Rechtsmedizin, Verkehrsmedizin und Forensische Psychiatrie an der Universität Zürich</i>	

**Jenseits des Vorsatzes – Eine Untersuchung zu kognitiven
Ursachen von regelwidrigem Verhalten im Radverkehr**

171

*Dr. phil. Markus Hackenfort, Leitung Forschungsschwerpunkt „Faktor
Mensch in Verkehr und Sicherheit“ an der Zürcher Hochschule
für Angewandte Wissenschaften*

Will ein Raser töten?

Eventualvorsätzliche Tötung im Strassenverkehr – eine juristische Bestandsaufnahme

Gian Ege

Inhalt

I.	Theoretische Grundlage.....	77
1.	Ausgangspunkt: Das Gesetz verlangt Vorsatz.....	77
2.	Abgrenzung von Vorsatz und Fahrlässigkeit.....	77
II.	Eventualvorsätzliche Tötung durch Raser: Übersicht über wichtige Entscheide.....	80
1.	Autobahnunfall in Lausanne 1982.....	80
2.	Der Leitentscheid: Unfall in Gelfingen.....	81
a)	Sachverhalt.....	81
b)	Das Urteil des Obergerichts Luzern.....	82
c)	Urteil des Bundesgerichts.....	85
3.	Weitere Urteile bei tödlichen Unfällen.....	87
a)	Unfall bei Winterthur-Töss (Eventualvorsatz bejaht).....	87
b)	Unfall zwischen Muri und Wohlen (Eventualvorsatz verneint).....	89
c)	Unfall bei Crans-près-Céligny (Eventualvorsatz verneint).....	93
d)	Unfall bei Jona (Eventualvorsatz bejaht).....	95
e)	Unfall bei Malters (Eventualvorsatz lediglich bezüglich der Lebensgefährdung bejaht).....	97
f)	Unfall bei Lyss (Eventualvorsatz bejaht).....	99
g)	Unfall bei Schönenwerd (Eventualvorsatz bejaht).....	102
h)	Unfall in Basel (Eventualvorsatz bejaht).....	104
4.	Zusammenfassung: wichtigste Kriterien für die Gerichte.....	106
III.	Aufarbeitung der Entscheidungen in der Lehre.....	108
1.	Kritik an der Anwendung des Eventualvorsatzes in Strassenverkehrsunfällen.....	108
2.	Konsequenzen der Rechtsprechung: Auswirkungen auf den Versuch und andere Rechtsbereiche.....	111
3.	Motivation für diese Rechtsprechung.....	112
4.	Wenn schon, dann nur in krassen Fällen.....	113
IV.	Ausblick: Gesetzesrevisionen und andere Vorstösse im Bereich der Raserei.....	114
1.	„Via sicura“.....	114
2.	Harmonisierung der Straffrahmen.....	115
3.	Volksinitiative: „Schutz vor Rasern“.....	116
4.	Weitere Vorstösse.....	118
V.	Fazit.....	118

Die Thematik „Raser“¹ scheint omnipräsent. Sie ist gerade in der letzten Dekade stark beachtet und bearbeitet worden, sei es nun in der Tagespresse, in der Politik oder im juristischen Diskurs. Überall wird dem Thema erhöhte Aufmerksamkeit und Sensibilität entgegengebracht. Betrachtet man die Problematik genauer, so geht es oft um das „wie hoch?“; wie hoch soll die Strafe für einen Raser sein. Vor allem in den Medien, aber auch von politischer Seite her, wird nach härteren Strafen gerufen.

Schaut man genauer hin, so dreht sich die Frage in der juristischen Aufarbeitung jedoch vor allem darum, ob dem Fahrer Eventualvorsatz vorzuwerfen ist oder nicht. In diesem Aufsatz soll nun versucht werden, diesen Hintergrund aufzuzeigen und den relevanten Fragen in einer kurzen Darstellung auf den Grund zu gehen. Dabei richtet sich ein Hauptaugenmerk auf die Rechtsprechung zu dieser Problematik. Es werden zentrale Gerichtsentseide von oberen kantonalen Instanzen und vom Bundesgericht dargestellt und anschliessend in einem weiteren Teil, unter Bezugnahme auf bereits vorhandene Stellungnahmen, gewürdigt.

Als kurze Einleitung sollen hier die groben Entwicklungslinien dieser Problematik aufgezeigt werden. Verursacht ein Automobilist oder ein anderer Verkehrsteilnehmer einen Unfall, so wird ihm strafrechtlich in der Regel vorgeworfen, unvorsichtig gehandelt zu haben. Auch wenn es bei einem Unfall zu schlimmen – im Extremfall tödlichen – Folgen kommt, geht man grundsätzlich von einem fahrlässigen Verhalten des Unfallverursachers aus. Seit 2004 folgt nun die bundesgerichtliche Rechtsprechung einem anderen Kredo. Seit diesem Zeitpunkt wurde verschiedenen Fahrzeuglenkern, die einen tödlichen Unfall verursacht hatten, eventualvorsätzliche Tötung vorgeworfen. Dieser Entscheid und die gesamte darauf abgestützte Rechtsprechung sind seither einer heftigen Kritik seitens der juristischen Lehre ausgesetzt.

¹ Es wird hier bewusst auf eine genaue Begriffsdefinition verzichtet. Der Begriff ist unklar und mit verschiedenen Problematiken behaftet. Trotzdem wird der tendenziöse Begriff im Folgenden verwendet. Vgl. für Überlegungen zum Raserbegriff: GIGER HANS, Fehlender Raserbegriff in der Strassenverkehrsgesetzgebung – Notwendigkeit einer Differenzierung zwischen Geschwindigkeitsexzessen und Raserei, Strassenverkehr 2/2009, 5 ff.; STUDER DAVID, Rasertum – Versuch einer Begriffsbestimmung und einige Fakten zur Verarbeitung des Problems, vorne in diesem Tagungsband.

I. Theoretische Grundlage

1. Ausgangspunkt: Das Gesetz verlangt Vorsatz

Das schweizerische Strafgesetzbuch bestimmt in Art. 12 Abs. 1, dass grundsätzlich nur strafbar ist, „wer ein Verbrechen oder Vergehen vorsätzlich begeht.“ Nur wenn es im Gesetz so vorgesehen ist, ist auch die fahrlässige Tatbegehung strafbar. Schon dies zeigt, dass zwischen Vorsatz und Fahrlässigkeit ein struktureller Unterschied liegt. Vergleicht man zusätzlich die Strafdrohungen zwischen den vorsätzlichen und fahrlässigen Begehungsvarianten, so ist die Differenz, gerade bei den Tötungsdelikten, markant: Vorsätzliche Tötung (Art. 111 StGB) wird mit Freiheitsstrafe nicht unter fünf Jahren bestraft, fahrlässige Tötung (Art. 117 StGB) mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe. Weitere praktische Konsequenz einer fahrlässigen Tatbegehung ist, dass es keinen Versuch und keine Teilnahme gibt.² Dies verdeutlicht, dass es bei der Bestrafung eines Rasers in einem Fall mit Todesfolge vor allem auf eine Frage ankommt: *Hat der Raser vorsätzlich getötet oder nicht?*

2. Abgrenzung von Vorsatz und Fahrlässigkeit

Das Gesetz bestimmt, dass vorsätzlich handelt, „wer die Tat mit Wissen und Willen ausführt“ (Art. 12 Abs. 2 StGB). Es geht mithin darum, dass der Täter in kognitiver Hinsicht eine Tat in Kenntnis aller objektiven Tatbestandselemente ausführt und er voluntativ den Entschluss zur Verwirklichung dieser Elemente gefasst hat.³ Mit anderen Worten: der Täter weiss, was er tut und er

² DONATSCH ANDREAS/TAG BRIGITTE, Strafrecht I, Verbrechenslehre, 8. Aufl., Zürich/Basel/Genf 2006, 357; vgl. auch SCHLEIMINGER METTLER DORRIT, „... denn sie wissen, was sie tun“ Die Abgrenzung des Eventualvorsatzes von der bewussten Fahrlässigkeit am Beispiel der Raserfälle, AJP 2007, 40 ff., 40; SCHUBARTH MARTIN, Dolus eventualis – positive und negative Indikatoren; Analyse der Rechtsprechung des Bundesgerichtes von 1943-2007, AJP 2008, 519 ff., 519.

³ DONATSCH/TAG (FN 2), 109.

will es auch tun.⁴ Fahrlässig handelt demgegenüber, „wer die Folge seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedenkt oder darauf nicht Rücksicht nimmt“ (Art. 12 Abs. 3 StGB). Der Täter führt den Erfolg ungewollt herbei.⁵ Stellt man sich Vorsatz und Fahrlässigkeit nun als Kontinuum vor, so ist die entscheidende Frage, wie die leichteste Variante des Vorsatzes (Eventualvorsatz) von der schwersten Stufe der Fahrlässigkeit (bewusste Fahrlässigkeit) abgegrenzt werden kann.

Bewusst fahrlässig handelt ein Täter, der die Tatbestandsverwirklichung als möglich erkennt, jedoch darauf vertraut, dass diese nicht eintreten wird. Das heisst, der Täter weiss um die Möglichkeit des Erfolgeintritts, er will dies jedoch nicht.⁶ Art. 12 Abs. 2 Satz 2 StGB hält demgegenüber fest, dass bereits vorsätzlich handelt, wer die Tatbestandsverwirklichung für möglich hält und sie in Kauf nimmt. Dabei handelt es sich um die gesetzgeberische Umschreibung des *Eventualvorsatzes*. Mit seiner Umschreibung folgt das Gesetz der – in der Schweizer Lehre vorherrschenden – *Einwilligungstheorie*. Demnach ist das Willenselement entscheidend für die Annahme des Vorsatzes. Der Täter muss sich mit dem von ihm als möglich erkannten Erfolg abfinden, ihn billigen, mit ihm einverstanden sein bzw. ihn eben in Kauf nehmen.⁷ Demgegenüber knüpft eine andere Methode, die *Wahrscheinlichkeitstheorie*, am Wissen – also an der Vorstellung – des Täters an. Er handelt vorsätzlich, wenn er die Verwirklichung der Tat als naheliegende Wahrscheinlichkeit erkennt und trotzdem handelt.⁸

⁴ TRECHSEL STEFAN/NOLL PETER, Schweizerisches Strafrecht Allgemeiner Teil I, 6. Aufl., Zürich/Basel/Genf 2004, 96.

⁵ DONATSCH/TAG (FN 2), 321.

⁶ RIKLIN FRANZ, Schweizerisches Strafrecht, Allgemeiner Teil I: Verbrechenlehre, 3. Aufl., Zürich/Basel/Genf 2007, § 16 N 34.

⁷ HURTADO POZO JOSÉ, Droit pénal, Partie générale, Zürich/Basel/Genf 2008, Rz 580 ff.; BaK-JENNY, Art. 12 N 47 StGB; RIKLIN (FN 6), § 16 N 40; TRECHSEL/NOLL (FN 4), 101; SCHLEIMINGER METTLER (FN 2), 41; STRATENWERTH GÜNTER, Schweizerisches Strafrecht, Allgemeiner Teil I: Die Straftat, 4. Aufl., Bern 2011, § 9 N 104.

⁸ HURTADO POZO (FN 7), Rz 58 f.; BaK-JENNY, Art. 12 N 48 StGB; RIKLIN (FN 6), § 16 N 39; SCHLEIMINGER METTLER (FN 2), 41; STRATENWERTH (FN 7), § 9 N 103; TRECHSEL/NOLL (FN 4), 101.

Um bei der Abgrenzung von Eventualvorsatz und bewusster Fahrlässigkeit eine vereinfachte Anschauung zu ermöglichen, wird oft auf die Frank'sche Formel zurückgegriffen. Eventualvorsatz ist zu bejahen, wenn der Täter sich sagt: „Es mag so oder anders kommen, auf jeden Fall handle ich.“⁹ Bei der bewussten Fahrlässigkeit müsste sich der Täter demgegenüber denken: „Es wird schon gutgehen“.

Egal welcher Begründungstheorie man aber letztlich folgen will, die Praxis sieht sich bei der Feststellung des subjektiven Tatbestandes immer mit einem zentralen Problem konfrontiert: die kognitiven Prozesse eines Menschen sind nur schwerlich dem Beweis zugänglich. Umso mehr, wenn es sich, wie bei der Feststellung des subjektiven Tatbestandes in einem Strafverfahren, um die Haltung einer Person in einem weit zurückliegenden Moment – nämlich zum Tatzeitpunkt – geht. Dies führt nun dazu, dass sich die Gerichte im Zweifelsfall eher an der Wahrscheinlichkeitstheorie orientieren, da das Wissen bzw. „wissen müssen“ einfacher zu beweisen ist, als das Wollen. So wird ein Umweg gewählt und *vom Wissen auf das Wollen geschlossen*.¹⁰ Das Bundesgericht hält fest, dass Eventualvorsatz anzunehmen ist, „wenn sich dem Täter der Erfolg seines Verhaltens als so wahrscheinlich aufdrängte, dass sein Verhalten vernünftigerweise nur als Inkaufnahme dieses Erfolges ausgelegt werden kann.“¹¹

Diese Rechtsprechung führt dazu, dass die richterliche Entscheidung auf Eventualvorsatz weniger eine eigentliche Feststellung ist, sondern eine Zuschreibung durch den Richter.¹² Der Richter schliesst wie bereits erwähnt von den objektiven Gegebenheiten auf den Willen des Täters; der Wille wird

⁹ Sog. Frank'sche Formel, vgl. FRANK REINHARD, Das Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich, 18. Aufl., Tübingen 1931, 190; vgl. auch DONATSCH/TAG (FN 2), 117; BaK-JENNY, Art. 12 N 47 StGB; RIKLIN (FN 6), § 16 N 42; TRECHSEL/NOLL (FN 4), 102; jeweils m.w.H.

¹⁰ BaK-JENNY, Art. 12 N 48 StGB; TRECHSEL/NOLL (FN 4), 101; TRECHSEL/JEAN-RICHARD, StGB-Komm., Art. 12 N 15

¹¹ BGE 109 IV 137, E. 2b; 101 IV 42, E. 4; 84 IV 127, E. 2; 80 IV 184, E. 1d

¹² BaK-JENNY, Art. 12 N 55 StGB; STRATENWERTH/WOHLERS, StGB-Komm., Art. 12 N 7

ihm zugeschrieben. Problematisch daran ist, dass dadurch auch auf „gerechte“ bzw. „kriminalpolitisch erwünschte“ Ergebnisse abgezielt werden kann.¹³

Da es in der Praxis zu einer Vermischung der Theorieelemente kommt, ist bei der Abgrenzung von Eventualvorsatz und bewusster Fahrlässigkeit tatsächlich nicht die dahinterstehende Theorie massgebend, sondern es sind vielmehr die einzelnen Indikatoren, auf welche sich die Gerichte zur Begründung des Eventualvorsatzes abstützen.¹⁴ Im Folgenden sollen die Indikatoren aufgearbeitet werden, die bei Verursachung eines tödlichen Unfalls durch Fahrzeuglenker zur Annahme einer eventualvorsätzlichen Tötung geführt haben?

II. Eventualvorsätzliche Tötung durch Raser: Übersicht über wichtige Entscheide

1. Autobahnunfall in Lausanne 1982

Trotz der erst später aufkommenden Debatte ist der erste diesbezügliche Fall schon älteren Datums. Der *unveröffentlichte Bundesgerichtsentscheid aus dem Jahre 1986* bezieht sich auf einen Unfall auf der Autobahn zwischen Lausanne und Yverdon. Der Täter fuhr mit seinem Lamborghini in der Nacht mit einer Geschwindigkeit von 240 km/h und nur mit Standlicht auf einen stehengebliebenen Wagen auf, wodurch zwei Personen getötet wurden.¹⁵ Das Bundesgericht stützte die Verurteilung wegen eventualvorsätzlicher Tötung und verwies insbesondere darauf, dass ein solch hohes Tempo einen extrem langen Bremsweg nach sich ziehe, was das Reagieren auf ein stehengebliebenes Auto verunmögliche. Ein so verwendetes Auto habe die Auswirkungen einer rollenden Bombe. Der Fahrer habe aus purem Egoismus gehandelt und habe nur seine Partnerin beeindruckt wollen. Der Täter wurde insgesamt

¹³ BaK-JENNY, Art. 12 N 55; vgl. dazu auch unten, III.

¹⁴ SCHUBARTH (FN 2), 519.

¹⁵ Unveröffentlichtes Urteil des Kassationshofs in Strafsachen, Str. 61/86 vom 6. Oktober 1986, vgl. JdT 1988 IV 130 ff.

(auch aufgrund von weiteren Delikten) zu zehn Jahren Freiheitsstrafe verurteilt.

Dieser Entscheid wurde von der Lehre teilweise kritisiert. So wurde bemängelt, dass sich das Bundesgericht damit zur Wahrscheinlichkeitstheorie hin bewegt habe.¹⁶ Das Urteil blieb jedoch unveröffentlicht und damit ein Einzelfall. Das Bundesgericht hat denn bei Verkehrsunfällen in der Folge auch wieder regelmässig Fahrlässigkeit der Verursacher angenommen.¹⁷

2. Der Leitentscheid: Unfall in Gelfingen

a) Sachverhalt

Das eigentliche Leiturteil zur momentanen Debatte basiert auf einem Unfall in Gelfingen (LU) vom 3. September 1999. Zwei sich unbekannte Männer lieferten sich in ihren VW Corrados ein spontanes Autorennen. Sie rasten eng hintereinander mit massiv übersetzter Geschwindigkeit (ca. 120-140 km/h) in das Dorf Gelfingen hinein. Der eine Fahrer (fortan A) verlor bei einem Überholmanöver vor einer unübersichtlichen Linkskurve die Herrschaft über sein Fahrzeug. Der Wagen kollidierte mit einer Mauer auf der linken Strassenseite und erfasste schliesslich zwei jugendliche Fussgänger. Beide erlagen ihren Verletzungen. Der zweite Fahrer (B) fuhr einfach weiter und kümmerte sich nicht um den Unfall.¹⁸

Das Kriminalgericht des Kantons Luzern verurteilte beide Fahrer am 15. März 2002 wegen mehrfacher eventualvorsätzlicher Tötung und verschiedener Strassenverkehrsdelikte zu je sechseinhalb Jahren Zuchthaus.¹⁹

¹⁶ Vgl. GUIGNARD JEAN-PIERRE, Note sur l'arrêt X., JdT IV 1988 IV, 131 ff.; SCHULTZ HANS, Rechtsprechung und Praxis zum Strassenverkehrsrecht in den Jahren 1983-1987, Bern 1990, 94; SCHWEIZER MARK, Raserurteile: Verwässerung des Eventualvorsatzes, plädoyer 2/2007, 32 ff., 36 f. m.w.H.

¹⁷ SCHUBARTH (FN 2), 519; SCHWEIZER (FN 16), 37.

¹⁸ Vgl. die Sachverhaltsdarstellung in BGE 130 IV 58, E. 3; OGer-LU, Urteil vom 16. Juni 2003, Nr. 21 02 161, E. 3.1.1.13.

¹⁹ Vgl. OGer-LU, Urteil vom 16. Juni 2003, Nr. 21 02 161, B.

b) *Das Urteil des Obergerichts Luzern*

Beide Täter erklärten gegen das Urteil Appellation ans Obergericht, weshalb der ganze Fall dort erneut aufzurollen war. Zuerst befasst sich das Luzerner Obergericht mit der Sachverhaltsfeststellung. Dabei stützt es sich vornehmlich auf Zeugenaussagen und ein „schlüssiges“ verkehrstechnisches Gutachten und gelangt zum oben verkürzt wiedergegebenen Sachverhalt. Verschiedene Aussagen der beiden Angeklagten – B gab beispielsweise an, er sei lediglich mit 30-40 km/h durch das Dorf gefahren – werden als reine Schutzbehauptungen betrachtet.²⁰

Die rechtliche Würdigung nimmt das Obergericht Luzern für beide Täter geteilt vor. Bezüglich A stellt das Gericht zunächst fest, dass dieser den objektiven Tatbestand der vorsätzlichen Tötung i.S.v. Art. 111 StGB erfüllt habe.²¹ Anschliessen folgt die „nicht leicht vorzunehmen[de]“ Subsumtion unter den subjektiven Tatbestand. Dem Täter wird zugestanden, dass er sicher nicht direkt vorsätzlich gehandelt habe. Es stelle sich jedoch die Frage, ob A eventualvorsätzlich gehandelt habe. Bezüglich der *Wissensseite* hält das Gericht den Einwand fest, dass die Risiken, die mit einer derart riskanten Fahrweise verbunden sind, ohne weiteres nachvollziehbar und bekannt seien. Umso mehr gelte das für A als „erfahrenen Autofahrer“. Demnach mussten ihm die Folgen „zumindest in den Grundzügen bewusst gewesen sein.“ Ausserdem stelle es keine Ausnahme dar, dass man innerorts auf Fussgänger trifft, die einen zum Bremsen veranlassen.

Schwieriger tut sich das Gericht mit dem *voluntativen Element*. Ein solches sei beim Eventualvorsatz gefordert und verlange, dass sich der Täter gegen das verletzte Rechtsgut entschieden habe. Der Rückschluss auf das Vorstellungsbild des Täters sei jedoch nur auf Grund äusserlich feststellbarer Indizien möglich und führe daher letztlich zu einem Beweisproblem. Es müsse vom Wissen auf den Willen geschlossen werden. Als „gewichtige[n] Anhaltspunkt“ dafür sieht das Gericht die vom Täter erkannte Höhe der Wahrscheinlichkeit des Erfolgseintritts. „Je näher der Erfolg dem Täter in die Augen gerückt ist, desto eher lässt sich vertreten, er habe die Erfüllung des

²⁰ OGer-LU, Urteil vom 16. Juni 2003, Nr. 21 02 161, E. 3.1.1.5 ff.

²¹ OGer-LU, Urteil vom 16. Juni 2003, Nr. 21 02 161, E. 3.1.2.1.

Tatbestandes auch tatsächlich gewollt.“ Das Gericht hält für den konkreten Sachverhalt fest, dass die Ereignisse „geradezu naheliegend waren“. Es folgert, dass A damit habe rechnen müssen, dass ein Abbremsen nötig werden könnte und er bei einer solch übersetzten Geschwindigkeit ins Schleudern geraten und dabei Fussgänger erfassen könnte. „Der Ablauf drängte sich A als so wahrscheinlich auf, dass sich sein Verhalten vernünftigerweise nur als Inkaufnahme des fraglichen Erfolges deuten lässt“. Ein weiteres Kriterium für die Anwendung des Eventualvorsatzes sieht das Obergericht in der Schwere der Sorgfaltspflichtverletzung. Je schwerer diese wiege, desto näher liege die Schlussfolgerung, ein Täter habe die Tatbestandsverwirklichung tatsächlich in Kauf genommen. Ebenfalls zu berücksichtigen seien die genauen Tatumstände, die Beweggründe des Täters sowie die Art der Tathandlung.²² Diesbezüglich halten die Richter das Verhalten von A für halsbrecherisch und absolut verantwortungslos: „Sein Fehlverhalten überstieg das Mass, das irgendwie noch nachvollziehbar war.“ Die schnelle Fahrt über längere Strecke schliesse einen spontanen Tatentschluss aus und liesse ein gravierendes Verschulden erkennen. So hätte sich der Täter im Laufe des Autorennens – insbesondere als es näher auf das Dorf zuzug – noch umbesinnen können. Ebenso erkennt das Gericht, dass bei A ein äusserst verwerfliches Motiv vorgelegen habe, da es nur darum gegangen sei, den Gegner zu überbieten. A habe seine Ziele „derart in den Vordergrund [gestellt], dass er sich um dieses blödsinnigen Ziels willen mit dem Risiko [...] eines Unfalls abfand.“ Indem er das Überholmanöver nicht abbrach, habe er die Alternative Unfall eher hingenommen, als durch eine Niederlage gegenüber B das Gesicht zu verlieren. Somit habe er sich mit der Verwirklichung der Tat abgefunden. Dem Einwand von A, mit der Aktion habe er sein eigenes Leben akut gefährdet, weshalb er der Auffassung gewesen sei, es würde schon gut gehen, wird dadurch widersprochen, dass die Folgen eines Unfalls für Fuss-

²² Dies Kriterien entnimmt das Gericht der bundesgerichtlichen Rechtsprechung zur Annahme des Eventualvorsatzes bei der Übertragung des HI-Virus durch ungeschützten Geschlechtsverkehr; BGE 125 IV 242, E. 3c; vgl. zur diesbezüglicher Debatte auch BGE 131 IV 1; MÖSCH PAYOT PETER/PÄRLI KURT, Der strafrechtliche Umgang mit HIV/Aids in der Schweiz im Lichte der Anliegen der HIV/Aids-Prävention: Status quo, Reflexion, Folgerungen Teil 1: Die schweizerische Rechtsprechung: empirische und dogmatische Analyse, AJP 2009, 1261 ff.; SCHUBARTH (FN 2), 524 f.

gänger erfahrungsgemäss schlimmer seien als für die Insassen eines Fahrzeugs. Zudem habe der Schutz des Autos auch einen psychologischen Effekt auf den Lenker. Insgesamt liege der Schluss nahe, dass es dem Angeklagten „gleichgültig war, wie die Sache ausgehen würde“. Diesen Schluss bekräftigend bezieht sich das Gericht auch auf die Tatsache, dass sich A nur kurze Zeit vor der fraglichen Tat schon bei einem anderen Verkehrsregelverstoß in erhebliche Gefahr gebracht hatte. So folge aus der „narzisstisch geprägten Unfähigkeit einer Kapitulation“, dass A den Unfall in Kauf genommen und somit vorsätzlich gehandelt habe.²³

Bezüglich B stellt sich dem Gericht die Frage, ob er in Mittäterschaft²⁴ zur vorsätzlichen Tötung gehandelt hatte. Die Mittäterschaft wird vom Obergericht Luzern im gemeinsamen und konkludenten Willen der beiden Angeklagten, ein Autorennen auszutragen und dessen Durchführung gesehen. B habe sich den Entschluss von A, ein Autorennen durchzuführen, inklusive aller damit verbundenen Konsequenzen, zu eigen gemacht. So habe er sich am Rennen beteiligt und im Dorf dem A das Überholmanöver erschwert. Es sei ihm auch bewusst gewesen, dass A in der unüberschaubaren Linkskurve in Schwierigkeiten geraten könnte. Mit seinem Verhalten habe B eine so hohe Wahrscheinlichkeit für einen Erfolg wie dem eingetretenen geschaffen, dass dies nur so interpretiert werden könne, er habe den tödlichen Unfall in Kauf genommen. Daraus leitet das Gericht eine völlige Gleichgültigkeit seitens des B ab. Auch er habe aus nichtigem Grund ein enorm hohes Risiko der Tatbestandsverwirklichung geschaffen. Damit habe er den Tod der beiden Opfer letztlich in Kauf genommen; er sei ihm in mittäterschaftlicher Begehung anzurechnen.²⁵

Bezüglich der Strafzumessung hält das Gericht für A fest, dass bei ihm ein sehr schweres Verschulden anzunehmen sei. Auf Grund der objektiven Schwere der Tat, der strafmindernden persönlichen Verhältnisse und des Umstandes, dass er „nur“ aus Eventualvorsatz gehandelt habe, kommt das Gericht zu einer Strafe von sechseinhalb Jahren Zuchthaus.²⁶ Bezüglich B

²³ Zum Ganzen: OGer-LU, Urteil vom 16. Juni 2003, Nr. 21 02 161, E. 3.1.2.2.

²⁴ Auf die Problematik der Mittäterschaft wird hier nicht näher eingegangen.

²⁵ Zum Ganzen: OGer-LU, Urteil vom 16. Juni 2003, Nr. 21 02 161, E. 3.1.2.3.

²⁶ OGer-LU, Urteil vom 16. Juni 2003, Nr. 21 02 161, E. 4.5.1 ff.

geht das Gericht ebenfalls von einem sehr schweren Verschulden aus und kommt zur gleichen Strafhöhe wie bei A.²⁷

c) *Urteil des Bundesgerichts*

Beide Verurteilten zogen das Urteil vor Bundesgericht. Das Bundesgericht wiederholt zunächst den für die Beurteilung des Falles massgebenden Sachverhalt.²⁸ Dann schreitet es zur rechtlichen Würdigung:

Dabei setzen sich die Bundesrichter vor allem mit der Abgrenzung von Eventualvorsatz und bewusster Fahrlässigkeit auseinander. Bezüglich des Eventualvorsatzes wird die Formel wiederholt, dieser sei anzunehmen, „wenn der Täter den Eintritt des Erfolgs bzw. die Tatbestandsverwirklichung für möglich hält, aber dennoch handelt, weil er den Erfolg für den Fall seines Eintritts in Kauf nimmt, sich mit ihm abfindet, mag er ihm auch unerwünscht sein.“²⁹ Für den Nachweis des Vorsatzes könne der Richter regelmässig nur auf objektiv feststellbare Indizien zurückgreifen, welche ihm Rückschlüsse auf die innere Einstellung des Täters erlauben. Dabei könne vom Wissen auf den Willen geschlossen werden. Dies gilt insbesondere dann, wenn sich die Verwirklichung der Gefahr dem Täter als so wahrscheinlich aufdränge, dass die Bereitschaft, diese hinzunehmen, nur als Inkaufnahme des Erfolgs angesehen werden könne. Als relevante Umstände sieht auch das Bundesgericht die *Grösse des dem Täter bekannten Risikos der Tatbestandsverwirklichung* und die *Schwere der Sorgfaltspflichtverletzung*. Ebenfalls seien die *Beweggründe* und die *Art der Tathandlung* zu berücksichtigen. Insgesamt dürfe die Feststellung auf Eventualvorsatz jedenfalls nicht alleine daraus geschlossen werden, dass sich der Täter des Risikos der Tatverwirklichung bewusst gewesen sei.³⁰

Auch das Bundesgericht nimmt die Überprüfung der beiden Täter separat vor. Bezüglich A hält das Gericht zunächst fest, dass die Feststellung des *Wissenselements* der Vorinstanz nicht zu beanstanden sei. Die Wahrschein-

²⁷ OGer-LU, Urteil vom 16. Juni 2003, Nr. 21 02 161, E. 4.6.1 ff.

²⁸ BGE 130 IV 58, E. 3.

²⁹ BGE 130 IV 58, E. 8.2.

³⁰ BGE 130 IV 58, E. 8.4 mit Hinweisen auf ältere Entscheidungen.

lichkeit eines schweren Verkehrsunfalls sei aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und der konkreten Fahrweise des Täters so hoch gewesen, dass er sie spätestens beim Überholmanöver hätte erkennen müssen.³¹ Auch das *Willenselement* wird als gegeben erachtet, so habe A nicht mehr darauf vertrauen dürfen, „er werde den als möglich erkannten Erfolg durch seine Fahrgeschicklichkeit vermeiden können.“ Durch sein Verhalten habe er es „darauf ankommen“ lassen; sich also für die Rechtsgutsverletzung entschieden. Hauptkriterium ist für das Bundesgericht die *grosse Wahrscheinlichkeit des Erfolgseintritts*. So habe es A nur noch Glück oder Zufall überlassen, ob sich die Gefahr verwirkliche oder nicht. Auch das Bundesgericht lässt den Einwand der Selbstgefährdung durch den Fahrzeuglenker nicht zu, fügt dem aber hinzu, dass bei einem Automobilisten nicht leichthin auf Inkaufnahme geschlossen werden dürfe. Insgesamt sei es dem Beschwerdeführer aber nur darum gegangen, dem Rivalen die eigene Überlegenheit zu beweisen. Dieses Ziel habe er höher bewertet als das mögliche Unfallrisiko mitsamt Todesfolge. Indem er sich nicht von seinem Vorhaben abbringen liess, habe er zum Ausdruck gebracht, dass ihm der Erfolg völlig gleichgültig gewesen sei.³² Die Feststellung des Eventualvorsatzes durch die Vorinstanz wird also gutgeheissen.³³

Bezüglich B stützt das Bundesgericht die Verurteilung wegen Mittäterschaft. Diese wird insbesondere darin erkannt, dass er sich am spontanen Autorennen in gleicher Weise wie sein Kontrahent beteiligt habe. Beide hätten sich auf ein gegenseitiges Kräfteressen eingelassen. Die hauptsächliche Beteiligung, welche zur Mittäterschaft führe, liege dann darin, dass der Täter seine Fahrt auch während des riskanten Überholmanövers von A im Dorf nicht verlangsamte habe. Demnach sei auch der Vorsatz zur Tat aus den gleichen Gründen wie bei A zu bejahen.³⁴

³¹ BGE 130 IV 58, E. 9.1.1.

³² BGE 130 IV 58, E. 9.1.1.

³³ BGE 130 IV 58, E. 9.1.3.

³⁴ BGE 130 IV 58, E. 9.2.2 f.

3. Weitere Urteile bei tödlichen Unfällen

Im Folgenden werden weitere wichtige Urteile, bei welchen sich die Frage nach der eventualvorsätzlichen Tötung des Unfallverursachers stellte, in chronologischer Reihenfolge behandelt.

a) *Unfall bei Winterthur-Töss (Eventualvorsatz bejaht)*

Der Täter (X) lieferte sich am 4. Oktober 2000 in seinem BMW M3 mit einem Kollegen in einem Ford Escort Cosworth ein Rennen vom Hauptbahnhof Winterthur bis zur Raststätte Kempththal. Dort forderte X seinen Kontrahenten zu einem weiteren Rennen zurück Richtung Winterthur auf. Auf beiden Fahrten überschritten die Lenker die Höchstgeschwindigkeiten zum Teil massiv. Vor der Ausfahrt Winterthur-Töss reihte sich der Fahrer des Ford Escorts hinter ein anderes Fahrzeug ein und drosselte seine Geschwindigkeit auf das reguläre Limit. Zudem betätigte er mehrfach das Bremspedal, um X zu signalisieren, dass sich vor ihm ein weiteres Auto befindet. X wollte jedoch nicht klein begeben und überholte die beiden Fahrzeuge mit einer Geschwindigkeit von ca. 170-200 km/h bei lediglich ca. 1.5 m Abstand. Als Folge dieses Überholmanövers verlor X in der Ausfahrt die Beherrschung über das Fahrzeug und kollidierte mehrfach mit den Leitplanken. Dies führte zum Tod des Beifahrers von X. Er selber blieb ohne schwere Verletzungen.³⁵

Der Fall wurde vor dem *Zürcher Obergericht* verhandelt. Dabei befasst es sich zuerst mit der Beweiswürdigung, wobei es der Anklageschrift folgt und zu oben skizzierten Sachverhalt gelangt.³⁶ Sodann nimmt das Gericht die rechtliche Würdigung vor. Zunächst stellt es mehrfache grobe Verkehrsregelverstösse nach SVG fest.³⁷ Im Anschluss wird der Frage nachgegangen, ob sich X durch sein Verhalten auch der eventualvorsätzlichen Tötung strafbar gemacht habe. Das Gericht führt zunächst die theoretischen Voraussetzungen des Eventualvorsatzes aus. Wiederum betont es die bereits angespro-

³⁵ Vgl. die Sachverhaltsdarstellung in BGer vom 28. März 2006, 6S.114/2005, E. 1; OGer ZH, Urteil vom 16. Dezember 2004, SE040017/U7eh, E. I. 4.5.

³⁶ OGer ZH, Urteil vom 16. Dezember 2004, SE040017/U7eh, E. I. 4.

³⁷ OGer ZH, Urteil vom 16. Dezember 2004, SE040017/U7eh, E. III. 1.

chenen Schwierigkeiten bei der Feststellung des Eventualvorsatzes.³⁸ Auch die relevanten Kriterien, um vom Wissen auf den Willen schliessen zu dürfen, werden wiederholt: Grösse des dem Täter bekannten Risikos der Tatverwirklichung, Schwere der Sorgfaltspflichtverletzung, Beweggründe sowie Art der Tatausführung.³⁹ Das Gericht gibt dann auch die Erwägungen des Bundesgerichts aus BGE 130 IV 58 wieder, weil es sich dabei um einen ähnlichen Sachverhalt handle.⁴⁰ Für den vorliegenden Fall sehen die Richter das *Wissenselement* problemlos als erfüllt an. X habe aufgrund seiner Ortskenntnisse gewusst, dass es bei der Ausfahrt zu einer Kurve kommt, in welcher er bei einer derart hohen Geschwindigkeit damit rechnen musste, die Herrschaft über das Fahrzeug zu verlieren. Zudem seien die Folgen einer solch halsbrecherischen Fahrweise sowieso jedem Fahrzeuglenker ohne Wenn und Aber bekannt. Spätestens beim Überholmanöver habe er die Wahrscheinlichkeit eines Verkehrsunfalls erkannt haben müssen, sodass ihm diese Folge mindestens als Begleitwissen mitbewusst gewesen sei.⁴¹ Bei der Beurteilung des *Willenselements* stützt sich das Obergericht wesentlich auf die Feststellungen des Bundesgerichts im Gelfinger-Fall. Die Umstände hätten es dem Angeklagten nicht mehr erlaubt, ernsthaft darauf zu vertrauen, einen Unfall durch sein Fahrgeschick vermeiden zu können. Wer bei einer unübersichtlichen Ausfahrt mit 170-200 km/h fahre, könne nicht anders, als den Delikterfolg in Rechnung zu stellen; er lasse es offensichtlich „darauf ankommen“. X habe es letztlich dem Glück oder Zufall überlassen, ob es zu einem Unfall komme oder nicht. Das Gericht bestätigt zwar, dass bei einem Fahrzeuglenker, der sich zusätzlich selber in grosse Gefahr bringt, nicht leichthin von Eventualvorsatz ausgegangen werden dürfe. Im konkreten Fall sei es dem Angeklagten jedoch nur darum gegangen, seinem Rivalen die fahrerische Überlegenheit und die Stärke seines Wagens zu demonstrieren. Er habe um jeden Preis versucht zu verhindern, sein Gesicht zu verlieren. Dieses Ziel habe er über die Folgen – den Tod seines Mitfahrers – gestellt. Dass er sich durch nichts von seiner rasanten Fahrt abbringen liess, zeige seine Gleich-

³⁸ OGer ZH, Urteil vom 16. Dezember 2004, SE040017/U7eh, E. III. 2.2.1 f.; vgl. auch oben, I.2. und II.2.

³⁹ OGer ZH, Urteil vom 16. Dezember 2004, SE040017/U7eh, E. III. 2.2.4.

⁴⁰ OGer ZH, Urteil vom 16. Dezember 2004, SE040017/U7eh, E. III. 2.3.

⁴¹ OGer ZH, Urteil vom 16. Dezember 2004, SE040017/U7eh, E. III. 2.5.1 f.

gültigkeit. Somit hält das Gericht die Willensseite des Vorsatzes ebenfalls für erfüllt.⁴²

X führte gegen dieses Urteil Beschwerde ans *Bundesgericht*. Er macht dabei geltend, das Rennen sei nach der Raststätte Kempththal beendet gewesen. Darum sei auch sein Überholmanöver in die Ausfahrt hinein bloss eine „leichtsinnige Blitzentscheidung“ gewesen. Er habe weder die Möglichkeit eines Unfalls und schon gar nicht den Tod seines Mitfahrers für möglich gehalten. Er habe darauf vertraut, sein Manöver werde gut ausgehen.⁴³ Das Bundesgericht wiederholt, dass das Problem im diesen Fall bei der Abgrenzung von bewusster Fahrlässigkeit und Eventualvorsatz liege und nennt erneut die Voraussetzungen, wann vom Wissen auf den Willen geschlossen werden könne.⁴⁴ Es hält fest, dass die Vorinstanz dem ortskundigen Täter zu Recht das Wissen um einen möglichen Unfall mit schwerwiegenden Folgen zugesprochen habe. Dies bekräftigt es mit dem Umstand, dass sowohl Fahrer als auch Beifahrer nicht angegurtet gewesen seien. Auch bezüglich der Willensseite wird dem Obergericht mitsamt seiner Argumentation zugestimmt. Hinzu zählt das Bundesgericht noch, dass das verkehrstechnische Gutachten festgestellt habe, dass ein Unfall bei einer derart übersetzten Eingangsgeschwindigkeit gar nicht mehr vermeidbar gewesen sei. Indem X also trotz der „Aufgabe“ seines Kontrahenten, diesen und einen weiteren unbeteiligten Automobilisten gefährlich überholte, habe er es „darauf ankommen lassen“. Er habe den Gewinn des Rennens höher bewertet als die eigene Sicherheit und diejenige seines Beifahrers. Der Unfall sei ihm völlig gleichgültig gewesen. Die Beschwerde wird abgewiesen.⁴⁵

b) Unfall zwischen Muri und Wohlen (Eventualvorsatz verneint)

Der Täter (X), welcher in Folge von dreimaligem Nichtbestehen der Theorieprüfung nicht im Besitz eines Führerscheins war, fuhr am 8. November 2003 mit seinem VW Vento auf der Aarauerstrasse durch Muri AG. Nach der

⁴² OGer ZH, Urteil vom 16. Dezember 2004, SE040017/U7eh, E. III.2.6.

⁴³ BGer vom 28. März 2006, 6S.114/2005, E. 2.2.

⁴⁴ BGer vom 28. März 2006, 6S.114/2005, E. 4; vgl. auch oben, II.2.c).

⁴⁵ BGer vom 28. März 2006, 6S.114/2005, E. 5.

Ortsausfahrt wollte F, ein flüchtiger Bekannte von X, ein Überholmanöver einleiten. X beschleunigte darauf seine Fahrt. Mit ca. 102-116 km/h fuhren die beiden nebeneinander, als man von weitem schon die Lichter eines entgegenkommenden Fahrzeuges erkennen konnte. F versuchte daher, auf die rechte Fahrspur zu gelangen, was zu einer Streifkollision mit X führte. F kam auf die linke Spur zurück, versuchte zwar noch eine Vollbremsung, aber es kam dennoch zur Frontalkollision mit dem entgegenkommenden Fahrzeug. Er und der entgegenkommende Automobilist starben sofort. Die fünf Passagiere im Wagen von F und die beiden Mitfahrenden im entgegenkommenden Fahrzeug wurden verletzt. X wich der Kollision aus und kam dabei von der Strasse ab, sein Wagen überschlug sich auf die rechtsangrenzende Wiese und blieb rund 70m von der Strasse entfernt auf dem Dach liegend stehen. X blieb dabei unverletzt.⁴⁶

In erster Instanz wurde X am 8. Juli 2005 vom Bezirksgericht Muri wegen mehrfacher fahrlässiger Tötung i.S.v. Art. 117 StGB, mehrfacher fahrlässiger einfacher Körperverletzung (Art. 125 Abs. 1 StGB) sowie verschiedener SVG-Delikte zu drei Jahren Gefängnis verurteilt. Die Staatsanwaltschaft, welche X wegen eventualvorsätzlicher Tötung und Körperverletzungen angeklagt hatte, erhob Berufung gegen das Urteil.

Wiederum ist der zentrale Streitpunkt die Frage nach dem Eventualvorsatz. Das Aargauer Obergericht betont die Schwierigkeit der Abgrenzung zur bewussten Fahrlässigkeit; liege doch der einzige Unterschied beim Willensmoment.⁴⁷ Wieder wird die Abgrenzungsproblematik mitsamt den relevanten Entscheidungskriterien wiederholt.⁴⁸ Für den konkreten Fall erkennt das Gericht das Wissenselement des Vorsatzes als gegeben. X habe gewusst, dass er durch seine Geschwindigkeitsverschärfung das Überholmanöver von F verunmögliche bzw. verlängere. Bei der stark übersetzten Geschwindigkeit und in Anbetracht des Gegenverkehrs, sei er sich bewusst gewesen, F und

⁴⁶ Vgl. die Sachverhaltsdarstellung in BGE 133 IV 9; OGer AG, Urteil (unveröff.) vom 27. April 2006, SST.2005.619/mw.

⁴⁷ OGer AG, Urteil (unveröff.) vom 27. April 2006, SST.2005.619/mw, E. 3.7.1.1.

⁴⁸ OGer AG, Urteil (unveröff.) vom 27. April 2006, SST.2005.619/mw, E. 3.7.1.2.; vgl. auch oben, II.2.b) und c).

andere Verkehrsteilnehmer stark zu gefährden.⁴⁹ Das zentrale Element der obergerichtlichen Entscheidung liegt jedoch in der *Bejahung der Willensseite*. Die Vorinstanz hatte dies mit der Begründung verneint, X und F hätte sich kein längeres Rennen geliefert, womit der Fall Gelfingen nicht als Präjudiz gelten könne. X sei davon ausgegangen, F hätte das Überholmanöver jederzeit unverzüglich abbrechen können, um eine Kollision zu vermeiden.⁵⁰ Das Obergericht hält dagegen fest, dass X beschleunigt habe, um F das Überholen zu verunmöglichen; er habe sich also trotz Gegenverkehr aufs ein Krätemessen eingelassen. Der Gegenverkehr sei schon bei Beginn des Überholmanövers erkennbar gewesen. Der Angeklagte habe seine Geschwindigkeit während ca. 11 Sekunden nicht angepasst; auch nicht, als die entgegenkommenden Fahrzeuge schon bedrohlich nahe gekommen seien.⁵¹ Der Angeklagte hätte bemerken müssen, dass F vor und nicht hinter ihm einspuren wollte. Er habe also nicht mehr darauf vertrauen dürfen, dass F abbremst, sondern es sei ihm klar gewesen, dass eine Kollision nur durch eigenes Abbremsen hätte verhindert werden können. Indem er dies nicht tat, sei die Gefahr einer Kollision derart gross gewesen, dass X diese in Kauf genommen habe.⁵² Entgegen den Ausführungen der Vorinstanz sei der vorliegende Fall mit dem Fall Gelfingen vergleichbar. Die beiden Fahrer hätten sich zwar kein kilometerlanges Rennen geliefert, dafür sei die Kollisionsgefahr durch den sichtbaren Gegenverkehr schon zu Beginn des verkehrswidrigen Verhaltens sehr gross gewesen. X habe sich mit seiner Fahrweise für die mögliche Rechtsgüterverletzung entschieden. Obwohl er erkannt habe, dass F sein Überholmanöver durchführen wollte, habe er beschleunigt. Damit habe sich ihm die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls als so gross aufgedrängt, dass der Umstand, dass er sein Fahrzeug beschleunigte statt abzubremsen, nur als Inkaufnahme des Erfolges ausgelegt werden könne. X habe sein Ziel, den F am Überholen zu

⁴⁹ OGer AG, Urteil (unveröff.) vom 27. April 2006, SST.2005.619/mw, E. 3.7.2.

⁵⁰ OGer AG, Urteil (unveröff.) vom 27. April 2006, SST.2005.619/mw, E. 3.7.3.1.

⁵¹ OGer AG, Urteil (unveröff.) vom 27. April 2006, SST.2005.619/mw, E. 3.7.3.2.

⁵² OGer AG, Urteil (unveröff.) vom 27. April 2006, SST.2005.619/mw, E. 3.7.3.3.

hindern, höher bewertet als den als möglich erkannten Erfolg.⁵³ X wurde mit fünfeinhalb Jahren Freiheitsstrafe bestraft.⁵⁴

Dieses Urteil wurde vom Angeklagten ans Bundesgericht weitergezogen. Dort machte er geltend, es sei in erster Linie die Pflicht von F gewesen, das Überholmanöver abubrechen. Er habe nicht damit rechnen müssen, dass F für längere Zeit auf der linken Fahrbahn bliebe. Eventualvorsatz sei zu verneinen.⁵⁵ Das Bundesgericht betont, dass aus dem alleinigen Wissen um die Möglichkeit des Erfolgeintritts noch nicht auf dessen Inkaufnahme geschlossen werden dürfe. Es müssten weitere Umstände hinzukommen.⁵⁶ Es verneint, dass es für X hätte klar sein müssen, dass F sein Überholmanöver nicht abbrechen werde. Vielmehr wird dem Obergericht widersprochen, indem ausgeführt wird, dass F das Überholen auch zu einem späteren Zeitpunkt noch durch abbremsen und rechts einschwenken hätte abbrechen können.⁵⁷ F habe den Gegenverkehr genauso frühzeitig erkannt wie X. Und er habe auch am besten abschätzen können, wann der Moment gekommen sei, an dem er das Überholmanöver spätestens hätte abbrechen müssen, um eine Kollision zu verhindern. Ein solcher Abbruch sei jederzeit möglich gewesen und erscheine als die natürliche Reaktion des Überholenden bei nahendem Gegenverkehr.⁵⁸ Somit unterscheide sich dieser Fall grundlegend von den Fällen Gelfingen und Winterthur-Töss. X habe sich nur auf einer geraden Strecke nicht überholen lassen wollen. Aus diesem Verhalten könne nicht geschlossen werden, dass er sich gegen das geschützte Rechtsgut entschieden hatte.⁵⁹ Daran anschliessend hält das Bundesgericht fest, dass bei Strassenverkehrsunfällen nicht leichthin auf Eventualvorsatz geschlossen werden dürfe. So würden Autofahrer dazu neigen, Gefahren zu unterschätzen und ihre Fahrfähigkeiten zu überschätzen. Gerade bei Unfällen mit Todesfolgen

⁵³ OGer AG, Urteil (unveröff.) vom 27. April 2006, SST.2005.619/mw, E. 3.7.3.4.

⁵⁴ OGer AG, Urteil (unveröff.) vom 27. April 2006, SST.2005.619/mw, E. 4.

⁵⁵ BGE 133 IV 9, E. 3.2.

⁵⁶ BGE 133 IV 9, E. 4.1.

⁵⁷ BGE 133 IV 9, E. 4.2.4.

⁵⁸ BGE 133 IV 9, E. 4.2.5.

⁵⁹ BGE 133 IV 9, E. 4.3.

sei die Annahme von Eventualvorsatz auf krasse Fälle zu beschränken.⁶⁰ Die Entscheidung der Vorinstanz wurde also vom Bundesgericht aufgehoben. X wurde daraufhin wegen fahrlässiger Tötung zu drei Jahren Gefängnis verurteilt.⁶¹

c) *Unfall bei Crans-près-Céligny (Eventualvorsatz verneint)*

Am 18. Dezember 2004 verlor der damals 33-jährige X auf einer Strasse bei Crans-près-Céligny (VD) mit 120-140 km/h statt den erlaubten 80 km/h die Herrschaft über sein „getuntes“ Auto (Subaru Impreza). Er krachte nach einer Linkskurve in einen Betonpfeiler, worauf einer der Mitinsassen, sein 13 Jahre alter Neffe, auf der Stelle getötet wurde. Der Lenker selbst und sein 6-jähriger Sohn wurden lediglich verletzt.⁶²

Der Kassationshof des Kantonsgerichts Waadt sprach den Fahrzeuglenker wegen eventualvorsätzlicher Tötung schuldig. Gegen dieses Urteil erhob X Rekurs bei der Strafkammer des Kantonsgerichts des Kantons Waadt. Dabei brachte X auch einige prozessrechtliche Einwände (z.B. einen Verstoss gegen den Grundsatz in dubio pro reo) vor, welche vom Gericht jedoch alle als ungenügend begründet zurückgewiesen wurden.⁶³ Materiell-rechtlich forderte X, die Verurteilung wegen eventualvorsätzlicher Tötung sei aufzuheben und er sei wegen fahrlässiger Tötung zu bestrafen.⁶⁴ Das Gericht hält für den zu beurteilenden Sachverhalt fest, dass die Wissensseite unzweifelhaft und unbestritten erfüllt sei. Fraglich sei lediglich, ob das *Willenselement* auch bejaht werden könne. X sei mit einer Geschwindigkeit von 120-140 km/h – also mit fast dem Doppelten der den Umständen angepassten Geschwindigkeit – gefahren und habe lediglich das Ablendlicht verwendet. Damit sei

⁶⁰ BGE 133 IV 9, E. 4.4.

⁶¹ BAUMANN R., Bisher zehn Raser wegen Eventualvorsatz verurteilt, TA vom 7. März 2012, S. 13.

⁶² Vgl. die Sachverhaltsdarstellung in BGer vom 29. Januar 2008, 6B_519/2007; KG VD, Urteil vom 26. März 2007, PE04.048658-PVA/ECO/PBR.

⁶³ KG VD, Urteil (unveröff.) vom 26. März 2007, PE04.048658-PVA/ECO/PBR, E. II. 1. ff.

⁶⁴ KG VD, Urteil (unveröff.) vom 26. März 2007, PE04.048658-PVA/ECO/PBR, E. III. 2.a.

für einen weiteren Strassenbenützer die Gefahr eines Unfalls mit schwerwiegenden Folgen sehr wahrscheinlich gewesen. X habe nicht davon ausgehen dürfen, dass es auf der etwas abgelegenen Strecke gar keinen Verkehr habe, zumal er die Strecke gekannt habe. Zudem habe er nur zu seinem eigenen Vergnügen gehandelt. Ein Kontrollverlust über das Auto sei bei seinen schweren Verkehrsregelverletzungen nichts als logisch gewesen. Damit sei die Verhinderung des Unfalls nur noch von Glück und Zufall abhängig gewesen. Den Einwand, es habe sich hier nicht um ein Rennen gehandelt, weshalb die bundesgerichtliche Rechtsprechung nicht auf den vorliegenden Fall passe, lässt das Gericht nicht zu. Dies habe nichts mit der Definition des Vorsatzes zu tun.⁶⁵ Der Rekurs von X wurde abgewiesen und die vierjährige Freiheitsstrafe bestätigt.

Diesen Entscheid zog X vors Bundesgericht. Wiederum geht es hauptsächlich um die Frage, ob ihm Eventualvorsatz vorzuwerfen ist. Mit Hinweis auf den Fall von Muri wird ausgeführt, dass die dem Täter bekannte Wahrscheinlichkeit des Erfolgseintritts ein sehr hohes Niveau aufweisen müsse, da bei Strassenverkehrsunfällen nicht leichthin auf Eventualvorsatz geschlossen werden dürfe. So könne ein schwerer Fahrfehler oftmals den Tod eines Menschen zur Folge haben; alleine aus dieser Möglichkeit sei aber noch kein Vorsatz abzuleiten. Der Richter müsse vielmehr überzeugt sein, dass die Rücksichtslosigkeit des Fahrers so gravierend gewesen sei, dass man nur von einer Inkaufnahme des Erfolgs ausgehen könne.⁶⁶ Für den konkreten Fall hält das Bundesgericht fest, dass die Umstände den Schluss auf Eventualvorsatz nicht zuliessen. Auch weil X die Strecke und deren Begebenheiten gekannt habe, habe er davon ausgehen können, dass es keinen Gegenverkehr habe – geschlossen aus dem Fehlen von entgegenkommenden Scheinwerferlichtern. Die guten Strassenverhältnisse hätten trotz überhöhter Geschwindigkeit nicht darauf schliessen lassen, dass es zu einem Kontrollverlust kommen werde. Das verkehrstechnische Gutachten zeige, dass die Strecke mit der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit befahrbar sei. Somit sei die Verhinderung des Unfalls gerade nicht bloss von Glück oder Zufall abhängig gewesen. Das kantonale Gericht habe daher die Definition des

⁶⁵ KG VD, Urteil (unveröff.) vom 26. März 2007, PE04.048658-PVA/ECO/PBR, E. III. 2.c.

⁶⁶ BGer vom 29. Januar 2008, 6B_519/2007, E. 3.1; vgl. auch oben, II.3.a).

Eventualvorsatzes zu weit ausgelegt. X habe nicht eventualvorsätzlich gehandelt.⁶⁷ Das Urteil der Vorinstanz wurde aufgehoben und X später zu zwei Jahren bedingter Freiheitsstrafe wegen fahrlässiger Tötung und Verkehrsregelverstössen bestraft.⁶⁸

d) Unfall bei Jona (Eventualvorsatz bejaht)

Am 5. Juni 2004 kam es bei einem Autorennen auf der A53 bei Höhe Rapperswil/Jona zu einem schweren Verkehrsunfall. X duellierte sich mit Y, einen Kilometer bevor die Autobahn in die einspurig geführte Autostrasse übergang. Dabei befanden sich beiden Fahrer in einer Linkskurve ohne nennenswerten seitlichen Abstand und fuhren einige Momente mit praktisch identischer Geschwindigkeit, ohne dass einer der beiden versuchte, die Situation zu entschärfen. Durch die wegen der stark übersetzten Geschwindigkeit (ca. 130-140 km/h statt den erlaubten 80 km/h) wirkenden Fliehkräfte kam X leicht von der Strasse ab, kollidierte mit einem Leitpfosten und schwenkte dann etwas nach links aus, um die Beherrschung über das Fahrzeug zurückzuerlangen. Y seinerseits verlor die Beherrschung über sein Fahrzeug, als er versuchte nicht mit X zu kollidieren. Sein Wagen brach auf die linke Fahrspur aus, wo er mit einem entgegenkommenden Fahrzeug kollidierte. Beide Fahrer waren auf der Stelle Tod. Das Auto von Y wurde dabei in zwei Teile gerissen, wovon eines mit X zusammenprallte. Dadurch kam auch sein Fahrzeug ins Drehen und geriet auf die Gegenfahrbahn, wo er mit einem weiteren Wagen kollidierte. X, der Lenker des mit ihm kollidierten Fahrzeugs und dessen Mitfahrer blieben praktisch unverletzt.⁶⁹

X wurde am 16. August 2005 vom Kreisgericht Gaster-See wegen mehrfacher eventualvorsätzlicher Tötung, verschiedener SVG-Delikte und einer Übertretung des Betäubungsmittelgesetzes für schuldig befunden. Dagegen legte der Angeklagte Berufung ein.⁷⁰ Somit musste die Strafkammer des

⁶⁷ BGer vom 29. Januar 2008, 6B_519/2007, E. 3.2.

⁶⁸ BAUMANN (FN 61), 13.

⁶⁹ Vgl. die Sachverhaltsdarstellung in KG SG, Urteil (unveröff.) vom 5. September 2006, ST.2004.16456, E. I. 1.; III. 1c/aa.

⁷⁰ KG SG, Urteil (unveröff.) vom 5. September 2006, ST.2004.16456, E. I. 2 ff.

Kantonsgerichts St. Gallen den Fall nochmals aufrollen. Hauptstreitpunkt war wiederum die Frage nach dem Eventualvorsatz. Das Kantonsgericht wiederholt zuerst die theoretischen Voraussetzungen des Eventualvorsatzes⁷¹ und setzt sich dann mit den Fällen Gelfingen und Winterthur-Töss auseinander.⁷² Es stellt dabei fest, dass die Fälle untereinander und auch zum nun Betrachteten markante Abweichungen aufweisen. So sei vorliegend nicht ein sich länger hinziehendes Rennen zu beurteilen. Vergleiche zu den „Bundesgerichtsentscheiden können daher nur – aber immerhin – für die letzte Phase der Fahrt“ gezogen werden.⁷³ Die Wissensseite des Vorsatzes sei zweifellos erfüllt. Für X sei klar gewesen, dass er durch diese halsbrecherische Fahrweise eine ausserordentlich grosse und konkrete Gefährdung mit der nahen Wahrscheinlichkeit eines schweren Unfalls geschaffen habe. Dies gelte umso mehr, als dass die beiden Fahrer andere Verkehrsteilnehmer überholt hätten, sodass sie gewusst hätten, nicht allein unterwegs zu sein. Damit sei die Wahrscheinlichkeit eines tödlichen Unfalls derart hoch gewesen, dass X sie mindestens hätte erkennen müssen. Auch das Willenselement wird bejaht, da er nicht darauf habe vertrauen dürfen, diese halsbrecherische Fahrt bliebe ohne schwerwiegende Folgen. Aus der Vielzahl von krass verletzten Verkehrsregeln leitet das Gericht ab, dass es für die beiden Fahrer gar nicht anders möglich gewesen sei, als sichere Kenntnis von einer hohen und nahen Wahrscheinlichkeit eines schweren Unfalls gehabt zu haben. Wenn man dann trotzdem nicht vom Handeln ablasse, sei vom Wissen auf den Willen zu schliessen: der Täter könne gar nicht anders als den Deliktserfolg ernsthaft in Rechnung gestellt und in Kauf genommen zu haben. Dies werde noch erhärtet, da es sich bei X um einen ortskundigen Fahrer gehandelt habe.⁷⁴ Das Gericht erklärt ihn daher wegen mehrfacher eventualvorsätzlicher Tötung, verschiedener SVG-Delikte und Verstoss gegen das Betäubungsmittelgesetz

⁷¹ KG SG, Urteil (unveröff.) vom 5. September 2006, ST.2004.16456, E. II. 1a; vgl. auch oben, I.2.; II.2.c).

⁷² KG SG, Urteil (unveröff.) vom 5. September 2006, ST.2004.16456, E. II. 1b.

⁷³ KG SG, Urteil (unveröff.) vom 5. September 2006, ST.2004.16456, E. II. 1b.

⁷⁴ KG SG, Urteil (unveröff.) vom 5. September 2006, ST.2004.16456, E. II. 1c/bb.

für schuldig und verurteilt ihn zu einer Strafe von 6 Jahren Zuchthaus.⁷⁵ Das Urteil wurde nicht weitergezogen.⁷⁶

e) *Unfall bei Malters (Eventualvorsatz lediglich bezüglich der Lebensgefährdung bejaht)*

X war am 22. Juni 2005 mit seinem Subaru Impreza auf der Autostrasse von Wolhusen in Richtung Malters unterwegs. Dabei überschritt er die Höchstgeschwindigkeit und fuhr mit ca. 188 km/h in eine Rechtskurve. Als Folge der Fliehkräfte wurde er über die Sicherheitslinie auf die Gegenfahrbahn getrieben und eine Kollision mit dem korrekt fahrenden A konnte nur knapp durch dessen Ausweichmanöver vermieden werden. X kam jedoch von der Strasse ab und kollidierte mit einem Baum. Seine beiden Mitfahrer wurden dabei aus dem Wagen geschleudert und starben auf der Unfallstelle.⁷⁷

Am 5. Dezember 2008 wurde X vom Kriminalgericht des Kantons Luzern wegen mehrfacher Gefährdung des Lebens i.S.v. Art. 129 StGB (zum Nachteil seiner Mitfahrenden) und mehrfacher fahrlässiger Tötung nach Art. 117 StGB sowie der groben Verkehrsregelverletzung nach Art. 90 Ziff. 2 SVG verurteilt. Die Staatsanwaltschaft reichte Appellationserklärung gegen dieses Urteil ein, insbesondere mit dem Begehren, X sei wegen mehrfacher eventualvorsätzlicher Tötung i.S.v. Art. 111 StGB sowie der Gefährdung des Lebens gegenüber A nach 129 StGB zu verurteilen. In seiner rechtlichen Würdigung setzt sich das Obergericht Luzern eingehend mit der Frage auseinander, ob von fahrlässiger oder vorsätzlicher Tötung auszugehen sei. Es wird festgestellt, dass zwischen dem Geschwindigkeitsexzess durch X und dem Tod der beiden Mitfahrer sowohl natürliche als auch adäquate Kausalität gegeben sei. Ebenso stelle die Geschwindigkeitsüberschreitung eine grobe Pflichtwidrigkeit dar.⁷⁸ Für X habe bei der von ihm gefahrenen Geschwindigkeit keine Möglichkeit mehr bestanden, auf mögliche Hindernisse

⁷⁵ KG SG, Urteil (unveröff.) vom 5. September 2006, ST.2004.16456, E. IV.

⁷⁶ <<http://www.news.ch/Raser+von+Jona+steuert+nicht+zum+Bundesgericht/260592/detail.htm>>.

⁷⁷ Vgl. die Sachverhaltsdarstellung in BGE 136 IV 76; OGer LU, Urteil (unveröff.) vom 26. August 2009, Nr. 210941.

⁷⁸ OGer LU, Urteil (unveröff.) vom 26. August 2009, Nr. 210941, E. 4.2.1

oder Gefahrensituationen adäquat zu reagieren. Bei solchem Tempo führe schon der kleinste Fahrfehler zum Herrschaftsverlust über das Fahrzeug. Somit hätte sich der Angeklagte des hohen Risikos eines schweren Unfalls mit tödlicher Folge auch bewusst sein müssen. Damit sei die Wissensseite des Eventualvorsatzes erfüllt.⁷⁹ Zu prüfen bleibe daher, ob X die Todesfolge auch in Kauf genommen habe. Dabei gebe es verschiedene äussere Umstände, die Hinweise auf dessen innere Haltung geben. So sei der Angeklagte durch seine Fahrweise „bewusst ein äusserst hohes Risiko eingegangen“. Seine Pflichtwidrigkeit sei als sehr schwer einzustufen. Jedoch könne nicht mehr ermittelt werden, was X zu seinem Tempoexzess motivierte. Das Gericht nahm jedoch als gesichert an, dass kein eigentliches Rennen stattgefunden habe. X habe also nicht einen möglichen Unfall einem Sieg untergeordnet und diesbezüglich sei dieser Fall nicht mit den Fällen zu vergleichen, in welchen das Bundesgericht eventualvorsätzliche Tötung bejaht hatte. Ebenso sei nicht zu verkennen, dass sich X auch selbst in hohem Masse gefährdet habe. Ferner habe das Bundesgericht im Fall Muri bestätigt, dass im Strassenverkehr nur in krassen Fällen der Eventualvorsatz bejaht werden könne. Ein derart krasser Fall liege hier nicht vor. Zudem sei die Durchfahrt der Kurve mit der Geschwindigkeit des Angeklagten zumindest theoretisch möglich, womit der Erfolg nicht als unvermeidbar bezeichnet werden könne. Somit sei beim ortskundigen Fahrer davon auszugehen, dass er darauf vertraut habe, es werde schon nichts passieren.⁸⁰ Es liege demnach lediglich ein Fall der fahrlässigen Tötung i.S.v. Art. 117 StGB vor.⁸¹ Bezüglich der *Gefährdung des Lebens* seiner beiden Mitfahrenden bringt das Gericht vor, der Angeklagte habe durch seine Fahrweise („horrende Geschwindigkeit“) eine Situation geschaffen, welche eine unmittelbare Lebensgefahr für die übrigen Wageninsassen zur Folge hatte.⁸² Auch der von Art. 129 StGB verlangte direkte Vorsatz auf die unmittelbare Lebensgefahr wird bejaht. Die risikobehaftete Fahrweise von X sei schlicht nicht ohne direkten Gefährdungsvorsatz denkbar. Dass er sich trotz dieses Wissens nicht von der Raserfahrt abhalten

⁷⁹ OGer LU, Urteil (unveröff.) vom 26. August 2009, Nr. 210941, E. 4.2.1.3.

⁸⁰ OGer LU, Urteil (unveröff.) vom 26. August 2009, Nr. 210941, E. 4.2.1.4.

⁸¹ OGer LU, Urteil (unveröff.) vom 26. August 2009, Nr. 210941, E. 4.2.2.

⁸² OGer LU, Urteil (unveröff.) vom 26. August 2009, Nr. 210941, E. 4.3.1.1. ff.

liess, führt für das Gericht zur Annahme der geforderten Skrupellosigkeit.⁸³ Zwischen den Artikeln 117 und 129 StGB nimmt das Gericht der h.L. folgend echte Konkurrenz an.⁸⁴ Nicht gegeben sei demgegenüber eine Lebensgefährdung des A. Die Gefährdung der entgegenkommenden Verkehrsteilnehmer sei eher eine gemeingefährliche Handlung, es gebe keine hinreichend bestimmbare Opfergruppe. Als er dann das entgegenkommende Auto von A wahrgenommen habe, habe er keine Möglichkeit mehr gehabt, um die Todesgefahr abzuwenden.⁸⁵ Durch die verschiedenen Delikte in echter Konkurrenz erhält das Obergericht einen Strafraum bis zu siebeneinhalb Jahren. Wegen schwerem Verschulden, einschlägigen Vorstrafen und schwerwiegenden Tatfolgen setzt das Obergericht die Strafe auf 6 Jahre fest.⁸⁶

Vor Bundesgericht rügte X nur noch die Verletzung wegen mehrfacher Gefährdung des Lebens zum Nachteil seiner Mitfahrer. Das Bundesgericht bejaht in Übereinstimmung mit der h.L. die echte Konkurrenz zwischen fahrlässiger Tötung nach Art. 117 StGB und Gefährdung des Lebens nach Art. 129 StGB. Das vorinstanzliche Urteil wird bestätigt.⁸⁷

f) Unfall bei Lyss (Eventualvorsatz bejaht)

Der zum Tatzeitpunkt 18 ½-jährige Automonteurlehrling X war am 2. April 2006 mit seiner Freundin A in seinem VW Corrado von Lyss kommend auf der Landstrasse Richtung Bütgen unterwegs. Dabei wurde X von einem weiteren Wagen (Fahrer unbekannt) in ein „Spiel“ mit verschiedenen Tempoveränderungen verwickelt. Als ihn dieser Wagen überholte, setzte er ihm mit stark übersetzter Geschwindigkeit (mind. 48 km/h zu schnell) nach. In einer Linkskurve verlor X die Herrschaft über das Fahrzeug und der Wagen

⁸³ OGer LU, Urteil (unveröff.) vom 26. August 2009, Nr. 210941, E. 4.3.2.1. f.

⁸⁴ OGer LU, Urteil (unveröff.) vom 26. August 2009, Nr. 210941, E. 4.3.3.; vgl. für die h.L. statt vieler: BaK-AEBERSOLD, Art. 129 N 44 StGB; DONATSCH ANDREAS, Strafrecht III: Delikte gegen den Einzelnen, 9. Aufl., Zürich/Basel/Genf 2008, 64; BaK-SCHWARZENEGGER, Art. 117 N 7 StGB, jeweils m.w.N.

⁸⁵ OGer LU, Urteil (unveröff.) vom 26. August 2009, Nr. 210941, E. 4.4.1. f.

⁸⁶ OGer LU, Urteil (unveröff.) vom 26. August 2009, Nr. 210941, E. 5.4.1. ff.

⁸⁷ BGE 136 IV 76, E. 2.4 ff.

driftete auf die Gegenfahrbahn, wo er frontal mit dem Fahrzeug von B kollidierte. A und B starben auf der Unfallstelle, X erlitt schwere Verletzungen.⁸⁸

X wurde vom Kreisgericht III Aarberg-Büren-Erlach am 8. Mai 2008 wegen mehrfacher eventualvorsätzlicher Tötung und groben Verkehrsregelverletzung (aus einem weiteren Autorennen im Frühjahr 2006) zu 5 Jahren Freiheitsstrafe verurteilt. Gegen dieses Urteil erklärte X Appellation ans Obergericht des Kantons Bern. Wiederum stellte sich die zentrale Frage für die Urteilenden, ob X die Todesfolge des Unfalls im Sinne des Eventualvorsatzes in Kauf genommen hatte. Das Gericht beschäftigt sich zuerst ausführlich mit Sachverhaltsabklärung und Beweiswürdigung und gelangt schliesslich zu oben geschildertem Sachverhalt.⁸⁹ Bei der rechtlichen Würdigung schliesst sich das Obergericht zunächst den Ausführungen des Kreisgerichts an. Zur Wissensseite wird festgehalten, dass X auf einer kurvenreichen Strecke massiv zu schnell – „an der Stabilitätsgrenze seines Fahrzeugs“ – gefahren sei. Jeder Fahrzeuglenker wisse um die möglichen Folgen einer solch halbsbrecherischen Fahrweise. Somit hätte auch der Angeklagte wissen müssen, dass er bei seiner Fahrweise die Kontrolle über das Fahrzeug verlieren könnte und damit sich und seine Beifahrerin in höchstem Mass gefährdet. Gerade weil X Neulenker gewesen sei und nur über eine minime Fahrpraxis verfügt habe, hätte es ihm klar sein müssen, wie gefährlich es für andere sei, wenn er in unangemessener Weise durch die Gegend rase. Er habe sich über die Warnungen seiner Freundin hinweggesetzt, obwohl er gewusst habe, dass auch noch andere Verkehrsteilnehmer unterwegs waren. Deren Gefährdung sei ihm klar gewesen, bzw. hätte ihm klar sein müssen. Das Wissenselement sei somit erfüllt. Zur Begründung der Willensseite orientiert sich das Gericht an den bundesgerichtlichen Kriterien. Zur Grösse des dem Täter bekannten Risikos der Tatbestandsverwirklichung wird festgehalten, dass dieses bei stark zu schneller Fahrt auf einer kurvenreichen Strecke bei sonntäglichem Ausflugsverkehr als gross zu qualifizieren sei. Die Sorgfaltspflichtverletzung wiege schwer, habe X doch fundamentale Verkehrsregeln ausser Acht gelassen (massiv übersetzte Geschwindigkeit und in keiner Weise genügenden Sicherheitsabstand). Auch die Beweggründe werden vom Gericht als belas-

⁸⁸ BGer vom 4. Juni 2010, 6B_168/2010; OGer BE, Urteil (unveröff.) vom 28. Mai 2009, SK-Nr. 2008/315/ROM.

⁸⁹ OGer BE, Urteil (unveröff.) vom 28. Mai 2009, SK-Nr. 2008/315/ROM, E. III.

tend eingestuft. X habe sich zu einem Rennen provozieren lassen und er habe nur sein Selbstwertgefühl stärken wollen. Es sei ihm lediglich darum gegangen, dem anderen Fahrzeuglenker zu zeigen, dass er besser fahren könne und den schnelleren Wagen habe. Die Art der Tathandlung wird als Rücksichtslosigkeit eingestuft. So sei nicht nur eine kurze Unaufmerksamkeit die Unfallursache gewesen, sondern eine grundsätzliche Bedenkenlosigkeit. Aus diesen Gründen befindet das Gericht, dass ihm die Machtdemonstration und sein Lenkerstolz so wichtig gewesen seien, dass er es bezüglich des Risikos der Unfallverwirklichung habe darauf ankommen lassen. Die konkreten Umstände hätten es ihm nicht mehr erlaubt, darauf zu vertrauen, dass er den möglichen Erfolg durch sein Fahrgeschick hätte verhindern könnte. Seine Fahrweise habe ihm nurmehr die Hoffnung erlaubt, die Sache werde glimpflich ausgehen, womit er es Glück oder Zufall überlassen musste, ob es zu einem schweren Unfall kommen würde oder nicht. X habe nach dem Motto „na wenn schon“ seinen Fahrerstolz wieder herstellen und dem Gegner die fahrerische Überlegenheit beweisen wollen. Das Obergericht befindet, dass sich X gerade wegen seiner Unerfahrenheit ein solch waghalsiges Unterfangen nicht hätte zumuten durfte, ohne in Kauf zu nehmen, dass etwas Schreckliches passieren werde. Diesen Ausführungen folgend, wurde er vom Obergericht Bern wegen eventualvorsätzlicher Tötung und grober Verkehrsregelverletzung zu fünf Jahren Freiheitsstrafe verurteilt.⁹⁰

Gegen die Verurteilung wegen vorsätzlicher Tötung führte X Beschwerde in Strafsachen ans Bundesgericht. Er beantragte lediglich eine Verurteilung wegen fahrlässiger Tötung mit einer Strafe unter zwei Jahren bei Gewährung des bedingten Vollzugs. Begründet wird dies insbesondere damit, dass das verkehrstechnische Gutachten zum Schluss kam, dass die besagte Kurve mit der konkreten Geschwindigkeit in technischer Hinsicht hätte durchfahren werden können. Somit entspräche der Fall den Bundesgerichtsurteilen, in welchen Eventualvorsatz verneint worden sei. Die Wissensseite sei zwar korrekt festgestellt worden, hingegen habe X die Todesfolge nicht in Kauf genommen. Er habe mangels Erfahrung nicht erkannt, welche Wirkungen das Durchfahren der Kurve mit hoher Geschwindigkeit auf seinen Wagen haben werde und habe darauf vertraut, die Situation unter Kontrolle halten

⁹⁰ Zum Ganzen: OGer BE, Urteil (unveröff.) vom 28. Mai 2009, SK-Nr. 2008/315/ROM, E. IV. 2.3e.

zu können.⁹¹ Das Bundesgericht hält an der Entscheidung der Vorinstanz fest; diese verletze kein Bundesrecht. So wird den Ausführungen des bernischen Obergerichts bezüglich der Wissensseite beigegeben, insbesondere dem Argument, dass X wegen mangelnder Fahrpraxis nicht davon ausgehen durfte, kritische Situationen mit zweckmässiger Reaktion ausgleichen zu können. Aber auch die Willensseite wird von den Bundesrichtern als erfüllt betrachtet. So handle es sich beim vorliegenden um einen „besonders krasen Fall“. X sei ein äusserst hohes Risiko eingegangen und die von ihm begangene Sorgfaltspflichtverletzung wiege, wegen der Verletzung fundamentalster Verkehrsregeln, sehr schwer. Daher habe er nicht mehr ernsthaft darauf vertrauen dürfen, den als möglich erkannten Erfolg durch seine fahreischen Fähigkeiten vermeiden zu können. Auch wenn die Kurve – gemäss dem verkehrstechnischen Gutachten – mit der gefahrenen Geschwindigkeit und dem verwendeten Fahrzeug theoretisch zu bewältigen wäre, so müsse doch auf die konkreten damaligen Fähigkeiten des Beschwerdeführers abgestellt werden. Dieser sei damals erst seit 40 Tagen im Besitz des Führerausweises gewesen, habe somit weder Fahrpraxis noch Fahrerfahrung aufzuweisen gehabt. Es hätten keine reellen Möglichkeiten mehr bestanden, einen Unfall mit schwerwiegenden Konsequenzen vermeiden zu können. X habe es also „darauf ankommen“ lassen. Es sei ihm nur darum gegangen, dem anderen Autofahrer „den Meister zu zeigen“.⁹² Die Beschwerde wird daher abgewiesen.

g) *Unfall bei Schönenwerd (Eventualvorsatz bejaht)*

In der Nacht auf den 8. November 2008 lieferten sich drei junge Männer ein Strassenrennen. Bei nassen Verhältnissen und durch Nebel beeinträchtigte Sicht passierten sie die Ortseinfahrt Schönenwerd mit ca. 120 km/h anstatt den erlaubten 50 km/h. Ein anderer Fahrzeuglenker wollte die Strasse überqueren, um links abzubiegen, wobei er die drei entgegenkommenden Fahrzeuge aufgrund der schlechten Sichtverhältnisse nicht erkennen konnte. Das Auto wurde vom ersten der drei Wagen, welche am Rennen beteiligt waren,

⁹¹ BGer vom 4. Juni 2010, 6B_168/2010, E. 1.2.

⁹² BGer vom 4. Juni 2010, 6B_168/2010, E. 1.4.

erfasst. Zwei der drei Insassen wurden verletzt; die dritte – eine 21-jährige Frau – wurde getötet.⁹³

Im Oktober 2010 verurteilte das Amtsgericht Olten-Gösgen den Fahrer des Unfallwagens (X) zu einer Freiheitsstrafe von fünf Jahren und acht Monaten wegen vorsätzlicher Tötung und schwerer Körperverletzung. Die beiden anderen Fahrer (A und B) wurden zu je acht Monaten Freiheitsstrafe wegen schwerer Verkehrsregelverletzung verurteilt. Von der Anklage wegen vorsätzlicher Tötung wurden sie freigesprochen.⁹⁴ Sowohl die Staatsanwaltschaft als auch die drei Täter zogen das Urteil weiter vor das Solothurner Obergericht.

Das Obergericht verschärfte im März 2012 die Strafen gegen alle drei Täter. X wurde wegen vorsätzlicher Tötung, vorsätzlicher Körperverletzung und Verkehrsdelikten zu einer Freiheitsstrafe von sechs Jahren verurteilt. Er habe als ortskundiger Fahrer die Folgen der Fahrt vorhergesehen und in Kauf genommen. Er habe seine Sorgfaltspflicht auf eine kaum mehr zu überbietende Art verletzt, wonach der Eventualvorsatz zu bejahen sei.⁹⁵ Vor allem die Strafen für A und B wurden merklich verschärft. So erhielten sie teilbedingte Freiheitsstrafen von je 36 Monaten – davon 12 unbedingte. Sie wurden wegen fahrlässiger Tötung, fahrlässiger Körperverletzung und Verkehrsdelikten bestraft. Das Gericht ging davon aus, die drei Männer hätten sich ein Kräftemessen geliefert.⁹⁶

Das Bemerkenswerteste an diesem Fall liegt aber nicht nur in der Entscheidung selbst, sondern in der Art und Weise, wie der Fall von der Öffentlichkeit – insbesondere von den Medien – aufgenommen wurde. Schon der Gerichtsvorsitzende der ersten Instanz kritisierte: „Bei keinem anderen Fall hat es ein solches Medienspektakel gegeben.“⁹⁷ Gerade beim Prozess vor dem

⁹³ OGer AG, Urteil (unveröff.) vom 22. März 2012, STAPA.2011.3, A.1. und D.

⁹⁴ OGer AG, Urteil (unveröff.) vom 22. März 2012, STAPA.2011.3, A.32.

⁹⁵ OGer AG, Urteil (unveröff.) vom 22. März 2012, STAPA.2011.3, E.I.2. ff.

⁹⁶ OGer AG, Urteil (unveröff.) vom 22. März 2012, STAPA.2011.3, E.VII.1. ff.

⁹⁷ Tagesanzeiger online vom 28. Oktober 2010, abrufbar unter: <http://www.tagesanzeiger.ch/panorama/vermisches/Die-Mutter-von-Lorena-ist-erloest/story/30590493?dossier_id=722>; vgl. auch Aargauer Zeitung online vom 21. März 2012, ab-

Obergericht des Kantons Aargau war das Interesse riesig. Der Fall war in Internet, Fernsehen und den Printmedien präsent. Am Prozesstag wurde von verschiedenen Online-Auftritten von Tageszeitungen gar ein Liveticker installiert. Das heisst, der ganze Prozessablauf wurde praktisch zeitgetreu wiedergegeben und konnte so mitverfolgt werden.⁹⁸ Im Nachgang zum erstinstanzlichen Urteil und vor dem Prozess vor Obergericht wurde vermehrt die Milde des erstinstanzlichen Urteils kritisiert.⁹⁹ Die Verschärfung der Strafen wurde in gewissen unrepräsentativen Umfragen dann auch überwiegend befürwortet.¹⁰⁰

Das Obergericht setzte sich in seinem Urteil auch mit der Medienberichterstattung auseinander. Es hält fest, durch die Medien habe teilweise eine Vorverurteilung stattgefunden und die Berichterstattung habe zu einer grossen Beeinträchtigung der Beschuldigten geführt. Im Ergebnis wurde der Einfluss der Medien bei allen Angeklagten erheblich strafmindernd berücksichtigt.¹⁰¹

h) Unfall in Basel (Eventualvorsatz bejaht)

X, der damals 22-jährige Täter, fuhr am 29. November 2008 mit einem Kollegen nach Basel in den Ausgang. Dort konsumierten sie Alkohol, Speed und Ecstasy. Trotz seines Zustands fuhr X mit dem Renault Clio Sport seines

rufbar unter: <www.aargauerzeitung.ch/solothurn/kanton-solothurn/verteidigerin-medien-haben-das-erste-urteil-beeinflusst-123215009>.

⁹⁸ Die Protokolle der Liveticker sind immer noch abrufbar: vgl. <www.blick.ch/news/schweiz/aargau/gericht-verlaengert-knast-strafen-gegen-raser-von-schoenenwerd-id-1824235.html>; <http://www.tagesanzeiger.ch/panorama/vermischtes/Die-Mutter-des-Unfallopfers-hofft-dass-sie-endlich-Frieden-findet/story/26056147?dossier_id=1386>.

⁹⁹ „Kuscheljustiz hat wieder Unrecht gesprochen“, Tagesanzeiger online vom 28. Oktober 2010, abrufbar unter: <www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/Kuscheljustiz-hat-wieder-Unrecht-gesprochen/story/28675261?dossier_id=1386>.

¹⁰⁰ Aargauer Zeitung online vom 28.03.2012, abrufbar unter: <www.aargauerzeitung.ch/mitmachen/gutes-urteil-gegen-den-raser-von-schoenenwerd-123629009>; CAPODICI V., „Ein richtiges und wichtiges Urteil“, Tagesanzeiger online vom 28. März 2012, abrufbar unter: <www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/Ein-richtiges-und-wichtiges-Urteil/story/26224093?track>.

¹⁰¹ OGer AG, Urteil (unveröff.) vom 22. März 2012, STAPA.2011.3, F.2.1c, F.2.2c und F.2.3c.

Kollegen mit massiv übersetzter Geschwindigkeit (100 km/h statt den erlaubten 30-60 km/h) durch die Stadt. Auf einer Quartierstrassen-Kreuzung erfasste er dabei einen von rechts kommenden, korrekt fahrenden Wagen. Der Renault Clio Sport prallte frontal in die Seite des anderen Fahrzeuges. Der Beifahrer dieses Wagens wurde auf der Stelle getötet. Der Fahrer und zwei bei X mitfahrende Personen wurden verletzt.¹⁰²

Der Fall wurde vor dem Strafgericht des Kantons Basel-Stadt aufgearbeitet. Dabei steht für das Gericht die Frage im Mittelpunkt, ob sich X der eventualvorsätzlichen oder der fahrlässigen Tötung strafbar gemacht habe. Es nimmt an, dass sich X bei seiner halsbrecherischen Fahrt durch besiedeltes Gebiet mit Auto-, Tram-, Velo- und Fussgängerverkehr bewusst gewesen sei, dass es jederzeit zu einem Unfall mit Todesfolge kommen könnte. Wegen dem Alkohol- und Drogenkonsum habe er nicht mehr auf seine fahrerischen Fähigkeiten vertrauen dürfen. Auch weil er einige Zeit vor diesem Unfall einen schweren Selbstunfall verursacht habe, hätte ihm klar sein müssen, dass seine Fahrzeugbeherrschung an Grenzen kommen könne. In der fraglichen Nacht sei der Angeklagte unter Ausserachtlassung der fundamentalsten Verkehrsregeln durch ein ihm unbekanntes Wohnquartier gerast und dies auch noch minutenlang. Unter diesen Umständen habe X nicht mehr ernsthaft darauf vertrauen können, dass die von ihm als möglich erkannte Tatbestandsverwirklichung schon ausbleiben würde. Diese habe sich ihm als so wahrscheinlich aufgedrängt, dass seine Bereitschaft, sie hinzunehmen, nur als deren Inkaufnahme ausgelegt werden könne. Der Unfall sei unvermeidbar gewesen, es habe keine reelle Möglichkeit bestanden, die Gefahr abzuwenden.¹⁰³ Bezüglich des Fahrers des anderen Fahrzeugs und seiner Mitfahrer erkennt das Gericht X der versuchten Tötung i.S.v. Art. 111 i.V.m. Art. 22 Abs. 1 StGB schuldig.¹⁰⁴ Insgesamt wurde X wegen vorsätzlicher Tötung, mehrfacher versuchter vorsätzlicher Tötung, grober Verletzung der Verkehrsregeln, Fahren in fahrunfähigem Zustand, einfacher Verletzung der Verkehrsregeln sowie mehrfacher Übertretung des Betäubungsmittelgesetzes zu sechseinhalb Jahren Freiheitsstrafe verurteilt.

¹⁰² Vgl. die Sachverhaltsdarstellung in StrafGer BS, Urteil (unveröff.) vom 8. Juni 2011, SG.2010.553.

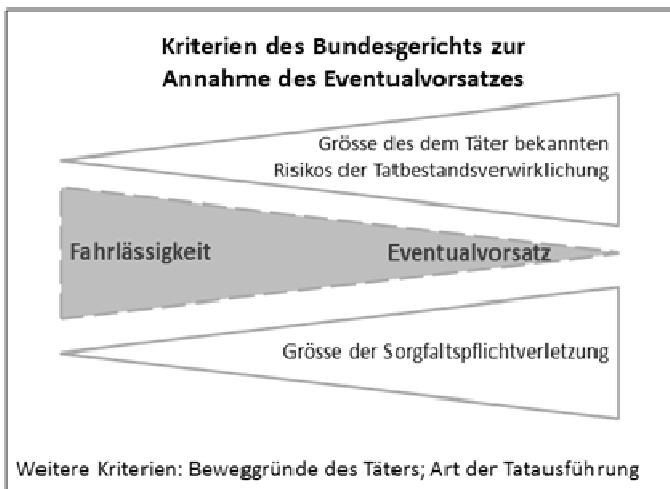
¹⁰³ StrafGer BS, Urteil (unveröff.) vom 8. Juni 2011, SG.2010.553, E. III. 2b.

¹⁰⁴ StrafGer BS, Urteil (unveröff.) vom 8. Juni 2011, SG.2010.553, E. III. 2c.

4. Zusammenfassung: wichtigste Kriterien für die Gerichte

Wie eingangs erwähnt und immer wieder in den Urteilen wiederholt, fällt es den Gerichten schwer, den Eventualvorsatz zu begründen. Gerade weil es sich um ein subjektives Kriterium handelt, ist es ohne diesbezügliche Aussage des Angeklagten schwer nachweisbar und sein Nachweis wird durch Schutzbehauptungen erschwert. Die Gerichte behelfen sich mit der Möglichkeit, das Wissen oder mindestens ein hypothetisches Wissen festzustellen und von diesem auf den Willen zu schliessen. Dazu werden folgende Kriterien beigezogen:

- Grösse des dem Täter bekannten Risikos der Tatbestandsverwirklichung;
- Grösse der Sorgfaltspflichtverletzung;
- Bewegründe des Täters;
- Art der Tatausführung



Um diese Kriterien mit Gehalt zu füllen, greifen die Gerichte bei Unfällen im Strassenverkehr auf folgende Indizien zurück:

- *Strassenverhältnisse*: Die Sorgfaltspflichtverletzung wiegt schwer, wenn die Geschwindigkeit nicht den Verhältnissen angepasst wurde. Gute Strassenverhältnisse können demgegenüber gegen Eventualvorsätzlichkeit sprechen.
- *Gefahrenre Geschwindigkeit und Abstand zwischen den Fahrzeugen*: Werden fundamentale Verkehrsregeln verletzt, so wird eine schwere Sorgfaltspflichtverletzung angenommen.
- *Zeitspanne der Handlungsweise*: Je länger das verkehrswidrige Verhalten andauert, desto eher ist von Eventualvorsatz auszugehen.
- Wenn das Verhalten des Täters als „*Rennen*“, „*Duell*“ oder „*Kräfte-messen*“ einzustufen ist, wird eher auf Eventualvorsatz geschlossen.
- *Handlungsmotivation des Täters*: Ging es ihm vor allem darum, einem anderen seine fahrerische Überlegenheit zu demonstrieren, so ist dies ein rein egoistisches Motiv und spricht für Eventualvorsatz.
- *Ortskenntnisse des Täters*: Sowohl gute als auch schlechte Ortskenntnisse können sich negativ für den Täter auswirken. Fährt ein ortskundiger Fahrer eine schwer zu befahrende Strecke zu schnell, so wird ihm vorgeworfen, dass er gewusst habe, worauf er sich einlasse, bzw. ihm die Gefahr bekannt gewesen sein musste. Hat der zu schnell Fahrende jedoch keine Ortskenntnisse, so wird ihm vorgeworfen, dass er gerade dann seine Fahrweise der unbekannteren Strecke hätte anpassen müssen.
- *Tatsächliche Abwendungsmöglichkeiten*: Wenn eine Strecke mit der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit bei den tatsächlichen Verhältnissen und dem verwendeten Fahrzeug ohne Kontrollverlust befahrbar wäre, so kann dies dafür sprechen, dass der Lenker darauf vertrauen durfte, dass er einen Unfall durch sein Fahrgeschick hätte verhindern können. Hing es jedoch nur noch von „Glück oder Zufall“ ab, ob sich die Gefahr verwirklicht, ist von Eventualvorsatz auszugehen.
- *Fahrerfahrung des Täters*: Ein Neulenker kann nicht ohne weiteres auf sein Fahrgeschick vertrauen. Ebenfalls für die Annahme von Eventualvorsatz spricht, wenn der Täter bereits in Unfälle oder Beinahe-Unfälle verwickelt war, da ihm dann die Grenzen seines fahrerischen Könnens bewusst sind.

- Insgesamt wird der Eventualvorsatz bejaht, wenn der Täter eine Gleichgültigkeit gegenüber der Beeinträchtigung von Leib und Leben zeigt; dann hat er „*es darauf ankommen lassen*“.

III. Aufarbeitung der Entscheidungen in der Lehre

In der rechtswissenschaftlichen Aufarbeitung der Raser-Fälle gilt BGE 130 IV 58 als eigentlicher Grundsatzentscheid. Vor dieser Entscheidung war es die Regel, selbst schwerste Unfälle als fahrlässige Tötungs- oder Körperverletzungsdelikte einzustufen.¹⁰⁵ Das Urteil ist in der Literatur teilweise auf herbe Kritik gestossen. Die ablehnenden Einwände wurden auch gegen die nachfolgenden Entscheidungen des Bundesgerichts vorgebracht.

1. Kritik an der Anwendung des Eventualvorsatzes in Strassenverkehrsunfällen

Ganz grundlegend ist zu kritisieren, dass das Bundesgericht in Raserfällen davon ausgeht, dass der Fahrzeuglenker den tödlichen Ausgang in Kauf genommen habe. So sind Fehlverhalten im Strassenverkehr typischerweise dadurch gekennzeichnet, dass Fahrzeuglenker das Risiko unter- und ihr Können überschätzen. Dies müsste dem Unfallverursacher zu Gute gehalten werden: wer denkt, er könne eine Situation beherrschen – selbst wenn sie tatsächlich nicht beherrschbar ist –, findet sich gerade nicht mit dem Erfolg

¹⁰⁵ FIOKA GERHARD, Das Rechtsgut – Strafgesetz versus Kriminalpolitik, dargestellt am Beispiel des Allgemeinen Teils des schweizerischen Strafgesetzbuches, des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) und des Betäubungsmittelgesetzes (BetmG), Band 2, Basel 2006, 724; GODENZI GUNHILD/BÄCHLI-BIÉTRY JACQUELINE, Tötungsvorsatz wider Willen? – Die Praxis des Bundesgerichts bei Raserdelikten, in: SCHAFFHAUSER (Hrsg.), Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2009, 561 ff., 604; RIKLIN (FN 6), § 16 N 43; RIKLIN FRANZ, Eventualvorsätzliche Tötung im Strassenverkehr, in: STÖCKLI/WERRO (Hrsg.), Strassenverkehrsrechtstagung 16.-17. März 2006, Bern 2006, 258 ff., 259; SCHWEIZER (FN 16), 37; WOHLERS WOLFGANG/HUMBEL FABIAN, Tatort Strasse: Rechtsprechung des Bundesgerichts zum Strassenverkehrsrecht im Jahre 2006, in: WEISSENBERGER/WOHLERS/HUMBEL, Tatort Strasse: Die Rechtsprechung des Bundesgerichts zum Strassenverkehrsstrafrecht 2002 bis 2006, 303 ff., 304.

ab.¹⁰⁶ Insbesondere notorische Schnellfahrer sind voll von ihren Fahrkünsten überzeugt und lassen sich auch nicht von dieser Überzeugung abbringen. Ihr Vertrauen auf ihr fahrerisches Talent ist zwar „[u]nglaublich dumm, aber eben der Geisteshaltung entsprechend.“¹⁰⁷

Diese Überlegungen werden auch von der *Verkehrspsychologie*¹⁰⁸ gestützt. So hat ein notorischer Schnellfahrer ein anderes Persönlichkeitsprofil als der Durchschnittsfahrer. Es fehlt ihm die Möglichkeit, die Konsequenzen seines Verhaltens kritisch zu hinterfragen und gleichwohl ist die Einschätzung des eigenen fahrerischen Könnens ausgeprägt positiv.¹⁰⁹ Der verkehrspsychologische Befund „Raser“ müsste also eher als Indikator für bloss fahrlässige Begehung ins Gewicht fallen und das bereits beim Wissenselement. Wer glaubt seine Fahrt kontrollieren zu können, der erachtet den Erfolg als unwahrscheinlich.¹¹⁰ Überdies ist festzuhalten, dass wohl alle Verkehrsteilnehmer die Risiken einer Tötung oder Verletzung im Strassenverkehr als gering einschätzen. Viele haben schon einmal eine kritische Situation erlebt, ohne dass etwas passiert wäre.¹¹¹ Gerade bei Fahranfängern ist das Risikobewusstsein nicht bzw. noch nicht genügend ausgeprägt. Sie erkennen das Risiko nicht und können es also auch nicht bewusst eingehen.¹¹² Selbst wenn sich ein Raser jedoch des Risikos seiner Fahrweise bewusst ist, so überschätzt er

¹⁰⁶ FIOKA (FN 105), 725; RIKLIN (FN 105), 261; vgl. auch JEANNERET YVAN, *Le chauffard peut-il encore être un meurtrier?*, *Strassenverkehr*, 2/2009, 14 ff., 16.

¹⁰⁷ ROTH ANDREAS A., *Rechtsprechung unter der Lupe*, *Strassenverkehr* 2/2011, 46 ff., 50; vgl. auch SCHWEIZER (FN 105), 36.

¹⁰⁸ Vgl. für eine vertiefte Aufarbeitung des „Raserbegriffs“ aus verkehrspsychologischer Sicht: BÄCHLI-BIÉTRY JACQUELINE, *Zur Psychologie und Psychopathologie des Raserphänomens*, in: QUELOZ et al. (Hrsg.), *Strassenverkehr, Auto und Kriminalität*, Bern 2008, 203 ff., 204 ff.; GODENZI/BÄCHLI-BIÉTRY (FN 105), 573 ff.

¹⁰⁹ BÄCHLI-BIÉTRY (FN 108), 205 ff., 219; GODENZI GUNHILD, *Bundesgericht, Strafrechtliche Abteilung, Urteil vom 4. Juni 2010 i.S. X. gegen Generalprokurator des Kantons Bern – 6B_168/2010*, *forum* 2010, 330 ff., 332; GODENZI/BÄCHLI-BIÉTRY (FN 105), 574 ff.

¹¹⁰ GODENZI (FN 109), 333; SCHWEIZER (FN 105), 36.

¹¹¹ FIOKA (FN 105), 725.

¹¹² GODENZI/BÄCHLI-BIÉTRY (FN 105), 574; JÖRI HANS, *Die Typen von Schnellfahrern*, *L-Drive* 1/2009, 6 f., JÖRI HANS, *Raserei im Strassenverkehr – Zur Wahrnehmung eines Phänomens*, *Psychoscope* 10/2004, 12 f., 12; ROTH (FN 107), 50.

seine Fahrfähigkeit dermassen, dass er überzeugt ist, dieses Risiko kontrollieren zu können.¹¹³ Insgesamt wird daher bemängelt, dass das Bundesgericht einen normativ-zuschreibenden Ansatz verfolgt. Es wird dem Raser zugeschrieben, was der durchschnittliche und vernünftige Fahrzeuglenker weiss und will. Eigentlich müsste aber vielmehr darauf abgestellt werden, was der konkrete Fahrer wusste und wollte – oder wenn schon eine Zuschreibung erfolgt, dann nach Wissen und Willen einer typischen Raserpersönlichkeit; was wiederum gegen die Bejahung des Eventualvorsatzes sprechen würde.¹¹⁴

Häufig besteht für den Raser auch die Gefahr der Selbsttötung oder -verletzung. Man wird jedoch nur selten annehmen können, dass sich jemand ohne weiteres mit solch negativen Folgen für sich selber abfindet.¹¹⁵ Diesbezüglich wird auch bemängelt, dass die bundesgerichtliche Rechtsprechung die emotionalen Beziehungen zwischen Fahrzeuglenker und Opfer – gerade wenn es sich dabei um den Beifahrer handelt – vollständig ausblendet. Insbesondere freundschaftliche Beziehungen zwischen Täter und Opfer sprechen in der Regel gegen den Eventualvorsatz auf Tötung.¹¹⁶

Ebenso wird kritisiert, dass mit dieser Entscheidung und der zugrunde liegenden Begründung die herrschende Einwilligungstheorie durch die Wahrscheinlichkeitstheorie¹¹⁷ ersetzt wird.¹¹⁸ Dies führt zur Kritik, dass das Bundesgericht ein betont normatives Vorsatzverständnis an den Tag legt. Es richtet sich nicht mehr an wenigstens vermuteten psychischen Vorgängen im Kopf des Rasers aus, sondern nur noch an äusseren Umständen.¹¹⁹ Damit

¹¹³ GODENZI/BÄCHLI-BIÉTRY (FN 105), 575 f.; JÖRI, Typen von Schnellfahrern (FN 112), 7; JÖRI, Raserei (FN 112), 13.

¹¹⁴ GODENZI/BÄCHLI-BIÉTRY (FN 105), 608.

¹¹⁵ GODENZI (FN 109), 333; GODENZI/BÄCHLI-BIÉTRY (FN 105), 616 ff.; JEANNERET (FN 106), 17; RIKLIN (FN 105), 261 f.; SCHWEIZER (FN 105), 36.

¹¹⁶ GODENZI/BÄCHLI-BIÉTRY (FN 105), 610 ff.; JEANNERET (FN 106), 17.

¹¹⁷ Vgl. zu diesen Theorien oben, I.2.

¹¹⁸ RIKLIN (FN 105), 262 f.; VEST HANS, Anmerkungen zur Diskussion über den Eventualvorsatz bei Raserfällen, ZStrR 2009, 443 ff., 450 f.; vgl. auch GODENZI/BÄCHLI-BIÉTRY (FN 105), 604 ff.

¹¹⁹ GODENZI (FN 109), 332.

verliert der Vorsatz seinen psychischen Gehalt; die Willensseite schrumpft.¹²⁰ Die innere Tatsache wird zum reinen Produkt einer Zuschreibung des Urteilenden. Beim Raser braucht es demnach zur Bejahung des Eventualvorsatzes nicht mehr Wissen *und* Willen, sondern Wissen *oder* Willen.¹²¹

2. Konsequenzen der Rechtsprechung: Auswirkungen auf den Versuch und andere Rechtsbereiche

Die dargestellte Auslegung des Eventualvorsatzes hat weitreichende Auswirkungen. So müssten viele grobe Verkehrsregelverletzungen – welche in der Regel eine Gefahr schaffen können und eine Verletzung von wichtigen Verkehrsregeln darstellen –, auch wenn sie bei einem Unfall nicht zu Todesfolgen oder zu gar keinem Unfall führen,¹²² als eventualvorsätzlicher Versuch einer Tötung oder einer Körperverletzung beurteilt werden.¹²³ Dass ein Raser jedoch ohne Unfall wegen Tötungsversuch angeklagt wird, ist nicht zu erwarten. Somit tritt ein Zufallselement, der Unfall, hinzu, welches entscheidet, ob es sich um Fahrlässigkeit oder Eventualvorsatz handelt.¹²⁴ Zudem wird zum Teil in anderen „vergleichbaren“ Fällen lediglich auf vorsätzliche Lebensgefährdung entschieden.¹²⁵

Auch in anderen Kontexten sind die Konsequenzen dieser Auslegung noch nicht absehbar. Gerade in Lebensbereichen, die sich durch besondere Gefahren auszeichnen und bei denen bisher in der Regel von Fahrlässigkeit des Handelnden ausgegangen wurde, könnte es vermehrt zur Anwendung von

¹²⁰ GODENZI (FN 109), 333.

¹²¹ ARZT GUNTHER, Der Apfelschuss – strafrechtliche Randbemerkungen zu Wilhelm Tell, recht 2004, 180-183, 180 f.; vgl. auch RIKLIN (FN 6), § 16 N 43; BaK-SCHWARZENEGGER, Art. 111 N 7 StGB.

¹²² Vgl. diesbezügliche Beispiele bei BOLL JÜRIG, Autoraserei: Beispiele aus der Praxis – Strategie der Zürcher Strafverfolgungsbehörden, ZStrR 2006, 388 ff., 397 ff.

¹²³ GODENZI/BÄCHLI-BIÉTRY (FN 105), 612 ff.; FOLKA (FN 105), 726; RIKLIN (FN 6), § 16 N 43; RIKLIN (FN 105), 262; das Bundesgericht hat eine versuchte Tötung in einem Fall, in dem ein Fahrzeuglenker einen anderen auf der Autobahn absichtlich „rammte“, mangels Eventualvorsatz abgelehnt: BGE 133 IV 1, E. 4.

¹²⁴ ARZT (FN 121), 180; GODENZI/BÄCHLI-BIÉTRY (FN 105), 615.

¹²⁵ RIKLIN (FN 6), § 16 N 43 m.w.H.; er bezieht sich insbesondere auf BGE 133 IV 1.

Vorsatzdelikten kommen. Zu denken ist etwa an ärztliche Behandlungsfehler, Verursachung von Lawinen durch Wintersportler oder unsorgfältigen Umgang mit Kampfhunden, Waffen oder anderen gefährlichen Gegenständen.¹²⁶

3. Motivation für diese Rechtsprechung

In der Literatur wird zuweilen auch die Motivation der Gerichte hinterfragt, welche auf Eventualvorsatz bei tödlichen Unfällen erkennen. So gehe es vor allem darum, dass durch den Schritt zur vorsätzlichen Tötung eine härtere Sanktion gefällt werden kann.¹²⁷ Dieses Bedürfnis nach härterer Sanktion in Raserfällen beruhe lediglich darauf, dass solche Fälle durch die Medien und die Öffentlichkeit als drängendes Problem dargestellt werden.¹²⁸ Die Konsequenz – also das Abstellen auf Eventualvorsatz – rührt dann daher, dass die fahrlässige Tötung – gerade etwa noch in Konkurrenz mit schweren Verkehrsregelverletzungen – an sich einen breiten Strafraumen ergibt, man aber ganz an den oberen Rand gehen müsste, um eine ähnlich hohe Strafe wie bei vorsätzlicher Tötung auszufällen. Dies ist jedoch durch die Praxis fast verunmöglicht, die sich regelmässig am unteren Ende des Strafraumens orientiert.¹²⁹

¹²⁶ BaK-SCHWARZENEGGER, Art. 111 N 7 StGB.

¹²⁷ BaK-SCHWARZENEGGER, Art. 111 N 7 StGB, „Die Rechtsprechung folgt hier eher einem Bedürfnis nach Signalstrafen“; SCHWEIZER (FN 16), 36 f.; VEST (FN 118), 456 f.

¹²⁸ WOHLERS/HUMBEL (Fn. 105), 304 f.; WOHLERS WOLFGANG/HUMBEL FABIAN, Die Rechtsprechung des Bundesgerichts zum Strassenverkehrsstrafrecht im Jahre 2007, in: SCHAFFHAUSER (Hrsg.), Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2008, 247 ff., 251, die davon ausgehen, „dass das Bundesgericht bestrebt ist, den Geist, den es mit eben diesen Entscheiden aus der Flasche gelassen hat, in dieselbe zurückzubefördern“.

¹²⁹ ARZT (FN 121), 181, der davon ausgeht, dass „überfordert[e] Tatgerichte den Strafraumensprung lieber materiellrechtlich konstruieren“; RIKLIN (FN 105), 269; WEISENBERGER PHILIPPE, Rechtsprechung des Bundesgericht zum Strassenverkehrsrecht im Jahre 2004, in: SCHAFFHAUSER (Hrsg.), Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2005, St. Gallen 2005, 423 ff., 433.

Wenn der Eventualvorsatz nur dazu beigezogen wird, um härtere Strafen zu legitimieren, so wohl darum, weil man sich für Raser solche Strafen wünscht. Damit sollen potentielle Raser im Sinne der negativen Generalprävention abgeschreckt werden. Eine Erhöhung der Strafe zu diesem Strafzweck, welcher auf die Abschreckung der Allgemeinheit baut, wird fast durchwegs verurteilt. Seine Wirkung ist ohnehin umstritten.¹³⁰ Besonders bei notorischen Schnellfahrern ist eine Abschreckungswirkung nicht zu erwarten, weil sie ihre Fähigkeiten überschätzen und sich folglich nicht als Adressaten der Strafdrohung sehen.¹³¹ Der Wunsch nach härterer Bestrafung von Rasern scheint aber auch stark durch Vergeltungsbedürfnisse gesteuert zu sein. Es ist dabei zu bemängeln, dass vom Ergebnis retrospektiv auf die juristische Bewertung der Handlung zum Tatzeitpunkt geschlossen wird.

Insgesamt macht diese Rechtsprechung des Bundesgerichts deutlich, dass es beim subjektiven Tatbestandsmerkmal nicht auf einen vermuteten oder tatsächlichen psychischen Befund ankommt, „falls er zu einer sozial inakzeptablen Exkulpation des Täters führt.“¹³²

4. Wenn schon, dann nur in krassen Fällen

Was von der Lehre begrüsst wird, ist der Umstand, dass das Bundesgericht in gewissen Entscheiden zumindest klar festgehalten hat, dass nicht jedes gefährliche Fahrmanöver zur automatischen Annahme des Eventualvorsatzes führt. So kommt es nur in „besonders krassen Fällen“ zur Bejahung des Eventualvorsatzes.¹³³

Von den überwiegend negativen Reaktionen abgesehen, gibt es auch vereinzelt Stimmen in der Lehre, welche die Verurteilungen wegen eventualvorsätzlicher Tötung bei Raserunfällen stützen. So wird argumentiert, dass das entscheidende Kriterium zur Bejahung des Eventualvorsatzes – genauer gesagt zur Zuschreibung des Eventualvorsatzes – eine Gleichgültigkeit bzw.

¹³⁰ ARZT (FN 121), 181.

¹³¹ SCHWEIZER (FN 16), 37.

¹³² GODENZI/BÄCHLI-BIÉTRY (FN 105), 621.

¹³³ GODENZI/BÄCHLI-BIÉTRY (FN 105), 623 ff.; JEANNERET (FN 106), 16 ff.; VEST (FN 118), 453; WOHLERS/HUMBEL (FN 105), 306.

Rücksichtslosigkeit des Täters sei (sog. Gleichgültigkeitstheorie).¹³⁴ Durch diese Praxis würden einerseits Fälle mit Beweisschwierigkeiten und andererseits solche reiner Rücksichtslosigkeit erfasst.¹³⁵

IV. Ausblick: Gesetzesrevisionen und andere Vorstösse im Bereich der Raserei

Als Folge der medialen und gesellschaftlichen Präsenz des Themas ist die Raserdebatte auch in der Legislative angekommen. So gibt es verschiedene explizite Vorstösse zum Thema – parlamentarische Initiativen und Motionen¹³⁶ sowie Volksinitiativen. Aber auch andere Geschäfte betreffen zumindest indirekt die vorliegende Thematik. Hier soll kurz auf wichtige Vorstösse und deren erwarteten Auswirkungen auf die Raserdebatte eingegangen werden:

1. „Via sicura“

Bei „Via sicura“ handelt es sich um ein Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr. Es sollen verschiedenste Massnahmen ergriffen werden. Auch für den Bereich des Rasens sind spezielle Massnahmen vorgesehen: z.B. obligatorische Fahreignungsabklärung bei Verkehrsregelverletzungen, die auf Rücksichtslosigkeit schliessen lassen, die obligatorische Nachschulung nach einem schweren Geschwindigkeitsdelikt oder der Einbau eines Datenaufzeichnungsgeräts („Blackbox“) nach schweren Geschwindigkeitsdelikten.¹³⁷ Der Fokus des Massnahmenpakets liegt aber im Bereich präventiver und administrativer Massnahmen. Mitte Juni 2012

¹³⁴ SCHLEIMINGER METTLER (FN 2), 44 ff.

¹³⁵ SCHLEIMINGER METTLER (FN 2), 49 f.

¹³⁶ Vgl. die Darstellungen in: AMBERG MARCEL, Neues aus dem Parlament: tabula rasa mit Rasern, Strassenverkehr 1/2009, 34 ff., GIGER HANS, Normativer Amoklauf, Strassenverkehr 1/2009, 38 ff.; Botschaft zur Volksinitiative „Schutz vor Rasern“ vom 9. April 2012, BBl 5487 ff., 5491.

¹³⁷ Botschaft zu Via sicura, Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr vom 20. Oktober 2010, BBl 2010, 8447 ff.

haben beide Räte der Gesetzesänderung zugestimmt und sie wurde dem fakultativen Referendum unterstellt.¹³⁸

2. Harmonisierung der Strafrahmen

Eine sehr wichtige Rolle spielt hier das Dossier zur Harmonisierung der Strafrahmen. Dabei geht es um eine systematische Anpassung der Strafrahmen im Besonderen Teil des StGB und Nebenstrafrechts. Konkret sollen sie einem umfassenden Quervergleich folgend nach dem Unrechtsgehalt der Taten besser aufeinander abgestimmt werden.¹³⁹

Im vorliegenden Kontext relevant ist vor allem die geplante Erhöhung der Maximalstrafen bei fahrlässiger Tötung (117 StGB) und fahrlässiger schwerer Körperverletzung (125 Abs. 2 StGB). So soll in Zukunft bei beiden Delikten eine maximale Strafe von 5 Jahren Freiheitsstrafe möglich sein.¹⁴⁰ Als Begründung wird insbesondere auf die Raserfälle zurückgegriffen. So habe sich in der Öffentlichkeit vermehrt ein Unmut über die als zu mild empfundenen Urteile breit gemacht. Durch eine Erhöhung des Strafmaximums insbesondere bei Art. 117 StGB sei es nun möglich, die praktische Tragweite der Unterscheidung zwischen fahrlässiger und eventualvorsätzlicher Tötung zu relativieren. Es könne so auch dem Bedürfnis der Bevölkerung nach strengerer Bestrafung von rücksichtslosen Verkehrsteilnehmern entsprochen und die Beweisprobleme bezüglich der Feststellung des Eventualvorsatzes vermieden werden.¹⁴¹ Die Erweiterung solle aber nicht nur für Raser gelten,

¹³⁸ Vgl. Strassenverkehrsgesetz (SVG). Änderung 15. Juni 2012, abrufbar unter: <www.parlament.ch/sites/doc/CuriaFolgeseite/2010/20100092/Schlussabstimmungstext%201%20NS%20D.pdf>.

¹³⁹ Erläuternder Bericht zum Bundesgesetz über die Harmonisierung der Strafrahmen im Strafgesetzbuch, im Militärstrafgesetz und im Nebenstrafrecht, abrufbar unter: <www.ejpd.admin.ch/content/dam/data/sicherheit/gesetzgebung/strafrahmenharmonisierung/vn-ber-d.pdf>, S. 5 f.

¹⁴⁰ Vgl. Vorentwurf zum Bundesgesetz über die Harmonisierung der Strafrahmen im Strafgesetzbuch, im Militärstrafgesetz und im Nebenstrafrecht, abrufbar unter: <www.ejpd.admin.ch/content/dam/data/sicherheit/gesetzgebung/strafrahmenharmonisierung/entw-d.pdf>

¹⁴¹ Erläuternder Bericht (FN 139), 14.

da ein Sonderstrafrecht für eine Tätergruppe der Systematik des StGB widersprechen würde.¹⁴²

Implizit wird also bereits im Vorentwurf davon ausgegangen, dass es durch diese Revision – wegen den „Beweisschwierigkeiten“ – nicht mehr nötig sei, bei schweren Unfällen mit Todesfolgen auf Eventualvorsatz zu erkennen. Es erscheint jedoch fraglich, ob die Gerichte – insbesondere das Bundesgericht – von der viel kritisierten Eventualvorsatz-Praxis abweichen werden, wenn die Strafrahmenerhöhung durchkommt. So ist es zwar möglich, dass nach dem allenfalls neu geltenden Recht bei fahrlässiger Tötung oder fahrlässiger schwerer Körperverletzung in echter Konkurrenz mit schwerer Verkehrsregelverletzung (Art. 90 Ziff. 2 SVG) eine Maximalstrafe von sieben-einhalb Jahren gefällt werden könnte (unter Anwendung der Konkurrenzregel von Art. 49 Abs. 1 StGB). Das heisst, unter diesem neuen Regime wären die Strafen, welche in den oben dargestellten Fällen ausgesprochen wurden, auch möglich, wenn das Gericht auf Fahrlässigkeit entscheiden würde. Trotzdem bleibt die Frage: Würden die Gerichte das auch so handhaben? Würde die bisherige und über die letzten Jahre konstante Praxis einfach über Bord geworfen? Dies würde bedeuten, dass bei einem Unfall, unabhängig von der Schwere der Folgen, grundsätzlich von fahrlässiger Begehung auszugehen ist. Diese Fragen wird letztlich nur die Praxis beantworten können.

3. Volksinitiative: „Schutz vor Rasern“

Die Volksinitiative „Schutz vor Rasern“ wurde am 15. Juni 2011 eingereicht und ist formell zustande gekommen. Federführend bei der Ausarbeitung und Unterschriftensammlung war die Organisation Road Cross Schweiz.¹⁴³ Sie hat zum Gegenstand, die BV durch folgenden Artikel zu ergänzen:

Art. 123c (neu) Schutz vor Raserinnen und Rasern:

¹ Wer durch vorsätzliche Verletzung elementarer Verkehrsregeln das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern eingeht, namentlich durch besonders krasse Missachtung der zulässigen

¹⁴² Erläuternder Bericht (FN 139), 14 f.

¹⁴³ <www.roadcross.ch>.

Höchstgeschwindigkeit, waghalsiges Überholen oder Teilnahme an einem nicht bewilligten Rennen mit Motorfahrzeugen, wird als Raserin oder Raser mit Freiheitsstrafe von einem bis zu vier Jahren bestraft. In jedem Fall gilt als besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit die Überschreitung um mindestens 40 km/h bei 30 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit, um mindestens 50 km/h innerorts, um mindestens 60 km/h ausserorts und um mindestens 80 km/h auf Autobahnen.

² Verursacht die Raserin oder der Raser den Tod oder die schwere Körperverletzung anderer Menschen, so wird sie oder er entsprechend höher bestraft.

[...] ¹⁴⁴

Die Initiative nimmt also zum einen eine Legaldefinition des „Rasers“ vor. Fällt jemand darunter, so hat er mit einer härteren Bestrafung zu rechnen. Die Raserei wäre dabei als Gefährdungsdelikt ausgestaltet, d.h. es braucht nicht zu einem Unfall zu kommen, um die Tat mit einem Strafraumen von einem bis vier Jahren Freiheitsstrafe zu erfassen. Ereignet sich ein Unfall und kommt es dabei zur Verletzung oder gar zum Tod eines Menschen, wird der Raser „härter“ bestraft.

Der Bundesrat hat zur Initiative Stellung genommen. Er unterstützt die grundsätzliche Stossrichtung der Initiative, hält sie jedoch für unnötig. Die Anliegen seien durch andere Projekte (Via sicura und die Harmonisierung der Strafraumen) abgedeckt. Würde die Initiative angenommen, würde das zu Mehrspurigkeiten führen. Darum wird die Initiative zur Ablehnung empfohlen. ¹⁴⁵

Gerade die Unklarheit, was mit der „härteren“ Bestrafung bei schwerwiegenden Unfallfolgen gemeint ist, führt dazu, dass die Auswirkungen dieser Initiative auf die Raserdebatte schwer abschätzbar sind. Es ist unklar, wie die Initiative im Bundesrecht umgesetzt werden würde und ob dies die darge-

¹⁴⁴ Die weiteren Absätze drehen sich um administrative Massnahmen: Führerscheinentzug und Fahrzeugentzug.

¹⁴⁵ Botschaft zur Volksinitiative „Schutz vor Rasern“ (FN 136), 5498 ff.; vgl. zur Initiative ausführlich: BRÄGGER RAFAEL, Der Begriff des Rasers im schweizerischen Recht, in: ABO YOUSSEF/TÖNDURY (Hrsg.), Der Schutz polizeilicher Güter, Entwicklungen und Spannungsfelder, Zürich/St.Gallen 2011, 113 ff.

stellte Rechtsprechung beeinflussen könnte. Der Raserartikel wäre nicht direkt anwendbar. Das heisst, es wären Anpassungen des StGB – etwa eine Ergänzung von Art. 129 und eine Qualifikation von Art. 117 – nötig.

4. Weitere Vorstösse

Wie zu diesem Kapitel bereits einleitend erklärt, sind noch diverse weitere Vorstösse zur Raserei eingereicht worden. Dabei geht es jeweils auch um die Kernanliegen: härtere Strafen, technische Präventionsmassnahmen (Black-box, technische Geschwindigkeitsbegrenzung), Fahrausweisentzug und sonstige prophylaktische Vorkehrungen. Auf die genauere Darstellung wird hier verzichtet. All diese Aktivitäten zeigen jedoch eine klare Tendenz: notorischen Schnellfahrern soll entschieden gegenübergetreten werden.

V. Fazit

Das Bundesgericht hat mit seiner Entscheidung im Fall Gelfingen den Startpunkt für eine sehr umstrittene Praxis getroffen: renitente Automobilisten – Raser – können bei Verursachung eines Unfalls mit Todesfolge wegen vorsätzlicher Tötung bestraft werden. Dabei geht das höchste schweizerische Gericht einen sehr heiklen Weg. Es wurden Kriterien definiert, wann ein Richter vom einfacher feststellbaren Wissen auf den Willen eines Täters schliessen darf. Sind schon diese Kriterien teilweise etwas speziell anmutend – so ist etwa die Sorgfaltspflichtverletzung normalerweise gerade ein Element der Fahrlässigkeit –, wird es noch problematischer, wenn man die Sachverhaltselemente betrachtet, welche zur Annahme dieser Kriterien hinzugezogen werden. Etwa die Ortskenntnis eines Fahrers wird in beide Richtungen zur Annahme des Eventualvorsatzes gebraucht: Kannte der Täter die gefährliche Strecke, wird ihm entgegengehalten, ihm sei die Gefahr deshalb klar gewesen; war ihm die Strecke unbekannt, so wird ihm vorgeworfen, er musste sich der Gefahr bewusst sein, weil er ja die befahrene Strecke nicht gekannt habe.

Gerade wenn man betrachtet, dass diese Rechtsprechung verkehrspsychologische Befunde missachtet, so entleert sie den subjektiven Tatbestand. Es geht nicht mehr um die konkrete innere Haltung des Täters, sondern darum,

was man denkt, dass ein Raser sich hätte denken müssen. Anzumerken ist hier, dass es möglich ist, dass sich ein Fahrzeuglenker der Gefahr einer möglichen Unfallverursachung mit schwerwiegenden Folgen durchaus voll im Klaren ist.¹⁴⁶ Handelt der Täter in einem solchen Fall dennoch zielstrebig, kann eine eventualvorsätzliche Tötung angenommen werden. Dies dürfte aber nur die absolute Ausnahme sein und bräuchte qualifizierte Hinweise¹⁴⁷ – wie etwa die Aussagen des Fahrers selber, er habe in der konkreten Situation gedacht, dies werde nicht gutgehen oder die Bestätigung durch eine Fachperson mittels verkehrspsychologischer Abklärung,¹⁴⁸ sofern dies nachträglich noch zweifelsfrei möglich ist. Ansonsten hat die „Zuschreibungs-Praxis“ des Bundesgerichts einen problematischen Beigeschmack in Bezug auf die Regelung „in dubio pro reo“. Insgesamt ist also zu hoffen, dass diese Praxis – eventuell in Verbindung mit der Erhöhung des Strafrahmens bei der fahrlässigen Tötung – wieder korrigiert wird.

Schliesslich die titelgebende Frage: *Will ein Raser töten?* Ich meine nein. Dabei geht es nicht darum, das Verhalten von notorischen Schnellfahrern zu rechtfertigen und noch weniger sind die tragischen Auswirkungen solcher Verhaltensweisen in Abrede zu stellen. Nichtsdestotrotz scheint die Einstufung als vorsätzliches Handeln falsch. Zudem bleibt auch zu betrachten, dass eine fahrlässige Tötung eine schwere Straftat darstellt und eine Bestrafung ermöglicht. Entscheidender ist aber die Frage, ob solche Strafen tatsächlich zum Ziel führen, nämlich dass solches Verhalten eingedämmt werden kann. Dabei ist das Strafrecht ein vermeintlich einfaches Regulatorium für unsere Gesellschaft. Unerwünschte Verhaltensweisen und „asoziales“ Verhalten scheinen nur schon dadurch verhindert und abgeschafft werden zu können, indem man die Strafen für solche Handlungsweisen erhöht bzw. eine diesbezügliche Strafnorm schafft. Dies ist jedoch eine verfehlte und zu vereinfachte Betrachtung und sie verhindert oftmals den wichtigen Diskurs über erfolgversprechendere Präventionsmassnahmen.

¹⁴⁶ Vgl. JÖRI, Typen von Schnellfahrern (FN 112), 7; JÖRI, Raserei (FN 112), 13.

¹⁴⁷ So geht WEISSENBERGER (FN 129), 432, bei BGE 130 IV 58 davon aus, dass aufgrund der „geradezu kamikazehaften Fahrt“ wohl zu Recht auf Eventualvorsatz entschieden wurde.

¹⁴⁸ Vgl. für die Darstellung einer solchen Abklärung: BÄCHLI-BIÉTRY (FN 108), 208 ff.