

BGer 6B 411/2012 vom 8. April 2013

Bundesgericht, 2013-04-08, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_6B_411_2012

FR: TF 6B 411/2012 du 8 avril 2013

IT: TF 6B 411/2012 del 8 aprile 2013

Regeste

Eventualvorsätzliche Tötung (Art. 111 StGB); Gefährdung des Lebens (Art. 129 StGB) | Straftaten

Erwägungen

E. 1

Streitig ist, ob X. _____ (Beschwerdegegner) betreffend die Tötung ein eventualvorsätzliches oder fahrlässiges Handeln vorzuwerfen ist.

E. 1.1

Die Vorinstanz gelangt zur Überzeugung, dass das Bezirksgericht Baden den relevanten Sachverhalt zutreffend gewürdigt hat (Entscheid S. 7 mit Verweis auf das erstinstanzliche Urteil, siehe insbesondere S. 17-25). In rechtlicher Hinsicht erwägt sie, jedem Autofahrer sei bewusst, dass eine Frontalkollision in aller Regel schwerste Folgen für alle Unfallbeteiligten mit sich ziehe. Aus diesem allgemeinen Wissen dürfe jedoch nicht der Schluss gezogen werden, der Beschwerdegegner habe das Überholmanöver "im vollen Bewusstsein" um die hohe Gefahr einer Frontalkollision durchgeführt. Der Beschwerdegegner habe seine Fahrfähigkeit massiv überschätzt und die Gefahr einer Frontalkollision massiv unterschätzt. Es sei nicht völlig unwahrscheinlich, dass er gehofft habe, es werde nicht zu einem Unfall kommen. Er habe blindlings darauf vertraut, dass kein Fahrzeug entgegenkommen würde bzw. er rechtzeitig wieder einschwenken könne. Objektiv sei es ihm unmöglich gewesen, auf ein entgegenfahrendes Fahrzeug zu reagieren. Passiert sei bis zum Unfall nichts. Den Ermahnungen seiner Mitfahrer, die Geschwindigkeit zu reduzieren und auf das Überholen zu verzichten, habe er kein Gehör geschenkt. Die ihm zugeschriebene Gleichgültigkeit gegenüber dem Leben anderer Personen möge bezogen auf den Motorradfahrer als plausibel erscheinen. Dass er aber darüber hinaus auch den Verlust des eigenen Lebens und den Tod seiner Mitfahrer in Kauf genommen habe, sei eine abwegige Fiktion. Die drohende Selbsttötung wie auch die Beschädigung seines äusserst gepflegten Autos seien als Indizien für Fahrlässigkeit zu werten. Gemäss der Mehrheit des Obergerichts liege kein "krasser Fall" im Sinne der bundesgerichtlichen Rechtsprechung vor. Der Beschwerdegegner habe nicht eventualvorsätzlich, sondern grobfahrlässig gehandelt (Entscheid S. 10 ff.).

E. 1.2

Die Beschwerdeführerin wendet ein, die Wahrscheinlichkeit der Tatbestandsverwirklichung sei äusserst hoch gewesen. Dies habe der Beschwerdegegner gewusst. Ihm sei bewusst gewesen, dass er für das Überholmanöver die Sicherheitslinie kurz vor einer lang gezogenen Rechtskurve habe überfahren müssen. Die Sicht über den Kurvenscheitelpunkt hinaus sei an mehreren Orten durch Bäume und Sträucher verdeckt gewesen und habe auf

die Gegenfahrbahn nur wenige Meter betragen. Weiter sei klar gewesen, dass die kurvenreiche Strecke befahren gewesen sei und keine Ausweichmöglichkeiten bestanden hätten. Die Schwere der Sorgfaltspflichtverletzung sei im obersten Bereich anzusetzen. Der Beschwerdegegner habe die Sicherheitslinie mehrfach überfahren und zudem die Verkehrsregeln vor dem fraglichen Manöver wiederholt, teilweise grob, verletzt. Die Chance, den Unfall zu vermeiden, habe nur noch eine bloss und äusserst geringe Hoffnung dargestellt. Der Beschwerdegegner sei "auf gut Glück" gefahren. Nicht massgeblich sei, dass er laut Vorinstanz seine Fahrfähigkeit massiv überschätzt und die Gefahr einer Frontalkollision massiv unterschätzt habe. Wer unter den gegebenen Umständen die Sicherheitslinie überfahre, könne über die hohe Gefahr einer Frontalkollision nicht hinwegsehen. Vor der Kollision habe der Beschwerdegegner die Verkehrsregeln mehrfach verletzt und damit die Verwirklichung des Unfallrisikos provoziert. Da er um die besonders grosse Gefahr eines tödlichen Unfalls gewusst und das Überholmanöver dennoch ausgeführt habe, habe er mit dem Eintritt des Erfolgs gerechnet und diesen in Kauf genommen (Beschwerde S. 5 ff.).

E. 1.3

Vorsätzlich begeht ein Verbrechen oder Vergehen, wer die Tat mit Wissen und Willen ausführt. Vorsätzlich handelt bereits, wer die Verwirklichung der Tat für möglich hält und in Kauf nimmt (Art. 12 Abs. 2 StGB). Nach ständiger Rechtsprechung ist Eventualvorsatz gegeben, wenn der Täter den Eintritt des Erfolgs beziehungsweise 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 (BGE 137 IV 1 E. 4.2.3 S. 4 mit Hinweis). Die Abgrenzung zwischen Eventualvorsatz und bewusster Fahrlässigkeit kann im Einzelfall schwierig sein (vgl. dazu BGE 133 IV 9 E. 4.1 S. 16; 133 IV 1 E. 4.1 S. 3 f.; je mit Hinweisen). Ob der Täter die Tatbestandsverwirklichung im Sinne des Eventualvorsatzes in Kauf genommen hat, muss der Richter - bei Fehlen eines Geständnisses des Beschuldigten - aufgrund der Umstände entscheiden. Dazu gehören die Grösse des dem Täter bekannten Risikos der Tatbestandsverwirklichung, die Schwere der Sorgfaltspflichtverletzung, die Beweggründe des Täters und die Art der Tathandlung. Je grösser die Wahrscheinlichkeit der Tatbestandsverwirklichung ist und je schwerer die Sorgfaltspflichtverletzung wiegt, desto näher liegt die Schlussfolgerung, der Täter habe die Tatbestandsverwirklichung in Kauf genommen. Der Richter darf vom Wissen des Täters auf den Willen schliessen, wenn sich dem Täter der Eintritt des Erfolgs als so wahrscheinlich aufdrängte, dass die Bereitschaft, ihn als Folge hinzunehmen, vernünftigerweise nur als Inkaufnahme des Erfolgs ausgelegt werden kann (BGE 133 IV 9 E. 4.1 S. 16 f.; 133 IV 1 E. 4.1 S. 4; je mit Hinweisen). Ein Fahrzeuglenker droht durch sein gewagtes Fahrverhalten meistens selbst zum Opfer zu werden. Die Annahme, er habe sich gegen das geschützte Rechtsgut entschieden und nicht im Sinne der bewussten Fahrlässigkeit auf einen guten Ausgang vertraut, darf deshalb nicht leichthin angenommen werden (BGE 130 IV 58 E. 9.1 S. 64 f. mit Hinweisen). Bei Unfällen im Strassenverkehr kann nicht ohne Weiteres aus der hohen Wahrscheinlichkeit des Eintritts des tatbestandsmässigen Erfolgs auf dessen Inkaufnahme geschlossen werden. Erfahrungsgemäss neigen Fahrzeuglenker dazu, einerseits die Gefahren zu unterschätzen und andererseits ihre Fähigkeiten zu überschätzen, weshalb ihnen unter Umständen das Ausmass des Risikos der Tatbestandsverwirklichung nicht bewusst ist. Einen unbewussten Eventualdolus aber gibt es nicht. Eventualvorsatz in Bezug auf Verletzungs- und Todesfolgen ist bei Unfällen im Strassenverkehr nur mit Zurückhaltung und in krassen

Fällen anzunehmen, in denen sich aus dem gesamten Geschehen ergibt, dass der Fahrzeuglenker sich gegen das geschützte Rechtsgut entschieden hat (BGE 133 IV 9 E. 4.4 S. 20). Das Bundesgericht hat in einem jüngeren Entscheid an seiner Rechtsprechung festgehalten. Darauf ist nicht zurückzukommen. Zu prüfen war der Fall eines Automobilisten, der auf einer relativ kurvenreichen Strasse wegen massiv übersetzter Geschwindigkeit oder wegen eines Lenkmanövers zum Aussenrand der Kurve getragen wurde, die Kontrolle über sein Fahrzeug vollends verlor und schliesslich mit einem korrekt entgegenkommenden Fahrzeug kollidierte. Deren Lenkerin sowie die Beifahrerin des Täters erlagen auf der Unfallstelle ihren Verletzungen. Das Bundesgericht bejahte den Tötungseventualvorsatz zum Nachteil beider Opfer (Urteil 6B_168/2010 vom 4. Juni 2010 mit mehreren Hinweisen).

E. 1.4

Das Wissensmoment des Vorsatzes ist zu bejahen. Nach den verbindlichen Feststellungen der Vorinstanz (Entscheid S. 7 sowie erstinstanzliches Urteil, insbesondere S. 21 ff.) ist die Höhtalstrasse kurvenreich und unübersichtlich. Der Unfall ereignete sich an einem frühen Sonntagabend im Juni bei schönem Wetter. Auf dem fraglichen Abschnitt betrug die signalisierte Höchstgeschwindigkeit 60 km/h. Der Beschwerdegegner, der unter dem Einfluss von am Vorabend konsumierten Cannabis stand, hat zuerst das Fahrzeug von B._____ überholt (nachdem er diesem mit einem Abstand von 1-2 Metern und später mit einem solchen von 2-3 Metern gefolgt war), ist nur teilweise auf die Normalspur zurückgekehrt und hat die Sicherheitslinie überquert, um kurz vor einer Rechtskurve das Auto von C._____ hinter sich zu lassen. B._____ fuhr mit leicht übersetztem Tempo (65-70 km/h) und C._____ mit ca. 60 km/h. Die Geschwindigkeit des Beschwerdegegners betrug vor dem letzten Überholmanöver etwa 65-70 km/h und während des Überholvorgangs 67-80 km/h (18.6-22.2 m/s). Die Sicht über den Kurvenscheitelpunkt hinaus war an mehreren Orten durch Bäume und Sträucher verdeckt. Zudem war sie phasenweise durch die dem Beschwerdegegner vorausfahrenden Fahrzeuge eingeschränkt. Die sichtbare Strecke war völlig ungenügend, um bei Gegenverkehr rechtzeitig reagieren zu können. Sie betrug eine Sekunde vor dem Unfall 16 Meter. Das letzte Überholmanöver erfolgte nach den zutreffenden Erwägungen des Bezirksgerichts Baden "blind". Der Beschwerdegegner befuhr die fragliche Strecke am selben Tag zum zweiten Mal. Er hatte vor der Passhöhe bereits mindestens drei Fahrzeuge überholt und musste mit Gegenverkehr rechnen. Dass das Überfahren der Sicherheitslinie bei ungenügender Sicht auf den Gegenverkehr die naheliegende Möglichkeit eines Verkehrsunfalls schafft, war für ihn - wie für jeden Verkehrsteilnehmer - erkennbar. Aufgrund der konkreten Umstände konnte er nicht davon ausgehen, einer kritischen Situation mit Fahrgeschicklichkeit zu begegnen. Soweit er geltend macht, er habe zum Tatzeitpunkt nicht gewusst, dass dieses Risiko hoch gewesen sei, kann ihm nicht gefolgt werden (Vernehmlassung S. 3 ff.). Die Wahrscheinlichkeit einer Frontalkollision war derart hoch, dass der Beschwerdegegner sie erkannt haben musste. Zudem wurde er wiederholt und auch kurz vor dem Unfall von seinen Mitfahrern aufgefordert, das Tempo zu reduzieren und auf das Überholen zu verzichten. Auch dies musste ihm zweifelsohne die Gefährlichkeit seines Tuns vor Augen führen. Zu prüfen ist das Willenselement des Vorsatzes. Der Beschwerdegegner ist bei dem zum Unfall führenden Überholmanöver ein äusserst hohes Risiko eingegangen. Nach den tatsächlichen vorinstanzlichen Feststellungen war es ihm objektiv unmöglich, auf ein entgegenkommendes Fahrzeug überhaupt reagieren zu können (Entscheid S. 10). Diese Schlussfolgerung ist ausgehend von einer sichtbaren Strecke von 16 Metern eine Sekunde

vor der Kollision und einer Geschwindigkeit von 18.6-22.2 m/s (Beschwerdegegner) respektive 14.4-16.6 m/s (Motorradfahrer) ohne Weiteres nachvollziehbar. Sie wird durch das verkehrstechnische Gutachten des D. _____ vom 30. September 2010 gestützt. Danach hätte der Beschwerdegegner die Kollision (nur) bei Verzicht auf das Manöver vermeiden können. Der verstorbene Motorradfahrer hat gemäss Expertise das entgegenkommende Auto erst rund eine Sekunde vor der Kollision sehen können. Der Gutachter nimmt an, dass beide Fahrzeuge ungebremst kollidierten (vorinstanzliche Akten pag. 368 f.). Die Sorgfaltspflichtverletzung wiegt insbesondere mit Blick auf das (mehrfache) Überfahren der Sicherheitslinie bei übersetzter Geschwindigkeit sehr schwer. Die Vorinstanz gelangt zur Überzeugung, dass der Beschwerdegegner seine eigene Fahrfähigkeit massiv überschätzt und die Gefahr einer Frontalkollision massiv unterschätzt habe (Entscheid S. 10). Der Beschwerdegegner pflichtet ihr bei (Vernehmlassung S. 5). Die Beschwerdeführerin argumentiert, der Beschwerdegegner habe unter Berücksichtigung der konkreten Verhältnisse das Risiko nicht falsch einschätzen können (Beschwerde S. 8). Dies ist zutreffend. Die konkreten Umstände erlaubten dem Beschwerdegegner nicht mehr, ernsthaft darauf zu vertrauen, die als möglich erkannte Frontalkollision durch fahrerische Fähigkeiten vermeiden zu können. Ebenso wenig konnte er entgegen seinem Dafürhalten ernsthaft darauf vertrauen, das Überholmanöver rechtzeitig zu beenden (Vernehmlassung S. 3 f.). Selbst wenn der Beschwerdegegner seine Fertigkeiten als Automobilist überschätzt hat, vermag ihn dies nicht zu entlasten. Bei sonntäglichem Verkehrsaufkommen und bei völlig ungenügender Sicht mit übersetzter Geschwindigkeit die Sicherheitslinie für einen Überholvorgang zu überfahren, spricht für die Inkaufnahme der als möglich erkannten Tatbestandsverwirklichung. Nachdem der Beschwerdegegner sein Fahrzeug auf die linke Strassenseite gelenkt hatte, stand und fiel der Eintritt einer Frontalkollision einzig mit dem Auftauchen von Gegenverkehr. Auf ein entsprechendes Fahrzeug konnte er nach den tatsächlichen Feststellungen unmöglich reagieren. Der weitere Verlauf des Geschehens war deshalb nicht offen respektive nicht mehr in den Händen des Beschwerdegegners. Die Vorinstanz hält ihm zugute, es sei nicht völlig unwahrscheinlich, dass er auf das Ausbleiben einer Kollision gehofft habe. Darin liegt aber nur die blosser Hoffnung, dass sich der Tatbestand dank glücklicher Fügung doch nicht verwirklichen werde, welche die Inkaufnahme des Erfolgs nicht ausschliesst (BGE 130 IV 58 E. 9.1.1 S. 64 mit Hinweisen). Anders als in BGE 133 IV 1 (Fall eines Fahrzeuglenkers, welcher auf einer geraden, übersichtlichen und ebenen Strecke auf der Autobahn absichtlich eine seitliche Kollision mit einem anderen Personenwagen herbeiführte) und BGE 134 IV 9 (Fall eines Fahrzeuglenkers, welcher beschleunigte, als ihn ein anderes Auto überholen wollte, was zu einer Frontalkollision zwischen dem überholenden und dem entgegenkommenden Wagen führte) hatte der Motorradfahrer keinerlei Abwehrchancen, das heisst keine reelle Möglichkeit, einen Unfall mit schwerwiegenden Konsequenzen einschliesslich Todesfolgen durch eine zweckmässige Reaktion abzuwenden. Der Nichteintritt des Erfolgs hing mit dem Bezirksgericht Baden und der Beschwerdeführerin ausschliesslich von Glück und Zufall ab (erstinstanzlicher Entscheid S. 28 f.; Beschwerde S. 9). Der Beschwerdegegner konnte nicht darauf vertrauen, dass sich die Gefahr einer tödlichen Kollision nicht verwirklichen würde. Die Vorinstanz unterstreicht, dass bis zum Unfall nichts passiert sei (Entscheid S. 11). Die Beschwerdeführerin bringt berechtigterweise vor, dies entlaste den Beschwerdegegner in keiner Weise (Beschwerde S. 9). Der Beschwerdegegner legte bereits vor der Passhöhe ein aggressives Fahrverhalten an den Tag. Er fuhr innerorts phasenweise mit ca. 70 km/h und ausserorts teilweise mit ca. 110 km/h, überholte mehrfach mit übersetzter Geschwindigkeit

und schloss wiederholt auf die vorderen Fahrzeuge bis auf wenige Meter auf (vgl. erstinstanzliches Urteil S. 12 ff.). Mithin liess er fundamentale Verkehrsregeln ausser Acht. Das Bezirksgericht Baden erwägt, der tödliche Unfall sei nicht die Folge eines isolierten Fahrfehlers oder einer fahrerischen Fehlentscheidung gewesen, sondern habe am Ende einer ganzen Kette von zum Teil schweren Verkehrsregelverletzungen gestanden. Der Beschwerdegegner habe auf der Fahrt wiederholt das Risiko gesucht, und sein Fahrverhalten habe sich im Höhtal zugespitzt (erstinstanzlicher Entscheid S. 29). Diesen Erwägungen ist beizupflichten. Der Beschwerdegegner konnte gar nichts anders, als ernsthaft mit der Tatbestandsverwirklichung zu rechnen. Sein Verhalten kann nicht mehr als bloss unverantwortlicher und rücksichtsloser Leichtsinns gewürdigt werden. Daran ändert der Umstand nichts, dass er sich mit dem Manöver auch selbst erheblich gefährdet hat. Nach den erstinstanzlichen Feststellungen stand der Beschwerdegegner nicht unter emotionalem Stress oder zeitlichem Druck, weshalb er mit seiner Fahrweise seinen Mitfahrern imponieren wollte (Entscheid S. 7 und erstinstanzliches Urteil S. 28). Die Vorinstanz erwägt, wer seinen Mitfahrern oder sich selbst etwas beweisen wolle, nehme dazu nicht einen schweren Unfall in Kauf. Mit einem Unfall könne man sich nur blamieren (Entscheid S. 11 f.). Dabei stützt sich die Vorinstanz nicht auf eine Beweiswürdigung, sondern unabhängig vom konkreten Sachverhalt auf einen nach ihrem Dafürhalten aus der allgemeinen Lebenserfahrung gewonnenen Erfahrungssatz. Diesen Erwägungen kann in dieser absoluten Form nicht gefolgt werden. Steht fest, dass der Beschwerdegegner emotional und zeitlich nicht unter Druck stand und auf der fraglichen Fahrt von drei etwa gleichaltrigen Kollegen begleitet wurde, so liegt der Schluss nahe, wonach er sein fahrerisches Können respektive die Leistung seines sportlichen Fahrzeugs unter Beweis stellen wollte. Diese Absicht ist zweifelsohne unvernünftig. Mit der ersten Instanz ist zu bejahen, dass der Beschwerdegegner sie gleichwohl hegte. Er hoffte auf ein Ausbleiben des Unfalls. Die Bitten der Mitfahrer, gemässiger zu fahren, ignorierte er wiederholt. Auch dieser Umstand unterstreicht die Tatsache, dass er ein Imponiergehabe an den Tag legte. Mit seiner Fahrweise hat sich der Beschwerdegegner für die mögliche Rechtsgüterverletzung entschieden. Sein Verhalten lässt sich nicht mehr als fahrlässiges Handeln würdigen. Indem die Vorinstanz ihn vom Vorwurf der eventualvorsätzlichen Tötung freispricht, verletzt sie Bundesrecht.

E. 2.1

Die Beschwerdeführerin macht geltend, die Vorinstanz habe den Beschwerdegegner zu Unrecht vom Vorwurf der Gefährdung des Lebens freigesprochen. Der Beschwerdegegner habe um die hohe Wahrscheinlichkeit der Risikoverwirklichung gewusst. Er habe nicht nur mit einem Motorradfahrer, sondern auch mit einem entgegenfahrenden Personenwagen rechnen müssen. In diesem Fall wäre mit der Tötung seiner Fahrzeuginsassen zu rechnen gewesen. Da der Beschwerdegegner das Überholmanöver im Bewusstsein dieser Gefahr ausgeführt habe, habe er diese gewollt (Beschwerde S. 11).

E. 2.2

Der Gefährdung des Lebens im Sinne von Art. 129 StGB macht sich strafbar, wer einen Menschen in skrupelloser Weise in unmittelbare Lebensgefahr bringt. Objektiv ist eine konkrete, unmittelbare Lebensgefahr erforderlich, welche direkt dem Verhalten des Täters zuzuschreiben ist. Subjektiv wird direkter Vorsatz in Bezug auf die unmittelbare Lebensgefahr vorausgesetzt. Eventualvorsatz genügt nicht (BGE 133 IV 1 E. 5.1 S. 8 mit Hinweisen). Der Gefährdungsvorsatz ist gegeben, wenn der Täter die Gefahr kennt und

trotzdem handelt. Hingegen muss er die Verwirklichung der Gefahr nicht gewollt haben (Urteil 6B_1038/2009 vom 27. April 2010 E. 1.2 mit Hinweis, nicht publ. in BGE 136 IV 76). Sicheres Wissen um die Gefahr, also um die Möglichkeit des Erfolgseintritts, ist mit sicherem Wissen um den Erfolgseintritt nicht identisch, kann also sowohl mit (eventuellem) Tötungsvorsatz wie mit bewusster Fahrlässigkeit bezüglich der Todesfolge einhergehen (STRATENWERTH/JENNY/BOMMER, Schweizerisches Strafrecht, Straftaten gegen Individualinteressen, 7. Aufl. 2010, § 4 N. 12). Skrupellos ist ein in schwerem Grade vorwerfbares, ein rücksichts- oder hemmungsloses Verhalten. Die Möglichkeit des Todeseintritts muss als so wahrscheinlich erscheinen, dass sich wissentlich darüber hinwegzusetzen als skrupellos zu bewerten ist (BGE 133 IV 1 E. 5.1 S. 8; 121 IV 67 E. 2b/aa S. 70; je mit Hinweisen).

E. 2.3

Der Beschwerdegegner schuf durch seine Fahrweise eine sehr hohe Wahrscheinlichkeit einer Frontalkollision (E. 1.4 hievor), die sich letztendlich verwirklichte. Er überfuhr bei völlig ungenügender Sicht ("blind") mit übersetzter Geschwindigkeit die Sicherheitslinie. Für die Mitfahrer bestand nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge die Wahrscheinlichkeit oder nahe Möglichkeit eines tödlichen Unfalls. Insbesondere war wahrscheinlich, dass der Beschwerdegegner durch seine Fahrweise frontal mit einem entgegenkommenden Fahrzeug kollidieren oder - genügend Zeit für eine Reaktion vorausgesetzt - bei einem Ausweichmanöver die Herrschaft über das Auto vollends verlieren würde. Diese unmittelbare, konkrete Lebensgefahr wäre noch deutlicher geworden, wäre der Beschwerdegegner mit einem Personenwagen anstatt mit einem Motorrad frontal kollidiert. Der Beschwerdegegner, der die Warnungen seiner Mitfahrer in den Wind schlug, kannte die hohe Wahrscheinlichkeit eines fatalen Unfalls (E. 1.4 hievor). Gleichwohl hat er das Manöver durchgeführt und mit Gefährdungsvorsatz gehandelt. Er konnte nicht ernsthaft davon ausgehen, die Fahrt unter Kontrolle zu haben und die Insassen seines Fahrzeugs nicht zu gefährden. Sein Verhalten zeigt, dass er diese Gefahr wollte, mochte sie ihm auch unerwünscht sein und mochte er auch darauf vertraut haben, sie werde sich nicht realisieren. Zudem ist sein Verhalten als skrupellos zu werten. Der Beschwerdegegner liess im Beisein dreier Kollegen wiederholt fundamentale Verkehrsregeln ausser Acht. Er überholte ein korrekt fahrendes Auto zu einem Zeitpunkt, als es ihm objektiv unmöglich war, auf ein entgegenkommendes Fahrzeug überhaupt noch reagieren zu können. Der Nichteintritt respektive das Ausmass eines tödlichen Unfalls hing einzig vom Zufall ab. Letztendlich hat der Beschwerdegegner das Risiko gesucht und sein fahrerisches Können unter Beweis stellen wollen. Dass die Mitfahrer die riskante Fahrt nicht wollten, darüber hat er sich mehrfach hinweggesetzt. Angesichts der nahen Möglichkeit der Verwirklichung der Lebensgefahr zeugt sein Verhalten von einer besonderen Hemmungslosigkeit und lässt jede Rücksicht auf das Leben der drei Mitfahrer vermissen. Indem die Vorinstanz den Beschwerdegegner vom Vorwurf der Gefährdung des Lebens freispricht, verletzt sie Bundesrecht.

E. 3

Die Beschwerde ist gutzuheissen, der angefochtene Entscheid aufzuheben und die Sache zur neuen Beurteilung an die Vorinstanz zurückzuweisen. Der unterliegende Beschwerdegegner wird kostenpflichtig (Art. 66 Abs. 1 BGG). Er ersucht um unentgeltliche Rechtspflege und Verbeiständung. Trotz Aufforderung hat er innert Frist (act. 11) keine Unterlagen eingereicht, um seine Vermögenssituation darzutun. Weil seine

finanzielle Bedürftigkeit nicht genügend belegt ist, ist das Gesuch abzuweisen (vgl. BGE 125 IV 161 E. 4 S. 164). Eine Reduktion der Gerichtskosten kommt nicht in Betracht.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.