

# GR\_GERICHTE SK1 2021 66 vom 25. Mai 2023

GR Gerichte, 2023-05-25, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr\\_gerichte\\_SK1 2021 66](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr_gerichte_SK1_2021_66)

FR: GR\_GERICHTE SK1 2021 66 du 25 mai 2023

IT: GR\_GERICHTE SK1 2021 66 del 25 maggio 2023

## Regeste

eventualvorsätzliche Tötung, qualifiziert grobe Verkehrsregelverletzung etc. | StGB  
111-136 Leib und Leben

## Erwägungen

### E. 1

Eintretensvoraussetzungen

#### E. 1.1

Gegen das angefochtene erstinstanzliche Urteil des Regionalgerichts Plessur ist die Berufung zulässig (Art. 398 Abs. 1 StPO). Die Eintretensvoraussetzungen geben zu keinen Bemerkungen Anlass. Auf die Berufung ist einzutreten.

#### E. 1.2

Das Berufungsgericht kann das Urteil in allen angefochtenen Punkten umfassend überprüfen (Art. 398 Abs. 2 StPO). Unter Vorbehalt von Art. 404 Abs. 2 StPO erwachsen die mit Berufungserklärung nicht angefochtenen Punkte in Rechtskraft (BGer 6B\_1403/2019 v. 10.6.2020 E. 1.3; 6B\_492/2018 v. 13.11.2018 E. 2.3). Anlässlich der Berufungsverhandlung focht der Beschuldigte die vorinstanzlichen Schuldsprüche – mit Ausnahme jenes der Gefährdung des Lebens gemäss Art. 129 StGB – nicht (mehr) an. Angefochten ist zudem der vom Regionalgericht Plessur ausgefallte Schuldspruch der fahrlässigen Tötung gemäss Art. 117 StGB, und zwar sowohl von der Staatsanwaltschaft als auch von den Privatklägern C.\_\_\_\_\_ und B.\_\_\_\_\_, die einen Schuldspruch gemäss Art. 111 StGB i.V.m. Art. 12 Abs. 2 StGB (eventualvorsätzliche Tötung) fordern. Damit sind sämtliche anderen vorinstanzlichen Schuldsprüche in Rechtskraft erwachsen, was im Urteilsdispositiv entsprechend festzustellen ist (vgl. vorstehend; Art. 437 StPO; Art. 402 StPO).

### E. 2

Anklagesachverhalt betreffend die Unfallfahrt vom 15. September 2018 in E.\_\_\_\_\_

#### E. 2.1

Vor Berufungsgericht ist lediglich die rechtliche Würdigung des der Anklage zugrundeliegenden Lebenssachverhalts betreffend die Unfallfahrt vom 15. September 2018 in E.\_\_\_\_\_ zu beurteilen. Die Staatsanwaltschaft teilte die Anklage diesbezüglich in einen Hauptsachverhalt und einen Eventualsachverhalt auf. 2.2.1. Der Hauptsachverhalt, beinhaltend die Anklage betreffend die eventualvorsätzliche Tötung gemäss Art. 111 StGB, die mehrfach versuchte eventualvorsätz-

8 / 48 liche Tötung gemäss Art. 111 in Verbindung mit Art. 22 Abs. 1 StGB und die qualifiziert grobe Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Abs. 3 und 4 lit. c SVG, lautet folgt (StA act. 1.36): Am 15. September 2018, um ca. 02.10 Uhr, hätten sich die beiden Gruppen nach E.\_\_\_\_\_ zum F.\_\_\_\_\_ beim G.\_\_\_\_\_ begeben. Um den BMW nochmals zu testen, sei der Beschuldigte zurück in Richtung E.\_\_\_\_\_ gefahren, wo er gewendet habe. Dabei habe er es pflichtwidrig unterlassen, zu überprüfen, ob seine Mitfahrer angegurtet gewesen seien. Er habe demnach davon ausgehen müssen, dass seine Mitfahrer ungesichert im Fahrzeug gesessen seien. Um ca. 02.15 Uhr sei der Beschuldigte mit dem BMW auf der H.\_\_\_\_\_ in Richtung I.\_\_\_\_\_ gefahren. Dabei habe er sein Fahrzeug bewusst auf mehr als 151 km/h und somit über die dortige physikalische Grenzgeschwindigkeit von 142 bis 151 km/h beschleunigt. Der Beschuldigte habe daher die gesetzlich zulässige Höchstgeschwindigkeit ausserorts um mindestens 71 km/h überschritten. Mithin habe der Beschuldigte seine Geschwindigkeit nicht den Umständen angepasst. Dass er die zulässige Geschwindigkeit um die erwähnten 71 km/h überschreiten würde, habe er mit seiner Fahrweise zumindest bewusst in Kauf genommen, da er selber von einer erlaubten Geschwindigkeit von 30 oder 50 km/h ausgegangen sei. Im Bereich der langgezogenen Rechtskurve habe der Beschuldigte sein Fahrzeug abgebremst. Das Fahrzeug sei ins Schleudern geraten, links von der Strasse abgekommen, frontal mit einer Signaltafel kollidiert und mit der linken Fahrzeugseite mit dem dahinterstehenden Hochstromkasten. Der Hochstromkasten habe das Auto linksseitig aufgerissen (die Türe hinten links sei abgerissen worden). Der auf der Rücksitzbank links aussen sitzende J.\_\_\_\_\_, geb. \_\_\_\_\_ 2001, der den Sicherheitsgurt nicht getragen habe, sei aus dem Fahrzeug geraten und im Wiesland gelandet. Er habe ein schweres Rumpfftrauma erlitten, welches zu mit dem Leben nicht mehr zu vereinbarenden Verletzungen der inneren Organe geführt habe (Zerreissung des Herzbeutels und Quetschung der Herzmuskulatur mit Eröffnung der Herzhöhlen). Das Fahrzeug sei im Wiesland zum Stillstand gekommen. Im Fahrzeug hätten sich drei weitere Personen befunden, nämlich K.\_\_\_\_\_, geb. \_\_\_\_\_ 2000 (Beifahrer, angegurtet), L.\_\_\_\_\_, geb. \_\_\_\_\_ 2000 (auf einem Kindersitz hinten rechts, nicht angegurtet), und D.\_\_\_\_\_, geb. 09.01.2002 (hinten Mitte, angegurtet). Letzgenannter habe sich Verletzungen (Schnittwunden im Gesicht und am Arm, Schulterkontusion links, Durchtrennung Muskel ellenseitiger Handstrecker) zugezogen, die im Spital behandelt worden seien. Bei der H.\_\_\_\_\_ handle es sich um eine Nebenstrasse. Es sei Nacht gewesen und die Strasse sei trocken gewesen. Gemäss der Verkehrstechnik der Kantonspolizei Graubünden betrage die gesetzlich erlaubte Geschwindigkeit bei der Unfallörtlichkeit 80 km/h, eine entsprechende 9 / 48 Signalisation sei nicht vorhanden. Der Beschuldigte habe den Strassenverlauf gekannt und sei von einer erlaubten Geschwindigkeit von 30 oder 50 km/h ausgegangen. Indem der Beschuldigte mit massiv übersetzter Geschwindigkeit oberhalb der physikalischen Grenze in Richtung der langgezogenen Rechtskurve gefahren sei, habe er um die Gefahr eines Verlusts der Beherrschung des Fahrzeugs verbunden mit nicht kontrollierbaren Folgekollisionen gegen allfällig andere Verkehrsteilnehmer oder Fussgänger, Bäume, Signaltafeln, Hochstromkasten oder ähnliches, und den sich daraus mutmasslich ergebenden tödlichen Folgen für die – teilweise nicht angegurteten – Fahrzeuginsassen gewusst. Der Eintritt des Todes von J.\_\_\_\_\_ habe sich dem Beschuldigten als derart wahrscheinlich aufgedrängt, dass er diesen durch seine waghalsige Fahrweise in Kauf genommen und tatsächlich verursacht respektive bezüglich der Fahrzeuginsassen zu verursachen versucht habe. Die von D.\_\_\_\_\_ erlittenen Verletzungen hätten sich für den Beschuldigten als derart wahrscheinlich aufgedrängt, dass er diese

durch seine waghalsige Fahrweise in Kauf genommen und tatsächlich verursacht habe (vgl. StA act. 1.36). 2.2.2. Die Eventualanklage, lautend auf qualifiziert grobe Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Abs. 3 und 4 lit. c SVG, fahrlässige Tötung gemäss Art. 117 StGB, fahrlässige Körperverletzung gemäss Art. 125 Abs. 1 StGB und Führerflucht gemäss Art. 92 Abs. 2 SVG, beinhaltet den folgenden Lebenssachverhalt (StA act. 1.36): Am \_\_\_\_\_ 2018, um ca. 02.10 Uhr, hätten sich die beiden Gruppen nach E. \_\_\_\_\_ zum F. \_\_\_\_\_ beim G. \_\_\_\_\_ begeben. Um den BMW nochmals zu testen, sei der Beschuldigte zurück in Richtung E. \_\_\_\_\_ gefahren, wo er gewendet habe. Dabei habe er es pflichtwidrig unterlassen, zu überprüfen, ob seine Mitfahrer angegurtet gewesen seien. Er habe demnach davon ausgehen müssen, dass seine Mitfahrer ungesichert im Fahrzeug gesessen seien. Um ca. 02.15 Uhr sei der Beschuldigte mit dem BMW auf der H. \_\_\_\_\_ in Richtung I. \_\_\_\_\_ gefahren. Dabei habe er sein Fahrzeug bewusst auf mehr als 151 km/h und somit über der dortigen physikalischen Grenzgeschwindigkeit von 142 bis 151 km/h beschleunigt. Der Beschuldigte habe daher die gesetzlich zulässige Höchstgeschwindigkeit ausserorts um mindestens 71 km/h überschritten. Mithin habe der Beschuldigte seine Geschwindigkeit nicht den Umständen angepasst. Dass er die zulässige Geschwindigkeit um die erwähnten 71 km/h überschreiten würde, habe er mit seiner Fahrweise zumindest bewusst in Kauf genommen, da er selber von einer erlaubten Geschwindigkeit von 30 oder 50 km/h ausgegangen sei. Im Bereich der langgezogenen Rechtskurve habe der Beschuldigte sein Fahrzeug abgebremst. Das Fahrzeug sei

10 / 48 ins Schleudern geraten, links von der Strasse abgekommen und frontal mit einer Signaltafel und mit der linken Fahrzeugseite mit dem dahinterstehenden Hochstromkasten kollidiert. Der Hochstromkasten habe das Auto linksseitig aufgerissen (die Türe hinten links sei abgerissen worden). Der auf der Rücksitzbank links aussen sitzende J. \_\_\_\_\_, geb. \_\_\_\_\_ 2001, der den Sicherheitsgurt nicht getragen habe, sei aus dem Fahrzeug geraten und im Wiesland gelandet. Er habe ein schweres Rumpfrauma erlitten, welches zu mit dem Leben nicht mehr zu vereinbarenden Verletzungen der inneren Organe geführt habe (Zerreissung des Herzbeutels und Quetschung der Herzmuskulatur mit Eröffnung der Herzhöhlen). Das Fahrzeug sei im Wiesland zum Stillstand gekommen. Im Fahrzeug hätten sich drei weitere Personen befunden, nämlich K. \_\_\_\_\_, geb. \_\_\_\_\_ 2000 (Beifahrer, angegurtet), L. \_\_\_\_\_, geb. \_\_\_\_\_ 2000 (auf einem Kindersitz hinten rechts, nicht angegurtet), und D. \_\_\_\_\_, geb. \_\_\_\_\_ 2002 (hinten Mitte, angegurtet). Letztgenannter habe sich Verletzungen (Schnittwunden im Gesicht und am Arm, Schulterkontusion links, Durchtrennung Muskel ellenseitiger Handstrecker) zugezogen, die im Spital behandelt worden seien. Bei der H. \_\_\_\_\_ handle es sich um eine Nebenstrasse. Es sei Nacht gewesen und die Strasse sei trocken gewesen. Gemäss der Verkehrstechnik der Kantonspolizei Graubünden habe die gesetzlich erlaubte Geschwindigkeit bei der Unfallörtlichkeit 80 km/h betragen, eine entsprechende Signalisation sei nicht vorhanden. Der Beschuldigte habe den Strassenverlauf gekannt und sei von einer erlaubten Geschwindigkeit von 30 oder 50 km/h ausgegangen. Indem der Beschuldigte mit massiv übersetzter Geschwindigkeit oberhalb der physikalischen Grenze in Richtung der langgezogenen Rechtskurve gefahren sei, habe er ein hohes Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern geschaffen, was er aufgrund der krassen Geschwindigkeitsüberschreitung für ernsthaft möglich gehalten und durch sein Verhalten in Kauf genommen habe. Der Beschuldigte habe die Folgen seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedacht oder darauf nicht Rücksicht genommen. Durch seine waghalsige Fahrweise habe er voraussehen müssen, dass sich J. \_\_\_\_\_ tödliche

und D.\_\_\_\_\_ einfache Verletzungen zuziehen würden. Der Unfall hätte vermieden werden können, wenn er die Geschwindigkeit den Umständen angepasst gehabt hätte. N.\_\_\_\_\_, O.\_\_\_\_\_ und P.\_\_\_\_\_ hätten den Unfall beobachten können und seien zur Unfallstelle gelaufen. Die vier im BMW Gebliebenen seien ausgestiegen. D.\_\_\_\_\_ und P.\_\_\_\_\_ seien auf der Unfallstelle verblieben. Der Beschuldigte, L.\_\_\_\_\_, N.\_\_\_\_\_ und O.\_\_\_\_\_ hätten sich fluchtartig von der Unfallstelle entfernt, ohne sich um den am Boden liegenden J.\_\_\_\_\_ und den Verletzten D.\_\_\_\_\_ zu

11 / 48 kümmern. Der Beschuldigte und N.\_\_\_\_\_ hätten die Örtlichkeit mit dem Audi verlassen. Der Beschuldigte habe dabei den Schlüssel des BMW mitgenommen und habe diesen zerstört, bevor er nach Hause gegangen sei. Die anderen drei (L.\_\_\_\_\_, K.\_\_\_\_\_ und O.\_\_\_\_\_) seien zu Fuss geflüchtet. D.\_\_\_\_\_ habe auf der Unfallstelle mit seinem Mobiltelefon die Ambulanz informiert. Fast gleichzeitig sei per Zufall die Stadtpolizei Chur an die Unfallstelle gefahren und habe die ersten Massnahmen eingeleitet (vgl. StA act. 1.36).

### **E. 3**

Rechtliche Würdigung der Unfallfahrt mit Todesfolge vom \_\_\_\_\_ 2018 Umstritten und zu beurteilen ist, ob hinsichtlich des verstorbenen Mitfahrers J.\_\_\_\_\_ der Tatbestand der eventualvorsätzlichen Tötung gemäss Art. 111 StGB i.V.m. Art. 12 Abs. 2 StGB erfüllt ist, oder ob der Beschuldigte der fahrlässigen Tötung gemäss Art. 117 StGB schuldig zu sprechen ist. Von dieser Frage hängt ab, für welchen Tatbestand der Beschuldigte hinsichtlich der überlebenden Mitfahrer schuldig zu sprechen ist, namentlich ob er den Tatbestand der mehrfachen versuchten eventualvorsätzlichen Tötung erfüllt hat oder ob er sich der Gefährdung des Lebens gemäss Art. 129 StGB schuldig gemacht hat bzw. in welcher Konkurrenz dieser Tatbestand zu Art. 90 Abs. 3 SVG steht. Schliesslich ist zu beurteilen, welcher Tatbestand hinsichtlich des verletzten Mitfahrers und Privatklägers D.\_\_\_\_\_ erfüllt ist.

#### **E. 3.1**

Abgrenzung zwischen Eventualvorsatz und bewusster Fahrlässigkeit

##### **E. 3.1.1**

Nachfolgend geht es um die Frage, ob sich der Beschuldigte der (eventual-) vorsätzlichen (Art. 111 StGB) oder der fahrlässigen Tötung (Art. 117 StGB) schuldig gemacht hat. Wer vorsätzlich einen Menschen tötet, wird mit Freiheitsstrafe nicht unter fünf Jahren bestraft (Art. 111 StGB). Demgegenüber wird, wer fahrlässig den Tod eines Menschen verursacht, mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft (Art. 117 StGB). Dass vorliegend der objektive Tatbestand der Tötung erfüllt ist, wurde nicht bestritten und steht ausser Frage. Zu prüfen bleibt, ob der subjektive Tatbestand der (eventual-)vorsätzlichen Tötung oder jener der fahrlässigen Tötung erfüllt ist.

##### **E. 3.1.2**

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 bzw. die Tatbestandsverwirklichung für möglich hält, aber dennoch handelt, weil er den Erfolg für den Fall seines Eintritts in Kauf nimmt und sich mit ihm abfindet, mag er

12 / 48 ihm auch unerwünscht sein (BGE 137 IV 1 E. 4.2.3; 133 IV 9 E. 4.1; 131 IV 1 E. 2.2, je mit Hinweisen). Fahrlässig begeht demgegenüber ein Verbrechen oder ein Vergehen, wer die Folge seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedenkt oder darauf nicht Rücksicht nimmt. Pflichtwidrig ist die Unvorsichtigkeit, wenn der Täter zum Zeitpunkt der Handlung aufgrund seiner Kenntnisse und Fähigkeiten die damit bewirkte Gefährdung des Lebens des Opfers hätte erkennen können und wenn er zugleich die Grenzen des erlaubten Risikos überschritten hat (vgl. Art. 12 Abs. 3 StGB; BGE 136 IV 76 E. 2.3.1; 135 IV 56 E. 2 und 3). Der bewusst fahrlässig handelnde Täter weiss um das Risiko der Tatbestandsverwirklichung, vertraut aber aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit darauf, dass der von ihm als möglich vorausgesehene Erfolg nicht eintreten werde (BGE 133 IV 9 E. 4.1). Die Abgrenzung zwischen Eventualvorsatz und bewusster Fahrlässigkeit kann im Einzelfall schwierig sein. Sowohl der eventualvorsätzlich als auch der bewusst fahrlässig handelnde Täter weiss um die Möglichkeit des Erfolgseintritts bzw. um das Risiko der Tatbestandsverwirklichung. Hinsichtlich der Wissensseite stimmen somit beide Erscheinungsformen des subjektiven Tatbestands überein. Unterschiede bestehen beim Willensmoment. Der bewusst fahrlässig handelnde Täter vertraut (aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit) darauf, dass der von ihm als möglich vorausgesehene Erfolg nicht eintreten, das Risiko der Tatbestandserfüllung sich mithin nicht verwirklichen werde. Das gilt selbst für den Täter, der sich leichtfertig bzw. "frivol" (BGE 69 IV 75 E. 5a) über die Möglichkeit der Tatbestandserfüllung hinwegsetzt und mit der Einstellung handelt, es werde schon nichts passieren. Demgegenüber nimmt der eventualvorsätzlich handelnde Täter den Eintritt des als möglich erkannten Erfolgs ernst, rechnet mit ihm und findet sich mit ihm ab. Wer den Erfolg dergestalt in Kauf nimmt, "will" ihn im Sinne von Art. 12 Abs. 2 StGB. Nicht erforderlich ist, dass der Täter den Erfolg "billigt" (BGE 133 IV 9 E. 4.1; 130 IV 58 E. 8.3; BGer 6B\_1050/2017 v. 20.12.2017 E. 1.3.2). Ob der Täter die Tatbestandsverwirklichung im Sinne des Eventualvorsatzes in Kauf genommen hat, muss das Gericht – 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. Das Gericht 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 137 IV 1 E. 4.2.3; 133 IV 9 E. 4.1; 130 IV 58 E. 8.4; 125 IV 242 E. 3c).

13 / 48 Eventualvorsatz kann indessen auch vorliegen, wenn der Eintritt des tatbestandsmässigen Erfolgs nicht in diesem Sinne sehr wahrscheinlich, sondern bloss möglich war. Doch darf nicht allein aus dem Wissen des Täters um die Möglichkeit des Erfolgseintritts auf dessen Inkaufnahme geschlossen werden. Vielmehr müssen weitere Umstände hinzukommen (BGE 133 IV 9 E. 4.1; 131 IV 1 E. 2.2).

### **E. 3.1.3**

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 m.H.). Bei Unfällen im

Strassenverkehr kann nicht ohne Weiteres aus der hohen Wahrscheinlichkeit des Eintritts des tatbestandsmässigen Erfolgs auf dessen Inkaufnahme geschlossen werden. Erfahrungsgemäss neigen Fahrer 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; 130 IV 58 E. 9.1.1; BGer 6B\_567/2017 v. 22.5.2018 E. 2.1.2).

## **E. 3.2**

### Parteistandpunkte

#### **E. 3.2.1**

Die Vorinstanz erwog, dass der Beschuldigte die Folgen seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedacht bzw. darauf nicht Rücksicht genommen habe, weshalb der Eventualsachverhalt erstellt und der Beschuldigte der fahrlässigen Tötung gemäss Art. 117 StGB schuldig zu sprechen sei. Zusätzlich erkannte sie auf den von der Staatsanwaltschaft nicht angeklagten Tatbestand der Gefährdung des Lebens gemäss Art. 129 StGB und attestierte dem Beschuldigten direkten Vorsatz in Bezug auf die Lebensgefährdung (act. E.1, E. 11.4.2). Der Verteidiger des Beschuldigten bestritt in seinem Plädoyer an der Berufungsverhandlung, dass der Beschuldigte den Tatbestand der eventualvorsätzlichen Tötung gemäss Art. 111 StGB und der mehrfach versuchten eventualvorsätzlichen Tötung gemäss Art. 111 StGB i.V.m. Art. 12 Abs. 2 StGB erfüllt habe. Der Verteidiger bestritt sowohl eine Tötungsabsicht als auch eine billigende Inkaufnahme einer Tötung durch den Beschuldigten, ebenso bestritt er das Risikobewusstsein für eine Tatbestandsverwirklichung von Art. 111 StGB. Sodann bestritt der Verteidiger jegliche Fahrerfahrung des Beschuldigten sowie dessen Einsicht und Erfahrung,

14 / 48 dass er die Konsequenzen seines Handelns habe abschätzen können (act. H.1, S. 2). Der Verteidiger plädierte, es sei erstellt, dass die Fahrzeuginsassen an jenem fatalen Abend bereits an früheren tempoexzessiven Strolchenfahrten teilgenommen hätten. Keiner der Mitfahrer, wie auch der Beschuldigte nicht, seien von einem solch fatalen und abrupten Ende ausgegangen; niemand habe erwartet, dass der Beschuldigte die Kontrolle über das Fahrzeug verlieren könne. Vielmehr hätten auch die Fahrzeuginsassen bereits an früheren Tempoexzessen teilgenommen, diese teilweise gefilmt und online auf Social Media gestellt, daran ihren Spass gehabt und an jenem Abend gemeinsam mit dem Beschuldigten den Schlüssel zu Hause abgeholt, obwohl alle gewusst hätten, dass niemand aus der Gruppe einen Führerausweis besitze. Der Beschuldigte habe – sich selbst überschätzend – nie mit einem Unfall gerechnet. Erst im Nachhinein sei ihm klargeworden, dass bei dieser Geschwindigkeit ein Unfall passieren könne. Er habe das nicht gewollt, habe nicht mit einem solchen Ausgang gerechnet und habe auch nie Selbstmordabsichten gehabt. Zudem sei der Beschuldigte mit seinen Mitfahrern gut bis sehr gut befreundet gewesen. Niemals wäre er gemäss der Verteidigung willentlich und wissentlich das Risiko eingegangen, das Leben solch wichtiger Menschen, wie es auch J. \_\_\_\_\_ für ihn gewesen sei, zu riskieren. All diese Umstände würden mit aller Deutlichkeit gegen das für den Eventualvorsatz

geforderte Willenselement sprechen (act. H.1, S. 6 ff.).

### **E. 3.2.2**

Die Staatsanwaltschaft führte in ihrem Plädoyer aus, dass der Beschuldigte ein äusserst hohes Risiko eingegangen sei und es ihm wichtiger gewesen sei, die Stärke seines Autos und sein fahrerisches Können unter Beweis zu stellen, als offensichtlich Gefahren für seine Mitfahrer zu vermeiden. Gemäss Gutachter sei die Geschwindigkeit dermassen hoch gewesen, dass nicht einmal ein professioneller Rennfahrer ein unkontrolliertes Schleudern hätte verhindern können. Der Unfall sei bei einer solchen Geschwindigkeit nicht vermeidbar gewesen. Wer in dieser Art und Weise fahre, erkenne die enorme Gefahr, wolle diese Gefahr und nehme auch deren Verwirklichung in Kauf. Es handle sich damit um einen jener Fälle, bei denen der Beschuldigte nicht mehr habe ernsthaft darauf vertrauen können, dass schon nichts Schlimmes passieren werde. Der Beschuldigte habe es durch seine Fahrweise ganz einfach darauf ankommen lassen und sich gegen das geschützte Rechtsgut entschieden, weshalb der Eventualvorsatz und damit die Tatbestandsmerkmale von Art. 111 StGB in objektiver und subjektiver Hinsicht erfüllt seien (act. H.3, S. 8 f.). Der Rechtsvertreter der Privatkläger C.\_\_\_\_\_ und B.\_\_\_\_\_ plädierte, dass der Beschuldigte um die Gefahr eines Verlustes der Beherrschung des Fahrzeugs und der damit verbundenen Gefahr von Folgekollisionen und somit auch dem tödlichen Ausgang für die Mitfahrenden und andere Ver-

15 / 48 kehrsteilnehmer gewusst habe und diese durch seine waghalsige Fahrweise in Kauf genommen habe (act. H.2, S. 5).

### **E. 3.3**

Erkenntnisse aus dem unfallanalytischen Gutachten

#### **E. 3.3.1**

Gemäss dem unfallanalytischen Gutachten des Forensischen Instituts Zürich vom 16. Juli 2019 (StA act. 9.20) hätte der Beschuldigte die Kurve – ohne entsprechende Bremsung und mit den entsprechenden fahrerischen Fähigkeiten – im physikalischen Grenzgeschwindigkeitsbereich von 142 km/h bis 151 km/h befahren können. Mithin hätte der Beschuldigte den Herrschaftsverlust und die Kollision gegen den Starkstromkasten verhindern können, wenn er mit einer Geschwindigkeit unterhalb von 142 km/h bis 151 km/h auf der "Ideallinie" in die Kurve gefahren wäre. Der vom Beschuldigten gefahrene Bewegungsradius sei jedoch kleiner gewesen als jener der "Ideallinie", was darauf hindeute, dass der BMW vor der Kurve gebremst und nicht auf die "ideale Linie" eingeschwenkt worden sei. Allerdings könnten keine quantitativen Aussagen zum Reaktionsort und zur Geschwindigkeit bei Bremsbeginn gemacht werden (StA act. 9.20, S. 13 f., S. 21). Nach den Feststellungen der Gutachter sei der Beschuldigte "zweifellos", trotz passender Ausgangsposition, nicht in der Lage gewesen, der "Ideallinie", die eine Grenzgeschwindigkeit von 142 km/h bis 151 km/h zulassen würde, zu folgen. Die Gutachter halten eine Geschwindigkeit bei Bremsbeginn oberhalb der physikalischen Grenzwerte im Bereich von 142 km/h bis 151 km/h für plausibel, wobei die Bremsausgangsgeschwindigkeit von der unbekanntem Dauer der Bremsung vor Kurvenbeginn abhängt (StA act. 9.20, S. 14). Die vom Beschuldigten anhand der Spuren rekonstruierte Fahrweise auf eine Fahrt in der Nähe der physikalischen Kurvengrenzggeschwindigkeit bzw. auf eine zu hohe Geschwindigkeit am Kurveneingang hin. Würde die Kurvengrenzggeschwindigkeit am Eingang der Kurve überschritten, seien

ein Herrschaftsverlust und daraus folgende Kollisionen nicht vermeidbar. Der BMW sei im Bereich des Kurveneingangs nahe am linken Fahrbahnrand gefahren. Er habe die Stelle passiert, an der aus rennfahrerischer Sicht auf die "Ideallinie" eingelenkt werden könnte, die eine Kurvengrenzgeschwindigkeit von 142 km/h bis 151 km/h erlaube. Danach sei er auf einem kleineren Radius, der eine Kurvengrenzgeschwindigkeit von 132 km/h bis 140 km/h erlauben würde, über die Böschung hinaus in die Richtung der Kollisionsstellen gefahren (StA act. 9.20, S. 21 f.). Das Spurenbild und die Driftfahrt des BMW nach links über die Böschung hinaus würden "zweifellos" auf eine Geschwindigkeit oberhalb des physikalischen Grenzbereichs hinweisen, die der Beschuldigte nicht habe beherrschen können. Mangels Brems- bzw. ABS-Regelspuren auf der Fahrbahn könne nicht objektiviert werden, an welcher Stelle der Beschuldigte reagiert

16 / 48 habe, wie lange und wie stark er gebremst habe und um welchen Betrag er seine Geschwindigkeit während der Bremsung abgebaut habe. Die Gutachter halten abschliessend fest, dass die "fatalen Folgen der zu hohen Kurveneingangsgeschwindigkeit resp. der Herrschaftsverlust" vor Augen führen würden, "dass der Lenker des BMW nicht adäquat resp. früh genug auf das Auftreten der konkreten, selber herbeigeführten Gefahrensituation reagieren konnte" (StA act. 9.20, S. 24).

### **E. 3.3.2**

Zusammenfassend ist erstellt, dass der Beschuldigte mit einer zu hohen Kurveneingangsgeschwindigkeit in die langgezogene Kurve fuhr, die über der physikalischen Grenzgeschwindigkeit von 142 km/h bis 151 km/h lag, wobei, da nicht erstellbar, in dubio pro reo zugunsten des Beschuldigten von einer Geschwindigkeit von 142 km/h auszugehen ist. Gemäss den Feststellungen der Gutachter hätte selbst ein geübter Rennfahrer die Kurve – auf der Ideallinie – nur bis zur physikalischen Grenzgeschwindigkeit von 142 km/h bis 151 km/h befahren können, und nicht darüber hinaus. Da es sich beim Beschuldigten nicht um einen Rennfahrer handelt, er die Ideallinie verpasste und – was ausschlaggebend war – mit einer zu hohen Geschwindigkeit, nämlich 142 km/h, in die Kurve fuhr, waren ein Herrschaftsverlust über den BMW und daraus folgende Kollisionen gemäss den Schlussfolgerungen der Gutachter zwingend bzw. unvermeidbar.

### **E. 3.4**

Aussagen der Unfallbeteiligten

#### **E. 3.4.1**

Sozialer Kontext der Unfallfahrt Aus den Lebenssachverhalten der unangefochten gebliebenen Schuldprücker betreffend mehrfache grobe Verkehrsregelverletzungen sowie den Aussagen der (überlebenden) Mit- und Beifahrer des Beschuldigten (K.\_\_\_\_\_, D.\_\_\_\_\_, L.\_\_\_\_\_) sowie den drei Auskunftspersonen, welche den Unfall beobachten konnten (N.\_\_\_\_\_, P.\_\_\_\_\_, O.\_\_\_\_\_), geht hervor, dass die beiden Gruppen, bestehend einerseits aus dem Beschuldigten, K.\_\_\_\_\_, L.\_\_\_\_\_ und P.\_\_\_\_\_ und andererseits aus J.\_\_\_\_\_, D.\_\_\_\_\_ und N.\_\_\_\_\_, vor der betreffenden Unfallfahrt gemeinsam mit zwei Autos in Chur und Umgebung unterwegs waren. Bereits anlässlich dieser Fahrten beging der Beschuldigte teils massive Geschwindigkeitsüberschreitungen auf der Kantonsstrasse zwischen Trimmis und Chur sowie auf der Autobahn A13 in Richtung Domat/Ems und lieferten sich der Beschuldigte mit dem BMW und N.\_\_\_\_\_ mit dem Audi ein (nicht bewilligtes) Rennen auf der Autobahn A13 mit Zählen eines Countdowns von 3 auf 0,

wobei sämtliche genannten Personen entweder im BMW oder im Audi mitfahren. Anschliessend fuhren die beiden Gruppen nach E.\_\_\_\_\_ zum F.\_\_\_\_\_ beim G.\_\_\_\_\_, wo sich die für J.\_\_\_\_\_ tödliche Unfallfahrt ereignete (vgl. StA act. 1.36). Aufgrund der sich teil-

17 / 48 weise gegenseitig widersprechenden Aussagen der befragten Auskunftspersonen K.\_\_\_\_\_, D.\_\_\_\_\_, L.\_\_\_\_\_, N.\_\_\_\_\_, P.\_\_\_\_\_, O.\_\_\_\_\_ und des Beschuldigten kann nicht mehr erstellt werden, ob es beim F.\_\_\_\_\_ zu einem teilweisen Wechsel der Mitfahrer des Beschuldigten gekommen ist oder nicht (vgl. dazu StA act. 11A.7, Frage 7; StA act. 11A.6; StA act. 11A.3, Frage 1; StA act. 11A.4, Frage 5; StA act. 11A.8, Frage 24). Erstellt ist hingegen, dass N.\_\_\_\_\_, P.\_\_\_\_\_ und O.\_\_\_\_\_ beim auf dem F.\_\_\_\_\_ abgestellten Audi blieben, während der Beschuldigte mit seinen Mitfahrern K.\_\_\_\_\_, D.\_\_\_\_\_, L.\_\_\_\_\_ und J.\_\_\_\_\_ nochmals "eine Runde" drehte. Sowohl der Beschuldigte als auch einige seiner Mitfahrer sagten aus, dass (jemand) gesagt habe, er solle den BMW "nochmals drücken". Der Beschuldigte gab zu Protokoll, J.\_\_\_\_\_ habe "spüren" wollen, wie sich der BMW anfühle, wenn man ihn beschleunige, weshalb er noch eine Runde gemacht habe (StA act. 11A.1, Frage 6) bzw. habe J.\_\_\_\_\_ ihn, nachdem er (J.\_\_\_\_\_) ins Fahrzeug gestiegen sei, gefragt, ob er von den Parkplätzen bis zur Brücke fahren könne, damit er die Beschleunigung des Fahrzeugs spüre (StA act. 11A.8, Fragen 24, 27). In derselben Einvernahme beantwortete der Beschuldigte die Frage, ob er von jemandem angestiftet worden sei, zu beschleunigen oder so schnell zu fahren, mit Nein. J.\_\_\_\_\_ habe zwar schon gesagt, er, der Beschuldigte, solle "ein bisschen Gas geben", damit er die Beschleunigung spüre. Diese Aussage habe er aber während der Fahrt nicht wiederholt (StA act. 11A.8, Frage 50). Später sagte er aus, es treffe zu, dass K.\_\_\_\_\_ gesagt habe, er solle "ihn" (den BMW) "nochmals drücken". Auf der Fahrt vom F.\_\_\_\_\_ bis zur Brücke in E.\_\_\_\_\_ hätten D.\_\_\_\_\_ und J.\_\_\_\_\_ gesagt, er solle "den BMW drücken". K.\_\_\_\_\_ habe auf der Rückfahrt von der Brücke bis zum F.\_\_\_\_\_ gesagt, er solle "den BMW drücken" (StA act.11.A.19, Frage 23). Anlässlich der Berufungsverhandlung beantwortete der Beschuldigte die Frage des Vorsitzenden, weshalb er die Runde überhaupt gedreht habe, mit: "Weil man mich gefragt hat, ob ich noch einmal eine Runde drehen würde, und ich habe mich animieren lassen und habe das gemacht" (act. H.5, Frage 15). Die Initiative, diese Fahrt zu machen, sei jene "von J.\_\_\_\_\_" gewesen (act. H.5, Frage 18). P.\_\_\_\_\_ gab an, der Beschuldigte habe auf dem Parkplatz gesagt, dass er mit dem BMW nochmals "Gas geben" wolle, worauf er mit seinen Mitfahrern K.\_\_\_\_\_, D.\_\_\_\_\_, J.\_\_\_\_\_ und L.\_\_\_\_\_ in Richtung Chur gefahren sei, wobei er sein Fahrzeug stark beschleunigt habe. Nach kurzer Zeit sei er dann mit überhöhter Geschwindigkeit zurück- und an ihnen vorbeigefahren (StA act. 11A.2, Frage 2). K.\_\_\_\_\_ sagte aus, "einer der Anwesenden", er wisse nicht mehr wer, sei beim Parkplatz in E.\_\_\_\_\_ auf die Idee gekommen, den "leistungsstarken BMW zu testen". Auch K.\_\_\_\_\_ äusserte sich dahingehend, dass der Beschuldigte bereits auf dem Weg vom F.\_\_\_\_\_ bis zur E.\_\_\_\_\_ Brücke den BMW stark beschleunigt habe. Dort habe er das Fahrzeug gewendet und habe

18 / 48 wieder begonnen, die Fahrt massiv zu beschleunigen (StA act. 11A.4, Fragen 5, 17). Gemäss der Aussage von D.\_\_\_\_\_ sei es die Idee von K.\_\_\_\_\_ gewesen, nochmals vom Parkplatz zur R.\_\_\_\_\_ zu fahren "um die Strecke nochmals schnell zu befahren" (StA act. 11A.6). Auf die Frage, ob K.\_\_\_\_\_ den Beschuldigten ermutigt habe, schnell zu fahren, antwortete D.\_\_\_\_\_, dass K.\_\_\_\_\_ am Anfang, auf der Höhe der R.\_\_\_\_\_, zum Beschuldigten gesagt habe, dass er Gas geben solle. Danach habe er dies nicht mehr

machen müssen, weil der Beschuldigte sowieso schon sehr schnell gefahren sei (StA act. 11A.6). In der späteren staatsanwalt- schaftlichen Einvernahme wiederholte D.\_\_\_\_\_, dass es K.\_\_\_\_\_ gewesen sei, der zum Beschuldigten gesagt habe "drück ihn nochmals oder lass mich fahren". Der Beschuldigte habe dann nur gelacht und sei in Richtung R.\_\_\_\_\_ losgefahren (StA act. 11A.10, Frage 20). Aufgrund der Aussagen der Unfallbeteiligten ist erstellt, dass die Mitfahrer des Be- schuldigten (im BMW) und von N.\_\_\_\_\_ (im Audi) irgendwann im Verlaufe des Abends die Fahrzeuge wechselten und in anderer Besatzung weiterfuhren, wobei nicht erstellt werden kann, wann dies genau geschah, insbesondere, ob die Be- satzung bereits vor der Fahrt nach E.\_\_\_\_\_ wechselte oder erst auf den dortigen Parkplätzen (vgl. StA act. 11A.1, Frage 1; StA act. 11A.7, Frage 7; StA act. 11A.6; StA act. 11A.3, Frage 1; StA act. 11A.4, Frage 5; StA act. 11A.8, Fragen 24; 40; StA act. 11A.9, Frage 31; StA act. 11A.10, Frage 22). Erstellt ist weiter, dass von beiden Fahrzeugenkern die erlaubte Höchstgeschwindigkeit im Laufe des Abends mehrfach überschritten wurde (StA act. 11A.10, Fragen 21 f.; StA act. 11A.15, Fragen 10-12; StA act. 11A.9, Fragen 19-21, 24 f, 29; StA act. 11A.11, Fragen 23 f.; StA act. 11A.13, Frage 17; StA act. 11A.14, Frage 25), wobei die bereits er- wähnte "Countdown-Fahrt" ab dem Anschluss S.\_\_\_\_\_ auf der Autobahn A13 in Richtung Norden hervorzuheben ist (vgl. StA act. 11A.15, Fragen 10-12; StA act. 1.36). Aus den Aussagen der Mitfahrer erhellt auch, dass diese gewusst oder zumindest geahnt hatten, dass der Beschuldigte (und auch sonst niemand aus der Gruppe) über einen Führerausweis verfügte, und dass der Beschuldigte das Fahr- zeug seines Vaters an jenem Abend unerlaubt entwendet hatte; einige seiner Kol- legen und späteren Mitfahrer waren sogar dabei, als der Beschuldigte das Fahr- zeug entwendete, und warteten in der Garage, während der Beschuldigte in der Wohnung seiner Eltern den Autoschlüssel holte (vgl. StA act. 11A.1, Fragen 1, 3, 5; StA act. 11A.3, Fragen 5-7, 12; StA act. 11A.2, Fragen 2, 7, 9; StA act. 11A.4, Fragen 2, 3, 11, 13; StA act. 11A.5, Fragen 2, 18; StA act. 11A.7, Fragen 2; StA act. 11A.13, Frage 19; StA act. 11A.15, Fragen 13 f.). Der Beschuldigte gab zu, dass es seine Idee gewesen sei, das Auto seines Vaters zu holen (StA act. 11A.8, Frage 3). Über Fahrerfahrung verfügte er gemäss eigenen Aussagen nicht. So

19 / 48 gab er zu Protokoll, ausser den "5.5 Fahrstunden bei T.\_\_\_\_\_ in U.\_\_\_\_\_" keine Lernfahrten unternommen zu haben (StA act. 11A.8, Fragen 9 f.), wobei er in der Schlusseinvernahme zugab, an nicht näher bekannten Tagen vor dem Ereignis vom 15. September 2018 bereits fünf bis zehn Mal den BMW seiner Eltern ent- wendet zu haben und damit in der Umgebung Chur Spritzfahrten unternommen zu haben; ebenso, an nicht näher bekannten Tagen im Sommer 2018 den Suzuki seiner Eltern insgesamt zehn Mal entwendet zu haben (StA act. 11A.20, Fragen 14 f.). Anlässlich seiner Befragung an der Berufungsverhandlung bestätigte er die- se Aussagen im Wesentlichen (act. H.5, Fragen 5 ff.). Er sagte aus, dass es mit dieser Erfahrung und diesen Fahrstunden "nicht möglich" gewesen sei, dass er ein guter Fahrer gewesen sei; er habe (mit dieser wenigen Fahrerfahrung) nicht "die vollen Fähigkeiten" gehabt, ein guter Fahrer zu sein (act. H.5. V., Frage 5).

### **E. 3.4.2**

**Kenntnis der Strecke** Der Beschuldigte gab an, dass er die Strecke, auf welcher sich der Unfall ereigne- te, bereits von früher gekannt habe. Die Witterung sei trocken gewesen, ebenso die Fahrbahn. Er sei nicht abgelenkt, die Sicht sei gut und die Strasse sei frei ge- wesen (StA act. 11A.1, Fragen 20 ff.). Bei der ersten staatsanwaltschaftlichen Ein- vernahme sagte er aus, dass er vor dem Unfall, mit einem Kollegen, der die Auto- prüfung

habe, "sicherlich schon dreimal dort" (auf der H.\_\_\_\_\_) gewesen sei. Er gab an, er habe "ja gesehen", dass die Strasse trocken gewesen sei und deshalb habe er gedacht, dass nichts passieren würde (StA act. 11A.8, Frage 25). Auch an der Berufungsverhandlung bestätigte er, dass er gewusst habe, dass es auf der Strecke, wo sich der Unfall ereignet hatte, eine Kurve hatte (vgl. act. H.5, V., Fragen 22-28).

### **E. 3.4.3**

Zweck der Fahrt Zum Ziel bzw. Zweck der Unfallfahrt sagte der Beschuldigte aus, dass er sich ha- be animieren lassen, nochmals eine Runde zu drehen, weil man ihn danach gefragt habe; die Runde habe aus der Strecke von den F.\_\_\_\_ bis zur Brücke und zurück bestanden. Ziel sei es gewesen, "um einmal das Auto zu beschleunigen, damit man, wenn man drinsitzt, spürt, wie es ist im Auto mit der Beschleunigung des Autos, wie sich das anfühlt, im Auto drin". Es habe kein Geschwindigkeitsziel oder ähnliches gegeben, sondern es sei einfach darum gegangen, "weil das Auto halt schnell beschleunigt und schnell auf eine Geschwindigkeit kommt innert ein paar Sekunden, einfach um das ist es gegangen, um einfach mal rein zu hocken und zu spüren, wie sich das halt anfühlt und das Auto sich verhält" (act. H.5, V. Fragen 15 ff.; 21). Diese Aussage wird durch die Aussage des Mitfahrers

20 / 48 D.\_\_\_\_ bestätigt, der verneinte, dass es sich bei der Geschwindigkeitsüberschreitung der Unfallfahrt um eine Zeitmessung gehandelt habe ("Nein. Wir haben die Zeit nicht gestoppt und veranstalteten auch kein Rennen. A.\_\_\_\_ fuhr einfach schnell und K.\_\_\_\_ lachte"; StA act. 11A.6).

### **E. 3.4.4**

Geschwindigkeit und Bremsung Der Beschuldigte gab bereits im Untersuchungsverfahren an, dass er nicht auf den Tacho gesehen habe, als er aufs Gas gedrückt habe, was er auch an der Be- rufungsverhandlung wiederholte. Aus diesem Grund sagte er sowohl an der Beru- fungsverhandlung als auch im Untersuchungsverfahren aus, dass die ihm jeweils vorgehaltenen Geschwindigkeiten stimmen könnten; es mithin gut sein könne bzw. möglich sei, dass er diese gefahren sei bzw. er diese erreicht habe (vgl. act. H.5, V. Frage 20; StA act. 11A.20, Frage 2; StA act. 11A.8, Frage 30; ferner StA act. 11A.8, Frage 36). Gefragt danach, weshalb es seiner Meinung nach zum Un- fall gekommen sei, antwortete der Beschuldigte: "Weil ich auf einmal die Kontrolle verloren hatte. Es ging zu schnell" (StA act. 11A.1, Frage 13). Auch sagte er aus, dass er bereits gebremst habe, bevor er die Böschung hinuntergefahren sei ("Nein, nein. Ich habe schon vorher gebremst. Sozusagen Bremsbereitschaft er- stellt. Habe dann nochmals Gas gegeben / bin mit dem Fuss aufs Pedal und dann gleich wieder weg, weil ich merkte, dass ich zu schnell war. Dann habe ich eine Vollbremsung durchgeführt und keine Ahnung, dann die Kontrolle verloren"; StA act. 11A.1, Frage 8). Bereits eine Frage zuvor hatte er ausgesagt, dass er ge- bremst habe, das Auto langsamer gefahren sei und, er wisse auch nicht wie, habe er dann die Kontrolle über das Auto verloren und sei nach links geraten (StA act. 11A.1, Frage 7). Bei der staatsanwaltschaftlichen Einvernahme ergänzte er, dass er kurz vor dem Unfall gebremst habe, "jedoch nicht voll". Er habe nicht riski- eren wollen, dass sich das Fahrzeug überschlage. Als sie dann über die Wiese gefahren seien, sei er "voll auf die Bremse" gestanden (StA act. 11A.8, Frage 34). Beides äusserte er später in derselben Einvernahme noch einmal (StA act. 11A.8, Frage 51: "Ich glaube, dass jemand gesagt hatte, ich solle ein bisschen bremsen, was ich auch tat. Am Schluss war ich auch langsamer. Ich habe auch

kurz vor dem Unfall schon gebremst. Auf der Wiese gab ich dann eine Vollbremsung"). In der Schlusseinvernahme sagte der Beschuldigte betreffend das Bremsen aus, dass alles so schnell gegangen sei. Er habe nicht mehr alles in Erinnerung und könne nicht sagen, wo oder wann er gebremst habe. Er habe aber in Erinnerung, dass er gebremst habe (StA act. 11A.20, Frage 3). Diese Aussage wiederholte er an der Berufungsverhandlung. Auf die Frage des Verteidigers, ob er nach der Aufforderung von K.\_\_\_\_\_, er solle bremsen, das Tempo reduziert oder gebremst

21 / 48 habe, antwortete er: "Ich habe gebremst, aber nicht stark genug oder nicht genug schnell. Ich bin nicht sicher, ob ich verhindern wollte, dass sich das Auto überschlägt oder was auch immer. Keine Ahnung. Aber ich weiss, dass ich gebremst habe, das habe ich." (act. H.5, Ergänzungsfrage 7). Zwei der Fahrzeuginsassen sagten aus, dass es zum Unfall gekommen sei, weil der Beschuldigte viel zu schnell gefahren sei. So sagte K.\_\_\_\_\_ aus: "A.\_\_\_\_\_ fuhr viel zu schnell und verlor dabei die Kontrolle über das Fahrzeug. Für mich trägt A.\_\_\_\_\_ alleine die Verantwortung für diesen Unfall. Ich kann nur noch einmal wiederholen, dass weder ich noch jemand anderes ihn dazu angestiftet haben das Fahrzeug zu holen und auch nicht während der Fahrt zum schnellen Fahren. Ich schrie ihn an, er solle langsamer fahren" (StA act. 11A.4, Frage 21). L.\_\_\_\_\_ gab folgendes zu Protokoll: "Er fuhr viel, viel viel zu schnell und ich konnte noch hören wie K.\_\_\_\_\_ sagte, bremsen, bremsen, bremsen. Leider hatte ich keine Sicht auf die Geschwindigkeit, mit welcher A.\_\_\_\_\_ gefahren war. (...) Plötzlich knallte es und wir verunfallten. Was genau passierte oder weshalb ausser dem viel zu hohen Tempo, kann ich nicht sagen". (StA act. 11A.5, Frage 4). In derselben Einvernahme sagte L.\_\_\_\_\_ aus, es sei dunkel gewesen und A.\_\_\_\_\_ sei einfach "viel, viel zu schnell" gefahren. Er sei hinten rechts im dortigen Kindersitz gesessen und habe fast keinen Platz zum Sitzen gehabt. Hinten sei aus seiner Sicht niemand angeschnallt gewesen (StA act. 11A.5, Frage 11). L.\_\_\_\_\_ gab an, dass es zum Unfall gekommen sei "wegen der zu hohen Geschwindigkeit" (StA act. 11A.5, Frage 14). Er wiederholte, dass er nur gehört habe, wie K.\_\_\_\_\_ gesagt habe, "brems, brems, brems", und schon sei der Unfall passiert (StA act. 11A.5, Frage 12). Betreffend Geschwindigkeit konnte er keine Aussagen machen, gab jedoch an, dass es "sehr schnell" gewesen sei, "sicherlich schneller, als auf der Autobahn gefahren" werde. Der Motor im Automatikgetriebe habe im höchsten Gang noch "sehr laut" aufgeheult. Er habe nicht mehr sehen können, wie schnell sie gefahren seien (StA act. 11A.5, Frage 15). Gemäss der Aussage von D.\_\_\_\_\_ hätten er und der Verstorbene mehrmals geschrien, dass der Beschuldigte bremsen solle. Der Beschuldigte habe jedoch nicht darauf gehört (StA act. 11A.6). Diese Aussage wurde von den anderen beiden überlebenden Mitinsassen K.\_\_\_\_\_ und L.\_\_\_\_\_ nicht gemacht oder bestätigt. Der auf dem Beifahrersitz mitfahrende K.\_\_\_\_\_ sagte aus, er habe den Beschuldigten, als sie auf der H.\_\_\_\_\_ in Richtung V.\_\_\_\_\_ "gerast" seien, angeschrien, er solle sofort die Bremse betätigen. Er habe zu dieser Zeit vom Beifahrersitz auf den Tacho gesehen und habe erkennen können, dass die Geschwindigkeit ca. 160 km/h betragen habe. Der Beschuldigte sei während der Fahrt still gewesen und habe nichts gesagt. Plötzlich habe er bemerkt, wie das Fahrzeug instabil geworden sei. In die-

22 / 48 sem Moment habe er das Gefühl gehabt, dass der Beschuldigte reagiert habe und durch Lenkbewegungen das Fahrzeug habe stabilisieren wollen. Ob er auch die Bremse betätigt habe oder nicht, könne er nicht sagen. Dann sei alles sehr schnell gegangen (StA act. 11A.4, Frage 6). Aus den zitierten Aussagen von L.\_\_\_\_\_ und K.\_\_\_\_\_ erhellt nicht, ob der Beschuldigte auf die Aufforderung seiner Mitfahrer, er solle bremsen, unmittelbar

reagierte oder ob er dies erst später tat. Auch aus den Aussagen der auf dem Parkplatz verbliebenen Auskunftspersonen P. \_\_\_\_\_ und N. \_\_\_\_\_ lässt sich nicht erstellen, wann der Beschuldigte gebremst hatte. Während P. \_\_\_\_\_ aussagte, dass der Beschuldigte "mit überhöhter Geschwindigkeit" an ihnen vorbeigefahren sei und dabei nur das Abblendlicht eingeschaltet gehabt habe, und er "kein Bremslicht, keine Lenkbewegung, nichts" habe feststellen können, wobei er sich noch an ein rotes Licht erinnern könne, ob dies noch auf der Strasse gewesen sei oder erst nachher, könne er nicht mehr genau sagen, vielleicht sei dies das Bremslicht gewesen (StA act. 11A.2, Frage 10), sagte N. \_\_\_\_\_ aus, dass er bei ihnen "sicherlich mit 100 km/h vorbeigefahren" sei und dann zu bremsen begonnen habe (StA act. 11A.3, Frage 18). Die ebenfalls den Unfall beobachtende Auskunftsperson O. \_\_\_\_\_ sagte aus, dass N. \_\_\_\_\_, P. \_\_\_\_\_ und er beim Parkplatz auf der späteren Unfallstelle geblieben seien, während der Beschuldigte und dessen vier Mitfahrer wieder in Richtung Q. \_\_\_\_\_ gefahren seien und dabei "gegäsel" hätten. Anschliessend seien sie "mit überhöhter Geschwindigkeit" wieder in Richtung V. \_\_\_\_\_ gekommen. Die Geschwindigkeit sei bestimmt über 100 km/h gewesen. Der Beschuldigte sei an ihnen vorbeigefahren und er habe noch gedacht, dieser komme zu schnell, und dann habe es schon geknallt (StA act. 11A.7, Frage 2). Gemäss den Schlussfolgerungen im unfallanalytischen Gutachten weist das Spurenbild auf eine Bremsung des Beschuldigten hin, wobei mangels Brems- bzw. ABS-Regelspuren auf der Fahrbahn nicht objektiviert werden könne, an welcher Stelle der Beschuldigte reagiert habe, wie lange und wie stark er gebremst habe und um welchen Betrag er seine Geschwindigkeit während der Bremsung abgebaut habe (StA act. 9.20, S. 23; vgl. auch E. 3.3.1). Aufgrund der zitierten Aussagen der Unfallbeteiligten wie auch der den Unfall beobachtenden Personen sowie des Beschuldigten selber und den mit diesen Aussagen zu vereinbarenden Schlussfolgerungen des Gutachters, ist erstellt, dass der Beschuldigte vor dem Abkommen von der Fahrbahn bremste, wobei unklar ist, wann und wo genau er die Bremsung eingeleitet und wie stark sich das auf die Reduktion der zu hohen Kurveneingangsgeschwindigkeit ausgewirkt hatte. In *du-bio pro reo* ist zudem davon auszugehen, dass der Beschuldigte – wie von ihm ausgesagt – reagiert und gebremst hatte, als er von einem oder mehreren seiner Mitfahrer (von wem genau, lässt sich nicht erstellen) aufgefordert worden war, zu

23 / 48 bremsen, wobei er allerdings einen Herrschaftsverlust über das Fahrzeug nicht mehr verhindern konnte.

### **E. 3.4.5**

**Vorstellungen des Beschuldigten** Der Beschuldigte sagte aus, dass er sich vor der Abfahrt nicht vergewissert habe, ob alle angegurtet gewesen seien, und dass es ihm bewusst gewesen sei, dass sich L. \_\_\_\_\_ nicht habe angurten können wegen des Kindersitzes (StA act. 11A.8, Fragen 41, 46). An der Berufungsverhandlung bestätigte er diese Aussage und ergänzte, dass er nie daran gedacht habe, ob die anderen angeschnallt gewesen seien, bevor er losgefahren sei, er habe vermutlich gedacht, dass dies automatisch gemacht werde (act. H.5, V. Frage 45). Auf die Frage des Staatsanwaltes, ob der Beschuldigte die von ihm gefahrene Geschwindigkeit als den Verhältnissen angepasst erachte, antwortete er, er glaube, man könne dort 30 km/h oder 50 km/h fahren. Demnach sei seine gefahrene Geschwindigkeit nicht angemessen gewesen (StA act. 11A.8, Frage 37). Im Untersuchungsverfahren beantwortete er die Frage des Staatsanwaltes, ob er sich Gedanken darüber gemacht habe, was bei Fahrten mit solchen Geschwindigkeiten geschehen könne, mit "Ja", und ergänzte auf Nachfrage, was denn seiner Meinung nach bei solchen

Geschwindigkeit passieren könne: "Eben das, was passiert ist" (StA act. 11A.8, Frage 39). In einer späteren Befragung sagte er: "Es war nie die Rede darüber, dass das was passiert ist, hätte passieren sollen." Er habe viele Sachen mit J.\_\_\_\_\_ erlebt, sie seien beste Kollegen gewesen. Der Kontakt sei mit der Zeit nicht mehr so intensiv gewesen, sie seien aber nach wie vor miteinander befreundet gewesen. Er habe Mühe damit, wenn herumerzählt werde, dass er der Mörder von J.\_\_\_\_\_ sei und ihn habe umbringen wollen. Das habe er nicht wollen. Klar sei er schuld am Unfall. Wenn der Staatsanwalt ihn frage, wer schuld am Unfall sei, dann antworte er, dass er am meisten Schuld habe, weil er das Auto gefahren sei. Seines Erachtens hätten aber auch die, die ins Auto gestiegen seien, Schuld daran (StA act. 11A.19, Frage 30). In der Schlusseinvernahme gab er zu Protokoll, dass er nie gewollt habe, dass sich jemand verletzen würde oder gar getötet würde. Es wären und seien immer noch Kollegen (gewesen). In diesem Moment habe er dies nicht im Kopf gehabt. Im Nachhinein sei ihm schon klar, dass, wenn man so schnell fahre, ein Unfall mit Todesfolge entstehen könne (StA act. 11A.20, Frage 11). Auf die Ergänzungsfrage des Rechtsanwaltes der Privatkläger C.\_\_\_\_\_ und B.\_\_\_\_\_, dass er die Fahrzeuge BMW und Suzuki gemäss eigenen Angaben ca. 20 Mal gefahren sei und oftmals auch über 200 km/h, und ob er nicht damit gerechnet habe, dass ein Unfall passieren könne, wenn 120 km/h ausgedrückt sei, antwortete er: "In dem Moment nicht. Erst nachdem der Unfall passiert ist. In den Momenten dieser

24 / 48 Fahrten fand ich mich wohl cool" (StA act. 11A.20, Ergänzungsfrage Privatkläger 6). Auf die Frage, ob er nicht davon ausgegangen sei, dass das Fahrzeug bei über 150 km/h driften könne oder er beabsichtigt habe zu driften, sagte er aus: "Mit dieser Geschwindigkeit würde ich nicht absichtlich driften, weil die Gefahr gross ist, dass dabei etwas passiert. Erst im Nachhinein wurde mir klar, dass bei dieser Geschwindigkeit ein Unfall passieren kann" (StA act. 11A.20, Ergänzungsfrage Privatkläger 7). Der Beschuldigte sagte wiederholt aus, dass er nie gewollt habe, dass jemand verletzt oder getötet würde. Dass er es rückgängig machen würde, wenn er dies könnte. Es habe sich um Kollegen gehandelt. Dass er dafür nie eine Freundschaft aufs Spiel setzen würde. Dass er das Fahrzeug gar nie genommen hätte, wenn er in diesem Moment gewusst hätte, dass so etwas passieren könne. Dass J.\_\_\_\_\_ ein sehr guter Freund von ihm gewesen sei und sie beste Kollegen gewesen seien, miteinander dick und dünn gegangen seien und viel unternommen hätten (StA act. 11A.20, S. 8). Auf Ergänzungsfrage der Verteidigung, ob er damals, während den Fahrten mit einem solchen Ausgang gerechnet habe oder sich einen solchen Ausgang habe vorstellen können, antwortete er: "Nein, niemals". Auch verneinte er, Selbstmordabsichten gehabt zu haben ("Nein, nie. Ich könnte das auch nie jemandem antun", StA act. 11A.20, Ergänzungsfragen Verteidigung 1 f.). In seiner Befragung anlässlich der Berufungsverhandlung antwortete der Beschuldigte auf die Frage, ob er sich Gedanken zur Sicherheit seiner Fahrweise gemacht habe, insbesondere, ob es sicher sei, mit dieser Geschwindigkeit zu fahren, mit: "Ich habe mir nie richtig Gedanken darüber gemacht, dass oder was passieren kann. Über meine Geschwindigkeit und Fahrweise habe ich mir nie Gedanken darüber gemacht, was passieren kann, ich habe nie daran gedacht, nein." (act. H.5, V. Frage 34). Als er vom Vorsitzenden gefragt wurde, ob er generell gewusst habe, dass man auch von der Strasse abkommen könne, antwortete er: "Ja, aber ich habe nie für mich gedacht, dass das so schnell passieren kann." (act. H.5, V. Frage 35). Er verneinte die Frage, ob er die von ihm gefahrene Geschwindigkeit als den Umständen angemessen erachtete. Auf Nachfrage des Vorsitzenden, ob er dies damals oder heute dachte/denke, sagte er, dass er nicht wisse, was er sich damals gedacht habe. Wenn er

zurückdenke, habe er sich nie gross Gedanken darüber gemacht, was passieren könne mit dieser Höchstge- schwindigkeit. Er könne ihm (dem Vorsitzenden) das nicht sagen (act. H.5, V. Frage 37). Er sagte erneut aus, dass 50 km/h eine angemessene Geschwindig- keit auf dieser Strecke gewesen wären (act. H.5, V. Frage 38). Die wiederholte Frage des Vorsitzenden, ob ihm klar gewesen sei, dass hohe Geschwindigkeiten zu Unfällen führen können, beantwortete er mit: "Es ist mir schon klar geworden, dass so etwas geschehen kann, aber es war mir zu diesem Zeitpunkt nicht klar geworden, dass das auch bei mir passieren kann und dass das so schnell passie-

25 / 48 ren kann. Man hat eigentlich alles nur aus Spass gemacht. Einfach ab und zu fah- ren gehen. Dann hat sich das so vermehrt. Dann ist es halt schnell einmal zu schnellem Fahren gekommen. Ohne überlegen. Es war sehr leichtsinnig von mir, so zu handeln." (act. H.5, V. Frage 42). Bei den späteren Ergänzungsfragen der Privatklägerschaft wiederholte er, dass es ihm damals bei der Unfallfahrt nicht be- wusst gewesen sei, dass ein Schaden am Auto und Personen in und ausserhalb des Autos entstehen könne (act. H.5, V. Ergänzungsfrage 4: "Vor dem Unfall nicht. Ich habe nie daran gedacht, ich habe nie so weit überlegt, dass es so weit enden kann. Das war ja erst alles nach dem Unfall, mit den Befragungen"; act. H.5, V. Ergänzungsfrage 3: "Ich habe nie gedacht, dass so etwas geschehen kann. Ich habe nie so weit überlegt, dass es zu solch einem Vorfall, solch einem tragischen Vorfall enden kann."). Zudem verneinte er erneut, dass er Gedanken betreffend Selbstmordabsichten gehegt oder suizidale Tendenzen verspürt habe (act. H.5, V. Ergänzungsfrage 8).

### **E. 3.5**

#### Rechtliche Würdigung

##### **E. 3.5.1**

Aufgrund der zitierten Aussagen ist erstellt, dass der Beschuldigte den BMW bereits auf der Hinfahrt von den F. \_\_\_\_\_ bis zur R. \_\_\_\_\_ massiv beschleu- nigte. Dort wendete er das Fahrzeug und fuhr erneut mit stark überhöhter Ge- schwindigkeit zurück, so dass der Motor noch im höchsten Gang des Automatik- getriebes, wie bei der soeben erfolgten Hinfahrt, "sehr laut aufheulte", wie zwei der Mitfahrer aussagten, und sie durch die Beschleunigung in die Sitze gedrückt wur- den. Einer oder mehrere der Mitfahrer – wer genau kann aufgrund der unter- schiedlichen Aussagen nicht erstellt werden – ermutigten ihn, den BMW "zu drü- cken". Aus den Aussagen des Beschuldigten ist zu schliessen, dass er wusste (und dies auch wollte), dass er massiv über der erlaubten wie auch der selber vor- gestellten angemessenen Geschwindigkeit fuhr. Der Beschuldigte verfügte auch über das Wissen, dass sich bei solchen Geschwindigkeiten ein Unfall ereignen könnte, wobei er gemäss eigenen Aussagen nie damit gerechnet hatte, dass dies bei ihm geschehen könnte oder würde und dass dies so schnell passieren könnte bzw. würde. Aus seinen Aussagen erhellt, dass er sich erst nach dem Unfall bzw. bei den Befragungen und dem Nachdenken über den Unfall so richtig bewusst wurde bzw. bewusst machte, dass es bei solchen Geschwindigkeiten zu einem Unfall kommen kann. Er hat jedoch – ebenso wenig wie seine Beifahrer, die an- sonsten wohl kaum an den zuvor erfolgten Fahrten teilgenommen hätten bzw. trotzdem im Fahrzeug verblieben sind und ihn teilweise ermutigt haben, noch ein- mal Gas zu geben – damit gerechnet, dass sich ein Unfall mit möglichen Todes- folgen verwirklichen werde, und er wollte das auch auf keinen Fall. Der Beschul-

26 / 48 digte hat – wie bereits bei der Hinfahrt zur R.\_\_\_\_\_ und bei den Fahrten am selben Abend zuvor – darauf vertraut, dass nichts passieren würde. Er war kein geübter oder guter Fahrer, wie er selber aussagte. Dies hätte ihn einerseits erst recht zur Vorsicht mahnen müssen. Andererseits mangelte es ihm aufgrund der fehlenden Fahrerfahrung und Praxis schlicht an der Fähigkeit, eine solche Situation, wie sie von ihm selbst durch die zu hohe Geschwindigkeit beim Kurveneingang geschaffen wurde, mit ihren möglichen Folgen richtig einzuschätzen.

### **E. 3.5.2**

Der Erste Staatsanwalt plädierte, wer mit einer solch überhöhten Geschwindigkeit in eine Kurve reinfahre, nehme einen Herrschaftsverlust und damit einen Unfall mit Todesfolge schlicht in Kauf (vgl. act. H.3, S.8 f., vorne E. 3.2.1). Dem ist – für den vorliegenden konkreten Fall – zu widersprechen. Der Beschuldigte kannte die Strecke: einerseits gemäss seinen Aussagen im Untersuchungsverfahren aufgrund früherer Fahrten, andererseits befuhr er sie unmittelbar vor dem Unfall auf der Hinfahrt von den F.\_\_\_\_\_ bis zur R.\_\_\_\_\_. Mithin befuhr er nicht eine ihm unbekannte Strecke nachts mit stark überhöhter Geschwindigkeit, sondern es war ihm sowohl die Strecke als auch die darauf befindliche langgezogene Rechtskurve, wo sich der Unfall ereignete, bekannt. Die Unfallfahrt erfolgte nachts um ca. 02.10 Uhr im September, bei trockener Fahrbahn und trockener Witterung, und der Beschuldigte musste auf der Ausserorts-Strecke, die er unmittelbar zuvor in die Gegenrichtung bis zur Brücke befahren hatte, dort gewendet hatte und in umgekehrter Richtung wieder unter die Räder nahm, auch nicht ernstlich mit Gegenverkehr rechnen. Aus den Aussagen der Mitfahrer und des Beschuldigten geht hervor, dass Ziel und Zweck der Fahrt das Spüren der Beschleunigung und der Geschwindigkeit des BMW war, und nichts Anderes. Mithin wollte der Beschuldigte (mit seinen Mitfahrern) schlicht die Beschleunigung des BMW spüren, wobei er massiv zu schnell fuhr und mit einer Geschwindigkeit von 142 km/h, die im Bereich der physikalischen Grenzgeschwindigkeit lag, in die langgezogene Rechtskurve fuhr. Dort verlor er infolge der zu hohen Kurveneingangsgeschwindigkeit die Herrschaft über das Fahrzeug und kam von der Strasse ab. Zwar bremste er irgendwann vor Spurzeichnungsbeginn, indes können Zeitpunkt, Dauer und Intensität der Bremsung nicht rekonstruiert werden. Die Tatsache jedoch, dass der Beschuldigte bremste, als er merkte, dass er zu schnell war, bzw. als er von seinen Mitfahrern schreiend dazu aufgefordert worden war (dazu E. 3.4.4), zeigt, dass er keinen Unfall mit möglichen Todesfolgen in Kauf nahm. Es ging dem Beschuldigten gemäss seinen eigenen Aussagen auch nicht darum, eine bestimmte Geschwindigkeit zu erreichen. Er selbst schaute laut seinen Aussagen nicht einmal auf den Tacho, weshalb er auch zu sämtlichen Tempoangaben seiner Mitfahrer aussagte, dass diese möglich seien.

27 / 48 Sämtliche Fahrten zuvor und am selben Abend – mit teils massiven Geschwindigkeitsüberschreitungen sowohl auf der Kantonsstrasse als auch auf der Autobahn – verliefen glimpflich. Der Beschuldigte hatte seine Freunde und gute Kollegen im Auto (letzteres wurde von diesen und sogar vom Bruder des Verstorbenen bestätigt; vgl. StA act. 11A.18, Frage 2; StA act. 11A.4, Frage 1; StA act. 11A.7, Frage 1). Er vertraute darauf, dass weder diesen noch ihm etwas zustossen würde. Davon gingen wohl auch seine Mitfahrer aus, auch sie vertrauten darauf, dass nichts geschehen werde (obwohl ihnen die Fahrweise des Beschuldigten aufgrund der vorherigen Fahrten desselben Abends bekannt war). Dass der Beschuldigte sich nach dem Unfall nicht um den reglos am Boden liegenden J.\_\_\_\_\_

kümmerte, sondern die Unfallörtlichkeit fluchtartig verliess, kann sodann – entgegen dem Argument von Rechtsanwalt Mustafa Bayrak – nicht als Indiz gegen die zwischen dem Beschuldigten und J.\_\_\_\_\_ damals bestehende Freundschaft gewertet werden (vgl. dazu act. H.2, S. 5 f.). Vielmehr ist mit der Vorinstanz davon auszugehen, dass das unmittelbare Nachtatverhalten des Beschuldigten aus seiner Überforderung mit der durch ihn geschaffenen Situation entstand (vgl. act. E.1, E. 12.2), wenngleich dies sein diesbezügliches Verhalten weder rechtfertigt noch entschuldigt. Der Beschuldigte war subjektiv der Meinung, er werde die Situation (wie bereits zuvor) beherrschen, und hat darauf vertraut, dass sich der tatbestandsmässige Erfolg nicht verwirklicht. Es kann nicht gesagt werden, dass ihm das Leben seiner Mitinsassen (wie auch sein eigenes) gleichgültig war. Der Beschuldigte rechnete zu keinem Zeitpunkt damit, dass sich ein Unfall verwirklichen könnte bzw. würde und dass dies so schnell geschehen könnte. Die vom Beschuldigten erkannte Möglichkeit eines Unfalls war für ihn auf dieser konkreten Fahrt nach dem Gesagten nicht derart naheliegend, dass die Fahrt nur als Inkaufnahme des Todes gedeutet werden kann. Vielmehr vertraute er darauf, dass er die Situation würde beherrschen können und dass niemand der Insassen verletzt oder getötet würde. Damit handelte er in subjektiver Hinsicht in bewusster Fahrlässigkeit.

### **E. 3.5.3**

Nachdem der im Unfallauto mitfahrende J.\_\_\_\_\_ als unmittelbare Folge des durch den Beschuldigten verursachten Unfalls verstarb, ist die fahrlässige Tötung vollendet und der natürliche und adäquate Kausalzusammenhang zwischen Tat handlung und Taterfolg gegeben. Der Beschuldigte handelte sorgfaltspflichtwidrig in Verletzung der Verkehrsregeln. Durch seine Fahrweise schuf er ein hohes Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten und Todesopfern, was er aufgrund der massiven Geschwindigkeitsüberschreitung für ernsthaft möglich hielt und durch sein Verhalten in Kauf nahm. Dieses Risiko hat sich mit den tödlichen Verletzungen

28 / 48 von J.\_\_\_\_\_ und den einfachen Körperverletzungen von D.\_\_\_\_\_ auch verwirklicht. Letzterer zog sich durch den Unfall Verletzungen zu, die im Spital behandelt wurden. Der erforderliche Strafantrag liegt vor (StA act. 6.10). Wie soeben festgehalten, hat der Beschuldigte jedoch darauf vertraut, dass sich der tatbestandsmässige Erfolg nicht verwirklichen werde, mithin hat er die Folgen seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedacht bzw. darauf nicht Rücksicht genommen. Da der Unfall vermeidbar gewesen wäre, wenn der Beschuldigte die Geschwindigkeit den Umständen angepasst hätte, sind sämtliche Tatbestandsmerkmale der fahrlässigen Tötung in Bezug auf J.\_\_\_\_\_ sowie der fahrlässigen Körperverletzung in Bezug auf D.\_\_\_\_\_ erfüllt. Der Beschuldigte ist demnach der fahrlässigen Tötung gemäss Art. 117 StGB und der fahrlässigen Körperverletzung gemäss Art. 125 Abs. 1 StGB schuldig zu sprechen.

### **E. 3.6**

Echte Konkurrenz zwischen Art. 117 StGB und Art. 129 StGB

#### **E. 3.6.1**

Vorliegend ist unbestritten (und der entsprechende vorinstanzliche Schuldspruch betreffend die qualifiziert grobe Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Abs. 3 und 4 lit. c SVG ist in Rechtskraft erwachsen; E. 1.2), dass sich der Beschuldigte der qualifiziert groben Verkehrsregelverletzung nach Art. 90 Abs. 3 und Abs. 4 lit. c SVG schuldig gemacht hat.

### **E. 3.6.2**

Da im vorliegenden Fall neben dem Verstorbenen auch die überlebenden drei Fahrzeuginsassen durch die Fahrweise des Beschuldigten (nicht nur abstrakt, sondern konkret) gefährdet wurden, besteht zwischen Art. 117 StGB und Art. 90 Abs. 3 und Abs. 4 lit. c SVG echte Konkurrenz (vgl. BGE 91 IV 211 E. 4), was vorliegend auch von keiner Partei bestritten wurde. Das Bundesgericht geht zudem von echter Konkurrenz zwischen der fahrlässigen Tötung nach Art. 117 StGB und der Gefährdung des Lebens nach Art. 129 StGB aus (BGE 136 IV 76 E. 2.7). Treffen eine fahrlässige Tötung und ein vorsätzliches Gefährdungsdelikt (wie vorliegend Art. 129 StGB) zusammen, nimmt das Bundesgericht echte Konkurrenz an, weil das Handlungsunrecht des Vorsatzdeliktes durch Art. 117 StGB nicht voll abgegolten wird (vgl. BGE 136 IV 76 E. 2.7; Christian Schwarzenegger/Aurelia Gurt, in: Niggli/Wiprächtiger [Hrsg.], Basler Kommentar, Strafrecht, Strafgesetzbuch, Jugendstrafgesetz, 4. Aufl., Basel 2019, N 7 zu Art. 117 StGB). Nachdem Art. 90 Abs. 3 SVG zeitlich nach dem erwähnten Bundesgerichtsentscheid BGE 136 IV 76 in Kraft getreten ist und das Bundesgericht die Frage des Verhältnisses zwischen der Gefährdung des Lebens nach Art. 129 StGB und der qualifizierten groben Verletzung der Verkehrsregeln nach Art. 90 Abs. 3 SVG bisher offengelassen hat, ist nachfolgend zu prüfen, in welchem Verhältnis der vom Beschuldigten verwirklichte

29 / 48 Tatbestand von Art. 90 Abs. 3 und Abs. 4 lit. c SVG und die Gefährdung des Lebens nach Art. 129 StGB stehen.

### **E. 3.7**

Verhältnis zwischen Art. 129 StGB und Art. 90 Abs. 3 SVG

#### **E. 3.7.1**

Gemäss Art. 90 Abs. 3 SVG macht sich strafbar, wer durch vorsätzliche Verletzung elementarer Verkehrsregeln das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern eingeht, namentlich durch besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, waghalsiges Überholen oder Teilnahme an einem nicht bewilligten Rennen mit Motorfahrzeugen. Art. 90 Abs. 3 SVG ist in jedem Fall erfüllt, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit um mindestens 60 km/h überschritten wird, wo die Höchstgeschwindigkeit höchstens 80 km/h beträgt. Nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung sind die Vorschriften über die Geschwindigkeit grundlegende Verkehrsregeln. Sie sind wesentlich für die Sicherheit des Strassenverkehrs (BGE 121 IV 230 E. 2c). Das nach Art. 90 Abs. 3 SVG geforderte Risiko muss sich auf einen Unfall mit Todesopfern oder Schwerverletzten beziehen und somit ein qualifiziertes Ausmass erreichen. Der Erfolgseintritt muss vergleichsweise naheliegen; gefordert ist ein "hohes" Risiko. Damit wird zum Ausdruck gebracht, dass es sich um eine höhere als die in Art. 90 Abs. 2 SVG geforderte "ernstliche" Gefahr handeln muss. Diese muss analog der Lebensgefährdung nach Art. 129 StGB unmittelbar, nicht jedoch unausweichlich sein. Art. 90 Abs. 3 SVG setzt, anders als Art. 129 StGB, keine konkrete Gefährdung des Lebens voraus, jedoch eine gegenüber von Art. 90 Abs. 2 SVG gesteigerte, sozusagen qualifiziert erhöhte abstrakte Gefahr bzw. die "besonders naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung". Die Gefahr muss mithin unmittelbar sein. Die allgemeine Möglichkeit der Verwirklichung einer Gefahr kann in Anlehnung an Art. 90 Abs. 2 SVG nur genügen, wenn aufgrund besonderer Umstände, wie Tageszeit, Verkehrsdichte, Sichtverhältnisse usw. der Eintritt einer konkreten Gefahr oder gar einer Verletzung besonders nahelag und es letztlich

nur vom Zufall abhing, dass sich diese nicht verwirklicht hat (BGE 142 IV 93 E. 3.1; 131 IV 133 E. 3.2; BGer 6B\_698/2017 v. 13.10.2017 E. 5.2). Der subjektive Tatbestand des Art. 90 Abs. 3 SVG erfordert Vorsatz bezüglich der Verletzung einer elementaren Verkehrsregel und der Risikoverwirklichung, wobei Eventualvorsatz genügt (BGE 142 IV 137 E. 3.3). Ein Gefährdungsvorsatz oder der Vorsatz, einen bestimmten Erfolg herbeizuführen, ist nicht erforderlich (BGer 6B\_567/2017 v. 22.5.2018 E. 3.1). Art. 90 Abs. 3 SVG setzt damit das Eingehen eines hohen Risikos eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern durch die vorsätzliche Verletzung elementarer Verkehrsregeln voraus. Eine abstrakte Gefährdung ist dabei bereits anzunehmen, wenn eine Handlung generell als gefährlich gilt; die Gefahr muss sich nicht realisiert haben (BGer 6B\_698/2017 v. 13.10.2017 E. 5.5).

### **E. 3.7.2**

Den Tatbestand der Gefährdung des Lebens nach Art. 129 StGB erfüllt, wer einen Menschen in skrupelloser Weise in unmittelbare Lebensgefahr bringt. In objektiver Hinsicht erfordert Art. 129 StGB den Eintritt einer konkreten, unmittelbaren Lebensgefahr. Eine solche liegt vor, wenn sich aus dem Verhalten des Täters nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge direkt die Wahrscheinlichkeit oder nahe Möglichkeit der Todesfolge ergibt (BGE 133 IV 1 E. 5.1). Dies setzt nicht voraus, dass die Wahrscheinlichkeit des Todes grösser sein muss als jene seines Ausbleibens. Die Gefahr muss unmittelbar, nicht aber unausweichlich erscheinen (BGer 6B\_1258/2020 v. 12.11.2021 E. 1.4; 6B\_1017/2019 v. 20.11.2019 E. 2.2; 6B\_758/2018 v. 24.10.2019 E. 2.1). Der subjektive Tatbestand von Art. 129 StGB verlangt bezüglich der unmittelbaren Lebensgefahr direkten Vorsatz; Eventualvorsatz genügt nicht (BGE 133 IV 1 E. 5.1). Art. 129 StGB setzt weiter ein skrupelloses Handeln voraus. Skrupellos ist ein in schwerem Grade vorwerfbares, ein rücksichts- oder hemmungsloses Verhalten (BGE 133 IV 1 E. 5.1). Eine Verurteilung wegen Gefährdung des Lebens nach Art. 129 StGB kommt nach der Rechtsprechung nur in Betracht, wenn der Täter trotz der erkannten Lebensgefahr handelt, aber darauf vertraut, die Gefahr werde sich nicht realisieren (BGE 136 IV 76 E. 2.4; BGer 6B\_915/2021 v. 26.1.2022 E. 3.2.3; 6B\_1258/2020 v. 12.11.2021 E. 2.2; 6B\_758/2018 v. 24.10.2019 E. 2.1; 6B\_698/2017 v. 13.10.2017 E. 4.2). Allerdings kann nicht unbesehen aus dem Wissen des Täters um die Möglichkeit des Erfolgseintritts auf dessen Inkaufnahme geschlossen werden. Sicheres Wissen um die unmittelbare Lebensgefahr, also um die Möglichkeit des Todes, ist nicht identisch mit sicherem Wissen um den Erfolgseintritt und kann sowohl mit (eventuellem) Tötungsvorsatz als auch bewusster Fahrlässigkeit bezüglich der Todesfolge einhergehen. Zur Annahme eines Tötungsvorsatzes müssen zum Wissenselement weitere Umstände hinzukommen (BGE 136 IV 76 E. 2.4; BGer 6B\_915/2021 v. 26.1.2022 E. 3.2.3). Bei der blossen Gefährdung des Lebens im Sinne von Art. 129 StGB vertraut der Täter darauf, der Tod des Opfers werde nicht eintreten. Dies setzt voraus, dass er davon ausgeht, die Gefahr könne durch sein eigenes Verhalten oder dasjenige der gefährdeten Person abgewendet werden. Bleibt es dem Zufall überlassen, ob die Gefahr sich verwirklicht oder nicht, liegt (versuchte) eventualvorsätzliche Tötung vor (BGer 6B\_915/2021 v. 26.1.2022 E. 3.2.3; 6B\_758/2018 v. 24.10.2019 E. 2.2; 6B\_818/2015 v. 8.2.2016 E. 3.3; 6B\_848/2015 v. 8.2.2016 E. 2.3; 6B\_617/2013 v. 4.4.2014 E. 2.4).

### E. 3.7.3

Art. 129 StGB schützt unmittelbar das Rechtsgut Leben vor einer direktvorsätzlichen, konkreten Gefährdung mit der Androhung einer Freiheitsstrafe von bis zu fünf Jahren oder Geldstrafe. Art. 90 Abs. 3 SVG enthält für hochriskante vorsätzliche Verkehrsregelverletzungen einen Strafrahmen mit einer hohen Mindeststrafe von einem bis vier Jahren Freiheitsstrafe. Beide Normen schützen nach Ansicht des Bundesgerichts an sich unterschiedliche Rechtsgüter, Art. 90 Abs. 3 SVG nach der ratio legis indessen mittelbar auch das Leben. Art. 129 StGB erfasst nach dem Gesetzeswortlaut und Art. 90 Abs. 3 SVG nach der Rechtsprechung jeweils die skrupellose Gefährdung. Art. 90 Abs. 3 SVG setzt einerseits strafrahmenkonform als Anwendungsvoraussetzung ein schwereres Delikt voraus als Art. 129 StGB; andererseits verlangt Art. 129 StGB eine konkrete Gefährdung und Art. 90 Abs. 3 SVG nur eine der konkreten Gefährdung angenäherte, qualifiziert erhöhte abstrakte Gefährdung. In der Lehre sind einige Autoren der Ansicht, dass Art. 90 Abs. 3 SVG als Gegenstück zu Art. 129 StGB angesehen werden kann und somit letzterer Bestimmung im Bereich des Strassenverkehrs vorgeht (Julien Délèze/Hervé Dutoit, *Le "délit de chauffard" au sens de l'art. 90 al. 3 LCR: éléments constitutifs et proposition d'interprétation*, in: PJA 2013 S. 1202 ff., S. 1214; André Bussy et. al., *Code suisse de la circulation routière commenté*, CS CR, Bâle 2015, Ziff. 6.3 lit. b zu Art. 90 SVG; Yvan Jeanneret, *Via sicura: le nouvel arsenal pénal*, in: *Circulation routière 2/2013* S. 31 ff., S. 40). Ein anderer Teil der Lehre ist der Ansicht, dass Art. 129 StGB Art. 90 Abs. 3 SVG absorbiert, dass aber eine Realkonkurrenz möglich bleibt, wenn die Gefährdung noch andere Verkehrsteilnehmer betrifft (Philippe Weissenberger, *Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz*, 2. Auflage, 2015, N 181 zu Art. 90 SVG; Stefan Trechsel/Christopher Gerth, in: *Trechsel/Pieth [Hrsg.], Praxiskommentar Strafrechtsgesetzbuch*, 4. Aufl., Zürich/Basel/Genf 2021, N 8 zu Art. 117 StGB; Gerhard Fiolka, in: *Niggli/Probst/Waldmann [Hrsg.], Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz*, Basel 2014, N 192 zu Art. 90 SVG). Das Bundesgericht erwog, dass Art. 90 Abs. 3 SVG wegen Spezialität in Verkehrssachen dem reinen Gefährdungstatbestand von Art. 129 StGB vorgehe. Allerdings liesse sich ebenso gut argumentieren, dass der das höchstrangige Rechtsgut Leben unmittelbar schützende Tatbestand von Art. 129 StGB angesichts des in Art. 90 Abs. 3 SVG geforderten "hohen Risikos eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern" voringe. Indessen sei wiederum zu beachten, dass der mittelbare Lebensschutz von Art. 90 Abs. 3 SVG aufgrund der dogmatischen Struktur als abstraktes Gefährdungsdelikt früher einsetze als jener des konkreten Gefährdungsdelikts von Art. 129 StGB. Dem stehe wiederum die höhere Mindeststrafe in Art. 90 Abs. 3 SVG entgegen. Der weite Strafrahmen von Art. 129 StGB erfasse verschuldensmässig weniger schwere und schwerere Straftaten als jener von Art. 90 Abs. 3 SVG. Das Bundesgericht liess 32 / 48 die Frage jedoch weiterhin offen (vgl. zum Ganzen BGer 6B\_698/2017 v. 13.10.2017 E. 6.2 ff.).

### E. 3.7.4

In einem Urteil aus dem Jahr 2015 schützte das Bundesgericht den Entscheid der Vorinstanz, welche im betreffenden Fall echte Konkurrenz zwischen Art. 90 Abs. 3 SVG und Art. 129 StGB angenommen hatte (BGer 6B\_876/2015 v. 2.5.2016). Allerdings unterschied sich die dort zu beurteilende Konstellation grundlegend von der vorliegenden. Der Beschwerdeführer machte sich im erwähnten bundesgerichtlichen Entscheid der qualifiziert groben Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Abs. 3 SVG schuldig, indem er

auf seiner Flucht vor der Polizei zahlreiche Stopp- und Verkehrsschilder missachtete, mehrere Kreisverkehre in der falschen Richtung befuhr, die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zeitweise um 50 km/h überschritt und einmal bis auf 180 km/h beschleunigte, mehrere Rotlichter überfuhr und während seiner Fahrt waghalsige Überholmanöver ausführte, welche die anderen Verkehrsteilnehmer zu Not-Ausweichmanövern zwangen. Zudem rammte er bei seiner Flucht absichtlich das sich ihm in den Weg stellende Polizeiauto, worauf er zu Fuss weiterflüchtete, ohne sich um die Insassen des Polizeifahrzeugs zu kümmern. Das Bundesgericht befand mit der Vorinstanz, dass der Sachverhaltsabschnitt, in welcher der Beschwerdeführer das Polizeiauto heftig rammte, auf einem anderen Sachverhalt beruhe als die anderen begangenen Verkehrsregelverletzungen. Das Raserdelikt deckte gemäss dem Bundesgericht die während der Verfolgungsjagd begangenen Taten, umfasste aber nicht die Gefährdung des Lebens der Polizeibeamten, die aus dem absichtlichen Rammen des Polizeifahrzeugs und der anschliessenden Flucht resultierte, weshalb das Bundesgericht von einer echten Konkurrenz zwischen Art. 90 Abs. 3 SVG und Art. 129 StGB ausging (vgl. BGer 6B\_876/2015 v. 2.5.2016 E. 2.4).

### **E. 3.7.5**

Da Art. 129 StGB den kernstrafrechtlichen, allgemeinen Tatbestand bildet, Art. 90 Abs. 3 SVG indes den spezialgesetzlichen Tatbestand des Verkehrsstrafrechts, beide Tatbestände Angriffe auf das Leben schützen und Art. 129 StGB überdies den Schutzbereich von Art. 90 Abs. 3 SVG nicht vollständig erfasst, ist jener Lehrmeinung der Vorzug zu geben, gemäss welcher Art. 90 Abs. 3 SVG als *lex specialis* für den Bereich des Strassenverkehrs der Gefährdung des Lebens gemäss Art. 129 StGB als *lex generalis* vorgeht. Dies gilt jedoch nur unter der Voraussetzung, dass die Gefährdung des Lebens der betreffenden Personen durch die qualifiziert grobe Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Abs. 3 SVG bewirkt wurde und mit dem dieser Verkehrsregelverletzung zugrundeliegenden Lebenssachverhalt unmittelbar zusammenhängt, wie das vorliegend gegeben ist.

33 / 48

### **E. 3.7.6**

Nach dem Ausgeführten besteht in casu neben Art. 90 Abs. 3 SVG kein Raum für die Anwendung von Art. 129 StGB, weshalb entgegen der Vorinstanz für diesen Tatbestand kein Schuldspruch ergeht.

### **E. 3.7.7**

Nachdem vorliegend kein Schuldspruch für Art. 129 StGB ergeht, erübrigt sich eine Auseinandersetzung mit der vom Verteidiger aufgeworfenen Frage, ob in Bezug auf Art. 129 StGB eine Verletzung des Anklagegrundsatzes vorliegt.

### **E. 3.8**

Fazit Zusammenfassend ist der Beschuldigte – zusätzlich zu den in Rechtskraft erwachsenen Schuldsprüchen (qualifiziert grobe Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Abs. 3 und 4 lit. c SVG, qualifiziert grobe Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Abs. 3 SVG, mehrfaches Entwenden eines Motorfahrzeugs zum Gebrauch gemäss Art. 94 Abs. 1 lit. a SVG, mehrfache grobe Verkehrsregelverletzungen gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG, einfache Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 27 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 90 Abs. 1 SVG, mehrfaches Überlassen eines Motorfahrzeugs an eine nicht fahrberechtigte

Person gemäss Art. 95 Abs. 1 lit. e SVG, Überlassen eines Motorfahrzeugs an eine nicht fahrfähige Person gemäss Art. 2 Abs. 3 VRV in Verbindung mit Art. 96 VRV, mehrfaches Führen eines Motorfahrzeugs ohne Führerausweis gemäss Art. 95 Abs. 1 lit. a SVG) – der fahrlässigen Tötung gemäss Art. 117 StGB und der fahrlässigen Körperverletzung gemäss Art. 125 Abs. 1 StGB schuldig zu sprechen.

## **E. 4**

### **Strafzumessung**

#### **E. 4.1**

Das Bundesgericht hat die Grundsätze der Strafzumessung wiederholt dargestellt (BGE 136 IV 55 E. 5.4 ff. mit Hinweisen; BGer 6B\_18/2022 v. 23.6.2022 E. 2.1). Entsprechendes gilt für die Bildung der Einsatz- und der Gesamtstrafe nach Art. 49 Abs. 1 StGB in Anwendung des Asperationsprinzips (BGE 144 IV 217 E. 2 f.; 141 IV 61 E. 6.1.2; 132 IV 102 E. 8 f.). Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung greift das Asperationsprinzip nur, wenn mehrere gleichartige Strafen ausgesprochen werden. Ungleichartige Strafen sind kumulativ zu verhängen. Das Gericht kann eine Gesamtfreiheitsstrafe nur ausfällen, wenn es im konkreten Fall für jede einzelne Tat die gleiche Strafart wählt (BGE 144 IV 313 E. 1.1.1; 142 IV 265 E. 2.3.2). 4.2.1. Vorliegend ist eine Strafe für ein mehrfach begangenes Verbrechen (Art. 90 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 10 Abs. 2 StGB), fünf teils ebenfalls mehrfach begangene Vergehen (Art. 117 StGB, Art. 125 StGB, Art. 90 Abs. 2 SVG, Art. 94 Abs. 1 SVG, Art. 95 Abs. 1 SVG, alle i.V.m. Art. 10 Abs. 3 StGB) sowie zwei Übertretungen

34 / 48 (Art. 90 Abs. 1 SVG und Art. 2 Abs. 3 VRV i.V.m. Art. 96 VRV, beide i.V.m. Art. 103 StGB) zu bilden. Der Strafraum von Art. 90 Abs. 3 SVG sieht eine Freiheitsstrafe von mindestens einem bis zu vier Jahren vor, während jener der fahrlässigen Tötung gemäss Art. 117 StGB einen solchen von einem bis zu drei Jahren oder Geldstrafe vorsieht. Der Beschuldigte verursachte durch seine grobe Verkehrsregelverletzung fahrlässig den Tod von J. \_\_\_\_\_. Durch dieselbe Tathandlung fügte er dem Privatkläger und ebenfalls im Fahrzeug mitfahrenden D. \_\_\_\_\_ die einfache Körperverletzung gemäss Art. 125 Abs. 1 StGB zu. Für die qualifiziert grobe Verkehrsregelverletzung sieht das Gesetz lediglich eine Freiheitsstrafe vor. Wie sich aus den nachfolgenden Erwägungen ergibt, ist auch für die fahrlässige Tötung nur eine Strafe von mehr als 180 Tagessätzen schuldangemessen, womit ebenfalls nur eine Freiheitsstrafe in Frage kommt. Dasselbe gilt für die einfache Körperverletzung zum Nachteil von D. \_\_\_\_\_ (vgl. E. 4.3.5). Für die qualifiziert grobe Verkehrsregelverletzung (nicht bewilligtes Rennen auf der Autobahn, Ziff. 5 der Anklageschrift) ist infolge der Gesetzeskonzeption ebenfalls eine Freiheitsstrafe von nicht unter einem Jahr auszusprechen (vgl. Art. 90 Abs. 3 SVG). Demnach ist für die qualifiziert grobe Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Abs. 3 und 4 lit. c SVG (Unfallfahrt, Ziff. 6 der Anklageschrift), die qualifiziert grobe Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Abs. 3 SVG (nicht bewilligtes Rennen auf der Autobahn, Ziff. 5 der Anklageschrift), die fahrlässige Tötung gemäss Art. 117 StGB sowie die fahrlässige Körperverletzung gemäss Art. 125 Abs. 1 StGB eine Freiheitsstrafe als Gesamtstrafe nach Art. 49 StGB zu bilden. 4.2.2. Die Vorinstanz erkannte, dem Antrag der Staatsanwaltschaft (welche an der erstinstanzlichen Hauptverhandlung betreffend die Anklageziffern 2, 4 und 7 abweichend von der Anklageschrift je einen Schuldspruch nach Art. 90 Abs. 2 SVG statt nach Art. 90 Abs. 3 SVG forderte [vgl. act. E.1, E. 3]) folgend, für die weiteren Vergehen (Art. 90 Abs. 2 SVG, Art. 94 Abs. 1 SVG, Art. 95 Abs. 1 SVG) auf eine Geldstrafe.

Nachdem auch die Staatsanwaltschaft für diese Vergehen eine Geldstrafe beantragte und das Verschulden des Beschuldigten betreffend diese Delikte im Vergleich zu den von ihm begangenen qualifiziert groben Verkehrsregelverletzungen ungleich geringer wiegt, erscheint die Ausfällung einer Geldstrafe dem Verschulden, der Wirksamkeit und den Auswirkungen auf den Beschuldigten angemessen (vgl. auch BGE 147 IV 241 E. 3). Für die beiden Übertretungen (Art. 90 Abs. 1 SVG und Art. 2 Abs. 3 VRV i.V.m. Art. 96 VRV) ist eine Busse auszufällen. Die zu sprechende Geldstrafe und Busse treten damit kumulativ zur Freiheitsstrafe dazu.

35 / 48

### **E. 4.3**

Ausgangspunkt für die Bewertung des Tatverschuldens ist die objektive Tatschwere. Es ist abzuklären, wie stark das strafrechtlich geschützte Rechtsgut durch das Verhalten des Beschuldigten beeinträchtigt wurde. Die subjektive Tatschwere beantwortet die Frage, inwieweit die objektive Tatschwere dem Beschuldigten angerechnet werden kann (vgl. Hans Mathys, Leitfaden Strafzumessung, 2. Aufl., Basel 2019, Rz. 73).

#### **E. 4.3.1**

In der Gesetzeskonzeption ist die qualifiziert grobe Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Abs. 3 SVG aufgrund der abstrakten Strafandrohung das schwerere Delikt als die fahrlässige Tötung gemäss Art. 117 StGB (vgl. zur Bestimmung der schwersten Straftat auch BGE 144 IV 217 E. 3.5.1 m.H.; 116 IV 300 E. 3c/bb und cc). Innerhalb der beiden verwirklichten Straftatbestände von Art. 90 Abs. 3 SVG ist die Unfallfahrt (Ziff. 6 der Anklage) als schwereres Delikt zu qualifizieren als die Raserfahrt auf der Autobahn (Ziff. 5 der Anklage), wo niemand zu Schaden gekommen ist. Entsprechend ist die Einsatzstrafe für die grobe Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Abs. 3 und Abs. 4 lit. c SVG festzulegen und diese mit den weiteren zu bildenden Strafen angemessen zu erhöhen. Dabei darf die Gesamtstrafe das Höchstmass der angedrohten Strafe für das schwerste Delikt nicht um mehr als die Hälfte überschreiten und das Gericht ist an das gesetzliche Höchstmass der Strafart gebunden (Art. 49 Abs. 1 StGB).

#### **E. 4.3.2**

Für die Bildung der Einsatzstrafe ist das Verschulden des Beschuldigten betreffend die Unfallfahrt zu beurteilen, und zwar ohne die Todesfolge für J.\_\_\_\_\_, da diese verschuldensmässig mit der Strafe für den Tatbestand der fahrlässigen Tötung gewürdigt wird. Vorliegend ist erstellt und der Beschuldigte ist geständig, dass er den BMW auf der H.\_\_\_\_\_ in Richtung I.\_\_\_\_\_ am 15. September 2018 um ca. 02.10 Uhr absichtlich massiv über die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h beschleunigte und mit einer Geschwindigkeit von 142 km/h, die im Bereich der physikalischen Grenzggeschwindigkeit von 142 km/h bis 151 km/h lag, auf die langgezogene Rechtskurve zufuhr, wo er, aufgrund der zu hohen Kurveneingangsgeschwindigkeit (die gemäss Gutachten nicht genau ermittelt werden konnte) und des Nichtfahren-Könnens der rennfahrerischen Ideallinie, die Beherrschung über das Fahrzeug verlor. Dieses kam ins Schleudern und kam links von der Strasse ab, kollidierte frontal mit einer Signaltafel und mit der linken Fahrzeugseite mit dem dahinterstehenden Hochstromkasten, welcher das Fahrzeug linksseitig aufriss, so dass die Türe hinten links abgerissen wurde. Das Fahrzeug kam schliesslich im Wiesland zum Stillstand.

36 / 48 Das Verhalten bzw. die Fahrweise des Beschuldigten war rücksichts- und hemmungslos, was jedoch bereits vom qualifizierten Tatbestand des Art. 90 Abs. 3 SVG erfasst wird und nicht verschuldenserhöhend berücksichtigt werden darf. Allerdings war das Ausmass der abstrakten Gefährdung von anderen Verkehrsteilnehmern aufgrund der Strecke, den örtlichen Verhältnissen, der Tages- bzw. Nachtzeit und der Tatsache, dass der Beschuldigte die von ihm gefahrene Strecke unmittelbar zuvor in der Gegenrichtung befuhr, gering. Die Strecke selber war auch nicht unübersichtlich. Das Risiko eines Unfalls war – zumindest mit Blick auf die genannten objektiven Umstände, wozu auch die trockene Fahrbahn und Witterung gehörten – nicht übermässig hoch. Indes barg die vom Beschuldigten gefahrene Geschwindigkeit von 142 km/h vor der langgezogenen Rechtskurve ein sehr hohes Risiko eines Herrschaftsverlusts über das Fahrzeug, das sich mit der zu hohen Kurveneingangsgeschwindigkeit und dem daraus folgenden zwingenden Herrschaftsverlust des Fahrzeugs auch realisierte. Sowohl abstrakt wie auch konkret gefährdet wurden die Fahrzeuginsassen, für welche der Beschuldigte ein hohes Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern schuf (was dem Tatbestand von Art. 90 Abs. 3 SVG ebenfalls immanent ist). Da zugunsten des Beschuldigten von einer Geschwindigkeit von 142 km/h auszugehen ist (dazu E. 3.3.2), hat er die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h um 62 km/h überschritten, womit er 2 km/h über den von Art. 90 Abs. 4 lit. c SVG erfassten mindestens 60 km/h lag, um welche die Höchstgeschwindigkeit überschritten werden muss, damit der Tatbestand erfüllt ist. Indessen dürfte die den Umständen angemessene Geschwindigkeit in der langgezogenen Rechtskurve, wo der Beschuldigte ins Schleudern und von der Fahrbahn geriet, weniger als die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h betragen haben. Davon scheint auch der Beschuldigte auszugehen, da er selber die den Umständen angemessene Geschwindigkeit in der Kurve mit 30 km/h bis 50 km/h einschätzte. Damit fuhr er objektiv (zum subjektiven Verschulden sogleich) eine noch höhere übermässige Geschwindigkeit als die von ihm gefahrenen 62 km/h, um die er die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h überschritt. Nach dem Ausgeführten war die (abstrakte) Gefahr für Insassen von anderen Fahrzeugen aufgrund der genannten Umstände gering, jedoch für die Fahrzeuginsassen des Beschuldigten sehr hoch. Insgesamt ist von einem mittelschweren bis schweren objektiven Verschulden auszugehen. Bei der subjektiven Tatschwere ist leicht verschuldenserhöhend zu berücksichtigen, dass der Beschuldigte in bewusster Fahrlässigkeit handelte, sich mithin bewusst pflichtwidrig über die von ihm als möglich erkannte Unfallgefahr mit allfälligen Verletzungs- und möglicherweise sogar Todesfolgen hinwegsetzte. Seine Absicht war das Spüren des Geschwindigkeitsexzesses bzw. der Beschleunigung des Fahrzeugs, das er über sein (theoretisches) Wissen setzte, dass bei

37 / 48 schnellen Geschwindigkeiten die Möglichkeit eines Unfalls besteht, wobei er – wie oben festgehalten – zu keinem Zeitpunkt damit rechnete, dass sich ein solcher verwirklichen könnte und darauf vertraute, dass ein Herrschaftsverlust nicht eintreten bzw. er einen solchen durch seine Fahrweise, wie anlässlich der zuvor erfolgten Fahrten an jenem Abend, vermeiden können würde. Das diesbezügliche subjektive Verschulden des Beschuldigten wird indes wieder etwas reduziert durch die Begleitumstände der Tat. Die beiden Gruppen hatten bereits den ganzen Abend mit Geschwindigkeitsüberschreitungen in den beiden Fahrzeugen verbracht, wobei die Mitfahrer im Verlaufe des Abends die Fahrzeuge wechselten und ebenso wie der Beschuldigte das Beschleunigen des BMW spüren wollten, was letztlich auch Zweck der Unfallfahrt gewesen war. Die Mitfahrer des Beschuldigten hatten ihn sowohl auf den Parkplätzen als auch beim anschliessenden

Wenden auf der R.\_\_\_\_\_, mithin nachdem er das Fahrzeug auf der Hinfahrt zur Brücke bereits massiv beschleunigt hatte, ermuntert, Gas zu geben bzw. den BMW "zu drücken". Dass er dies dann auch getan hat, liegt zwar ausschliesslich in der Verantwortung des Beschuldigten. Insbesondere hatte ihn auf der Fahrt nach dem Wenden auf der Brücke, als der Beschuldigte anfang, das Fahrzeug erneut massiv zu beschleunigen, niemand mehr dazu aufgefordert, was er selbst bestätigt hatte (vgl. E. 3.4.1) und was sein subjektives Verschulden wiederum leicht erhöht. Seine Mitfahrer hatten ihn während dieser Beschleunigung aufgefordert, sofort langsamer zu fahren bzw. zu bremsen. Selbiges gilt für die vom Beschuldigten gefahrene Geschwindigkeit, die von seinen Mitfahrern als "viel, viel, viel zu schnell" betitelt wurde, und – wie vorne festgestellt – ein Vielfaches über der Geschwindigkeit lag, die der Beschuldigte selber für das Befahren der langgezogenen Rechtskurve als angemessen erachtete, was eine grosse kriminelle Energie offenbart. Gleichzeitig war es dem Beschuldigten kein Anliegen, eine bestimmte Geschwindigkeit zu erreichen, weshalb er auch nicht auf den Tacho schaute. Es ging ihm – und seinen Mitfahrern – schlicht um das Spüren der Beschleunigung und des Hochschaltens des Automatikgetriebes, was bezogen auf die viel zu hohe Geschwindigkeit, mit welcher der Beschuldigte auf die Kurve zufuhr, nicht als verschuldenserhöhend, sondern als neutral zu würdigen ist. In einer Gesamtbetrachtung vermag die Gruppenkonstellation und die Tatsache, dass der Beschuldigte seine Mitfahrer nicht einfach von sich aus mit seinem fahrerischen Können bzw. dem leistungsstarken BMW beeindrucken wollte, sondern auch seine Mitfahrer die Beschleunigung und die Geschwindigkeit im Fahrzeug miterleben wollten – und zwar nachdem sie bereits die Geschwindigkeitsexzesse bei den Fahrten zuvor entweder in BMW oder im Audi miterlebt hatten – die subjektive Tatschwere wieder leicht zu mindern. Auch ist zu seinen Gunsten zu berücksichtigen, dass er bremste, als er merkte, dass er zu schnell war bzw. als er dazu von seinen Mitinsassen schreiend 38 / 48 aufgefordert worden war, was zeigt, dass er einen Herrschaftsverlust über das Fahrzeug vermeiden wollte, was ihm in der Folge allerdings nicht mehr gelang. In einer Gesamtschau vermag das subjektive Verschulden das objektive nicht zu erhöhen oder zu mindern, weshalb die Tatschwere im mittleren bis oberen Bereich anzusetzen ist. Entsprechend ist die Einsatzstrafe innerhalb des Strafrahmens von mindestens 1 bis 4 Jahren bei 2.5 Jahren bzw. bei 30 Monaten anzusetzen.

### **E. 4.3.3**

Betreffend das nicht bewilligte Rennen auf der Autobahn A13 mit Zählen eines Countdowns von 3 auf 0 und der Beschleunigung des Fahrzeugs auf 204 km/h ist zu beachten, dass das Parallel-Fahren nur kurz dauerte, die Fahrt nachts auf der Autobahn stattfand, wo aufgrund der Tages- bzw. Nachtzeit grundsätzlich mit wenig Verkehr zu rechnen ist, und das Rennen insgesamt nicht lange dauerte, da der Beschuldigte mit seinem BMW den Audi von N.\_\_\_\_\_, der mit ersterem nicht mithalten konnte, gemäss den Aussagen der Mitfahrenden schnell abhängte. Die abstrakte Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer war aus den genannten Gründen nicht übermässig hoch. Ebenso bestand auch für die Fahrzeuginsassen, nicht zuletzt aufgrund der kurzen Dauer des Rennens bzw. der Beschleunigung sowie aufgrund der Strecke auf der Autobahn, keine übermässig hohe Unfallgefahr. Nichtsdestotrotz schuf der Beschuldigte durch das Parallel-Fahren auf der Autobahn mit dem anschliessenden Rennen und der Beschleunigung seines Fahrzeugs auf 204 km/h statt der erlaubten 120 km/h ein hohes Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern, was er durch seine

Fahrweise in Kauf nahm. Diesen Tatsachen, die dem Tatbestand von Art. 90 Abs. 3 SVG immanant sind, wird mit der hohen Mindeststrafe von einem Jahr Rechnung getragen. Da vorliegend weitaus schlimmere Tatvarianten denkbar wären, wie beispielsweise ein länger dauerndes oder wiederholtes Parallelfahren auf einer Ausserortsstrecke mit Gegenverkehr oder auf der Autobahn bei Tag etc., bewegt sich die objektive Tatschwere noch im unteren Bereich. Selbiges gilt für die subjektive Tatschwere. Ergänzend kann hierzu auf die obigen Ausführungen verwiesen werden. Entsprechend der objektiven und subjektiven Tatschwere wäre die schuldangemessene Strafe vorliegend bei der Mindeststrafe von einem Jahr festzusetzen. In Anwendung des Asperationsprinzips rechtfertigt es sich, diese um einen Viertel zu reduzieren, womit die Einsatzstrafe um 9 Monate zu erhöhen ist.

#### **E. 4.3.4**

Das objektive wie auch subjektive Verschulden des Beschuldigten in Bezug auf die fahrlässige Tötung des im BMW mitfahrenden J.\_\_\_\_\_ (geboren 15. Januar 2001) ist im obersten Bereich zu verorten. Durch den vom Beschuldigten verursachten Herrschaftsverlust seines Fahrzeugs geriet der auf der Rücksitzbank hinten links aussen sitzende J.\_\_\_\_\_, der den Sicherheitsgurt nicht trug, aus dem

39 / 48 Fahrzeug und landete im Wiesland. Er erlitt ein schweres Rumpfrauma, das zu mit dem Leben nicht mehr zu vereinbarenden Verletzungen der inneren Organe führte (Zerreissung des Herzbeutels und Quetschung der Herzmuskulatur mit Eröffnung der Herzhöhlen). Die Gutachter hielten fest, dass J.\_\_\_\_\_ sein junges Leben auch verloren hätte, wenn er den Sicherheitsgurt getragen hätte. Sein Tod war die unmittelbare Folge davon, dass die linke Fahrzeugseite, auf welcher er sass, mit dem hinter der Signaltafel stehenden Hochstromkasten kollidierte, welcher das Fahrzeug linksseitig aufriss, so dass die Türe hinten links abgerissen wurde und J.\_\_\_\_\_ durch die massive Einwirkung des Hochstromkastens auf seine linke Körperseite seine multiplen inneren Organverletzungen erlitt, denen er erlag. Die Tat und damit der Tod von J.\_\_\_\_\_ wären ohne weiteres vermeidbar gewesen. Die vom Beschuldigten angestrebte Beschleunigung des Fahrzeugs bildete ebenso wenig einen verständlichen Grund für die Tat wie die Gruppenkonstellation, die ihn zum schnellen Fahren zusätzlich angetrieben haben mag. Dass er den Tod eines seiner besten Kollegen, wie er selber mehrfach betonte, verursacht hat, lässt seine Sorgfaltspflichtverletzung umso grösser und unverständlich erscheinen. Das massive objektive und subjektive Verschulden des Beschuldigten führte für sich alleine zu einer schuldangemessenen Strafe von drei Jahren, mithin der obersten möglichen Strafe, die der Strafrahmen des Art. 117 StGB vorsieht. Da eine Gesamtstrafe zu bilden ist, wird die Strafe für die fahrlässige Tötung um einen Drittel reduziert, womit die Gesamtstrafe um 24 Monate zu erhöhen ist.

#### **E. 4.3.5**

Durch den vom Beschuldigten verursachten Herrschaftsverlust seines Fahrzeugs zog sich der ebenfalls hinten in der Mitte mitfahrende D.\_\_\_\_\_ (geboren \_\_\_\_\_ 2002) verschiedene Verletzungen zu, die im Spital behandelt wurden. Es handelte sich dabei um Schnittwunden im Gesicht und am Arm, eine Schulterkontusion links sowie eine Durchtrennung des Muskels des ellenseitigen Handstreckers. Das subjektive Verschulden des Beschuldigten wiegt schwer und ist im oberen Bereich anzusiedeln. Insbesondere hatte er es aufgrund des Herrschaftsverlusts und des in der Folge unkontrollierten Schleuderns des Fahrzeugs nicht

in der Hand, dass bzw. ob sich D. \_\_\_\_\_ nicht noch schwerere Verletzungen zugezogen hat bzw. zuziehen würde. Allerdings wird das grosse subjektive Verschulden durch das noch im unteren Bereich liegende objektive Verschulden relativiert, so dass insgesamt von einem nicht mehr leichten Tatverschulden auszugehen ist. Es rechtfertigt sich, die für die fahrlässige Körperverletzung an sich schuldangemessene Strafe von 9 Monaten um 2/3 und damit um 6 Monate zu asperieren.

40 / 48

#### **E. 4.3.6**

Nach dem Ausgeführten resultiert für die beiden qualifiziert groben Verkehrsregelverletzungen, die fahrlässige Tötung und die fahrlässige Körperverletzung eine (Gesamt)Strafe von 69 Monaten bzw. von 5 Jahren und 9 Monaten.

#### **E. 4.3.7**

Die verschuldensangemessene Strafe kann aufgrund von Umständen, die mit der Tat grundsätzlich nichts zu tun haben, erhöht oder herabgesetzt werden (Täterkomponente). Vorliegend sind keine Straferhöhungs- oder Strafmilderungsgründe einschlägig. Zwar ist der Beschuldigte von seiner Tat, die den Tod von J. \_\_\_\_\_ bewirkte, betroffen und sie tut ihm von Herzen aufrichtig leid (vgl. act. H.4, S. 6 f.). Aufgrund seines grobfahrlässigen Handelns rechtfertigt es sich vorliegend indes nicht, die verschuldensangemessene Strafe zu mildern. Auch unternahm der Beschuldigte keine besonderen Anstrengungen, die als Ausdruck seines Willens anzusehen wären, das geschehene Unrecht wiedergutzumachen bzw. die aufrichtige Reue im Sinne des Art. 48 lit. d StGB widerspiegeln würden (vgl. dazu Mathys, a.a.O., Rz. 334 ff.). Der Beschuldigte war und ist geständig, jedoch ging seine Kooperation mit den Untersuchungsbehörden nicht in dem Sinne über ein eigentliches Geständnis hinaus, dass er einen wichtigen Beitrag zur allgemeinen Verbrechensbekämpfung geleistet hätte, welcher eine Strafmilderung unter dem Gesichtspunkt der Kooperation rechtfertigen würde (vgl. Mathys, a.a.O., Rz. 365). Wie die Vorinstanz ausführte, wirkt sich zudem weder das junge Alter des Beschuldigten noch seine Vorstrafenlosigkeit strafmindernd aus (vgl. act. E.1, E. 12.2), so dass die schuldangemessene Strafe keine Korrektur nach oben oder nach unten erfährt.

#### **E. 4.3.8**

Unter Berücksichtigung aller relevanter Strafzumessungsgründe resultiert nach dem Ausgeführten für die qualifiziert grobe Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Abs. 3 und 4 lit. c SVG, die qualifiziert grobe Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Abs. 3 SVG, die fahrlässige Tötung gemäss Art. 117 StGB und die fahrlässige Körperverletzung gemäss Art. 125 Abs. 1 StGB eine Freiheitsstrafe von 5 Jahren und 9 Monaten. 4.4.1. Die Vorinstanz legte die Geldstrafe für sämtliche Vergehen gegen das Strassenverkehrsgesetz auf 180 Tagessätze fest (vgl. act. E.1, E.12.5). Nachdem für diese Delikte eine Geldstrafe ausgesprochen wird (dazu oben, E. 4.2.2), der Beschuldigte die zulässige Höchstgeschwindigkeit um 67 km/h (Ziff. 7 der Anklageschrift), 47 km/h (Ziff. 2 der Anklageschrift) und um 58 km/h (Ziff. 4 der Anklageschrift) überschritt, was gemäss Strafmasseempfehlungen der Schweizerischen Staatsanwälte Konferenz (SSK) je für sich alleine bereits mit Geldstrafen von 120,

41 / 48 90 resp. 70 Tagessätzen zu bestrafen wäre, rechtfertigt es sich in Anwendung des Asperationsprinzips, für diese drei Geschwindigkeitsüberschreitungen mit der Vorinstanz

auf die maximal mögliche Anzahl Tagessätze zu erkennen (vgl. Art. 34 Abs. 1 StGB). Für die weiteren SVG-Vergehen erübrigt sich eine weitere Asperation, zumal das Höchstmass der Strafart bereits erreicht ist. Was die Höhe der Tagessätze betrifft, ist diese den aktuellen Verhältnissen des Beschuldigten anzupassen. Während der Beschuldigte zum Zeitpunkt des vorinstanzlichen Urteils noch in Ausbildung war, beträgt sein derzeitiges Erwerbseinkommen als M.\_\_\_\_\_ gemäss eigenen Angaben CHF 5'300.00 brutto (vgl. act. H.5, IV. Frage 4). Ausgehend von einem Nettoeinkommen von CHF 4'875.00 ergibt dies – unter Berücksichtigung eines Pauschalabzugs von 20% – eine Tagessatzhöhe von CHF 130.00. Die Vorinstanz gewährte die Geldstrafe bedingt, unter Ansetzung einer Probezeit von 5 Jahren. Beides ist zu bestätigen, nachdem zu erwarten ist, dass die zu vollziehende Freiheitsstrafe den Beschuldigten von der Begehung weiterer Straftaten abhalten wird. Den restlichen Bedenken bezüglich Legalbewährung wird, insbesondere angesichts der Vielzahl der vom Beschuldigten begangenen (mehrfachen) Vergehen gegen das Strassenverkehrsgesetz, mit der Ansetzung einer Probezeit von fünf Jahren Rechnung getragen (vgl. Art. 44 Abs. 1 StGB), was im Übrigen auch unbestritten blieb. 4.4.2. Das Kantonsgericht schliesst sich der tatsächlichen und rechtlichen Würdigung der Vorinstanz in Bezug auf die auszusprechende Busse für die beiden Übertretungen des Strassenverkehrsgesetzes (Art. 90 Abs. 1 SVG und Art. 2 Abs. 3 VRV i.V.m. Art. 96 VRV) vollumfänglich an, weshalb darauf verwiesen wird (act. E.1, E. 12.8.1-12.8.2; vgl. Art. 82 Abs. 4 StPO). Demnach ist die Busse auf CHF 300.00 festzusetzen. Aufgrund des höher ausgefallenen Tagessatzes wird die Ersatzfreiheitsstrafe gemäss Art. 106 Abs. 2 StGB für den Fall der schuldhaften Nichtbezahlung der Busse auf zwei Tage festgelegt (vgl. auch Mathys, a.a.O., Rz. 464).

#### **E. 4.5**

Zusammenfassend ist der Beschuldigte für die von ihm verwirkten Delikte mit einer Freiheitsstrafe von 5 Jahren und 9 Monaten, einer Geldstrafe von 180 Tagessätzen zu je CHF 130.00 (bedingt aufgeschoben unter Ansetzung einer Probezeit von 5 Jahren) und einer Busse von CHF 300.00 zu bestrafen, wobei die Ersatzfreiheitsstrafe für die Busse auf zwei Tage festzusetzen ist.

#### **E. 5**

Zivilforderungen

##### **E. 5.1**

Vor Berufungsgericht ist lediglich die Genugtuungsforderung der Privatkläger C.\_\_\_\_\_ und B.\_\_\_\_\_ angefochten. Die Privatkläger beantragen, der Beschul-

42 / 48 digte sei zusätzlich zum anerkannten Betrag von je CHF 15'000.00 zu verpflichten, ihnen eine Genugtuung in Höhe von je CHF 20'000.00 zu bezahlen (act. H.2). Die Vorinstanz sprach den beiden Privatklägern zusätzlich zum anerkannten Betrag von je CHF 15'000.00 eine Genugtuung in Höhe von je CHF 10'000.00 zu (act. E.1).

##### **E. 5.2**

Art. 47 OR bestimmt, dass der Richter bei Tötung eines Menschen oder Körperverletzung dem Verletzten oder den Angehörigen des Getöteten unter Würdigung der besonderen Umstände eine angemessene Geldsumme als Genugtuung zusprechen kann. Die Genugtuung bezweckt den Ausgleich für erlittene Unbill, indem das Wohlbefinden anderweitig gesteigert oder die Beeinträchtigung erträglicher gemacht wird (BGE 132 II

117 E. 2.2.2). Bemessungskriterien sind vor allem die Art und Schwere der Verletzung, die Intensität und Dauer der Auswirkungen auf die Persönlichkeit des Betroffenen, der Grad des Verschuldens des Haftpflichtigen (BGE 125 III 412 E. 2a), ein allfälliges Selbstverschulden des Geschädigten (BGE 124 III 182 E. 4d) sowie die Aussicht auf Linderung des Schmerzes durch die Zahlung eines Geldbetrags (BGE 118 II 410 E. 2a). Die Höhe der Summe, die als Abgeltung erlittener Unbill in Frage kommt, lässt sich naturgemäss nicht errechnen, sondern nur schätzen (BGE 117 II 50 E. 4a/aa), wobei die Festsetzung der Höhe der Genugtuung eine Entscheidung nach Billigkeit darstellt (BGE 132 II 117 E. 2.2.3). Der Rechtsvertreter der Privatkläger plädierte anlässlich der Berufungsverhandlung lediglich zum Schuld- und Strafpunkt, nicht jedoch zum Zivilpunkt (vgl. act. H.2). Im zweiten Parteivortrag nahm er kurz Stellung zu diesem Hinweis des Verteidigers und fügte an, die von ihm für seine Mandanten beantragten CHF 35'000.00 seien "das, was gerichtsüblich ist", weshalb es keiner "grossen Erklärungen" bedürfe, warum je CHF 35'000.00 verlangt würden (act. H. 4, S. 5). Betreffend die in der Literatur empfohlenen Basisgenugtuungen der Eltern für den Verlust eines Kindes (zwischen CHF 20'000.00 und CHF 30'000.00 bzw. zwischen CHF 15'000.00 und CHF 35'000.00), kann auf die Ausführungen der Vorinstanz verwiesen werden, gleiches gilt für die von der Vorinstanz zitierten einschlägigen Urteile hierzu (vgl. act. E. 1, E. 15.3.3). Ergänzend zu den vorinstanzlichen Ausführungen, denen sich das Berufungsgericht grundsätzlich anschliesst, ist anzumerken, dass der Beschuldigte keinen Tötungsvorsatz hatte, womit ihm im Vergleich zu schwereren denkbaren Tatvarianten wie beispielsweise einer vorsätzlichen Tötung ein geringerer Grad an Verschulden anzulasten ist. Innerhalb der fahrlässigen Tötung liegt sein Verschulden jedoch im obersten Bereich (dazu E. 4.3.4). Betreffend ein allfälliges Selbstverschulden des Getöteten ist festzuhal-

43 / 48 ten, dass J.\_\_\_\_\_ immerhin ins Fahrzeug des Beschuldigten eingestiegen ist bzw. nicht ausgestiegen ist, als dieser die nochmalige "Runde" drehte und – wie die anderen Mitfahrer – bei den zuvor stattgefundenen Tempoüberschreitungen als Mitfahrer in einem bzw. in beiden Fahrzeugen dabei war und somit grundsätzlich wusste, worauf er sich einliess. Auch ihm hätte – wie dem Beschuldigten und auch den anderen Mitfahrern – bewusst sein müssen, dass bei solchen Beschleunigungsfahrten ein hohes Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern besteht. Ein gewisses Selbstverschulden ist damit nicht von der Hand zu weisen. Gleichzeitig ist festzustellen, dass das Verschulden des Beschuldigten sehr viel höher wiegt als jenes seiner Mitfahrer. Insgesamt rechtfertigt es sich – nicht zuletzt auch infolge der von Rechtsanwalt Mustafa Bayrak unterlassenen Begründung seines Antrags, weshalb den Privatklägern je CHF 10'000.00 mehr zuzusprechen wären, als von der Vorinstanz gesprochen wurde – die vorinstanzlich zugesprochene Genugtuung von je CHF 10'000.00 (zusätzlich zu den vom Beschuldigten anerkannten je CHF 15'000.00) zu bestätigen. Insgesamt erhalten beide Elternteile somit eine Genugtuung von je CHF 25'000.00, mithin total CHF 50'000.00, was den vorliegenden Umständen angemessen erscheint.

## **E. 6**

Kosten- und Entschädigungsfolgen

### **E. 6.1**

Ausgangsgemäss gehen die Kosten des erstinstanzlichen Verfahrens sowie die Untersuchungskosten zulasten des Beschuldigten (vgl. Art. 426 Abs. 1 StPO). Somit gehen

die Untersuchungskosten von CHF 28'912.90 (RG act. 2) zulasten von A.\_\_\_\_\_, ebenso die vorinstanzlichen Gerichtskosten von CHF 6'000.00 sowie die Kosten der amtlichen Verteidigung von CHF 12'816.00. Die Kosten der amtlichen Verteidigung für das erstinstanzliche Verfahren werden einstweilen aus der Gerichtskasse des Regionalgerichts Plessur bezahlt; vorbehalten bleibt die Rück-erstattungspflicht des Beschuldigten gemäss Art. 135 Abs. 4 lit. a StPO. Zudem hat der Beschuldigte den Privatklägern eine angemessene Entschädigung für das erstinstanzliche Verfahren zu bezahlen, nachdem er im Strafpunkt verurteilt wurde und die Privatklägerschaft auch im Zivilpunkt obsiegte (Art. 433 Abs. 1 lit. a StPO). Wie die Vorinstanz korrekt festhielt, rechtfertigt es sich vorliegend nicht, die Privatkläger aufgrund der etwas tiefer ausgefallenen Genugtuung als teilweise unterliegend zu betrachten (vgl. act. E.1, E. 17.3). Rechtsanwalt Mustafa Bayrak hatte es als Rechtsvertreter der Privatkläger im erstinstanzlichen Verfahren unterlassen, eine Honorarnote und eine Honorarvereinbarung einzureichen, weshalb die Vorinstanz der Privatklägerschaft eine pauschale Entschädigung von CHF 3'500.00 zusprach. In der Anschlussberufung beantragte Rechtsanwalt Mustafa Bayrak für seine Mandanten die Aufhebung der entsprechenden Dispositivziffer und die Zu-

44 / 48 sprechung einer Entschädigung von CHF 7'800.00 (inkl. Barauslagen und MwSt.). Er unterliess es allerdings, die Entschädigungsforderung mit einer entsprechenden Honorarnote zu belegen und begründete seinen Antrag auch in seinem Parteivortrag nicht. Entsprechend ist die vorinstanzlich zugesprochene Entschädigung der Privatklägerschaft für das erstinstanzliche Verfahren von CHF 3'500.00 zu bestätigen (vgl. Art. 433 Abs. 2 StPO).

## **E. 6.2**

Die Kosten des Rechtsmittelverfahrens tragen die Parteien gemäss Art. 428 Abs. 1 StPO nach Massgabe ihres Obsiegens oder Unterliegens. Der Beschuldigte obsiegt mit seiner Berufung im Schuldpunkt, nicht aber im Strafpunkt. Er beantragte insbesondere eine bedingte Freiheitsstrafe von 24 Monaten unter Ansetzung einer Probezeit von 5 Jahren (act. H.1). Die von der erkennenden Kammer ausgesprochene Freiheitsstrafe von 5 Jahren und 9 Monaten fällt höher aus als die vorinstanzliche Freiheitsstrafe von 5 Jahren. Unter den genannten Gesichtspunkten rechtfertigt es sich, die Hälfte der Kosten des Berufungsverfahrens, die in Anwendung von Art. 7 VGS (BR 350.210) auf CHF 4'000.00 festgesetzt werden, dem Beschuldigten aufzuerlegen, somit im Umfang von CHF 2'000.00. Die andere Hälfte der Kosten des Berufungsverfahrens geht je zur Hälfte zulasten des Kantons Graubünden (CHF 1'000.00) sowie zur Hälfte zulasten der Privatkläger (CHF 1'000.00), die mit ihren Anträgen im Berufungsverfahren unterliegen. Die Auslagen des Berufungsverfahrens von CHF 4'200.00 werden auf die Gerichtskasse genommen. Entsprechend der obigen Kostenverteilung gehen auch die Kosten der amtlichen Verteidigung zur Hälfte zulasten des Beschuldigten. Rechtsanwalt Erich Vogel als amtlicher Verteidiger des Beschuldigten machte einen Aufwand von 20.75 Stunden à CHF 200.00, zuzüglich CHF 120.00 Spesen und 7.7% MwSt., total CHF 4'598.00 geltend (act. H.1). Dieser Aufwand erscheint vorliegend als angemessen. Nach dem Ausgeführten werden diese Kosten einstweilen aus der Gerichtskasse des Kantonsgerichts bezahlt, wobei der Beschuldigte die Hälfte derselben, mithin CHF 2'299.00 zu ersetzen hat, sobald es seine wirtschaftlichen Verhältnisse erlauben (vgl. Art. 135 Abs. 4 lit. a StPO). Da die Privatkläger mit ihren Anträgen nicht durchgedrungen sind, wird ihnen für das Berufungsverfahren keine Entschädigung zugesprochen.

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