



### Im Namen des Volkes Urteil

In der Strafsache

gegen

...

wegen

verbotenen Kraftfahrzeugrennens

hat die 21. Große Strafkammer des Landgerichts Frankfurt am Main - Schwurgericht - aufgrund der am 05.04.2022, 07.04.2022, 22.04.2022, 29.04.2022, 03.05.2022, 10.05.2022, 13.05.2022, 17.05.2022, 20.05.2022, 01.06.2022, 10.06.2022, 14.06.2022, 15.06.2022, 22.06.2022, 27.06.2022, 05.07.2022 und 13.07.2022 durchgeführten Hauptverhandlung, an der teilgenommen haben:

Vors. Richter am Landgericht xxx als  
Vorsitzender,

Richterin am Landgericht xxx,  
Richter xxx  
als beisitzende Richter, xxx

xxx als Schöffen,

Staatsanwältin xxx,  
Staatsanwalt xxx,  
als Beamte der Staatsanwaltschaft,

Rechtsanwalt xxx,  
Rechtsanwalt xxx  
als Verteidiger,

xxx  
als Nebenklägerin,

Rechtsanwalt xxx  
Rechtsanwältin xxx  
als Vertreter der Nebenklägerin xxx,

xxx als  
Nebenkläger,

Rechtsanwalt xxx,  
Rechtsanwältin xxx  
als Vertreter des Nebenklägers xxx sowie der Nebenkläger xxx, xxx und  
xxx,

Justizangestellte xxx  
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle,

am 13.07.2022 für **Recht** erkannt:

Der Angeklagte ist des verbotenen Kraftfahrzeugrennens mit der Folge des Todes zweier Menschen sowie der schweren Gesundheitsschädigung eines anderen Menschen schuldig.

Er wird deswegen zu einer Freiheitsstrafe von

**acht Jahren und sechs Monaten**

verurteilt.

Dem Angeklagten wird die Fahrerlaubnis entzogen. Sein Führerschein wird eingezogen. Vor Ablauf von fünf Jahren darf ihm die Verwaltungsbehörde keine neue Fahrerlaubnis erteilen.

Der Angeklagte hat die Kosten des Verfahrens sowie die notwendigen Auslagen der Nebenkläger zu tragen.

Angewandte Vorschriften:

§§ 315d Abs. 1 Nr. 3, Abs. 2 und 5, 69, 69a StGB

I.

Feststellungen zur Person ...

II.

1.

Bei dem Unfallfahrzeug handelt es sich um ein geleastes neuwertiges Fahrzeug BMW ... mit Erstzulassung am 14.05.2020 und amtlichem Kennzeichen ..., das auf die Firma ... GmbH zugelassen ist und hauptsächlich durch den Angeklagten genutzt wurde.

Das Fahrzeug mit einem Leergewicht von 2.370 Kilogramm und einer Breite, einschließlich der Außenspiegel, von 2.212 Millimetern weist eine Nennleistung von 460 kW beziehungsweise 625 PS auf. Das Fahrzeug kann innerhalb von 3,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h beschleunigt werden und erreicht eine Maximalgeschwindigkeit von zumindest 250 km/h. Das Fahrzeug verfügt über ein Automatikgetriebe und ist unter anderem mit einer sogenannten "Dynamic Stability Control" (DSC), einem Assistenzsystem für die Fahrzeugstabilität und einem Antiblockiersystem bei Bremsvorgängen (ABS) ausgestattet.

Das DSC-System lässt sich über eine Taste im Armaturenbrett vollständig deaktivieren. Nach einem länger als drei Sekunden dauernden Tastendruck wird das System deaktiviert, und es erscheint im Infotainment-System, einem Bildschirm im Armaturenbrett, die Warnmeldung: „DSC OFF - Fahren ohne Fahrstabilisierung. Brems- und Lenkeingriffe der Fahrerassistenz deaktiviert.“ Im Kombiinstrument hinter dem Lenkrad leuchtet dauerhaft eine gelbe Warnleuchte auf, die ein schlingerndes Fahrzeug und die Bezeichnung „Off“ anzeigt.

Zudem können in dem Fahrzeug über das sogenannte „M-Menü“ unter anderem Motor, Getriebe, Fahrwerk, Lenkung, Bremse, DSC, Antrieb und Auspuffklang konfiguriert und in zwei Fahrmodi abgespeichert werden. Hierbei können für die einzelnen Komponenten Konfigurationen wie etwa „Comfort“, „Sport“ oder „Sport Plus“ und auch die Konfiguration „DSC Off“ gewählt werden. Die so individualisierbaren Fahrmodi M1 und M2 können vor und während der Fahrt über Tasten am Lenkrad aktiviert werden. Soll das DSC-System

über eine dieser Tasten deaktiviert werden, erfordert dies neben der Aktivierung des Fahrmodus eine weitere Tastenbetätigung. Auch hiernach erscheint im Display für einen Zeitraum von circa fünf Sekunden die zuvor dargestellte Warnmeldung, und es leuchtet die gelbe Warnleuchte im Kombiinstrument auf.

Bei Kollisionen werden Fahrer und Beifahrer unter anderem durch Front-, Knie- und Seitenairbags, weitere Airbags am Fahrersitz und einen Kopf-Norhang-Airbag an den Seitenfenstern geschützt.

Technische Defekte wies das Fahrzeug zum Unfallzeitpunkt nicht auf. Insbesondere funktionierten die Motor-, Lenkungs- und Bremssysteme einwandfrei und Reifendruck und Reifenprofil waren ordnungsgemäß.

## 2.

Die vom Angeklagten befahrene S.-straße, die kurz vor der Unfallstelle in die Straße . . . übergeht, liegt im Stadtgebiet von Stadt B in unmittelbarer Nähe zum Main und stellt eine größere Verbindungsstraße vom Stadt B zur Innenstadt dar. In Fahrtrichtung Innenstadt befindet sich etwa 80 Meter hinter der durch eine Lichtzeichenanlage geregelten Kreuzung mit der Straße ... eine Rechtskurve mit einer Länge von etwa 20 bis 25 Metern. Circa 150 Meter hinter der Kurve kreuzt die Straße . . . die Straße ... An dieser Kreuzung wird der Verkehr ebenfalls durch Lichtzeichenanlagen geregelt.

Nach Passieren der Lichtzeichenanlage im Kreuzungsbereich mit der Straße . . . geht die Straße im Anschluss an eine gerade Strecke von circa 60 Metern nach einem kurzen Einlaufbereich in die Rechtskurve über, die von der Haltelinie vor der Lichtzeichenanlage aus nicht eingesehen werden kann. Die Straße hat im Bereich der Kurve für jede Fahrtrichtung jeweils zwei Fahrspuren mit einer Breite von jeweils 3,4 Metern, die durch einen mit einem kantigen Bordstein befestigten Grünstreifen getrennt werden. Die Kurve weist auf der linken Fahrspur einen mittleren Kurvenradius von etwa 55 Metern auf. Bei einer trockenen Fahrbahn kann auf dieser Fahrspur eine Kurvengrenzgeschwindigkeit von 75 km/h erreicht werden. Wird die Kurve, von der linken Fahrspur kommend, geschnitten, kann diese auch mit einem Radius von circa 63 Metern durch- fahren werden. In diesem Fall beträgt die Kurvengrenzgeschwindigkeit bei einer trockenen Fahrbahn circa 80 bis 86 km/h. Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit ist im Kurvenbereich auf 50 km/h beschränkt.

Die Bebauung der Straße . . . ist auf beiden Seiten durch größere Wohn- und Gewerbeimmobilien geprägt. Des Weiteren verlaufen auf beiden Straßenseiten neben

der Straße ein Fahrrad- und ein Fußgängerweg. Beide sind im Kurvenbereich auf der rechten Straßenseite gegenüber dem Straßenniveau um circa zehn Zentimeter angehoben. Der kantige Bordstein zwischen Straße und Fahrradweg ist im Kurvenbereich darüber hinaus mit versetzt angebrachten, ebenfalls circa zehn Zentimeter hohen Pollern versehen. Angrenzend an die im Kurvenverlauf auf die Straße ... einmündende Straße ... erstreckt sich vom Auslaufbereich der Kurve bis hin zur Kreuzung Obermainanlage auf der rechten Straßenseite die Liegenschaft Straße . . . , ein mehrstöckiges Gebäude, in dessen Erdgeschoss mehrere Ladeneinheiten - unter anderem eine Filiale des Lebensmitteldiscounters ... - untergebracht sind. In einer Entfernung von circa fünf Metern von dem Bordstein befinden sich auf dem Gehweg im Bereich vor der Zugangstür zum Treppenhaus vier massive säulenartige Betonpfeiler, die fest mit der darüber liegenden Bebauung verbunden sind.

### 3.

Der Angeklagte traf sich am Samstag, den 21.11.2020, gegen 15:30 Uhr an den Büroräumlichkeiten der Firma ... GmbH in der Straße ... in Stadt B mit dem Bruder seiner Verlobten, dem Zeugen J, um mit diesem zu dem Einrichtungsgeschäft ... nach Stadt B zu fahren und dort Gegenstände für ein Bauvorhaben der Firma . . . GmbH in Stadt B zu erwerben. Nachdem sie zunächst Werkzeug aus dem Fahrzeug des Zeugen J, einem weißen Kastenwagen Mercedes Citan mit amtlichem Kennzeichen ... herausgeräumt hatten, teilte der Angeklagte dem Zeugen mit, dass er - bevor sie in Richtung Stadt B aufbrechen könnten - zunächst sein Fahrzeug betanken müsse. Beide begaben sich daraufhin gegen 15:40 Uhr in ihre Fahrzeuge. Obwohl die Straße . . . als Einbahnstraße gekennzeichnet ist, bogen beide nach Überfahrt eines abgesenkten Bordsteins, der die Fahrbahn von auf der Straße gelegenen Straßenbahnschienen trennt, mit ihren Fahrzeugen auf den Straßenbahnschienen entgegen der Richtung der Einbahnstraße links in die Straße ... ein und erreichten nach wenigen Metern eine Rot zeigende Lichtzeichenanlage an der Straße. Während des Wartevorgangs schaltete der Angeklagte - wie er dies üblicherweise im Stadtverkehr tat - über eine rechts am Lenkrad befindliche Taste in den Fahrmodus M2 und deaktivierte durch eine unmittelbar darauffolgende weitere Betätigung der Taste das DSC-System des Fahrzeugs. Die von dem Angeklagten gewählten Einstellungen ermöglichten ihm einen sportlicheren Fahrstil und sorgten überdies für einen vom Angeklagten gewünschten deutlich lautereren und dröhnenden Auspuffklang. Nachdem die Lichtzeichenanlage auf Grün umgesprungen war, bogen der Angeklagte und der Zeuge J. nach rechts ab, um von dort aus zu der auf der Straße . . . gelegenen ...-Tankstelle zu

gelangen.

Nach Abschluss des Tankvorgangs fuhr der Angeklagte gegen 15:51 Uhr an und vergewisserte sich hierbei darüber, dass weiterhin der Fahrmodus M2 mit deaktiviertem DSC-System eingeschaltet war. Jedenfalls in diesem Zeitpunkt hatte der Angeklagte - anstatt sich anzugurten - an dem Gurtschloss eine fahrzeugfremde Gurtschnalle angebracht. Er fuhr, gefolgt von dem Zeugen J., die W.-straße in Richtung Straße ... hinab. An der Rot zeigenden Lichtzeichenanlage an der Kreuzung Straße . . . hielt er an. Als die Lichtzeichenanlage auf Grün umsprang, bog er rechts auf die Straße ... in Richtung Stadt B Innenstadt ab und rollte auf deren linker Fahrspur zunächst langsam auf die noch Rot zeigende Lichtzeichenanlage an der Kreuzung Straße . . . zu. Der Zeuge J. schloss auf der rechten Fahrspur auf und rollte unmittelbar neben dem Angeklagten ebenfalls in Schrittgeschwindigkeit über die Straße. Hierbei unterhielten sich beide über die geöffneten Fenster der Fahrzeuge. Der Inhalt dieses Gesprächs ließ sich durch die Kammer nicht aufklären.

Bei dem Wechsel der Lichtzeichenanlage auf Grün fuhr der Angeklagte zunächst langsam an, um keinen Reifenabrieb zu verursachen, beschleunigte sein Fahrzeug dann aber massiv und fuhr mit hoher Geschwindigkeit bis zur nächsten Lichtzeichenanlage an der Kreuzung Straße . . . , die ebenfalls Rot zeigte, wo er erneut anhielt.

Als die Lichtzeichenanlage etwa gegen 15:54 Uhr auf Grün wechselte, fuhr der Angeklagte auf der linken Fahrspur zunächst mit einer moderaten Geschwindigkeit an und passierte den Kreuzungsbereich Straße . . . Zu diesem Zeitpunkt war die Straße trocken, und es herrschte noch Tageslicht.

Kurz vor dem Eingangsbereich der Kurve beschleunigte der Angeklagte das leistungsstarke Fahrzeug plötzlich erneut stark, um entsprechend des von ihm zuvor gefassten Entschlusses in der Kurve aus Gründen des Fahrspaßes und der Selbstdarstellung einen sogenannten „Drift“ durchzuführen. Bei einem „Drift“ handelt es sich um ein Fahrmanöver, bei dem der Fahrer durch ein Übersteuern einen seitlichen Ausbruch der Hinterachse herbeiführt und dabei versucht, die Kontrolle über das Fahrzeug beizubehalten. Neben dem Einsatz einer Handbremse kann ein Ausbrechen des Hecks auch über eine erhebliche Beschleunigung vor oder in einer Kurve provoziert werden. Das Übersteuern des Hecks wird dabei bei einer Geschwindigkeit dicht an der Kurvengrenzgeschwindigkeit, bei einer starken Beschleunigung mit gezieltem Durchdrehen der Hinterräder oder einer Kombination aus beiden Techniken herbeigeführt.

Der Angeklagte, dem die von ihm befahrene Strecke vertraut war, erkannte bei

Entschlussfassung, dass bei dem von ihm beabsichtigten Fahrmanöver die Möglichkeit eines Kontrollverlustes bestand, infolgedessen sein Fahrzeug auf den Gehweg geschleudert werden und hierbei bauliche Anlagen und Verkehrsinfrastruktur beschädigt sowie dort befindliche Fußgänger und Fahrradfahrer getroffen werden und diese dadurch tödliche Verletzungen erleiden könnten. Auch war ihm bewusst, dass sich aufgrund des guten Wetters entsprechend der Tageszeit von circa 16:00 Uhr eine Vielzahl von Fußgängern und Radfahrern in der Innenstadt aufhielt. Den Eintritt einer Gefahrenlage für Personen und Sachen bei einem nicht mehr vollständig kontrollierten Ausbrechen des Fahrzeugs und damit auch den Eintritt einer Gefahrensituation, in der der Nichteintritt eines Schadensereignisses nur dem glücklichen Zufall zu verdanken ist, nahm der Angeklagte hierbei billigend in Kauf. Gleichwohl vertraute er darauf, dass Passanten in einer solch kritischen Verkehrssituationen weder verletzt oder getötet, noch ein erheblicher Sachschaden eintreten würde. Dies auch, weil er darauf vertraute, dass er sein eigenes Fahrzeug jedenfalls soweit im Griff haben würde, dass er ein unkontrolliertes Schleudern über den Gehweg noch würde vermeiden können.

Nachdem der Angeklagte den geraden Straßenabschnitt zunächst mit einer Geschwindigkeit von circa 28 km/h befahren hatte, beschleunigte er vor der Einfahrt in die Kurve das Fahrzeug stark und drückte hierbei das Gaspedal bis zu 99 % durch. Das Lenkrad schlug er leicht rechts ein, um die Kurve schneiden zu können und auf den mittleren Bereich der rechten Fahrbahn zu gelangen. Als er mit einer Geschwindigkeit von circa 76 km/h, einem weiterhin fast vollständig auf 99 % durchgedrückten Gaspedal und einem leichten bis mittleren Lenkeinschlag nach rechts den Bereich kurz vor der Einfahrt in die Kurve erreichte, begann das Heck aufgrund der gefahrenen Geschwindigkeit, der durchdrehenden Hinterräder sowie der wirkenden Querkräfte - wie von dem Angeklagten beabsichtigt - nach links auszubrechen. Obwohl der Angeklagte, der zu keinem Zeitpunkt die Bremse betätigte, bei einer Geschwindigkeit von circa 83 km/h zwischenzeitlich die Beschleunigung auf eine Gaspedalstellung von 38 % zurücknahm und versuchte, dem Ausbrechen durch eine starke Gegenlenkbewegung entgegenzuwirken, konnte er das Fahrzeug nicht mehr unter Kontrolle bringen. Nahezu in Querstellung schleuderte dieses, im Uhrzeigersinn drehend, mit einer Geschwindigkeit von maximal 84 km/h über die Straße und schließlich über den rechten Bordstein, wo es mit der Fahrertür den auf seinem Fahrrad in Richtung Innenstadt fahrenden Kurierfahrer AP erfasste. Infolge des Zusammenstoßes wurde der Körper des Geschädigten PR in eigener Fahrtrichtung durch die Luft geschleudert und kam in einer Entfernung von circa 35 Metern zu Fall. Das Fahrrad schleuderte dicht an einem Laternenmast vorbei und verhakte sich letztlich an einem auf dem Gehweg aufgestellten Poller. Im weiteren Verlauf touchierte das Fahrzeug, das

weiterhin über den Gehweg schleuderte, die Nebenklägerin CD, die im Eingangsbereich vor der Liegenschaft Straße ... zwischen dem zweiten und dritten Betonpfeiler von links stand. Da das Fahrzeug nahezu gleichzeitig mit erheblicher Wucht gegen den neben ihr befindlichen Betonpfeiler prallte und hierdurch abgebremst wurde, wurde die Nebenklägerin CD weder auf die Motorhaube aufgeladen, noch wurde sie gegen die Hausfassade geschleudert. Sie kam wenige Meter entfernt zum Liegen. Unmittelbar darauf prallte das Fahrzeug des Angeklagten seitlich gegen das Heck des auf dem Gehweg geparkten VW Golf des Geschädigten GD, des Vaters von CD. Dabei erfasste es den Geschädigten GD, der gerade im Begriff war, Teile eines Schrankes in den Kofferraum zu laden und aus diesem Grund mit dem Oberkörper durch die geöffnete Heckklappe in das Fahrzeug gebeugt war. Durch die Kollision wurde das Fahrzeug VW Golf erheblich beschleunigt und schoss in Richtung des Eingangsbereichs des Lebensmitteldiscounters Aldi Süd. Der Geschädigte GD, der zunächst zwischen beiden Fahrzeugen eingequetscht worden war, wurde in das Fahrzeuginnere des VW Golf katapultiert und kam dort zum Liegen. Das Fahrzeug des Angeklagten kam nach einem weiteren Anstoß an einen auf dem Gehweg befindlichen Laternenpfahl schließlich in entgegengesetzter Fahrtrichtung zum Stehen. Der Betonpfeiler und der auf dem Gehweg befindliche Laternenmast wurden aufgrund des Unfallgeschehens erheblich beschädigt.

Bei einem eingeschalteten DSC-System wäre ein Ausbrechen des Fahrzeugs verhindert worden. Dieses System hätte durch einen Eingriff über das Motorsteuergerät eine Leistungsrücknahme vorgenommen oder durch einen gezielten Bremsengriff das Fahrzeug entlang der Kurve auf Kurs gehalten.

Der Zeuge J. passierte kurz nach dem Unfallgeschehen mit angepasster Geschwindigkeit die Unfallstelle und stellte sein Fahrzeug in unmittelbarer Nähe ab, um fußläufig zurück zum Kollisionsort zu gelangen. Die Besatzung eines Rettungswagens - die Zeugen JO und PI -, die die Straße . . . im Unfallzeitpunkt zufällig in entgegengesetzter Fahrtrichtung zum Angeklagten befahren hatte und Teile des Fahrmanövers des Angeklagten sowie die Kollision selbst hatte beobachten können, brachte ihr Fahrzeug ebenfalls in unmittelbarer Nähe zum Stehen und begab sich, nach Anforderung von Verstärkung, zu den schwer verletzten Unfallbeteiligten, um diesen Erste Hilfe zu leisten.

Währenddessen stieg auch der unfallbedingt leicht verletzte Angeklagte aus seinem Fahrzeug aus und übergab dem mittlerweile an der Unfallörtlichkeit angekommenen Zeugen J. eine Tasche mit Dokumenten, damit dieser die Tasche in seinem Fahrzeug verstauen könne. Im Anschluss hieran begann der Zeuge J. den noch nicht zum Erliegen



gekommenen Verkehr zu regeln. Der Angeklagte begab sich derweil zu den Erste Hilfe leistenden Personen und bot diesen - bis er von einem der Sanitäter zur Seite geschickt wurde- mehrfach seine Hilfe an. Auch gab er diesen zu verstehen, der Fahrer des am Unfall beteiligten Fahrzeugs gewesen zu sein.

Trotz der unverzüglich eingeleiteten Rettungsmaßnahmen und im Krankenhaus vorgenommener Reanimationsversuche erlagen der Geschädigte GD um 17:01 Uhr und der Geschädigte PR um 17:40 Uhr ihren schweren Verletzungen.

Die bereits zuvor stark sehbehinderte Nebenklägerin CD erlitt durch das Unfallereignis zahlreiche Knochenbrüche, etwa Brüche beider Oberschenkel, einen Bruch des linken Schulterblattes (sogenannte „floating shoulder“) und des linken Schlüsselbeins, einen mehrfach fragmentierten Bruch der rechten Beckenschaufel sowie Brüche der Rippen eins bis acht links mit begleitendem sogenannten Pneumothorax, einer Luftansammlung im Brustbereich. Darüber hinaus litt die Nebenklägerin CD an einem Schädel-Hirn-Trauma aufgrund einer ausgeprägten Prellmarke am Kopf. Es zeigten sich an ihrem Körper zudem zahlreiche Hämatome. Seit dem Unfallereignis leidet die Nebenklägerin CD des Weiteren an Tinnitus sowie beidseitiger Schwerhörigkeit.

In der Zeit vom 21.11.2020 bis 17.12.2020 wurde die Nebenklägerin CD zunächst im Krankenhaus ... stationär behandelt, wobei die Knochenbrüche operativ versorgt werden mussten. Zur Fixierung wurden an beiden Oberschenkeln durch die Haut in den Knochen eingelegte Haltesysteme (sogenannte „Fixateur externe“) angelegt und zur Versorgung der Brüche beidseits sogenannte Marknägels eingebracht. Der Bruch des Schlüsselbeins wurde mittels einer Metallplatte versorgt. Zudem wurde eine Drainage zur Entfernung der Luft aus der Brusthöhle und Entfaltung der Lunge gelegt. Ohne die Durchführung medizinischer Maßnahmen zur Behandlung dieser akut lebensgefährlichen Verletzungen wäre mit einem Ableben der Nebenklägerin CD zu rechnen gewesen.

Da ein Zusammenheilen der Bruchenden des rechtsseitigen Oberschenkelbruches ausgeblieben war, wurden bereits im Juni 2021 erfolglos weitere diesbezügliche Behandlungen an der Nebenklägerin CD durchgeführt. Im März 2022 begab sie sich aufgrund dieser sogenannten „Pseudoarthrose“ erneut im Krankenhaus, Stadt B operative Behandlung. Es wurde dabei zunächst der einliegende Marknagel entfernt und anschließend die Knochenenden mittels eines größeren Marknagels verbunden. Ob es durch diese erneute Behandlung, die die Vornahme weiterer operativer Eingriffe voraussetzt, zu einer Verheilung des Oberschenkelbruches kommen wird, ist ungewiss.

Die Nebenklägerin CD leidet seit dem Unfallereignis unter starken Schmerzen im Bereich des Brustkorbs, des Schultergürtels und der Oberschenkel, die unter anderem die Einnahme opiathaltiger Schmerzmittel mit erheblichen Nebenwirkungen erfordern. Zudem leidet sie unter Bewegungseinschränkungen des linken Armes und beider Beine sowie einer schweren Urininkontinenz.

Darüber hinaus sieht sich die Nebenklägerin CD seit dem Unfall massiven psychischen Belastungen ausgesetzt. Sie leidet unter einer posttraumatischen Belastungsstörung, mit der Folge von Alpträumen und Angstzuständen bei der Wahrnehmung von Motorgeräuschen. Infolgedessen ist sie kaum dazu in der Lage, ihre Wohnung zu verlassen. Zudem leidet sie unter schweren depressiven Episoden sowie Verlust- und Existenzängsten.

Da die Nebenklägerin wegen ihrer Schwerhörigkeit und des Tinnitus nicht in der Lage ist, ihren Screen Reader zu hören, war sie bislang nicht dazu imstande, ihr Studium wiederaufzunehmen.

Das von dem Angeklagten geführte Fahrzeug BMW X6 wurde durch den Unfall stark beschädigt. So wurden neben einer massiven Beschädigung der Karosserie unter anderem auch die Querträger an Vorder- und Hinterachse zerstört und die Antriebswelle zum linken Vorderrad aus dem Differential herausgerissen. Auch das Fahrzeug VW Golf wurde infolge der Kollision insbesondere im Heckbereich beschädigt.

Unter anderem aufgrund des Unfallereignisses begab sich der Angeklagte im Zeitraum vom 24.11.2020 bis zu seiner Inhaftierung im März 2021 in psychotherapeutische Behandlung. Auch nahm er zur Linderung seiner psychischen Belastungen Medikamente ein.

#### 4.

Während der laufenden Hauptverhandlung hat der Angeklagte an die Nebenkläger PR zur "Entschädigung" eine Zahlung in Höhe von insgesamt 10.000,- EUR geleistet.

Der Nebenkläger RD, Sohn des Getöteten GD und Bruder der Nebenklägerin CD, hat die Annahme von Ausgleichszahlungen des Angeklagten abgelehnt.

Auf eine schriftliche Anfrage eines der Verteidiger des Angeklagten vom 31.03.2022 hat auch die Nebenklägerin CD über ihren Nebenklägervertreter erklären lassen, an der

Durchführung eines Täter-Opfer-Ausgleichs kein Interesse zu haben.

Die unter I. und II. getroffenen Feststellungen beruhen auf der Einlassung des Angeklagten - soweit dieser gefolgt werden konnte - sowie den in der Hauptverhandlung erhobenen Beweisen.

Mangels Bedingungseintritts bestand für die Kammer keine Veranlassung, den von der Verteidigung des Angeklagten hilfsweise gestellten Beweisanträgen nachzugehen.

#### IV.

Nach diesen Feststellungen hat sich der Angeklagte wegen verbotenen Kraftfahrzeugrennens mit Todesfolge und der Folge einer schweren Gesundheitsschädigung gemäß § 315d Abs. 1 Nr. 3, Abs. 2 und 5 StGB strafbar gemacht.

##### 1.

Der Angeklagte hat den Grundtatbestand des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB verwirklicht. Hiernach macht sich strafbar, wer sich im Straßenverkehr als Kraftfahrzeugführer mit nicht angepasster Geschwindigkeit grob verkehrswidrig und rücksichtslos fortbewegt, um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen.

Der Angeklagte hat sich als Kraftfahrzeugführer mit nicht angepasster Geschwindigkeit fortbewegt. Unter einer unangepassten Geschwindigkeit in diesem Sinne ist jede der konkreten Verkehrssituation nach den straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften nicht mehr entsprechende Geschwindigkeit zu verstehen und erfasst nicht nur Verstöße gegen die Gebote des § 3 Abs. 1 StVO, sondern auch Überschreitungen der in § 3 Abs. 3 StVO geregelten allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (vgl. BGH Beschl. v. 17.02.2021 - 4 StR 225/20, NJW 2021, 1173 Rn. 13; BGH Beschl. v. 24.03.2021 – 4 StR 142/20, BeckRS 2021, 11344 Rn. 16, jeweils m.w.N.). Der Angeklagte hat nach Passieren der Kreuzung Straße ... sein Fahrzeug maximal beschleunigt, sodass es bei Befahren der Kurve eine Geschwindigkeit von maximal 84 km/h erzielte. Damit hat der Angeklagte die nach § 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO innerorts zulässige Höchstgeschwindigkeit deutlich überschritten.

Bezogen auf diesen Geschwindigkeitsverstoß hat der Angeklagte auch grob verkehrswidrig und rücksichtslos gehandelt. Eine grobe Verkehrswidrigkeit meint ein objektiv besonders schweres, das heißt typischerweise besonders gefährliches, gegen eine

Verkehrsvorschrift verstoßendes Verhalten (vgl. Schönke/Schröder/Hecker, 30. Aufl. 2019, StGB§ 315c Rn. 27 m.w.N.). Rücksichtslos handelt dabei, wer sich im Straßenverkehr aus eigensüchtigen Gründen über seine Pflichten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern hinwegsetzt oder aus Gleichgültigkeit von vornherein Bedenken gegen sein Verhalten nicht aufkommen lässt (vgl. nur: BGH Urt. v. 25.02.1954 - 4 StR 796/53, NJW 1954, 729). Für die Tatbestandsverwirklichung ist erforderlich, dass sich gerade die Fortbewegung des Täters mit nicht angepasster Geschwindigkeit als grob verkehrswidrig und rücksichtslos darstellt. Dabei kann sich die grobe Verkehrswidrigkeit allein aus der besonderen Massivität des Geschwindigkeitsverstoßes oder aus begleitenden anderweitigen Verkehrsverstößen ergeben, die in einem inneren Zusammenhang mit der nicht angepassten Geschwindigkeit stehen (vgl. BGH Beschl. v. 17.02.2021 - 4 StR 225/20, NJW 2021, 1173 Rn. 14).

Hiervon ausgehend stellt sich das auf den Geschwindigkeitsverstoß bezogene Verhalten des Angeklagten als grob verkehrswidrig und rücksichtslos dar. Der Angeklagte hat nicht nur die zulässige Höchstgeschwindigkeit deutlich um maximal 34 km/h überschritten, sondern sein Fahrzeug darüber hinaus in der Kurve massiv auf eine Geschwindigkeit nahe der Kurvengrenzgeschwindigkeit beschleunigt, wodurch die naheliegende Gefahr eines Ausbrechens des Fahrzeugs begründet wurde. Dabei setzte er sich allein aus Gründen des Fahrspaßes und der Selbstdarstellung über die von ihm erkannten Belange der anderen Verkehrsteilnehmer hinweg.

Schließlich ist das Handeln des Angeklagten auch von der Absicht getragen, eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen.

Diesem Absichtselement als überschießender Innentendenz soll nach Intention des Gesetzgebers die Aufgabe zukommen, den für das Nachstellen eines Rennens mit einem Fahrzeug kennzeichnenden Renncharakter tatbestandlich umzusetzen und das insoweit strafbare Verhalten von alltäglich vorkommenden, auch erheblichen Geschwindigkeitsverletzungen abzugrenzen (vgl. BT-Drs. 18/12964, S. 6; hierzu: BGH Beschl. v. 17.02.2021-4 StR225/20, NJW 2021, 1173 Rn.15; BGH Urt. v. 24.06.2021 - 4 StR 79/20, SVR 2021, 471(4721)). Die Absicht des Täters, nach seinen Vorstellungen auf einer nicht ganz unerheblichen Wegstrecke die nach den situativen Gegebenheiten (Motorisierung, Verkehrslage, Streckenverlauf, Witterungs- und Sichtverhältnisse) maximal mögliche Geschwindigkeit zu erreichen, muss nicht Endziel oder Hauptbeweggrund des Handelns sein. Es reicht vielmehr aus, dass der Täter das Erreichen der situativen Grenzgeschwindigkeit als aus seiner Sicht notwendiges Zwischenziel anstrebt, um ein weiteres Handlungsziel zu erreichen (vgl. BGH, Beschl. v.

24.03.2021 - 4 StR 142/20, BeckRS 2021, 11344 Rn. 16; BGH, Beschl. v. 17.02.2021 - 4 StR 225/20, NJW 2021, 1173 Rn. 15 m.w.N.).

Das von dem Angeklagten beabsichtigte Fahrmanöver setzte voraus, dass - unter einer erheblichen Beschleunigung - die im Kurvenverlauf maßgebliche Grenzgeschwindigkeit erreicht wird. Wie der Angeklagte wusste, kann erst durch Erreichen der in dieser konkreten Fahrsituation maximalen Geschwindigkeit ein Heckausbruch herbeigeführt und in der Folge die Kurve in einem "Drift" durchfahren werden. Dass es dem Angeklagten um das Erreichen der höchstmöglichen Geschwindigkeit ging, zeigt sich auch daran, dass er nach Passieren des Kreuzungsbereichs bis zum Ausbrechen des Fahrzeugs kontinuierlich Vollgas gab und damit die nach den Straßenverhältnissen maximale Geschwindigkeit - jedenfalls als notwendiges Zwischenziel - anstrebte.

Die von dem Angeklagten gefasste Absicht hat sich auch auf eine unter Verkehrssicherheitsgesichtspunkten nicht ganz unerhebliche Wegstrecke bezogen. Hieran fehlt es nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs, wenn die von dem Täter bewirkte maximale Beschleunigung darauf gerichtet ist, ein bestimmtes, nur wenig entferntes Verkehrsziel zu erreichen (etwa das Passieren einer nahen Ampel vor dem Ende der Gelbphase) oder einen konkreten, räumlich eng umgrenzten Verkehrsvorgang durchführen zu können (etwa eine kurze Maximalbeschleunigung bei einem Überholvorgang), um die Fahrt danach mit angepasster Geschwindigkeit fortzusetzen (vgl. BGH Beschl. v. 24.03.2021 - 4 StR 142/20, BeckRS 2021, 11344 Rn. 24). Bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Fahrtstrecke ist dabei indes nicht allein deren Längenmaß von Bedeutung. So fallen unter den Begriff des Kraftfahrzeugrennens im Sinne des § 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB, das nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ebenfalls das Vorliegen einer nicht unerheblichen Wegstrecke voraussetzt, auch sogenannte Beschleunigungsrennen (vgl. BGH Urt. v. 11.11.2021 - 4 StR 511/20, NStZ 2022, 292 Rn. 17), deren Gefahrenpotential sich - wie etwa bei einem Ampelbeschleunigungsrennen - nicht aus der Länge der beabsichtigten Fahrtstrecke ergibt, sondern insbesondere aus der mit Wettbewerb und Konkurrenz einhergehen - den Ablenkung und Aufstachelung folgt (vgl. zum Ganzen: Steinert, SVR 2022, 201 [203]; Obermann Anm. BVerfG Beschl. v. 09.02.2022 - 2 BvI 1/20, NZV 2022, 184 [190]). Auch steht der Würdigung des Geschehens als Kraftfahrzeugrennen eine kurze Fahrtstrecke von 50 Metern nicht entgegen (vgl. KG Beschl. v. 18.05.2022 - 3 Ss 16/22, BeckRS 2022, 14332 Rn. 6). Vielmehr ist auf die von der beabsichtigten Beschleunigung ausgehende objektive Gefahrenlage abzustellen. Maßgeblich ist dabei, ob die zu betrachtende Verhaltensweise im Grad der abstrakten Gefahr mit einem Kraftfahrzeugrennen nach § 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB vergleichbar ist (vgl.

BVerfG Beschl. v. 09.02.2022 - 2 BvI 1/20, NJW 2022, 1160 Rn. 116; BGH, Urt. v. 24.06.2021 - 4 StR 79/20, SVR 2021, 471 [472]). Demgegenüber unterfallen 360-Grad-Kehren (sogenannte „Donuts“) nicht § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB, da diese Fahrmanöver nicht auf eine Fortbewegung ausgerichtet sind und keinen Renncharakter aufweisen (vgl. KG Urt. v. 18.01.2022 - 3 Ss 59/21, BeckRS 2022, 1838 Rn. 26 ff.).

Nach diesen Maßstäben vermag die für die auf Maximalbeschleunigung gerichtete Absicht des Angeklagten maßgebende Kurvenlänge von 20 bis 25 Metern die Annahme des Vorliegens einer nicht ganz unerheblichen Wegstrecke nicht auszuschließen. So weist eine Beschleunigung im Kurvenverlauf - wie vorliegend - schon unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit ein deutlich höheres Gefahrenpotential auf als etwa eine Maximalbeschleunigung zur Ausführung eines Überholvorgangs auf einer geraden Strecke. Zudem handelt es sich bei einem „Drift“(-versuch) auch nicht um einen von der Strafbarkeit ausgenommenen alltäglich vorkommenden Verkehrsvorgang. Vielmehr weist dieses Fahrmanöver - wie auch die Teilnahme an einem Fahrzeugrennen - einen auf Selbstdarstellung und Fahrtechnik ausgerichteten Charakter auf, bei dem zu beachtende Interessen anderer Verkehrsteilnehmer in den Hintergrund treten. Anders als bei bloß des schnellen Fortkommens Willens erfolgenden Geschwindigkeitsverletzungen geht mithin von diesem Fahrmanöver ein einem Kraftfahrzeugrennen vergleichbares Gefahrenpotential aus, das die Annahme des Vorliegens einer nicht unerheblichen Fahrtstrecke rechtfertigt.

Der Angeklagte hat zudem den Qualifikationstatbestand des § 315d Abs. 2 StGB und hieran anknüpfend die Erfolgsqualifikation des § 315d Abs. 5 StGB erfüllt. Er hat mit seiner Tathandlung nach § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB vorsätzlich eine konkrete Gefahrenlage für die Geschädigten geschaffen, die sich darüber hinaus in dem Unfallereignis verwirklicht hat.

Der Angeklagte hat durch die Tat insbesondere eine im Sinne des § 315d Abs. 5 StGB schwere Gesundheitsschädigung der Nebenklägerin CD verursacht. Erfasst werden insoweit neben der schweren Körperverletzung insbesondere auch langwierige ernsthafte Erkrankungen sowie der Verlust oder eine erhebliche Einschränkung im Gebrauch der Sinne, des Körpers und der Arbeitsfähigkeit (vgl. BeckOK StGB/Kulhanek, 53. Ed. 01.05.2022, StGB § 315d Rn. 57 m.w.N.). Die Nebenklägerin CD erlitt durch die Tat schwerwiegende Verletzungen, die mehrfache stationäre Aufenthalte und operative Eingriffe erforderten, mehr als ein Jahr nach der Tat teils noch nicht ausgeheilt sind und sie in ihrer Lebensführung weiterhin erheblich beeinträchtigen.

2.

a)

Der Angeklagte hat sich nicht wegen Mordes in zwei tateinheitlichen Fällen gemäß §§ 211 Abs. 1 und Abs. 2 Var. 7, 52 StGB strafbar gemacht.

Nach den getroffenen Feststellungen ist die Kammer nicht zu der Überzeugung gelangt, dass der Angeklagte - trotz des bedingten Vorsatzes hinsichtlich der konkreten Gefährdungslage - hinsichtlich des eingetretenen Schadenerfolgs mit bedingtem Vorsatz handelte.

Bedingter Tötungsvorsatz ist gegeben, wenn der Täter den Tod als mögliche, nicht ganz fernliegende Folge seines Handelns erkennt (Wissenselement) und dies billigt oder sich um des erstrebten Ziels willen zumindest mit dem Eintritt des Todes eines anderen Menschen abfindet, mag ihm der Erfolgseintritt auch gleichgültig oder an sich unerwünscht sein (Willenselement). Bewusste Fahrlässigkeit liegt dagegen vor, wenn der Täter mit der als möglich erkannten Tatbestandsverwirklichung nicht einverstanden ist und ernsthaft und nicht nur vage darauf vertraut, der tatbestandliche Erfolg werde nicht eintreten (BGH Ur. v. 01.03.2018 - 4 StR 399/17, NJW 2018, 1621 Rn. 17 m.w.N.).

Die Prüfung, ob Vorsatz oder (bewusste) Fahrlässigkeit vorliegt, erfordert eine Gesamtschau aller objektiven und subjektiven Tatumstände, wobei es vor allem bei der Würdigung des voluntativen Vorsatzelements regelmäßig erforderlich ist, sich mit der Persönlichkeit des Täters auseinanderzusetzen und dessen psychische Verfassung bei der Tatbegehung, seine Motivlage und die für das Tatgeschehen bedeutsamen Umstände - insbesondere die konkrete Angriffsweise - mit in Betracht zu ziehen (vgl. BGH Ur. v. 14.01.2016 - 4 StR 84/15, NStZ-RR 2016, 79 [801]). Zwar liegt es bei äußerst gefährlichen Gewalthandlungen nahe, dass der Täter mit der Möglichkeit des Todes des Tatopfers rechnet und - weil er mit seinem Handeln gleichwohl fortfährt - einen solchen Erfolg billigend in Kauf nimmt. Die Gefährlichkeit der Tathandlung und der Grad der Wahrscheinlichkeit eines Erfolgseintritts sind jedoch keine allein maßgeblichen Kriterien für die Entscheidung, ob ein Angeklagter mit bedingtem Vorsatz gehandelt hat; vielmehr kommt es auch bei in hohem Maße gefährlichen Handlungen auf die Umstände des Einzelfalls an (vgl. BGH Ur. v. 22.03.2012 - 4 StR 558/11, NJW 2012, 1524 Rn. 26 m.w.N.). Bei riskanten Verhaltensweisen im Straßenverkehr, die nicht von vornherein auf die Verletzung einer anderen Person oder die Herbeiführung eines Unfalls angelegt sind, kann eine vom Täter

als solche erkannte Eigengefährdung dafür sprechen, dass er auf einen guten Ausgang vertraute. Dementsprechend ist beim Vorliegen einer solchen Konstellation eine einzelfallbezogene Auseinandersetzung damit erforderlich, ob und in welchem Umfang aus Sicht des Täters aufgrund seines Verhaltens eine Gefahr (auch) für seine eigene körperliche Integrität drohte. Hierfür können sich wesentliche Indizien aus den objektiven Tatumständen ergeben, namentlich dem täterseitig genutzten Verkehrsmittel und dem konkreten Unfallszenario. So kann es sich etwa unterschiedlich auf das Vorstellungsbild des Täters zu seiner Eigengefährdung auswirken, ob er sich selbst in einem Pkw oder auf einem Motorrad befindet und ob Kollisionen mit Fußgängern oder Radfahrern oder mit anderen Pkw oder gar Lkw drohen (vgl. zum Ganzen BGH Urt. v. 18.06.2020 - 4 StR 482/19, NJW 2020, 2900, Rn. 32 m.w.N.).

Gemessen an diesen Grundsätzen ließen sich nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme ernsthafte Zweifel der Kammer daran, dass der Angeklagte die Tötung anderer Menschen billigte oder ihm diese um den Willen eines von ihm erstrebten Ziels gleichgültig war, nicht ausräumen.

Im Ausgangspunkt ist dabei zu berücksichtigen, dass der von der Kammer angenommene Gefährdungsvorsatz im Sinne des § 315 Abs. 2 StGB und ein Schädigungsvorsatz unterschiedliche Bezugspunkte haben und mithin voneinander abweichen können (vgl. LG Arnsberg Urt. v. 20.01.2020 - 2 Ks15/19, BeckRS 2020, 11984 Rn. 306; BGH Beschl. v. 17.02.2021 - 4 StR 225/20, NJW 2021, 1173 Rn. 8, 20; BeckOK StGB/Kulhanek, 53. Ed. 1.5.2022, StGB§ 315d Rn. 50 m.w.N.).

Zwar spricht die konkrete Angriffsweise, also die Art und Weise der Durchführung des Fahrmanövers dafür, dass der Angeklagte den Tod anderer Verkehrsteilnehmer gebilligt oder sich damit abgefunden hat. Der von dem Angeklagten angestrebte „Drift“ stellte ein im besonderen Maße gefährliches Fahrmanöver dar, das ein erhebliches fahrerisches Können erforderte. Da der Angeklagte zuvor bewusst die wesentlichen Sicherheitssysteme deaktiviert hatte, konnte er sich auch nicht auf ein Eingreifen des von ihm verwendeten modernen Fahrzeugs verlassen. Zudem bestand vor dem Hintergrund, dass die Kurve in der der Tageszeit entsprechend belebten Innenstadt neben dem Eingang eines größeren Lebensmittelgeschäfts gelegen war, eine besonders hohe Wahrscheinlichkeit dafür, dass bei einem Verlust der Herrschaft über das Fahrzeug Fußgänger oder Fahrradfahrer von diesem erfasst werden und hierdurch tödliche Verletzungen erleiden könnten.

Das für die Prüfung des Vorsatzes maßgebliche konkret verwirklichte Unfallszenario spricht allerdings nach Auffassung der Kammer gegen einen Vorsatz des Angeklagten. Die



Kollisionen mit den Geschädigten AP und GD sowie der in CD erfolgten erst zu einem Zeitpunkt, als der Angeklagte die Herrschaft über sein Fahrzeug bereits voll- ständig verloren hatte und außerhalb der Fahrbahn über den Gehweg schleuderte. Dies begründete - für den Angeklagten erkennbar - das nicht kontrollierbare Risiko, nicht nur mit Fußgängern und Fahrradfahrern, sondern - wie geschehen - auch mit der vorhandenen Bebauung zu kollidieren und mithin trotz im Fahrzeug vorhandener Schutzsysteme erhebliche eigene Verletzungen zu erleiden (vgl. hierzu BGH Beschl. v. 17.02.2021 - 4 StR 225/20, BeckRS 2021, 4585 Rn. 8; BGH Ur. v. 18.06.2020 - 4 StR 482/19, NJW 2020, 2900 Rn. 51). Zudem steht die in den Blick zu nehmende Persönlichkeit des Angeklagten, der stets penibel darauf bedacht war, dass es zu keinerlei Schäden an „seinem“ Fahrzeug kommt, der Billigung eines solchen Unfallszenarios entgegen.

Auch unter Berücksichtigung der im Rahmen der gebotenen Gesamtwürdigung aller Umstände zu beachtenden Motivlage des Angeklagten lassen sich darin keine Anhaltspunkte für das Vorhandensein eines Tötungsvorsatzes zu erkennen. Anders als dies etwa bei einem Fahrzeugrennen im klassischen Sinne der Fall sein kann (vgl. dazu BGH, Ur. v. 18.06.2020 – 4 StR 482/19, NJW 2020, 2900 Rn. 41 ff.), vermochte die Kammer keine über Selbstdarstellungszwecke hinausgehenden Motive des Angeklagten festzustellen, infolge derer er um des angestrebten Zieles willen die Tötung anderer Menschen billigend in Kauf nahm. Die Motivation, anderen durch die Durchführung eines anspruchsvollen Fahrmanövers zu imponieren, spricht vielmehr eher gegen eine Billigung der Tötung anderer Menschen (vgl. etwa LG Kleve Ur. v. 07.06.2021-150 Ks 507 Js 281/19 (1/21), BeckRS 2021, 25679 Rn. 92 ff.).

b)

Aus den vorstehend genannten Gründen hat sich der Angeklagte auch nicht wegen versuchten Mordes oder gefährlicher Körperverletzung zum Nachteil der Nebenklägerin CD gemäß §§ 211 Abs. 1 und Abs. 2 Var. 7, 223 Abs. 1, 224 Abs. 1 Nr. 2 und 5, 22, 23 Abs. 1 StGB strafbar gemacht.

c)

Der Angeklagte hat sich schließlich auch nicht wegen vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs gemäß § 315c Abs. 1 Nr. 2 lit. d) StGB strafbar gemacht.

Ob es sich bei dem in Rede stehenden Kurvenbereich um eine unübersichtliche Stelle im Sinne des § 315c Abs. 1 Nr. 2 lit. d) StGB handelt, kann hierbei offenbleiben.

Jedenfalls fehlt es an dem notwendigen Gefahrezusammenhang. Eine Strafbarkeit wegen Straßenverkehrsgefährdung setzt insoweit einen ursächlichen Zusammenhang zwischen der konkreten Gefahr und den Risiken an unübersichtlichen Stellen voraus (vgl. BGH Beschl. v. 05.06.2019 - 4 StR 130/19, BeckRS 2019, 15077 Rn. 16 m.w.N.).

Ein solcher Zusammenhang lässt sich allerdings nicht feststellen, da die sich im Unfallereignis realisierende konkrete Gefahr vorliegend nur gelegentlich des zu schnellen Fahrens des Angeklagten entstanden ist und auch ohne eine etwaige Unübersichtlichkeit der Unfallörtlichkeit eingetreten wäre (vgl. BGH Beschl. v. 05.06.2019 - 4 StR 130/19, BeckRS 2019, 15077 Rn. 19; BayObLG Beschl. v. 22.07.2020 - 207 StRR 245/20, BeckRS 2020, 17421 Rn. 23).

### 3.

Die Vorschriften der §§ 222, 229 StGB werden von § 315d Abs. 5 StGB im Wege der Gesetzeskonkurrenz verdrängt (vgl. LG Deggendorf Urte. v. 22.11.2019 - 1 Ks 6 Js 5538/19, BeckRS 2019, 35102 Rn. 236 (237); BeckOK StGB/Kulhanek StGB§ 315d Rn. 82 f.; Schönke/Schröder/Hecker StGB§ 315d Rn. 17; Gerhold/Meglalu, ZJS 2018, [330] 321).

### V.

Bei der Strafzumessung ist zunächst vom Strafraumen des § 315d Abs. 5 StGB auszugehen, der eine Freiheitsstrafe von einem Jahr bis zu zehn Jahren umfasst.

§ 315d Abs. 5 a.E. StGB sieht zwar auch einen minder schweren Fall mit einem Strafraumen von sechs Monaten bis zu fünf Jahren vor. Ein solcher liegt im Allgemeinen vor, wenn das gesamte Tatbild einschließlich aller subjektiven Momente und der Täterpersönlichkeit vom Durchschnitt der gewöhnlich vorkommenden Fälle in so erheblichem Maße abweicht, dass die Anwendung des Ausnahmestrafrahmens geboten erscheint. Bei dieser Beurteilung der Tat und der Täterpersönlichkeit ist eine Gesamtbetrachtung aller wesentlichen entlastenden und belastenden Umstände erforderlich, gleichgültig, ob sie der Tat selbst innewohnen, sie begleiten, ihr vorausgehen oder nachfolgen (vgl. etwa BGH, Beschl. v. 14.05.2019 - 3 StR 503/18, NStZ-RR 2019, 344 [345]; LG Deggendorf Urte. v. 22.11.2019 - 1 Ks 6 Js 5538/19, BeckRS 2019, 35102

Rn. 245 ff. jeweils m.w.N.). Für die Annahme eines minder schweren Falles ist dabei nicht das Vorliegen ganz außergewöhnlicher Milderungsgründe erforderlich. Ausreichend ist vielmehr, dass im Rahmen der anzustellenden Gesamtwürdigung ein beträchtliches Überwiegen der strafmildernden Umstände festgestellt werden kann (vgl. BGH Beschl. v. 19.02.2015 - 2 StR 343/14, BeckRS 2015, 6200 Rn. 4 m.w.N.).

Ein gesetzlicher Milderungsgrund, der im Rahmen der gebotenen Gesamtabwägung zur Begründung eines minder schweren Falles des § 315d Abs. 5 StGB herangezogen werden könnte, liegt nicht vor.

Insbesondere kann sich der Angeklagte nicht auf einen Täter-Opfer-Ausgleich berufen. Gemäß § 46a Nr. 1 StGB kann die Strafe gemildert werden, wenn der Täter in dem Bemühen, einen Ausgleich mit dem Verletzten zu erreichen, seine Tat ganz oder zum überwiegenden Teil wiedergutmacht oder dessen Wiedergutmachung ernsthaft erstrebt hat.

Soweit der Angeklagte an die Nebenkläger Peine Zahlung von 10.000,- EUR geleistet hat, scheidet die Annahme der Voraussetzungen des § 46a Nr. 1 StGB bereits aus Rechtsgründen aus. Der Anwendungsbereich dieser Vorschrift ist insoweit nicht eröffnet, da die Nebenkläger P als mittelbar Tatbetroffene nicht Verletzte im Sinne des § 46a Nr.1 StGB sind (vgl. BGH Beschl. v. 06.06.2018 - 4 StR 144/18, NStZ 2020, 212 Rn. 6 ff.).

Auch stellt die Anfrage der Verteidigung des Angeklagten nach dem Interesse der Nebenklägerin CD an der Durchführung eines Täter-Opfer-Ausgleichs kein im Sinne des § 46a Nr. 1 StGB ernsthaftes Erstreben des Angeklagten dar, in dem Bemühen, einen Ausgleich mit dem Verletzten herbeizuführen, seine Tat wiedergutzumachen. Ein einseitiges Wiedergutmachungsbestreben ohne Einbeziehung des Opfers reicht hierzu nicht aus (vgl. BGH, Beschl. v. 25.07.1995-1 StR 205/95, NStZ 1995, 492 [493]).

Ob darüber hinaus die verkehrsschützende Dimension des § 315d StGB bereits von Vorneherein die Anwendbarkeit des § 46a StGB ausschließt, kann vor diesem Hintergrund dahinstehen (vgl. hierzu BeckOK StGB/Kulhanek, 53. Ed. 01.05.2022, StGB § 315d Rn. 90 m.w.N.).

Bei Gesamtabwägung aller strafzumessungserheblichen Umstände ist der Regelstrafrahmen anzuwenden.

Insofern ist zunächst zu berücksichtigen, dass dem Strafzweck der Generalprävention unter dem Gesichtspunkt einer generellen Zunahme von „Rasen“ im öffentlichen Straßenverkehr im Rahmen der Strafzumessung keine Bedeutung beizumessen ist. Seit

Einführung der Vorschrift des § 315d StGB steht gerade ein Tatbestand zur Verfügung, welcher die Teilnahme an einem Rennen und infolgedessen die fahrlässige Verursachung des Todes, einer schweren Gesundheitsschädigung oder einer Gesundheitsschädigung einer großen Zahl von Menschen unter Strafe stellt (vgl. LG Deggendorf Ur. v. 22.11.2019 - 1 Ks 6 Js 5538/19, BeckRS 2019, 35102 Rn. 296; hierzu vor Einführung des § 315d StGB: LG Köln Ur. v. 14.04.2016 - 117 Kls 19/15, BeckRS 2016, 17841; nachfolgend BGH Ur. v. 06.07.2017 - 4 StR 415/16, NStZ 2018, 29 [30]).

Auch wirkt sich die ausgesprochene Entziehung der Fahrerlaubnis in der Strafzumessung nicht zu Gunsten des Angeklagten aus. Zwar ist die erfolgte Maßregelanordnung nach §§ 69, 69a StGB grundsätzlich in die Abwägung einzustellen. Insoweit ist darauf zu achten, dass die verhängten Sanktionen zusammen und insgesamt schuldangemessen sein müssen (vgl. Schönke/Schröder-Stree/Kinzig, StGB, 30. Aufl. 2019, § 46 Rn. 70; Schäfer/Sander/van Gemmeren, Praxis der Strafzumessung, 6. Aufl. 2017 Rn. 433 m.w.N.). Da die Anordnung von Fahrerlaubnisentziehung und Sperre verschuldensunabhängig erfolgen und keine besonderen Folgen erkennbar sind, die den Angeklagten über die ohnehin mit der Anordnung der Entziehung und Bemessung der Sperre verbundenen Unannehmlichkeiten hinaus besonders hart treffen, ist vorliegend für eine darüberhinausgehende, gesonderte Berücksichtigung der Maßregelanordnung als Strafzumessungsgrund kein Raum (vgl. LG Köln Ur. v. 14.04.2016-117Kls 19/15, BeckRS 2016, 17841; LG Deggendorf Ur. v. 22.11.2019 - 1 Ks 6 Js 5538/19, BeckRS 2019, 35102 Rn. 298; LG Arnsberg Ur. v. 20.01.2020 - 2 Ks 15/19, BeckRS 2020, 11984 Rn. 324).

Zu Gunsten des Angeklagten ist indes dessen teilgeständige Einlassung zu werten. Der Angeklagte hat in der Hauptverhandlung eingeräumt, das DSC-System bewusst ausgeschaltet und die Kurve mit einer unangepassten Geschwindigkeit befahren zu haben. Er hat zudem - aus Sicht der Kammer glaubhaft - sein Bedauern über das Unfallgeschehen und dessen Folgen zum Ausdruck gebracht, insbesondere im Hinblick auf den Tod der Geschädigten PR und CD sowie die schweren Verletzungen und andauernden Beeinträchtigungen der Nebenklägerin CD. Eine Bitte um Entschuldigung wurde von den Nebenklägern abgelehnt. Auch ist zu Gunsten des Angeklagten die von ihm an die Hinterbliebenen des Geschädigten PR geleistete Zahlung von insgesamt 10.000,- EUR zu werten. Ferner befand er sich über einen Zeitraum von mehr als einem Jahr in Untersuchungshaft. Da sich diese angesichts der infolge der Corona-Pandemie ergriffenen Maßnahmen und Beschränkungen im besonderen Maße belastend für die Häftlinge darstellt, war die erlittene Untersuchungshaft ebenfalls maßvoll strafmildernd zu berücksichtigen (vgl. etwa LG München I Ur. v. 05.03.2021 - 12 Kls 267 Js 134614/18,

BeckRS 2021, 28804 Rn. 233; LG Köln Ur. v. 07.10.2021 – 322 KLS 4/21, BeckRS 2021, 43874 Rn. 210). Auf Seiten des Angeklagten ist auch in die Abwägung einzustellen, dass er sich aufgrund des Unfallereignisses selbst - wenn auch nur leichte - Verletzungen zugezogen hat. Ferner musste er sich aufgrund der im Zusammenhang mit dem Unfall stehenden psychischen Belastungen in psychotherapeutische Behandlung begeben. Schließlich spricht zu Gunsten des Angeklagten dessen Nachtatverhalten. Er hat unmittelbar nach der Tat den vor Ort anwesenden Rettungskräften seine Hilfe angeboten und bereits gegenüber diesen seine Fahrereigenschaft eingeräumt und damit frühzeitig an der Aufklärung der Tat mitgewirkt.

Zu Lasten des Angeklagten und gegen die Anwendung eines minder schweren Falles sprechen allerdings die massiven Folgen der Tat des Angeklagten. Durch die Tat sind zwei Personen ums Leben gekommen und eine weitere Person schwer verletzt worden, so dass § 315d Abs. 5 StGB nicht nur in zwei Fällen unter dem Gesichtspunkt des Todes eines anderen Menschen, sondern darüber hinaus auch unter dem Gesichtspunkt der schweren Gesundheitsschädigung verwirklicht worden ist. Auch sind die über die zur Tatbestandsverwirklichung erforderlichen Folgen hinausgehenden Verletzungen der Nebenklägerin strafscharfend zu berücksichtigen. Diese machten mehrere Krankenhausaufenthalte erforderlich, halten weiterhin an und sind für die Nebenklägerin mit erheblichen Schmerzen und einer Einschränkung in der Lebensführung verbunden. So konnte die Nebenklägerin, die kaum in der Lage ist, ihre Wohnung zu verlassen, aufgrund ihrer körperlichen Beschwerden bislang ihr Studium nicht wiederaufnehmen. Auch die massiven psychischen Belastungen der Nebenklägerin, aufgrund derer sie im besonderen Maße in ihrer weiteren Lebensführung beschränkt ist, sind strafscharfend zu berücksichtigen. Zu Lasten des Angeklagten wirken sich auch die durch die Tat verursachten psychischen Folgen für die Unfallzeugen und Rettungskräfte aus. So ist das Ehepaar M. / S. mit ihrer jungen Tochter nach dem Unfall aus Stadt B in eine Kleinstadt gezogen, um letztere vor Gefahren im Straßenverkehr zu schützen. Der Zeuge JO, der - nachdem er die Tat zuvor selbst wahrgenommen hatte - den Geschädigten Erste Hilfe leisten musste, war nachhaltig von dem Erlebten betroffen und konnte seinen Beruf als Rettungssanitäter für einen Zeitraum von sechs Monaten nur eingeschränkt ausüben. Zudem litt er unter Schlafstörungen und Angstzuständen bei der Wahrnehmung von Fahrzeugen mit höherer Geschwindigkeit. Strafscharfend wirkt sich zudem aus, dass durch die Tat sowohl das vom Angeklagten geführte Fahrzeug BMW X6 als auch das Fahrzeug VW Golf sowie die Bebauung an der Unfallstelle erheblich beschädigt worden ist. Schließlich ist strafscharfend zu berücksichtigen, dass der Angeklagte bereits - wenn auch nicht einschlägig - vorbestraft ist.

Auch mit Blick auf die konkrete Art und Weise der Tatausführung vermochte die Kammer in der Gesamtschau der allgemeinen strafscharfenden und strafmildernden Merkmale keine Abweichung des Tatbildes einschließlich sämtlicher subjektiver Momente vom Durchschnitt der erfahrungsgemäß vorkommenden Fälle der Teilnahme an einem Kraftfahrzeugrennen mit Todesfolge festzustellen. Der Angeklagte führte in der Innenstadt mit deaktivierten Sicherheitssystemen ein von Geschwindigkeit und Fahrtechnik geprägtes Fahrmanöver durch, wodurch er für eine Vielzahl von Personen eine erhebliche Gefahr schuf, die sich im Tod von zwei Personen und der schweren Verletzung einer weiteren Person realisierte. Damit weicht das Tatgeschehen in seinem Unrechtsgehalt nicht von gewöhnlichen Fällen ab. Im Rahmen der konkreten Strafzumessung hat die Kammer die vorgenannten für und gegen den Angeklagten sprechenden Umstände ein weiteres Mal umfassend gegen- einander abgewogen und hält eine Freiheitsstrafe von

**acht Jahren und sechs Monaten**

für tat- und schuldangemessen.

VI.

1.

Dem Angeklagten ist gemäß § 69 Abs. 1 StGB die Fahrerlaubnis zu entziehen.

Der Angeklagte hat sich durch die Tat als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen. Er hat den Straftatbestand des verbotenen Kraftfahrzeugrennens (§ 315d StGB) verwirklicht, weshalb gemäß § 69 Abs. 2 Nr. 1a StGB in der Regel von der mangelnden Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen auszugehen ist. Anhaltspunkte für besondere Umstände, die diese Regelvermutung widerlegen könnten, sind unter Würdigung aller Umstände weder in der Person des Angeklagten noch in der von ihm begangenen Tat gegeben (vgl. hierzu: BeckOK StGB/Heuchemer, 53. Ed. 01.05.2022, StGB§ 69 Rn. 43 ff.).

Der Angeklagte ist darüber hinaus nach § 69a Abs. 1 S. 1 StGB mit einer Sperre für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis von fünf Jahren zu belegen.

Aufgrund der vom Amtsgericht Frankfurt am Main mit Beschluss vom 30.12.2020 angeordneten vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO ist der

Rahmen für die festzusetzende Sperrfrist § 69a Abs. 1 und 4 StGB zu entnehmen und reicht von drei Monaten bis zu fünf Jahren.

Die Dauer der anzuordnenden Sperre richtet sich danach, für welchen Zeitraum die Ungeeignetheit voraussichtlich bestehen wird, wobei die Schwere der Tatschuld nur von Bedeutung ist, soweit sie Hinweise auf die charakterliche Unzuverlässigkeit des Täters geben kann (vgl. BGH Beschl. v. 08.07.1997 - 4 StR 271/97, NSTz-RR 1997, (332] 331). Bei der Beurteilung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen können gemäß § 52 Abs. 2 Nr. 1 BZRG grundsätzlich auch Verurteilungen, die bereits aus dem Bundeszentralregister getilgt worden sind, Berücksichtigung finden (vgl. BeckOK StPO/Bücher, 43. Ed. 1.4.2022, BZRG § 52 Rn. 13). Generalisierende Erwägungen und Gründe der Generalprävention dürfen nicht herangezogen werden (vgl. OLG Düsseldorf, Beschl. v. 15.10.1992 - 2 Ss 334/92-110/92 11, NZV 1993, 117; Fischer, StGB, 69. Aufl. 2022, § 69a Rn. 15 m.w.N.).

Unter Berücksichtigung der Persönlichkeit des Angeklagten und der konkreten Umstände der Tat hält die Kammer die Anordnung einer Sperre von fünf Jahren für erforderlich. Aus der Tat des Angeklagten, die ohne nachvollziehbare Gründe leichtfertig zur Nachmittagszeit im innerstädtischen Bereich begangen wurde und mit einer massiven Verkehrsgefährdung einherging, geht hervor, dass der Angeklagte in besonders schwerem Maße ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist. Dies wird vorliegend darüber hinaus auch dadurch deutlich, dass er im Zeitraum von 2004 bis 2013 mehrfach im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr strafrechtlich in Erscheinung getreten ist. Infolgedessen wurden dem Angeklagten Fahrverbote erteilt und ihm in zwei Fällen die Fahrerlaubnis entzogen, ohne dass sich der Angeklagte von der Begehung der verfahrensgegenständlichen Tat abhalten ließ. Zur Wiedererlangung seiner Fahrerlaubnis hat der Angeklagte zudem insgesamt vier medizinisch-psychologische Untersuchungen einschließlich mehrerer Vorbereitungskurse durchlaufen, in denen so- wohl die Gefahren im Straßenverkehr durch Verkehrsverstöße als auch durch Alkoholeinfluss umfangreich thematisiert wurden.

Die Voraussetzungen der Anordnung einer lebenslangen Sperrfrist nach § 69a Abs. 1 S. 2 StGB liegen demgegenüber nicht vor. Erforderlich ist insoweit die Erwartung, dass die gesetzliche Höchstfrist zur Abwehr der vom Täter drohenden Gefahr nicht ausreicht (vgl. BGH Beschl. v. 08.07.1997 - 4 StR 271/97, NSTz-RR 1997, 331 [332]; Schönke/Schröder/Kinzig, 30. Aufl. 2019, StGB§ 69a Rn. 9). Bei der Entscheidung ist das Gebot der Verhältnismäßigkeit zu wahren, so dass die lebenslange Sperre auf Ausnahmefälle begrenzt bleibt (vgl. BeckOK StGB/Heuchemer, 53. Ed. 01.05.2022, StGB §

69a Rn. 18). Sie kommt in Betracht in Fällen schwerster Verkehrskriminalität (vgl. BGH, Urt. v. 10.02.1961 - 4 StR 546/60, BGHSt 15, 393 Rn. 24) und wenn aufgrund fortgesetzter Verkehrskriminalität, die auf einem fest verwurzelten Hang beruht, Trunkenheitsdelikten oder erwiesener fahrtechnischer Unfähigkeit eine Besserung nicht zu erwarten ist (vgl. BeckOK StGB/Heuchemer, 53. Ed. 01.05.2022, StGB§ 69a Rn. 18; Fischer, StGB, 69. Aufl. 2022, § 69a Rn. 22a m.w.N.). Bei einer langfristigen Freiheitsstrafe kann die lebenslange Entziehung der Fahrerlaubnis nicht damit begründet werden, die Maßregel müsse nach Haftentlassung noch „wirksam“ sein (vgl. Fischer, StGB, 69. Aufl. 2022, § 69a Rn. 22a m.w.N.).

Davon, dass nach diesen Grundsätzen die angeordnete Höchstfrist zur Abwehr der vom Angeklagten drohenden Gefahren nicht ausreicht, vermochte sich die Kammer nicht zu überzeugen.

Zwar ist der Angeklagte - wie bereits ausgeführt - mehrfach in der Vergangenheit im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr verurteilt worden, wobei ihm auch die Fahrerlaubnis entzogen worden ist. Allerdings ist insofern zu berücksichtigen, dass diese Verkehrsstraftaten bereits mehrere Jahre zurückliegen (vgl. hierzu Moltekin, NZV 2001, 65 [67]). Seit der im August 2013 gegen ihn ergangenen Entscheidung des Amtsgerichts Frankfurt am Main ist der Angeklagte weder im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr strafrechtlich in Erscheinung getreten, noch ist es zur Verhängung von Verkehrsbußgeldern gekommen. Nach Auffassung der Kammer kann auch nicht erwartet werden, dass sich ein langfristiger Strafvollzug nicht positiv auf den Angeklagten, der bislang weder mit einer langen Sperrfrist belegt wurde, noch sich in Strafhaft befand, auswirken wird (vgl. etwa BGH Beschl. v. 08.07.1997 - 4 StR 271/97, NStZ- RR 1997, 331 [332]), zumal die Verwaltungsbehörde ausreichende Möglichkeiten dazu innehat, sich, bevor sie die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis bewilligt, von der weiteren oder andauernden Ungeeignetheit der Teilnahme am Straßenverkehr zu überzeugen (vgl. etwa OLG Köln, Beschl. v. 18.05.2001 - Ss 102/01, NJW 2001, 3491 [3492]).

## 2.

Das von dem Angeklagten geführte Fahrzeug BMW X6 unterliegt nicht der Einziehung.

Die Voraussetzung einer Einziehung gemäß §§ 315f, 74 Abs. 2 StGB liegen nicht vor, da das Fahrzeug nicht im Eigentum des Angeklagten stand. Auch eine Einziehung nach §§ 315f, 74a Nr.1 StGB scheidet aus, da die Eigentümerin nicht mindestens leichtfertig dazu beigetragen hat, dass das Fahrzeug zum Tatobjekt wurde (vgl. hierzu Bleckat, NStZ 2020, 715 [716]).



3.

Der Angeklagte hat gemäß §§ 465 Abs. 1, 472 Abs. 1 StPO die Kosten des Verfahrens und die notwendigen Auslagen der Nebenkläger zu tragen.