

113 KLS 34/15

10 Js 33/15 StA Köln



# LANDGERICHT KÖLN

Originalurteil auf der  
Geschäftsstelle eingegangen  
am [REDACTED]

## IM NAMEN DES VOLKES

### URTEIL

In der Strafsache

g e g e n

[REDACTED]  
geboren am [REDACTED] in Teheran/Iran,  
wohnhaft [REDACTED]  
ledig, deutscher Staatsangehöriger,

w e g e n

fahrlässiger Tötung u.a.

hat die 13. große Strafkammer des Landgerichts Köln auf Grund der Hauptverhandlung vom 09., 11., 13., 18., 19., 20. und 23. Mai 2016, an der teilgenommen haben

Vorsitzender Richter am Landgericht [REDACTED]  
als Vorsitzender,

Richterin am Landgericht [REDACTED]  
Richterin  
als beisitzende Richterinnen,

Diplom-Ingenieurin [REDACTED] aus Köln,  
Pensionär [REDACTED] aus Bergheim  
als Schöffen,

Staatsanwalt von [REDACTED]  
als Beamter der Staatsanwaltschaft,

Rechtsanwalt [REDACTED] aus Köln  
als Verteidiger des Angeklagten [REDACTED]

Rechtsanwalt [REDACTED] aus Köln  
als Beistand des Nebenklägers [REDACTED]

Rechtsanwalt [REDACTED] aus Köln  
als Beistand der Nebenklägerin [REDACTED]

Justizbeschäftigte [REDACTED],

Justizbeschäftigte [REDACTED]

Justizbeschäftigter [REDACTED],

Justizsekretär [REDACTED],

Justizobersekretär [REDACTED]

als Urkundsbeamte der Geschäftsstelle,

in der Sitzung vom 23. Mai 2016

für R e c h t erkannt:

Der Angeklagte ist der fahrlässigen Tötung in Tateinheit mit vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs schuldig.

Er wird deshalb zu einer Freiheitsstrafe von

**2 Jahren und 9 Monaten**

verurteilt.

Dem Angeklagten wird die Fahrerlaubnis entzogen. Sein Führerschein wird eingezogen. Die Verwaltungsbehörde wird angewiesen, dem Angeklagten vor Ablauf von 3 Jahren und 6 Monaten keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen.

Die Kosten des Verfahrens sowie die den Nebenklägern darin entstandenen notwendigen Auslagen trägt der Angeklagte.

Angewandte Vorschriften:

§§ 222, 315c Abs. 1 Nr. 2 b), Abs. 3 Nr. 1, 69 Abs. 1 S. 1, Abs. 3 S. 2, 69a Abs. 1 S. 1, Abs. 4 StGB

**Gründe:**

A.

**Feststellungen zur Person**

**B.**

**Feststellungen zur Tat**

**I.**

Am 10.07.2015, einem Freitag, traf sich der Angeklagte gegen 15:00 Uhr mit dem Zeugen [REDACTED] in der Kölner Altstadt, wo beide zunächst in einem Café am Heumarkt gemeinsam eine Wasserpfeife rauchten. Gegen 17:00 Uhr bzw. 18:30 Uhr

6

stießen wie verabredet die Zeugen [REDACTED] und [REDACTED] dazu. Da es sich um den letzten Tag des - von dem Zeugen [REDACTED] eingehaltenen - Fastenmonats Ramadan handelte, beschlossen die vier Freunde, zum Fastenbrechen das ebenfalls in der Kölner Altstadt gelegene Restaurant „Beirut“ aufzusuchen, wo sie zu diesem Zweck für 22:00 Uhr einen Tisch reservierten. Da nach der Reservierung noch rund zwei Stunden bis zum Abendessen zu überbrücken waren, entschied man, einen PKW des Car-Sharing-Anbieters DriveNow anzumieten und zur Wohnung des Zeugen [REDACTED] in Köln-Ehrenfeld zu fahren, um dort zu verweilen sowie das Fahrzeug des Zeugen, das zuvor seine Ehefrau genutzt hatte, abzuholen, um für den Rest des Abends mobil zu sein.

Nachdem der Angeklagte, der seit dem Jahr 2014 Kunde bei DriveNow war, über eine auf seinem Mobiltelefon installierte App der Firma festgestellt hatte, dass ein verfügbares Fahrzeug, ein BMW Mini Cabrio, am nur wenige Gehminuten entfernten Quatermarkt abgestellt war, begab man sich zu Fuß dorthin. Der Zeuge [REDACTED], der neben dem Angeklagten als Einziger der vier Freunde ebenfalls Kunde bei DriveNow war, mietete das Fahrzeug um 20:03 Uhr über sein Mitgliedskonto an und fuhr in Richtung seiner Wohnanschrift los, wobei der Angeklagte auf dem Beifahrersitz und die Zeugen [REDACTED] und [REDACTED] auf der Rückbank Platz genommen hatten. Bereits nach wenigen Minuten brachten die Zeugen [REDACTED] und [REDACTED] ihren Unmut über die Enge des Fahrzeuges zum Ausdruck. Auch der Zeuge [REDACTED] haderte mit der Fahrzeugwahl, da er sich wegen der Enge im Fahrzeug bei der Vornahme der Schaltvorgänge eingeschränkt fühlte. Der Angeklagte konsultierte daraufhin wiederum die DriveNow-App, um nachzusehen, ob sich ein größeres Fahrzeug in der Nähe befindet. Nach Mitteilung des Angeklagten, dass ein verfügbarer 1er-BMW beim nahegelegenen Finanzamt Köln-Süd in der Straße Am Weidenbach abgestellt sei, steuerte der Zeuge [REDACTED] diesen Standort an. Um 20:11 Uhr mietete der Angeklagte sodann einen BMW, Baujahr 2015, mit 143 PS und dem amtlichen Kennzeichen M-DX 5512, über sein Mitgliedskonto an und stieg gemeinsam mit dem Zeugen Rajab in diesen um, wobei er selbst auf dem Fahrersitz und der Zeuge [REDACTED] auf dem Beifahrersitz Platz nahm.

## II.

Der Angeklagte und der Zeuge [REDACTED] setzten nunmehr, es war 20:11:49 Uhr, die Fahrzeuge in Bewegung, wobei der Angeklagte, da der Zeuge [REDACTED] sein Fahrzeug zunächst wenden musste, voran fuhr. Beide beabsichtigen, von der Straße Am Weidenbach über die Neue Weyerstraße, den Barbarossaplatz, die Roonstraße, die Moltkestraße, die Aachener Straße und sodann den Maarweg bis zur Wohnanschrift des Zeugen [REDACTED] auf der Äußeren Kanalstraße zu fahren. Auf der gesamten innerörtlichen Strecke gilt, wie dem Angeklagten bekannt war, ausnahmslos eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Der Angeklagte befuhr zunächst die Straße Am Weidenbach, wo er sein Fahrzeug auf 57,8 km/h beschleunigte, bevor er - nach Verringerung der Geschwindigkeit auf rund 25 km/h - an der grünes Licht zeigenden Lichtzeichenanlage nach links auf die zweispurige Neue Weyerstraße abbog. Dort beschleunigte er das Fahrzeug auf der rechten Spur bis zum Erreichen einer Geschwindigkeit von 95,5 km/h um 20:12:19 Uhr wiederum stark. Der Zeuge [REDACTED] folgte dem Angeklagten in geringem Abstand mit etwa gleicher Geschwindigkeit auf der linken Spur.

Um 20:12:28 Uhr kamen der Angeklagte und der Zeuge [REDACTED] nebeneinander an einer Rotlicht zeigenden Lichtzeichenanlage an der Kreuzung Neue Weyerstraße/Friedrichstraße zum Stehen. Nach Beendigung der Rotphase fuhr der Angeklagte auf die Kreuzung Neue Weyerstraße/Hohenstaufenring (Barbarossaplatz) zu, wobei er um 20:12:58 Uhr kurzzeitig eine Geschwindigkeit von 72,9 km/h erreichte, die er vor Erreichen des Barbarossaplatzes auf rund 30 km/h verringerte. An der dortigen fünfspurigen Kreuzung bog der Angeklagte, nachdem er sich zuvor entsprechend eingeordnet hatte, in die schräg rechts von der Kreuzung abgehende Roonstraße, bei der es sich um die Verlängerung der Neuen Weyerstraße handelt, ein.

Auf der zweispurigen Roonstraße beschleunigte der Angeklagte den BMW auf der rechten Fahrspur erneut, bis er um 20:13:18 Uhr eine Geschwindigkeit von 84,1 km/h erreichte. Auf diese Weise überholte er ein auf der linken Spur fahrendes Taxi, um sogleich - da sich vor dem Angeklagten auf der rechten Spur ein ebenfalls deutlich langsamer fahrendes Fahrzeug befand - in geringem Abstand zu der mittels einer



Lichtzeichenanlage geregelten Kreuzung Roonstraße/Zülpicher Straße unmittelbar vor diesem Taxi auf der linken Spur einzuscheren. Hierbei wurde der Zeuge Kleimann, der mit Blick auf die Kreuzung und rund 30 Meter von dieser entfernt an einem Tisch im Außenbereich der Gaststätte „Gilberts Pinte“ saß, auf den herannahenden BMW aufmerksam. Als der sich mit unverminderter Geschwindigkeit der Kreuzung nähernde Angeklagte bemerkte, dass die Lichtzeichenanlage Rotlicht zeigte, und er die Kreuzung daher nicht mehr würde überfahren können, leitete er eine Vollbremsung ein, durch welche er um 20:13:25 Uhr an der Haltelinie zum Stillstand kam. Eine die Roonstraße zu diesem Zeitpunkt über den Fußgängerüberweg - aus Sicht des Angeklagten - von rechts nach links überquerende Fußgängerin hielt erschreckt inne, als sie das Fahrzeug des Angeklagten mit hoher Geschwindigkeit auf sich zukommen sah, und setzte ihren Weg erst fort, nachdem der BMW zum Stehen gekommen war. Angesichts des massiven Bremsvorgangs war das Heck des BMW nach rechts ausgebrochen, so dass das Fahrzeug leicht schräg stehend zum Stillstand gekommen war. Zudem veranlasste das elektronische Sicherheitssystem des BMW einen sofortigen Motor-Stopp sowie die Ingangsetzung der Warnblinkanlage, so dass der Angeklagte sowohl den Motor neu starten als auch die Warnblinkanlage manuell ausschalten musste, wobei ihm Letzteres - durch Betätigung des hierfür in der Mittelkonsole verorteten Schalters - erst nach kurzem Suchen gelang. Sodann setzte er - nachdem er aufgrund des mittlerweile eingetretenen Endes der Rotphase bereits von seinem Hintermann „angehupt“ worden war - seine Fahrt fort.

Im weiteren Verlauf der Roonstraße beschleunigte der Angeklagte das Fahrzeug auf 74 km/h, bevor er an der Kreuzung Roonstraße/Beethovenstraße um 20:14:19 Uhr erneut rotlichtbedingt halten musste. Der Zeuge [REDACTED], der dem Angeklagten mit ähnlicher Geschwindigkeit gefolgt war, kam unmittelbar hinter diesem zu stehen.

Nachdem die Lichtzeichenanlage auf „grün“ umgesprungen war, setzte der Angeklagte seine Fahrt fort, wobei er zunächst die rechts gelegene Synagoge mit einer Geschwindigkeit von rund 70 km/h und sodann die Kreuzung Roonstraße/Lindenstraße mit einer Geschwindigkeit von rund 85 km/h passierte. Hierbei überholte er auf der rechten Spur den Zeugen [REDACTED], der nach einem rotlichtbedingten Halt an der Kreuzung soeben wieder angefahren war und sich



angesichts der hohen Geschwindigkeit des ihn passierenden BMW erschrak. Um 20:14:44 Uhr erreichte der Angeklagte im Verlauf einer langgezogenen Rechtskurve der Roonstraße eine Geschwindigkeit von 106,6 km/h, welche er bei Einfahrt in die Moltkestraße, der Verlängerung der Roonstraße, auf rund 80 km/h reduzierte.

Um 20:15:00 Uhr kamen der Angeklagte und hinter ihm der Zeuge [REDACTED] an der Rotlicht zeigenden Lichtzeichenanlage der Kreuzung Moltkestraße/Richard-Wagner-Straße zum Stehen. Nach Umschalten der Ampel auf Grün fuhr der Angeklagte - ohne dass es zu einem erneuten rotlichtbedingten Halt kam - auf die ebenfalls mittels Lichtzeichenanlage geregelte Kreuzung Moltkestraße/ Aachener Straße zu, wobei er vor Erreichen der Kreuzung um 20:15:39 Uhr eine Geschwindigkeit von 71,1 km/h erreichte.

An genannter Kreuzung, an der die Moltkestraße auf zwei Linksabbiegerfahrstreifen in einem 90-Grad-Winkel in die Aachener Straße einmündet, bog der Angeklagte, der die rechte der beiden Linksabbiegerspuren befuhr, mit für den Kurvenwinkel unangepasst schneller Geschwindigkeit in die Aachener Straße ab. Dabei quietschten die Reifen des durch den Angeklagten gesteuerten BMW und dieser wurde in der Kurve in einer Driftbewegung sowie mit deutlicher Schräglage nach rechts getragen, bevor es dem Angeklagten gelang, die Kontrolle über das Fahrzeug wiederzuerlangen. Der Zeuge [REDACTED] folgte dem Angeklagten mit wenigen Fahrzeu glängen Abstand sowie ähnlicher Fahrweise.

Im Kreuzungsbereich hielten sich zu dieser Zeit mehrere Radfahrer bzw. Fußgänger, darunter die Zeugen [REDACTED], [REDACTED] und [REDACTED], auf, welche an unterschiedlichen Positionen am Fahrbahnrand auf Grünlicht warteten, um die Aachener- bzw. die Moltkestraße zu überqueren. Der Zeuge [REDACTED], der mit seinem Fahrrad aus Sicht des Angeklagten rechtsseitig der Kreuzung sowie auf deren gegenüberliegenden Seite am rechten Fahrbahnrand der Aachener Straße stand und durch das Quietschen der Reifen auf den BMW aufmerksam geworden war, fürchtete, das Fahrzeug werde aus der Kurve ausbrechen und ihn sowie die neben ihm stehenden Fußgänger „abräumen“. Auch der neben dem Zeugen [REDACTED] stehende Zeuge [REDACTED] erschrak angesichts der Fahrweise des Angeklagten. Der Zeuge [REDACTED], der sich als Fußgänger aus Sicht des

Angeklagten linksseitig der Kreuzung an der dem Standort der Zeugen [REDACTED] und [REDACTED] gegenüberliegenden Straßenecke aufhielt und von dort die Kurvendurchfahrt des Angeklagten beobachtete, gewann den Eindruck eines nur knappen Abstands zwischen dem - sich nach Dafürhalten des Zeugen „kurz vor dem Ausbrechen“ befindenden - Fahrzeug des Angeklagten und den auf der gegenüberliegenden Straßenseite aufhältigen Passanten.

### III.

Der Angeklagte befuhr nun, es war etwa 20:16 Uhr, mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit die Aachener Straße.

Bei der Aachener Straße handelt es sich um eine Ausfallstraße, die im Kölner Stadtzentrum beginnt und nach Westen führt. Aus Richtung Zentrum betrachtet - von dort kam der Angeklagte - kreuzt die Aachener Straße die Moltkestraße und verläuft hiernach zunächst zweispurig - unter einer kurzen Unterführung hindurch - auf die Unfallörtlichkeit, die Kreuzung Aachener Straße/ Innere Kanalstraße/ Universitätsstraße, zu. Einige Meter vor Einmündung der Schmalbeinstraße, etwa 400 Meter vor der Kreuzung Aachener Straße/ Innere Kanalstraße/ Universitätsstraße, kommt rechtsseitig ein Rechtsabbiegestreifen hinzu, der etwa 60 Meter vor der Kreuzung nach rechts weg und im späteren Verlauf auf die Innere Kanalstraße führt.

Zwischen den Richtungsfahrbahnen der Aachener Straße verlaufen Bahngleise der Kölner Stadtbahn. Etwa 30 Meter vor der Kreuzung Aachener Straße/ Innere Kanalstraße/ Universitätsstraße befindet sich - in Blickrichtung stadtauswärts linker Hand - das zur Bahnhaltestelle „Universitätsstraße“ gehörende Wartehäuschen. Ebenfalls linker Hand der Straße erstreckt sich über den größten Teil des Abschnitts zwischen der Moltkestraße und der Unfallkreuzung der Aachener Weiher, bei dem es sich um einen künstlichen See handelt, der von einer im Sommer stark frequentierten Parkanlage umgeben ist.

Zur Unfallzeit, einem Freitagabend, herrschte auf der Aachener Straße ein moderates Verkehrsaufkommen. Angesichts des schönen Wetters sowie der Nähe zum

Aachener Weiher befanden sich zahlreiche Fußgänger und Fahrradfahrer entlang der Strecke.

Der Angeklagte befuhr die Aachener Straße vor dem ihm im Abstand weniger Sekunden folgenden Zeugen zunächst auf der rechten der beiden Fahrspuren. Sodann nahm er, um vor ihm mit vorschriftsmäßiger Geschwindigkeit fahrende Fahrzeuge zu überholen und so noch schneller voran zu kommen, in schneller Abfolge zunächst einen Spurwechsel auf die linke und sodann wieder von der linken auf die rechte Spur vor. Hierbei wurde die Zeugin [REDACTED] die als Radfahlerin auf dem Fahrradweg rechtsseitig der Aachener Straße stadtauswärts fuhr, auf den Angeklagten aufmerksam, da sie sein Fahrverhalten als „unglaublich schnell“, „ruckartig“ und „slalommäßig“ empfand.

Etwa 100 bis 200 Meter nach Einmündung der Schmalbeinstraße überquerte der Zeuge [REDACTED] gemeinsam mit einem Freund vom Aachener Weiher kommend mit seinem Fahrrad aus Blickrichtung des Angeklagten von links nach rechts die - aufgrund der kurz zuvor hinzugekommenen Rechtsabbiegespur nunmehr dreispurige - Aachener Straße. Dabei kreuzten die Freunde zunächst mit geschultertem Fahrrad vorschriftswidrig die zwischen den Richtungsfahrbahnen der Aachener Straße verlaufenden Straßenbahngleise, wobei der Zeuge [REDACTED] voran ging. Nach Erreichen der stadtauswärts führenden Richtungsfahrspur bestieg der Zeuge sein Fahrrad und setzte dazu an, die Überquerung der Straße fortzusetzen, wobei er beabsichtigte, diese nicht quer zum Verkehrsfluss und in einem Mal zu kreuzen, sondern die Straße durch ein Einfädeln nach schräg rechts im fließenden Verkehr Spur für Spur zu überqueren. Als der Zeuge auf diese Weise die linke Geradeauspur bereits nahezu vollständig überquert und die Markierung zwischen dieser und der rechten Geradeauspur erreicht hatte, nahm er bei einem Schulterblick das sich ihm auf der rechten Geradeauspur nähernde Fahrzeug des Angeklagten wahr. Da der Zeuge die Geschwindigkeit des Fahrzeuges als „unangepasst“ und „deutlich zu schnell“ empfand und sich dieses ihm immer weiter näherte, ohne auf eine der - zu diesem Zeitpunkt freien - Fahrspuren rechts oder links der rechten Geradeauspur auszuweichen, setzte der Zeuge die Querung der Straße nicht weiter fort, sondern verharrte. Der Angeklagte fuhr daraufhin mit nach wie vor deutlich überhöhter Geschwindigkeit auf der rechten Geradeauspur rechts an dem Zeugen vorbei,

wobei der Abstand zwischen dem BMW und dem rechten Arm des Zeugen nur rund 30cm betrug. Der Zeuge [REDACTED] war über das - von ihm als „rabiät“ und „aggressiv“ empfundene - Fahrverhalten des Angeklagten schockiert; da er einen äußeren Anlass für dieses nicht erkennen konnte, ging er davon aus, der Fahrer des BMW habe ihn wegen der seitens des Zeugen vorgenommenen verbotswidrigen Kreuzung der Straße „maßregeln“ und „einschüchtern“ wollen.

#### IV.

Nach Passieren des Zeugen [REDACTED] fuhr der Angeklagte mit unvermindert hoher Geschwindigkeit zunächst weiter auf der rechten der beiden Geradeauspuren, welche zu diesem Zeitpunkt auch der Zeuge [REDACTED] mit seinem PKW befuhr, auf die Kreuzung Aachener Straße/ Innere Kanalstraße/ Universitätsstraße zu.

Etwa 40 Meter vor der Kreuzung eröffnet rechts auf der Aachener Straße ein dritter Geradeausstreifen, der rund 100 Meter nach der Kreuzung zu einem Rechtsabbiegestreifen wird. Die Innere Kanalstraße geht an der Kreuzung zur Aachener Straße in die Universitätsstraße über, wobei sich die Innere Kanalstraße - aus Sicht eines die Aachener Straße stadtauswärts befahrenden Verkehrsteilnehmers - rechts und die Universitätsstraße links befindet. Sowohl die Innere Kanalstraße als auch die Universitätsstraße verfügen in der Kreuzung über jeweils drei Geradeausstreifen für jede Fahrtrichtung. Die jeweiligen Richtungsfahrbahnen werden vor der Kreuzung von einem mehrere Meter breiten Grünstreifen getrennt. Auf dem Mittelstreifen befindet sich im Kreuzungsbereich eine Verkehrsinsel mit Masten einer Lichtzeichenanlage, welche den Verkehr an der Kreuzung regelt. Im unmittelbaren Kreuzungsbereich ist kein Abbiegeverkehr zugelassen. Aus Sicht eines die Innere Kanalstraße in Richtung der Kreuzung zur Aachener Straße befahrenden Verkehrsteilnehmers beginnt etwa 20-30 Meter vor der Kreuzung ein Rechtsabbiegestreifen, der auf die Aachener Straße führt. Dieser wird von der auf die Aachener Straße zuführenden Richtungsfahrbahn der Inneren Kanalstraße wiederum durch einen Grünstreifen getrennt, welcher im Kreuzungsbereich in eine weitere Verkehrsinsel mündet, auf der sich ebenfalls Masten der den Kreuzungsverkehr regelnden Lichtzeichenanlage befinden. Rechter Hand des Rechtsabbiegestreifens befindet sich unmittelbar an der Ecke Innere



Kanalstraße/ Aachener Straße von der Fahrbahn zurückgesetzt das Gebäude der Immobilienfirma „Corpus Sireo“.

Wegen der Einzelheiten der Unfallörtlichkeit wird gemäß § 267 Abs. 1 S. 3 StPO auf die Skizze Bl. 95 d. Akte verwiesen.

Wenige Fahrzeuglängen vor dem Wartehäuschen der Straßenbahnhaltestelle „Universitätsstraße“ wechselte der Angeklagte von der rechten auf die linke Spur der zu diesem Zeitpunkt noch zweispurigen Aachener Straße, um das mit vorschriftsmäßiger Geschwindigkeit auf der rechten Spur fahrende Fahrzeug des Zeugen [REDACTED] zu überholen. Unmittelbar darauf nahm der Angeklagte wahr, dass die nunmehr nur noch rund 30 – 40 Meter entfernte Lichtzeichenanlage auf Gelb umsprang. Der Angeklagte beabsichtigte, die Kreuzung noch vor einem Umschalten der Ampel auf Rotlicht zu passieren, um nicht an der roten Ampel warten zu müssen. Da sich jedoch vor ihm auf der linken ebenso wie auf der rechts daneben führenden Fahrspur Fahrzeuge befanden, die ihre Geschwindigkeit angesichts der Gelblicht zeigenden Lichtzeichenanlage verringerten und demnach deutlich langsamer fuhren als der Angeklagte, nahm er einen durchgängigen Spurwechsel von der linken über die mittlere auf die einige Meter zuvor neu hinzugekommene und zu diesem Zeitpunkt freie rechte Geradeauspur vor, die er wenige Fahrzeuglängen vor der Haltelinie erreichte. Der BMW näherte sich der Haltelinie mit einer durch den Angeklagten gefahrenen Geschwindigkeit von mindestens 109 km/h. Dem Angeklagten war dabei bewusst, dass seine riskante Fahrweise geeignet war, andere Verkehrsteilnehmer zu gefährden und einen Unfall - auch mit unbeteiligten Dritten - herbeizuführen. Er vertraute jedoch - womöglich in Überschätzung seiner Fähigkeiten als Fahrzeugführer - darauf, es werde schon nichts passieren.

Der Zeuge [REDACTED], der die Aachener Straße ebenfalls mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit, jedoch einige Fahrzeuglängen hinter dem BMW auf der rechten Fahrspur befahren hatte, verringerte angesichts der Gelblicht zeigenden Lichtzeichenanlage seine Geschwindigkeit.

Der Angeklagte fuhr nun mit unverminderter Geschwindigkeit auf der rechten Geradeauspur auf die Kreuzung zu. Zum gleichen Zeitpunkt befuhr die Zeugin

████████ mit ihrem Fahrzeug, einem BMW Mini Cooper, Baujahr 2011, mit dem amtlichen Kennzeichen ██████████, einer Laufleistung von bis dahin rund 141.000 km sowie einem Zeitwert von rund Euro 9.000,00, den mittleren Geradeausstreifen. Die Zeugin ██████████, die rechts in die Innere Kanalstraße hatte abbiegen wollen, den von der Aachener Straße abgehenden Rechtsabbiegestreifen jedoch verpasst hatte, beabsichtigte, im Kreuzungsbereich einen Spurwechsel auf den neu eingesetzten rechten Geradeausstreifen vorzunehmen, um bei der nächsten Gelegenheit nach der Kreuzung rechts abzubiegen. Nachdem die Zeugin sich durch einen Schulterblick vergewissert hatte, dass sich hinter ihr auf der rechten Geradeausspur kein Fahrzeug befand, betätigte sie den Blinker und setzte nach erneutem Schulterblick zum Wechsel auf die rechte Spur an. Dabei betrug die von der Zeugin gefahrene Geschwindigkeit, da sie diese angesichts der Gelb zeigenden Lichtzeichenanlage in Vorbereitung eines Halts an der Haltelinie bereits verringert hatte, maximal noch 30 km/h. Im selben Moment näherte sich der BMW des Angeklagten, der sich zum Zeitpunkt des Schulterblicks der Zeugin ██████████ noch auf der linken oder mittleren Geradeausspur befunden hatte und deshalb von der Zeugin nicht hatte wahrgenommen werden können, von hinten an. Wegen der durch den Angeklagten gefahrenen Geschwindigkeit von 109 km/h war es ihm nicht möglich, auf den eingeleiteten Spurwechsel der Zeugin ██████████ durch Abbremsen und/oder Ausweichen rechtzeitig zu reagieren, so dass es ca. 5 – 10 Meter vor der Haltelinie zu einer spitzwinkligen Streifkollision zwischen dem rechten vorderen Kotflügel des BMW Mini der Zeugin ██████████ und der linken vorderen Fahrzeugseite des 1er-BMW kam. Die Zeugin ██████████ vermochte die Kollision nicht zu vermeiden, da sie den BMW des Angeklagten trotz doppelten Schulterblicks nicht hatte herannahen sehen.

Infolge der spitzwinkligen Streifkollision stellte sich der BMW zunächst am Kotflügel des Mini entlang nach rechts auf und geriet sodann in eine rechtsseitig rotierende Flugbewegung um die eigene Achse, wobei das rechte Hinterrad des Fahrzeuges - als sich dieses bereits in der Flugphase befand - kurz den rechten Bordstein der Aachener Straße unmittelbar vor der Haltelinie touchierte. Nach einer Drehung um 90 Grad, bei welcher das Fahrzeug ohne Bodenhaftung rund 20 Meter schräg nach rechts in den Bereich der von der Universitätsstraße wegführenden Richtungsfahrbahn der Inneren Kanalstraße befördert worden war, schlug dieses dort mit der rechten Fahrzeugseite vor der mittigen Verkehrsinsel zwischen den

Richtungsfahrbahnen auf dem Asphalt auf, wobei es zum Zeitpunkt des Aufschlags eine Geschwindigkeit von 99 km/h aufwies. Durch den Aufprall hob das Fahrzeug erneut ab und schleuderte - in Fortführung der rechtsrotierenden Drehung - weiter in Richtung der Verkehrsinsel, wo der rechte hintere Unterboden des BMW, der sich - nachdem er sich inzwischen um fast 360 Grad um die eigene Achse gedreht hatte - in leichter Schräglage befand, auf den dort befindlichen Mast der Lichtzeichenanlage aufprallte. Hierdurch kam es zum Abriss der Heckklappe des BMW sowie einer massiven Verformung des Heckbereichs. Hiernach wurde der BMW über die Mittelinsel sowie die in Richtung Universitätsstraße führenden Geradeauspuren der Inneren Kanalstraße hinweg weitere rund 16 Meter in Richtung der sich zwischen den Geradeauspuren und dem Rechtsabbiegestreifen der Inneren Kanalstraße befindlichen Verkehrsinsel geschleudert. Unmittelbar vor dieser setzte das Heck des Fahrzeuges auf dem Asphalt auf, wodurch sich die Heckstoßstange löste. Sodann kollidierte das Fahrzeug auf der Verkehrsinsel mit dem dort befindlichen weiteren Mast der Lichtzeichenanlage. Hierbei wurde der unmittelbar neben dem Mast auf seinem Fahrrad sitzende, sich mit dem linken Arm an diesem abstützende und auf Grünlicht wartende 26-jährige Geschädigte [REDACTED] an seiner linken Körperseite von der rechten Fahrzeugfront des BMW erfasst, wobei die Kollisionsgeschwindigkeit rund 59 km/h betrug. Der Geschädigte wurde durch die Wucht des Aufpralls mit seinem Fahrrad rund 11 Meter über den Rechtsabbiegestreifen hinweg durch die Luft geschleudert und kam auf dem der Verkehrsinsel gegenüberliegenden Bürgersteig nahe des „Corpus Sireo“ - Gebäudes zum Liegen. Hierbei brach die Vorderradgabel des Fahrrades und das Vorderrad wurde abgerissen. Der BMW schlitterte nach der Kollision mit dem Geschädigten ebenfalls über den Rechtsabbiegestreifen hinweg auf die andere Straßenseite, wobei er sich um weitere 120 Grad drehte und schließlich rund 75 Meter vom Ausgangspunkt der Kollision mit dem Mini der Zeugin [REDACTED] entfernt - ebenfalls auf dem nordwestlichen Bürgersteig der Ecke Innere Kanalstraße/ Aachener Straße - zum Stehen kam.

#### V.

Im Bereich der Unfallkreuzung befanden sich zum Zeitpunkt des Unfallgeschehens - teils zu Fuß, teils in einem Fahrzeug - mehrere Verkehrsteilnehmer, darunter die folgenden Personen:



Der Zeuge [REDACTED] war als Jogger unterwegs und stand neben dem Geschädigten [REDACTED] auf der Verkehrsinsel, von wo er den kreuzenden Verkehr beobachtete. Als der Zeuge den ihm entgeschleudernden BMW wahrnahm, sprang er kurzentschlossen nach hinten in den Bereich des Grünstreifens und entging auf diese Weise einer Kollision mit dem durch den Angeklagten gesteuerten BMW. Unmittelbar nach der Kollision begab sich der unversehrte Zeuge [REDACTED] zu dem über die Straße geschleuderten Verletzten [REDACTED], der bereits das Bewusstsein verloren hatte und stark aus Mund und Nase blutete.

Der Zeuge [REDACTED] ging zum Unfallzeitpunkt als Fußgänger über den linksseitigen Bürgersteig der Aachener Straße in Richtung stadteinwärts auf die Unfallkreuzung zu, als er durch ein lautes Geräusch auf das Unfallgeschehen aufmerksam wurde und den BMW „sehr schnell“ auf sich zukommen sah. Nachdem dieser einige Meter von dem Zeugen [REDACTED] entfernt auf dem Bürgersteig zum Stehen gekommen war, begab sich der Zeuge unmittelbar zu dem am Boden liegenden [REDACTED].

Der Zeuge [REDACTED], der sich auf seiner Jogging-Runde befand, hatte kurz vor dem Unfallgeschehen die Universitätsstraße – aus Blickrichtung der Inneren Kanalstraße von links nach rechts – überquert. Als der Zeuge nunmehr auf der dem „Corpus Sireo“ Gebäude gegenüberliegenden Straßenseite der Aachener Straße wartete, um diese bei Grün zu überqueren, wurde er durch einen lauten Knall auf die Kollision zwischen dem BMW und dem Mini aufmerksam. Der Zeuge erreichte die andere Straßenseite unmittelbar nachdem dort der Geschädigte [REDACTED] zum Liegen gekommen war.

Die Zeugin [REDACTED] stand zum Unfallzeitpunkt rotlichtbedingt mit ihrem PKW als erstes Fahrzeug an der Haltelinie vor der Kreuzung auf der mittleren Fahrspur der Inneren Kanalstraße in Fahrtrichtung Universitätsstraße. Als der BMW nach der Kollision mit dem ersten Ampelmast - aus Blickrichtung der Zeugin - von links nach rechts vor ihrem Fahrzeug vorbei schleuderte, trafen einige kleinere Fahrzeugsplinter ihre Motorhaube, wodurch ein Sachschaden in Höhe von Euro 1.000,00 entstand.

Der Zeuge [REDACTED] stand mit seinem PKW unmittelbar neben der Zeugin [REDACTED] auf der linken Fahrspur. Auch sein Fahrzeug wurde von umher

fliegenden Teilen des BMW getroffen, wodurch ein Lackschaden in Höhe von Euro 300,00 entstand.

## VI.

An der im Eigentum der Stadt Köln stehenden Lichtzeichenanlage entstand durch den Unfall ein Schaden in Höhe von Euro 14.848,82.

Der Angeklagte sowie sein Beifahrer, der Zeuge [REDACTED], blieben bei dem Unfall unverletzt. Nachdem der schwer beschädigte BMW, dessen Front- sowie rechte Seitenairbags sich während des Unfallgeschehens geöffnet hatten, zum Stehen gekommen war, stiegen beide aus diesem aus und blieben vor dem Fahrzeug stehen. Dabei nahmen sie den in wenigen Metern Entfernung schwer verletzt auf dem Boden liegenden [REDACTED] wahr, bei dem sich bereits die Zeugen [REDACTED] und [REDACTED] sowie zwei weitere mittlerweile hinzugekommene Ersthelfer befanden.

Der Zeuge [REDACTED], der sich zum Unfallzeitpunkt mit dem BMW Mini Cabrio einige Fahrzeuglängen hinter dem BMW befunden hatte, hielt noch vor der Kreuzung am rechten Bordstein an, woraufhin sein Beifahrer, der Zeuge [REDACTED], aus dem Fahrzeug ausstieg und sich zu dem Angeklagten und dem Zeugen [REDACTED] begab, um sich nach deren Zustand zu erkundigen. Auch der Zeuge [REDACTED] stieg zunächst aus dem Fahrzeug aus, schloss manuell dessen Verdeck und fuhr dann mit diesem über die Kreuzung hinweg und in die nächste rechts von der Aachener Straße abgehende Seitenstraße, wo er das Fahrzeug abstellte und über sein Mobiltelefon mittels der DriveNow-App das Ende der Fahrt anzeigte. Sodann begab sich der Zeuge [REDACTED] fußläufig zurück zum Unfallort.

Die Zeugin [REDACTED] blieb, ebenso wie ihre Beifahrerin, die Zeugin [REDACTED], bei dem Unfallgeschehen unverletzt. Die Zeugin brachte ihren BMW Mini, der bei der Kollision mit dem BMW des Angeklagten unter anderem wegen eines Bruchs der Lenkstange einen Totalschaden erlitten hatte, im Bereich der Mittelinsel zum Stehen und begab sich gemeinsam mit der Zeugin [REDACTED] zunächst zu dem Verletzten [REDACTED] und sodann zum Angeklagten sowie den Zeugen [REDACTED] und [REDACTED] bei denen die Zeuginnen sich erkundigten, ob sie verletzt seien.

Dabei wirkte der Angeklagte auf die Zeugin [REDACTED] „passiv“ und „unbeteiligt“, was sie sich damit erklärte, dass dieser „wohl unter Schock“ stehe. Auch der Zeuge [REDACTED], der sich am Unfallort nach dem Befinden des Angeklagten erkundigte, ging davon aus, dass sich dieser in einem Schockzustand befinde, da er auf den Zeugen „apathisch“ wirkte und nichts sagte.

Gegen 20:18 Uhr erreichten die Zeugen PK'in [REDACTED] und KA [REDACTED] als erstes polizeiliches Einsatzmittel die Unfallstelle, wo sich bei ihrem Eintreffen bereits Rettungskräfte, die [REDACTED] behandelten, befanden. Der Verletzte [REDACTED] wurde kurz darauf zur weiteren intensivmedizinischen Versorgung mit einem Rettungswagen zum Uniklinikum gefahren, da akute Lebensgefahr bestand.

Zuvor war bereits der Angeklagte durch einen Rettungswagen in das evangelische Krankenhaus Weyertal verbracht worden, wo er gegen 23:00 Uhr zwecks Entgegennahme einer Blutprobe sowie Sicherstellung seines Führerscheins durch den Zeugen POK [REDACTED] aufgesucht wurde. Sowohl mit der Führerscheinmaßnahme als auch mit der Entnahme einer Blutprobe erklärte sich der Angeklagte ausdrücklich einverstanden. Nach Belehrung als Beschuldigter in einem Strafverfahren äußerte sich der Angeklagte dahingehend, er habe die Aachener Straße mit dem Zeugen [REDACTED] als Beifahrer auf dem rechten Geradeausstreifen mit einer Geschwindigkeit von etwa 60 km/h in Richtung stadtauswärts befahren. Unmittelbar im Bereich der Kreuzung Universitätsstraße sei ein schwarzer BMW Mini von rechts kommend vor seinen PKW gefahren. Um eine Kollision zu verhindern, habe er nach rechts ausweichen müssen. Hierbei sei er mit seinem PKW auf den Bürgersteig geraten und habe die Kontrolle über das Fahrzeug verloren. Dann wisse er nur noch, dass die Airbags des Fahrzeugs ausgelöst hätten.

## VII.

Die Schuldfähigkeit des Angeklagten war zum Tatzeitpunkt in vollem Umfang erhalten. Die Untersuchung der ihm entnommenen Blutprobe ergab eine Blutalkoholkonzentration von 0,00 mg/l. Hinweise auf eine Einnahme von Betäubungsmitteln ergaben sich nicht.

## VIII.

■■■■■ erlitt infolge des Unfalls unter anderem ein schweres Schädel-Hirn-Trauma. Durch den Aufprall kam es zu einer hochgradigen Trümmerbruchbildung der vorderen linksseitigen Schädelbasis sowie einer Mehrfragmentfraktur des linksseitigen Schädeldaches. Im Gehirn entstanden eine hochgradige Schwellung, Unterblutungen der Hirnhaut sowie eine weit fortgeschrittene Hirngewebserweichung mit Ausbildung intensiver diffus verteilter Hirngewebseinblutungen unter Einschluss des Hirnstamms und damit des dort lokalisierten Atem- und Kreislaufzentrums. Notfallmäßig wurden in der Uniklinik eine chirurgische Teilentfernung des Schädeldachs zur Druckentlastung sowie eine Entleerung des subduralen Hämatoms (Unterblutung der harten Hirnhaut) durchgeführt.

Ferner erlitt ■■■■■ eine Lungenprellung, einen Bruch des linken Oberarmknochens, Rippenserienbrüche des linksseitigen Brustkorbs, ausgedehnte Einblutungen in die Weichgewebe des linken Beines, eine Umblutung des linksseitigen Beckenknochens bei Bruchbildung des linksseitigen Kreuzbeines, Einblutungen in beide Augenhöhlen, eine Teilverdrängung des linken Augapfels nach außen sowie Hautschürfungen und Hautunterblutungen der linken Schulter, des linksseitigen Beckens, der Außenseite des linken Oberschenkels sowie der Innenseite des rechten Oberschenkels.

■■■■■ verstarb trotz zeitnaher intensivmedizinischer Versorgung infolge eines zentralen Regulationsversagens; sein Hirntod wurde am Nachmittag des 13.07.2015 festgestellt.

## IX.

X.

Der Angeklagte ist durch das Unfallgeschehen nach wie vor emotional belastet. Am 14.07.2015 stellte er sich bei einer Allgemeinmedizinerin vor, welche eine reaktive depressive Episode diagnostizierte und dem Angeklagten eine Arbeitsunfähigkeit bis zum 24.07.2015 bescheinigte. Zugleich wurde der Angeklagte zur Durchführung einer Gesprächstherapie zu einem Psychotherapeuten überwiesen. Die entsprechenden Sitzungen fanden zunächst nahezu täglich und mittlerweile noch 1-2 Mal die Woche statt. Der Besuch von Vorlesungen und die Teilnahme an Prüfungen waren dem Angeklagten nach der Tat nicht möglich, so dass er sein Studium während des Wintersemesters 2015/16 „auf Eis legen“ musste. Seit April 2016 studiert der Angeklagte wieder regulär.

C.

### **Einlassung des Angeklagten**

Der Angeklagte hat zu Beginn der Hauptverhandlung über seinen Verteidiger zusammengefasst folgende Einlassung abgegeben, die er anschließend als zutreffend bestätigt hat:

Er habe sich am 10.07.2015 gegen 15 Uhr mit dem Zeugen [REDACTED] am Altermarkt getroffen, von wo aus man zusammen in ein Lokal am Heumarkt gegangen sei, wo



man eine Wasserpfeife geraucht und auf den Zeugen [REDACTED] sowie auf den Zeugen [REDACTED], der zu einem späteren Zeitpunkt habe dazu stoßen wollen, gewartet habe. Gegen 17 Uhr sei der Zeuge [REDACTED] und gegen 18:30 Uhr der Zeuge [REDACTED] eingetroffen. Da der Zeuge [REDACTED], der als Einziger den Fastenmonat Ramadan bestritten habe, erst ab 22 Uhr habe essen dürfe, habe man für diese Uhrzeit einen Tisch im Restaurant „Beirut“ in der Altstadt reserviert.

Da man noch Zeit bis zum Essen gehabt habe, habe man beschlossen, zunächst zum Zeugen [REDACTED] nach Hause zu fahren, um dessen Auto abzuholen, damit man für den weiteren Verlauf des Abends ein Fahrzeug zur Verfügung haben würde. Er, der Angeklagte, habe mit der Bahn zum Zeugen [REDACTED] fahren wollen, diesem sei das jedoch zu umständlich gewesen. Deshalb habe er, der Angeklagte, auf seinem Handy über die App von DriveNow nachgesehen, wo das nächste Fahrzeug gestanden habe. Dies sei ein BMW Mini Cabrio gewesen, das am ca. 5min entfernten Quatermarkt abgestellt gewesen sei. Dorthin habe man sich zu Fuß begeben.

Der Zeuge [REDACTED] sei losgefahren, während er auf dem Beifahrersitz und die Zeugen [REDACTED] und [REDACTED] auf der Rückbank gesessen hätten. Bereits nach kurzer Zeit hätten sich sowohl die Zeugen [REDACTED] und [REDACTED] als auch der Zeuge [REDACTED] über die Enge beschwert; der Zeuge [REDACTED] habe erklärt, er könne wegen der Enge im Fahrzeug nicht richtig schalten. Er, der Angeklagte, habe deshalb erneut auf seinem Handy nachgesehen, ob in der Nähe ein größeres Auto von DriveNow zur Verfügung stehe. In der Nähe des Finanzamts sei ausweislich der App ein 1er-BMW gestanden, so dass man dort hingefahren sei. Er selbst sei davon ausgegangen, dass alle zusammen das Fahrzeug wechseln würden. Der Zeuge [REDACTED] habe aber aufgrund des schönen Wetters lieber weiter Cabrio fahren wollen, so dass nur er und der Zeuge [REDACTED] in den BMW umgestiegen seien, wobei er, der Angeklagte, auf dem Fahrersitz Platz genommen habe.

Da der BMW bereits in Fahrtrichtung gestanden sei und der Zeuge [REDACTED] habe wenden müssen, sei er voran in Richtung Barbarossaplatz gefahren. Noch bevor man diesen erreicht habe, habe er an einer Ampel gehalten. Der Zeuge [REDACTED] habe dabei - zum einzigen und letzten Mal während des Verlaufs der Fahrt - neben ihm gestanden.

Am Barbarossaplatz habe er sich eingeordnet, um sodann schräg rechts in die Roonstraße abzubiegen. Diese habe er auf der rechten Fahrspur befahren, wobei er,

soweit er wisse, etwas schneller gefahren sei als erlaubt. Kurz vor der Ampel an der Kreuzung Zülpicher Straße/ Roonstraße habe er rechts ein Taxi überholt und sei kurz vor der Ampel vor diesem eingeschert. Da die Ampel Rot gezeigt habe, habe er dann auch etwas stärker bremsen müssen. Es könne sein, dass dabei auch die Reifen gequietscht hätten; die Kontrolle über das Fahrzeug habe er aber nicht verloren.

Nachdem die Ampel auf Grün umgesprungen sei, habe er die Roonstraße weiter in Richtung Synagoge befahren. An der Ampel vor der Synagoge habe er erneut bei Rotlicht halten müssen. Er habe gesehen, dass der Zeuge [REDACTED] sich hinter ihm eingeordnet habe. Das sei das letzte Mal gewesen, dass er diesen bewusst wahrgenommen habe.

Als die Ampel Grünlicht gezeigt habe, sei er dann normal in Richtung Moltkestraße losgefahren. Auf dem Weg zur Moltkestraße sei er sicher schneller gewesen als erlaubt; er wisse aber nicht genau wie schnell. Aus seiner Sicht habe er durch seine Fahrweise niemanden gefährdet. Er meine, er habe auch noch an einer weiteren Ampel anhalten müssen, sei sich jedoch nicht sicher.

Beim Abbiegen auf die Aachener Straße sei er sicher zu schnell gewesen, da in der Kurve seine Reifen gequietscht hätten. Er sei aber nicht „gedriftet“ und habe auch nicht – auch nicht kurzzeitig – die Kontrolle über das Fahrzeug verloren.

Auf der Aachener Straße habe er dann die rechte Fahrspur befahren. Hier habe er auch nochmals beschleunigt, wobei er nicht genau wisse, wie schnell er gewesen sei. Auf jeden Fall habe er nicht das Gefühl gehabt, so schnell zu sein, dass er jemanden gefährden würde. Er sei dann weiter auf die Kreuzung zugefahren. Da der Wagen vor ihm sehr langsam gefahren sei, habe er auf die linke Spur gewechselt. Als er gesehen habe, dass die Ampel auf Gelb umgesprungen sei, sei er über die mittlere Spur fast unmittelbar auf die neue rechte Spur gewechselt, die zu dem Zeitpunkt komplett frei gewesen sei. Auf der rechten Geradeausspur habe er nochmals Gas gegeben, um die Ampel noch zu „erwischen“. Dabei sei ihm natürlich bewusst gewesen, dass er zu schnell gewesen sei, wobei er aber nicht gedacht habe, dass er so viel zu schnell gewesen sei. Er habe dann wahrgenommen, dass ein Mini mitten auf der Kreuzung sehr langsam auf seine Spur gezogen sei, wobei er den Eindruck gehabt habe, dass dieser auf der Kreuzung auf die Innere Kanalstraße habe abbiegen wollen. Soweit er wisse, habe er noch versucht, zu bremsen und seinen PKW um den Mini herum zu manövrieren. Dies sei ihm jedoch nicht gelungen, so dass er mit dem Mini



7

zusammengestoßen und deshalb nach rechts abgekommen sei. Dann habe er die Kontrolle über sein Fahrzeug verloren. Das Nächste, was er wisse, sei, dass die Airbags ausgelöst worden seien, er dann nichts mehr gesehen, sondern nur noch gemerkt habe, wie das Fahrzeug herumgeschleudert worden sei.

Irgendwann habe er bemerkt, dass das Fahrzeug zum Stillstand gekommen sei. Er habe den Zeugen [REDACTED] gefragt, ob bei ihm alles in Ordnung sei. Dann sei man gemeinsam ausgestiegen. Für einige Minuten habe er gar nicht realisiert, was passiert sei. Er habe dann das Opfer auf dem Boden gesehen und einige Personen, die sich bereits um dieses gekümmert hätten. Er selbst sei wie in einer Schockstarre gewesen und habe sich kaum bewegen können. Dann seien die Rettungskräfte und die Polizei eingetroffen und er sei ins Krankenhaus gebracht worden.

Er wisse, dass er einen schweren Fehler begangen habe und zu schnell gefahren sei. Als er jedoch aus der Ermittlungsakte erfahren habe, dass er knapp 100 km/h gefahren sein solle, sei er selbst geschockt gewesen, da es ihm nicht so schnell vorgekommen sei. Warum er so gefahren sei, könne er sich, obwohl er sich oft Gedanken darüber gemacht habe, nicht erklären. Er sei wohl damals der Ansicht gewesen, er gefährde mit seiner Fahrweise niemanden; auch habe er seine Fähigkeiten als Fahrer absolut überschätzt und in dem Fahrzeug kein richtiges Gefühl für die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit gehabt. Er könne nur betonen, dass es ihm unendlich leid tue und dass er aus seinem folgeschweren Fehler gelernt habe. Alles, was er nun noch tun könne, sei, zu seiner Schuld zu stehen und sich seiner Verantwortung zu stellen. Die Schuld, die er sich aufgeladen habe, werde ihn ein Leben lang begleiten.

Auf Nachfragen der Prozessbeteiligten hat sich der Angeklagte zusammengefasst wie folgt ergänzend eingelassen:

Bei DriveNow habe er sich etwa 1 Jahr vor dem Unfall angemeldet und vor dem 10.07.2015 bereits 3-4 Male davon Gebrauch gemacht, wobei er auch schon mal einen 1er-BMW gefahren sei. Ein eigenes Auto habe er nie gehabt. Etwa 1-2 Mal pro Monat sei er mit dem Fahrzeug seiner Tante, einem Saab, unterwegs gewesen. Vor dem Unfalltag sei er, soweit er sich erinnere, zuletzt im Oktober oder November 2014 Auto gefahren. Er würde sich selbst eher als unerfahrenen Autofahrer bezeichnen.

Er wisse, dass auf der von ihm befahrenen Strecke eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gelte. Er schätze, dass er während der gesamten Fahrtstrecke - vor Erreichen der Aachener Straße - etwa 60-70 km/h gefahren sei, eventuell auch ein bisschen schneller. Auf der Aachener Straße sei er nochmals ein wenig schneller gefahren, wobei er nicht bemerkt habe, so schnell zu fahren, wie sich später herausgestellt habe. Er selbst hätte seine Geschwindigkeit zum Unfallzeitpunkt auf etwa 70-75 km/h geschätzt. Wie schnell er tatsächlich gefahren sei, wisse er nicht. Er habe während der gesamten Fahrt lediglich ab und an auf den Tacho gesehen, wobei er nicht mehr erinnere, an welchen Stellen dies der Fall gewesen sei.

Kurz vor der Ampel an der Kreuzung Roonstraße/Zülpicher Straße sei er „etwas zügiger“ unterwegs gewesen, wobei er nicht sagen würde, er sei „rasant“ gefahren. Den Spurwechsel von der rechten auf die linke Spur habe er eingeleitet, da er die Ampel noch habe erwischen wollen und vor ihm auf der rechten Spur ein langsamer fahrendes Fahrzeug gewesen sei. Er habe an der Ampel schon „ein bisschen“ abbremesen müssen. Eine kreuzende Fußgängerin habe er nicht wahrgenommen. Ob die Warnblinkanlage des Fahrzeuges bei der Bremsung angegangen sei, wisse er nicht, er könne sich daran nicht erinnern. Der Motor des Fahrzeuges sei nicht ausgegangen bzw. sei ihm etwas Derartiges jedenfalls nicht Erinnerungswürdig.

Beim Abbiegen in die Moltkestraße sei er vom Gefühl her „auch ein bisschen zügiger“ gefahren. Er habe die Kurve sehr eng genommen und seine Reifen hätten auch gequietscht. Es sei jedoch weder zu einem „Driften“ des Fahrzeuges gekommen, noch habe er sonst – kurzzeitig – die Kontrolle über dieses verloren. Er habe wahrgenommen, dass in der Kurve, etwa an der Ecke beim Geschäft „Muskelkatersport“, einige Passanten gestanden hätten. Eine Gefährdung für diese habe aber nicht bestanden.

Auf der Aachener Straße habe er keine kreuzenden Fahrradfahrer wahrgenommen. Kurz vor der Kreuzung Aachener Straße/Innere Kanalstraße/Universitätsstraße habe er - nach einem Spurwechsel von ganz links nach ganz rechts - die rechte Geradeausspur nahezu unmittelbar nach ihrem Einsetzen befahren. Die FahrerIn des Minis sei kurz nach der Ampel auf diese Spur gezogen. Unmittelbar vor dem Mini habe sich auf der mittleren Fahrspur kein Fahrzeug befunden. Hinter dem Mini sei ein weiteres Fahrzeug gefahren. Für ihn sei der Spurwechsel sehr abrupt gewesen; die Mini-FahrerIn habe ihn „geschnitten“. Dass der Blinker des Minis gesetzt gewesen sei, habe er nicht wahrgenommen, er könne dies jedoch auch nicht ausschließen. Er

habe noch nach rechts ausweichen können, wo er zunächst mit seiner rechten Fahrzeugseite an den Bordstein angestoßen sei, bevor er mit der linken Fahrzeugseite mit dem Mini kollidiert sei.

Dass [REDACTED] verstorben sei, habe er am Montag, 3 Tage nach dem Unfall, von der Zeugin PHK'in [REDACTED] erfahren, als er diese angerufen habe, um sich nach dem Verbleib seines - von der Polizei mitgenommenen - Personalausweises sowie seines - bei dem Unfall wohl verlustig gegangenen - Wohnungsschlüssels zu erkundigen. Auf Vorhalt erklärte der Angeklagte, es sei zutreffend, dass er die Zeugin [REDACTED] nicht nach dem Gesundheitszustand des Herrn [REDACTED] gefragt habe. Daran habe er in diesem Moment nicht gedacht bzw. die Zeugin für insoweit die falsche Ansprechpartnerin gehalten, um entsprechende Informationen zu bekommen.

Die Verantwortung für den Unfall sehe er hauptsächlich bei sich. Er wisse, dass der Unfall in dem Ausmaß nicht entstanden wäre, wenn er angepasster gefahren wäre.

#### D.

#### Beweiswürdigung

##### I.

Die Feststellungen zu den persönlichen Verhältnissen des Angeklagten beruhen auf seinen glaubhaften Angaben. Die Feststellungen zur Vorstrafenfreiheit sowie den nicht vorhandenen Eintragungen im Verkehrszentralregister beruhen ergänzend auf der Verlesung des vom Angeklagten jeweils als richtig anerkannten Bundes- bzw. Verkehrszentralregistrauszuges.

##### II.

##### 1.

Die Feststellungen zum Geschehen am 10.07.2015 vor Antritt der Fahrt sowie zur Anmietung der beiden Fahrzeuge über DriveNow beruhen auf der insoweit glaubhaften Einlassung des Angeklagten, welche durch die Angaben der Zeugen [REDACTED] und [REDACTED] bestätigt wird. Der Angeklagte sowie die Zeugen [REDACTED] und [REDACTED] haben zum Verlauf des Nachmittags bzw. Abends des 10.07.2015, zum Entschluss der vier Freunde, ein Fahrzeug der Firma DriveNow anzumieten und

damit zum Zeugen [REDACTED] zu fahren, zur beabsichtigten Fahrstrecke, zur Anmietung und zum Abstellort des Mini Cabrio und des - aufgrund der als zu eng empfundenen Platzverhältnisse in dem Mini angemieteten - BMW sowie zu den Sitzpositionen der Zeugen und des Angeklagten in den beiden Fahrzeugen schlüssige und übereinstimmende Angaben gemacht, die den getroffenen Feststellungen entsprechen.

2.

Die Feststellungen zum Verlauf der Fahrt ab dem Anmietort des 1er-BMW an der Straße Am Weidenbach bis zum Erreichen der Aachener Straße beruhen auf der Einlassung des Angeklagten, soweit dieser gefolgt werden konnte. Soweit die Einlassung des Angeklagten im Widerspruch zu den getroffenen Feststellungen steht, ist sie zur Überzeugung der Kammer im Sinne der Feststellungen widerlegt durch die Angaben des Sachverständigen [REDACTED], eines von der IHK Duisburg/Kleve/Wesel öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen für Untersuchung von Fahrzeugen auf technische Mängel, Fahrzeugbewertung sowie Straßenverkehrsunfälle, sowie die Bekundungen der Zeugen [REDACTED], [REDACTED] und [REDACTED].

a)

Zur Fahrtroute über die Neue Weyerstraße, die Roonstraße und die Moltkestraße sowie den einzelnen rotlichtbedingten Halten an den Lichtzeichenanlagen der Kreuzungen Neue Weyerstraße/Friedrichstraße, Roonstraße/Zülpicher Straße, Roonstraße/Beethovenstraße sowie Moltkestraße/Richard-Wagner-Straße hat der Angeklagte den Feststellungen entsprechende Angaben gemacht. Diese werden durch die Ausführungen des Sachverständigen Lehmkuhl zur von ihm vorgenommenen Auswertung der seitens der Firma BMW übersandten Log-Daten aus dem sog. Car-Sharing-Modul des vom Angeklagten gefahrenen BMW, die - wozu sogleich näher ausgeführt werden wird - unter anderem GPS-Daten beinhalten, vollumfänglich bestätigt.

Die Feststellung, wonach der Angeklagte zutreffend von einer auf der Fahrstrecke geltenden zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgegangen ist, beruht auf seinen entsprechenden Angaben.

b)

Die Feststellung, wonach der Zeuge [REDACTED] mit dem von ihm gefahrenen Mini Cabrio an der Kreuzung Neue Weyerstraße/Friedrichstraße neben sowie an der Kreuzung Roonstraße/Beethovenstraße hinter dem Fahrzeug des Angeklagten zum Stehen kam, beruhen auf der entsprechenden Einlassung des Angeklagten, welche - betreffend die Kreuzung Roonstraße/Beethovenstraße - durch die in der Hauptverhandlung in Augenschein genommene Videoaufzeichnung der nahe der Kreuzung gelegenen Synagoge bestätigt wird.

Soweit der Angeklagte angegeben hat, das Fahrzeug des Zeugen [REDACTED] im Verlauf der Fahrt mit Ausnahme der beiden vorgenannten Gelegenheiten nicht bewusst wahrgenommen zu haben, beruhen die Feststellungen zu dessen Positionen betreffend die Kreuzung Roonstraße/Zülpicher Platz auf den Bekundungen des Zeugen [REDACTED], betreffend die Kreuzung Moltkestraße/Aachener Straße auf den Bekundungen der Zeugen [REDACTED] und [REDACTED] sowie betreffend die Aachener Straße auf den Bekundungen der Zeugen [REDACTED] und [REDACTED].

Die Feststellung, wonach der Zeuge [REDACTED] dem Angeklagten in etwa gleicher Fahrweise und Geschwindigkeit gefolgt ist, beruht zum einen auf den entsprechenden Bekundungen der vorgenannten Zeugen. Zum anderen beruht sie auf der Erwägung, dass sich der Zeuge [REDACTED] nach den Angaben der Zeugen mit seinem Fahrzeug zum Unfallzeitpunkt ebenso wie auf der gesamten Fahrstrecke unmittelbar bzw. nur wenige Fahrzeuglängen hinter dem Fahrzeug des Angeklagten befand, was plausibel nur erklärlich ist, wenn die Geschwindigkeit des Mini allenfalls geringfügig niedriger war als die Geschwindigkeit des BMW.

c)

Die Einlassung des Angeklagten zu seinem Fahrverhalten auf der vorgenannten Fahrstrecke, insbesondere der von ihm gefahrenen Geschwindigkeiten, konnte die Kammer ihren Feststellungen lediglich insoweit zugrunde legen, als dass der Angeklagte eingeräumt hat, er sei über die gesamte Strecke „schneller als erlaubt“ gefahren. Soweit der Angeklagte - befragt zu den konkret gefahrenen Geschwindigkeiten - angegeben hat, er sei schätzungsweise zwischen 60 und 70



km/h, eventuell auch „etwas schneller“, gefahren, ist diese Einlassung im Sinne der getroffenen Feststellungen widerlegt.

aa)

Aus den von dem Sachverständigen [REDACTED] ausgewerteten Log-Daten des zum Tatzeitpunkt in dem BMW verbauten DriveNow-Steuerungsgeräts ergibt sich vielmehr zur Überzeugung der Kammer, dass der Angeklagte – wie in den Feststellungen im Einzelnen dargestellt – das Fahrzeug auf der Strecke zwischen der Neue Weyerstraße und der Moltkestraße mehrfach auf Geschwindigkeiten von - teilweise erheblich - mehr als 70 km/h beschleunigt hat. Im Einzelnen:

Am 13.05.2016 - mithin zwischen dem 3. und dem 4. Hauptverhandlungstag im hiesigen Verfahren - wurden der Kammer von der Firma BMW - in Erfüllung einer BMW gegenüber bereits im Juli 2015 ergangenen Herausgabeanordnung der Staatsanwaltschaft Köln - Logdaten aus dem Car-Sharing-Modul des BMW mit dem amtlichen Kennzeichen M-DX 5512 für den Zeitraum vom 10.07.2015 ab 20:00 Uhr zur Verfügung gestellt, welche die Kammer noch am selben Tag zur Auswertung an den Sachverständigen [REDACTED] übermittelt hat. Bei dem sogenannten Car-Sharing-Modul handelt es sich nach den Ausführungen des Sachverständigen um ein in sämtlichen Fahrzeugen der Firma DriveNow verbautes Steuerungsgerät der Firma BMW, welches sämtliche im Zusammenhang mit der Anmietung und dem Führen eines solchen Fahrzeuges entstehenden Daten im Abstand von – je nach Datenanfall – Zehntel- oder sogar Hundertstelsekunden aufzeichnet und für eine nicht näher bekannte Zeitspanne speichert. Unter anderem werden dabei die exakten GPS-Daten (Längen- und Breitengrade) zur Position des Fahrzeuges, die jeweilige Geschwindigkeit sowie die jeweilige - in Stunden, Minuten, Sekunden, Zehntelsekunden sowie Hundertstelsekunden erfasste - Uhrzeit gespeichert.

Der Sachverständige [REDACTED] hat die Daten aus dem Modul einer umfassenden Auswertung unterzogen, deren Ergebnis er in der Hauptverhandlung - unter anderem mithilfe mehrerer in Augenschein genommener Ausdrucke des Kartendienstes „Google Maps“, auf welchen er die Positionen des BMW im Fahrtverlauf mit den jeweiligen Geschwindigkeiten graphisch dargestellt hat - im Einzelnen erläutert hat. Danach habe sich der BMW zunächst auf der Straße Am Weidenbach befunden, wo er um

20:12:06 Uhr eine Geschwindigkeit von 57,8 km/h erreicht habe. Nach Abbiegen auf die Neue Weyerstraße sei das Fahrzeug auf 95,5 km/h beschleunigt und sodann - in Annäherung an die Kreuzung Neue Weyerstraße/ Friedrichstraße - abgebremst worden und um 20:12:28 Uhr an der Kreuzung zum Stehen gekommen. Hiernach sei das Fahrzeug wiederum auf eine Geschwindigkeit von 72,9 km/h beschleunigt worden, die um 20:12:58 Uhr in Höhe der Einmündung der Weyerstraße erreicht worden sei. Mit einer Geschwindigkeit von rund 30 km/h sei sodann der Barbarossaplatz passiert und in die Roonstraße eingefahren worden. Auf dieser sei das Fahrzeug binnen 7 Zehntelsekunden auf eine Geschwindigkeit von 84,1 km/h stark beschleunigt worden, die um 20:13:18 Uhr, kurz vor Erreichen der Kreuzung Roonstraße/ Zülpicher Straße, erreicht worden sei. Sodann sei das Fahrzeug stark abgebremst worden und um 20:13:25 Uhr an der Kreuzung zum Stillstand gekommen. Nach erneuter Anfahrt und Beschleunigung habe das Fahrzeug um 20:14:03 Uhr eine Geschwindigkeit von 74 km/h erreicht, bevor es an der Kreuzung Roonstraße/Beethovenstraße um 20:14:19 erneut zum Stehen gekommen sei. Zwischen 20:14:27 Uhr und 20:14:44 Uhr sei das Fahrzeug sodann von einer Geschwindigkeit von 23,3 km/h auf eine Geschwindigkeit von 106,6 km/h beschleunigt worden. Unmittelbar vor Passieren der Kreuzung Roonstraße/Jülicher Straße um 20:14:46 sei das Fahrzeug mit einer Geschwindigkeit von 96,9 km/h gefahren. Direkt hinter der Kreuzung habe diese um 20:14:47 Uhr noch bei 80,8 km/h gelegen. Sodann habe das Fahrzeug die Moltkestraße um 20:14:51 Uhr zunächst mit einer Geschwindigkeit von 70,7 km/h befahren. Um 20:15:00 Uhr sei es zu einem erneuten Halt an der Kreuzung Moltkestraße/Richard-Wagner-Straße gekommen. Nach erneutem Anfahren habe das Fahrzeug um 20:15:39 Uhr auf der Moltkestraße - noch vor der Kreuzung Moltkestraße/Aachener Straße - eine Geschwindigkeit von 71,1 km/h erreicht. Zu diesem Zeitpunkt - so hat der Sachverständige weiter ausgeführt - breche die Datenaufzeichnung ab, ohne dass hierfür ein Grund habe erkannt werden können.

Die Kammer hat ihren Feststellungen die überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen Lehmkuhl zugrunde gelegt, nachdem sie diese zuvor anhand der - allen Verfahrensbeteiligten zur Verfügung gestellten - Log-Daten einer eigenständigen Überprüfung unterzogen hat. Hierfür hat die Kammer eine Vielzahl verschiedener, den Log-Dateien zu entnehmender Längen- und Breitengrade beim



Kartendienst „Google Maps“ eingegeben und mit den hiervon jeweils gefertigten Ausdrucken eine graphische Darstellung des Fahrtverlaufs samt - handschriftlich eingetragener - Uhrzeiten und Geschwindigkeiten erstellt. Diese wurde in der Hauptverhandlung verlesen sowie in Augenschein genommen und stimmt mit den Ergebnissen der vom Sachverständigen vorgenommenen Auswertung überein.

bb)

Soweit der Angeklagte angegeben hat, er könne nur schätzen, wisse aber nicht, wie schnell er gefahren sei, da er lediglich ab und an auf den Tacho geschaut sowie in dem Fahrzeug kein Gefühl für die Geschwindigkeit gehabt habe, stellt sich dies zur Überzeugung der Kammer als reine Schutzbehauptung dar. Es ist lebensfremd, anzunehmen, der Angeklagte habe während einer Fahrt von knapp 5 Minuten, auf der er nicht nur vereinzelt, sondern wiederholt und dazu teilweise ganz erheblich die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten hat, lediglich sporadisch auf den Tacho gesehen und daher keine Kenntnis von den tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten gehabt. Dies gilt umso mehr, als dass es sich nicht etwa um eine Fahrt über eine freie Autobahn ohne Geschwindigkeitsbegrenzung, sondern um eine Fahrt durch den innerstädtischen Verkehr mit einer geltenden Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gehandelt hat, während deren Verlauf der Angeklagte mehrfach mit deutlich niedrigerer Geschwindigkeit vor ihm fahrende Fahrzeuge überholt hat, was üblicherweise erst recht Anlass dazu gibt, durch einen Blick auf den Tacho die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit festzustellen. Hinzu kommt, dass der Angeklagte spätestens im Rahmen der an der Kreuzung Roonstraße/Zülpicher Straße für einen rechtzeitigen Halt erforderlichen Vollbremsung mit automatischem Motor-Stopp und Anspringen der Warnblinkanlage - wozu sogleich näher ausgeführt werden wird - eindringlich auf sein hochriskantes Fahrverhalten aufmerksam gemacht worden ist. Dass der Angeklagte seine Fahrt ungeachtet dessen fortgeführt haben will, ohne sich der von ihm gefahrenen Geschwindigkeiten bewusst zu sein, liegt fernab jeglicher Lebenswirklichkeit.

d)

Die Feststellungen zum Fahrverhalten des Angeklagten an der Kreuzung Roonstraße/Zülpicher Straße beruhen auf den Ausführungen des Sachverständigen [REDACTED] sowie den Angaben der Zeugen [REDACTED] und [REDACTED].

Der Angeklagte hat bestritten, an der vorgenannten Kreuzung eine Vollbremsung durchgeführt zu haben, sondern vielmehr erklärt, er habe „etwas stärker“ bzw. - wie auf Befragen durch das Gericht angegeben - „ein bisschen“ bremsen müssen. Dabei habe er jedoch zu keiner Zeit die Kontrolle über das Fahrzeug verloren. Auch seien - jedenfalls soweit er dies erinnere - weder dessen Motor ausgegangen noch die automatische Warnblinkanlage angegangen. Eine die Straße überquerende Fußgängerin habe er nicht wahrgenommen. Diese Einlassung des Angeklagten ist zur Überzeugung der Kammer durch die vorgenannten Beweismittel widerlegt. Vielmehr ist die Kammer davon überzeugt, dass der Angeklagte an der - zeitgleich von einer Fußgängerin überquerten - Kreuzung eine Vollbremsung durchgeführt hat, bei der es zu einem automatischen Motor-Stopp sowie einem Anspringen der automatischen Warnblinkanlage gekommen ist:

Wie oben bereits dargestellt, hat der Sachverständige ausgeführt, die Auswertung der Log-Daten aus dem Car-Sharing-Modul des BMW habe ergeben, dass dieser sich der Kreuzung Roonstraße/Zülpicher Straße um 20:13:18 Uhr mit einer Geschwindigkeit von 84,1 km/h genähert habe und sodann binnen 7 Zehntelsekunden bis zum Stillstand abgebremst worden sei, der um 20:13:25 Uhr vorgelegen habe. Weiter hat der Sachverständige dargelegt, das Modul weise für die Uhrzeit 20:13:26 Uhr als sogenanntes Notfallereignis die Meldung „engine state updated: STOPPED“ aus, was nur mit einem plötzlichen Motor-Stopp des Fahrzeuges in Einklang zu bringen sei. Es handele sich dabei um eine - insbesondere der Verhinderung eines Brandereignisses am Fahrzeug dienende - Sicherheitsmaßnahme, die dann in Gang gesetzt werde, wenn der im Fahrzeug befindliche Notfallassistent ein Fahrverhalten registriere, das für eine unmittelbar bevorstehende Kollision spreche. Leite der Fahrer - wie vorliegend - eine Notbremsung ein, so identifiziere der Notfallassistent eben diese Vollbremsung als einer Kollision unmittelbar vorausgehendes Ereignis, so dass die Sicherheitselektronik des Fahrzeugs den Betrieb des Motors stoppe. Dass es sich dabei um eine Abschaltung des Motors im Rahmen einer etwaigen Start-Stopp-Automatik des Fahrzeuges in Ruhephasen handele, sei bereits deshalb auszuschließen, da eine solche - wie vorliegend aber geschehen - nicht als Fehler-Ereignis abgespeichert werde. Dies zeige sich im Übrigen auch daran, dass die Log-

Daten, obgleich es zu mehreren Stopps des Fahrzeuges an roten Ampeln gekommen sei, eine entsprechende Meldung an keiner anderen Stelle aufwiesen.

Die auf der Auswertung der Log-Daten basierenden Ausführungen des Sachverständigen werden bestätigt durch die Bekundungen des Zeugen [REDACTED]. Dieser hat angegeben, er habe am Abend des 10.07.2015 ab ca. 20:00 Uhr mit zwei Arbeitskollegen an einem Tisch im Außenbereich von „Gilberts Pinte“, einem Lokal unmittelbar an der Kreuzung Roonstraße/Engelbertstraße, gesessen. Sein Blick sei in Richtung der nach seiner Schätzung rund 30 Meter entfernten Kreuzung Roonstraße/Zülpicher Straße gerichtet gewesen. Nach kurzer Zeit sei er auf einen weißen 1er-BMW der Firma DriveNow aufmerksam geworden, der mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit „angeschossen“ gekommen sei. In Annäherung an die Kreuzung habe der BMW – aus Sicht des Fahrers – einen Spurwechsel von der rechten auf die linke Spur vorgenommen und dabei ein langsamer auf der linken Spur fahrendes Taxi überholt. Die Ampel habe zu diesem Zeitpunkt Rotlicht gezeigt und eine Fußgängerin habe begonnen, die Straße - aus Blickrichtung des BMW-Fahrers - von rechts nach links zu überqueren. Der BMW sei durch Einleitung einer Vollbremsung „kurz vor knapp“ an der Haltelinie zum Stehen gekommen, wobei das Heck des Fahrzeuges aufgrund der starken Bremsung leicht nach rechts ausgebrochen sei, so dass der BMW sodann – etwas schräg – als erstes Fahrzeug an der Haltelinie gestanden sei. Die Fußgängerin, die zu diesem Zeitpunkt kurz vor Erreichen der linken Fahrspur gewesen sei, sei kurze Zeit wie versteinert auf der Kreuzung stehen geblieben, bevor sie ihren Weg fortgesetzt habe. Die Warnblinkanlage des BMW sei angegangen. Ferner habe er erkennen können, wie der Fahrer des BMW im Bereich der Mittelkonsole mit den Händen „nervös herumgefummelt“ habe; er, der Zeuge [REDACTED], habe den Eindruck gehabt, dieser habe das Fahrzeug abgewürgt. Nachdem die Ampel wieder auf grün umgesprungen sei, sei der BMW erst noch kurze Zeit stehen geblieben. Sodann sei gehupt worden, von wem wisse er nicht, und das Fahrzeug sei dann stark beschleunigend an- und an ihm vorbei gefahren. Etwa eine Fahrzeuglänge dahinter sei ein Mini Cabrio, ebenfalls von der Firma DriveNow, gefahren.

Die Aussage des Zeugen [REDACTED] ist glaubhaft. Die geschilderten Wahrnehmungen des Zeugen werden ganz überwiegend durch das sonstige Beweisergebnis in ihrer

Richtigkeit bestätigt. So lässt sich die Bekundung des Zeugen, der BMW habe sich der Kreuzung mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit genähert und eine Vollbremsung durchgeführt, ohne Weiteres mit der Auswertungen der Log-Daten, die eine unmittelbar vor der Kreuzung erfolgte Bremsung von einer Geschwindigkeit von 84,1 km/h auf 0 km/h in 7 Zehntelsekunden belegen, in Einklang bringen. Die Schilderung des Zeugen, wonach der BMW zunächst auf der rechten Spur ein Taxi überholt habe und sodann vor diesem auf die linke Spur eingeschert sei, entspricht der Einlassung des Angeklagten, der den Überholvorgang unmittelbar vor der Kreuzung sowie die Tatsache, dass es sich bei dem überholten Fahrzeug um ein Taxi handelte, gleichermaßen geschildert hat. Auch dass die Bekundung des Zeugen [REDACTED], er habe den Eindruck gehabt, der Fahrer des BMW habe das Fahrzeug abgewürgt, durch den in den Log-Daten erfassten Motor-Stopp in ihrer Richtigkeit bestätigt wird, spricht deutlich für die Zuverlässigkeit seiner Wahrnehmungen.

Soweit der Zeuge [REDACTED] angegeben hat, die automatische Warnblinkanlage des Fahrzeuges sei bei dem Bremsvorgang angegangen, wird dies gestützt durch die Aussage des Zeugen [REDACTED]. Dieser hat bekundet, er selbst habe bis vor kurzem einen 1er-BMW, Baujahr 2012, gefahren. Dieser Fahrzeugtyp verfüge über eine automatische Warnblinkanlage. Diese werde automatisch in Gang gesetzt, wenn man „voll in die Eisen“ gehe. Ausschalten könne man sie durch Betätigung eines Schalters in der Mittelkonsole. Diese Angaben des Zeugen [REDACTED] sind mit den Beobachtungen des Zeugen [REDACTED] wonach der Fahrer des BMW nach dem Halt an der Ampel nervös im Bereich der Mittelkonsole „herumgefummelt“ habe, schlüssig in Einklang zu bringen.

Vor dem Hintergrund der nach alledem als in hohem Maße zuverlässig und glaubhaft einzuordnenden Angaben des Zeugen [REDACTED] hat die Kammer keinen vernünftigen Zweifel, dass auch dessen Schilderung, wonach der BMW nach Ausbrechen des Hecks in leicht schräger Position zum Stehen gekommen und eine die Kreuzung überquerende Fußgängerin angesichts des Fahrmanövers des Angeklagten wie versteinert auf der Kreuzung stehen geblieben sei, den Tatsachen entspricht. Weder ist ein Grund dafür erkennbar, warum der in seiner Aussage äußerst sachlich, nüchtern und zurückhaltende Zeuge die entsprechenden Details seiner Aussage bewusst wahrheitswidrig hätte hinzufügen sollen, noch ergeben sich Anhaltspunkte



dafür, dass der insgesamt erkennbar überdurchschnittlich wahrnehmungsfähige und in seinen Wahrnehmungen zuverlässige Zeuge insoweit einem Irrtum unterlegen haben könnte.

e)

Die Feststellungen zum Abbiegevorgang von der Moltkestraße auf die Aachener Straße beruhen auf der Einlassung des Angeklagten, soweit dieser gefolgt werden konnte, und im Übrigen auf den Bekundungen der Zeugen [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED] und [REDACTED].

Soweit der Angeklagte sich dahingehend eingelassen hat, er sei in der Kurve „sicher zu schnell“ gewesen, da seine Reifen gequitscht hätten, wird dies bestätigt durch die übereinstimmenden Angaben der vorgenannten Zeugen, welche sich nach ihren Angaben unabhängig voneinander an den im Rahmen der Feststellungen im Einzelnen dargelegten verschiedenen Punkten im Kreuzungsbereich aufgehalten haben und dabei auf das Fahrzeug des Angeklagten aufmerksam geworden sind. Der Zeuge [REDACTED] hat angegeben, er habe gesehen, wie der BMW - gefolgt von einem Mini Cabrio - mit „deutlich überhöhter Geschwindigkeit“ durch die Kurve gefahren sei; dabei seien sowohl ein Quietschen als auch ein Schleifen der Reifen zu vernehmen gewesen. Er schätze die Geschwindigkeit im Kurvenbereich auf zwischen 40 und 50 km/h. Der Zeuge [REDACTED] hat bekundet, er habe sich „wahnsinnig erschrocken“, weil der BMW mit stark quietschenden Reifen um die Kurve „geschossen“ sei. Eine Schätzung der Geschwindigkeit in km/h sei ihm nicht möglich, er habe jedoch den Eindruck gehabt, dass man nicht wesentlich schneller durch eine solche 90-Grad-Kurve fahren könne, ohne „herauszufliegen“. Der Zeuge [REDACTED] hat angegeben, er habe sich erschreckt, weil zwei Fahrzeuge, ein weißer BMW und ein schwarzer Mini, schnell und mit quietschenden Reifen hintereinander um die Kurve gefahren seien. Schließlich hat auch der Zeuge [REDACTED], der zuvor die Moltkestraße in die - betrachtet aus der Fahrtrichtung des Angeklagten - entgegengesetzte Richtung befahren hatte und auf der gegenüberliegenden Seite der Kreuzung mit seinem Fahrzeug als Erster an der Haltelinie stand, erklärt, zunächst sei der BMW und sodann ein Mini Cabrio „mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit“ um die Kurve gefahren.

Durch die Aussagen der Zeugen [REDACTED], [REDACTED] und [REDACTED] widerlegt im Sinne der Feststellungen ist hingegen die Einlassung des Angeklagten, es sei in der Kurve nicht zu einem „Driften“ des Fahrzeuges gekommen. Gleiches gilt für die – freilich subjektive – Einschätzung des Angeklagten, wonach durch seine Fahrweise keine Personen gefährdet worden seien. So hat der Zeuge [REDACTED] bekundet, der BMW habe in der Kurve „nach vorne über die Räder rüber geschoben“. Das Fahrzeug habe dabei so ausgesehen, als ob es ausgebrochen sei bzw. kurz vor dem Ausbrechen gewesen sei. Der Abstand zu den sich im Kurvenbereich aufhaltenden Passanten sei „schon ein bisschen knapp“ gewesen; es habe aus seiner Sicht „auch was passieren können“. Die Fahrweise des BMW-Fahrers habe er als sehr aggressiv empfunden und daher zu seiner Freundin gesagt, dass es nicht mehr lange dauern werde, bis ein Unfall passiere. Die Angaben des Zeugen [REDACTED] decken sich mit den Wahrnehmungen des Zeugen [REDACTED], der geschildert hat, der BMW sei im Kurvenbereich nicht in der Spur gefahren, „in der man normalerweise fährt, sondern leicht gerutscht“. Der Abstand zu ihm, dem Zeugen, habe geschätzt 1,5 Meter betragen. Er habe Angst gehabt, das Fahrzeug werde ausbrechen und ihn „abräumen“. Den Vorfall habe er als „aufsehererregend“ und „aufwühlend“ empfunden; er passiere die entsprechende Kurve nahezu jeden Tag und habe noch nie gesehen, dass jemand so durch diese gefahren sei, dass er sich bedroht gefühlt habe. Er habe sich gedacht, wer derart rücksichtslos fahre, könne „nicht ganz bei Trost“ sein. Übereinstimmend hiermit hat der Zeuge Klinz erklärt, er habe in der Kurve eine „extreme Schräglage“ des BMW wahrgenommen. Das Fahrverhalten habe er als „sehr ungewöhnlich“ und „nicht alltäglich“ empfunden. Gegenüber seiner Frau habe er unmittelbar danach geäußert, dass der BMW lediglich einen kleinen Kanaldeckel hätte überfahren müssen, um von der Fahrbahn abzukommen und die vor seinem, des Zeugen, Fahrzeug an der Ampel wartende Radfahrerin zu „erwischen“.

### 3.

Die Feststellungen zum Befahren der Aachener Straße durch den Angeklagten bis zum Unfallgeschehen im engeren Sinne beruhen in Teilen auf der Einlassung des Angeklagten und im Übrigen auf den Angaben der Zeugen [REDACTED], [REDACTED] und [REDACTED].

a)

Soweit der Angeklagte eingeräumt hat, er habe nach Erreichen der Aachener Straße, die er zunächst auf der rechten Fahrspur befahren habe, von einer bereits überhöhten Geschwindigkeit aus nochmals beschleunigt, wird diese Einlassung bestätigt durch die Bekundungen der Zeugen [REDACTED], [REDACTED] und [REDACTED]. Die Zeugin [REDACTED] hat angegeben, der BMW sei „unglaublich schnell, deutlich schneller als alle andere Fahrzeuge“ gefahren. Dies hat auch der Zeuge [REDACTED] bestätigt, der erklärt hat, der BMW habe nach Einfahrt in die Aachener Straße „überverhältnismäßig schnell beschleunigt“. Der Zeuge [REDACTED] hat ebenfalls bekundet, er habe den BMW mit einer Geschwindigkeit von „deutlich schneller als 50 km/h“ heran nahen sehen. Er habe dabei den Eindruck einer starken Beschleunigung des Fahrzeuges gehabt, da sich die Motorhaube auf und ab bewegt habe.

b)

Die Feststellung, wonach der Angeklagte in schneller Abfolge zunächst einen Spurwechsel auf die linke und sodann wieder von der linken auf die rechte Spur der - zu diesem Zeitpunkt noch zweispurigen Aachener Straße - vorgenommen hat, beruhen auf den Angaben der Zeugin [REDACTED]. Diese hat erklärt, sie habe gesehen, wie der BMW auf der rechten Fahrspur „herangebraust“ sei und sodann „ruckartig“ auf die linke Spur gewechselt habe. Im „Slalomstil“ sei er dann wieder zurück auf die rechte Spur gefahren. Der Vorgang habe sie an ein im Straßenverkehr hin und wieder zu beobachtendes „Lückenhopsen“ erinnert. Dem BMW sei in geringem Abstand ein schwarzes Mini Cabrio gefolgt, welches ähnlich gefahren, jedoch „nicht ganz so schnell vom Fleck gekommen“ sei.

Die Aussage der Zeugin [REDACTED] hält die Kammer für glaubhaft. Die Zeugin hat das Geschehen anschaulich und nachvollziehbar geschildert. Ihre hierbei geschilderten bildhaften Assoziationen zum Fahrstil des Angeklagten, wie die Beschreibung als Slalomstil sowie „Lückenhopsen“, sprechen erkennbar für die Schilderung eines wahren Erlebens. Eine übermäßige Belastungstendenz hat die Zeugin bei ihrer Aussage nicht erkennen lassen. So hat sie beispielsweise angegeben, sie habe die Fahrweise des Angeklagten zwar für „idiotisch“, in diesem Moment jedoch - aufgrund einer ausreichenden Größe der für die Spurwechsel genutzten Lücken - nicht für gefährlich gehalten. Bei ihrer Bewertung der Aussage der Zeugin [REDACTED] als



zuverlässig hat die Kammer schließlich auch berücksichtigt, dass das von der Zeugin beschriebene Fahrverhalten des Angeklagten, nämlich das häufige Wechseln der Fahrspuren zum Zweck des Überholens langsamer voranfahrender Fahrzeuge, eben jenem entspricht, welches der Angeklagte – auch nach seiner eigenen Einlassung – bei mehreren Gelegenheiten im Verlauf der Strecke gezeigt hat.

c)

Die Feststellungen zum Passieren des die Aachener Straße auf Höhe des Aachener Weihers überquerenden Zeugen [REDACTED] durch den Angeklagten beruhen auf den glaubhaften Bekundungen der Zeugen [REDACTED] und [REDACTED].

Der Zeuge [REDACTED] hat angegeben, er habe die Aachener Straße, die an dieser Stelle in Richtung stadtauswärts dreispurig sei, vom Aachener Weiher kommend gemeinsam mit einem Freund überquert, wobei man jeweils ein Fahrrad bei sich gehabt habe. Er selbst sei voran gegangen. Zunächst habe man mit geschultertem Fahrrad die zwischen den Richtungsfahrbahnen der Aachener Straße verlaufenden Gleise und den dortigen Grünstreifen gekreuzt und nach Erreichen der Fahrbahn die Fahrräder bestiegen. Man habe die Straße nicht quer zum Verkehrsfluss kreuzen, sondern Spur für Spur im fließenden Verkehr durch ein stückweises Einfädeln nach rechts überqueren wollen. Hierbei habe er immer wieder über seine Schulter geblickt, um den Überquerungsvorgang an den Verkehrsfluss anpassen zu können. Nachdem er die linke Geradeausspur bereits fast vollständig überquert gehabt habe, sei er bei einem Blick über die Schulter auf einen weißen 1er-BMW der Firma DriveNow aufmerksam geworden, der sich stark beschleunigend auf der rechten der beiden Geradeauspuren, mithin auf der Spur, die er, der Zeuge, gerade habe überqueren wollen, genähert habe. Er habe versucht, zu dem Fahrer Blickkontakt aufzunehmen, da er davon ausgegangen sei, man werde sich derart arrangieren, dass dieser ihn entweder auf der zu diesem Zeitpunkt freien linken Geradeausspur überholen oder auf die - ebenfalls freie - Rechtsabbiegespur ausweichen würde. Dies sei jedoch nicht der Fall gewesen. Vielmehr habe sich das Fahrzeug immer weiter und mit hoher Geschwindigkeit genähert, ohne dass der Fahrer Anstalten gemacht habe, die Fahrspur zu wechseln oder abzubremesen. Da es zu der von ihm erwarteten Koordination mit dem Fahrer nicht gekommen sei und er dessen Fahrverhalten als rabiät, aggressiv und rücksichtslos empfunden habe, habe er in seinem Quervorgang

7.

inne gehalten. Der BMW sei daraufhin mit nach wie vor deutlich unangepasster Geschwindigkeit in einem Abstand von nur etwa 30 Zentimetern zu seinem rechten Arm auf der rechten Geradeauspur an ihm vorbei gefahren, wobei er den dabei entstandenen Windzug deutlich habe spüren können. Er sei schockiert und sprachlos zurück geblieben. Den Grund für das Verhalten des Fahrers habe er nicht verstanden. Da die Verkehrslage es zugelassen habe, ihn, den Zeugen [REDACTED], mit deutlich größerem Sicherheitsabstand zu passieren, sei er davon ausgegangen, der Fahrer habe ihm zeigen wollen, dass er, der Zeuge, mit der Überquerung der Straße an dieser Stelle etwas „Illegales“ tue und ihn deshalb „maßregeln“ bzw. „einschüchtern“ wollen.

Die Aussage des Zeugen [REDACTED] ist glaubhaft. Der Zeuge hat das Geschehen, schlüssig, detailreich sowie äußerst plastisch geschildert. Auch hat er bei seiner Schilderung in anschaulicher Weise objektive Begebenheiten mit innerem Erleben verknüpft. So hat der Zeuge das von ihm angesichts der Fahrweise des Angeklagten empfundene Entsetzen und völlige Unverständnis ebenso nachvollziehbar und eindrücklich geschildert wie seine - durchweg plausiblen - Vermutungen bezüglich der Motivation des Angeklagten.

Die Aussage des Zeugen [REDACTED] wird ferner bestätigt durch die Angaben der Zeugen [REDACTED] und [REDACTED], welche einen im Wesentlichen mit den Bekundungen des Zeugen [REDACTED] in Einklang stehenden Vorgang geschildert haben.

Der Zeuge [REDACTED] hat erklärt, er habe die Aachener Straße in Fahrtrichtung stadtauswärts befahren. Er habe noch vor der Einmündung der Schmalbeinstraße kurz am rechten Fahrbahnrand gehalten, um seinen Kollegen aussteigen zu lassen. Als er gerade dazu angesetzt habe, sich wieder in den fließenden Verkehr einzuordnen, habe er zwei junge Männer wahrgenommen, die die Straße auf Höhe des Aachener Weihers und von diesem kommend überquert hätten, wobei sie jeweils ein Fahrrad geschoben hätten. Sodann habe er von links ein lautes Motorengeräusch gehört. Ein BMW der Firma DriveNow sei auf der rechten Geradeauspur „sehr sehr schnell“ auf die Männer zugefahren, die sich zu diesem Zeitpunkt ebenfalls im Bereich des rechten Geradeausstreifens befunden hätten. Im entsprechenden Bereich der Aachener Straße habe zu diesem Zeitpunkt kein starker

Verkehr geherrscht. Der BMW sei sodann knapp vor Erreichen der Fahrradfahrer und ohne zu bremsen nach links ausgewichen und an diesen vorbeigefahren.

Der Zeuge [REDACTED] hat angegeben, er habe nach Passieren der Kreuzung Moltkestraße/Aachener Straße gesehen, wie 2-3 Personen, darunter ein Radfahrer, die Aachener Straße im Bereich des Aachener Weihers überquert hätten. Sodann habe er wahrgenommen, wie der zuvor von ihm bereits im Kurvenbereich wahrgenommene weiße BMW der Firma DriveNow sehr schnell auf die Personen zugefahren sei. Um nicht mit diesen zu kollidieren, sei das Fahrzeug einmal kurz nach links gezogen.

Daran, dass sich die Wahrnehmungen der zueinander in keinerlei Beziehung stehenden Zeugen [REDACTED] und [REDACTED] trotz der bestehenden Abweichungen gegenüber der Aussage des Zeugen [REDACTED] auf das von diesem geschilderte Geschehen beziehen, besteht vor dem Hintergrund der wesentlichen Übereinstimmungen in den Aussagen aller Zeugen, nämlich der Örtlichkeit, der Schilderung des weißen BMW der Firma DriveNow, der mit stark überhöhter Geschwindigkeit fuhr, sowie der Beteiligung jedenfalls eines Fahrrads, kein vernünftiger Zweifel. Die Tatsache, dass die Zeugen [REDACTED] und [REDACTED] in Abweichung von den Angaben des Zeugen [REDACTED] angegeben haben, der BMW sei links an den sich auf der Fahrbahn befindlichen Personen vorbei gefahren, ändert nichts an der Bewertung der Aussage des Zeugen [REDACTED] als glaubhaft. Vielmehr sind die entsprechenden Angaben der Zeugen [REDACTED] und [REDACTED] zum einen plausibel damit zu erklären, dass sie den Vorfall - im Gegensatz zu dem daran unmittelbar beteiligten Zeugen [REDACTED] - nach ihrer Schilderung aus einer Entfernung von unter Berücksichtigung der Örtlichkeiten jedenfalls rund 100 Metern wahrgenommen haben. Dass die Fähigkeit zur Wahrnehmung und/oder Erinnerung der beiden Zeugen hierdurch sowie durch ihre lediglich passive Beteiligung an dem Geschehen gegenüber derjenigen des Zeugen [REDACTED] deutlich geringer war, zeigt sich auch daran, dass der Zeuge [REDACTED] zur genauen Anzahl der die Straße überquerenden Personen keine Angaben machen konnte, während der Zeuge [REDACTED] erklärt hat, die beiden kreuzenden Personen hätten ihr Fahrrad jeweils geschoben, wofür nach der insoweit glaubhaften anderslautenden Aussage des Zeugen [REDACTED] keinerlei Anhaltspunkt besteht.

4.

Die Feststellungen zum Geschehen unmittelbar vor der Kollision zwischen dem BMW und dem Mini der Zeugin [REDACTED], insbesondere der vom Angeklagten vorgenommenen Spurwechsel, beruhen im Wesentlichen auf der Einlassung des Angeklagten. Dieser hat angegeben, er habe zunächst ein auf der mittleren Fahrspur vor ihm fahrendes Fahrzeug links überholt und sei dann - da er gesehen habe, dass die Ampel gelbes Licht zeige und er diese vor Beginn der Rotphase noch habe passieren wollen - von der ganz linken Spur über die mittlere auf die ganz rechte Geradeauspur, die gerade neu eingesetzt habe, gefahren. Die Einlassung des Angeklagten deckt sich mit den Schilderungen der Zeugen [REDACTED], [REDACTED] und [REDACTED], welche die Spurwechsel des Angeklagten unmittelbar vor der Unfallkreuzung ebenfalls den Feststellungen entsprechend geschildert haben.

Soweit der Angeklagte erklärt hat, er habe die rechte Geradeauspur unmittelbar nach ihrem Einsetzen und demnach über ihre volle Länge hinweg befahren, hält die Kammer seine Einlassung hingegen für im Sinne der Feststellungen widerlegt, wozu sogleich unter D. II. 7. ausgeführt werden wird.

5.

Die Feststellungen zum - nach der Kreuzung beabsichtigten sowie vor der Kreuzung gezeigten - Fahrverhalten der Zeugin [REDACTED] beruhen auf den entsprechenden Bekundungen der Zeugin, welche in Teilen durch die Angaben der Zeugen POK'in [REDACTED] und POK [REDACTED] sowie die Ausführungen des Sachverständigen [REDACTED] gestützt werden.

Die Angabe der Zeugin [REDACTED], sie habe in Vorbereitung des Wechsels auf die rechte Fahrspur den rechten Blinker gesetzt, wird durch die Erklärungen des Sachverständigen [REDACTED], wonach sich aus der bei der technischen Untersuchung des Minis - zu der sogleich noch näher ausgeführt werden wird - festgestellten warmen Verformung der Glühwendel des rechten Richtungsanzeigers ergebe, dass dieser bei der Kollision in Betrieb gewesen sei, bestätigt.

Auch soweit die Zeugin bekundet hat, sie habe - neben dem Setzen des Blinkers - sowohl in Innen- und Außenspiegel als auch doppelt über die Schulter geblickt, um



sich der gefahrlosen Möglichkeit eines Spurwechsels zu versichern, hält die Kammer ihre Aussage für glaubhaft. Dies folgt bereits daraus, dass es sich bei der Zeugin, die ihren Arbeitsweg nach eigenen Angaben seit vielen Jahren stets mit dem eigenen Auto zurück legt, um eine erfahrene Autofahrerin handelt, was ihre Angabe, das vorbeschriebene Verhalten stelle bei ihr im Rahmen der Vornahme eines Spurwechsels bzw. eines Abbiegevorgangs einen Automatismus dar, den sie entsprechend auch im vorliegenden Fall durchgeführt habe, plausibel und glaubhaft macht. Auch wenn nicht zu verkennen ist, dass zu Automatismen gewordene Handlungen regelmäßig nicht konkret erinnert werden, spricht doch für die Richtigkeit der Schilderung der Zeugin, dass sie eine Teilhandlung des von ihr beschriebenen Automatismus mit dem Setzen des Blinkers ausweislich der obigen Darlegungen erwiesenermaßen vorgenommen hat. Zudem spricht für das von der Zeugin geschilderte Verhalten auch, dass die von ihr nach ihren Angaben vor Einleitung des Spurwechsels vorgenommenen Handlungen gerade an einer - hier vorliegenden - vielbefahrenen, großen Kreuzung inmitten eines Stadtgebiets der Üblichkeit entsprechen.

Soweit die Zeugin [REDACTED] angegeben hat, sie habe den auf die Innere Kanalstraße führenden Rechtsabbiegestreifen verpasst und sich daher vor der Kreuzung auf die aus ihrer Sicht freie neu hinzugekommene rechte Geradeausspur einordnen wollen, um bei der nächsten Gelegenheit nach der Kreuzung rechts abzubiegen, wird ihre Aussage gestützt durch die Angaben der Zeugen POK'in [REDACTED] und POK [REDACTED]. Die Zeugin POK'in [REDACTED] hat angegeben, als Teil des den Unfall aufnehmenden polizeilichen Verkehrsunfallteams an der Unfallörtlichkeit eine kurze Schilderung des Unfallhergangs von den Zeuginnen [REDACTED] und [REDACTED] entgegen genommen zu haben. Dabei habe sie beide Zeuginnen so verstanden, dass die Zeugin [REDACTED] die Möglichkeit, nach rechts auf die Innere Kanalstraße abzubiegen, versäumt habe und daher im Bereich der Kreuzung auf die rechte Geradeausspur habe wechseln wollen, um zu einem späteren Zeitpunkt rechts abzubiegen. Zu keinem Zeitpunkt habe sie aus den Schilderungen der Zeuginnen den Eindruck gewonnen, dass die Zeugin [REDACTED] - wie seitens des Angeklagten vermutet - beabsichtigt habe, an der Kreuzung verbotswidrig in die Innere Kanalstraße abzubiegen. Auch der Zeuge POK [REDACTED] hat angegeben, er habe nach Erreichen der Unfallörtlichkeit kurz mit der Zeugin [REDACTED] gesprochen, wobei diese erklärt habe, eine Abbiegemöglichkeit verpasst und



7

vorgehabt zu haben, im weiteren Verlauf der Aachener Straße nach rechts abzubiegen. Dass die Zeuginnen [REDACTED] und [REDACTED] demnach bereits an der Unfallstelle mit den Angaben der Zeugin [REDACTED] in der Hauptverhandlung übereinstimmende Angaben zum Grund für den Spurwechsel gemacht haben, spricht dabei entscheidend für die Richtigkeit dieser Angaben. Die gegenteilige Annahme, wonach die Zeugin [REDACTED] eigentlich bereits an der Unfallkreuzung verbotswidrig nach rechts habe abbiegen wollen, würde nämlich voraus setzen, dass die Zeuginnen [REDACTED] und [REDACTED] sich unmittelbar nach dem Unfall gemeinsam entschlossen hätten, über den Grund des Wechsels auf die rechte Fahrspur die Unwahrheit zu sagen und sich zu diesem Zweck auf übereinstimmende falsche Angaben verständigt hätten. Dies erscheint indes vor dem Hintergrund, dass die Zeuginnen zu diesem Zeitpunkt unter dem Eindruck eines mit massiven Folgen einhergehenden Unfallgeschehens gestanden haben dürften, äußerst fernliegend.

6.

Die Feststellungen zur Kollision zwischen dem BMW des Angeklagten und dem BMW Mini der Zeugin [REDACTED] sowie dem weiteren hierdurch in Gang gesetzten Unfallgeschehen beruhen maßgeblich auf den Ausführungen des Sachverständigen [REDACTED], der im vorliegenden Verfahren mit der technischen Rekonstruktion des Unfallhergangs, der technischen Untersuchung der beteiligten Fahrzeuge sowie einer Vermeidbarkeitsbetrachtung beauftragt war.

a)

Dem Sachverständigen wurden nach seinen Angaben zur Erstellung seines Gutachtens seitens der Polizei mehrere DVDs mit Lichtbildern, Vermessungsdaten sowie einer - aus mehreren Hochmastbildern gefertigten - Monobildskizze der Unfallörtlichkeit zur Verfügung gestellt. Daneben hat der Sachverständige den Bereich der Unfallkreuzung zum Zwecke der Vermessung sowie der Sichtung von Spuren aufgesucht. Dabei wurden der Unfallort im Wege eines terrestrischen 3D-Messverfahrens vermessen sowie mittels Einsatzes einer Drohne Luftbilder des Kollisionsbereichs gefertigt.

Ferner hat der Sachverständige sowohl den von der Zeugin [REDACTED] gefahrenen BMW Mini als auch den vom Angeklagten geführten 1er-BMW am 15.07.2015 einer

technischen Untersuchung unterzogen, den Zustand der Fahrzeuge fotografisch dokumentiert sowie ihre Unfalldatenspeicher ausgelesen.

b)

aa)

Zur Untersuchung des BMW Mini hat der Sachverständige ausgeführt, dieser habe im Bereich der rechten Front erkennbare Beschädigungen am Stoßfänger und am Kotflügel aufgewiesen. Aus dem Bereich der rechten Felge und dem Kotflügel des Minis seien mittels sog. Spurfix-Folien anhaftende Spuren gesichert worden, welche in einem weiteren Schritt dem 1er-BMW hätten zugeordnet werden können. Nach der Demontage des rechten Rades habe sich eine massive Beschädigung der rechten Achsgeometrie sowie eine abgerissene Spurstange gezeigt, was den Rückschluss zulasse, dass das Fahrzeug kollisionsbedingt nicht mehr lenkfähig gewesen sei. Der Ausfall der Lenkung habe zu einer Fehlermeldung beim Lenkwinkelsensor geführt. Die dabei gespeicherte Fahrzeuggeschwindigkeit habe 24,3 km/h betragen. Weiterhin habe die Auswertung des Fehlerprotokolls einen Fehler im Gierratensensor und beim ABS erkannt. Die hierzu aufgezeichnete Geschwindigkeit liege bei 26,8 km/h. Eine Laboruntersuchung der Glühwendel des rechten Fahrtrichtungsanzeigers (vorne und seitlich) habe ergeben, dass diese warm verformt seien, woraus folge, dass die rechten Blinkleuchten zum Zeitpunkt der Kollision in Betrieb gewesen seien.

bb)

Zur technischen Untersuchung des BMW hat der Sachverständige ausgeführt, dieser habe eine rundherum beschädigte Karosserie mit rechtsseitig tiefen Kratzspuren und einer deformierten A-Säule aufgewiesen. Die Heckklappe sei abgerissen und stark verformt, die Heckstoßstange ebenfalls abgerissen gewesen. Die rechte Seitenwand sei bis zum Innenrad deformiert und eingedrückt gewesen. Die Windschutzscheibe sei gesplittert gewesen und habe eine große Bruchspinne gezeigt. Im Frontbereich sei die gesamte Fahrzeugpartie deformiert gewesen. Am Unterboden hätten sich massive Beschädigungen gezeigt. Im Fronbereich seien diverse Kühler verformt und eingedellt gewesen. Der vordere Stoßfänger sei vollständig zerstört und mehrfach eingerissen gewesen. An der linken Fahrzeugseite seien von hinten nach vorne verlaufende Spuren in Form von Gummiabrieb sowie nach hinten verlaufende Karosseriedeformationen festzustellen gewesen. Am rechten hinteren Reifen sowie

an der Felge habe sich ein bräunlicher Abrieb gezeigt. Weiterhin habe das rechte Hinterrad markante sichelförmige Spuren aufgewiesen.

Die Auslesung der digitalen Unfalldaten auf dem Zentralsteuergerät habe eine Fehlermeldung des Raddrehzahlsensors hinten links ergeben, zu der eine Geschwindigkeit von 98 km/h gespeichert sei. Darüber hinaus habe die - von der Firma BMW vorgenommene - Auswertung des Airbag-Steuerungsgeräts drei - jeweils zu einer Fehlermeldung im Datenspeicher führende - sog. Crashereignisse ausgewiesen. Dabei handele es sich - in schneller zeitlicher Abfolge - um zunächst eine Seitenauslösung rechts und sodann um zwei Frontauslösungen. Die Geschwindigkeit im ersten Crashereignis habe 99 km/h betragen.

c)

Sodann hat der Sachverständige erläutert, die vorgefundenen Schadensbilder an den Fahrzeugen ließen in Kombination mit den an der Unfallörtlichkeit festgestellten Spuren die folgenden Schlussfolgerungen auf den Unfallhergang zu:

Aus der Spurenzeichnung an den beiden Fahrzeugen sowie der Zuordnung der Spuren mittels Spurfix-Folie folge, dass der BMW mit seiner linken Vorderseite den rechten Vorderbau des Mini massiv tangiert habe, was zu der festgestellten Beschädigung der Lenkung des Minis geführt habe.

Ausweislich der an den Fahrzeugen festzustellenden Spuren habe die Kollision in einem sehr spitzen Winkel stattgefunden. In Folge dessen habe sich der BMW durch den sog. „Rampeneffekt“ am Kotflügel des Mini entlang nach rechts aufgerichtet. Sodann sei der BMW in einem sog. „Korkenziehereffekt“, der - wie eine Reihe von Versuchen gezeigt hätten - erst ab einer Geschwindigkeit von rund 100 km/h zu beobachten sei, in die Luft katapultiert worden und in eine rechtsseitig rotierende Flugbewegung um die eigene Achse geraten.

Hierbei sei es zu einem kurzen Kontakt zwischen dem rechten Hinterrad des BMW und dem rechten Bordstein gekommen. Dies folge daraus, dass sich im Kreuzungsbereich - aus Fahrtrichtung des Angeklagten gesehen - unmittelbar vor der Haltelinie eine ca. 40cm lange Kontaktspur mit bräunlicher Anhaftung befunden habe,

welche, da der am Bordstein festgestellte bräunliche Abrieb auch am - zudem Beschädigungen aufweisenden - rechten hinteren Reifen sowie der Felge des BMW festzustellen gewesen sei, zweifelsfrei einem Anstoß des BMW an der entsprechenden Stelle zuzuordnen sei.

Dass der BMW nach der Streifkollision mit dem Mini den Bodenkontakt verloren habe und es zum Anstoß am Bordstein gekommen sei, während sich das Fahrzeug schon in der Flugphase befunden habe, ergebe sich zum einen daraus, dass es sich bei der Bordsteinkontaktspur um eine äußerst kurze Spur handle. Bei einem Kontakt zwischen einem auf dem Boden fahrenden Fahrzeug mit dem Bordstein ergäbe sich demgegenüber eine deutlich längere Spur. Hinzu komme, dass das rechte Hinterrad des BMW sichelförmige Beschädigungen aufweise, welche typischerweise entstünden, wenn ein frei rotierendes Rad mit einem festen Gegenstand kollidiere. Diese sichelförmigen Beschädigungen am Rad verliefen zudem von unten nach oben, was sich zwanglos mit einem Anstoß während einer rechtsseitig rotierenden Bewegung des Fahrzeuges erkläre.

Dass der Anstoß zwischen dem Mini und dem BMW - aus Blickrichtung des Angeklagten - etwa 5 bis 10 Meter vor der Haltelinie stattgefunden habe, ergebe sich aus der Position der Kontaktspur am Bordstein. Da der BMW nach der Kollision mit dem Mini in einer schräg nach vorne rechts verlaufenden Flugphase vom Kollisionsort weg geschleudert worden sei und hierbei unmittelbar vor der Haltelinie eine Kontaktspur am Bordstein hinterlassen habe, müsse sich die Kollision zwangsläufig einige Meter vor der Haltelinie ereignet haben. Aufgrund des Verlaufs der Flugbahn sei von einem Kollisionsort etwa 5 bis 10 Meter vor der Kontaktspur am Bordstein auszugehen. Dass es, wie seitens des Angeklagten behauptet, zunächst zum Anstoß „seines“ - auf dem Boden fahrenden, nach rechts ausweichenden - BMW am Bordstein und erst dann zur Kollision zwischen diesem und dem Mini gekommen sei, sei physikalisch und spurenkundlich ausgeschlossen. Zum einen wäre dann nämlich - wie dargelegt - eine längere, mindestens rund 1,5 bis 2 Meter lange, und horizontal verlaufende Kontaktspur am Bordstein entstanden. Zum anderen hätten in diesem Fall auch im Bereich der vorderen Felge massive Kontakts Spuren vorgelegen, da beim Anstoß eines in einer Ausweichbewegung nach



rechts fahrenden Fahrzeuges am rechten Bordstein ein Kontakt nur mit dem Hinterrad denklogisch ausscheide.

Sodann sei das Fahrzeug in einer Flugbewegung etwa 20 Meter schräg nach rechts in den Bereich der Inneren Kanalstraße befördert worden, wo es - nach einer Drehung um 90 Grad - mit der Beifahrerseite auf dem Asphalt aufgeschlagen sei. Der Ort des Aufpralls ergebe sich aus der an der entsprechenden Stelle festgestellten länglichen Kratzspur auf dem Asphalt. Dass diese Spur beim Aufschlag der rechten Fahrzeugseite des BMW auf dem Asphalt entstanden sei, folge dabei ohne Weiteres zum einen daraus, dass die Kratzspur Abriebe eines glänzenden metallenen Gegenstands aufweise und zum anderen daraus, dass sich korrespondierend damit an den rechtsseitigen konvexen Stellen des Fahrzeuges raue Zerkratzungen fänden, welche typischerweise entstünden, wenn ein Fahrzeug über Asphalt gezogen würde. Dass das Fahrzeug nach der Kollision mit dem Mini durch die Luft geschleudert worden sei und erst rund 20 Meter entfernt wieder Bodenkontakt gehabt habe, ergebe sich aus der Abwesenheit jeglicher - im Falle eines auf dem Boden fahrenden bzw. schleudernden Fahrzeuges zwangsläufig entstehender - Spurenzeichnung im Bereich zwischen der Anstoßspur am Bordstein und der beschriebenen Kratzspur im Bereich der Inneren Kanalstraße.

Durch den energetischen Aufprall auf dem Asphalt sei das Fahrzeug erneut abgehoben und - in Vollendung der rechtsrotierenden Drehung - weiter in Richtung der Mittelinsel zwischen den Richtungsfahrbahnen der Inneren Kanalstraße geschleudert. Hier sei es zu einem Zusammenstoß zwischen dem sich dort befindlichen Ampelmast und dem rechten Heck des Fahrzeuges, welches sich zu diesem Zeitpunkt nahezu einmal vollständig rechtsrotierend um die eigene Achse gedreht gehabt habe, gekommen. Der entsprechende Verlauf ergebe sich aus den Beschädigungen der Lichtzeichenanlage, welche mit der massiven Verformung des Heckbereichs des BMW sowie dem Abreißen der Heckklappe korrespondierten. Dass der BMW sich bei der Kollision mit der Lichtzeichenanlage gerade noch in einer - fast vollendeten - rechtsrotierenden Drehung befunden habe, zeige sich daran, dass sich der Kollision mit dem Ampelmast zuzuordnende Schäden auch im rechten Bereich des Unterbodens befänden, woraus sich ergäbe, dass der BMW sich bei dem Zusammenprall noch in seitlicher Schräglage befunden habe.



Im weiteren Verlauf sei der BMW über die Mittelinsel sowie die in Richtung Universitätsstraße führenden Geradeauspuren der Inneren Kanalstraße hinweg weitere rund 16 Meter in Richtung der sich zwischen den Geradeauspuren und dem Rechtsabbiegestreifen der Inneren Kanalstraße befindlichen Verkehrsinsel geschleudert, wobei - wie eine tiefe Kratzspur im Asphalt, das Auffinden des abgerissenen Stoßfängers sowie eines im Bereich der Hinterachse aus dem Fahrzeug gerissenen Bolzens nebst Unterlegscheibe an der entsprechenden Stelle zeigten - die Hinterachse des Fahrzeuges unmittelbar vor der Verkehrsinsel auf dem Boden aufgesetzt habe und das Fahrzeug sodann auf diese geschleudert worden sei.

Auf der Verkehrsinsel sei der BMW mit seiner rechten Fahrzeugfront mit einem weiteren Ampelmast kollidiert und habe dabei den an diesen angelehnten Geschädigten [REDACTED] erfasst. Das entsprechende Geschehen ergebe sich insbesondere aus den - auch in der Hauptverhandlung in Augenschein genommenen - Videoaufzeichnungen der - einen Teilausschnitt der Unfallörtlichkeit erfassenden - Überwachungskamera im Innenbereich des „Corpus Sireo“ – Gebäudes.

Hiernach sei der BMW über den Rechtsabbiegestreifen hinweg auf die andere Straßenseite geschleudert worden, wobei er sich - ausweislich der mittels polizeilicher Lichtbilder dokumentierten Endposition des Fahrzeuges - um weitere 120 Grad gedreht habe und schließlich rund 75 Meter vom Ausgangspunkt der Kollision mit dem Mini auf dem nordwestlichen Bürgersteig der Ecke Innere Kanalstraße/Aachener Straße zum Stehen gekommen sei.

d)

Zu den unmittelbar vor der Kollision mit dem Mini seitens des BMW erreichten Geschwindigkeiten hat der Sachverständige wie folgt ausgeführt:

Zur Ermittlung der Geschwindigkeiten habe er sich zunächst der konventionellen Rückwärtsrechnung bedient. Als Ausgangspunkt hierfür habe er den Teilabschnitt des Unfallgeschehens zwischen dem Aufprall des BMW an dem zweiten Ampelmast und dessen Endlage genommen. Die Geschwindigkeit des Fahrzeuges im entsprechenden Bereich habe er vorrangig unter Heranziehung der vorhandenen

7

Videoaufzeichnungen der Firma „Corpus Sireo“ ermittelt. Hierzu habe er zunächst unter Einbeziehung der 3D-Messdaten die Abstände zwischen den Positionen des Fahrzeuges und der Überwachungskamera im Gebäude nachgemessen. Sodann habe er den Schleudervorgang und die dabei erreichte Geschwindigkeit mittels einer Weg- und Zeitbetrachtung rekonstruiert. Danach habe die Geschwindigkeit des BMW bei der Kollision mit dem Verstorbenen rund 59 km/h betragen. Unter Zugrundelegung eines - in der Literatur bei vergleichbaren Zusammenstößen angesetzten - Geschwindigkeitsabbaus von 10-15 km/h durch die vorangegangene Kollision des Unterbodens des BMW mit dem zweiten Ampelmast habe die Geschwindigkeit bei dieser Kollision bei 69 - 84 km/h gelegen. Für den unmittelbar zuvor erfolgten heftigen Aufschlag der Hinterachse auf dem Asphalt seien weitere 3 - 5 km/h sowie für den Zusammenprall mit dem ersten Ampelmast, der an einem formstabilen Teil der Karosserie erfolgt sei, 15 - 22 km/h als Geschwindigkeitsabbau anzusetzen. Für den Bereich unmittelbar vor der Kollision mit dem ersten Ampelmast sei demnach von einer Geschwindigkeit von 84 - 106 km/h auszugehen. Zuletzt seien für den Rutschvorgang über den Asphalt mit der rechten Fahrzeugseite sowie die - zu einem lediglich geringen Geschwindigkeitsabbau führende - streifende Kollision mit dem Mini eine Verzögerung von weiteren 22 - 25 km/h anzusetzen. Nach alledem habe sich bei Anwendung der klassischen Rückberechnung eine Annäherungsgeschwindigkeit des BMW von 106 - 131 km/h ergeben.

Sodann habe er eine weitere Rückwärtsrechnung anhand der Daten aus dem Airbag-Steuerungsgerät, wonach die Geschwindigkeit bei dem ersten gespeicherten Crash-Ereignis 99 km/h betragen habe, vorgenommen. Unter Berücksichtigung dessen, dass das Steuerungsgerät insgesamt drei Crash-Ereignisse ausweise und es im Verlauf des Unfallgeschehens zu drei massiven Anstößen gekommen sei, nämlich dem Aufprall des Fahrzeuges auf der Beifahrerseite nach seiner Rotation um 90 Grad sowie den beiden Kollisionen mit den Ampelmasten, sei der erste Crash-Eintrag zweifelsohne auch dem ersten Anstoß, nämlich dem Aufprall des Fahrzeuges auf der rechten Fahrzeugseite, zuzuordnen. Hierzu füge sich schlüssig, dass das erste Crash-Ereignis - als einziges - zu einer Auslösung der (rechten) Seitenairbags geführt habe. Hinzu komme, dass es sich weder bei der lediglich streifenden Kollision zwischen dem BMW und dem Mini - die zudem an der linken Seite des BMW stattgefunden habe - noch bei dem kurzen Anstoß des rechten Hinterrades am

Bordstein um solch gravierende Anstöße gehandelt habe, dass ihre Erfassung als Crash-Ereignis bzw. eine damit zusammenhängende Auslösung der Airbags zu erwarten gewesen wäre. Soweit er in seinem vorbereitenden Gutachten vom 09.10.2015 ausgeführt habe, das erste Crash-Ereignis und mithin auch die hierzu gespeicherte Geschwindigkeit von 99 km/h sei dem Zusammenstoß zwischen dem BMW und dem ersten Ampelmast zuzuordnen, handele es sich dabei, so der Sachverständige weiter, um ein schlichtes Versehen. Gehe man danach davon aus, dass die Geschwindigkeit des BMW beim Aufprall auf dem Asphalt 99 km/h betragen habe, ergebe sich bei Zugrundelegung eines durch die rund 20 Meter lange Flugphase sowie die Kollision mit dem Mini entstehenden Geschwindigkeitsabbaus von - äußerst maßvoll angesetzt - 10 km/h eine Annäherungsgeschwindigkeit des BMW von mindestens 109 km/h.

Daraus, dass im Zentralsteuergerät zu der Fehlermeldung des Raddrehzahlsensors hinten links, die zweifelsohne der - zeitlich vor dem Aufprall des BMW auf dem Asphalt liegenden - Kollision zwischen dem BMW und dem Mini zuzuordnen sei, eine Geschwindigkeit von lediglich 98 km/h erfasst sei, folge nichts anderes. Insbesondere stelle diese Geschwindigkeitsangabe lediglich einen scheinbaren Widerspruch zu den Werten aus dem Airbag-Steuerungsgerät dar. So handele es sich bei den in den Raddrehzahlsensoren gespeicherten Geschwindigkeiten - wie zahlreiche Versuche gezeigt hätten - nämlich um solche, die in aller Regelmäßigkeit unterhalb der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit lägen. Dies sei dadurch bedingt, dass es üblicherweise zu einer Verzögerung zwischen dem Ereignis, das die Fehlermeldung des Sensors auslöse, sowie der tatsächlichen Erfassung derselben käme. Hingegen handele es sich bei den Daten aus dem Airbag-Steuerungsgerät - da mittels GPS ermittelt - um hochpräzise Geschwindigkeitsangaben.

e)

Zur von dem Mini der Zeugin [REDACTED] im Zeitpunkt der Kollision gefahrenen Geschwindigkeit hat der Sachverständige ausgeführt, die Auslesung des Unfalldatenspeichers aus dem Zentralsteuergerät des Minis habe zwei Fehlermeldungen ergeben, die zum einen den Gierratensensor und zum anderen den Lenkwinkelsensor betreffen. Zu der ersten Fehlermeldung sei eine Geschwindigkeit von 26,8 km/h und zu der zweiten Fehlermeldung von 24,3 km/h

7

erfasst. Angesichts dessen, dass die Laufleistung des Fahrzeuges bei beiden Fehlermeldungen 141.024 Kilometer betragen habe, was der Laufleistung des Fahrzeuges zum Zeitpunkt der technischen Untersuchung entsprochen habe, bestehe kein Zweifel, dass die Fehlerereignisse dem Unfallgeschehen, namentlich der Kollision des Mini mit dem BMW, zuzuordnen seien. Dass demnach dasselbe Ereignis mit zwei unterschiedlichen Geschwindigkeiten gespeichert sei, sei wiederum plausibel darauf zurückzuführen, dass - wozu oben bereits ausgeführt wurde - der Zeitpunkt der Speicherung des Fehlers nicht unbedingt mit dem Zeitpunkt des zu der Fehlermeldung führenden Ereignisses identisch sein müsse. Daraus folge konsequenterweise auch, dass die tatsächliche Geschwindigkeit etwas oberhalb der zum Kollisionsereignis erfassten Geschwindigkeiten von 24,3 km/h bzw. 26,8 km/h gelegen haben könne, wobei jedoch nicht von einer höheren Geschwindigkeit als 30 km/h auszugehen sei.

f)

An der Zuverlässigkeit der Ausführungen und Schlussfolgerungen des Sachverständigen hat die Kammer keinen Zweifel. Dieser hat seine Vorgehensweise und Methodik nachvollziehbar erläutert und anhand zahlreicher Lichtbilder und Abbildungen im Rahmen der von ihm gezeigten Präsentation anschaulich gemacht. Seine Schlussfolgerungen sind schlüssig, plausibel, nachvollziehbar und überzeugend. Auch fügen sich seine Ergebnisse zwanglos zu den Bekundungen der Tatzeugen sowie zur Einlassung des Angeklagten, soweit dieser gefolgt werden konnte. So deckt sich der Befund des Sachverständigen, wonach der BMW nach der Kollision mit dem Mini die Bodenhaftung verloren und sich in der Luft einmal vollständig überschlagen habe, mit den entsprechenden Schilderungen des Angeklagten sowie der Zeugen [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED] und [REDACTED]. Die Schlussfolgerung des Sachverständigen, wonach sich der Angeklagte mit einer Geschwindigkeit von jedenfalls 109 km/h der Kreuzung genähert habe, entspricht den Wahrnehmungen der Zeugen [REDACTED] („aus dem Augenwinkel sah es sehr schnell aus“), [REDACTED] („geschätzt 90 km/h“), [REDACTED] („vom Gefühl her sehr sehr schnell“) und [REDACTED] („ungefähr 100 km/h“), welche übereinstimmend ihren Eindruck einer deutlich überhöhten Geschwindigkeit des BMW geschildert haben. Gleiches gilt für die Ausführungen des Sachverständigen zur vom Mini zum Unfallzeitpunkt gefahrenen Geschwindigkeit von maximal 30 km/h, welche mit den Schilderungen



7  
der Zeugen [REDACTED] („recht langsam“, „wollte anhalten“), [REDACTED] („vom Gefühl her nicht mehr als 40 km/h“), [REDACTED] („der Mini war nicht schnell“) und [REDACTED] („20 – 30 km/h würde ich schätzen“) kompatibel sind. Schließlich spricht für die Zuverlässigkeit der sachverständigen Befunde auch, dass dieser bei Vornahme der - im Einzelnen dargelegten - konventionellen Geschwindigkeitsrückrechnung bezüglich der Annäherungsgeschwindigkeit des BMW einen Geschwindigkeitskorridor (106 – 131 km/h) errechnet hat, der mit der unter Berücksichtigung der Werte aus dem Airbag-Steuerungsgerät anzusetzenden Geschwindigkeit (mindestens 109 km/h) übereinstimmt.

Daraus, dass sowohl der Angeklagte als auch die Zeugen [REDACTED] und [REDACTED] angegeben haben, die Kollision zwischen dem BMW und dem Mini habe nach dem Überfahren der Haltelinie durch beide Fahrzeuge und mithin auf der Kreuzung stattgefunden, ergeben sich - bereits unter Berücksichtigung der dargelegten eindeutigen Spurenlage - keine Zweifel an den Ausführungen des Sachverständigen. Hinzu kommt, dass die entsprechende Einlassung des Angeklagten, welche durch die Bekundungen der mit ihm befreundeten Zeugen [REDACTED] und [REDACTED] in der Hauptverhandlung bestätigt wurde, offenbar dem Bestreben des Angeklagten, seine Einlassung, wonach die Zeugin [REDACTED] im Kreuzungsbereich einen abrupten Spurwechsel vorgenommen habe, um an der Kreuzung - verbotswidrig - in die Innere Kanalstraße abzubiegen, zu plausibilisieren, geschuldet sein dürfte. In diesem Zusammenhang hat die Kammer auch bedacht, dass der Zeuge [REDACTED] - wie er auf Vorhalt bestätigt hat - noch bei seiner polizeilichen Vernehmung am 21.07.2015 angegeben hatte, die Kollision habe vor der Haltelinie stattgefunden, ohne dass er seine anderslautende Schilderung in der Hauptverhandlung plausibel hätte erklären können. Hinsichtlich der Aussagen der den Unfall beobachtenden Zeugen [REDACTED] und [REDACTED] ist darüber hinaus zu berücksichtigen, dass eine exakte örtliche Einordnung des Unfallgeschehens bereits vor dem Hintergrund, dass es sich dabei um ein hochdynamisches, sich örtlich fortentwickelndes Geschehen handelte, äußerst schwierig ist. Dies zeigt sich im Übrigen auch daran, dass die Zeugen [REDACTED] und [REDACTED], die das Geschehen ebenfalls beobachtet haben, bekundet haben, die Kollision habe vor der Haltelinie stattgefunden.



7.

Die Feststellung, wonach der Angeklagte sich zum Zeitpunkt der Einleitung des Spurwechsels durch die Zeugin [REDACTED] noch auf der rechten bzw. der mittleren Geradeausspur befand und deshalb von der Zeugin nicht wahrgenommen werden konnte, beruht im Wesentlichen auf den Angaben der Zeugin [REDACTED]. Diese hat bekundet, sie habe vor dem Wechsel des Fahrstreifens sowohl zweifach über ihre Schulter als auch in den Innen- und Außenspiegel geblickt. Hierbei sei die rechte Geradeausspur jeweils komplett frei gewesen. Den BMW des Angeklagten habe sie erst im Zeitpunkt der Kollision wahrgenommen.

Diese Schilderung der Zeugin [REDACTED] wird durch die folgende Erwägung gestützt: Der unmittelbar vor der Kreuzung hinzu gekommene rechte Geradeausstreifen ist nach den Angaben des Sachverständigen [REDACTED] rund 40 Meter lang, wobei die Kollision zwischen den beiden Fahrzeugen - so der Sachverständige weiter - ausweislich der Kontaktspur am Bordstein etwa 30 - 35 Meter nach seinem Einsetzen stattgefunden habe. Bei Zugrundelegung der seitens des BMW bei der Annäherung an die Kreuzung - nach den obigen Darlegungen - mindestens gefahrenen Geschwindigkeit von 109 km/h, mithin 30,28 m/s, hat dieser die Strecke bis zum Kollisionsort in maximal 1,16 Sekunden zurückgelegt und sich dementsprechend jedenfalls rund 1,2 Sekunden vor der Kollision noch nicht auf der rechten Geradeausspur befunden. Vor diesem Hintergrund erscheint die Bekundung der Zeugin [REDACTED], bei dem nach Vornahme eines doppelten Schulterblicks von ihr eingeleiteten Spurwechsel sei die rechte Spur frei gewesen, ohne Weiteres plausibel.

Dies gilt umso mehr, als dass der Angeklagte nach den getroffenen Feststellungen, die sich nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme zur vollen Überzeugung der Kammer ergeben haben, nicht unmittelbar zu Beginn des rechten Geradeausstreifens in diesen eingefahren ist. Die entsprechende Feststellung folgt zum einen aus der Aussage des Zeugen [REDACTED], der angegeben hat, der BMW habe ihn nur wenige Fahrzeuglängen vor dem sich rund 30 Meter vor der Kreuzung befindlichen Wartehäuschen der Haltestelle „Universitätsstraße“ links überholt und sei sodann - nach Vornahme eines Spurwechsels von ganz links nach ganz rechts - erst etwa 3-4 Fahrzeuglängen vor der Lichtzeichenanlage auf der rechten Geradeausspur angekommen. Die Bekundung des Zeugen ist glaubhaft, da sie sich

zwanglos zur - von den Zeugen [REDACTED] und [REDACTED] bestätigten - Einlassung des Angeklagten, wonach er den Spurwechsel vorgenommen habe, um die bereits gelbes Licht zeigende Lichtzeichenanlage noch passieren zu können, fügt. Da der Angeklagte danach nämlich zum Erreichen der ganz rechten die mittlere Spur zunächst überfahren musste und nicht etwa bereits auf dieser gefahren ist, ist es annähernd ausgeschlossen, dass er die rechte Spur bereits unmittelbar nach ihrem Beginn erreicht hat. Dies gilt umso mehr, als dass der entsprechende Spurwechsel auch nach der Einlassung des Angeklagten nicht geplant war, sondern vielmehr dem spontan und erst angesichts des Umspringens der Ampel auf gelbes Licht gefassten Entschluss des Angeklagten entsprang, vor ihm auf der linken und mittleren Spur langsamer fahrende Fahrzeuge zu überholen, um die Kreuzung noch vor Beginn der unmittelbar bevor stehenden Rotphase überfahren zu können. Danach steht zur Überzeugung der Kammer fest, dass der Angeklagte - da er die rechte Spur vor der Kollision nicht vollständig, sondern lediglich über die Länge weniger Fahrzeuge hinweg befahren hat - noch deutlich kürzer als 1,16 Sekunden vor der Kollision in den rechten Fahrstreifen eingefahren ist, so dass von einem 1,16 Sekunden sogar noch unterschreitenden Zeitfenster, in welchem die Zeugin [REDACTED] den Angeklagten bei ihren Schulterblicken hätte wahrnehmen können, auszugehen ist. Zur Verdeutlichung sei lediglich beispielhaft angeführt, dass das entsprechende Zeitfenster bei der Annahme, der Angeklagte habe die rechte Geradeausspur vor der Kollision über eine Länge von 15 Metern hinweg befahren, lediglich rund 0,5 Sekunden betragen hätte, was eine Wahrnehmbarkeit des BMW durch die Zeugin [REDACTED] vor Einleitung des Spurwechsels nahezu ausschliesse.

Die vorgenannten Erwägungen stehen schließlich auch mit den Ausführungen des Sachverständigen Lehmkuhl in dessen vorbereitendem schriftlichen Gutachten vom 09.10.2015 in Einklang. Darin ist der Sachverständige bei Durchführung der oben dargelegten Berechnungen bereits unter Zugrundelegung einer Annäherungsgeschwindigkeit von 100 km/h sowie der Annahme, der Angeklagte habe den vollständigen rechten Fahrstreifen befahren, zu dem Ergebnis gelangt, dass die Kollision für die Zeugin [REDACTED] mangels ausreichender Reaktionszeit nicht vermeidbar war.

## III.

Die Feststellungen zum Verlauf der Aachener Straße sowie den örtlichen Gegebenheiten und der Spurenlage an der Unfallstelle beruhen auf den übereinstimmenden Schilderungen der mit der Aufnahme des Tatorts betrauten Zeugen PK'in [REDACTED], POK'in [REDACTED] und POK [REDACTED] sowie auf den Angaben des Sachverständigen Lehmkuhl und den in der Hauptverhandlung nach näherer Maßgabe des Sitzungsprotokolls in Augenschein genommenen Skizzen und Lichtbildern.

Dass zum Tatzeitpunkt auf der Aachener Straße moderater Verkehr herrschte, jedoch angesichts des guten Wetters zahlreiche Fußgänger und Radfahrer unterwegs waren, ergibt sich aus den übereinstimmenden Angaben der Zeugen [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED] und [REDACTED].

## IV.

Die Feststellungen zu Position und Verhalten des Zeugen [REDACTED] zum Unfallzeitpunkt ergeben sich aus den glaubhaften Bekundungen des Zeugen. Diese werden belegt durch die in der Hauptverhandlung in Augenschein genommenen Videoaufzeichnungen der Überwachungskamera aus dem „Corpus Sireo“ - Gebäude. Die Aufnahmen zeigen eindrücklich, dass sich der Zeuge [REDACTED] - nachdem er zuvor unmittelbar neben dem Geschädigten Di Franco gestanden hatte - durch einen buchstäblich in letzter Sekunde vor der Kollision zwischen dem BMW und dem Geschädigten erfolgten Sprung nach hinten aus dem Kollisionsbereich entfernt hat.

## V.

Die Feststellungen zum Geschehen unmittelbar nach der Tat beruhen auf der Einlassung des Angeklagten sowie den Angaben der Zeugen [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED] sowie PK'in [REDACTED].

Die Feststellungen zu den an den Fahrzeugen der Zeugen [REDACTED] und [REDACTED] entstandenen Schäden beruhen auf den entsprechenden Bekundungen der Zeugen. Die Feststellungen zum an der Lichtzeichenanlage entstandenen Schaden beruhen auf einer entsprechenden Schadensaufstellung des Bauverwaltungs-

amts der Stadt Köln, welche durch Verlesung in die Hauptverhandlung eingeführt wurde.

Zur Befragung des Angeklagten im Krankenhaus und Sicherstellung seines Führerscheins hat der Zeuge POK [REDACTED] den Feststellungen entsprechende glaubhafte Angaben gemacht.

#### VI.

Die Feststellung zur Schuldfähigkeit des Angeklagten beruht auf den in der Hauptverhandlung verlesenen negativen Alkohol- und Betäubungsmittelbefunden der Rechtsmedizin Köln vom 13.07. und 15.07.2015, die eine alkohol- oder betäubungsmittelbedingte Beeinträchtigung des Angeklagten zur Tatzeit ausschließen. Darüber hinausgehende Anhaltspunkte für das Vorliegen eines der in § 20 StGB genannten Eingangsmerkmale bestanden nicht.

#### VII.

Die Feststellungen zu den Verletzungen des [REDACTED] sowie der Todesursache beruhen auf den Ausführungen des rechtsmedizinischen Sachverständigen Dr. Schiwy-Bochat, der den Verstorbenen am 15.07.2015 obduziert und im Einzelnen zu den in den Feststellungen dargelegten Verletzungsbild bekundet hat.

Der Sachverständige hat ausgeführt, dass die im Rahmen der Obduktion festgestellten Verletzungen plausibel mit der beim Anfahren mit einem PKW gegebenen heftigen Gewalteinwirkung zu erklären seien. Vorliegend sei in erster Linie die linke Körperseite, insbesondere die linke Kopfhälfte, betroffen gewesen. Die Verletzungen, insbesondere die massive Zertrümmerung des Schädels sowie der linksseitige Oberarmbruch, bei dem der Knochen nach innen durchgebogen worden sei, ließen dabei auf eine hohe Anstoßgeschwindigkeit schließen. Entsprechende Verletzungen seien üblicherweise bei der Obduktion von Opfern von Autobahnunfällen, nicht jedoch bei klassischen PKW-Fußgänger-Unfällen im innerstädtischen Verkehr, zu beobachten.

Todesursächlich sei ein zentrales Regulationsversagen aufgrund des schweren Schädel-Hirn-Traumas gewesen. Dieses sei Folge des Unfalls gewesen. Eine Überlebenschance habe angesichts der massiven Kopfverletzungen praktisch nicht bestanden. Aufgrund der hohen Kollisionsgeschwindigkeit sei nicht davon auszugehen, dass das Tragen eines Helms durch den Verstorbenen zu einem grundlegend anderen Verletzungsbild geführt hätte. Andere Todesursachen seien nicht ersichtlich. Der Verstorbene sei organsund gewesen. Es bestehe kein Zweifel, dass er an den Unfallfolgen verstorben sei.

Vor der Hirntoddiagnostik seien zudem Blutproben untersucht worden; die durchgeführten toxikologischen Untersuchungen hätten keinerlei Hinweise auf die Einnahme von Betäubungsmitteln ergeben. Die Blutalkoholkonzentration habe nicht bestimmt werden können, da hierfür zu wenig Material vorhanden gewesen sei.

#### VIII.

Die Feststellungen zur Person des Verstorbenen [REDACTED] sowie den Folgen seines Todes für die Nebenkläger beruhen auf den glaubhaften Angaben der Nebenklägerin [REDACTED].

#### IX.

Die Feststellungen zu den Folgen des Unfallgeschehens für den Angeklagten beruhen auf seinen glaubhaften Angaben. Diese werden gestützt durch das in der Hauptverhandlung überreichte und verlesene Attest des Allgemeinarztes Dr. [REDACTED] vom 26.02.2016 sowie die ebenfalls durch Verlesung in die Hauptverhandlung eingeführte ärztliche Überweisung des Angeklagten an die Psychotherapie vom 14.07.2015.

#### E.

#### Rechtliche Würdigung

Der Angeklagte hat sich nach den getroffenen Feststellungen wegen fahrlässiger Tötung in Tateinheit mit vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs gemäß §§ 222, 315c Abs. 1 Nr. 2 b), Abs. 3 Nr. 1 StGB strafbar gemacht.



I.

Der Angeklagte ist der fahrlässigen Tötung gemäß § 222 StGB schuldig.

Fahrlässig handelt ein Täter, der eine objektive Pflichtverletzung begeht, sofern er diese nach seinen subjektiven Kenntnissen und Fähigkeiten vermeiden konnte und wenn gerade die Pflichtverletzung objektiv und subjektiv vorhersehbar den Erfolg herbeigeführt hat. Die Einzelheiten des durch das pflichtwidrige Verhalten in Lauf gesetzten Kausalverlaufs brauchen nicht vorhersehbar zu sein (vgl. BGH, Urt. v. 20.11.2008 - 4 StR 328/08 -, *zitiert nach juris*).

Der Angeklagte hat seine Pflichten als Kraftfahrer in zweifacher Hinsicht verletzt.

Zum einen hat er die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um mehr als das Doppelte überschritten.

Zum anderen hat er gegen § 5 Abs. 3 Nr. 1 StVO verstoßen, indem er die Zeugin Kuzucu bei unklarer Verkehrslage überholt hat.

Unklar ist die Verkehrslage dann, wenn der Überholende nach den gegebenen Umständen nicht mit einem ungefährlichen Überholvorgang rechnen darf, wenn also die Verkehrslage unübersichtlich bzw. ihre Entwicklung nach objektiven Umständen nicht zu beurteilen ist (Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, 24. Aufl. 2016, § 5 StVO, Rdnr. 26). Auch ist die Verkehrslage dann unklar, wenn sich nicht sicher beurteilen lässt, was Vorfahrende sogleich tun werden (vgl. KG Berlin, Urt. v. 07.10.2002 - 12 U 41/01 -, *zitiert nach juris*).

Eine solche Lage war aus Sicht des Angeklagten gegeben, als dieser zum Überholen des von der Zeugin [REDACTED] gefahrenen Fahrzeugs ansetzte. Aufgrund des vom Angeklagten unmittelbar vor dem Überholvorgang vorgenommenen Fahrspurwechsels von der ganz linken Spur auf die rechts neu einsetzende Geradeauspur mit einer Geschwindigkeit von jedenfalls 109 km/h war das Verhalten der für das beabsichtigte Überholen maßgeblichen Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Zeugin [REDACTED], für den Angeklagten nicht vorhersehbar. Der Angeklagte konnte aufgrund seines Fahrmanövers nicht verlässlich beurteilen, was

7:

vorausfahrende Verkehrsteilnehmer - hier die Zeugin [REDACTED] - sogleich tun würden, insbesondere, ob diese ihrerseits einen Fahrspurwechsel beabsichtigten. Dies gilt umso mehr, als dass er das Setzen des Blinkers durch die Zeugin [REDACTED] sowohl aufgrund des erst kurz vor dem Überholvorgangs erfolgten Einfahrens auf die rechte Geradeausspur als auch wegen der deutlich überhöhten Geschwindigkeit sowie des bestehenden Geschwindigkeitsunterschieds zu dem Fahrzeug der Zeugin [REDACTED] von rund 80 km/h, nicht sehen konnte. Damit einher gehend war dem Angeklagten eine angemessene Reaktion auf einen seitens des zu überholenden Verkehrsteilnehmers, hier der Zeugin [REDACTED], durchgeführten - aufgrund des Neueinsetzens der rechten Geradeausspur jedoch auch aus Sicht des Angeklagten besonders naheliegenden - Spurwechsel nicht möglich.

Das zu schnelle Fahren in Kombination mit dem Überholen der Zeugin [REDACTED] unmittelbar nach einem Spurwechsel war ausweislich der Feststellungen ursächlich für den Unfall. Aufgrund der sorgfaltswidrigen Fahrweise, d.h. das Überholen der Zeugin [REDACTED] mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit, kollidierte das Fahrzeug des Angeklagten mit dem Fahrzeug der Zeugin [REDACTED] und stellte sich infolge des sogenannten „Rampeneffekts“ auf. Sodann verlor das Fahrzeug den Bodenkontakt und geriet aufgrund des sogenannten „Korkenziehereffekts“ zunächst in eine nicht mehr kontrollierbare Rotation um die eigene Achse und hieran anschließend in eine Schleuderbewegung, an deren Ende das Fahrzeug mit dem Radfahrer Gianluca Di Franco kollidierte, der dies nicht vermeiden konnte. Die inneren Verletzungen, die [REDACTED] infolge des Unfalls erlitt, führten zu seinem Tod.

Der Unfall mit tödlichem Ausgang wäre durch eine korrekte, den Gegebenheiten angepasste Fahrweise des Angeklagten ohne Weiteres vermeidbar gewesen. Hierzu hat der Sachverständige [REDACTED] ausgeführt, dass es bei Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h durch den Angeklagten - ein identisches Fahrverhalten der Zeugin [REDACTED] unterstellt - zwar dennoch zu einer Kollision zwischen dem BMW und dem Mini gekommen wäre. Dies setze freilich voraus, dass die Zeugin [REDACTED] den Wechsel von der mittleren auf die rechte Fahrspur im selben Zeitpunkt auch bei einer vom Angeklagten gefahrenen Geschwindigkeit von 50 km/h eingeleitet hätte. Hiervon ist indes - angesichts der nach den Ausführungen des Sachverständigen hohen Wahrscheinlichkeit, dass die Zeugin [REDACTED] den BMW bei

7

einem Schulterblick heran nahen gesehen hätte, wenn der Angeklagte eine Geschwindigkeit von 50 km/h gefahren wäre - nicht auszugehen. Auch ist in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen, dass das vom Angeklagten beabsichtigte Überfahren der Kreuzung bei Gelb sich auch bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h als verkehrswidrig dargestellt hätte, da gemäß § 37 Abs. 2 Nr. 1 StVO bei Gelblicht vor der Kreuzung auf das nächste Zeichen zu warten ist.

Wenn man aber, so der Sachverständige weiter, von einer Kollision zwischen dem BMW des Angeklagten und dem Mini auch bei einer gefahrenen Geschwindigkeit von 50 km/h ausgehen wolle, wäre es bei einer entsprechenden Kollisionsgeschwindigkeit nicht zum Eintritt des sog. „Korkenziehereffekts“, durch den der BMW in einer Rotationsbewegung durch die Luft geschleudert wurde, gekommen. Vielmehr wäre der BMW bei - aufgrund eines fortbestehenden Bodenkontakts ohne Weiteres möglicher - Einleitung einer nur leichten Bremsung nach der Streifkollision mit dem Mini nach etwa 2,8 Sekunden und rund 27 Metern und demnach noch etwa 26 Meter vom Ort der Kollision mit [REDACTED] entfernt zum Stehen gekommen. Bei Einleitung einer - naheliegenderen - Vollbremsung wäre ein Stillstand des BMW sogar bereits deutlich früher eingetreten.

Dass das Fahrmanöver mit einem tödlichem Ausgang einher gehen würde, war sowohl objektiv als auch subjektiv für den Angeklagten vorhersehbar. Wer einen anderen Verkehrsteilnehmer unmittelbar nach einem (doppelten) Spurwechsel mit mehr als dem Doppelten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und einem Geschwindigkeitsunterschied von jedenfalls rund 80 km/h überholt, muss damit rechnen, dass er aufgrund eines für ihn bei dieser Fahrweise nicht vorhersehbaren Fahrverhaltens des Überholten, auf welches er aufgrund seiner überhöhten Geschwindigkeit nicht reagieren kann, einen Unfall herbeiführt, bei dem Dritte verletzt werden oder sogar zu Tode kommen können. Im Hinblick auf die gefahrene Geschwindigkeit an einer - auch von Radfahrern und Fußgängern - frequentierten Kreuzung am Abend eines sommerlichen Werktages war ein schwerer Verkehrsunfall und der Tod von anderen Verkehrsteilnehmern nicht nur objektiv, sondern auch subjektiv für den Angeklagten vorhersehbar. Subjektive Vorhersehbarkeit erfordert dabei nicht, dass der Täter die Folgen seines Handelns in allen Einzelheiten voraussehen konnte; vielmehr genügt, dass sie in ihrem Gewicht im Wesentlichen

voraussehbar waren (vgl. BGH, a.a.O.; OLG Celle, Urt. v. 25.04.2012 - 31 Ss 7/12 -, *zitiert nach juris*). Dies war vorliegend unzweifelhaft der Fall.

Der Unfall und seine Folgen sind dem Angeklagten schließlich auch zurechenbar; die durch ihn verletzten Normen dienen gerade auch dem Schutz anderer Verkehrsteilnehmer vor Schädigungen.

Die Zurechenbarkeit entfällt auch nicht etwa aufgrund einer sich aus dem Dazwischentreten der Zeugin [REDACTED] ergebenden Unterbrechung des Kausalverlaufs. Eine solche Mitverantwortung Dritter aufgrund eigener Pflichtwidrigkeit des Dritten schliesse lediglich dann die Zurechnung aus, wenn das für den Erfolg ebenfalls kausale Verhalten soweit außerhalb der Lebenserfahrung läge, dass ein Zurechnungszusammenhang entfiere (OLG Bamberg, Beschl. v. 05.07.2007, -3 Ws 44/06-, *zitiert nach juris*), was beispielsweise bei grob fahrlässigen Verhaltens des Dritten in Betracht käme. Eine solche Konstellation ist vorliegend allerdings nicht gegeben. Wie oben bereits ausgeführt, hat sich die Zeugin [REDACTED] nämlich verkehrsgerecht verhalten, so dass es schon an einer Pflichtverletzung ihrerseits fehlt. Insbesondere hat sie die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten sowie sich vor Vornahme des Spurwechsels durch einen doppelten Schulterblick sowie Nutzung des Innen- und Außenspiegels darüber vergewissert, dass die Spur, in welche sie einzufahren beabsichtigte, frei und ein Spurwechsel demnach - aus ihrer Sicht - gefahrlos möglich war. Die Kollision mit dem BMW des Angeklagten war für sie aufgrund dessen deutlich überhöhter Geschwindigkeit schlicht unvermeidbar. Ohne Bedeutung ist in diesem Zusammenhang, ob - wofür sich in der Beweisaufnahme wie zum Zwecke der Klarstellung dargelegt keine Anhaltspunkte ergeben haben - die Zeugin [REDACTED] beabsichtigt haben sollte, an der Unfallörtlichkeit nicht lediglich einen Spurwechsel nach rechts vorzunehmen, sondern darüber hinaus verbotswidrig einige Meter weiter in die Innere Kanalstraße abzubiegen. Da es zu einem entsprechenden Abbiegevorgang jedenfalls nicht gekommen ist und die bloße Einleitung eines Spurwechsels an der entsprechenden Örtlichkeit ohne Weiteres zulässig war, kommt der Frage, ob sich die Zeugin im weiteren Verlauf verkehrswidrig verhalten hätte, keine Relevanz zu.



## II.

Tateinheitlich hat sich der Angeklagte der vorsätzlichen Gefährdung des Straßenverkehrs gemäß § 315c Abs. 1 Nr. 2 b), Abs. 3 Nr. 1 StGB strafbar gemacht.

Wie oben dargelegt, hat der Angeklagte die Zeugin [REDACTED] unter Verstoß gegen § 5 Abs. 3 Nr. 1 StVO bei unklarer Verkehrslage überholt. Darin liegt zugleich ein Falschfahren bei Überholvorgängen im Sinne von § 315c Abs. 1 Nr. 2 b) StGB, das jedenfalls dann - aber nicht nur - vorliegt, wenn der Täter eine der in § 5 StVO normierten Regeln missachtet (vgl. Fischer, StGB, 63. Aufl. 2016, § 315c, Rdnr. 6).

Der Angeklagte handelte unter den gegebenen Umständen grob verkehrswidrig. Indem er die zulässige Höchstgeschwindigkeit um mehr als das Doppelte überschritt und dabei einen mit erheblichen Unwägbarkeiten verbundenen Überholvorgang vornahm, hat der Angeklagte in besonders schwerer Weise gegen Verkehrsvorschriften verstoßen.

Der Angeklagte handelte auch rücksichtslos im Sinne des § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB. Nach den getroffenen Feststellungen hat er sich von einem ausschließlich eigensüchtigen Motiv - eigenes schnelleres Vorwärtstkommen - leiten lassen und sich dabei über die ihm als Kraftfahrzeugführer obliegenden Pflichten aus Gleichgültigkeit hinweg gesetzt. Hierbei war dem Angeklagten sein grob verkehrswidriges Handeln bewusst. Eine einfache Fehleinschätzung der Situation oder eine bloße Unaufmerksamkeit ist nach der Überzeugung der Kammer auszuschließen. Hiergegen spricht bereits, dass der Angeklagte während der knapp 5-minütigen Fahrt bis zum Unfallort bereits mehrfache und massive Verkehrsverstöße, insbesondere erhebliche Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, begangen hat. Obgleich dem Angeklagten bereits im ersten Drittel der Fahrt aufgrund der Notwendigkeit einer - mit einem Motor-Stopp und dem Anspringen der Warnblinkanlage verbundenen - Vollbremsung vor einer Lichtzeichenanlage bei kreuzendem Fußgängerverkehr die Gefahren seiner grob verkehrswidrigen Fahrweise überdeutlich ins Bewusstsein gebracht wurden, ordnete er auch im weiteren Verlauf der Fahrt bewusst die Sicherheitsinteressen anderer Verkehrsteilnehmer seinem Interesse, möglichst schnell voran zu kommen, unter.



Durch die Fahrweise des Angeklagten wurden schließlich auch Leib und Leben anderer - nämlich des Getöteten [REDACTED], des Zeugen [REDACTED], der sich als Beifahrer in dem BMW befand, sowie des einer Kollision nur durch einen geistesgegenwärtigen Sprung in letzter Sekunde entgehenden Zeugen [REDACTED] - sowie fremde Sachen von bedeutendem Wert - nämlich das Fahrzeug der Zeugin [REDACTED], das Fahrzeug der Zeugin [REDACTED] sowie die im Eigentum der Stadt Köln stehende Lichtzeichenanlage - im Sinne des § 315c Abs. 1 StGB konkret gefährdet.

Bezüglich der verursachten Gefahren handelte der Angeklagte fahrlässig. Davon, dass er eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer und/oder bedeutender Sachwerte zumindest billigend in Kauf genommen hat, kann nach den getroffenen Feststellungen nicht mit hinreichender Sicherheit ausgegangen werden.

## F.

### Strafzumessung

Die gegen den Angeklagten zu verhängende Strafe hat die Kammer gemäß § 52 Abs. 2 S. 1 StGB dem Strafraumen der fahrlässigen Tötung gemäß § 222 StGB entnommen. Dieser sieht Geldstrafe oder Freiheitsstrafe bis zu 5 Jahren vor.

Bei der Bemessung der tat- und schuldangemessenen Strafe hat sich die Kammer von folgenden Erwägungen leiten lassen:

Strafmildernd war zu berücksichtigen, dass der Angeklagte nicht vorbestraft ist und auch verkehrsordnungsrechtlich noch nie in Erscheinung getreten ist.

Für den Angeklagten sprach weiterhin, dass er in der Hauptverhandlung ein deutliches Fehlverhalten eingeräumt hat, indem er angegeben hat, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der gesamten Fahrtstrecke um jedenfalls etwa 10-20 km/h sowie unmittelbar vor dem Unfall um jedenfalls rund 20 bis 25 km/h überschritten zu haben. Auch hat der Angeklagte im Rahmen der von seinem Verteidiger für ihn verlesenen Einlassung bekundet, er nehme die Schuld für das Unfallgeschehen auf sich. Die erheblich strafmildernde Wirkung eines

vollumfänglichen und rückhaltlosen Geständnisses vermochte die Kammer der Einlassung des Angeklagten hingegen nicht zukommen zu lassen. Diese Einschränkung beruht zum einen darauf, dass der Angeklagte nicht nur die konkret gefahrenen, jedenfalls zeitweise bei über 100 km/h liegenden, Geschwindigkeiten, sondern auch die auf der Fahrtstrecke vor dem Unfall vorgenommenen - im Einzelnen dargelegten - fremdgefährdenden Fahrmanöver abgestritten bzw. erheblich beschönigt oder verharmlost hat. Zum anderen war bei der Bemessung der strafmildernden Wirkung der Einlassung des Angeklagten zu berücksichtigen, dass dieser das in der über seinen Verteidiger verlesenen Erklärung enthaltene Bekenntnis zu seiner Schuld an dem Unfallgeschehen im Rahmen seiner eigenen Einlassung deutlich relativiert hat. So hat der Angeklagte zum einen an der Schutzbehauptung festgehalten, er habe nicht bemerkt, wie schnell er tatsächlich gefahren sei und seine Geschwindigkeit zum Unfallzeitpunkt auf 70-75 km/h bzw. „vielleicht auch etwas schneller“ geschätzt. Zum anderen hat er mehrfach bekundet, die Zeugin [REDACTED] habe ihn bei dem von ihr „abrupt“ vorgenommenen Spurwechsel „geschnitten“ und damit zum Ausdruck gebracht, dass er dieser eine nicht unerhebliche Teilschuld an dem Geschehen anlastet. Dementsprechend hat der Angeklagte auf die hierdurch veranlasste erneute Frage der Kammer, bei wem er die Schuld für den Unfall sehe, auch bekundet, er sehe diese „hauptsächlich“ bei sich. Durch das entsprechende Einlassungsverhalten hat der Angeklagte bei der Kammer einige Zweifel daran hervor gerufen, ob sein Schuldbekenntnis tatsächlich von Aufrichtigkeit und Einsicht in die Tatsache, dass er - sowohl in tatsächlicher als auch in rechtlicher Hinsicht - die alleinige Schuld an dem Unfall trägt, getragen war.


Zugunsten des Angeklagten fiel weiter ins Gewicht, dass er in der Hauptverhandlung Reue bekundet und sich sowohl über seinen Verteidiger als auch im Rahmen einer kurzen persönlichen Ansprache bei den Nebenklägern entschuldigt hat.

In gewissem Maße günstig wirkte sich für den Angeklagten auch aus, dass das Verhalten des ihm in zumeist dichtem Abstand folgenden Zeugen [REDACTED] einen anstachelnden Effekt gehabt und der [REDACTED], schneller als der hinter ihm fahrende Zeuge anzukommen, den Entschluss des Angeklagten, die Fahrtstrecke unter Missachtung von Verkehrsregeln zurück zu legen, begünstigt haben dürfte.

Weiterhin sprach für den Angeklagten, dass er von dem Tatgeschehen bis heute belastet ist und die Tat unmittelbar nachteilige Folge für sein Leben hatte. In seinem Studium wurde der Angeklagte aufgrund des Unfallgeschehens und der damit einhergehenden psychischen Belastungen ein Semester zurück geworfen. Zur Verarbeitung des Erlebten befindet er sich nach wie vor in regelmäßiger psychotherapeutischer Behandlung.

Strafmildernd wirkte sich schließlich auch aus, dass sowohl der Tat als auch dem gesamten Verfahren ein hohes mediales Interesse entgegengebracht wurde, was für den Angeklagten eine zusätzliche Belastung darstellte. Er sah sich sowohl während des Ermittlungsverfahrens als auch während der laufenden Hauptverhandlung regelmäßigen Medienberichten, teils verbunden mit Vorverurteilungen in der Presse und stigmatisierenden Bezeichnungen, etwa als „Totraser“, ausgesetzt.

Hingegen hat die Kammer die Maßregelanordnung gemäß §§ 69, 69a StGB als solche nicht strafmildernd in ihre Abwägung eingestellt. Zwar ist darauf zu achten, dass die verhängten Sanktionen zusammen und insgesamt schuldangemessen sein müssen (vgl. Schönke/Schröder-Stree/Kinzig, StGB, 29. Aufl. 2014, § 46, Rdnr. 70), was die Kammer auch im Blick gehabt hat. Da die Anordnung von Fahrerlaubnisentziehung und Sperre verschuldensunabhängig erfolgen und vorliegend keine besonderen Folgen (Verlust des Arbeitsplatzes o.ä.) erkennbar sind, die den Angeklagten über die ohnehin mit der Anordnung der Entziehung und Bemessung der Sperre verbundenen Unannehmlichkeiten hinaus besonders hart treffen würden (vgl. OLG Dresden, Beschl. v. 15.02.2000 - 2 Ss 485/99 -, *zitiert nach beck-online*) war für eine darüber hinausgehende, gesonderte Berücksichtigung der Maßregelanordnung als Strafzumessungsgrund kein Raum.

Erheblich strafscharfend wirkte sich das hohe Maß an Pflichtwidrigkeit aus. So hat der Angeklagte die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts im Zeitpunkt der durch ihn verursachten Kollision mit dem Mini Clubman der Zeugin  um mehr als das Doppelte, also massiv überschritten. Die Tat ereignete sich außerdem am Abend eines Werktages im innerstädtischen Bereich an einer sowohl von Fahrzeugen als auch von Fußgängern und Radfahrern stark frequentierten großen Kreuzung mit jeweils 3 Fahrspuren in jede Fahrtrichtung. Der Angeklagte hat

demnach durch seine Fahrweise eine unkalkulierbare - jedenfalls abstrakte - Gefahr für eine Vielzahl unbeteiligter Personen geschaffen. Auch handelt es sich nicht um einen Fall leichter oder mittlerer Fahrlässigkeit, sondern um einen Fall der groben Fahrlässigkeit. Der hier zu beurteilende Sachverhalt hebt sich nämlich deutlich von anderen Verkehrsunfällen ab, bei denen eine kurzzeitige Unaufmerksamkeit, Ablenkung oder ein sonstiges Augenblicksversagen tödliche Folgen zeitigt. Vorliegend handelt es sich vielmehr um das Ergebnis einer rund fünfminütigen rücksichtslosen und sich über die Sicherheitsinteressen Dritter bedenkenlos hinwegsetzenden massiv verkehrswidrigen Fahrweise des Angeklagten. So hat dieser den gemieteten BMW bereits während des der Tat voran gegangenen Fahrtverlaufs nahezu durchgängig mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit und in riskanter Manier gesteuert und ist dabei durch mehrere Situationen auf die Gefährlichkeit seines Fahrverhaltens nachdrücklich aufmerksam gemacht worden, so insbesondere – wie dargelegt – bei der Vollbremsung an der Ampel der Kreuzung Roonstraße / Zülpicher Straße.

Zu Lasten des Angeklagten war auch zu berücksichtigen, dass er durch den von ihm verschuldeten Unfall auch Leib und Leben des Zeugen [REDACTED] konkret gefährdet hat, der – unabhängig vom Tun des Angeklagten – nur deshalb nicht ebenso wie der Geschädigte [REDACTED] von dem schleudernden BMW erfasst worden ist, da er reaktionsschnell wegspringen konnte.

Zum Nachteil des Angeklagten fielen auch die durch die Tat verursachten psychischen Folgen für die Hinterbliebenen des Verstorbenen ins Gewicht. Nicht zuletzt aufgrund der zum Tatzeitpunkt bestehenden häuslichen Gemeinschaft aller Familienmitglieder sowie des engen Verhältnisses innerhalb des Familienbundes sind die Nebenkläger vom Tod des - zum Zeitpunkt seines Versterbens erst 26 Jahren alten - [REDACTED] besonders nachhaltig betroffen. Die Nebenkläger sahen sich aufgrund des Todes ihres ältesten Sohnes dazu gezwungen, ihr bisheriges Lebensumfeld zu verlassen. Der Nebenklägerin war darüber hinaus die Fortführung ihrer beruflichen Tätigkeit an ihrer früheren Arbeitsstelle nicht möglich. Nach allem erachtet die Kammer eine Freiheitsstrafe von



## 2 Jahren und 9 Monaten

als tat- und schuldangemessen sowie als zur Erreichung sämtlicher Strafzwecke erforderlich, aber auch ausreichend.

### G.

#### Maßregelanordnung

##### I.

Dem Angeklagten war neben der Strafe gemäß § 69 Abs. 1 StGB die Fahrerlaubnis zu entziehen, denn er hat durch die fahrlässige Tötung von ~~XXXXXXXXXX~~ eine rechtswidrige Tat beim Führen eines Kraftfahrzeuges begangen und sich durch diese Tat als hierzu ungeeignet erwiesen.

Ungeeignetheit liegt vor, wenn eine Würdigung der körperlichen, geistigen oder charakterlichen Voraussetzungen und der sie wesentlich bestimmenden objektiven und subjektiven Umstände ergibt, dass die Teilnahme des Täters am Kraftfahrzeugverkehr zu einer nicht hinnehmbaren Gefährdung der Verkehrssicherheit führen würde (Fischer, StGB, 63. Aufl. 2016, § 69, Rdnr. 14). Die Anlasstat muss den Schluss rechtfertigen, der Täter sei bereit, die Sicherheit des Straßenverkehrs seinen (kriminellen) Zielen unterzuordnen, denn § 69 StGB dient der Sicherheit des Straßenverkehrs. Die Allgemeinheit soll vor Verkehrsteilnehmern geschützt werden, die eine Gefahr für Andere darstellen.

Ein Regelbeispiel gemäß § 69 Abs. 2 StGB, das eine Vermutung für die Ungeeignetheit begründet, ist vorliegend zwar nicht gegeben. Aber auch andere als die in § 69 Abs. 2 StGB bezeichneten Straftaten können eine Entziehung der Fahrerlaubnis rechtfertigen, insbesondere verkehrsspezifische Anlasstaten wie vorliegend eine fahrlässige Tötung im Straßenverkehr. Es bedarf jedoch insoweit einer Gesamtwürdigung der Täterpersönlichkeit, soweit sie in der Tat zum Ausdruck gekommen ist (vgl. BGH, Urt. v. 14.05.1997 - 3 StR 560/96 -, zitiert nach beck-online). Persönlichkeitsmängel, die zur Ungeeignetheit führen können, sind z.B. besondere Rücksichtslosigkeit oder Gleichgültigkeit gegenüber Interessen und Rechtsgütern anderer, Be-



denkenlosigkeit gegenüber eigenem Fahrverhalten und durch eigenes Verhalten verursachte Gefährdungen oder Schädigungen (Fischer, a.a.O., § 69, Rdnr. 18).

Vorliegend offenbart die Anlasstat schwere charakterliche Mängel, aus denen sich eine Unzuverlässigkeit im Hinblick auf die Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs ergibt.

Zum einen fällt hier das Maß der Pflichtwidrigkeit in Gestalt eines grob fahrlässig begangenen ganz erheblichen Verkehrsverstoßes ins Gewicht. Der Angeklagte hat am 10.07.2015 eine besonders riskante und rücksichtslose Fahrweise an den Tag gelegt und dadurch mehrere Personen - nicht nur den an den Unfallfolgen verstobenen Geschädigten [REDACTED] - in große Gefahr gebracht. Sein rücksichtsloses Fahrverhalten war allein dem Reiz des Schnellfahrens geschuldet.

Auch ist der Umstand, dass der Angeklagte sich nicht von sich aus nach dem Gesundheitszustand des Unfallopfers erkundigt hat, Ausdruck von Gleichgültigkeit gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern, was jedenfalls in diesem Umfang und im Rahmen der Maßregelanordnung berücksichtigungsfähig ist.

Trotz der guten sozialen Eingliederung des Angeklagten erlauben die vorgenannten Aspekte den Rückschluss, dass er auch in Zukunft bereit ist, die Sicherheit des Straßenverkehrs seinen eigenen Interessen unterzuordnen.

Die Ungeeignetheit des Angeklagten zum Führen von Kraftfahrzeugen ist auch zwischenzeitlich nicht fortgefallen, sondern besteht fort. Besondere, zwischen Tat und der Hauptverhandlung hervorgetretene Umstände, die eine andere Beurteilung rechtfertigen würden, sind nicht ersichtlich. Die Kammer hat in diesem Zusammenhang zwar berücksichtigt, dass der Angeklagte bereits seit der Beschlagnahme seines Führerscheins unmittelbar nach der Tat und damit seit knapp einem Jahr nicht mehr berechtigt ist, im Straßenverkehr Kraftfahrzeuge zu führen und bereits diese vorläufige Maßnahme eine gewisse Wirkung entfaltet haben dürfte. Dies allein genügt aber nicht, die schweren charakterlichen Mängel zu beseitigen.

II.

Die Einziehung des Führerscheins beruht auf § 69 Abs. 3 S. 2 StGB.

III.

Die Anordnung der Sperrfrist beruht auf § 69a Abs. 1 S. 1 StGB. Danach kann die Dauer der Sperre von 6 Monaten bis zu 5 Jahren reichen, im Ausnahmefall auch für immer (§ 69a Abs. 1 Satz 2 StGB). Vorliegend verringert sich das Mindestmaß der Sperre gemäß § 69a Abs. 4 i.V.m. Abs. 6 StGB, da der Führerschein des Angeklagten am 10.07.2015 durch Beschlagnahme sichergestellt worden war, §§ 111b, c StPO.

Die Bemessung der Sperrfrist hat sich im Einzelfall an den Kriterien zu orientieren, die für die Anordnung der Maßregel bestimmend sind; es kommt darauf an, wie lange die Ungeeignetheit voraussichtlich bestehen wird.

Die Kammer hat dabei einerseits in den Blick genommen, dass dem Angeklagten bislang noch nie die Fahrerlaubnis entzogen worden ist und er zum ersten Mal wegen eines im Straßenverkehr begangenen Fahrlässigkeitsdelikts verurteilt worden ist, so dass eine lebenslange Sperre oder eine solche nahe an der Höchstfrist nicht in Betracht kam. Sie hat auch bedacht, dass der Führerschein des Angeklagten bereits seit dem 10.07.2015 beschlagnahmt ist und er dementsprechend schon seit einem Jahr nicht mehr berechtigt ist, Fahrzeuge im Straßenverkehr zu führen.

Allerdings war das Maß der Pflichtwidrigkeit und der verursachten Verkehrsgefährdung vorliegend außerordentlich hoch. Das Nachtatverhalten lässt Rückschlüsse auf ein gesteigertes charakterliches Defizit in Form von Gleichgültigkeit und fehlendem Ein- und Mitfühlungsvermögen gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern zu. Insgesamt tritt vorliegend ein derart erheblicher Eignungsmangel zutage, dass es einer längeren Fahrerlaubnisperre bedarf.

Unter Berücksichtigung der gesamten Persönlichkeit des Angeklagten, insbesondere seines Vorlebens, seines Verhaltens bei und nach der Tat sowie der gesamten Tatumstände, hat die Kammer eine Sperrfrist von

**3 Jahren und 6 Monaten**

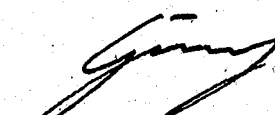
als ausreichend, aber auch erforderlich angesehen.


**H.**

**Kostenentscheidung**

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 465 Abs. 1, 472 Abs. 1 S. 1 StPO.

  
Roellenbleck

  
Günhewig

  
Rosenstiel