
Datum: 11.09.2014
Gericht: Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper: 4. Strafsenat
Entscheidungsart: Beschluss
Aktenzeichen: 4 RVs 111/14
ECLI: ECLI:DE:OLGHAM:2014:0911.4RVS111.14.00

Vorinstanz: Amtsgericht Münster, 119 Cs 61 Js 1189/13 (226/13)

Tenor:

Das angefochtene Urteil wird mit den getroffenen Feststellungen aufgehoben.

Die Sache wird zur neuen Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Rechtsmittels, an das Amtsgerichts Münster zurückverwiesen.

- G r ü n d e :** 1
- I. 2
- Der Angeklagte ist durch Urteil des Amtsgerichts Münster vom 14. Mai 2014 wegen vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs zu einer Geldstrafe von 70 Tages-sätzen zu je 50,- Euro verurteilt worden; ferner ist ihm die Fahrerlaubnis entzogen und die Verwaltungsbehörde angewiesen worden, vor Ablauf von noch 15 Monaten keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen. 3
- Das Amtsgericht hat folgende Feststellungen getroffen: 4
- „Am 22.03.2013 befuhr die Zeugin L mit ihrem PKW der Marke BMW X6, amtliches Kennzeichen F unter anderem die Autobahn 43 in Fahrt-richtung Osnabrück. Dabei fuhr die Zeugin L über längere Strecken mit einer Geschwindigkeit von 190-210 km/h auf dem linken Fahrstreifen. Die Zeugin X befand sich auf dem Beifahrersitz des Fahrzeuges. Einige Fahrzeuglängen voraus fuhr mit etwa gleichbleibender Geschwindigkeit ein PKW der Marke Mercedes Benz mit einem nicht näher bekannten Kennzeichen der Stadt L. Kurz nach 19:00 Uhr bemerkte die Zeugin L hinter sich den Angeklagten in seinem PKW der Marke Seat mit 5

dem amtlichen Kennzeichen N, da sich dieser mit hoher Geschwindigkeit dem Fahrzeug der Zeugin L näherte und sodann dicht auffuhr. Noch bevor die Zeugin die linke Fahrspur räumen konnte um den Angeklagten passieren zu lassen, zog dieser mit seinem Fahrzeug auf die rechte Fahrspur, überholte von dort das Fahrzeug der Zeugin L und scherte nur wenige Meter

- unter deutlicher Unterschreitung des Sicherheitsabstands - vor dem Fahrzeug der Zeugin L wieder ein. Sodann bremste er seinen Wagen - ohne dass hierzu eine verkehrsbedingte Veranlassung bestanden hätte - auf eine Geschwindigkeit von ca. 150 km/h ab. Aufgrund des geringen Abstandes zwischen den Fahrzeugen konnte L einen Zusammenstoß nur durch eine sehr starke Bremsung verhindern. Aufgrund der hohen Geschwindigkeit einerseits und dem geringen Abstand andererseits verspürte L große Angst und Panik, da sie nicht einschätzen konnte, ob

6

es ihr gelingen würde, das Fahrzeug rechtzeitig abzubremsen und vor einem unkontrollierten Manöver zu bewahren. Unmittelbar nach dem Bremsvorgang beschleunigte der Angeklagte sein Fahrzeug erneut und vollzog ein vergleichbares Fahrmanöver - bei hoher Geschwindigkeit rechts überholen, links einscheren, starke Bremsung - erneut bei dem vor ihm fahrenden Mercedes mit dem L Kennzeichen. Genaue Angaben zu den gefahrenen Geschwindigkeiten sowie den Abständen zwischen diesen Fahrzeugen können insofern nicht getroffen werden.

7

Nach einigen Kilometern Fahrstrecke zog der Angeklagte mit seinem Fahrzeug wiederum auf die rechte Fahrspur und verlangsamte seine Geschwindigkeit erheblich. So gelang es der Zeugin L, sowie dem immer noch vor ihr fahrenden Mercedes, den Angeklagten mit einer Geschwindigkeit von ca. 200 km/h auf der linken Spur zu überholen. Unmittelbar nach diesem Überholmanöver scherte der Angeklagte erneut nach links aus und beschleunigte sein Fahrzeug stark. Als er

8

L eingeholt hatte zog er sein Fahrzeug wiederum auf die rechte Spur, überholte von dort das Fahrzeug der Zeugin L erneut und scherte nach links ein. Wiederum bremste er sein Fahrzeug ohne verkehrsbedingte Veranlassung auf eine Geschwindigkeit von 130-150 km/h ab, so dass L einen Zusammenstoß wiederum nur durch eine starke Bremsung verhindern konnte. Ein weiterer Überholversuch des Angeklagten bei dem Mercedes misslang, da dieser zwischenzeitlich beide Fahrstreifen blockierte und so ein Passieren auf der rechten oder linken Seite unmöglich machte. Bei sämtlichen dieser drei Überholmanöver setzte sich der Angeklagte grob verkehrswidrig und rücksichtslos über die Sicherheitsinteressen der anderen Verkehrsteilnehmer hinweg.

9

Aufgrund des äußerst riskanten Fahrmanövers des Angeklagten entschlossen sich L und X noch während der Fahrt die Polizei zu verständigen, um möglicherweise eine sofortige Festnahme des Angeklagten erwirken lassen zu können. Versehentlich gaben sie dabei jedoch als Tatort die Autobahn BAB 1 - statt BAB 43 - an. Nachdem sie ihren Irrtum bemerkt hatten, begaben sich X und L am nächsten Tag jedoch unaufgefordert zur Polizeidienststelle und schilderten den zuvor beschriebenen Sachverhalt. Aufgrund des von ihnen mitgeteilten Kennzeichens des Tatfahrzeuges konnte durch den PHK T der Angeklagte als Halter des Fahrzeugs ermittelt werden. Mit Schreiben vom 04.04.2013 schrieb PHK T den Angeklagten als Zeugen zur Ermittlung des Fahrzeugführers an und fügte diesem einen Anhörungsbogen bei. Dieser Anhörungsbogen wurde von dem Angeklagten am 10.04.2013 ausgefüllt und zweifach - nämlich unter den Angaben zur Person des Zeugen sowie zu den Personalien des Fahrers - eigenhändig unterschrieben. Als Fahrer des Fahrzeugs zum fraglichen Zeitpunkt benannte sich der Angeklagte selbst.

10

Der Angeklagte hat sich durch die Tat zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet erwiesen.“	
Gegen dieses Urteil wendet sich der Angeklagte mit seiner Sprungrevision, mit der die Verletzung formellen und materiellen Rechts gerügt wird.	12
II.	13
Das Rechtsmittel ist zulässig und hat in der Sache – zumindest vorläufig – Erfolg.	14
Die Generalstaatsanwaltschaft hat in ihrer Zuschrift an den Senat vom	15
02. September 2014 beantragt, das angefochtene Urteil mit den getroffenen Feststellungen aufzuheben und die Sache zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an das Amtsgericht Münster zurückzuverweisen.	16
Zur Begründung hat die Generalstaatsanwaltschaft Folgendes ausgeführt:	17
„Die Feststellungen des Urteils sowohl zum Schuldspruch als auch zum Rechtsfolgenausspruch weisen Rechtsfehler zum Nachteil des Angeklagten auf.	18
Die Feststellungen des Urteils tragen den Schuldspruch wegen vorsätzlicher	19
Gefährdung des Straßenverkehrs nicht. Sie sind lückenhaft.	20
Die amtsgerichtlichen Feststellungen lassen bereits nicht erkennen, welche	21
Tatbestandsvariante des § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB das Amtsgericht der	22
Verurteilung zugrunde gelegt hat. Soweit in den angewendeten Vorschriften	23
§ 315 c Abs. 1 Nr. 2a StGB benannt wird, ergibt sich aus den weiteren Urteilsgründen nicht, worin eine Nichtbeachtung der Vorfahrt durch den Angeklagten gesehen wird. Eine solche ist auch nicht ohne Weiteres ersichtlich. Der Begriff der Vorfahrt erfasst alle Verkehrsvorgänge, bei denen die Fahrlinien verschiedener Fahrzeuge bei unveränderter Fahrtrichtung zusammentreffen oder einander so	24
nahe kommen, dass der Ordnungsgeber sich veranlasst gesehen hat, durch ausdrückliche Regelungen einem Verkehrsteilnehmer den Vorrang einzuräumen	25
(zu vgl. Fischer, StGB, 61. Aufl., § 315c Rdnr. 5a m.w.N.). Eine solche Konstellation ergibt sich hier aus den Urteilsfeststellungen nicht.	26
Auch ein falsches Fahren beim Überholvorgang i. S. v. § 315c Abs. 1 Nr. 2b StGB lässt sich den Urteilsfeststellungen nicht ohne Weiteres entnehmen. Hierfür ist ein unmittelbarer Zusammenhang mit dem Überholvorgang erforderlich. Ein Fehlverhalten nach Abschluss des Überholens wird von Nr. 2b nicht erfasst (zu vgl. Schönke/Schröder, StGB, 29. Aufl., § 315c Rdnr. 17 m.w.N.). Abgeschlossen ist der Überholvorgang bei einem Überholen mit Spurwechsel dann, wenn sich das überholende Fahrzeug in die ursprüngliche Fahrspur eingeordnet hat und der Überholte seine Fahrt ungehindert und ungefährdet fortsetzen kann (zu vgl. Schönke/Schröder, a.a.O. m.w.N.). Daher ist auch ein Ausbremsmanöver beim Wiedereinordnen in die ursprüngliche Fahrspur vom falschen Überholen erfasst (zu vgl. Schönke/Schröder, a.a.O., Rdnr. 18 m.w.N.). Dass die vom Amtsgericht festgestellten - drei - Ausbremsmanöver in diesem Sinne <i>beim Wiedereinordnen</i> in die linke Fahrspur erfolgt sind,	27

lässt sich den Feststellungen nicht hinreichend deutlich entnehmen. Die Formulierungen „sodann“ (UA S. 3), „links einscheren, starke Bremsung“ (UA S. 3) sowie „scherte nach links ein. Wiederum bremste er“ (UA S. 4) lassen vielmehr die Möglichkeit offen, dass das jeweilige Abbremsmanöver bereits nach Abschluss des Überholvorganges erfolgt ist.

Die amtsgerichtlichen Feststellungen tragen zudem mangels genauer Darstellung der jeweiligen Entfernung des Fahrzeugs des Angeklagten zu den weiteren betroffenen Fahrzeugen nicht die Annahme einer - jeweils - konkreten Gefahr. 28

Nach allgemeiner Meinung in der Rechtsprechung und Literatur (zu vgl. Fischer, a.a.O., § 315c Rdnr. 15 m.w.N.) liegt eine konkrete Gefahr i. S. v. § 315c StGB vor, wenn die Tathandlung über die ihr innewohnende Gefährlichkeit hinaus im Hinblick auf einen bestimmten Vorgang in eine kritische Situation geführt hat. In dieser 29

Situation muss - was nach der allgemeinen Lebenserfahrung aufgrund einer objektiven nachträglichen Prognose zu beurteilen ist - die Sicherheit einer bestimmten Person oder Sache so stark beeinträchtigt worden sein, dass es nur noch vom Zufall abhing, ob das Rechtsgut verletzt wurde oder nicht (zu vgl. BGH NJW 1995, 3131 m.w.N.; sog. „Beinaheunfall“). 30

Über den Umfang der vom Tatrichter insoweit zu treffenden tatsächlichen Fest- 31

stellungen und die Anforderungen an die tatrichterlichen Ausführungen besteht in 32

der obergerichtlichen Rechtsprechung Streit. Während die Oberlandesgerichte, insbesondere das Oberlandesgericht Hamm, dazu einen strengeren Maßstab anlegen, vertritt der Bundesgerichtshof (zu vgl. BGH a.a.O.) eine weitere Auffassung. Die Frage kann hier indes offen bleiben, da die amtsgerichtlichen Feststellungen weder den Anforderungen des Oberlandesgerichts Hamm noch denen des Bundesgerichtshofs genügen. 33

Nach Auffassung des Oberlandesgerichts Hamm ist die konkrete Gefährdung anhand objektiver Kriterien wie etwa der Geschwindigkeit der beteiligten Fahrzeuge, des Abstandes zwischen ihnen und der Beschaffenheit ggf. bestehender Ausweichmöglichkeiten zu ermitteln. Nicht ausreichend sind nach dieser Rechtsprechung nur wertende Umschreibungen wie etwa ein „scharfes“ Abbremsen oder Ausweichen 34

(zu vgl. OLG Hamm, Beschluss vom 20.10.2005 - 2 Ss 381/05 - m.w.N.; zitiert nach Burhoff online). Die zugespitzte Gefahrenlage ohne Weiteres nachvollziehbar beschreiben sollen Angaben zum Fahrverhalten des Fahrzeugs, zu Reaktionen des Fahrers oder wahrnehmbaren Veränderungen des verkehrstypischen Geschehensablaufes, wobei beispielhaft quietschende Reifen oder ein Schlingern/Schleudern in einer näher beschriebenen Art und Weise genannt werden (zu vgl. OLG Düsseldorf NZV 1994, 37, 38). Eine konkrete Gefährdung liegt danach nicht vor, wenn es dem betroffenen Fahrer noch möglich ist, auf das verkehrswidrige Überholen des Fahrers durch ein im Bereich einer verkehrsüblichen Reaktion liegendes Brems- oder Ausweichmanöver zu reagieren und so den Unfall abzuwenden (zu vgl. Senatsbeschluss vom 09.12.2004 - 4 Ss 510/04 -; zitiert nach Burhoff online). 35

Die danach erforderlichen Beschreibungen des notwendig gewordenen Brems-manövers finden sich in den tatsächlichen Feststellungen nicht hinreichend, wenn hier lediglich von einer „sehr starken Bremsung“, um einen Zusammenstoß zu verhindern, die Rede ist. Das Fehlen einer genaueren Abstandseingrenzung sowohl zu Beginn des - jeweiligen - 36

Bremsmanövers als auch bei dessen Abschluss lassen die Annahme eines „Beinaheunfalls“ nicht zu. Die Umschreibung „geringer Abstand“ vermag die erforderlichen Feststellungen insoweit nicht zu ersetzen.

Auch wenn man mit dem Bundesgerichtshof (zu vgl. BGH a.a.O.) wertende Umschreibungen der Gefahrensituation für die tatsächlichen Feststellungen einer Verurteilung nach § 315c StGB zulässt, genügt das angegriffene Urteil den an die Feststellungen einer konkreten Gefahr zu stellenden Anforderungen nicht. Nach Auf-

fassung des Bundesgerichtshofs dürfen keine überspannten Anforderungen an die Feststellung einer konkreten Gefahr gestellt werden (zu vgl. BGH a.a.O.). Erforderlich, aber auch ausreichend ist danach eine besonders sorgfältige, die Gefahren

ungenauer Beschreibungen und ihren geringeren Beweiswert berücksichtigende

richterliche Beweiswürdigung (zu vgl. BGH a.a.O.).

Nach den Feststellungen des Amtsgerichts wurde ein Unfall - in zwei Fällen - vermieden, weil die betroffene Fahrzeugführerin L eine starke Bremsung vornahm. Mangels näherer Beschreibung der Geschwindigkeitsreduzierung durch das jeweilige Bremsmanöver sowie der Entfernung zu dem vorausfahrenden Fahrzeug des Angeklagten kann indes von einer *konkreten* Gefährdung noch nicht ausgegangen werden.

Darüber hinaus ist das Vorliegen des subjektiven Tatbestandes des § 315 c StGB, einschließlich des - angenommenen - Vorsatzes hinsichtlich der Gefährdung, weder festgestellt noch aus dem Beweisergebnis abgeleitet (zu vgl. hierzu auch Senatsbeschluss vom 11.08.2005 - 4 Ss 308/05 -; zitiert nach Burhoff online). Das wäre aber erforderlich gewesen, zumal § 315 c StGB im subjektiven Bereich durch Abs. 1 und Abs. 3 der Vorschrift mehrere unterschiedliche Varianten vorsieht.

Bereits aus diesen Gründen ist das Urteil des Amtsgerichts aufzuheben.

Darüber hinaus halten auch die Feststellungen zum Rechtsfolgenausspruch einer revisionsrechtlichen Überprüfung nicht stand.

So bleibt bereits unklar, von welchem Strafraumen das Amtsgericht hier ausgegangen ist. Ausführungen dazu fehlen gänzlich. Sie waren auch nicht entbehrlich, da zum einen die Vorschrift des § 315c StGB selbst in Abs. 1 und in Abs. 3 unterschiedliche Strafraumen bereit hält, und zum anderen im Rubrum des angefochtenen Urteils von tateinheitlich verwirklichter Nötigung die Rede ist, die nach § 240 StGB einen eigenständigen Straftatbestand mit eigenem Strafraumen darstellt, ohne dass das Amtsgericht in den weiteren Urteilsgründen hierzu Feststellungen getroffen hat.

Auch die Maßregelanordnung gemäß §§ 69, 69a StGB begegnet - ungeachtet dessen, dass ihr die Grundlage durch den rechtsfehlerhaften Schuldspruch zu § 315 c StGB entzogen wird - rechtlichen Bedenken.

So fehlen Ausführungen dazu, ob die Regelwirkung des § 69 Abs. 2 Nr. 1 StGB hier ausnahmsweise wegfällt. Dies kann zu bejahen sein, wenn die Tat - wie hier - geraume Zeit zurückliegt und der Täter seither nicht mehr aufgefallen ist (zu vgl. BGH StV 1992, 64). Die Ungeeignetheit des Täters muss sich aus der Tat ergeben, aber nach allgemeinen Grundsätzen zum Zeitpunkt der (letzten tatrichterlichen) Aburteilung bestehen. Daher sind bei der Beurteilung auch Vorgänge aus der Zeit zwischen Tatbegehung und Aburteilung zu

berücksichtigen, wie der Umstand einer längerfristigen beanstandungsfreien Teilnahme am Verkehr zwischen Tat und Urteil (mangels vorläufiger Entziehung der Fahrerlaubnis) [zu vgl. Fischer, a.a.O., § 69 Rdnr. 46 m.w.N.]). Dazu verhält sich das angefochtene Urteil nicht, obwohl bei länger verstrichener Zeit, in der der Täter beanstandungsfrei am Straßenverkehr teilgenommen hat, die Verhängung der Maßregel der §§ 69, 69a StGB zumindest zweifelhaft erscheinen kann (zu vgl. OLG Frankfurt a.M. NZV 1996, 414).	
Da das angefochtene Urteil bereits aufgrund der Sachrüge aufzuheben ist, können die weiteren in der Revision vorgetragenen Rügen unerörtert bleiben.	48
Da dem Senat eine eigene Sachentscheidung gemäß § 354 StPO wegen fehlender Feststellungen nicht möglich ist, ist die Sache zurückzuverweisen.	49
Für die erneute Hauptverhandlung wird darauf hinzuweisen sein, dass ein willkür-	50
liches Abbremsen aus hoher Geschwindigkeit, um den nachfolgenden Kraftfahrzeugführer zu einer scharfen Bremsung oder Vollbremsung zu zwingen, (auch) eine Nötigung i.S.d. § 240 StGB und auch einen gefährlichen Eingriff in den Straßenverkehr durch Hindernisbereiten i.S.d. § 315b Abs. 1 Nr. 2 StGB darstellen kann (zu vgl. OLG Düsseldorf, NJW 1990, 265). Hierzu enthält das angefochtene Urteil bisher keinerlei Feststellungen.	51
Das neue Tatgericht wird sich auch näher mit dem Konkurrenzverhältnis der einzelnen - drei - geschilderten Fahrmanöver des Angeklagten, soweit sie einen Straftatbestand erfüllen, auseinanderzusetzen haben.“	52
Dem schließt sich der Senat nach eigener Prüfung an.	53
Soweit die Generalstaatsanwaltschaft eine Verurteilung des Angeklagten wegen eines gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr durch Hindernisbereiten iSd.	54
§ 315 b Abs. 1 Nr. 2 StGB für möglich erachtet, ist vorsorglich Folgendes anzumerken:	55
Nach der neueren Rechtsprechung des BGH setzt ein gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr iSd. § 315 b Abs. 1 StGB voraus, dass zu dem bewußt zweck-widrigen Einsatz des Fahrzeugs in verkehrsfeindlicher Einstellung hinzukommt, dass es der Täter mit zumindest bedingtem Schädigungsvorsatz – etwa als Waffe oder Schadenswerkzeug - mißbraucht (vgl. BGHSt 48, 233-239; BGH NStZ-RR 2012,	56
123-124).	57
Ferner weist der Senat darauf hin, dass die bisherigen Feststellungen zum ersten Überholvorgang eine Verurteilung gem. § 315 c I Nr. 2 b StGB tragen können.	58
Nach alledem ist das Urteil mit den getroffenen Feststellungen aufzuheben und die Sache zur neuen Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Rechts-mittels, an das Amtsgericht Münster zurückzuverweisen.	59