

Räuberischer Angriff auf Kraftfahrer (§ 316a StGB)

Lösungshinweise Fall 1 (nach BGHSt. 49, 8 mit Bespr. *Duttge JuS 2005, 193*)

A. Strafbarkeit von A und B gem. §§ 249 I; 25 II (+), bzgl. Geld und Telefon, fraglich bzgl. Schlüssel, da hier wohl die Zueignungsabsicht fehlen dürfte.

B. Strafbarkeit von A und B gem. §§ 255; 25 II, bzgl. Fahrpreisforderung (+/-).

P: Vermögensverfügung durch Nichtgeltendmachen der Fahrpreisforderung. Wird mit der h.L. eine Vermögensverfügung gefordert, dürfte sie wegen der Anwendung von vis absoluta gegen T nicht vorliegen.

P: Vermögensnachteil: Liegt wohl vor, da die Durchsetzung der Forderung mangels Kenntnis der Identitäten von A und B seitens des T nun nicht mehr wahrscheinlich erscheint. Zudem ist der Schaden nicht bereits durch eine vorherige Straftat (etwa Betrug) eingetreten (+).

P: Bereicherungsabsicht: Tatfrage, ob A und B auch die Absicht hatten, sich der Bezahlung des Fahrpreisentgeltes zu entziehen (-/+).

C. Strafbarkeit von A und B gem. §§ 223 I; 224 I Nr. 3, 4; 25 II

Tatfrage, inwieweit die Behandlung des T mit Körperverletzungen verbunden war.

D. Strafbarkeit von A und B gem. §§ 316a I; 25 II

I. Angriff auf die Entschlussfreiheit des Führers eine KFZ durch das täuschende Verbergen der räuberischen Absicht gegenüber T, der – hätte er die Verabredung zwischen A und B verstanden – keine Willensentschließung in Richtung Weiterfahrt getroffen hätte?

- Zum Teil wird ein Angriff auf die Willensentschließungsfreiheit durch den Einsatz von List und Täuschung bejaht.
- Demgegenüber hat BGHSt. 49, 8, 12 klargestellt, dass List und Täuschung grds. keinen Angriff auf die Entschlussfreiheit darstellen und dafür vielmehr zu verlangen sei, dass das Opfer den objektiven Nötigungscharakter wahrnimmt.
 - ⊕ Eine Täuschung hindert gerade nicht den Entschluss und beeinträchtigt auch nicht die Entschlussfreiheit, sondern bewirkt lediglich eine falsche Vorstellung bzw. ein falsches Motiv für die vom Opfer weiterhin als frei empfundene Willensbildung bzw. Willensbetätigung.
 - ⊕ Das Verbergen der Raubabsicht bringt den Fahrer allein nicht in die von § 316a vorausgesetzte verkehrsspezifische Gefahrenlage, solange der Fahrer die Absicht nicht kennt.

Daran ändere auch der Umstand, dass T als Taxifahrer gem. § 22 PBefG zur Beförderung verpflichtet gewesen sei und infolgedessen man sagen könnte, A und B machten sich diese Einschränkung der Willensentschlussfreiheit bewusst zunutze, nichts.

- ⊕ Kontrahierungszwang hat auf die Entschlussfreiheit eines Taxifahrers i.d.R. keinen maßgeblichen Einfluss, da er schon aus wirtschaftlichem Eigeninteresse jeden Fahrgast befördert, der danach verlangt.
- ⊕ Es wäre schwerlich zu begründen, weshalb dieselbe Handlung bei einem Taxifahrer im Hinblick auf § 316a anders zu bewerten sein sollte als bei einem Kraftfahrzeugführer, der den Täter aus Gefälligkeit (z.B. einen Anhalter) in seinem Fahrzeug mitnimmt.

II. Angriff auf Leib und Leben des Führers eines KFZ durch das Hinabdrücken der Arme und das Zuziehen des Halses? Dazu müsste T in diesem Moment noch „Führer“ eines KFZ gewesen sein. Für die Auslegung des Begriffs kann nicht ohne weiteres auf die Begriffsbestimmung des „Führens“ im Zusammenhang mit sonstigen Verkehrsdelikten (z.B. §§ 315c f.) angeknüpft werden. Maßgeblich ist vielmehr die mit § 316a verfolgte gesetzgeberische Intention, Führer und Mitfahrer von Kraftfahrzeugen davor zu schützen, gerade wegen ihrer Teilnahme am Straßenverkehr leichter Opfer von räuberischen Angriffen zu werden. Daher ist Führer i.S.d. § 316a, wer das Kraftfahrzeug in Bewegung zu setzen beginnt, es in Bewegung hält oder allgemein mit dem Betrieb des Fahrzeugs und/oder mit der Bewältigung von Verkehrsvorgängen beschäftigt ist.

Daraus ergibt sich:

- Nicht Führer eines Kraftfahrzeugs i.S.d. § 316a ist, wer sich außerhalb des Fahrzeugs befindet.
- Hält sich das (potentielle) Tatopfer dagegen im Fahrzeug auf, ohne dass sich dieses in Bewegung befindet, kommt es maßgeblich darauf an, ob es als Fahrer mit der Bewältigung von Betriebs- oder Verkehrsvorgängen befasst ist. Dies wird etwa bei einem sog. verkehrsbedingten Halt (z.B. Halt an einer Rotlicht zeigenden Ampel) zu bejahen sein, da der Lenker eines KFZ in dieser Situation seine Aufmerksamkeit weiter auch auf das Verkehrsgeschehen richten muss und deshalb leichter zum Angriffsobjekt eines Überfalls werden kann. Letzteres trifft dagegen regelmäßig nicht zu, wenn das Opfer sein Fahrzeug aus anderen Gründen zum Halten gebracht und den Motor ausgestellt hat.

Hier: Im Zeitpunkt der Angriffs war T kein Führer eines KFZ mehr: er war bereits dabei, die Innenbeleuchtung einzuschalten und bereitete sich damit auf die Abrechnung der – damit auch von T als beendet empfundenen – Fahrt vor.

III. Ergebnis: § 316a I (-)

E. Strafbarkeit von A und B gem. §§ 316a I; 22; 23 I; 25 II

I. A und B können aber versucht haben, T als Fahrer eines KFZ zu überfallen. Insoweit käme es durchaus in Betracht, ein unmittelbares Ansetzen zur Tat bereits in As Aufforderung an T zu sehen, das Taxi am Tatort anzuhalten, um dort den Fahrer sogleich danach zu überfallen. Aber: kein Tatentschluss von A und

B bzgl. der Verwirklichung aller objektiven Tatbestandsmerkmale: Selbst wenn A und B bereit gewesen sein sollten, ihr Opfer auch noch bei laufendem Motor – mithin als Führer eines Kraftfahrzeugs – anzugreifen, sollte der Angriff jedenfalls nicht unter „Ausnutzung der besonderen Verhältnisse des Straßenverkehrs“ erfolgen. Zum Merkmal der Ausnutzung der besonderen Verhältnisse des Straßenverkehrs führt BGHSt. 49, 8, 10 f. aus, nicht mehr an der bisherigen Rspr. (vgl. BGHSt. 5, 280, 281) festhalten zu wollen, wonach auch die Vereinzelung des Tatopfers und die damit verbundene Nichterreichbarkeit fremder Hilfe ein Umstand des modernen Straßenverkehrs sei, den der Täter in tatbestandlicher Weise ausnutzen könne. Dass die Vereinzelung keine spezifisch mit dem Straßenverkehr verbundene Bedingung ist, zeigt sich bereits daran, dass sie leicht auch in anderer Weise herbeigeführt werden kann.

II. Ergebnis: §§ 316a I; 22; 23 I; 25 II (-)

Lösungshinweise Fall 2 (nach BGHSt. 50, 169)

Strafbarkeit des C gem. § 316a I

I. Angriff auf den Führer eines KFZ: Entsprechend den in BGHSt. 49, 8, 14 aufgestellten Grundsätzen ist Führer eines KFZ stets derjenige, der es im Straßenverkehr in Bewegung hält. Befindet sich das Fahrzeug, in dem sich das Tatopfer aufhält, nicht (mehr) in Bewegung, so ist darauf abzustellen, ob das Opfer als Fahrer (noch) mit der Bewältigung von Betriebs- oder Verkehrsvorgängen befasst ist (BGHSt. 50, 169, 171). Hier: Zwar hat die Taxifahrerin das Taxi bereits zum Halten gebracht, als C sie angriff. Aus dem Umstand, dass die Taxifahrerin den Motor des Taxis hat weiterlaufen lassen, schließt BGHSt. 50, 169, 171 jedoch, dass sie damit auch weiterhin Führerin eines KFZ gewesen sei. Ob dieses Verständnis den selbst postulierten Anforderungen an die Führer-Eigenschaft gerecht wird, erscheint fraglich, da das bloße Laufen des Motors nicht bedeutet, dass die Taxifahrerin auch noch mit der Bewältigung von Verkehrsvorgängen befasst ist, wenn sie den Wagen zur Zahlungsabwicklung außerhalb des fließenden Verkehrs so stoppte, dass sie ihre volle Aufmerksamkeit auf die Zahlung konnte und gerade nicht mehr auf den Straßenverkehr richten musste. Derartige Überlegungen verortet BGHSt. 50, 169, 172 f. jedoch beim Merkmal der Ausnutzung der besonderen Verhältnisse des Straßenverkehrs.

II. Ausnutzung der besonderen Verhältnisse des Straßenverkehrs: Nach BGHSt. 50, 169, 172 setzt das Merkmal zweierlei voraus:

- Objektiv: Der Führer des KFZ muss im Zeitpunkt des Angriffs noch in einer Weise mit der Beherrschung seines Kraftfahrzeugs und/oder mit der Bewältigung von Verkehrsvorgängen beschäftigt sein, dass er gerade deshalb leichter zum Angriffsobjekt eines Überfalls werden kann.
- Subjektiv: Ausreichend ist, dass sich der Täter in tatsächlicher Hinsicht der die Abwehrmöglichkeiten des Tatopfers einschränkenden besonderen Verhältnisse des Straßenverkehrs bewusst ist; nicht zu verlangen ist, dass der Täter eine solche Erleichterung seines Angriffs zur ursächlichen Bedingung seines Handelns macht.

Im Folgenden gibt BGHSt. 50, 169, 172 nähere Hinweise an die erforderlichen tatrichterlichen Feststellungen, um das objektive Vorliegen des Merkmals bejahen zu können:

- Die Verübung des Angriffs auf den Führer eines KFZ im fließenden Verkehr sei ein gewichtiges Indiz für die Ausnutzung der besonderen Verhältnisse des Straßenverkehrs. Einer besonderen Begründung durch den Tatrichter bedarf es daher regelmäßig nicht.
- Diese Gesichtspunkte sollen auch dann Geltung beanspruchen, wenn das KFZ während der Fahrt verkehrsbedingt – und mit laufendem Motor – hält und der Fahrer darauf wartet, seine Fahrt zugleich nach Veränderung der Verkehrssituation fortsetzen zu können und sich das Fahrzeug mithin – trotz des vorübergehenden Halts – weiterhin im fließenden Verkehr befindet.
- Bei einem nicht verkehrsbedingten Halt folge eine Erschwerung der Gegenwehr, wie sie dem fließenden Verkehr eigentümlich ist, jedoch nicht ohne weiteres daraus, dass der Motor noch laufe und

der Fahrer deshalb zum Zeitpunkt des Angriffs noch mit dem Betrieb des Fahrzeugs beschäftigt sei. So liege „bei einem nicht verkehrsbedingten Halt mit laufendem Motor außerhalb der allgemeinen Fahrbahn (etwa in einer Parkbucht oder einer Einfahrt) ohne eingelegten Gang bei angezogener Handbremse eine Erschwerung der Gegenwehr gerade infolge der spezifischen Bedingungen des Straßenverkehrs regelmäßig dann nicht vor, wenn der Kraftfahrzeugführer, wie etwa der Taxifahrer beim Kassieren des Fahrpreises, seine Aufmerksamkeit nicht in erster Linie auf das Führen des Fahrzeugs, sondern auf andere Tätigkeiten richtet“ (BGHSt. 50, 169, 173). Bei einem nicht verkehrsbedingten Halt hat der Tatrichter daher im Einzelnen darzulegen, dass neben der Tatsache, dass der Motor des Kraftfahrzeuges noch läuft, weitere verkehrsspezifische Umstände vorliegen, aus denen sich ergibt, dass das Tatopfer als Fahrzeugführer zum Zeitpunkt des Angriffs noch in einer Weise mit der Beherrschung des Fahrzeugs und/oder mit der Bewältigung von Verkehrsvorgängen beschäftigt war, und es gerade deshalb leichter Opfer des räuberischen Angriffs wurde.

Hier (-), da über das bloße Laufen des Motors keine Anhaltspunkt dafür vorliegen, dass die Taxifahrerin noch durch die Bewältigung von Verkehrsvorgängen abgelenkt war.

III. Ergebnis: § 316a I (-)

Lösungshinweise Fall 3 (nach BGHSt. 52, 44 mit Anm. Dehne-Niemann NStZ 2008, 319)

Strafbarkeit des D gem. § 316a I

I. Angriff auf den Führer eines KFZ: Problematisch ist hier, dass S zu Beginn des Angriffs, also beim Eindringen des D und Bedrohen des S, dieser noch nicht Führer des Fahrzeugs war. Zwar hielt sich S bereits im Fahrzeug auf, es war aber zu diesem Zeitpunkt noch nicht mit der Bewältigung von Betriebs- oder Verkehrsvorgängen befasst und damit noch nicht Führer des Kraftfahrzeugs.

Der Tatbestand soll aber nicht erfordern, dass das Tatopfer bereits bei Beginn des Angriffs Führer oder Mitfahrer des Kraftfahrzeugs war. Das Tatbestandsmerkmal „Verüben eines Angriffs“ sei auch dann erfüllt, wenn ein Opfer durch einen vor Fahrtantritt begonnenen Angriff zur (Mit-)Fahrt gezwungen wird und der Angriff während der Fahrt fortgesetzt wird.

- ⊕ Eine engere, allein auf den ersten nötigen Zugriff auf das Tatopfer abstellende Auslegung, würde dem Schutzzweck der Norm nicht gerecht.
- ⊕ Die Sicherheit des Straßenverkehrs wird nicht nur dann beeinträchtigt, wenn das Tatopfer während des Führens des Kraftfahrzeugs erstmals angegriffen wird, sondern auch dann, wenn ein bereits vor Fahrtantritt begonnenes, offenes Bedrohungsgeschehen während des Führens des Kraftfahrzeugs (nur) seinen Fortgang nimmt.

II. Ausnutzen der besonderen Verhältnisse des Straßenverkehrs: Das objektive Vorliegen (s.o.) sei nur gegeben, „wenn der räuberische Angriff auch durch die verkehrsspezifischen Einschränkungen, denen sich der Kraftfahrzeugführer während der Fahrt ausgesetzt sieht, erleichtert wird. Die Eigenschaft des Tatopfers als Kraftfahrzeugführer muss deshalb in objektiver Hinsicht für die Aufrechterhaltung bzw. Fortdauer des Angriffs mindestens mitursächlich geworden sein.“ Der BGH unterscheidet dabei zwei Konstellationen:

- Ursachenzusammenhang (-), wenn der Täter sein Opfer bereits vor der Fahrt unter seine uneingeschränkte Kontrolle gebracht hat und die dadurch geschaffene Nötigungslage während der nachfolgenden Fahrt lediglich unverändert aufrechterhalten wird: Hier dient das Fahrzeug nur Beförderungszwecken, ohne dass sich die mit der Fahrt einhergehende eingeschränkte Abwehrmöglichkeit des Tatopfers auf die Angriffshandlung des Täters noch in irgendeiner Weise fördernd auswirkt. Bsp.: Täter hat Tatopfer bereits in dessen Wohnung überfallen und zwingt es später unter Vorhalt einer Waffe zur Fahrt zu einem Geldautomaten, um dort vom Konto des Opfers Geld abzuheben.
- Hier dagegen Ursachenzusammenhang (+), D hatte sich durch die erste Angriffshandlung des Tatopfers noch nicht kontrolliert bemächtigt. Durch die erzwungene Fahrt wurden vielmehr die Gegenwehr und insb. die Fluchtmöglichkeit des S erst endgültig eingeschränkt.

III. Ergebnis: § 316a I (+)

Lösungshinweise Fall 4 (nach BGH NStZ 2004, 626) - Zusatzfall

Strafbarkeit von E und F gem. §§ 316a I; 25 II

I. Angriff auf einen Mitfahrer: Problematisch ist auch hier wieder, dass sich M zu Beginn des Geschehens nicht in einem KFZ befand, sondern von E erst dorthin verbracht wurde. Aber: Im Fahrzeug, während der Fahrt, war er Mitfahrer und damit taugliches Angriffsziel i.S.d. § 316a, auch wenn er sich unfreiwillig in dem PKW befand. Hier verübte E zur Begehung der räuberischen Erpressung einen neuen Angriff gegen M, und zwar diesmal durch Gewalt gegen seinen Körper mit der Gefahr einer nicht nur unerheblichen Verletzung.

II. Ausnutzen der besonderen Verhältnisse des Straßenverkehrs bei einem Mitfahrer: Bei einem Mitfahrer, der anders als der Fahrer naturgemäß nicht mit der Bewältigung von Verkehrsvorgängen während der Fahrt befasst ist, kommt es für die Ausnutzung der besonderen Verhältnisse des Straßenverkehrs darauf an, dass er sich dem Angriff des Täters deshalb nicht oder nur unter erschwerten Bedingungen entziehen kann, weil er sich in einem fahrenden Fahrzeug befindet. Entscheidend ist also, dass der Geschädigte in dem fahrenden Fahrzeug keine Möglichkeit hat, sich dem Angriff zu entziehen, ohne sich selbst und möglicherweise auch andere Verkehrsteilnehmer – etwa durch Öffnen der Tür, Ziehen der Handbremse o.ä. – zu gefährden (BGH NStZ 2004, 626, 626). Hier (+)

III. Schließlich steht es einer Bestrafung aus § 316a I auch nicht entgegen, dass der Tatbestand bereits mit Verübung des Angriffs vollendet war, das Raubdelikt aber erst später außerhalb des Fahrzeugs vollendet werden sollte. Es genügt, dass der Täter im Zeitpunkt des Angriffs den Entschluss zu einer in ihren wesentlichen Zügen bestimmten Tat, die die Merkmale einer Raubtat (hier: einer räuberischen Erpressung) erfüllt, gefasst hatte (BGH NStZ 2004, 626, 626 f.).

IV. Ergebnis: § 316a I (+)

Examensrelevante Probleme dieser Lehreinheit

- I. Begriff des Führers eines KFZ.*
- II. Anforderungen an die Ausnutzung der Verhältnisse des Straßenverkehrs.*
- III. Täuschung und List als Angriff auf die Entschlussfreiheit?*