

Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr

Stellungnahme für den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz des Deutschen Bundestages – Öffentliche Anhörung am 21. Juni 2017

Verfasser: Arne von Boetticher, Staatsanwalt aus Köln

Kurze Zusammenfassung in Thesen

1. Der Gesetzentwurf zur Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr (BT-Drucksache 18/10145) könnte aus Sicht der staatsanwaltschaftlichen Praxis in einem wesentlichen Punkt verbessert werden, bzw. es könnte eine Strafbarkeitslücke geschlossen werden.
2. Es wird vorgeschlagen in § 315d Abs. 1 Nr. 2 des Gesetzentwurfs einen Auffangtatbestand für „Einzelraser“ zu ergänzen. Der bereits bestehende § 315c Abs. 1 Nr. 2 Buchst. d) StGB (Gefährdung des Straßenverkehrs) erfasst nicht alle in der Praxis vorkommenden Fälle von „Einzelrasern“.
3. Äußerst begrüßenswert erscheint aus Sicht der Praxis die als Verbrechen ausgestaltete Qualifikation in § 315d Abs. 4 des Gesetzentwurfs, die in den Fällen, in denen Tateinheit mit fahrlässiger Tötung oder fahrlässiger Körperverletzung vorliegt, zu einer deutlichen Erhöhung des Strafrahmens führt.

Zum beruflichen Hintergrund des Verfassers

Als Staatsanwalt bei der Staatsanwaltschaft Köln bin ich in der Schwerpunktabteilung für Wirtschaftsstrafsachen tätig. Im Rahmen einer zusätzlichen Sonderzuständigkeit für illegale Autorennen und öffentlichkeitswirksame Verkehrsunfälle habe ich zahlreiche Ermittlungsverfahren gegen „Raser“ bearbeitet; darunter auch Verfahren, die Gegenstand der bundesweiten Presseberichterstattung waren. Vor meinem Wechsel zur Staatsanwaltschaft habe ich zweieinhalb Jahre als Rechtsanwalt in einer internationalen Wirtschaftskanzlei gearbeitet.

Darstellung der Problematik im Einzelnen

I. Ergänzung eines Auffangtatbestandes für „Einzelraser“

Der Gesetzentwurf sieht insbesondere die Schaffung eines neuen § 315d StGB mit der Überschrift „Verbotene Kraftfahrzeugrennen“ vor. Das für die Praxis wesentliche Tatbestandsmerkmal der Vorschrift ist die Teilnahme an einem nicht genehmigten Kraftfahrzeugrennen. Nach der Definition des Oberlandesgerichts Hamm ist ein Rennen ein Wettbewerb oder Wettbewerbsteil zur Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten mit Kraftfahrzeugen, bei dem zwischen mindestens zwei Teilnehmern ein Sieger durch Erzielung einer möglichst hohen Geschwindigkeit ermittelt wird, wobei es einer vorherigen Absprache nicht bedarf (vgl. OLG Hamm, Beschl. v. 05.03.2013 – III - 1 RBs 24/13). Ein Rennen setzt somit mindestens zwei Teilnehmer und das subjektive Element eines Kräftemessens mit Wettbewerbscharakter voraus.

Problematisch ist hierbei aus Sicht der Ermittlungsbehörden, dass das Vorliegen eines Rennens in der überwiegenden Zahl der Fälle gar nicht oder nur sehr schwer nachweisbar ist. In der Regel kommen in der Praxis Fälle vor, in denen die Beschuldigten sich gerade nicht im Vorfeld über Kurznachrichtendienste oder soziale Netzwerke – und damit nicht durch Schriftverkehr nachweisbar – zu einem Rennen verabredet haben. Die Rennen entstehen oftmals aus dem Verkehrsgeschehen heraus, was den Nachweis eines Kräftemessens mit Wettbewerbscharakter in Abgrenzung zu einem „zu schnell Fahren in Kolonne“ besonders schwierig macht. In der Regel stehen hierfür nur Zeugen als Beweismittel zur Verfügung, die naturgemäß nur einen kurzen Ausschnitt des vermeintlichen Rennens wahrgenommen haben.

Es werden zudem durch das Tatbestandsmerkmal des nicht genehmigten Kraftfahrzeugrennens diejenigen Verkehrsteilnehmer von der Strafbarkeit ausgenommen, die allein, d.h. ohne einen zweiten Rennteilnehmer, grob verkehrswidrig und rücksichtslos „rasen“ und damit eine vergleichbare Gefahr darstellen, wie sie von einem Rennen ausgeht. Diese Fälle machen zahlenmäßig den überwiegenden Teil der in der Praxis vorkommenden Fälle aus.

Im Ergebnis ist daher zu befürchten, dass der Gesetzentwurf eine Strafbarkeitslücke in denjenigen in der Praxis häufig vorkommenden Fällen eröffnet, in denen ein Rennen nicht nachweisbar ist, oder der Beschuldigte allein, d.h. ohne einen zweiten Rennteilnehmer, „rast“.

Zur Schließung der Strafbarkeitslücke wird vorgeschlagen, in § 315d Abs. 1 Nr. 2 des Entwurfes die im Folgenden durch Unterstreichung kenntlich gemachte Alternative als Auffangtatbestand zu ergänzen:

(1) Wer im Straßenverkehr

1. ein nicht genehmigtes Kraftfahrzeugrennen veranstaltet oder

2. als Kraftfahrzeugführer an einem nicht genehmigten Kraftfahrzeugrennen teilnimmt oder die zulässige Höchstgeschwindigkeit erheblich, grob verkehrswidrig und rücksichtslos überschreitet, wird mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

(2) Wer unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 Nummer 2 handelt und dadurch Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet, wird mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

(3) Wer in den Fällen des Absatzes 2 die Gefahr fahrlässig verursacht, wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

(4) Verursacht der Täter in den Fällen des Absatzes 2 oder 3 durch die Tat den Tod oder eine schwere Gesundheitsschädigung eines anderen Menschen oder eine Gesundheitsschädigung einer großen Zahl von Menschen, so ist die Strafe Freiheitsstrafe von einem Jahr bis zu zehn Jahren, in minder schweren Fällen Freiheitsstrafe von sechs Monaten bis zu fünf Jahren.

Hierdurch würde sichergestellt werden, dass nur schwerwiegende, grob verkehrswidrige und rücksichtslose Geschwindigkeitsüberschreitungen, von dem Tatbestand erfasst werden, nicht hingegen Geschwindigkeitsüberschreitungen des „normalen“ Autofahrers, der – ggf. aus Unachtsamkeit – 20 oder 30 km/h zu schnell fährt.

Sofern der vorgeschlagene Auffangtatbestand für „Einzelraser“ nicht als abstraktes Gefährdungsdelikt ausgestaltet werden soll, könnte der Auffangtatbestand auch als konkretes Gefährdungsdelikt ausgestaltet und in § 315d Abs. 2 des Entwurfs eingefügt werden. Bei einer solchen Ausgestaltung wären die „Einzelraser“ nur bei Vorliegen einer konkreten Gefährdungslage von dem Tatbestand erfasst. Dies würde inhaltlich in etwa dem Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen entsprechen (BT-Drucksache 18/12558).

II. Zur Problematik des § 315c Abs. 1 Nr. 2 Buchst. d) StGB

Der bereits bestehende § 315c Abs. 1 Nr. 2 Buchst. d) StGB (Gefährdung des Straßenverkehrs) erfasst nicht alle in der Praxis vorkommenden „Raser-Fälle“. Problematisch ist, dass es im Grunde vom Zufall abhängig ist, ob ein „Einzelraser“ von der Vorschrift erfasst wird. Es hängt nämlich davon ab, ob er gerade an einer der in § 315c Abs. 1 Nr. 2 Buchst. d) StGB aufgeführten besonderen Gefahrenstellen (an unübersichtlichen Stellen, an Straßenkreuzungen, Straßeneinmündungen oder Bahnübergängen) zu schnell fährt. Jemand, der an anderen Stellen grob verkehrswidrig und rücksichtslos zu schnell fährt und dadurch andere Menschen konkret gefährdet, macht sich nach derzeitiger Rechtslage nicht strafbar.

III. Anmerkung zu der Qualifikation in § 315d Abs. 4 des Gesetzentwurfs

Äußerst begrüßenswert erscheint aus Sicht der Praxis die als Verbrechen ausgestaltete Qualifikation in § 315d Abs. 4 des Entwurfs, die in den Fällen, in denen Tateinheit mit fahrlässiger Tötung oder fahrlässiger Körperverletzung vorliegt, zu einer deutlichen Erhöhung des harmonisierten Strafrahmens führen würde – nämlich zu einem Strafrahmen, der von einem Jahr bis zu zehn Jahren Freiheitsstrafe reicht. Insbesondere in den öffentlichkeitswirksamen Fällen, in denen Menschen durch „Raser“ getötet worden sind, würde dies zu angemesseneren Strafen führen. Der bislang in solchen Fällen anzuwendende Strafrahmen der fahrlässigen Tötung sieht Geldstrafe oder Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren vor. In der Vergangenheit hat dieser Strafrahmen, in Fällen, in denen Menschen durch rücksichtsloseste „Raser“ getötet wurden, oftmals noch zu bewährungsfähigen Strafen geführt, was in der Bevölkerung regelmäßig als besonders unbefriedigend empfunden wird.