



Wortprotokoll der 157. Sitzung

Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz

Berlin, den 21. Juni 2017, 18:06 Uhr

Berlin, Paul-Löbe-Haus, Saal 2.600

Vorsitz: Renate Künast, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einzigiger Tagesordnungspunkt

Seite 12

a) Gesetzentwurf des Bundesrates

**Entwurf eines ... Strafrechtsänderungsgesetzes –
Strafbarkeit nicht genehmigter
Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr**

BT-Drucksache 18/10145

Federführend:

Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz

Mitberatend:

Innenausschuss

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Berichterstatter/in:

Abg. Sebastian Steineke [CDU/CSU]

Abg. Dr. Johannes Fechner [SPD]

Abg. Harald Petzold (Havelland) [DIE LINKE.]

Abg. Hans-Christian Ströbele [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]

b) Antrag der Abgeordneten Hans-Christian Ströbele, Stephan Kühn (Dresden), Renate Künast, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

**Verkehrssicherheit erhöhen - Raserei und illegale
Autorennen wirksam bekämpfen**

BT-Drucksache 18/12558

Federführend:

Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz

Mitberatend:

Ausschuss für Gesundheit

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Berichterstatter/in:

Abg. Sebastian Steineke [CDU/CSU]

Abg. Dr. Johannes Fechner [SPD]

Abg. Harald Petzold (Havelland) [DIE LINKE.]

Abg. Hans-Christian Ströbele [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]



Anwesenheitslisten	Seite 3
Anwesenheitsliste Sachverständige	Seite 9
Sprechregister Abgeordnete	Seite 10
Sprechregister Sachverständige	Seite 11
Zusammenstellung der Stellungnahmen	Seite 30

**Sitzung des Ausschusses für Recht und Verbraucherschutz (6. Ausschuss)**

Mittwoch, 21. Juni 2017, 18:00 Uhr

Ordentliche Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift	Stellvertretende Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift
<u>CDU/CSU</u>		<u>CDU/CSU</u>	
Brandt, Helmut	_____	Bosbach, Wolfgang	_____
Heck Dr., Stefan	_____	Fabritius Dr., Bernd	_____
Heil, Mechthild	_____	Frieser, Michael	_____
Hirte Dr., Heribert	_____	Gutting, Olav	_____
Hoffmann, Alexander	_____	Harbarth Dr., Stephan	_____
Hoppenstedt Dr., Hendrik	_____	Hennrich, Michael	_____
Launert Dr., Silke	_____	Heveling, Ansgar	_____
Luczak Dr., Jan-Marco	_____	Jörrißen, Sylvia	_____
Monstadt, Dietrich	_____	Jung Dr., Franz Josef	_____
Ripsam, Iris	<u>J. Ripsam</u>	Lach, Günter	_____
Rösel, Kathrin	_____	Lerchenfeld, Philipp Graf	_____
Seif, Detlef	_____	Maag, Karin	_____
Sensburg Dr., Patrick	_____	Noll, Michaela	_____
Steineke, Sebastian	<u>SS</u>	Schipanski, Tankred	_____
Sütterlin-Waack Dr., Sabine	<u>S. Sütterlin</u>	Schnieder, Patrick	_____
Ullrich Dr., Volker	<u>V. Ullrich</u>	Stritzl, Thomas	_____
Wanderwitz, Marco	<u>W. Wanderwitz</u>	Weisgerber Dr., Anja	_____
Wellenreuther, Ingo	<u>I. Wellenreuther</u>	Woltmann, Barbara	_____
Winkelmeier-Becker, Elisabeth	_____		_____
Hauer, Matthias	<u>U. Hauer</u>		_____

15. Juni 2017

Anwesenheitsliste

Seite 1 von 3

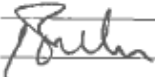
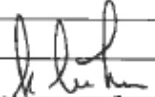
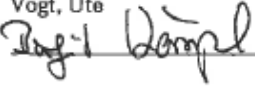
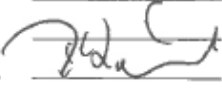
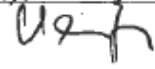
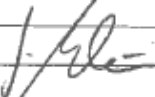
Referat ZT 4 - Zentrale Assistenzdienste, Tagungsbüro

Luisenstr. 32-34, Telefon: +49 30 227-32251, Fax: +49 30 227-36339



18. Wahlperiode

Sitzung des Ausschusses für Recht und Verbraucherschutz (6. Ausschuss)
Mittwoch, 21. Juni 2017, 18:00 Uhr

Ordentliche Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift	Stellvertretende Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift
<u>SPD</u>		<u>SPD</u>	
Bähr-Losse, Bettina		Barley Dr., Katarina	
Bartke Dr., Matthias		Franke Dr., Edgar	
Brunner Dr., Karl-Heinz		Hartmann (Wackernheim), Michael	
Drobinski-Weiß, Elvira		Högl Dr., Eva	
Fechner Dr., Johannes		Lischka, Burkhard	
Flisek, Christian		Miersch Dr., Matthias	
Groß, Michael		Müller, Bettina	
Hakverdi, Metin		Müntefering, Michelle	
Jantz-Herrmann, Christina		Özdemir (Duisburg), Mahmut	
Rode-Bosse, Petra		Rohde, Dennis	
Steffen, Sonja		Schieder, Marianne	
Strässer, Christoph		Vogt, Ute	
Löhmann Kirsten			
Schickner Udo			
<u>DIE LINKE</u>		<u>DIE LINKE</u>	
Binder, Karin		Jelpke, Ulla	
Petzold (Havelland), Harald		Lay, Caren	
Wawzyniak, Halina		Pitterle, Richard	
Wunderlich, Jörn		Renner, Martina	

15. Juni 2017

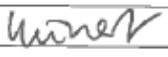
Anwesenheitsliste
Referat ZT 4 - Zentrale Assistenzdienste, Tagungsbüro
Luisenstr. 32-34, Telefon: +49 30 227-32251, Fax: +49 30 227-38339

Seite 2 von 3



18. Wahlperiode

Sitzung des Ausschusses für Recht und Verbraucherschutz (6. Ausschuss)
Mittwoch, 21. Juni 2017, 18:00 Uhr

Ordentliche Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift	Stellvertretende Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift
<u>BÜ90/GR</u>		<u>BÜ90/GR</u>	
Keul, Katja		Beck (Köln), Volker	
Künast, Renate		Kühn (Tübingen), Christian	
Maisch, Nicole		Mihalic, Irene	
Ströbele, Hans-Christian		Notz Dr., Konstantin von	

15. Juni 2017

Anwesenheitsliste
Referat ZT 4 - Zentrale Assistenzdienste, Tagungsbüro
Luisenstr. 32-34, Telefon: +49 30 227-32251, Fax: +49 30 227-36339

Seite 3 von 3



Sitzung des Ausschusses für Recht und Verbraucherschutz

(6. Ausschuss)

Mittwoch, 21. Juni 2017, 18:00 Uhr

	Fraktionsvorsitz	Vertreter
CDU/CSU		
SPD		
DIE LINKE.		
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN		

Fraktionsmitarbeiter

Name (Bitte in Druckschrift)	Fraktion	Unterschrift
Krüger, Inke	CDU/CSU	
Enns, Volker	CDU/CSU	
Schmitt, Martina	SPD	
Schöffel	CDU/CSU	
Oderoy, Jan Jacob	CDU/CSU	

Stand: 23. Februar 2015

Referat ZT 4 – Zentrale Assistenzdienste, Luisenstr. 32-34, Telefon: +49 30 227-32659, Fax: +49 30 227-36339



Tagungsbüro

Sitzung des Ausschusses für Recht und Verbraucherschutz
(6. Ausschuss)
Mittwoch, 21. Juni 2017, 18:00 Uhr

Seite 3

Bundesrat

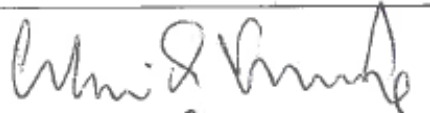
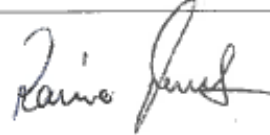
Land	Name (bitte in Druckschrift)	Unterschrift	Amts-be- zeich- nung
Baden-Württemberg	VON TROTH		STA
Bayern	Bauer, M.		RD
Berlin			
Brandenburg			
Bremen			
Hamburg			
Hessen	Steinbach		RD
Mecklenburg-Vorpommern			
Niedersachsen			
Nordrhein-Westfalen	Rindler		Rindler
Rheinland-Pfalz			
Saarland			
Sachsen	Salt, Andrew		RAlin
Sachsen-Anhalt			
Schleswig-Holstein			
Thüringen			

Stand: 23. Februar 2015

Referat ZT 4 – Zentrale Assistenzdienste, Luisenstr. 32-34, Telefon: +49 30 227-32659, Fax: +49 30 227-36339

Anwesenheitsliste der Sachverständigen

zur Anhörung des Ausschusses für Recht und Verbraucherschutz
am Mittwoch, 21. Juni 2017, 18.00 Uhr

Name	Unterschrift
Arne von Boetticher Staatsanwalt, Köln	
Dr. Ulrich Franke Richter am Bundesgerichtshof (BGH), Karlsruhe	
Rainer Fuchs Polizeipräsidium Köln Kriminalhauptkommissar	
Dr. Scarlett Jansen Universität Bonn Lehrstuhl für Strafrecht und Strafprozessrecht sowie Internationales und Europäisches Strafrecht	
Prof. Dr. Henning Ernst Müller Universität Regensburg Fakultät für Rechtswissenschaft Lehrstuhl für Strafrecht und Kriminologie	
Gül Pinar Deutscher Anwaltverein e. V. (DAV) Rechtsanwältin, Hamburg	
Dr. Markus Schäpe ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.), Berlin Leiter Juristische Zentrale	
Prof. Dr. Frank Peter Schuster, Mag. iur. Universität Würzburg Lehrstuhl für Internationales Strafrecht	



Sprechregister Abgeordnete

	Seite
Dr. Johannes Fechner (SPD)	20
Vorsitzende Renate Künast (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	12, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29
Kirsten Lühmann (SPD)	24
Sebastian Steineke (CDU/CSU))	20
Dr. Volker Ullrich (CDU/CSU)	20, 24, 28
Jörn Wunderlich (DIE LINKE.)	21, 25



Sprechregister Sachverständige

	Seite
Arne von Boetticher Staatsanwalt, Köln	13, 24, 25
Dr. Ulrich Franke Richter am Bundesgerichtshof (BGH), Karlsruhe	14, 23, 26
Rainer Fuchs Polizeipräsidium Köln Kriminalhauptkommissar	15, 26, 27, 28
Dr. Scarlett Jansen Universität Bonn Lehrstuhl für Strafrecht und Strafprozessrecht sowie Internationales und Europäisches Strafrecht	15, 22
Prof. Dr. Henning Ernst Müller Universität Regensburg Fakultät für Rechtswissenschaft Lehrstuhl für Strafrecht und Kriminologie	17, 22, 28
Gül Pinar Deutscher Anwaltverein e. V. (DAV) Rechtsanwältin, Hamburg	17, 22, 29
Dr. Markus Schäpe ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.), Berlin Leiter Juristische Zentrale	18, 22
Prof. Dr. Frank Peter Schuster, Mag. iur. Universität Würzburg Lehrstuhl für Internationales Strafrecht	19, 21



Die **Vorsitzende Renate Künast**: Einen wunderschönen guten Tag, meine Damen und Herren. Dies ist die dritte Sitzung unseres Ausschusses an diesem Tag. Wir kommen zur öffentlichen Anhörung eines Gesetzentwurfs inklusive Änderungsantrag des Bundesrates und eines Antrags der Grünen zum Thema „Verkehrssicherheit erhöhen, Rasereien und illegale Autorennen wirksam bekämpfen“. Ich begrüße alle Abgeordneten in diesem Saal – an der Zahl sehe ich: Es ist ein Thema in vielen Ausschüssen. Mitberatend sind der Innenausschuss, der Ausschuss für Verkehr und Digitale Infrastruktur sowie der Gesundheitsausschuss. Ich begrüße die acht Sachverständigen. Wir haben sieben plus einen Sachverständigen des ADAC eingeladen. Ich begrüße die Vertreter der Bundesregierung, Herrn Abteilungsleiter Dr. Böhm und Frau Referatsleiterin Dr. Mädrich. Herr Staatssekretär Lange lässt sich entschuldigen, er ist anderweitig verpflichtet. Außerdem ein herzliches Willkommen an die Gäste auf der Tribüne.

Die zwei Vorlagen zum Thema illegale Kraftfahrzeugrennen sind in jeder Hinsicht aktuell, meine Damen und Herren. Sie erinnern sich daran, dass das Landgericht Berlin im Februar zwei Männer wegen Mordes zu lebenslangen Freiheitsstrafen verurteilt hat. Die beiden Männer hatten sich bei einem zufälligen Zusammentreffen an einer Ampel auf dem Berliner Kurfürstendamm zu einem spontanen Straßenrennen verabredet. Mit Geschwindigkeiten von bis zu 170 Stundenkilometer (km/h) sind sie mit ihren Fahrzeugen den Kurfürstendamm entlanggerast. An einer Kreuzung ist das Fahrzeug eines Angeklagten mit dem Jeep eines Mannes kollidiert, der noch am Unfallort verstorben ist. Erstmals hatte ein Gericht daraufhin in einem solchen Fall eine Verurteilung wegen Mordes ausgesprochen. Solche Fälle gehen immer wieder durch die Presse. Wenn niemand verletzt wird, werden illegale Straßenrennen allerdings bislang nur als eine verbotene Form der übermäßigen Straßenbenutzung gewertet und Verstöße gegen das Verbot lediglich als Ordnungswidrigkeit geahndet. Der Bundesrat hat deshalb einen Gesetzentwurf vorgelegt, mit dem ein neuer § 315d in das Strafgesetzbuch (StGB) eingeführt werden soll. Dieser soll die Veranstaltung von oder die Teilnahme an verbotenen Kraftfahrzeugrennen pönalisieren und an die Stelle der bisherigen Bußgeldtatbestände treten. Absatz 1 ist als

abstraktes Gefährdungsdelikt ausgestaltet. Zugleich sieht der Entwurf eine qualifizierte Bestrafung für die Fälle vor, in denen ein Renn Teilnehmer – vorsätzlich oder fahrlässig – Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert konkret gefährdet. Außerdem ist ein als Verbrechen ausgestalteter Qualifikationstatbestand vorgesehen für Fälle, in denen wenigstens fahrlässig der Tod oder eine schwere Gesundheitsschädigung eines anderen Menschen oder eine Gesundheitsschädigung einer großen Zahl von Menschen verursacht wurde. Zu diesem Gesetzentwurf gibt es einen Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen, der den Sachverständigen ebenfalls übermittelt worden ist. Dieser sieht unter anderem eine Erweiterung der strafwürdigen Handlungsweisen vor – bestraft werden soll auch, wer als Kraftfahrzeugführer die zulässige Höchstgeschwindigkeit erheblich, grob verkehrswidrig und rücksichtslos überschreitet, um eine besonders hohe Geschwindigkeit zu erreichen.

Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zielt ebenfalls auf Anpassungen im Strafgesetzbuch. Gefordert wird unter anderem, in § 315c Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe d StGB die einschränkenden Wörter „an unübersichtlichen Stellen, an Straßenkreuzungen, Straßeneinmündungen oder Bahnübergängen“ zu streichen, um grob verkehrswidriges und rücksichtsloses zu schnell Fahren und die Gefährdung von Menschen generell zu erfassen. Außerdem soll in § 315c StGB eine Erfolgsqualifizierung eingefügt werden für Fälle, in denen durch die Tat wenigstens fahrlässig oder leichtfertig der Tod eines anderen Menschen oder eine schwere Gesundheitsschädigung bei einem anderen Menschen oder eine Gesundheitsschädigung bei einer Vielzahl von Menschen verursacht wird.

So, diese Stichworte sollen als Einleitung in unser heutiges Thema ausreichen. Jetzt noch einige Formalitäten für diejenigen, die noch nicht hier waren. Sie haben fünf Minuten für ein Eingangsstatement; wir würden mit Herrn von Boetticher beginnen. Dort sehen Sie die Uhr. Wenn die Ziffern rot werden, sind Sie mit den fünf Minuten durch. Ich werde Sie aber nicht mitten in einem Gedankengang unterbrechen. Dann machen wir zwei, drei Fragerunden, wo wir alphabetisch umgekehrt die Antwortrunde machen würden – wir beginnen dann mit Herrn Professor Schuster.



Die Uhr ist dann kein Limit, sondern zeigt Ihnen nur, wie lange Sie reden. Die Abgeordneten stellen bitte zwei Fragen in jeder Runde, zwei an eine Person oder eine an zwei verschiedene Personen. Je nach Bedarf haben wir weitere Runden. Der letzte Hinweis: Dies ist eine öffentliche Anhörung, es wird eine Tonaufzeichnung gemacht und ein Wortprotokoll erstellt. Bild- und Tonaufzeichnungen auf der Tribüne sind nicht gestattet. Und jetzt kann Herr von Boetticher beginnen. Bitte schön.

SV Arne von Boetticher: Vielen Dank, Frau Vorsitzende, meine sehr geehrten Damen, meine sehr geehrten Herren. Ich möchte mich zunächst für die Möglichkeit bedanken, eine Stellungnahme abgeben zu dürfen. Ich bin als Staatsanwalt in Köln im Rahmen einer Sonderzuständigkeit für illegale Autorennen und öffentlichkeitswirksame Verkehrsunfälle zuständig gewesen und möchte aufgrund meiner beruflichen Erfahrungen folgende Stellungnahme abgeben: Der Gesetzentwurf zur Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr könnte aus Sicht der staatsanwaltschaftlichen Praxis in einem wesentlichen Punkt verbessert werden – indem er um einen Auffangtatbestand für Einzelraser ergänzt wird. Ich empfehle Ihnen deshalb, den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD anzunehmen, da dieser Änderungsantrag einen solchen Auffangtatbestand für Einzelraser vorsieht. Der Gesetzentwurf sieht zunächst die Schaffung eines neuen § 315d StGB vor. Das wesentliche Tatbestandsmerkmal dieser Vorschrift ist die Teilnahme an einem nicht genehmigten Kraftfahrzeugrennen. Nach der Definition des Oberlandesgerichts (OLG) 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. Ein Rennen setzt somit mindestens zwei Teilnehmer und das subjektive Element eines Kräftemessens mit Wettbewerbscharakter voraus. Problematisch ist, 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 besonders schwierig macht. In der Regel stehen Zeugen als Beweismittel zur Verfügung, die naturgemäß nur einen kurzen Ausschnitt des vermeintlichen Rennens wahrgenommen haben. Manchmal gibt es Videoaufnahmen, zum Beispiel dann, wenn der Kriminalhauptkommissar Fuchs mit seinem Team das Rennen gefilmt hat. Dazu wird er sicher gleich noch berichten. Videoaufnahmen als Beweismittel sind aber nicht die Regel. Man kann im Grunde sagen: Wenn die Polizei bei Aufnahme der Strafanzeige von einem Rennen ausgeht oder in der Presseberichterstattung von einem Rennen die Rede ist, dann heißt das noch lange nicht, dass in der Justizpraxis der Tatnachweis eines Rennens tatsächlich geführt werden kann. Es werden zudem durch das Tatbestandsmerkmal des nicht genehmigten Kraftfahrzeugrennens diejenigen Verkehrsteilnehmer von der Strafbarkeit ausgenommen, die alleine, ohne einen zweiten Rennteilnehmer grob verkehrswidrig und rücksichtslos rasen und damit eine vergleichbare Gefahr darstellen, wie sie von einem Rennen ausgeht. Es ist daher zu befürchten, dass der Gesetzentwurf eine Strafbarkeitslücke in den in der Praxis häufig vorkommenden Fällen eröffnet, in denen ein Rennen nicht nachweisbar ist oder der Beschuldigte alleine rast. Im Ergebnis halte ich deshalb den Änderungsantrag von CDU/CSU und SPD, der einen solchen Auffangtatbestand für Einzelraser vorsieht, für richtig, auch wenn man über das zusätzliche subjektive Merkmal, „um eine besonders hohe Geschwindigkeit zu erreichen“, diskutieren kann.

Auch die Ausgestaltung als abstraktes Gefährdungsdelikt in § 315d Absatz 1 des Entwurfs halte ich aufgrund der Gemeingefährlichkeit, die von Rasern ausgeht, für richtig. Die Gefahr ist mit der Trunkenheit im Straßenverkehr vergleichbar. Die ist nach § 316 StGB ebenfalls als abstraktes Gefährdungsdelikt strafbar. Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, der eine Änderung des bestehenden § 315c StGB vorsieht, geht nicht ganz so weit. Hiernach werden Einzelraser nur bei Vorliegen einer konkreten Gefährdungslage vom Tatbestand erfasst. Zu der als Verbrechen ausgestalteten Qualifikation in § 315d Absatz 4 des Entwurfs möchte ich anmerken, dass diese aus



Sicht der Praxis äußerst begrüßenswert erscheint in den Fällen, in denen Tateinheit mit fahrlässiger Tötung oder fahrlässiger Körperverletzung vorliegt. Hier würde die Qualifikation zu einer deutlichen Erhöhung des harmonisierten Strafrahmens führen, 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 den Fällen, in denen Menschen durch rücksichtslose Raser getötet wurden, oftmals noch zu bewährungsfähigen Strafen geführt, was in der Bevölkerung regelmäßig als besonders unbefriedigend empfunden wird. Vielen Dank.

Die **Vorsitzende**: Danke. Dann hat als nächster Herr Dr. Franke das Wort.

SV Dr. Ulrich Franke: Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren Abgeordneten. Ich muss zunächst eine kurze Vorbemerkung zu meiner Rolle in der Anhörung machen. Da ich als langjähriges Mitglied des Verkehrsstrafsenats des Bundesgerichtshofs und inzwischen auch als stellvertretender Vorsitzender in besonderer Weise mit dieser Materie befasst bin, bitte ich den Ausschuss um Verständnis, dass ich in bestimmten Dingen etwas zurückhaltender argumentiere als sonst, weil ich an der Entscheidung dieser konkreten Fälle beteiligt bin. Die Sache aus Berlin ist übrigens noch nicht eingegangen, jedenfalls nicht nach dem Stand von gestern Abend.

Ich äußere mich zunächst zu § 315d StGB des Entwurfs und zwar zu Absatz 1 Nummern 1 und 2, also zu der Bestimmung der Ausrichtung, Durchführung und Teilnahme an nicht erlaubten Kraftfahrzeugrennen. Diese Vorschrift ist – da stimme ich mit meinem Vorredner, Herr von Boetticher, überein – in vollem Umfang zu begrüßen. Bei meiner Nachforschung zur Frage, was unter dem Begriff des Kraftfahrzeugrennens zu verstehen ist, bin ich auf die erstaunliche Tatsache gestoßen, dass das sowohl in der strafgerichtlichen als auch in der zivil- und verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung praktisch übereinstimmend ausgelegt wird. Und dass nach der entsprechenden Rechtsprechung der Bußgeldsenate der Ober-

landesgerichte zu § 29 der Straßenverkehrsordnung (StVO) auch dann ein Kraftfahrzeugrennen anzunehmen ist und nach der Begriffsbestimmung angenommen wird, wenn das spontane, nicht verabredete Fälle sind. Abstrakt haben wir mit diesem Tatbestandsmerkmal keine Probleme, auch dann nicht, wenn sich das Ganze aus einer gewissen Verkehrskonkurrenzsituation heraus entwickelt, wenn die an der Ampel stehen und sich gegenseitig herausfordern. Das ändert nichts daran – und auch insoweit muss ich Herrn von Boetticher Recht geben –, dass die Beweisschwierigkeiten für das Vorliegen eines solchen Kraftfahrzeugrennens noch nicht erledigt sind. Im Grunde fangen die erst an, und da haben wir Videoaufnahmen nur in Ausnahmefällen und ansonsten im Wesentlichen Zeugenaussagen. Es bestehen trotzdem keine Bedenken, dass der Gesetzgeber beabsichtigt, das in Nummer 1 und Nummer 2 des Entwurfs zu regeln; das begrüße ich. Entsprechendes gilt für die Erfolgsqualifikation nach Absatz 3, wobei ich darauf hinweise, dass da immer der gefahrspezifische Zusammenhang vorliegen muss, der dann auch im Einzelfall festgestellt werden muss. Ich sehe das aus der Perspektive desjenigen, der beurteilen muss, ob der Tatrichter das ausreichend feststellt hat; das macht Arbeit für die Kollegen und für uns, und es ist eine Fehlerquelle, die aufhebungsträchtig sein könnte. Das ist aber alles machbar.

Dann komme ich zu der Vorschrift, bei der ich schon schriftlich erhebliche Bedenken geäußert habe. Das betrifft den Änderungsantrag für § 315d Absatz 1 Nummer 3 StGB. Es ist aus Sicht des Gesetzgebers natürlich eine Überlegung wert, was man mit einem Einzelraser macht. Trotzdem habe ich grundlegende Probleme damit. Einmal – und das wird auch in der einen oder anderen Stellungnahme erwähnt – passt das thematisch nicht, weil es kein Rennen ist. Das ist vielleicht nur ein Schönheitsfehler, den man beheben kann. Allerdings ist die Tatbestandsvoraussetzung, wonach der Verkehrsteilnehmer die zulässige Höchstgeschwindigkeit erheblich überschreiten muss, für sich genommen zu unbestimmt. Dies gilt vor allen Dingen, wenn man sich vor Augen hält, was wir in der Bußgeldkatalogverordnung in Verbindung mit § 3 StVO schon bei den Bußgeldern im Bereich der Ordnungswidrigkeiten für einen Aufwand betreiben. Die Frage, wie sich die Tatbestandsmerkmale „grob verkehrswidrig“



und „rücksichtslos“ dazu verhalten, erscheint mir ungeklärt. Wegen der Zeit will ich nur einige Stichworte bringen. Möglicherweise besteht gar kein Bedürfnis zu einer eigenständigen Regelung durch diese beiden Tatbestandsmerkmale. Entsprechend große Probleme habe ich mit dem Tatbestandsmerkmal „um eine besondere hohe Geschwindigkeit zu erreichen“. Das ist kein Erfolgsdelikt; das ist irgendwie ein Tatbestandsmerkmal mit einer überschießenden Innentendenz. Meiner Meinung nach ist das Verhältnis zu den anderen Vorschriften nicht hinreichend geklärt. Ich weise darauf hin, dass immer dann, wenn im Straßenverkehrsstrafrecht konkrete Gefährdungsdelikte normiert werden, der Nachweis der konkreten Gefährdung von Leib und Leben und bedeutenden Werten dem Tatrichter sehr viel Arbeit macht. Das ist fehleranfällig im Revisionsverfahren. Ich darf abschließend auf eine Vorschrift hinweisen, die vielleicht in ihrer Bedeutung noch nicht richtig erfasst worden ist. Das ist § 121 Absatz 2 GVG. Viele dieser Vorschriften haben Strafraumen – wenn man von den Qualifikationen und Rahmenschärfen absieht –, die eine Anklage zum Strafrichter mit sich bringen, und dann ist Ende beim Oberlandesgericht in der Revision. Das heißt: Über diese Dinge entscheiden die Oberlandesgerichte von sechzehn Bundesländern und nicht der Bundesgerichtshof. Man muss im Auge behalten, dass die Gefahr einer Rechtszersplitterung besteht, insbesondere bei sehr unpräzisen Tatbestandsmerkmalen. Vielen Dank.

Die **Vorsitzende**: Herr Fuchs, bitte.

SV Rainer Fuchs: Sehr geehrte Frau Vorsitzende, liebe Abgeordnete. Auch ich möchte mich zunächst herzlich bedanken, dass ich eine Stellungnahme abgeben kann zu dem Gesetzesentwurf. Ich bin seit mehr als zwei Jahren intensiv mit diesem Thema befasst, weil wir nach den schlimmen Vorfällen in Köln reagiert. Die Polizei hat eine sogenannte besondere Aufbauorganisation ins Leben gerufen haben, die sich intensiv mit diesem Thema beschäftigt. Wie Sie wissen, soll § 315d des Entwurfs illegale Kraftfahrzeugrennen unter Strafe stellen, da diese bisher noch als Ordnungswidrigkeit gelten. Unsere polizeilichen Erfahrungen zeigen, dass immer wieder illegale Kraftfahrzeugrennen mit hoher Eigen- und Fremdgefährdung stattfinden. Das nimmt kein

Ende. Auch nach Mönchengladbach am letzten Wochenende haben wir wieder ein illegales Rennen feststellen müssen. Nur durch die gute Zusammenarbeit mit der Bevölkerung, die so etwas meldet, konnten wir einen der Teilnehmer feststellen. Oft gehen diese Rennen mit Einzelrasern einher, und diese Gefährdungsdelikte werden zurzeit nicht erfasst. Seitdem wir in Köln aufgrund dieser Vorkommnisse im Zusammenhang mit der gesamten illegalen Rennen- und Tuningszene konkrete zielgerichtete polizeiliche Maßnahmen vorgenommen haben, konnten wir zwar in der Szene etwas bewirken, aber dennoch stellen wir jedes Wochenende diese gefährlichen Tätigkeiten fest, und das hört leider nicht auf. Auch wenn sicherlich eine Vielzahl anderer Faktoren diese Verkehrsphänomene beeinflussen, so konnten wir doch im Verlauf unserer bisherigen Arbeit erkennen, dass die bisherigen Sanktionsmöglichkeiten unzureichend sind. Ein Bußgeld oder das verkehrsdidaktische Gespräch, das wir führen, wenn wir das Klientel antreffen, zeigen keine abschreckende Wirkung. Und wenn ich an die Ordnungswidrigkeitenverfahren vor Gericht denken muss, die dazu führen, dass Bußgelder heruntergehandelt werden, um das Fahrverbot zu umgehen, dann wundere ich mich nicht, wenn wir das eine oder andere Mal in den Kontrollen belächelt werden. Ich begrüße das Gesetzesvorhaben ausdrücklich, insbesondere hinsichtlich der strafprozessualen Maßnahmen. Denn meine Erfahrungen und die meiner Kollegen sind eindeutig: Nimmt man denen das Spielzeug weg, hört das auf. Ich sage das mal so deutlich. Es zeigt keine Wirkung, wenn man mit dem Zeigefinger arbeitet, denn man muss sie, selbst wenn man festgestellt hat, was für ein außerordentlich gefährliches Tun voraus gegangen ist, wieder fahren lassen. Das heißt, die können an der nächsten Ecke wieder ein Rennen veranstalten. Sie können wieder rasen. Das alles bezieht sich auch auf den Einzelraser. Die Innenstadt ist ein Verkehrsraum, wo das nicht hingehört. Insofern begrüße ich diesen Gesetzesentwurf ausdrücklich und bedanke mich.

Die **Vorsitzende**: Danke. Dann hat jetzt Frau Dr. Jansen das Wort.

SV Dr. Scarlett Jansen: Sehr geehrte Frau Vorsitzende, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, sehr geehrte Damen und Herren.



Ich möchte mich ebenfalls für die Möglichkeit bedanken, im Ausschuss zu dem Gesetzentwurf Stellung zu nehmen. Ich beschäftige mich als Juristin in wissenschaftlicher Hinsicht mit dem Strafrecht und habe mich in dem Zusammenhang mit dem Entwurf auseinandergesetzt. Vorab möchte ich anmerken, dass der Gesetzentwurf zur Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen zu begrüßen ist. Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist hingegen erheblichen Bedenken ausgesetzt. In meinem mündlichen Statement möchte ich mich auf die materiellen Erwägungen in Bezug auf § 315d des Entwurfs konzentrieren. Eine schriftliche Stellungnahme habe ich übersandt und zum Änderungsantrag werde ich gern im Rahmen der Fragen Stellung nehmen. § 315d StGB besteht – wie Frau Künast bereits vorab gesagt hat – aus einem abstrakten Gefährdungsdelikt, einem konkreten Gefährdungsdelikt und einer Erfolgsqualifikation. Im Einzelnen: Die Einführung eines abstrakten Gefährdungsdelikts lässt sich rechtfertigen mit der besonderen Gefährlichkeit, die illegalen Autorennen innewohnt. Es besteht durch die Interaktion von Teilnehmern am Rennen eine Eskalationsgefahr, denn sie spornen sich gegenseitig zu immer höheren Geschwindigkeiten und riskanteren Manövern an. Die Gefahr von Unfällen und Verletzten oder Toten ist daher erheblich. Im Verhältnis zu den im § 315c Absatz 1 Nummer 2 StGB genannten Verkehrsverstößen, den sogenannten sieben Todsünden, erscheint die Gefahr daher als höher und auch im Verhältnis zu einer Trunkenheitsfahrt als vergleichbar oder ebenfalls höher. Nicht nur das Teilnehmen, sondern auch das Veranstellen eines illegalen Autorennens wird als Tathandlung genannt. Dabei besteht die Gefahr einer weiten Vorverlagerung der Strafbarkeit. Bei einer von mir favorisierten restriktiven Auslegung, die innerorganisatorische Handlungen als straflose Vorbereitungshandlung qualifiziert, wäre diese Vorverlagerung aber noch legitim. Auch im Vorfeld – durch die Organisation und das Anwerben von Fahrern – werden bereits gruppenspezifische Vorgänge durch erzeugten Druck in Gang gesetzt, in dem die Fahrer Angst vor einem drohenden Gesichtsverlust haben, wenn sie wieder davon Abstand nehmen, an einem Rennen teilzunehmen. Der Vorteil bei Beibehaltung dieser Tathandlungsvariante anstelle einer sonst nur möglichen Strafbarkeit wegen Beihilfe oder

Anstiftung liegt insbesondere darin, dass auch schon vor Begehung der Haupttat in Form des Teilnehmens eine Straftat und damit verbunden auch entsprechende Eingriffsmöglichkeiten bestehen können. Das konkrete Gefährdungsdelikt wird nur einen geringen Anwendungsbereich haben, da Autorennen regelmäßig eine der Todsünden in § 315c Absatz 1 Nummer 2 StGB erfüllen werden. Zur Vollständigkeit und um Systembrüche zu vermeiden, sollte dennoch nicht darauf verzichtet werden. Anders als die Todsünden sind Autorennen grundsätzlich grob verkehrswidrig und rücksichtslos. In den Katalog der Todsünden sollten die Autorennen daher nicht aufgenommen werden, wie nach dem früheren Entwurf vorgesehen. Systemkonform wäre es als Alternative aber auch, eine zu § 315c Absatz 1 Nummer 1 StGB parallele Regelung zu schaffen, etwa in einer Nummer 3. Eine Erfolgsqualifikation, die in Absatz 4 vorgesehen ist, vermag das Unrecht eines Autorennens, bei dem eine schwere Folge eintritt, besser abzubilden, als eine Strafbarkeit wie bisher nach einem konkreten Gefährdungsdelikt in Verbindung mit einem Fahrlässigkeitsdelikt nach § 222 oder § 229 StGB. Es erscheint dabei auch nicht unbedingt systemwidrig, dass in § 315c StGB keine solche Erfolgsqualifikation vorgesehen ist. Die Strafraumen sind als hoch einzustufen und orientieren sich bei dem konkreten Gefährdungsdelikt an § 315c StGB, bei der Erfolgsqualifikation an § 315b Absatz 3 StGB. Das abstrakte Gefährdungsdelikt hat mit bis zu zwei Jahre Freiheitsstrafe einen höheren Strafraum als § 316 StGB, die Trunkenheitsfahrt. Angesichts der hohen Gefährlichkeit von Autorennen erscheint die Strafandrohung aber noch als angemessen.

Nun noch zum Antrag der Grünen. Dabei geht es insbesondere um die Streichung der einschränkenden Wörter „an unübersichtlichen Stellen“, „an Straßenkreuzungen“, „Straßeneinmündungen oder Bahnübergängen“ aus einer dieser Todsünden, so dass zu schnelles Fahren allein schon ausreicht, um diese Todsünde zu erfüllen. Dies würde zu Friktionen mit der bisherigen Auslegung führen, da das zu schnelle Fahren immer relativ zur Örtlichkeit und Übersichtlichkeit bestimmt wird. Der Bezugspunkt, was zu schnell ist, fehlt dann. Durch das weiterhin beachtliche Merkmal der groben Verkehrswidrigkeit verbliebe es aber wohl dennoch bei einer einschränkenden Auslegung, da ein zu schnelles Fahren an übersichtlichen Stellen



selten grob verkehrswidrig sein wird. Überdies findet Raserei in Städten regelmäßig auch an Straßenkreuzungen statt, so dass die Streichung insoweit keine Erweiterung der Strafbarkeit bietet, sondern eher Symbolcharakter hätte. Als Fazit möchte ich ziehen: Der Gesetzentwurf ermöglicht eine weitgehende, aber angemessene Kriminalisierung nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen. Er wird der besonderen Gefährlichkeit der Gruppendynamik, der hohen Geschwindigkeiten und der Eskalationsgefahr gerecht. Der Vorschlag der Grünen ist aus meiner Sicht hingegen abzulehnen. Danke sehr.

Die **Vorsitzende**: Danke. Dann hat jetzt Herr Professor Dr. Müller das Wort.

SV Prof. Dr. Henning Ernst Müller: Sehr geehrte Vorsitzende, sehr geehrte Damen und Herren. Ich steige ein mit meinen Ergebnissen und versuche, diese dann argumentativ zu vertreten: Verbotene Kraftfahrzeugrennen sollen abstrakte Gefährdungsdelikte sein. Ich habe damit ein bisschen Probleme. Ich habe geschwankt und mir lange Gedanken darüber gemacht und habe mal geschaut – was sind denn sonst abstrakte Gefährdungsdelikte? Es geht regelmäßig um Merkmale, die objektiv erkennbar eine Gefahr darstellen. Die Teilnahme an einem Rennen ist aber ein subjektives Merkmal. Es lässt sich nur subjektiv nachweisen, ob jemand gegen einen anderen antritt. Die Beweisschwierigkeiten hat Herr von Boetticher angesprochen. Es ist klar, dass die Teilnahme an einem Kraftfahrzeugrennen – da stimmen sicherlich alle Sachverständigen überein – strafbar sein muss und nicht nur ordnungswidrig. Aber als Anwendungspunkt für eine abstrakte Gefährdung halte ich das nicht für richtig. Das zeigt sich an den Ergänzungen in Nummer 3 – wenn man das nicht nachweisen kann, wird die Verteidigung in solchen Fällen sagen: „Stimmt, der ist zu schnell gefahren, es war aber kein Rennen.“ Das heißt, in diese Lücke werden die Verteidiger reinspringen. Es geht eventuell um eine hohe Freiheitsstrafe. Dann wird genau dieses subjektive Merkmal bestritten, und es wird schwierig, das nachzuweisen, wenn man nicht gerade einen Videobeweis hat. Zeugen irren sich; Zeugen wissen nicht genau, was los ist. Das Objektive, nämlich das Rasen – das muss man genauer fassen. Dann wird auch nicht die Schwierigkeit auftreten, die Herr Dr. Franke

genannt hat, dass sich die Rechtsprechung zersplittert. Das muss man genauer regeln, das Rasen selbst, insbesondere innerorts als abstrakte Gefährdung. Das wäre ein objektives Merkmal, da könnte man anknüpfen. Dann würde natürlich die Überschrift nicht mehr passen. Was es nötig macht, es trotzdem als Rennen zu bestrafen, ist, dass alle anderen Teilnehmer, die selbst nicht an dem Unfall beteiligt sind, aber teilgenommen haben an dem Rennen, mit verantwortlich gemacht werden. Deswegen reicht es nicht, es einfach mit § 315c StGB zu erledigen. Es ist richtig, dass man das exakt fasst in § 315c StGB: die Rennteilnahme als konkretes Gefährdungsdelikt, das erheblich zu schnelle Fahren – egal, ob als Einzelfahrer oder im Rennen – als abstraktes Gefährdungsdelikt.

Der Antrag der Fraktion der Grünen, das erheblich zu schnelle, das rücksichtslose Fahren in § 315c StGB aufzunehmen, ist eine alte Forderung. Die ganze Problematik ist nicht so jung, wie man annimmt; das war schon vor zehn Jahren in der Diskussion. Das sind in der Unfallforschung ständige Forderungen gewesen. Wir müssen uns nur anschauen: Wir sehen in der Presse, dass bei einem Rennen Leute umkommen. Hundertmal so viele pro Jahr werden durch Raserei, durch zu schnelles Fahren verursacht. Das sind Fälle, die kommen in der Presse nicht vor, weil das nicht spektakulär genug ist. Aber das ist eine enorm hohe Anzahl von Menschen, die durch zu schnelles Fahren bei Unfällen sterben. Deswegen ist es richtig, das in § 315c StGB zu erfassen. Allerdings nicht so, wie die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN das gemacht hat – einfach nur ein paar Einschränkungen streichen. Es muss genauer geregelt werden, was erheblich ist. Und man muss die beiden – auch kriminologisch – unterschiedlichen Punkte sehen: Das eine ist die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, das andere ist die unangepasste Fahrweise. Das muss man exakt erfassen. Außerdem habe ich zusätzlich vorgeschlagen, § 315c Absatz 3 StGB zu ändern. Da hat vorsätzliches Verhalten und fahrlässiges Verhalten die gleiche Strafe; das muss dringend geändert werden. Das ist auch eine alte Forderung der Unfallforschung. Danke.

Die **Vorsitzende**: Danke sehr. Dann hat Frau Pinar das Wort.

SV Gül Pinar: Sehr geehrte Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren. Ich bin Mitglied des



Strafrechtausschusses des Deutschen Anwaltvereins und dort diejenige, die die meisten Punkte in Flensburg hat. Deswegen habe ich mich dafür ausgezeichnet, hier als Sachverständige und Berichterstatterin an diesem Gesetzesvorhaben mitzuwirken. Das vorab geschickt. Ich möchte berücksichtigen, dass es Ihre dritte Sitzung ist, und im Grunde genommen kann ich mich meinem Vorredner, Herrn Professor Müller, anschließen. Auch ich bin gegen die Einführung eines abstrakten Gefährdungsdelikts und möchte Ihnen einige Gedanken mit auf den Weg geben. Es besteht die Gefahr, dass alltägliche Handlungsweisen bestraft würden, wenn das Gesetz wie vorgeschlagen verabschiedet wird. Ich denke an den sogenannten Kavaliersstart an der Ampel, den Sie wahrscheinlich nicht nur von Berliner Straßen kennen: einfach mal Gas geben und loslegen. Oder die Wette unter Freunden: Welcher Weg ist der schnellste, um von A nach B zu kommen? Wenn untereinander verabredet wird: „Ich nehme meinen Weg, du nimmst deinen Weg, und wir geben beide Gas“ – ist das ein Rennen im Sinne des Gesetzes? Das müsste man überlegen. Oder die sogenannten Oldtimer-Ausfahrten: Die Oldtimer-Ausfahrten zeichnen sich auch dadurch aus, dass man ausprobiert, wer mit seinem Oldtimer eine bestimmte Strecke in der schnellsten Zeit absolviert. All das müsste berücksichtigt werden. Ansonsten gelten die Gesichtspunkte, die Herr Professor Müller ausgeführt hat. Ich gehe darüber hinaus davon aus, dass die Einführung des § 315d Absatz 2 und Absatz 4 StGB des Entwurfs überflüssig ist, weil das bereits im § 315c StGB mit berücksichtigt und dieses Verhalten danach strafbar ist. Zur Einziehung des Fahrzeugs, Herr Fuchs: Das ist bereits möglich; als Tatwerkzeug ist das Fahrzeug einziehbar. Das Problem des Dritteigentümers – wenn also jemand den Wagen des Vaters fährt – ist nicht gelöst. Aber das ist auch mit dem Entwurf nicht gelöst. Das Problem müsste noch erörtert werden. Im Grunde genommen sympathisiere ich mit dem Entwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN mit der Einschränkung, dass das noch weiter ausgebaut und konkretisiert werden muss. Der Einzelraser kann in § 315c StGB aufgenommen werden; das ist im Grunde genommen das, was am gefährlichsten ist, und die Unfallstatistiken zeigen das. Danke.

Die **Vorsitzende**: Dann hat jetzt Herr Dr. Schäpe das Wort.

SV Dr. Markus Schäpe: Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren, vielen Dank, dass ich eingeladen worden bin. Ich sympathisiere nicht mit den Rasern, das muss ich ganz klar an den Anfang stellen. Man muss deutlich machen, dass das ein verkehrsfremdes Verhalten ist und das verdient, höchste Strafen zu erhalten. Insofern habe ich volle Sympathie für den Gesetzentwurf und den Änderungsantrag, wenn es darum geht, die illegalen Autorennen so hart wie möglich zu sanktionieren. Dass man Oldtimerrennen darunter fassen kann, glaube ich nicht, denn Oldtimer werden nicht mit Höchstgeschwindigkeit gefahren, die zeichnen sich aus durch Gleichmäßigkeitsfahrten. Das heißt, da ist die Zeit vorgegeben. Die Oldtimerfraktion kann ich insofern verschonen. Was man auch herausnehmen muss, sind Rennen zwischen zwei Mofa-Fahrern, die sehen wollen, welches Mofa das schnellste ist. Auch das kann nicht gemeint sein. Es ist klar, was gemeint ist, nämlich diese bedauerlichen Vorfälle aus Köln, Berlin, Mönchengladbach usw., die nur den Weg in die Medien finden, wenn ein Unfall mit schwerstem oder tödlichem Personenschaden aufgetreten ist. Als ich hergeflogen bin, habe ich die TZ aus München gelesen. Gestern wurden in München drei Handwerker von einer Zivilstreife angehalten, die in einem Tunnel, in dem 40 km/h erlaubt waren, mit 110 km/h angehalten worden sind. Der Zusatz war: Ihnen drohe ein Bußgeld von 600 Euro, zwei Punkte in Flensburg und drei Monate Fahrverbot. Das ist beschämend. Hätte es hier einen Personenschaden gegeben, wäre die Frage gewesen – Mord oder fahrlässige Tötung und sicherlich kaum eine Bewährungsstrafe. Diese Fußnote im Bereich Regionales und Lokales zeigt, dass es notwendig ist, dass der Gesetzgeber tätig wird, auch wenn keine empirischen Zahlen darüber vorliegen können, wie häufig so etwas passiert.

Wenn man sich den Änderungsantrag anschaut, ist die größte Veränderung, dass die Nummer 3 eingefügt wurde, wo der Kraftfahrer, der eine zulässige Höchstgeschwindigkeit erheblich, grob verkehrswidrig und rücksichtslos überschreitet, um die besonders hohe Geschwindigkeit zu erreichen, aufgenommen ist. Das ist problematisch. Auch hier muss ich sagen: Ich habe kein Verständnis für Einzelraser, die sagen: „Ich stelle unter Beweis – den Kurfürstendamm kann man unter einer Minute komplett durchqueren.“ Das muss bestraft werden,



das kann keine Ordnungswidrigkeit sein. Aber das Problem ist, dass die Definition, wo das Rennen beginnen soll, unterschiedlich ausgeprägt ist. Die einen sind der Meinung: Wer doppelt so schnell fährt wie erlaubt, der rast und muss strafrechtlich belangt werden. Ich gebe zu bedenken: Wo Tempo 30 erlaubt ist und jemand 60 km/h fährt, soll das eine Straftat sein? Oder soll das auf der Landstraße schon unterhalb des Doppelten sein, wenn jemand mit 180 km/h statt 100 km/h fährt? Da wohl eher. Insofern sind feste Vorgaben schwer möglich und führen vermutlich in der Rechtsanwendung zu kaum zu bewältigenden Problemen. Von der Gefährlichkeit her ist der Rennteilnehmer einem Alkoholsünder gleich zu stellen. Daher meine ich, dass das abstrakte Gefährdungsdelikt völlig berechtigt ist, und das gilt auch für denjenigen, der als Einzelfahrer ein Rennen gegen die Zeit macht. Wo das der Fall ist, ist eine Beweisfrage, und das ist das große praktische Problem der Sache.

Einen zweiten Aspekt des Änderungsantrages möchte ich kurz ansprechen. Es geht um die Strafbarkeit des Versuchs beim Veranstalter. Wenn man sich den Veranstalterbegriff anschaut, greift der sehr weit voraus. Da reicht es aus, die E-Mail zu schreiben: Wollen wir uns heute Abend um 11.00 Uhr an der Ecke XY treffen? Damit ist er als Veranstalter in Erscheinung getreten, damit ist die Tat als solche verwirklicht. Die Frage ist: Wo soll der Versuch noch Platz greifen? Und andererseits: Wenn zwei Autofahrer an einer Ampel stehen und zentimeterweise vorrücken mit hochdrehenden Motoren und man davon ausgehen muss, jetzt wird es gleich losgehen – da habe ich keine Strafbarkeit des Versuchs. Da muss der Polizist warten, bis die losrasen und bei Tempo 100 sind, damit eingegriffen werden kann. Das ist aus meiner Sicht für die Verkehrssicherheit nicht zufriedenstellend. Vielen Dank.

Die **Vorsitzende**: Danke sehr. Und jetzt hat als letzter Herr Professor Schuster das Wort.

SV Prof. Dr. Frank Peter Schuster: Frau Vorsitzende, sehr geehrte Damen und Herren. Auch von mir vielen Dank für die Gelegenheit, hier Stellung zu nehmen. Vielleicht zu einem Punkt, der noch nicht angesprochen wurde: Brauchen wir überhaupt einen § 315d StGB? Angesichts der Verurteilungen in Berlin könnte es die große Lösung sein, dass man in Raserfällen Vorsatz annimmt. Das würde bedeuten, dass wir nicht nur

in den Fällen, in denen etwas passiert, zum vollendeten Totschlag bzw. zum Mord mit gemeingefährlichen Mitteln kommen, sondern dass jedes Autorennen auch ein versuchter Totschlag sein könnte. Das müsste, wenn man an die abschreckende Wirkung glaubt, doch eigentlich ausreichen. Man wird sehen, wie der Bundesgerichtshof entscheiden wird. Ich halte allerdings die Annahme von Verletzungsvorsatz nur in absoluten Ausnahmefällen für haltbar, wenn überhaupt. Denn: Risikobewusstsein und bloßer Leichtsinns unterscheiden sich vom Vorsatz, weil das Billigungselement fehlt. Wenn man sich die Situation anschaut: Die Fahrer möchten möglichst schnell ans Ziel gelangen, und dieses Ziel würde durch jeden Unfall vereitelt werden. Das spricht meines Erachtens ganz entscheidend gegen die Annahme von *dolus eventualis*; ich denke, die jungen Leute sind unvernünftig und glauben an ihre tollen Fahrfähigkeiten. Gerade deshalb ist die Einführung einer Strafbarkeit durch ein abstraktes Gefährdungsdelikt gut.

Zu einem weiteren Punkt: In dem ursprünglichen Entwurf des Bundesrats ist das Veranstalten ohne Versuchsstrafbarkeit aufgeführt. Das würde ich ähnlich auslegen wie bei § 284 StGB, „Veranstalten von Glücksspielen“. Da haben wir eine sehr frühe Strafbarkeit; über die Einzelheiten der Auslegung kann man sich auseinandersetzen. Das Problem ist: Wenn ich eine sehr frühe Strafbarkeit habe und das Rennen abblase, bleibt diese Strafbarkeit bestehen. Wir haben keine tätige Reue und keinen Verweis auf den § 320 StGB in dem Bundesratsentwurf. Deshalb würde ich den Entwurf der Regierungsfractionen bevorzugen. Da ist von „ausrichten und durchführen“ die Rede, und auch ein Versuch ist vorgesehen. In diesem Kontext würde ich die Veranstalter- oder Ausrichterstrafbarkeit so auslegen, dass man einen Ausrichtungserfolg braucht, also dass das Rennen tatsächlich stattgefunden haben muss. Wenn ich vorher irgendwelche Vorbereitungshandlungen oder Versuchshandlungen vorgenommen und etwa einen öffentlichen Aufruf gestartet habe, wäre ich im Versuch, von dem ich zurücktreten kann. Die Versuchsstrafbarkeit, die braucht man allerdings. Denn: Die Polizei wird versuchen, dieses Rennen, zu dem irgendwie öffentlich aufgerufen wurde, zu verhindern. Dann würde die Strafbarkeit vereitelt werden und es könnten sich Interessenskonflikte ergeben, was negativ wäre.



Zum Punkt des Alleinrasens: Das ist im Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und in dem Änderungsantrag der Regierungsfraktion drin. Aus rechtspolitischer Sicht meine ich: Die fehlende Beteiligung mehrerer, die fehlende Ablenkung durch andere Rennteilnehmer und die fehlende Gruppendynamik – das sind alles Punkte, die mir das Verhalten als weniger sanktionswürdig erscheinen lassen. Das ist aber eine rechtspolitische Entscheidung. Probleme bereiten wird der Begriff der Erheblichkeit der Geschwindigkeitsüberschreitung. Das müsste durch die Rechtsprechung präzisiert werden, mit den genannten Problemen. Ich glaube aber nicht an eine Festlegung von bestimmten Geschwindigkeitsüberschreitungen, wie das in der Schweiz der Fall ist. Denn das kann in Grenzfällen zu sehr ungerechten Ergebnissen führen. Vielen Dank.

Die **Vorsitzende**: Fragen? Ja, wir haben schon Wortmeldungen. Herr Dr. Fechner, Herr Dr. Ullrich, Herr Steineke, bitte sehr.

Abg. **Dr. Johannes Fechner** (SPD): Vielen Dank, Frau Vorsitzende und herzlichen Dank an alle Sachverständigen für Ihre Ausführungen. Ich hätte eine Frage an Herrn Dr. Franke und eine Frage an Frau Dr. Jansen. Ich würde mit Herrn Dr. Franke beginnen. Anknüpfend an Ihre Kritik an die Tatbestandsformulierung des Alleinrasens, des Merkmal der Erheblichkeit: Sie sagten, das wäre zu unbestimmt. Würden Sie diese Vorschrift ganz weglassen? Oder wie würden Sie es formulieren? Herr Professor Schuster hat schon in diese Richtung gesprochen. Und an Frau Dr. Jansen hätte ich die gleiche Frage. Könnten Sie Ihre Einschätzung darlegen bezüglich der Idee des Alleinrasens und des Worts „erheblich“. Wie beurteilen Sie die Anknüpfung? Vielen Dank.

Die **Vorsitzende**: Herr Dr. Ullrich.

Abg. **Dr. Volker Ullrich** (CDU/CSU): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Ich möchte zunächst in den Raum stellen, dass die Rechtsprechung ganz gut zurechtkommt mit der Abgrenzung zwischen der straflosen Vorbereitungshandlung und dem unmittelbaren Ansetzen, also dem Schritt, der unmittelbar in die Tatbestandsausführungen mündet. Deswegen teile ich Ihre Bedenken in Bezug auf die Versuchsstrafbarkeit nicht. Aber die Frage wäre an Herrn Dr. Schäpe und Herrn Professor Schuster: Können Sie sich bei dieser –

doch klaren – Abgrenzung zwischen Vorbereitungshandlung und unmittelbarem Ansetzen nicht Fälle vorstellen, wo illegale Rennen über Facebook und WhatsApp-Gruppen vorbereitet werden, man sich konkret an einem Ort einfindet und damit schon eine Art organisatorische Herrschaft über das spätere Rennen stattfindet? Dann bestünde bereits ein unmittelbares Ansetzen, weil die Rechtsgutsverletzung näher liegt. Besteht damit aus rechtspolitischer Sicht nicht doch eine Notwendigkeit für die Versuchsstrafbarkeit?

Die **Vorsitzende**: Herr Steineke bitte und dann Herr Wunderlich.

Abg. **Sebastian Steineke** (CDU/CSU): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Ich habe eine Frage an Herrn von Boetticher und eine an Herrn Dr. Franke, anschließend an die Erwägungen, die der Kollege Dr. Fechner eben angestellt hatte. Herr von Boetticher, vielleicht nochmal vorab: Die Problematik des Alleinrasers ist bekannt – der Klassiker ist das Motorrad und die Kamera auf dem Helm. Das Ganze wird auf Youtube hochgeladen, und man feiert sich. Kann man sich an jedem Wochenende ankucken. Das heißt, die Problematik ist öffentlich, auch bei Alleinrasern. Und die Gefährlichkeit nimmt nicht ab; es ist egal, ob einer mit dem Auto fährt oder zwei. Das haben wir an vielen Beispielen gesehen. Ich bitte Herrn von Boetticher um eine Erläuterung aus praktischer Sicht, dass eine Regelungsnotwendigkeit bei dem Thema besteht. An Herrn Dr. Franke ergänzend zu dem, was Herr Fechner gesagt hat: Wenn diese Regelungsnotwendigkeit besteht, stellt sich die Frage nach den Formulierungen. In der Schweiz heißt das so schön – „krass“. Das steht in der Schweiz im Gesetz „... die krasse Überschreitung ...“. Das wäre in Deutschland absolutes Neuland; das wollen wir auch nicht ausprobieren. Aber besteht zum Beispiel die Möglichkeit, das Ganze als achte Todsünde in den § 315c StGB zu packen? Grob verkehrswidrig und rücksichtslos ist ausgefüllt durch eine langjährige Rechtsprechung, auch des Bundesgerichtshofs. Damit würden die Auslegungsschwierigkeiten auf OLG-Ebene deutlich sinken. Das hätte aber die Konsequenz, dass es kein abstraktes Gefährdungsdelikt mehr ist. Nur mal ins Blaue gesprochen, weil diese Problematik für uns durchaus nachvollziehbar ist.

Die **Vorsitzende**: Danke. Herr Wunderlich.



Abg. **Jörn Wunderlich** (DIE LINKE.): Eine Frage an Herrn Professor Müller und eine Frage an Frau Pinar. An Herrn Professor Müller: Sehen Sie auch die Problematik der fehlenden Bestimmtheit beim Kraftfahrzeugrennen? Es hieß auf der einen Seite, dies sei durch ständige Rechtsprechung klar gestellt. Auf der anderen Seite haben wir gehört, dass der sogenannte Kavaliersstart darunter fällt. Was könnte alles darunter fallen? Ist das Ihrer Auffassung nach bestimmt genug? Oder müsste man es genauer fassen? Und an Frau Pinar eine Frage zu den abstrakten Gefährdungsdelikten. Sehen Sie die Änderung im Koalitionsantrag als ausreichend an, dass man beim Veranstalten zwischen Ausrichten und Durchführen differenziert?

Abg. **Renate Künast** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Danke. Ich habe mich selber auf die Redeliste gesetzt und würde gern Herrn Professor Schuster und Herrn Professor Müller die gleiche Frage stellen: Was halten Sie von der Schweizer Regelung? In der Schweiz gibt es das „Via Sicura-Konzept“. Das ist eine Regelung im Straßenverkehrsgesetz gegen Raser, wonach bei bestimmten Überschreitungen ohne Unfall und ohne zusätzliche Gefährdung eine Mindestfreiheitsstrafe von einem bis vier Jahren greift. Artikel 90 Absatz 3 des Straßenverkehrsgesetzes der Schweiz lautet: „Mit Freiheitsstrafe von einem bis zu vier Jahren wird bestraft, wer durch vorsätzliche Verletzung elementarer Verkehrsregeln das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern eingeht, namentlich durch besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, waghalsiges Überholen oder Teilnahme an einem nicht bewilligten Rennen mit Motorfahrzeugen.“ Absatz 4 sagt, wann dieser Absatz 3 in jedem Falle erfüllt ist, nämlich zum Beispiel, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten wird – und jetzt kommen mehrere Beispiele, etwa um mindestens 40 km/h, wo die Höchstgeschwindigkeit höchstens 30 km/h beträgt. Man kann über die Mindestfreiheitsstrafe streiten, aber mich würde interessieren, was Sie von diesem System halten? Einige von Ihnen haben gesagt, man müsste das konkretisieren.

Die **Vorsitzende**: Jetzt kommen wir zur ersten Antwortrunde. Herr Professor Schuster würde anfangen; er hat Fragen von Herrn Dr. Ullrich und von mir.

SV **Prof. Dr. Frank Peter Schuster**: Vielen Dank. Die erste Frage ging Richtung „Versuchsstrafbarkeit“. Um das klarzustellen: Ich befürworte die Versuchsstrafbarkeit beim Ausrichten, und ich befürworte den Änderungsantrag. Ich würde beim Ausrichten den Ausrichtungserfolg für die Vollendung fordern. Aber das ist so, wenn ich im Internet bekanntgegeben habe: Heute Abend findet das Rennen statt, wir versammeln uns dort. Es wäre naheliegend für die Polizei, dort einzugreifen und dem ein Ende zu bereiten. Und das würde ohne Versuchsstrafbarkeit dazu führen, dass alle nach Hause fahren und keine Sanktion erfolgt. Ich halte dieses Veranstalten jedoch für sanktionswürdig. Der Vorteil, wenn wir das mit einer Versuchsstrafbarkeit machen und für die Vollendung das Stattfinden des Rennens fordern, ist, dass wir auf eine lange Rechtsprechung zurückgreifen können zur Abgrenzung von Vorbereitungshandlungen zum unmittelbaren Ansetzen beim Versuch: entweder unmittelbare Gefährdung des Opfers, oder der Täter gibt das Geschehen aus der Hand. Das mache ich, wenn ich dazu aufrufe. Gleichzeitig habe ich die Möglichkeit, das selbst zu verhindern durch einen Rücktritt und straffrei wegzukommen. Beim Teilnehmenden habe ich mich gegen eine Versuchsstrafbarkeit ausgesprochen. Faktisch fallen Versuchsbeginn und Vollendung immer zusammen. Das wären nur ganz kuriose Fälle. Ich denke an den untauglichen Versuch: Ich denke, das Rennen sei nicht genehmigt, dabei ist es genehmigt. Da hätte ich vielleicht einen Anwendungsfall für die Versuchsstrafbarkeit. Aber da der Fahrer den Geschehensablauf immer in der Hand hat, wäre Versuchsbeginn der Start, und das wäre gleichzeitig die Vollendung. Also deshalb brauchen wir diese Versuchsstrafbarkeit meines Erachtens nicht.

Zur Schweiz. Dieser Katalog ähnelt ein bisschen dem Bußgeldkatalog aus dem Ordnungswidrigkeitenrecht. Über die Strafen kann man natürlich diskutieren. Die Rechtsfolgen empfinden wir – denke ich – als überzogen. Das Problem liegt darin, dass wir zwischen Ordnungswidrigkeit und Straftat einen enormen Sanktionssprung haben. Es ist ein Riesenunterschied, ob ich vorbestraft bin oder ein Bußgeld gezahlt habe. Wenn man starre Grenzen hat, sehe ich das skeptisch. Das Problem ist weiterhin die Quotenbildung: Das Doppelte kann in der Spielstraße gar nicht besonders viel



sein und auf einer Landstraße eine enorme Erhöhung der Gefahr bedeuten. Deshalb hat eine exakte Quotierung auch Nachteile. Das ist nicht die perfekte Lösung.

Die **Vorsitzende**: Herr Dr. Schäpe.

SV Dr. Markus Schäpe: Sie hatten gefragt, wie die Versuchsstrafbarkeit bei der Verabredung in sozialen Medien einzuordnen ist. Letztlich ist das dieselbe Antwort, die Herr Schuster gerade gegeben hat. Es ist notwendig, dass auch diese Verabredung im Internet unter Strafe gestellt werden muss. Nur: Wenn die Polizei feststellt, dass eine Verabredung getroffen wurde, sich zu einer bestimmten Zeit, an einer bestimmten Stelle zu treffen, fährt man dorthin und findet zehn Autos in Startformation. Dann fährt von diesen zehn jeder wieder straffrei nach Hause, weil nach dem Änderungsentwurf keine Versuchsstrafbarkeit gegeben ist. Man kann nur ausfindig machen, wer bei Facebook Zeit und Ort gepostet hat. Wenn man das geschafft hat, kann der Veranstalter, der ausrichten wollte, aber nicht ausgerichtet hat, belangt werden. Das ist nicht zufriedenstellend. Es ist zu vermuten, dass die zehn Fahrer, die sich schon getroffen haben, sagen: Wenn wir schon versammelt sind, fahren wir ein Stück weiter und probieren es woanders aufs Neue. Insofern wäre es erstrebenswert, trotz des Charakters als abstraktes Gefährdungsdelikt, eine Versuchsstrafbarkeit einzuführen. Es unterscheidet sich eben doch von einer Alkoholfahrt nach § 316 StGB. Eine versuchte Alkoholfahrt kann man sich kaum vorstellen, ein versuchtes Rennen sehr wohl.

SV Gül Pinar: Das knüpft an die Frage an, was ich davon halte, dass die Veranstaltungen, das Ausrichten und Durchführen Tatbestandsmerkmale sein sollen. Da gäbe es keinen Rücktritt vom Versuch. Angenommen, jemand hat im Internet dazu aufgerufen, ein Rennen stattfinden zu lassen, entscheidet sich aber dagegen. Wenn das bereits strafbar sein sollte, selbst wenn sich zehn Autos nicht irgendwo getroffen haben – eine so weite Vorverlagerung kann unmöglich sein.

Die **Vorsitzende**: Herr Professor Müller hat Fragen von Herrn Wunderlich.

SV Prof. Dr. Henning Ernst Müller: Herr Wunderlich wollte wissen, wo mein Problem mit einem abstrakten Gefährdungsdelikt liegt, wenn der Begriff „Rennen“ durch die Rechtsprechung

hinreichend definiert ist. Das Problem liegt bei der Beweisbarkeit. Zwischen einer rechtlichen Definition und der Beweisbarkeit ist ein himmelweiter Unterschied. Und in dem Moment, wo es um Freiheitsstrafen geht, wird gekämpft vor Gericht. Jetzt geht es nur um Bußgeld, um Fahrverbot; das ist am unteren Rand. Da denkt man: OK, wir sind glimpflich davon gekommen. Aber wenn es um Freiheitsstrafen geht, wird vor Gericht gekämpft. Dann werden Zeugenaussagen usw. angezweifelt, die man sonst vielleicht hinnimmt. Bei der Trunkenheitsfahrt ist es immer ganz klar. Da hat man einen Blutalkoholwert, und fertig ist die Kiste. Davon kommt man gar nicht mehr runter. Da kann man den Zusammenhang gut nachweisen kann, den die abstrakte Gefährdung auslöst.

Zur Frage von Frau Künast zur Schweizer Regelung: Ja, ich bin mit der Machart sehr einverstanden. Natürlich: Ein bis vier Jahre Strafe, das liegt im Verbrechensbereich; das passt für Deutschland nicht zu anderen Strafandrohungen. Aber da, wo man die Möglichkeit hat, das Strafrecht konkret zu fassen – über Geschwindigkeiten zum Beispiel –, da sollte man es auch tun. Das macht man auch. Man hat es nicht ins Gesetz geschrieben, aber faktisch ist es so. Bei der Alkoholfahrt wird mit Promillewerten gearbeitet. Da ist auch der Sprung da nach der Rechtsprechung: 1,0 Promille. Wer 0,9 hat, ist fein raus, und wer 1,1 hat, eben nicht. Das ist ein kleiner Sprung zwischen Ordnungswidrigkeit und Strafbarkeit. Leider lässt sich das nicht immer vermeiden. Aber ich würde sagen, das ist eigentlich ein Vorbild, nicht nur bei Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit, sondern auch hinsichtlich der unangepassten Geschwindigkeit, die viele Unfälle mit Todesfolge und schwersten Körperverletzungen nach sich zieht. Danke.

Die **Vorsitzende**: Danke. Dann hat Frau Dr. Jansen eine Frage von Herrn Dr. Fechner.

SV Dr. Scarlett Jansen: Es ging dabei um den Änderungsantrag. Zunächst wollte ich mich allgemein dazu positionieren. Beim Alleinrasen ist keine vergleichbare Gefährlichkeit zu sehen, wie bei den verbotenen Kraftfahrzeugrennen, weil nicht die gleiche Eskalationsgefahr besteht und nicht genau die gleiche Gefährlichkeit. Das in den gleichen Paragraphen mit der gleichen Strafandrohung zu setzen, fällt mir schwer. Denn gerade



bei den Kraftfahrzeugrennen wird gegenseitig überholt, man spornt sich an, es werden Überholmanöver gemacht. Und man ist abgelenkt durch den anderen und dessen Manöver. Das ist nicht genauso, wenn man alleine fährt. Deswegen sehe ich es grundsätzlich kritisch, das in einem abstrakten Gefährdungsdelikt zu regeln. Es stellt sich die Frage, ob man das nicht innerhalb des § 315c StGB besser regeln könnte.

Zur Erheblichkeit bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Wenn man nur die zulässige Höchstgeschwindigkeit nähme, liegt zunächst einmal der Vergleich zu § 315c Absatz 1 Nummer 2d StGB nahe. Der Gegenstand des anderen Änderungsantrags ist weiter, weil unter Umständen zu schnelles Fahren erfasst wird, auch wenn gar nicht die Höchstgeschwindigkeit überschritten ist. Die ist nur ein Indiz, und wenn man an einem Fußgängerüberweg, wo eigentlich 50 km/h zulässig ist, ist mit 20 und 30 km/h fährt, kann das schon erfüllt sein. Deswegen müsste das „erheblich“ auf jeden Fall dabei sein. Hier sehe ich nicht das große Problem in diesem Vorschlag, sondern eher im subjektiven Bereich, in der überschießenden Innentendenz. Flapsig umformuliert steht da: wer zu schnell fährt, um besonders schnell zu fahren. Bei dieser subjektiven Anforderung ist schwer vorstellbar, wie man das ausführen sollte und ob das bestimmt genug ist. Für „um eine besondere hohe Geschwindigkeit zu erreichen“ müsste eine genauere Grenze von der Rechtsprechung erarbeitet werden. Und da wäre unter Umständen nicht das schnelle Fahren in Spielstraßen oder in 30-Zonen erfasst, da man dort kaum eine besonders hohe Geschwindigkeit erreichen kann. Genauso wird der Nachweis schwierig. Wenn man sagt: Man kann ein Rennen nicht beweisen, wird man nur schwer beweisen können, dass jemand eine besonders hohe Geschwindigkeit erreichen wollte. Danke.

Die **Vorsitzende**: Danke. Dann hat Herr Dr. Franke jetzt Fragen von Herrn Dr. Fechner und Herrn Steineke.

SV **Dr. Ulrich Franke**: Die Problematik dieses Änderungsantrags, zu dem sich gerade Frau Dr. Jansen geäußert hat, liegt in dem Umstand begründet, dass sich die Fassung des Tatbestandes nicht entscheiden kann, ob es abstrakt oder konkret gefährdend sein soll. Die Überschreitung der zulässigen...

Die **Vorsitzende**: Bei welchem Entwurf sind Sie jetzt?

SV **Dr. Ulrich Franke**: Beim Änderungsantrag, § 315d Nummer 3 StGB. Da haben wir einmal den Begriff der erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitung. Entweder, sie ist überschritten, oder sie ist nicht überschritten. Der Fahrer hält sie ein, oder er hält sie nicht ein, oder er überschreitet sie erheblich. Da haben wir kein Maß dafür, was diese Erheblichkeit bedeutet. Und dann kommt – offenbar als Einschränkung gemeint – die Anleihe aus einer Vorschrift, die die grobe Verkehrswidrigkeit und Rücksichtslosigkeit in den Tatbestand mit reinbringt, und das spricht wieder dafür, dass es in Richtung konkrete Gefährdung geht. Und warum das nicht funktioniert, so wie es in diesem Entwurf steht, ergibt sich, wenn man die geltende Fassung des § 315c Absatz 2 Buchstabe d StGB, der nach dem Änderungsantrag der Grünen geändert werden soll, mal liest. Da steht nicht: Wer 60 km/h zu schnell fährt, sondern da steht „zu schnell fährt“. Da wird es nicht definiert. Warum wird es nicht definiert? Weil das zu schnell Fahren als Tatbestandsmerkmal in Relation zu etwas anderem gesetzt wird, was in dem Tatbestand steht, nämlich an unübersichtlicher Stelle usw. Ich bin im Ergebnis dafür, dass es für den Gesetzgeber legitim und möglicherweise aufgrund der Vorkommnisse auch geboten ist, einen bestimmten Bereich der Geschwindigkeitsüberschreitung aus den Ordnungswidrigkeiten in das Strafrecht zu übernehmen. Aber: als abstraktes Gefährdungsdelikt mit einer genaueren Bestimmung dessen, was Voraussetzung ist für die Strafbarkeit. Da kann man sagen – beim § 316 StGB weiß es der Täter auch nicht, wieviel er intus hat. Er kann an seinem Autoinstrument nicht ablesen, wie stark er alkoholisiert ist. Bei der Geschwindigkeit kann er es aber. Und deswegen muss das vorher normativ bestimmt werden und nicht im Nachhinein durch eine Untersuchung. Deswegen bin ich dafür, es nicht als achte Todsünde in den § 315c StGB zu nehmen; es ist dort systemwidrig. Das ergibt sich auch aus § 3 StVO in der bisherigen Fassung. Der Gesetzgeber geht von abstrakter Gefährdung einer Geschwindigkeitsüberschreitung aus, und warum soll er es nicht in Extremfällen genauso machen.

Die **Vorsitzende**: Herr von Boetticher hat noch die Frage von Herr Steineke.



SV Arne von Boetticher: Ich bin von Herrn Steineke gefragt worden, inwiefern die Notwendigkeit besteht, eine Regelung für die Einzelraser zu treffen. Aus zwei Gründen meine ich, dass die Notwendigkeit besteht. Erstens, weil es zahlenmäßig gegenüber den Rennen die allermeisten Fälle sind, und zweitens brauchen wir ihn als Auffangtatbestand, wenn ein Rennen nicht nachweisbar ist. Der derzeitige § 315c Absatz 1 Nummer 2 StGB erfasst nicht alle Fälle von Rennen und nicht alle Fälle von Einzelrasern, selbst wenn eine konkrete Gefährdungslage vorliegt. Bei diesem Buchstaben ‚d‘ ist es im Grunde vom Zufall abhängig, ob es an einer unübersichtlichen Stelle, an einer Straßenkreuzung, Straßeneinmündung oder an Bahnübergängen ist. Wenn es an einer anderen Stelle ist – selbst bei konkreter Gefährdungslage – ist es derzeit nicht strafbar. Deswegen halte ich es für absolut notwendig, das zu regeln, auf welche Art und Weise auch immer.

Ich möchte noch eine Bemerkung machen zu der Frage der Bestimmtheit. Das Problem besteht im Grunde darin, dass man die üblen Raser erfassen will, aber nicht den normalen Bürger, der aus Unachtsamkeit zu schnell fährt oder der schnell eine Tüte Milch bei Aldi braucht oder die Kinder zum Kindergarten bringen muss. Der darf und soll nicht erfasst werden. Diese Abgrenzung kann man eigentlich nur treffen, wenn man es gerade nicht konkret bestimmt, sondern es der Rechtsprechung überlässt, über die Stellschrauben „erhebliche Überschreitung“, „grob verkehrswidrig“ und „rücksichtslos“. Das ist eine weniger akademische und weniger dogmatische Argumentation, sondern eine Argumentation aus der staatsanwaltschaftlichen Praxis. Ich möchte eine Parallele zu diesem Problem der Bestimmtheit ziehen. Ich bin zwar kein Verfassungsrechtler und habe das Verfassungsrecht nicht geprüft. Ich sehe aber in § 316 StGB, bei der Trunkenheit im Straßenverkehr: Da stehen auch keine klaren Grenzen der Blutalkoholkonzentration drin. Ich habe noch nie gehört, dass jemand gesagt hat: Das ist zu unbestimmt, der Bürger muss wissen, wie viel er trinken darf, bevor er sich ans Steuer setzt. Da sind die Grenzen von der Rechtsprechung ausgestaltet worden. Ich meine, dass das bei den Geschwindigkeiten der Einzelraser durchaus eine Parallele ist. Das kann man der Rechtsprechung überlassen. Vielen Dank.

Die **Vorsitzende:** Danke. Für die zweite Runde gibt es zwei Wortmeldungen. Herr Dr. Ullrich und ich. Und noch mehr. Herr Dr. Ullrich, Sie fangen schon mal an.

Abg. **Dr. Volker Ullrich** (CDU/CSU): Vielen Dank. Ich möchte an dem letztgenannten Punkt und der Frage anknüpfen, ob es für die erhebliche Geschwindigkeitsüberschreitung und für die anderen Tatbestandsmerkmale normativ objektive Ansatzpunkte braucht. Es gibt zum Beispiel den Begriff „Ausfallerscheinungen“. Ausfallerscheinungen, die dazu führen, dass sich jemand strafbar macht, wenn er ab 0,3 Promille eine Trunkenheitsfahrt unternimmt, sind in der subjektiven Wertung begriffen und nicht objektiv im Strafgesetzbuch definiert. Dennoch stellt sich ein praktisches Problem bei § 315d Absatz 1 Nummer 3 des Entwurfs in Bezug auf die Verfolgung. Im Prinzip müsste die Ordnungsbehörde, wenn ein Ansatzpunkt vorliegt – 30 km/h in der Spielstraße oder 65 km/h in der 30-er Zone –, zunächst der Staatsanwaltschaft den Vorgang vorlegen. Diese ist wegen des Legalitätsprinzips berufen zu entscheiden, ob sie Anklage erhebt oder nicht. Das heißt: Nicht allein die Verwaltungsbehörde entscheidet. Es müsste vielleicht im gerichtlichen Verfahren geklärt werden, ob sich der Vorwurf grober Fahrlässigkeit erhärtet oder nicht. Deswegen meine Frage an Sie, Herr von Boetticher und Herr Dr. Franke: Wie kann man – vor dem Hintergrund der Praxis der Massendelikte – das rechtssicher gestalten, so dass in einem solchen Fall das Zusammenspiel zwischen Verwaltungsbehörden und Strafverfolgungsbehörden funktioniert? Und wie müsste man diese Norm rechtssicherer machen, um dem Bestimmtheitsgebot entsprechend Folge zu leisten?

Die **Vorsitzende:** Danke. Frau Lühmann und Herr Wunderlich, bitte.

Abg. **Kirsten Lühmann** (SPD): Ich habe zwei Fragen an Herrn Fuchs. Wir haben gehört, dass es bei Rennen ein abstraktes Gefährdungsdelikt sein soll, weil sich die Teilnehmenden gegenseitig aufputschen und dadurch eine Gefahr da ist. Dies sei bei Alleinrasern nicht der Fall. Teilen Sie diese Ansicht und wenn nein, warum nicht? Die zweite Frage ist: Wir haben mehrfach gehört, dass es – so wie die Vorschläge auf dem Tisch liegen – bei den Alleinrasern erhebliche Schwierigkeit gibt, das Ganze zu beweisen. Teilen Sie diese Ansicht? Und



wenn Sie sie teilen – was müssten wir verändern? Und eine Anmerkung sei mir erlaubt: Wer deutlich zu schnell fährt, nur weil er seine Kinder zum Kindergarten fährt, müsste allein deswegen bestraft werden, dass er es mit Kindern im Auto macht. Aber das ist nicht das Thema hier.

Die **Vorsitzende**: Aber zumindest ein Hinweis auf paradoxes Verhalten. Herr Wunderlich noch.

Abg. **Jörn Wunderlich** (DIE LINKE.): Zumal das bei wohnungsnaher Kita überhaupt nichts bringt. Davon mal ganz abgesehen. Ich habe eine Frage an Frau Pinar, die geht in die gleiche Richtung wie das, was Frau Dr. Jansen gesagt hat. Es geht um die Vergleichbarkeit des Einzelrasers mit zwei oder zehn Personen, die ein Straßenrennen veranstalten. Sehen Sie da auch eine Abstufung der Gefährdung? Oder sagen Sie, das ist vergleichbar? Und eine Frage an Herrn Dr. Franke. Wie wäre aus Ihrer Sicht der Änderungsantrag mit Blick auf die Höchstgeschwindigkeitsfrage zu fassen, um dem Bestimmtheitsgebot gerecht zu werden? Ich möchte nicht, dass wir wieder ein Gesetz beschließen, wo es seitens der gesetzgebenden Koalition heißt: Wir wissen, dass das dogmatisch problematisch ist, aber das werden die Richter schon machen. Wenn man diese Probleme sieht, kann man sie im Gesetzgebungsverfahren beheben.

Abg. **Renate Künast** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Danke. Außer mir ist jetzt keiner mehr auf der Liste. Ich habe zunächst eine Frage an Herrn Fuchs, weil ich davon ausgehe, dass Sie der Experte sind für Bremswege und den Umfang von Verletzungen. Herr Professor Schuster hat mich auf die Frage gebracht. Ist es grob verkehrswidrig, wenn man in einer Spielstraße 14 km/h fährt? Wieviel darf man fahren? Schrittgeschwindigkeit. Und die definiert man wie? Sechs bis sieben km/h, gut. Das hört sich nicht viel an, wenn ich mir vorstelle, dass einer den Kudamm in Berlin mit 170 km/h lang fährt. Aber auf der anderen Seite hat die Spielstraße einen Sinn – da spielen Kinder, und deshalb sollst du Schrittgeschwindigkeit fahren. Ich frage mich daher, wie das zu beurteilen ist, wenn man Bremswege, Verletzungsrisiken etc. miteinbezieht in die Auslegung. Da würde ich von Ihnen gern eine Einschätzung haben zu ein paar Beispielen. Ich sage das, weil es nicht nur um die Frage geht, wie wir finden, dass Herr Professor Schuster sagte, 14 km/h ist nicht viel. Das verstehe ich. Aber man muss das auf der Ebene des

Bremsweges, der Verletzungen und der Wirkungen denken.

(unverständlicher Zwischenruf des Abg. Ingo Wellenreuther)

Fahrradfahrer sind auch ein Thema. Das machen wir in der nächsten Legislaturperiode; das schaffen wir bis Ende nächster Woche nicht. Als Erstes machen wir klare Fahrradwege mit einem rosa Streifen, damit klar ist, wer wo fährt und wer wo nicht parkt.

Meine zweite Frage wollte ich an Herrn Professor Müller stellen und zwar Bezug nehmend auf den letzten Beitrag von Herrn von Boetticher. Der hat gesagt, dass die Praxis am besten mit den Kriterien und Tatbestandsmerkmalen „erhebliche Überschreitung“, „grob verkehrswidrig“ oder „rück-sichtslos“ umgehen kann. Ich würde gern von Ihnen hören, ob das die Lösungsvariante ist. Wir haben über die Schweiz geredet; das ist ein anderes Modell. Ich komme darauf im Zusammenhang mit der Frage von Herrn Dr. Ullrich. Man muss sich überlegen, wie der Übergang zwischen Bußgeld-verfahren und Strafverfahren sein soll. Das soll nicht so gestaltet sein, dass man fünf bürokratische und personalintensive Schleifen dreht, bis man herausgefunden hat, was wie geht. Aber es muss klar sein, damit der Betreffende weiß: Ab da gibt es ein Risiko. Wenn ich etwas getrunken habe und Auto fahre, weiß ich zwar nicht, wieviel Promille ich intus habe. Aber ich weiß, ab wieviel Promille ich bestraft werde. Dann gehe ich das Risiko ein oder nehme mir ein Taxi.

Die **Vorsitzende**: Gibt es noch Wortmeldungen? Nein. Gut. Dann geht es weiter. Dann ist jetzt Herr von Boetticher als Erster dran, und Sie hatten die Frage von Herrn Dr. Ullrich.

SV **Arne von Boetticher**: Ich bin gefragt worden, wie die Verwaltungspraxis und die Polizei mit der Zahl der Fälle fertig werden könnte, wenn man aufgrund des Legalitätsprinzips verpflichtet ist, auch bei der Geschwindigkeitsüberschreitung des Einzelrasers ein Ermittlungsverfahren einzuleiten. Ich möchte voran schicken: Ich halte es für falsch, das Problem der Einzelraser deshalb nicht anzupacken, weil daraus Verwaltungsaufwand entstehen könnte. Ich meine, dass dieses zusätzliche subjektive Merkmal, wie es im Regierungsentwurf enthalten ist – um eine besonders hohe Geschwindigkeit zu erreichen – in die richtige



Richtung geht. Wenn die Polizei oder die Verwaltungsbehörde, wenn sie jemanden anhält, keinerlei Anhaltspunkte dafür hat, dass der das macht, um besonders schnell zu fahren, würde ich als Staatsanwalt sagen: Im Grunde besteht kein Anfangsverdacht einer Straftat, und dann kann die Ordnungs- oder Verwaltungsbehörde das selbst behandeln. Deswegen meine ich, dass das grundsätzlich in die richtige Richtung geht, um diese Abgrenzung zu treffen. Man muss möglicherweise noch daran feilen oder überlegen, dass es möglicherweise weitere Merkmale gibt, um dem Problem Herr zu werden; das sehe ich auch.

Und noch eine Sache: Ich habe mich im Flugzeug mit Herrn Fuchs unterhalten. Er sagt, man erkenne im Grunde die üblen Raser, und man erkenne den normalen Bürger, der einfach zu schnell fährt. Das sei ein völlig anderes Fahrverhalten. Die Polizei habe einen Blick dafür; das sehe anders aus. Deswegen hätte die Praxis nicht die Bedenken, dass eine Vielzahl von Fällen produziert würde.

Die **Vorsitzende**: Danke. Dann hat jetzt Herr Dr. Franke Fragen von Herrn Dr. Ullrich und Herrn Wunderlich.

SV Dr. Ulrich Franke: Zunächst zu der Frage von Herrn Dr. Ullrich, die Herr von Boetticher gerade beantwortet hat, zur Konkurrenz zwischen Ordnungswidrigkeitenverfahren und Strafverfahren. Die Rechtslage ist klar: Wir haben bisher nur den § 41 des Ordnungswidrigkeitengesetzes. Wenn die Ordnungsbehörde den Eindruck oder zureichende tatsächliche Anhaltspunkte hat, dass die Ordnungswidrigkeit zugleich eine Straftat ist, hat sie die Sache an die Staatsanwaltschaft abzugeben. Da liegt im Grunde genommen die Crux der Sache mit der Strafbarkeit der Geschwindigkeitsüberschreitung. Die Feststellung der Geschwindigkeitsüberschreitung müssen wir uns als Massen-geschäft vorstellen. Das wird im Regelfall dadurch festgestellt, dass irgendwo eine Radarfalle steht. Es blitzt, und dann kriegt man ein Foto sowie die Mitteilung, dass man die zulässige Geschwindigkeit überschritten hat und was die Sanktion ist. Woher soll der Verwaltungsbeamte, der in diesen weitgehend automatisierten Vorgang noch eingeschaltet ist, erkennen, dass das möglicherweise eine Straftat ist? Da sehe ich ein praktisches Problem.

Dann hatte Herr Wunderlich die Frage, wie man die Norm genauer fassen kann. Ich bin nach wie vor der Meinung, dass es legitim ist, wenn der Gesetzgeber eine bestimmte Form der Geschwindigkeitsüberschreitung aus dem Ordnungswidrigkeitenbereich in den Strafbereich überführt. Das ist überhaupt keine Frage, und da unterstütze ich die gesetzgeberische Intention. Ich möchte nur darauf hinweisen: Die Bußgeldkatalogverordnung – die Übersicht, aus der sich alle möglichen Verstöße ergeben – geht in meiner Textausgabe von Seite 540 bis Seite 588. Wir betreiben im Bußgeldbereich einen unglaublichen Aufwand; bis in die kleinste Kleinigkeit ist alles geregelt, nicht nur bei der Geschwindigkeitsüberschreitung. Sie sehen Polizeibeamte mit Zollstock, um zu kontrollieren, ob die Beladungsvorschriften auf der Autobahn eingehalten sind. Und jetzt wollen wir eine Strafvorschrift machen. Die Klientel der Verkehrsstraftäter ist aber grundsätzlich eine andere als die der übrigen Straftäter. Da können wir alle mit einem Bein in der Strafbarkeit stehen, anders als in der Strafbarkeit als Räuber, Dieb oder Körperverletzer. Und dann wollen wir diesem Bürger sagen: „Du hast erheblich die Geschwindigkeit überschritten, und deswegen bist Du strafbar.“ Das kann ich nicht verstehen. Da habe ich auch verfassungsrechtliche Bedenken. Diese Strafbarkeit muss genauer bestimmt, egal, ob man ein Schweizer Modell nimmt oder ein anderes. Aber wir brauchen da eine konkrete Festlegung; daran kommen wir nicht vorbei. Das ist bei der Alkoholaufnahme anders. Die ist für sich genommen gefahrträchtig.

Die **Vorsitzende**: Danke. Dann hat jetzt Herr Fuchs Fragen von Frau Lüthmann und von mir.

SV Rainer Fuchs: Die Themen, die Sie angesprochen haben – Alleinraser und illegales Kraftfahrzeugrennen sowie nicht angepasste Geschwindigkeit in der 30-er Zone oder in der Spielstraße –, greifen ineinander. Als wir begonnen haben, uns mit dem Phänomen illegaler Kraftfahrzeugrennen zu befassen, standen wir vor großen Problemen: Was ist überhaupt ein illegales Kraftfahrzeugrennen? Was ist nicht angepasste Geschwindigkeit? Wie kriegen wir das vernünftig abgearbeitet? Wie stellen wir das fest? Wie können wir das ermitteln? Das hat uns schnell gezeigt, dass wir neue Bereiche betreten mussten. Zum Beispiel



durch den Einsatz von speziellen Fahrzeugen, weil wir mit einem normalen Auto nicht hinterher kommen. Wir reden von Geschwindigkeiten, die jenseits von Gut und Böse sind. Es ist oft so, dass wir die Verfolgung abbrechen müssen, weil die Geschwindigkeiten so hoch sind, dass wir uns selbst gefährden. Und wir wollen keine Gefahren produzieren, sondern wir wollen sie verhindern. Also haben wir den Einsatz sogenannter On-board-Kameras getestet. Die sind GPS-unterstützt, und damit können wir auch Geschwindigkeiten messen. Auch da haben wir ein neues Feld betreten, weil die Geschwindigkeitsmessung mit GPS-Unterstützung noch nicht judiziert ist. Das sind Dinge, die sich entwickeln dürfen. Aber wir haben festgestellt: Wir können Geschwindigkeiten plötzlich dokumentieren, wir können Fahrverhalten dokumentieren können. Neben der Tatsache, dass wir ein illegales Kraftfahrzeugrennen beweisen können, hat uns das viele Sachen deutlich gemacht: die Geschwindigkeiten, die unterschiedlichen Fahrverhalten, die Gefährlichkeit dieses Tuns. Letztendlich ist deutlich der Unterschied zu sehen zwischen einem Raser und jemandem, der sehen will, was sein teuer bezahltes Auto leisten kann. Der macht das in der Regel nicht in der Innenstadt.

Jetzt komme ich auf die Frage von Frau Lühmann: Was ist gefährlicher? Der Alleinraser? Und wo ist der Unterschied zu dem illegalen Kraftfahrzeugrennen? Der Alleinraser fährt auch mit höchsten Geschwindigkeiten. Der probiert das in der Innenstadt aus, weil es den Kick bringt, mal zu kucken – was kann ich in Kurven machen, wie kann ich einen Kavaliertart hinlegen, wie kann ich schnellstens beschleunigen? Das wird durch die Werbung als schön und toll suggeriert; das zeigt sich dann in der Videoaufnahme sehr deutlich. Und das können Sie von demjenigen sehr gut unterscheiden, der schneller fährt, weil er es eilig hat. Das sehen Sie an der Aggressivität, das sehen Sie am Fahrverhalten, das sehen Sie am Bremsverhalten, das sehen Sie an den Überholmanövern. Das können Sie sehr gut unterscheiden. Beim illegalen Kraftfahrzeugrennen kommt der Wettbewerbscharakter hinzu: Wer ist schneller als ich? Das heißt, meine Aufmerksamkeit ist darauf ausgelegt, schnell zu fahren, stark zu beschleunigen, dem anderen davon zu fahren oder an der Stoßstange zu kleben oder zu versuchen, ihn an der nächst möglichen Stelle zu überholen, die

Kurve auszunutzen. Das und die zusätzliche Ablenkung in Verbindung mit den hohen Geschwindigkeiten, das macht die besondere Gefährlichkeit aus. Da reicht aus, nur kurz an den Bordstein zu kommen oder eine technische Veränderung am Fahrzeug zu haben. Dann haben wir schlimmste Folgen. Das ist der Unterschied zwischen einem Alleinraser und einem illegalen Rennen. Das kann man sehr gut sehen, wenn man sich die Aufnahme anschaut, und es ist schade, dass ich Ihnen das nicht zeigen kann. Ich glaube, Sie würden nach den Beispielen mit einem anderen Gefühl nach Hause gehen. Da bin ich mir sicher.

Nicht angepasste Geschwindigkeiten – jetzt komme ich zu Frau Künast und Ihre Geschichte zu sprechen – der Kavaliertart in der Spielstraße, dieser besondere Verkehrsraum: Ja, da gebe ich Ihnen Recht. In der 30-er-Zone und in der Spielstraße – da können auch 14 km/h zu schlimmsten Verletzungen führen, wenn ich das Kind entsprechend treffe. Ich habe mich auch im Vorfeld meiner beruflichen, jetzt schon fast 40-jährigen Tätigkeit mit Verkehrsunfallaufnahme beschäftigt und weiß, dass ein Fahrradfahrer jenseits der 50 km/h damit rechnen muss, dass er das nicht überlebt. Nichtsdestotrotz: Es ist schwierig, grundsätzlich zu sagen, was für eine Verletzung oder was für eine Geschwindigkeit da sein muss, damit jemand durch dieses Tun stirbt.

Die Vorsitzende: Können Sie den Satz noch mal sagen. Sie haben nämlich gesagt, dass ein Fahrradfahrer jenseits der 50 das nicht überlebt. Aber ich weiß nicht, was „das“ ist. Ist das geschwindigkeitsbezogen gemeint?

SV Rainer Fuchs: Wenn er von einem PKW getroffen wird, der schneller ist als 50 km/h, ist die Gefahr sehr hoch, dass er stirbt. Das sieht bei einem Fußgänger übrigens genauso aus. Sie sterben nicht dadurch, dass das Fahrzeug Sie an den Beinen erwischt, sondern dass Sie mit dem Kopf auf eine bestimmte Stelle des Fahrzeuges treffen, und das ist manchmal mit dem Leben nicht vereinbar. Hinzukommt kommt, wenn Sie das Thema Bremsweg ansprechen: Sie müssen die Reaktionszeit bedenken, Sie müssen den technischen Zustand des Fahrzeuges bedenken. Sie müssen bedenken, wie die Fahrbahnbeschaffenheit ist. Das sind alles Parameter, die hinzukommen. Letztendlich sagt „angepasste Geschwindigkeit“



alles. Das heißt: In der Spielstraße können auch schon 14 km/h definitiv zu schnell sein. Das ist ein Ansatz: Wann fängt denn ein Raser an zu rasen, und wann ist er im Bereich der nicht angepassten Geschwindigkeit? Wenn Sie auf einer großen Straße in Berlin, Köln oder Stuttgart fahren, wo viele Fußgänger unterwegs sind, müssen Sie als Fahrzeugführer jederzeit damit rechnen, dass jemand auf die Fahrbahn tritt. Da muss ich langsam fahren, ich kann nicht aufs Gaspedal treten und einfach denken: Es wird schon nichts passieren. Das muss im Vorfeld anfangen. Jetzt kommen wir zum Ende meiner Ausführung: Die Verkehrsmoral in Köln ist eine Katastrophe, und nicht nur dort. Deswegen ist es wichtig, dass sich etwas tut. Danke.

Die **Vorsitzende**: Danke. Herr Dr. Ullrich? Ja, machen Sie, wir haben noch 20 Minuten.

Abg. **Dr. Volker Ullrich** (CDU/CSU): Ich habe an Herrn Fuchs eine direkte Nachfrage. Sie haben dargestellt, dass der Bremsweg quasi eine quadratische Funktion ist, d. h. mit der doppelten Geschwindigkeit haben Sie im Prinzip fast das Vierfache des Bremswegs zu berücksichtigen. Was die Straßenverhältnisse betrifft, sind diese besonders schnellen Fahrten auch dann ein Problem, wo besonders schnell gefahren werden kann. Allein wegen der energetischen Masse des Fahrzeuges und des langen Bremsweges, etwa auf Autobahnen. Es gibt auch ein Phänomen von Rennen auf Autobahnen.

SV **Rainer Fuchs**: Richtig.

Abg. **Dr. Volker Ullrich** (CDU/CSU): Aber: Dort, wo es nur eine Richtgeschwindigkeit gibt, können Sie eine zulässige Höchstgeschwindigkeit gar nicht erheblich oder grob überschreiten, weil eine solche nicht existiert. Das heißt: Wenn Sie mit 420 km/h mit Ihrem nicht abgeriegelten Sportwagen auf einem Autobahnteilstück...

Die **Vorsitzende**: Das würde Herr Fuchs nie machen.

Abg. **Dr. Volker Ullrich** (CDU/CSU): Also theoretisch... Wenn Sie auf einem Teilstück mit Richtgeschwindigkeit fahren, ist der Tatbestand nicht eröffnet, weil es am objektiven Tatbestand mangelt, obwohl diese Verhaltensweisen auch ziemlich gefährlich sind. Die Frage ist: Wie gehen wir mit den Autobahnenrasern um? Ich sage nur

noch die Stichworte Ausscheren und Überholen. Vielleicht ist das von den sieben Todsünden umfasst. Aber im Prinzip trifft das nicht den Wortlaut des Gesetzes.

SV **Rainer Fuchs**: Zunächst muss man unterscheiden: Ein illegales Straßenrennen auf der Autobahn ist ein ganz anderer Verkehrsraum als in der Innenstadt; da sind wir alle einer Meinung. Je schneller ich fahre, desto mehr Reaktionsverhalten ist gefragt. Der menschliche Körper ist nicht dafür ausgelegt mit 100 Stundenkilometer durch die Gegend zu fahren. Das müssen Sie bedenken. Je schneller ich fahre, desto gefährlicher wird das Tun. Letztendlich ist es unerheblich, ob das auf der Autobahn passiert oder in der Innenstadt. In der Innenstadt hat das nichts zu suchen. Auf der Autobahn können wir in Deutschland sagen: Da kann ich das ausprobieren. Letztendlich, wenn etwas Schlimmes passiert, fragt keiner mehr danach. Dann fragen sich die Hinterbliebenen nur, warum hat man das nicht im Vorfeld verhindern können?

Die **Vorsitzende**: So, das war jetzt ein indirektes Plädoyer von Herrn Dr. Ullrich, sich dem Tempolimit von 130 anzunähern...

(unverständlicher Zwischenruf)

Die **Vorsitzende**: Aha, Sie auch. Wir sind auf dem besten Weg, ein großes Bündnis zu schließen, nachdem wir jetzt die Folgen kennen. Nun denn – bevor wir zum Ende kommen, hat Herr Professor Müller noch eine Frage von mir und Frau Pinar eine Frage von Herrn Wunderlich. Dann sind wir durch. Herr Professor Müller, bitte.

SV **Prof. Dr. Henning Ernst Müller**: Die Frage war: Kann die Praxis damit umgehen? Ein Prä haben objektive Merkmale, die man objektiv feststellen kann: Fahrweise, Geschwindigkeit, alles, was in der polizeilichen Praxis beobachtet und festgestellt werden kann. Wenn es darum geht festzustellen, hat er das nur gemacht, um schnell zu sein oder hat er das auch gemacht, um irgendwo anzukommen – da fangen die Schwierigkeiten an. Wenn er einen Grund nennen kann, wenn er es plausibel machen kann, fängt ein Richter vielleicht an zu zweifeln und ist nicht mehr überzeugt davon, dass es nur um die Höchstgeschwindigkeit ging. Deshalb ist dieses subjektive Merkmal schwierig. „Grob verkehrswidrig“ – da kann man objektive Merkmale einsetzen. Rücksichtslos ist



wieder subjektiv. Sofern diese schon länger im Gesetz stehen, kann die Praxis damit umgehen. Trotzdem: Wenn man etwas Neues einführt, kann man – wie Herr Wunderlich zu Recht sagte – Fehler vermeiden, indem das Gesetz so formuliert wird, dass sich die Praxis nicht erst in zehn Jahren darauf geeinigt hat, was strafbar ist und was nicht. Wir haben zwei Punkte: Kraftfahrzeugrennen, die besonders gefährlich sind wegen der besonderen Motivation, aber auch die Alltagsraserei, also die erhebliche Überschreitung der Geschwindigkeit. Wir alle haben ein Normenverständnis: Hier steht zwar 80 km/h in der Baustelle, aber ob ich 100 km/h oder 110 km/h fahre – das ist kein großer Unterschied. Darüber denkt man oft gar nicht nach. Das ist aber die Situation, in der vielleicht schnell gebremst werden muss. Es hatte einen Sinn, dass dort ein Verkehrsschild stand.

(unverständliche Zwischenrufe)

Der Punkt ist einfach: Es kommt die Frage auf, ob der Gesetzgeber nicht auch erzieherisch wirken muss, so wie er das bei den Alkoholfahrten gemacht hat. Da kann man nach zwanzig, dreißig Jahren doch sagen: Es hat einiges bewirkt. Inzwischen gilt es als No-Go bei den meisten Leuten, betrunken zu fahren. Und da sollte man rangehen, auch bei den Geschwindigkeiten, weil das tagtäglich viele Opfer fordert. Nicht nur am Wochenende in bestimmten Städten mit einer Rennfahrerszene, sondern tagtäglich fordert das viele Opfer. Da sollte man rangehen; ich wäre dafür.

Die **Vorsitzende**: Danke. Frau Pinar hat schließlich noch eine Frage von Herrn Wunderlich.

Sve **Gül Pinar**: Die Frage war, ob ich eine Abstufung machen würde zwischen Einzelrasern und Teilnehmern an illegalen Fahrzeugrennen. Im Laufe der Diskussion haben sich drei unterschied-

liche Begrifflichkeiten herausgebildet. Der Begriff „nicht angepasste Geschwindigkeit“ gefällt mir ganz gut. Es gibt denjenigen, der einfach mal zu schnell fährt, warum auch immer. Und es gibt Teilnehmer von illegalen Fahrzeugrennen und den Raser. Der Raser und derjenige, der einfach unangepasst zu schnell fährt, sind unterschiedliche Typen von Fahrern. Es gibt – das werden Sie auch mitbekommen haben – auf unseren Straßen einzelne Raser, die sich im Wettbewerb sehen mit allen anderen Verkehrsteilnehmer, die anfangen, sich mit mir zu messen, die ebenso aggressiv fahren wie derjenige, der an einem Rennen teilnimmt, weil er sich als Rennteilnehmer sieht. Die Unterscheidung zu finden, das finde ich schwierig. Man müsste überlegen, wer eigentlich bestraft werden soll: Soll das der Raser sein, dem man gleichsetzen kann mit demjenigen, der an illegalen Fahrzeugrennen teilnimmt? Oder ist das der Bürger, der unangepasst fährt. Ist das dann die Strafbarkeitslücke? Das ist die Differenzierung, die Sie vorzunehmen haben.

Die **Vorsitzende**: Vielen Dank. Gibt es noch Fragen? Bei der zweiten Runde war es schon weniger; dann sind wir jetzt am Ende dieser Anhörung. Ich danke Ihnen sehr herzlich. Das ist ein klassischer Fall, wo ich sage: Über all die Details muss ich eine Nacht schlafen. Wir sind uns alle einig, dass etwas zu unternehmen ist, aber es gibt an manchen Stellen doch Differenzierungen, wie man das genau anstellt. Ich hoffe, dass wir in den nächsten Tagen und Wochen zu einer produktiven Debatte im Deutschen Bundestag kommen. Ich danke den Sachverständigen nochmals herzlich und den Kolleginnen und Kollegen. Ich schließe die Sitzung.

Schluss der Sitzung: 19:51 Uhr

Renate Künast, MdB

Vorsitzende



Anlagen: Stellungnahmen der Sachverständigen

Arne von Boetticher	Seite 31
Dr. Ulrich Franke	Seite 35
Rainer Fuchs	Seite 39
Dr. Scarlett Jansen	Seite 42
Prof. Dr. Henning Ernst Müller	Seite 48
Gül Pinar	Seite 55
Prof. Dr. Frank Peter Schuster, Mag. iur.	Seite 65

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.

Stellungnahme zum

- *Entwurf eines ... Strafrechtsänderungsgesetzes – Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr (BT-Drucks. 18/10145)*
- *zum Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD (Ausschussdrucksache 18 (6)360)*
- *zum Antrag BT-Drucks. 18/12558*

I. zu § 315d Abs. 1 Nr. 1 und 2 StGB-E::

Gegen die geplante Regelung in § 315d Abs. 1 Nr. 1 und 2 StGB-E, durch die die Teilnahme an und die Veranstaltung von nicht genehmigten Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr unter Strafe gestellt werden soll, bestehen im Wesentlichen keine Bedenken. Dazu im Einzelnen:

1. Dabei kann insbesondere der Begriff des Kraftfahrzeugrennens im Straßenverkehr als hinreichend geklärt angesehen werden. Nach der im Ordnungswidrigkeitenrecht (§ 29 StVO), im Verwaltungsrecht und im zivilrechtlichen Haftungsrecht im Wesentlichen übereinstimmenden Definition sind Kraftfahrzeugrennen Wettbewerbe oder Teile eines Wettbewerbs zur Ermittlung eines Siegers, ohne Rücksicht auf die Länge der gefahrenen Strecke, bei denen die Höchstgeschwindigkeit zumindest mit bestimmend ist (vgl. dazu nur BVerwG, Urteil vom 13. März 1997 – 3 C 2/97, BVerwGE 104, 154, Tz. 25; BGH, Urteil vom 1. April 2003 – VI ZR 321/02, BGHZ 154, 316, Tz. 28, beide unter Bezugnahme auf § 29 StVO bzw. § 2 b AKB). Dass unter diese Begriffsbestimmung nicht nur organisierte, geplante und zwischen den Beteiligten zuvor verabredete Rennen gehören, sondern auch solche Rennen, die stillschweigend verabredet werden oder auf einem spontanen Entschluss beruhen, ist in der bisherigen Rechtsprechung ebenfalls hinreichend

geklärt (vgl. nur OLG Hamm, Urteil vom 12. Mai 1997 – 13 U 198/96, NZV 1997, 515, OLG Jena, Beschluss vom 6. September 2004 – 1 Ss139/94, DAR 2005, 43; OLG Bamberg, Beschluss vom 29. November 2010 – 3 Ss OWi 1756/10, DAR 2011, 93; OLG Hamm, Beschluss vom 5. März 2013 – III-1 RBs 24/13, NZV 2013, 403).

2. Entsprechendes gilt für die Regelung in § 315d Abs. 2 StGB-E, die erkennbar dem Tatbestandsaufbau von § 315c StGB in seiner geltenden Fassung nachgebildet ist. Es ist in diesem Zusammenhang jedoch der Hinweis notwendig, dass in der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs die Verurteilung wegen einer Straßenverkehrsgefährdung die tatrichterliche Feststellung einer konkreten Gefährdung der jeweils bezeichneten Rechtsgüter (Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert) erfordert. Diese Anforderungen dürften auch für die geplante Vorschrift gelten. Voraussetzung für eine Strafbarkeit nach § 315d Abs. 2 StGB-E ist danach, dass die dort genannte Tathandlung, also die Teilnahme an einem nicht genehmigten Kraftfahrzeugrennen, über die ihr innewohnende latente Gefährlichkeit hinaus im Hinblick auf einen bestimmten Vorgang in eine kritische Verkehrssituation geführt hat, in der die Sicherheit einer bestimmten Person oder Sache so stark beeinträchtigt war, dass es – so die Formulierung der Rechtsprechung – nur noch vom Zufall abhängt, ob das Rechtsgut verletzt wird oder nicht (st. Rspr.; vgl. zuletzt BGH, Beschluss vom 27. April 2017 – 4 StR 61/17 m.w.N.). Die Feststellung der dafür erforderlichen Voraussetzungen bereitet in der Praxis nicht selten Schwierigkeiten, die kriminalpolitische Bedeutung der Vorschrift sollte daher nicht überschätzt werden.

3. Ähnliches gilt für die Erfolgsqualifikation in § 315d Abs. 3 StGB-E, in der ein gefahrspezifischer Zusammenhang zwischen der Tathandlung und der qualifizierten Folge zu fordern ist.

4. Soweit § 315f StGB-E die Einziehung der an einem solchen Rennen beteiligten Kraftfahrzeuge vorsieht, ist der Hinweis angebracht, dass eine solche Maßnahme, soweit sie Strafcharakter hat, bei der Festsetzung der Rechtsfolgen strafmildernd berücksichtigt werden muss und das betreffende Fahrzeug zum Zeitpunkt der Einziehung im Eigentum des Täters stehen muss.

II. Zu § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB-E in der Fassung der Änderungsanträge (Bekämpfung von „Raserei“)

Gegen § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB-E, wonach mit Geldstrafe oder mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren bestraft werden soll, wer als Kraftfahrzeugführer die zulässige Höchstgeschwindigkeit erheblich, grob verkehrswidrig und rücksichtslos überschreitet, um eine besonders hohe Geschwindigkeit zu erreichen, bestehen in mehrfacher Hinsicht erhebliche und letztlich durchgreifende Bedenken. Dazu kann hier wegen der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit nur im Überblick wie folgt Stellung genommen werden:

1. Die Regelung passt schon thematisch nicht zu § 315d Abs. 1 Nr. 1 und 2 StGB-E, in denen die Organisation von bzw. Teilnahme an illegalen Kraftfahrzeugrennen unter Strafe gestellt werden soll.

2. Die Tatbestandsvoraussetzung, wonach der Verkehrsteilnehmer die zulässige Höchstgeschwindigkeit „erheblich“ überschreiten muss, ist für sich genommen viel zu unbestimmt. Dies gilt insbesondere auch vor dem Hintergrund der ausdifferenzierten Regelungen in § 3 StVO in Verbindung mit den einschlägigen Regelungen des Bußgeldkatalogs.

3. Welche eigenständige Bedeutung in diesem Zusammenhang die beiden weiteren Tatbestandsmerkmale „grob verkehrswidrig“ und „rücksichtslos“ haben soll, ist nicht erkennbar. Beide Merkmale finden in § 315c StGB Verwendung und haben dort ihren die Strafbarkeit eingrenzenden Sinn, weil sie an bestimmte Verhaltensweisen bzw. Verkehrssituationen anknüpfen (die sog. sieben Todsünden in § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB). In § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB-E dürfte beiden Merkmalen demgegenüber keine eigenständige Bedeutung zukommen: Tatbestandsvoraussetzung ist die erhebliche Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Diese liegt entweder vor, was, wie bereits ausgeführt, praktisch wegen der Unbestimmtheit kaum zu subsumieren ist, oder eben nicht.

4. Völlig ungeklärt ist auch das Verhältnis der Tatbestandsvoraussetzungen zu dem weiteren Merkmal „um eine besonders hohe Geschwindigkeit zu erreichen“. Dieses Merkmal entbehrt schon für sich genommen jeglicher berechenbarer Kontur

und begegnet daher ebenfalls von Verfassungs wegen durchgreifenden Bedenken. Zudem wird in der beabsichtigten Vorschrift insoweit kein Taterfolg bezeichnet, sondern offensichtlich ein Handlungsziel ("um ... zu"). Abgesehen von den erheblichen praktischen Beweisschwierigkeiten verhält sich die Vorschrift insoweit auch nicht zu dem – relativen – Verhältnis zwischen der erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitung einerseits und dem Maßstab für die besonders hohe Geschwindigkeit andererseits.

5. Auch der Nachweis einer Straftat im Sinne von § 315d Abs. 2 StGB-E dürfte auf erhebliche praktische Schwierigkeiten stoßen.

6. Abschließend ist – und das gilt allgemein für den Bereich der Straßenverkehrsdelikte – darauf hinzuweisen, dass schon wegen der Strafdrohungen etwa in § 315d Abs. 1 StGB-E in solchen Fällen eine Anklage regelmäßig beim Strafrichter erfolgt. Möglichst einheitliche Auslegung der jeweiligen Straftatbestände wacht mithin nicht der Bundesgerichtshof. Vielmehr ist die Wahrung der Rechtseinheit insoweit den Oberlandesgerichten übertragen. Welche Folgen dies bei derart unbestimmten Tatbestandsmerkmalen für die Rechtspraxis hat, bedarf wohl keiner näheren Erläuterung. Den daraus notwendigerweise entstehenden Divergenzen kann auch im Vorlageverfahren nach § 121 Abs. 2 GVG nicht nachhaltig entgegengewirkt werden, dass überwiegend um tatsächliche Fragen des Einzelfalles und nicht um Rechtsfragen geht.



Stellungnahme

**für den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz des
Deutschen Bundestages**

**zum Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und
SPD zum Gesetzentwurf des Bundesrates**

- Drucksache 18/10145 -

**Entwurf eines...Strafrechtsänderungsgesetzes -
Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen im
Straßenverkehr**

Öffentliche Anhörung am 21.Juni 2017

Verfasser

Polizeihauptkommissar Rainer Fuchs

Polizeipräsidium Köln

Direktion Verkehr / Projekt Rennen

1 Ausgangssituation

Der vorliegende Gesetzentwurf sieht durch Einführung eines neuen Straftatbestands, § 315 d StGB, unter anderem die Strafbarkeit der Teilnahme an sogenannten illegalen Kraftfahrzeugrennen vor.

Bislang erfüllt dieses Verhalten lediglich den Tatbestand einer Ordnungswidrigkeit, für das als Konsequenz ein Bußgeld, ein Fahrverbot sowie Punkte nach dem Fahreignungsbewertungssystem vorgesehen sind.

Die polizeiliche Erfahrung zeigt allerdings, dass nicht nur in zunehmendem Maße abgesprochene bzw. spontane Rennen mit hoher Eigengefährdung der Beteiligten stattfinden, sondern durch „Raserei“ Einzelner vergleichbare erhebliche Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer verursacht werden.

Das geltende Strafrecht erfasst die folgenlose Teilnahme an einem illegalen Rennen gegenwärtig nicht. Durch die strafrechtlich normierten Gefährdungsdelikte für bestimmtes Verkehrsverhalten werden folgenlose illegale Rennen/„Raserei“ nicht erfasst. Folglich entsteht im Bereich dieses neuen Verkehrsphänomens eine Lücke, die es im Sinne der Verkehrssicherheit zu schließen gilt.

2 Beruflicher Hintergrund des Verfassers

Aufgrund einer Aneinanderreihung von Verkehrsunfällen Anfang des Jahres 2015 in der Stadtregion Köln im Zusammenhang mit illegalen Kraftfahrzeugrennen wurde zur kontinuierlichen Bekämpfung der illegalen Renn-/Raser und Tuningszene eine besondere Organisationsform bei der Polizei Köln geschaffen und in der weiteren Folge das sogenannte Projekt „Rennen“ gegründet, dessen Leiter ich seitdem bin. In dieser Zeit konnten neben dem Sammeln wichtiger Erfahrungen und Erkenntnisse vor allem zielgerichtete polizeiliche Einsatzmaßnahmen durchgeführt werden.

Obwohl das Projekt durch eine Bündelung verschiedenster weiterführender Maßnahmen die Szene lokalisieren und aufhellen konnte, kann insgesamt keine nachhaltige Verhaltensänderung festgestellt werden. Dies zeigen sowohl die jüngsten Verkehrsunfälle als auch die im Projekt getroffenen Feststellungen.

3 Ausführungen im Einzelnen

Das Gesetzesvorhaben, unter anderem illegale Kraftfahrzeugrennen als Straftatbestand im Strafgesetzbuch aufzunehmen, begrüße ich ausdrücklich. Durch diese Maßnahme kann den sich aus diesen Verhaltensweisen ergebenden besonderen Gefahren für die Verkehrssicherheit durch eine schuldangemessene Sanktionierung der Täter begegnet werden. Die bisherigen Regelungen erfassen illegale Kraftfahrzeugrennen nur unzureichend. So müssen erst Menschen zu

Schaden kommen oder konkrete Gefahren eintreten, um auf die Täter mit Mitteln des Strafrechts einwirken zu können.

Für die Veranstalter und Teilnehmer solcher Rennen entfalten meiner Ansicht nach die bisher verhängten Bußgelder keine ausreichend abschreckende Wirkung. In zurückliegenden Gerichtsverfahren wurden teilweise die verhängten Bußgelder „heruntergehandelt“ mit dem Ziel, das zunächst verhängte Fahrverbot zu umgehen.

Außerdem halte ich die Absicht, Kraftfahrzeugführer, die außerhalb von Renntätigkeiten durch erhebliche Geschwindigkeitsüberschreitungen auffällig werden, strafrechtlich zu sanktionieren, für den richtigen Schritt. Die Gefahren, welche durch „Raserei“ verursacht werden, sind mit denen bei illegalen Rennen vergleichbar. Schon kleine Fahrfehler können schwerwiegende Folgen haben.

In der letzten gültigen Fassung des Änderungsantrages der Koalitionsfraktionen zum Bundesratsentwurf enthält der § 315 d Abs. 1 Nr. 3 StGB-E die Formulierung „...um eine besonders hohe Geschwindigkeit zu erreichen.“ Hinsichtlich der Frage, inwieweit hier der Wortlaut mit dem Bestimmtheitsgebot übereinstimmt, verweise ich auf die sachkundigen Experten. Aus polizeipraktischer Sicht teile ich die Ansicht des BMJV, die Formulierung „...höchstmögliche Geschwindigkeit“ zu wählen, da durch diese Formulierung eine Vielzahl relevanter Aspekte, wie fahrzeugspezifische Höchstgeschwindigkeiten, subjektives Geschwindigkeitsempfinden, Verkehrslage, Witterungsbedingungen etc., angemessene Berücksichtigung finden.

Die polizeiliche Erfahrung zeigt deutlich, dass nur unmittelbar vor Ort folgende Maßnahmen in der Szene und bei den Kraftfahrzeugführern Wirkung zeigen. Darum sind auch die beabsichtigten strafprozessualen Maßnahmen (Einziehung des Kraftfahrzeuges bzw. Entziehung der Fahrerlaubnis) aus meiner Sicht zielführend.

Im Auftrag
gez.

Rainer Fuchs
Polizeihauptkommissar

Schriftliche Stellungnahme zur Sachverständigenanhörung im Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz des Deutschen Bundestages Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr

Gesetzesentwurf: Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen im
Straßenverkehr,
Drucksache 18/10145

Antrag: Verkehrssicherheit erhöhen – Raserei und illegale Autorennen
wirksam bekämpfen, Drucksache 18/12558

I. Vorbemerkungen

Der Gesetzesentwurf zur Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen (Drucksache 18/10145, im Folgenden: Gesetzesentwurf) ist zu begrüßen. Der Antrag Verkehrssicherheit erhöhen – Raserei und illegale Autorennen wirksam bekämpfen (Drucksache 18/12558, im Folgenden: Antrag) ist hingegen Bedenken ausgesetzt. Die nachfolgende Stellungnahme befasst sich insbesondere in strafrechtlicher Hinsicht mit § 315d StGB des Entwurfs (§ 315d StGB-E).

II. Grundsätzliche Erwägungen

Die Fälle illegaler Autorennen mit verletzten oder getöteten Unbeteiligten haben sich in den letzten Jahren gehäuft.¹ Nach der bisherigen Rechtslage erfolgten bei einer Tötung von Unbeteiligten regelmäßig Verurteilungen wegen fahrlässiger Tötung, § 222 StGB.² Das LG Berlin hat nunmehr in einem Aufsehen erregenden Fall eines Autorennens, das den Tod eines

¹ Vgl. zur Chronologie: <http://www.berliner-zeitung.de/berlin/chronologie--tote-und-verletzte-bei-illegalen-autorennen-24693064>, letzter Zugriff am 14.06.2017.

² BGH NSTZ 2009, 148; AG Köln, Urteil vom 12. Januar 2016 – 643 Ls 308/15 10 Js 22/15 –, juris.

unbeteiligten Mannes zur Folge hatte, erstmals einen Angeklagten wegen Mordes verurteilt.³ Daraus kann aber nicht geschlossen werden, dass Autorennen, bei denen Unbeteiligte getötet werden, damit regelmäßig als Mord zu gelten haben. Der Vorsatz muss im konkreten Einzelfall festgestellt werden.

Außerdem kann bei der Teilnahme an einem Kraftfahrzeugrennen § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB erfüllt sein, wenn eine konkrete Gefahr für Leib oder Leben anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert besteht. Die dort abschließend genannten Verkehrsverstöße (auch „Todsünden“ genannt) können regelmäßig bei Autorennen begangen werden. Häufig wird die Vorfahrt nicht beachtet oder an unübersichtlichen Stellen zu schnell gefahren. Wenn niemand verletzt oder gefährdet wird, scheidet eine Strafbarkeit auch wegen Versuchs eines Körperverletzungs- oder Tötungsdelikts aus, wenn man den Vorsatz hinsichtlich einer Verletzung oder Tötung verneint. In dieser Konstellation liegt demnach nur eine Ordnungswidrigkeit nach § 49 Abs. 2 Nr. 5 i. V. m. § 29 Abs. 1 StVO i. V. m. § 24 StVG vor. Die Geldbuße für die Teilnahme beträgt regelmäßig 400 Euro.⁴ Mit dem Gesetzesentwurf sollen illegale Kraftfahrzeugrennen nun in einem eigenständigen Tatbestand kriminalisiert werden.

III. Zur geplanten Regelung im Einzelnen

Den Kern des Entwurfs bildet § 315d StGB-E. Dieser lässt sich im Wesentlichen in drei Teile gliedern: Ein abstraktes Gefährdungsdelikt in § 315d Abs. 1 StGB-E, ein konkretes Gefährdungsdelikt in § 315d Abs. 2, 3 StGB-E sowie eine Erfolgsqualifikation nach § 315d Abs. 4 StGB-E.

1. Abstraktes Gefährdungsdelikt

Der Gesetzesentwurf geht zu Recht davon aus, dass die Teilnahme an nicht genehmigten Autorennen ähnlich wie die Trunkenheitsfahrt ein solches abstraktes Gefährdungsdelikt rechtfertigt. Die Gefährlichkeit ergibt sich insbesondere aus der Gruppendynamik. Anders als bei anderen Verkehrsverstößen agieren mindestens zwei Personen im Verkehr. Sie können sich gegenseitig zu riskantem Verhalten anspornen, das zu einer Eskalationsgefahr führt.⁵ Darüber hinaus bezieht sich die Aufmerksamkeit des Fahrers häufig nicht nur auf die Straße. Die Ablenkung durch den anderen Fahrer und dessen Fahrmanöver kann massiv sein.⁶ Hinzu kommen hohe Geschwindigkeiten. Die abstrakte Gefährdung anderer Teilnehmer des Straßenverkehrs ist daher als noch höher zu bewerten als bei der Trunkenheitsfahrt nach § 316 StGB. Dies rechtfertigt die Einführung eines abstrakten Gefährdungsdelikts und kann mit einem im Verhältnis zu § 316 StGB höheren Strafraum von bis zu zwei Jahren Freiheitsstrafe versehen werden.

Als Tathandlungen erfasst § 315d Abs. 1 StGB-E die Teilnahme an einem nicht genehmigten Kraftfahrzeugrennen und das Veranstellen. Die Teilnahme ist nicht gleichzusetzen mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs. Es geht dabei um die Teilnahme in der Rolle des Kraftfahrzeugführers. Bei der Tathandlungsvariante des Veranstellens ist eine weite Vorverlagerung der Strafbarkeit möglich, da auch Handlungen erfasst sein können, die zeitlich weit vor dem Kraftfahrzeugrennen stattfinden. Das Tatbestandsmerkmal könnte jedoch parallel zum Begriff der Veranstaltung eines Glückspiels oder einer Lotterie in §§ 284 bzw. 287 StGB restriktiv ausgelegt werden, so dass rein innerorganisatorische Handlungen nur straflose

³ Az.: 535 Ks 8/16.

⁴ TBNR 129618 des Bundeseinheitlichen Tatbestandskatalogs, Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten- 11. Aufl., Stand: 17.10.2016. Die Veranstaltung eines Rennens wird regelmäßig mit 500 € geahndet, s. dort TBNR 129624; s. auch Nr. 248, 249 der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV), Anlage zu § 1 Abs.1.

⁵ Jansen, NZV 2017, 214, 219.

⁶ Vgl. BT-Drs.18/10145, S. 9.

Vorbereitungshandlungen darstellten.⁷ Erfasst wäre nach einer solchen Auslegung nur die nach außen tretende Organisation des Rennens. Wenn etwa andere Personen in Pläne eingeweiht oder Fahrer angeworben werden, kommt es zu einer Gefährdung, da auch im Vorfeld bereits gruppendynamische Prozesse wirken. Fahrer, die zugesagt haben, an einem Rennen teilzunehmen, können gehindert sein, davon Abstand zu nehmen, weil sie einen Gesichtsverlust fürchten.⁸ Die Alternative, die Tathandlung des Veranstaltens zu streichen, würde dazu führen, dass diese regelmäßig wegen Anstiftung oder Beihilfe nach §§ 26 f. StGB zu einer Teilnahme an einem Rennen bestraft werden könnten. Der Vorteil bei Beibehaltung dieser Tathandlungsvariante liegt aber darin, dass auch schon vor Begehung der Haupttat eine Straftat – und damit verbunden entsprechende Eingriffsmöglichkeiten bestehen. Bei einer entsprechend restriktiven Auslegung sind hinsichtlich der Vorverlagerung auch keine verfassungsrechtlichen Bedenken anzumelden.⁹

2. Konkretes Gefährdungsdelikt

Darüber hinaus wird durch Einführung eines konkreten Gefährdungsdelikts deutlich, dass die Teilnahme an einem Rennen vergleichbar zu den in § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB genannten Verkehrsverstößen ein erhöhtes Unrecht aufweist, wenn ein Unfall nur knapp vermieden werden kann. Dabei wird der dadurch erweiterte Anwendungsbereich sehr gering sein, da Autorennen regelmäßig eine der in § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB genannten Verkehrsverstöße erfüllen.¹⁰ Zur Vollständigkeit und um Systembrüche zu vermeiden, sollte dennoch nicht darauf verzichtet werden. Anders als die in § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB aufgezählten Verkehrsverstöße sind Autorennen grundsätzlich als grob verkehrswidrig und rücksichtslos anzusehen und wären nach dem Gesetzesentwurf auch durch ein abstraktes Gefährdungsdelikt strafbewehrt. Die Alternative, die Teilnahme an nicht genehmigten Kraftfahrzeugrennen in den Katalog der „Todsünden“ aufzunehmen, wäre daher systemwidrig.¹¹ Dem System am ehesten entsprechen würde es, wenn man eine zu § 315c Abs. 1 Nr. 1 StGB parallele Regelung schaffen würde, die wie die in Verbindung zu § 316 StGB stehende Regelung auf die Merkmale rücksichtslos und grob verkehrswidrig verzichtet, z.B. als Nr. 3 im Rahmen des § 315c Abs. 1 StGB.¹² Der Strafraum des konkreten Gefährdungsdelikts entspricht dem des §§ 315b Abs. 1, 315c Abs. 1 StGB und ist angemessen.

3. Erfolgsqualifikation, § 315d Abs. 4 StGB-E

Kommt es zu einem Unfall und zu einer schweren Gesundheitsschädigung eines anderen Menschen oder einer Gesundheitsschädigung einer großen Zahl von Menschen oder sogar des Todes, droht im Rahmen der Erfolgsqualifikation eine Freiheitsstrafe von bis zu zehn Jahren. Eine Erfolgsqualifikation sieht auch § 315b Abs. 3 StGB durch einen Verweis auf § 315 Abs. 3 StGB vor, nicht aber § 315c StGB. Der Unrechtsgehalt und die Gefährlichkeit der Teilnahme an Autorennen erscheint gegenüber den in § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB genannten Verkehrsverstößen erhöht, so dass hier die Einführung einer Erfolgsqualifikation eher gerechtfertigt ist. Bei einer Streichung der Erfolgsqualifikation verbliebe in den Konstellationen eine Strafbarkeit nach dem konkreten Gefährdungsdelikt in Tateinheit mit einem Fahrlässigkeitsdelikt nach §§ 222 bzw. 229 StGB. Der

⁷ Jansen, NZV 2017, 214, 217; weniger einschränkend: Preuß, NZV 2017, 105, 111; zur Auslegung des § 287 StGB: BT-Drs. 13/9064, S. 21; Heger in Lackner/Kühl, § 287 Rn. 6; Heine/Hecker in Schönke/Schröder, § 287 Rn. 11.

⁸ Jansen, NZV 2017, 214, 217; Kubiciel, jurisPR-StrafR 16/2016 Anm. 1.

⁹ Vgl. zur Verfassungsmäßigkeit: Kubiciel jurisPR-StrafR 16/2016 Anm. 1.

¹⁰ Jansen, NZV 2017, 214, 218; Piper, NZV 2017, 70, 72; vgl. Zieschang, JA 2016, 721, 722.

¹¹ So der frühere Entwurf, BR-Drs. 362/16, S. 1; zu Recht kritisch dazu Ceffinato, ZRP 2016, 201.

¹² Ceffinato, ZRP 2016, 201; Jansen, NZV 2017, 214, 218.

Unrechtsgehalt wird dadurch aber nicht richtig abgebildet.¹³ Man könnte erwägen, auch bei einer Trunkenheitsfahrt eine Erfolgsqualifikation einzuführen, dies erscheint aber wegen der wohl noch höheren Gefährlichkeit von Autorennen nicht als zwingend.¹⁴ Der Strafraumen entspricht § 315b Abs. 3 StGB mit Freiheitsstrafe von einem Jahr bis zu zehn Jahren. Es handelt sich damit um ein Verbrechen. Selbst in minder schweren Fällen ist eine Geldstrafe ausgeschlossen. Der Strafraumen ist damit hoch, aber nicht unangemessen.

4. Weitere Änderungen

Die Einziehung der Fahrzeuge soll nach § 315f StGB-E ermöglicht werden. Es handelt sich um Statussymbole, die den Fahrern viel wert sind und in die sie zum Teil viel Zeit und Geld investieren.¹⁵ Die Einziehung nach § 21 StVG ist nicht ausreichend, da sie nur bei Wiederholungstaten greift oder wenn die Fahrerlaubnis entzogen oder Fahrverbot verhängt wurde.¹⁶ Auch § 74a StGB soll nach § 315f S. 2 StGB-E anwendbar sein, so dass die Dritteinziehung ermöglicht wird, d. h. bei einer „Quasi-Beihilfe“ oder bei späterem verwerflichen Erwerb. Außerdem soll die Teilnahme an einem nicht genehmigten Kraftfahrzeugrennen als Regelbeispiel für die Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen in § 69 Abs. 2 StGB aufgenommen werden, so dass eine Indizwirkung für die Entziehung der Fahrerlaubnis bestünde. Dabei handelt es sich um sinnvolle flankierende Regelungen.

Im Folgenden müssten noch weitere Änderungen vorgenommen werden. So müsste Ziffer 248 KatV gestrichen werden, da die Ordnungswidrigkeit nach § 49 Abs. 2 Nr. 5 StVO weg fällt. Ebenso wäre Ziffer 2.2.9 Anlage 13 zu § 40 FeV zu streichen und die geschaffenen Straftaten unter Ziffer 1.12 bzw. 2.1.12 einzuordnen.¹⁷

IV. Bewertung des Antrags

1. Einschränkung des § 315c Abs. 1 Nr. 2 lit. d) StGB

Als Kern des Antrags ist die vorgeschlagene Änderung zu § 315c Abs. 1 Nr. 2 lit. d) StGB anzusehen. Dabei sollen die einschränkenden Wörter „an unübersichtlichen Stellen, an Straßenkreuzungen, Straßeneinmündungen oder Bahnübergängen“ gestrichen werden, so dass die „Todsünde“ nur noch darin liegt, dass zu schnell gefahren wird. Bislang erfolgte die Auslegung des Tatbestands derart, dass ein innerer Zusammenhang zwischen zu schnellem Fahren und der unübersichtlichen Stelle bestehen musste.¹⁸ Auch danach war unter Umständen schon erfasst, wenn beim Abbiegen Schrittgeschwindigkeit überschritten wurde, obwohl Fußgänger die Fahrbahn überqueren.¹⁹ Eine Geschwindigkeitsbeschränkung hat nur Indizwirkung.²⁰ Es kommt außerdem auf die jeweilige konkrete Verkehrssituation an.²¹ Durch den Wegfall der Einschränkung fehlte ein durch die Norm vorgegebener Bezugspunkt für das zu schnelle Fahren. Es wären sodann zunächst schon minimale Überschreitungen erfasst. In der Schweiz wird die

¹³ Jansen, NZV 2017, 214, 219.

¹⁴ Jansen, NZV 2017, 214, 219.

¹⁵ Vgl. BT-Drs. 18/10145, S. 7.

¹⁶ Piper, NZV 2017, 70, 75.

¹⁷ Piper, NZV 2017, 70, 75.

¹⁸ OLG Celle NZV 2013, 252, 253; Fischer, StGB, § 315c Rn. 8; König in: LK-StGB, § 315c Rn. 113; Pegel in MüKo-StGB, § 315c Rn. 66; Sternberg-Lieben/Hecker in Schönke/Schröder, § 315c Rn. 20.

¹⁹ Heger in Lackner/Kühl, § 315c Rn. 16; Pegel in MüKo-StGB, § 315c Rn. 66.

²⁰ OLG Celle NZV 2013, 252, 253; Pegel in MüKo-StGB, § 315c Rn. 66; Sternberg-Lieben/Hecker in Schönke/Schröder, § 315c Rn. 20; Wolters in SK-StGB, § 315c Rn. 14.

²¹ OLG Celle NZV 2013, 252, 253.

Überschreitung der Geschwindigkeit genauer spezifiziert, indem in Art. 90 Abs. 3, 4 SVG an eine „krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“ angeknüpft wird, wobei dies erfüllt sei, wenn bestimmte Höchstgeschwindigkeit um gewisse Grenzen überschritten werden.²² Freilich verbliebe aber die Einschränkung, dass die Tathandlung grob verkehrswidrig und rücksichtslos begangen werden müsste. Durch das objektive Kriterium, dass die Zuwiderhandlung grob verkehrswidrig sein muss, werden nur besonders schwere Verkehrsverstöße erfasst.²³ Dabei kommt es zu einer objektiven Beurteilung der Verkehrslage und der Gefährlichkeit des Vorgangs an sich.²⁴ Auch bislang wurden dadurch nur erhebliche Überschreitungen erfasst.²⁵ Bezieht man die gesamten Einzelfallumstände mit ein,²⁶ so ist zu vermuten, dass sich dadurch dennoch häufig eine Begrenzung auf unübersichtliche Stellen ergeben wird, weil oft nur in diesen Fällen eine grobe Verkehrswidrigkeit angenommen werden könnte. Es ist wahrscheinlich, dass es durch die anderen einschränkenden Merkmale also nicht zu einer Ausweitung einer Strafbarkeit führen würde. Die Gefahr von Auslegungsschwierigkeiten und Verunsicherung bei einer Streichung bestünden jedoch. Will man „Raserei“ bekämpfen, wie laut Überschrift durch den Antrag beabsichtigt ist, stellt sich die Frage, ob durch Streichung der Einschränkung diesbezüglich tatsächlich mehr Fälle erfasst sind, da solche Geschwindigkeitsüberschreitungen doch kaum nur an übersichtlichen Stellen vorgenommen werden. Nach der Begründung soll die Raserei gerade in Innenstädten bekämpft werden. Hier werden regelmäßig Straßenkreuzungen überfahren. Die Streichung der Einschränkung brächte also für die dort anzutreffenden Fälle keinen Vorteil und hätte nur symbolischen Charakter.

2. Erfolgsqualifikation innerhalb des § 315c StGB

Außerdem wird in dem Antrag eine Erfolgsqualifikation vorgeschlagen für alle Fälle des § 315c StGB. Erforderlich ist dies nur für den Fall, dass das Unrecht nicht ebenso gut durch eine Verwirklichung des bisherigen § 315c StGB sowie des Fahrlässigkeitstatbestands nach § 229 StGB oder § 222 StGB erfasst ist. Während man bei Autorennen von einem vorsätzlichen, schwerwiegenden Verstoß ausgehen kann, der sogar als abstraktes Gefährdungsdelikt auszugestalten ist (s.o.), stellt sich dies bei den Tatvarianten in § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB nicht vergleichbar dar. Es handelt sich bei den Verstößen gegen die „Todsünden“ nicht um abstrakte Gefährdungsdelikte. Außerdem wohnt ihnen nicht eine ähnliche verkehrsfeindliche Tendenz inne wie den Autorennen. Insofern ist es gerechtfertigt, die Teilnahme an Autorennen bei Eintritt einer schweren Folge ebenso wie gefährliche Eingriffe in den Straßenverkehr nach § 315b Abs. 3 i.V.m. § 315 Abs. 3 StGB als Erfolgsqualifikation mit höherem Unrecht zu bewerten. Es erscheint daher als ausreichend, wenn Tateinheit zwischen dem Fahrlässigkeitsdelikt und dem Gefährdungsdeliktstatbestand des § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB besteht, um das Unrecht abzubilden. § 315c Abs. 1 Nr. 1 StGB steht in Verbindung zu § 316 StGB und damit ebenfalls zu einem abstrakten Gefährdungsdelikt. Hier könnte eine Erfolgsqualifikation eher in Betracht gezogen werden (s.o.).

Im Übrigen müsste im Falle der Einführung einer Erfolgsqualifikation, die als schwere Folge auch den Tod erfasst, § 315 Abs. 3 StGB überdacht werden, bei dem als schwere Folgen nur eine schwere Gesundheitsschädigung eines anderen Menschen oder eine Gesundheitsschädigung einer großen Zahl von Menschen genannt sind. Auch dort müsste folgerichtig der Tod als schwere

²² Min. 40 km/h, wo die Höchstgeschwindigkeit höchstens 30 km/h beträgt; min. 50 km/h, wo die Höchstgeschwindigkeit höchstens 50 km/h beträgt; min. 60 km/h, wo die Höchstgeschwindigkeit höchstens 80 km/h beträgt; min. 80 km/h, wo die Höchstgeschwindigkeit mehr als 80 km/h beträgt.

²³ König in: LK-StGB, § 315c Rn. 133; Sternberg-Lieben/Hecker in Schönke/Schröder, § 315c Rn. 27; Zieschang in NK-StGB, § 315c Rn. 33.

²⁴ Pegel in MüKo-StGB, § 315c Rn. 78.

²⁵ Pegel in MüKo-StGB, § 315c Rn. 78; Sternberg-Lieben/Hecker in Schönke/Schröder, § 315c Rn. 27.

²⁶ König in: LK-StGB, § 315c Rn. 134; Zieschang in NK-StGB, § 315c Rn. 34.

Folge eingeführt werden.²⁷ Die Diskrepanz wiegt umso schwerer, als § 315b Abs. 3 StGB auf § 315 Abs. 3 StGB verweist, so dass bei einem gefährlichen Eingriff in den Straßenverkehr der Tod eines Menschen nicht unter eine Erfolgsqualifikation fällt, sehr wohl aber bei einer Gefährdung des Straßenverkehrs. Dies wäre systemwidrig und würde zu Brüchen führen.

Auch die Einziehung der Fahrzeuge, auf die sich eine Tat nach § 315c StGB bezieht, sollte nicht ermöglicht werden. Die Einziehung hätte wohl Strafcharakter.²⁸ Im Gegensatz zu der Konstellation von Autorennen, bei denen häufig getunte Autos genutzt werden, die für die Täter einen besonderen Wert haben, wird es sich im Rahmen des § 315c StGB häufig so darstellen, dass die Fahrzeuge für die Täter austauschbar sind. Darüber hinaus hat das Fahrzeug für die Begehung der Tat nicht denselben Stellenwert, da die Tathandlungen des § 315c StGB häufig nicht mit speziell vorbereiteten Fahrzeugen begangen werden. Einen Sicherungscharakter wie bei den Fällen der Autorennen wäre daher ebenfalls kaum gegeben.

V. Abschließende Stellungnahme

Der Gesetzesentwurf ermöglicht eine weitgehende, aber angemessene Kriminalisierung nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen. Er wird damit der besonderen Gefährlichkeit, die in der Gruppendynamik, hohen Geschwindigkeiten und der Eskalationsgefahr besteht, gerecht. Die Kombination aus abstraktem Gefährdungsdelikt, konkretem Gefährdungsdelikt und einer Erfolgsqualifikation ist sachgerecht. Die Vorschläge des Antrags sind hingegen abzulehnen. Insbesondere die Streichung der Einschränkung in § 315c Abs. 1 Nr. 2 lit. d) StGB ist nicht geeignet, Raserei wirksam zu bekämpfen, da der Tatbestand auch bislang Raserei in Innenstädten erfassen kann und der Anwendungsbereich nicht erheblich eingeschränkt würde, da das restriktive Merkmal der groben Verkehrswidrigkeit bestehen bliebe.

Dr. Scarlett Jansen

²⁷ Insofern kritisch zu § 315 Abs. 3 StGB: *Zieschang* in NK-StGB, § 315 Rn. 67.

²⁸ Vgl. zu der Regelungsnatur der Einziehung: *Eser* in Schönke/Schröder, Vor §§ 73 ff. Rn. 13 ff.; *Joecks* in MüKo-StGB, vor §§ 73 ff. Rn. 11 ff.

Stellungnahme

zu den Gesetzesvorhaben

- **des Bundesrates:**

„Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr“

BT.Drs 18/10145

- **des Antrags der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen:**

„Verkehrssicherheit erhöhen – Raserei und illegale Autorennen wirksam bekämpfen“

BT-Drs 18/12558

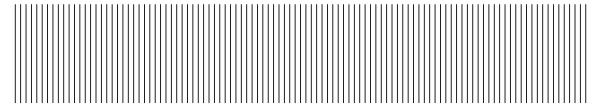
und zum

**- Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD (16.06.2017) zum
Gesetzentwurf des Bundesrates vom 16.6.2017**

Die Straftatbestände, die zur Neueinführung bzw. Reform vorgeschlagen sind, sollen Verhaltensbereiche regeln, die aus Sicht der Verkehrsunfallforschung und des Deutschen Verkehrssicherheitsrat schon seit langem eine strafrechtliche Regelung verlangen. Im Folgenden werde ich kriminologisch und strafrechtlich zunächst auf die Vorschläge zur Regelung der „illegalen Kraftfahrzeugrennen“ eingehen, sodann auf die Frage des zu schnellen Fahrens.

1. Illegale Kraftfahrzeugrennen

a) allgemeine Erwägungen

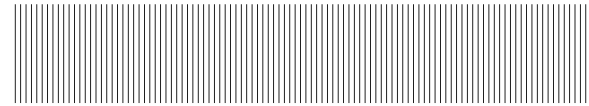


Organisierte, aber auch spontane Rennen mit Kraftfahrzeugen im öffentlichen Straßenraum sind kein völlig neues Phänomen. Einige besonders spektakuläre Fälle mit gravierenden Unfallfolgen in den vergangenen Jahren haben Gesellschaft und nun auch den Gesetzgeber zum Handeln herausgefordert.

Weder die Veranstaltung noch die Beteiligung an solchen Rennen ist für sich betrachtet bislang strafbar. In Betracht kommt bislang nur dann eine Strafbarkeit nach § 315c StGB, wenn es im Rahmen solcher Rennen zu einem dort besonders geregelten Verkehrsverstoß *und* dadurch zu einer konkreten Gefährdung (d. h. Unfall oder zumindest Beinahe-Unfall) kommt. Kommt es im Verlauf eines Rennens zu einem Unfall mit Personenschaden sind zudem die §§ 222 und 229 StGB (fahrlässige Tötung bzw. fahrlässige Körperverletzung) einschlägig. Im Übrigen kann das Verhalten lediglich als Ordnungswidrigkeit nach § 29 StVO geahndet werden, wobei dort die „übermäßige Straßennutzung“, nicht die Gefährdung von Personen Anlass der Ahndung (also Schutzzweck) ist. Die „Lücke“ wird von Straßenverkehrsexperten und Straßenverkehrsrechtlern seit langem gesehen. In einem für die UDV (Unfallforschung der Versicherer) erstatteten Gutachten habe ich im Jahr 2010 empfohlen, einen gesonderten Tatbestand „§ 315d Rennfahrt im Straßenverkehr“ einzuführen (H.E. Müller, in Hautzinger et al. „Regelverstöße im Straßenverkehr“ im Auftrag der UDV, Berlin 06/2011, S. 63 und 114; <https://udv.de/download/file/fid/1518>). Dieser Vorschlag knüpfte inhaltlich an § 315c StGB an und der Tatbestand sollte dementsprechend als konkretes Gefährdungsdelikt ausgestaltet sein.

Der Sinn einer Strafbarkeit der illegalen Rennfahrt zusätzlich zu einer Reform des § 315c StGB (dazu unten) ist es, mit der Rennteilnahme auch Verhaltensweisen von Kraftfahrzeugführern strafrechtlich zu erfassen, die nicht mit dem eigenen Fahrzeug an einem rennbedingten Unfall beteiligt sind: Alle Rennteilnehmer sollen nach dieser Norm als Mitveranlasser bestraft werden können, wenn auch nur ein anderer Rennteilnehmer durch das Rennen einen Unfall verursacht.

Eine strafgesetzliche Regelung ist deshalb im Grundsatz zu begrüßen, weil damit ein in der Motivik abgrenzbares kriminologisches Verhaltensphänomen, das geeignet ist, direkt und indirekt erhebliche Schäden zu verursachen, erfasst wird und dies auch dem Rechts- und Normverständnis anderer Straßenverkehrsteilnehmer und Bürger entspricht. Hiermit wird zugleich die allgemeine Normakzeptanz im Straßenverkehr gefördert, die auch davon abhängt, dass Verfolgungsdichte und angedrohte Sanktionshärte der Schwere des Verkehrsverstoßes angemessen sind. Eine künftige Ausgestaltung als Straftatbestand ist zudem geeignet, eine intensivere polizeiliche Kontroll- und Ermittlungstätigkeit in der örtlich meist bekannten „Rennfahrerszene“ gesetzlich zu stützen, da es sich dann nicht mehr um die Prävention und Verfolgung von bloßen Ordnungswidrigkeiten handelt.



b) Erwägungen zum Gesetzentwurf des Bundesrats

Der Bundesrat schlägt einen Straftatbestand vor, der die bloße Veranstaltung bzw. die bloße Teilnahme an einem Rennen als abstraktes Gefährdungsdelikt erfasst. Die Verursachung einer konkreten Unfallgefahr wird als Qualifikation mit höherer Strafdrohung versehen, zusätzlich soll eine Erfolgsqualifikation bei Tod oder (schwerer) Gesundheitsschädigung eintreten. Eine abgestufte Strafdrohung ist grundsätzlich zu begrüßen.

Fraglich ist jedoch, ob eine Strafbarkeit schon bei bloßer Teilnahme an einem Rennen ausgelöst werden soll, auch ohne dass eine konkrete Gefährdung eingetreten ist. Ein abstraktes Gefährdungsdelikt setzt ein eindeutiges objektiv erkennbares Merkmal voraus, das regelmäßig mit einer erhöhten Gefahr für das zu schützende Rechtsgut einhergeht. In solchen Fällen dient die Regelung als abstraktes Gefährdungsdelikt dazu, nicht erst den Eintritt einer konkreten Gefahr oder gar eines Taterfolgs abwarten zu müssen, bevor die Strafbarkeit gegeben ist.

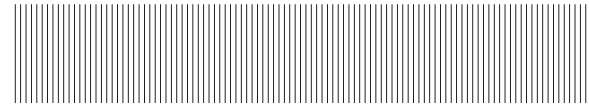
Nach dem Gesetzentwurf des Bundesrats soll weder eine objektiv erkennbare gefährliche Fahrweise noch eine konkrete Gefährdung Voraussetzung der Strafbarkeit sein. Bei genauerer Betrachtung soll eine subjektive Eigenschaft als Anknüpfungspunkt für die strafbare Gefährdung genügen, die Absicht schneller zu sein als der Renngegner (im Folgenden „Wettbewerbsmotivation“ genannt). Die subjektive Wettbewerbsmotivation kann psychologisch aber jederzeit aufgenommen und wieder verworfen und beendet werden. Insofern unterscheidet sich die Wettbewerbsmotivation von der objektiv feststellbaren Fahruntüchtigkeit infolge Trunkenheit oder Rauschmittelgenusses, die in § 316 StGB als abstraktes Gefährdungsdelikt geregelt ist.

Die subjektive Wettbewerbsmotivation kann aber nur indirekt, nämlich durch Feststellung eines riskanten Fahrstils, insbesondere der unangepassten Geschwindigkeit, ermittelt und nachgewiesen werden. Ein solcher Fahrstil stellt aber selbst schon die relevante Gefahr dar, die eigentlich primär erfasst werden sollte.

Auch wenn die Regelung als abstraktes Gefährdungsdelikt legitim erscheint, spricht im Ergebnis mehr für die Fassung der Rennteilnahme im Straßenverkehr als konkretes Gefährdungsdelikt.

Es ist es wenig sinnvoll, die abstrakte Gefährdung an ein Merkmal anzuknüpfen, das in den meisten Fällen gar nicht nachweisbar ist, sondern wiederum nur dann, wenn es sich in einer riskanten Fahrweise oder gar einem Unfall manifestiert.

§ 315d Abs.1 StGB sollte deshalb ergänzt werden um die in Abs.2 genannten Gefährdungsmerkmale: Nach dem Wort „teilnimmt“ folgen dann unmittelbar die Worte „und dadurch Leib oder Leben....“ aus dem bisherigen Abs.2. Die folgenden Absätze (3)



und (4) werden zu (2) und (3).

Wird der Gesetzentwurf unverändert übernommen, ergibt sich zudem eine systematische Lücke, die kaum gerechtfertigt werden kann: In Fällen, in denen Kraftfahrzeugführer eine extrem riskante Fahrweise zeigen, ihnen aber keine Rennteilnahme nachgewiesen werden kann, bleiben sie praktisch straflos, obwohl sie (meist vorsätzlich) dieselbe Rechtsgutsgefährdung ausgelöst haben. Eine solche Lücke sollte unbedingt vermieden werden. Es dürfen keinesfalls objektiv vergleichbar bzw. gleich riskante Fahrweisen straflos bleiben, nur weil sich eine Teilnahme an einem Rennen nicht nachweisen lässt.

2. Strafbarkeit der (erheblichen) Geschwindigkeitsüberschreitung einzelner Fahrzeugführer

a) allgemeine Erwägungen

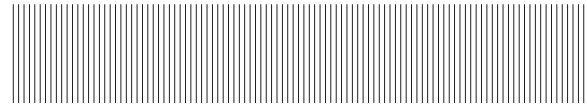
Zwar stehen die Kraftfahrzeugrennen bei der Berichterstattung und daraus folgender allgemeiner Empörung im Vordergrund des Gesetzesvorhabens, aus objektiver Perspektive kostet das wesentlich verbreitetere zu schnelle Fahren einzelner Fahrer jedoch jedes Jahr ganz erheblich mehr Menschenleben. Im Verhältnis zur Notwendigkeit der strafrechtlichen Erfassung erscheint die Strafbarkeit des zu schnellen Fahrens deshalb noch wesentlich dringlicher als die Strafbarkeit der illegalen Kraftfahrzeugrennen, zumal die Gefahr für die Rechtsgüter Leib und Leben auch bei den Kraftfahrzeugrennen ganz überwiegend aus den dabei erzielten Geschwindigkeiten resultiert.

Geschwindigkeitsüberschreitungen haben einen hohen Anteil an den registrierten Unfallursachen und sie führen außerdem zu besonders hohen Schäden. Sie haben einen wesentlichen höheren Anteil an den Gesamtunfallkosten (insgesamt ca. 1/3 der Unfallkosten), wobei insbesondere die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit besonders hohe durchschnittliche Unfallkosten verursacht. „Lässt man die selteneren Unfallursachen außer Betracht, ist nach den Ergebnissen der Unfallforschung überhöhte Geschwindigkeit sowohl in Form der nicht angepassten Geschwindigkeit als auch in Form der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit als Unfallursache besonders schadensträchtig und zwar sowohl, was die Anzahl der Getöteten und Schwerverletzten betrifft, als auch, was den durchschnittlichen wirtschaftlichen Gesamtschaden pro Unfall betrifft. § 315c StGB enthält einen Katalog der so genannten „Todsünden“ im Straßenverkehr. Der Katalog stimmt aber nicht mit den häufigsten und schwersten Unfallursachen überein.

Für eine gesonderte Erfassung der Geschwindigkeitsüberschreitung und unangepassten Geschwindigkeit sprechen verkehrskriminologisch folgende Gründe:

1. Das Verhalten „zu schnelles Fahren“ ist seit Jahrzehnten eine der häufigsten Unfallursachen (vgl. Unfallstatistik:

<https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/421585/>)



2. Während andere häufige Unfallursachen meist Innerorts und überwiegend bei relativ niedrigen Geschwindigkeiten mit entsprechend durchschnittlich weniger schweren Unfallfolgen relevant werden, ist die Unfallursache Geschwindigkeit zugleich diejenige mit den gravierendsten Folgen, insbesondere was Personenschäden angeht.

3. Die (erhebliche) Überschreitung der angemessenen bzw. zulässigen Geschwindigkeit wird zudem meist auch vorsätzlich begangen.

(zur Unfallstatistik vgl. <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/421585/>)

An der Verhältnismäßigkeit einer strafrechtlichen Erfassung des erheblich zu schnellen Fahrens besteht daher kein Zweifel.

b) Zum Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD betr. § 315d Abs.1 Nr.3 StGB (neu)

Die subjektive Rennmotivation ist schwer nachzuweisen, insbesondere wenn etwa von der Polizei nur ein Fahrer mit hoher Fahrgeschwindigkeit angetroffen wird oder sich eine Absprache mehrerer Rennteilnahmeverdächtiger nicht nachweisen lässt. Dadurch droht nach dem Bundesratsentwurf bei im Übrigen feststellbarer riskanter Fahrweise eine empfindliche Strafbarkeitslücke (s.o.). Der Änderungsantrag soll den neuen Tatbestand „Verbotene Kraftfahrzeugrennen“ dahingehend ergänzen, in Abs.1 Nr.3 auch „Einzelraser“ zu bestrafen. Die vorgeschlagene strafrechtliche Lösung erscheint aber aus folgenden Gründen dennoch misslungen:

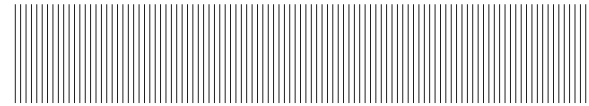
1. Die Überschrift des § 315d StGB trifft dann nicht mehr zu, denn „Einzelrasen“ ist gerade kein „Kraftfahrzeugrennen“.

2. Systematisch unpassend wird der zu ahndende Verkehrsverstoß (erhebliche Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit) hier lediglich als eine Art „unvollständige Rennbeteiligung“ erfasst. Objektiv liegt aber nicht ein weiteres Merkmal vor, sondern eine gefährliche Tathandlung, die gegenüber der Nr.2 effektiv primär zu beachten wäre.

3. Der Vorschlag verkennt, dass das vorwerfbare und objektiv nachweisbare Verhalten „erhebliches Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“ die Gefahr objektiv auslöst und dies unabhängig von einer besonderen subjektiven Motivation („um eine besonders hohe Geschwindigkeit zu erreichen“).

Ergebnis: Die Intention des Änderungsantrags ist legitim, das „Rasen“ eines einzelnen Fahrzeugführers in die Strafbarkeit einzubeziehen, auch wenn keine Rennbeteiligung vorliegt. Doch die konkrete Ausgestaltung regelt sinn- und systemwidrig ein objektiv gefährliches Verhalten unter dem unpassenden Aspekt der unvollständigen Rennteilnahme.

c) Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (BT-Drs 18/12558)



Der Vorschlag geht dahin, Geschwindigkeitsverstöße, die zu einer konkreten Gefahr (Unfall oder Beinaheunfall) führen, durch Streichung der „an unübersichtlichen Stellen, an Straßenkreuzungen, Straßeneinmündungen oder Bahnübergängen“ Worte in § 315c Abs.1 Nr.2 d) StGB generell als Straßenverkehrsgefährdung zu erfassen.

Die bloße Streichung der Einschränkung „an unübersichtlichen Stellen...“ führt jedoch dazu, dass jede Überschreitung der angemessenen Geschwindigkeit das Merkmal objektiv erfüllen kann. Die genaue Ausfüllung, ab wann eine Überschreitung „grob verkehrswidrig und rücksichtslos“ ist, bleibt dann der Justizpraxis überlassen, was bis zur Klärung durch die höchstrichterliche Rechtsprechung eine ungleiche Anwendung befürchten lässt. Es fehlt auch eine klare Regelung zur (erheblichen) Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Vorzugsweise sollte eine exaktere gesetzliche Regelung getroffen werden, ab wann die Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit strafrechtlich relevant wird, etwa indem das strafbare Maß der Überschreitung relativ oder absolut (in km/h) ausgedrückt wird. Zudem empfiehlt sich die unangepasste Geschwindigkeit genauer zu regeln, indem Regelbeispiele eingefügt werden: § 315 c Abs.1 Nr.2 könnte dann etwa folgenden Wortlaut bekommen:

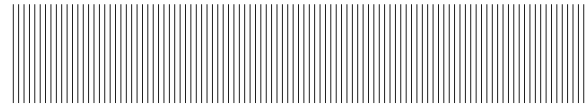
„d) die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts um 25 km/h, außerorts um 40 km/h überschreitet

e) mit einer unter Berücksichtigung der Verkehrsverhältnisse erheblich zu hohen Geschwindigkeit fährt, insbesondere bei äußeren Beeinträchtigungen der Sicht oder der Fahrbahnbeschaffenheit sowie an unübersichtlichen Stellen, an Straßenkreuzungen, Straßeneinmündungen oder Bahnübergängen,“

Im Ergebnis sollte, wie im Gesetzesvorschlag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen angeregt, eine generelle Strafbarkeit des erheblich zu schnellen Fahrens als konkreter Gefährdungstatbestand in § 315c StGB verankert werden.

3. Qualifikationstatbestände zur Straßenverkehrsgefährdung (Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, BT-Drs 18/12558)

Der Antrag zielt auf einheitliche Regelungen der Erfolgsqualifikationen zu den konkreten Gefährdungsdelikten im gesamten 28. Abschnitt. Allerdings ist zu beachten, dass die bisherige Regelung im 28. Abschnitt „Gemeingefährliche Straftaten“ bei den Verkehrsdelikten zwischen den Eingriffen von außen und den Delikten der Verkehrsteilnehmer selbst differenziert. Letztere sind privilegiert, indem die Regelung von Erfolgsqualifikationen unterblieben ist. Aus der Perspektive dieser Systematik wird der vorgeschlagene § 315d StGB als Außeneingriff behandelt, die Geschwindigkeitsüberschreitung eines Verkehrsteilnehmers außerhalb der



Rennbeteiligung (bislang) jedoch nicht. Es bedarf daher einer Grundsatzentscheidung, ob diese Privilegierung von Verkehrsteilnehmern insgesamt aufgegeben werden soll. Angesichts der statistischen Häufigkeit des Erfolgseintritts „Tod“ bei Straßenverkehrsunfällen ist damit zu rechnen, dass die Erfolgsqualifikation in der Praxis recht häufig eintritt und oftmals unabhängig von der Schwere des Handlungsunrechts als Zufall erscheint. Wegen des erheblichen Kriminalisierungspotentials als Verbrechen ist daher eine solche Anpassung allein wegen des (oft zufällig eintretenden) Erfolgsunrechts im Ergebnis nicht zu befürworten.

Anregung: Aus strafrechtlichen Erwägungen ist jedoch nicht nachvollziehbar, dass in § 315c Abs.3 StGB in der Strafdrohung zwischen der vorsätzlichen Tathandlung (§ 315c Abs.3 Nr.1) und der bloß fahrlässigen Handlung (§ 315c Abs.3 Nr.2) kein Unterschied besteht. Es wird daher vorgeschlagen, die Höchststrafdrohung für die Nr.1 wegen des eindeutig höheren Unrechtsgehalts der vorsätzlichen Begehung auf „Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren“ anzuheben.

4. Ergebnisse

- a) § 315d StGB (neu) „Verbotene Kraftfahrzeugrennen“ sollte in Abweichung vom Bundesratsentwurf als konkretes Gefährdungsdelikt geregelt werden.
- b) § 315d Abs.1 Nr.3 StGB (neu) – „Einzelraser“ nach dem Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen sollte gestrichen werden
- c) In § 315c StGB sind als weitere Katalogtatbestände in Abs.1 die (erhebliche) Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und die (erhebliche) Überschreitung der angepassten Geschwindigkeit zu regeln.
- d) In § 315c Abs.3 StGB sollte dem Unrecht des Verhaltens in der Strafdrohung angemessen zwischen vorsätzlicher und fahrlässiger Begehung differenziert werden.

Regensburg, den 18.06.2017

Henning Ernst Müller
Universität Regensburg

Stellungnahme

des Deutschen Anwaltvereins durch
die Ausschüsse Strafrecht und Verkehrsrecht

zum

Gesetzentwurf des Bundesrates für ein
Strafrechtsänderungsgesetz – Strafbarkeit nicht genehmigter
Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr
(BT-Drucksache 18/10145; Stand: 26.10.2016)

Stellungnahme Nr.: 25/2017

Berlin, im März 2017

Mitglieder des Ausschusses Strafrecht:

- RA Dr. Rainer Spatscheck, München (Vorsitzender)
- RA Dr. h. c. Rüdiger Deckers, Düsseldorf
- RAin Dr. Margarete Gräfin von Galen, Berlin
- RAin Dr. Gina Greeve, Frankfurt am Main
- RA Prof. Dr. Rainer Hamm, Frankfurt am Main
- RA Eberhard Kempf, Frankfurt am Main
- RA Prof. Dr. Stefan König, Berlin
- RA Dr. Ali B. Norouzi, Berlin
- RAin Gül Pinar, Hamburg (Berichterstatte(r)in)
- RA Michael Rosenthal, Karlsruhe
- RA Martin Rubbert, Berlin
- RAin Dr. Heide Sandkuhl, Potsdam
- RA Prof. Dr. Gerson Trüg, Freiburg im Breisgau

Zuständig in der DAV-Geschäftsführung

- RAin Tanja Brexl, Berlin

Mitglieder des Ausschusses Verkehrsrecht:

- RA Oskar Riedmeyer, München (Vorsitzender)
- RA Dr. Michael Burmann, Erfurt
- RAuN Jörg Elsner, LL.M., Hagen
- RA Christian Janeczek, Dresden
- RAin Dr. Daniela Mielchen, Hamburg
- RA Michael Nissen, Gauting
- RAin Gesine Reisert, Berlin (Berichterstatte(r)in)

Zuständig in der DAV-Geschäftsführung

- RAin Bettina Bachmann, Berlin

Deutscher Anwaltverein
Littenstraße 11, 10179 Berlin
Tel.: +49 30 726152-0
Fax: +49 30 726152-190
E-Mail: dav@anwaltverein.de

Büro Brüssel
Rue Joseph II 40
1000 Brüssel, Belgien
Tel.: +32 2 28028-12
Fax: +32 2 28028-13
E-Mail: bruessel@eu.anwaltverein.de
Registernummer: 87980341522-66

www.anwaltverein.de

Verteiler

- Landesjustizministerien
- Rechtsausschuss des Deutschen Bundesrates
- Innenausschuss des Deutschen Bundesrates
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
- Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz
- Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages
- Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz des Deutschen Bundestages
- Arbeitsgruppen Recht und Verbraucherschutz der im Bundestag vertretenen Parteien
- Arbeitsgruppen Verkehr und digitale Infrastruktur der im Bundestag vertretenen Parteien
-
- Rechtsausschüsse der Landtage
- Verkehrsausschüsse der Landtage
- Bundesgerichtshof
- Bundesanwaltschaft
-
- Vorstand des Deutschen Anwaltvereins
- Landesverbände des Deutschen Anwaltvereins
- Vorsitzende der Gesetzgebungsausschüsse des Deutschen Anwaltvereins
- Strafrechtsausschuss des Deutschen Anwaltvereins
- Geschäftsführender Ausschuss der Arbeitsgemeinschaft Strafrecht des Deutschen Anwaltvereins
- Strafrechtsausschuss der Bundesrechtsanwaltskammer
- Vorsitzende des Strafrechtsausschusses des KAV, BAV
- Vorsitzende des FORUM Junge Anwaltschaft des DAV
- Verkehrsrechtsausschuss des Deutschen Anwaltvereins
- Geschäftsführender Ausschuss und Regionalbeauftragte der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im Deutschen Anwaltverein
-
- Deutscher Strafverteidiger e. V.
- Regionale Strafverteidigervereinigungen
- Organisationsbüro der Strafverteidigervereinigungen und -initiativen
- Bundesrechtsanwaltskammer
- Deutscher Richterbund
- Bund Deutscher Kriminalbeamter
-
- Strafverteidiger-Forum (StraFo)
- Neue Zeitschrift für Strafrecht, NSTZ
- Strafverteidiger
- Redaktion NZV
- Redaktion zfs
- Redaktion DAR
- Redaktion NJW

- ADAC
- Prof. Dr. Jürgen Wolter, Universität Mannheim
- ver.di, Bereich Recht und Rechtspolitik
- Deutscher Juristentag (Präsident und Generalsekretär)
- Prof. Dr. Schöch, LMU München

Der Deutsche Anwaltverein (DAV) ist der freiwillige Zusammenschluss der deutschen Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte. Der DAV mit derzeit ca. 66.000 Mitgliedern vertritt die Interessen der deutschen Anwaltschaft auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene.

Illegale Autorennen stehen derzeit insbesondere durch den spektakulären Fall vor dem Landgericht Berlin (Az.: 535 Ks 8/16) verstärkt im Fokus der Öffentlichkeit. Vor diesem Hintergrund hat der Bundesrat einen Gesetzesentwurf zur strafrechtlichen Erfassung von illegalen Kraftfahrzeugrennen beschlossen.

Nun soll ein § 315 d in das Strafgesetzbuch aufgenommen werden. Diese Norm sieht neben zwei neuen konkreten Gefährdungsdelikten (Absatz 2 bei Gefährdung von Leib oder Leben oder von fremden Sachen von bedeutendem Wert; Absatz 4 bei der Verursachung des Todes eines Menschen), erstmalig in Abs. 1 ein abstraktes Gefährdungsdelikt in Bezug auf illegale Kraftfahrzeugrennen vor. So soll bereits das Veranstalten oder die Teilnahme an nicht genehmigten Kraftfahrzeugrennen unter Strafe gestellt werden. Dieses abstrakte Gefährdungsdelikt in Absatz 1 des StGB-Entwurfes stellt den eigentlichen Kernpunkt des StGB-Entwurfes dar, indem der bisherige Bußgeldtatbestand der §§ 29 Abs. 1, 49 Abs. 2 Nr. 5 StVO durch ein Strafgesetz ersetzt wird.

Das bisherige Sanktionensystem, vorwiegend die Straftatbestände des gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr gemäß § 315 b StGB und der Straßenverkehrsgefährdung gemäß § 315 c StGB, setzt die Feststellung einer konkreten Gefahr für Dritte oder Sachen von bedeutendem Wert voraus. Die bloße abstrakte Gefährdung reicht nicht aus.

Der DAV beurteilt die geplante Neuregelung wie folgt:

A: Die Einführung eines abstrakten Gefährdungsdeliktes (Abs. 1) bedarf einer kritischen Diskussion und ist abzulehnen.

B: Die Einführung der Absätze 2 und 4 ist überflüssig, da dieses Verhalten bereits in den §§ 315 b und c StGB strafbar ist.

A: § 315 d Abs. 1 des StGB-Entwurfs

1. Anforderungen an ein abstraktes Gefährdungsdelikt

Bei abstrakten Gefährdungsdelikten geht der Gesetzgeber davon aus, dass bestimmte Handlungen typischerweise gefährlich sind und deshalb verboten werden müssen. Weil es auf den Eintritt einer konkreten Gefahrensituation nicht ankommt und somit auch kein konkretes Angriffsobjekt in seiner Existenz oder Sicherheit betroffen sein muss, spricht man von abstrakten Gefährdungsdelikten.

Durch ein abstraktes Gefährdungsdelikt wird die Strafbarkeit vor die eigentliche Rechtsgutverletzung vorverlagert. Dies ist mit Blick auf die Schwierigkeiten in Bezug auf die Vereinbarkeit mit der kriminalpolitischen Legitimation und den verfassungsrechtlichen Vorgaben abzulehnen.

Der Leitgedanke des Strafrechts ist der Rechtsgüterschutz. Daher muss auch ein abstraktes Gefährdungsdelikt das Erfordernis des hinreichend deutlichen Bezugs zu einem Rechtsgut erfüllen. Die Sanktionierung einer gefährlichen Handlung stößt jedoch auf Bedenken, wenn ein Bezug zu einem Rechtsgut ganz fehlt oder sich dieses im Wege einer Vorverlagerung der Strafbarkeit nur noch diffus mit Hinweis auf Belange der Allgemeinheit bestimmen lässt. So ist es durchaus problematisch, wenn vorliegend der Entwurf darauf abzielt, den Schutz vor illegalen Kraftfahrzeugrennen schon im Vorfeld einer konkreten Rechtsgutgefährdung zu verbessern. Es ist nicht erkennbar, welches Rechtsgut in dieser Situation der Vorverlagerung geschützt werden soll.

2. Bestimmtheit des Gesetzesentwurfs

Hinzu kommt, dass der Entwurf erhebliche Mängel in Bezug auf das aus Art. 103 Abs. 2 GG resultierende Bestimmtheitsgebot aufweist.

Aus diesem Grundsatz geht hervor, dass der Gesetzgeber die Voraussetzungen des Tatbestandes selbst so genau umschreiben muss, dass die Tragweite und der Anwendungsbereich zu erkennen sind und sich durch Auslegung ermitteln lassen (vgl. BVerfG, B, 17.01.78, 38). Vorliegend ist das strafbewehrte Verhalten nicht eng umgrenzt und damit nicht vorhersehbar. Es fehlt somit an der verfassungsrechtlichen Bestimmtheit der Tathandlung. Der Entwurf des § 315 d stellt die Veranstaltung und die

Teilnahme an einem Kraftfahrzeugrennen unter Strafe. Doch was fällt unter ein solches Kraftfahrzeugrennen? Bisher ist die Beteiligung an Kraftfahrzeugrennen nach § 29 Abs. 1, 49 Abs. 2 Nummer 5 StVO als Ordnungswidrigkeit geahndet. Diese Ordnungswidrigkeitstatbestände sollen laut Erklärung des StGB-Entwurfs durch den neuen § 315 d aufgegriffen werden und als Straftatbestände ausgestaltet werden. Dabei verkennt der Gesetzgeber, dass es nicht möglich ist, Begriffe aus dem OWiG identisch in das Strafgesetzbuch zu übernehmen. Nicht umsonst besteht eine Trennung zwischen Ordnungswidrigkeiten und Straftatbeständen. Die Anforderungen an einen Straftatbegriff müssen somit strenger eingegrenzt werden, als der entsprechende Begriff aus dem OWiG. Hinzu kommt, dass hinter den beiden Normen andere Schutzzweckbestimmungen stehen:

- § 29 StVO soll primär dazu dienen, Straßennutzung zu verhindern, für die die Straße nicht geeignet ist. Zu diesem Schutzzweck treten die Sicherheit des Straßenverkehrs und der Schutz anderer hinzu. Ebenso umfasst die Norm den Schutz der Umwelt vor übermäßigen Belastungen durch Abgase, Lautstärke etc.
- § 315 d StGB-Entwurf zielt darauf ab, schon vor dem Eintritt einer konkreten Gefahr der Rechtsgutverletzung, den Schutz vor illegalen Autorennen zu verbessern.

Des Weiteren ist durch den Entwurf nicht klar bestimmt, welche Verhaltensweisen denn nun konkret unter den Begriff des Kraftfahrzeugrennens zu subsumieren sind. Im alltäglichen Leben kommen häufig Situationen vor, die rein objektiv unter die bisherige Vorstellung des Gesetzgebers fallen würden. Als Beispiel sei der sog. „Kavalierstart“ an einer roten Lichtzeichenanlage genannt, bei dem sich zwei Fahrzeugführer nicht mehr verständigen müssen, um bei schnellem Start der Fahrzeuge bereits unter den Straftatbestand zu fallen. Dies darf ohne jede Übertreibung im Berliner Stadtverkehr als häufig auftretendes Phänomen bezeichnet werden und ist damit einer konsequenten Kontrolle bereits nicht zugänglich und durchsetzbar. Hinzu kommen alltägliche Situationen, wie die Wette unter Freunden, dass ihr vorgeschlagener Weg nach Hause schneller ist, als die gewählte Strecke des anderen. Sollen solche Verhaltensweisen, die täglich mehrfach vorkommen und keine Erhöhung der eh schon existenten

Betriebsgefahr eines Kraftfahrzeuges darstellen, von nun an strafrechtlich sanktioniert werden? Oder ein Autorennen, bei dem die Teilnehmer zur Erreichung des Ziels ein vollkommen verkehrskonformes Fahren vorweisen müssen, um überhaupt in die Bewertung einzufließen. Ebenso stellt sich die Frage, wie eine „Oldtimer-Ausfahrt“ fortan zu beurteilen ist. Bei einer solchen Veranstaltung starten für gewöhnlich mehrere Fahrzeuge um eine vorher abgesprochene Strecke gemeinsam zu befahren. Auch bei einer solchen Ausfahrt stehen die Geschwindigkeit der einzelnen Oldtimer und ihr Leistungsvermögen im Mittelpunkt. Dennoch stellt ein solches „Kraftfahrzeugrennen“ keine größere Gefahr dar, als das gemeinsame Fahren von einem Ort an einen anderen in verschiedenen Autos.

3. Schwierigkeiten bei der Beweisführung

Schwierigkeiten ergeben sich auch bei der späteren Beweisführung eines (illegalen) Kraftfahrzeugrennens. Ausdrücklich soll ein Rückgriff auf die bisherige Rechtsprechung genommen werden, so dass konkret gemeint ist „ein Wettbewerb zur Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten mit Kfz, bei denen zwischen zwei Teilnehmern ein Sieger durch Erzielung von möglichst hohen Geschwindigkeiten ermittelt wird, wobei es einer vorherigen Absprache aller Beteiligten nicht bedarf“ (OLG Hamm vom 5.3.2013- III- 1 RBs 24/13). Die Schwierigkeit besteht darin, dass ein „illegales Straßenrennen“ beweisbar sein muss, um eine Verurteilung herbeizuführen. Die bisherigen Probleme bei der Aufspürung solcher Rennen wie auch die Dokumentation eines solchen Rennens sind mit der Vorschrift selbst nicht gelöst, auch wenn nach dem Tatbestand des abstrakten Gefährdungsdeliktes gleichsam „Geschwindigkeitswettbewerbe, Geschicklichkeits-, Zuverlässigkeits-, Leistungsprüfungs- und Orientierungsfahrten wie auch „burnout, wheelies, stoppies oder donuts“ sanktioniert werden sollen.

Die Polizeikräfte müssen – da die Verabredungen spontan und zumeist nachts über elektronische Medien getroffen werden – schnell und flexibel auf diese Umstände reagieren können. Das erfordert qualifiziertes und ausreichendes Personal. Daran scheitern zumeist die Einsätze, da die Polizei sich der Erledigung anderer Aufgaben zuwenden muss. Dennoch wäre gerade bei einem illegalen Straßenrennen die technische Überprüfung der beteiligten oder vorhandenen Fahrzeuge nötig, denn sie führt häufig zur Feststellung von Zulassungsmängeln, die das Erlöschen der Zulassung

zur Folge haben. Für eine Wiedenzulassung sind die Mängel daher (zumeist kostenintensiv und nachweislich) zu beheben.

Hierbei ist zu beachten, dass bei nur begrenzt zur Verfügung stehenden sachlichen und personellen Mitteln der polizeilichen Verkehrsüberwachung bzw. Strafverfolgung quantitative Grenzen gesetzt sind. Richtig heißt es daher in den Bay. Richtlinien zur Verkehrsüberwachung vom 12. Mai 2006 Az.: IC4-3618.2-31 unter Ziffer 2.5.4: „Anhalten“:

„Nach Verkehrsverstößen sind die Betroffenen grundsätzlich anzuhalten, da die verkehrserzieherische Wirkung einer Beanstandung mit Anhaltung ungleich höher einzuschätzen ist, als Beanstandungen im Nachsendeverfahren und weil sich anlässlich einer Beanstandung wegen eines Verkehrsdelikts immer wieder Verdachtsmomente für andere Delikte ergeben können (ganzheitlicher Kontrollansatz – vgl. hierzu Nr. 2.10). Zudem entfallen bei Kontrollen mit Anhaltung zeitraubende und personalintensive Nachermittlungen.“

Hieraus folgt, dass intensive und damit wirksame Kontrollen allein mit großem Personalaufwand betrieben werden können, um der abstrakten Gefahr, die der Gesetzgeber verhindern will, zu begegnen. Die neue Regelung entspricht diesen Voraussetzungen jedoch nicht.

4. Strafraahmen des Gesetzentwurfs

Der Strafraumen beträgt Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder Geldstrafe. Dieser Strafraumen ist zu hoch angesetzt. Selbst § 316 StGB, bei dem die Sicherheit des Straßenverkehrs durch den Konsum von Alkohol/berauschenden Mitteln gefährdet ist und dadurch eine abstrakte Gefährdung jederzeit in eine konkrete umschlagen kann, sieht nur einen Strafraumen von Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder Geldstrafe vor. Entgegen der Erklärung zum Gesetzentwurf stellt ein Autorennen nicht per se eine Situation dar, in der die Aufmerksamkeit durch die Wettkampfsituation eingeschränkt ist. Vielmehr kann man die Situation auch so betrachten, dass die Sinne durch die Ausschüttung von Adrenalin in dieser Situation verschärft sind. Jedenfalls ist eine

Gleichsetzung mit der abstrakten Gefahr der Trunkenheitsfahrt letztendlich nicht nachvollziehbar.

Des Weiteren ist die Regelung des § 315 d Abs. 1 StGB-Entwurf nicht mit dem Strafraumen des § 315 c Abs. 3 StGB vereinbar. Dort ist der Strafraumen derselbe, obwohl entweder die Gefahr fahrlässig verursacht wurde oder die Handlung und die Gefahr fahrlässig herbeigeführt wurden. Es bedarf allerdings einer konkreten Gefahr, die mit dem gängigen Begriff des „Beinaheunfalls“ beschrieben wird. Dadurch liegt jedenfalls ein deutliches Mehr an Unrecht vor, weshalb es nicht möglich ist, in beiden Normen denselben Strafraumen festzusetzen.

B: § 315 d Abs. 2 und Abs. 4 des StGB-Entwurfs

Ferner ist die Einführung der konkreten Gefährdungsdelikte überflüssig und ersetzt das bisherige Sanktionssystem, welches vorwiegend aus einer Anwendung der Straftatbestände des gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr gemäß § 315 b StGB und der Straßenverkehrsgefährdung gemäß § 315 c StGB besteht, ohne dass eine neue Regelung in der Praxis tatsächlich notwendig geworden wäre. Die bisherige Anwendung der §§ 315 b und c StGB erfasst bereits alle in Betracht kommenden Konstellationen einer konkreten Gefährdung einer Person oder Sache von bedeutendem Wert durch ein stattfindendes Autorennen. Einzig der Umstand, dass das Kraftfahrzeugrennen nicht wörtlich im „Todsünden katalog“ des § 315 c StGB normiert ist, erfordert nicht die Schaffung eines neuen Straftatbestandes. Vielmehr könnte dies durch eine entsprechende Ergänzung des § 315 c StGB erreicht werden.

C: Einziehung des Fahrzeugs

Das bisherige Problem der Einziehung des Fahrzeugs ist durch die Einführung des § 315 f StGB (neu) nicht gelöst. Die Einziehung des Tatwerkzeugs ist bereits heute möglich. Das Problem des Dritteigentümers wird auch mit der neuen Vorschrift nicht beseitigt.

D: Ergänzung der Nebenklagefähigkeit

Bei der Neuregelung sollte auch das Opfer dieser Vorgänge mehr in den Fokus gestellt werden. Im Entwurf ergibt sich die Nebenklagefähigkeit nicht aus dem Tatbestand selbst, da eine Ergänzung der Nebenklagefähigkeit nicht erfolgt, sondern nur über die

bestehenden Vorschriften die Zulassung der Nebenklage und die ggfls. erforderliche Beiordnung eines Verteidigers.

**Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung vor dem
Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz des Deutschen Bundestages**

am

Mittwoch, dem 21. Juni 2017,

zu dem

a) Gesetzentwurf des Bundesrates

Entwurf eines...Strafrechtsänderungsgesetzes – Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr

BT-Drucksache 18/10145

b) Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Verkehrssicherheit erhöhen – Raserei und illegale Autorennen wirksam bekämpfen

BT-Drucksache 18/12558

c) Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD vom 16.6.2017

I. Einleitung

Der motorisierte Straßenverkehr ist mit erheblichen Gefahren verbunden. Zwar ist die Zahl der Verkehrstoten in den letzten 50 Jahren erheblich gesunken. Während 1970 allein in Westdeutschland pro Jahr noch 19.193 Verkehrstote (DDR: 2.139) zu beklagen waren, waren es in Gesamtdeutschland im Jahr 2016 nur noch 3.214 (Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung Nr. 065 vom 24.02.2017). Jedoch ist dies im Vergleich zur Zahl der Menschen, die Opfer eines vorsätzlich vollendeten Tötungsdelikts wurden (laut Polizeilicher Kriminalstatistik im Jahr 2016: 876; im Vorjahr: 589), immer noch eine beträchtliche Anzahl. Sie sind der Preis, den die Gesellschaft für die mit dem Straßenverkehr einhergehenden gesellschaftlichen und persönlichen Vorteile zu zahlen bereit ist. Für den Einzelnen stellt die normgetreue Teilnahme am Straßenverkehr deshalb ein erlaubtes Risiko dar.

Zunehmend wird jedoch von illegalen Kraftfahrzeugrennen berichtet. Vielerorts bestehe eine etablierte „Raser-Szene“, die als „Freizeitbeschäftigung“ im öffentlichen Verkehrsraum sowohl organisierte überörtliche Rennen als auch lokale, teils spontane Beschleunigungsrennen durchführt. Dies

Julius-Maximilians-Universität Würzburg
Lehrstuhl für Internationales Strafrecht
Paradeplatz 4 | 97070 Würzburg

E-Mail: schuster@jura.uni-wuerzburg.de

ist mit erheblichen, völlig inakzeptablen Risiken für Leib und Leben anderer Verkehrsteilnehmer verbunden. Empirisch-kriminologische Untersuchungen zum Thema Fahrzeugrennen und ähnlichen Phänomenen fehlen zwar (die unzureichende Datenlage kritisieren *Ceffinato*, ZRP 2016, 201; *Piper* NZV 2017, 70, 72), sie kommen jedoch unbestreitbar in regelmäßigen Abständen vor (*Zieschang* JA 2016, 721 mit zahlreichen Nachweisen aus der Presse). An diesem Wochenende, am 16.06.2017, starb in Mönchengladbach ein 38 Jahre alter Fußgänger, der gerade auf dem Weg nach Hause war (FAZ v. 19.06.2017, „Illegale Autorennen – Mord oder kein Mord?“). In trauriger Erinnerung bleiben wird auch der Fall eines durch ein Rennen bei über 100 km/h verursachten Unfalls in der Kölner Innenstadt, bei dem eine 19-jährige Studentin zu Tode kam. Die Angeklagten wurden wegen vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs zu einer Freiheitsstrafe von zwei Jahren und neun Monaten verurteilt. Das Urteil ist rechtskräftig (BGH NZV 2017, 135 m. Anm. *Preuß*). Für Aufsehen sorgte auch ein Urteil des Landgerichts Berlin vom 27.02.2017 (Az.: 535 Ks 8/16). Die Angeklagten sollen im Februar 2016 mit über 160 km/h über mehrere rote Ampeln hinweg durch die Berliner Innenstadt gefahren sein, wobei ein 69-jähriger Jeepfahrer in der Nähe des Kurfürstendamms zu Tode kam. Das Gericht verurteilte die Angeklagten wegen Mordes (!) zu lebenslangen Freiheitsstrafen. Diese Entscheidung ist noch nicht rechtskräftig.

Ebenfalls nicht rechtskräftig ist ein Urteil des Landgerichts Bremen vom 31.01.2017. Hier ging es um einen Motorradfahrer, der riskante Fahrmanöver und Beinaheunfälle mit einer Helmkamera filmte und ins Internet stellte. Ihm wird vorgeworfen, unter erheblicher Geschwindigkeit einen 75 Jahre alten Fußgänger überfahren zu haben. Er wurde nach Mordanklage nur wegen fahrlässiger Tötung zu einer Freiheitsstrafe von zwei Jahren und neun Monaten verurteilt.

II. Bisherige Rechtslage und Strafbarkeitslücken

1. Kraftfahrzeugrennen mit Personenschäden

Bei Straßenrennen, welche die Tötung oder Verletzung eines Menschen zur Folge haben, sind regelmäßig Tötungs- und Körperverletzungsdelikte verwirklicht. Verurteilungen wegen Vorsatz können erhebliche Strafen nach sich ziehen (bis hin zur lebenslangen Freiheitsstrafe wegen Mordes) und sollten damit eine erhebliche abschreckende Wirkung entfalten. Zudem ginge ein solcher Ansatz mit einer Versuchsstrafbarkeit einher, auch in den Fällen, in denen nichts passiert ist. Dies würde freilich gegen einen gesetzgeberischen Handlungsbedarf sprechen.

Verurteilungen wegen Vorsatzes dürften jedoch im Ergebnis nur ganz in atypischen Ausnahmefällen haltbar sein. Selbst das Urteil des Landgerichts Berlin vom 27.02.2017 (Az.: 535 Ks 8/16), das erstmals Vorsatz und die Verwendung des Autos als gemeingefährliches Mittel bejahte, ist noch nicht rechtskräftig.

Nach den in Rechtsprechung und Literatur vorwiegend vertretenen Auffassungen setzt *dolus eventualis* neben dem intellektuellen ein voluntatives Element voraus. Diese Auffassungen beruhen auf der Erkenntnis, dass vorsätzlich begangenes Unrecht nur unter der Voraussetzung bejaht werden kann, dass das Verhalten des Täters Ausdruck einer Entscheidung gegen das Rechtsgut ist (*Sternberg-Lieben/Schuster* in Schönke/Schröder, 29. Auflage 2014, § 15 StGB Rn. 80 ff. m.w.N.). Ein Risikobewusstsein, wie es auch bei bewusst fahrlässigem Verhalten existiert, kann deshalb noch nicht ausreichen, um zu der Bewertung zu kommen, der Täter finde sich innerlich mit der Tatbestandsverwirklichung ab. Ansonsten würden sich besonders vorsichtige und ängstliche Menschen weitaus häufiger strafbar machen als solche mit eher sorglosem Charakter.

Aber auch grober Leichtsinns und Leichtfertigkeit können nicht mit Vorsatz gleichgesetzt werden (anders als im *common law* mit seiner Zurechnungsfigur der *recklessness*). Zwar lässt der Bundesgerichtshof bei äußerst gefährlichen Gewalthandlungen den Schluss zu, dass der Täter mit dem Eintritt des Todes seines Opfers gerechnet hat, allerdings nur, wenn keine Umstände vorliegen, die gegen Vorsatz sprechen. Gegen Vorsatz und für bewusste Fahrlässigkeit spricht jedenfalls bei Straßenrennen entscheidend, dass es dem Täter immer darauf ankommen wird, dass er und sein Fahrzeug das Rennen unbeschadet überstehen (*Preuß NZV* 2017 105, 106; *T. Walter NJW* 2017, 1350, 1351). Seine Absicht ist es zudem, möglichst schnell ans Ziel zu gelangen. Eine Kollision oder ein Unfall würde diesem Ziel ganz klar entgegenstehen.

Denkbar sind allenfalls Konstellationen, in denen der Täter in Kauf nimmt, dass Dritte durch eigene Ausweichmanöver sterben, er aber davon ausgeht, er selbst werde nicht zu Schaden kommen. Darüber hinaus sind Einzelfälle denkbar, in denen der Täter suizidale Absichten hegt; hierbei handelt es sich aber um eine völlig andere Fallgruppe. Typischerweise dürften bei Kraftfahrzeugrennen ein übersteigertes Vertrauen des Fahrers in die eigenen Fahrkünste und sein Interesse, das Rennen zu gewinnen, ganz entscheidend gegen die Annahme eines Verletzungsvorsatzes sprechen.

Die Höchststrafen von fünf Jahren Freiheitsstrafe für eine fahrlässige Tötung gem. § 222 StGB (auch in Tateinheit mit § 315c StGB) und von drei Jahren für eine fahrlässige Körperverletzung gem. § 229 StGB (seien die Folgen auch noch so schwer: Verlust von Körperteilen, Siechtum, Lähmung etc.) erscheinen dann vergleichsweise gering, wenn man bedenkt, dass in Deutschland Strafraumen typischerweise nicht ausgeschöpft werden (faktisch dem schlimmsten denkbaren Fall vorbehalten bleiben). Die Raser landen hier „in einem Topf“ mit Tätern, die zwar vielleicht unter sehr unglücklichen Umständen vergleichbare Schäden verursacht haben, bei denen aber nur ein schwach ausgeprägtes Handlungsunrecht vorliegt, sie vielleicht sogar in guter Absicht handelten (man denke etwa an Arzt- oder Produkthaftungsfälle).

2. Kraftfahrzeugrennen mit konkreter Gefährdung von Personen oder fremden Sachen

Bei Straßenrennen mit konkreter Gefährdung von Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremder Sachen von bedeutendem Wert kommt zwar zusätzlich eine Strafbarkeit wegen § 315c StGB in Betracht. Ein (bloßer) Gefährdungsvorsatz dürfte regelmäßig zu bejahen sein. Voraussetzung ist jedoch die Begehung einer der sog. „sieben Todsünden“ nach § 315c Abs. 1 Nr. 2 lit. a-g StGB. Derartige Verhaltensweisen liegen bei illegalen Straßenrennen nahe – z. B. falsches Überholen oder zu schnelles Fahren an unübersichtlichen Stellen –, müssen aber nicht zwingend verwirklicht werden (*Preuß NZV* 2017, 105, 108). Selbst bei Vorliegen von § 315c StGB und einem tateinheitlichen § 222 StGB bleibt es aber nach bisheriger Rechtslage bei einer Höchststrafe von fünf Jahren (§ 52 StGB).

3. Kraftfahrzeugrennen ohne konkrete Gefährdung von Personen oder fremden Sachen

Nicht genehmigte Straßenrennen ohne konkrete Gefährdung von Rechtsgütern Dritter werden bisher – anders als im Falle der Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB) – nicht mit Kriminalstrafe belegt. Sie sind zwar nach § 29 Abs. 1 StVO verboten und gem. § 49 Absatz 2 Nrn. 5, 6 StVO ordnungswidrig. Hierbei handelt es sich um einen Unterfall „übermäßiger Straßennutzung“, was keinesfalls dem Gefährdungspotential für höchstwertige Rechtsgüter wie Leib und Leben gerecht wird. Das Gleiche gilt für die in der BKatV (Nr. 248, 249) vorgesehenen Geldbußen in Höhe von

400 Euro plus einmonatigem Fahrverbot für Teilnehmer bzw. für Veranstalter in Höhe von 500 Euro.

III. Bewertung der vorliegenden Gesetzesentwürfe

Auf neue gesellschaftliche Missstände und Gefahren zu reagieren, ist die Aufgabe des Strafgesetzgebers. Die Relevanz des Phänomens und die erhöhte Strafbedürftigkeit erscheinen jedenfalls in Bezug auf Straßenrennen nachvollziehbar begründet. Eine Alternative zum geplanten § 315d StGB könnte darin liegen, die Teilnahme an einem nicht genehmigten Rennen in § 315c StGB als weitere „Todsünde“ oder eigenständige Tatvariante in einer Nr. 3 (da *per se* rücksichtslos, vgl. *Ceffinato* ZRP 2016, 201) zu integrieren; damit wäre jedoch das Problem der Straßenrennen ohne konkrete Gefährdung Dritter nicht gelöst.

Ansonsten möchte ich mich angesichts der äußerst knappen Stellungnahmefrist auf einige der verbliebenen Streitpunkte und zusätzliche Hinweise beschränken:

1. Strafbarkeit des Veranstalters/Ausrichtenden; Frage der Versuchsstrafbarkeit

a) Der Gesetzesentwurf des Bundesrates stellt in § 315d Abs. 1 Nr. 1 StGB-E (BR) das „Veranstalten“ nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen unter Strafe. Tätigkeiten, die ausschließlich im Stadium der Durchführung erbracht werden, genügen nach dem BR-Entwurf nicht, um eine Veranstaltereigenschaft zu begründen. Hier greift jedoch § 27 StGB.

Legt man den Begriff des Veranstaltens analog zu §§ 284, 287 StGB aus (vgl. etwa BayObLGSt 1956, 75, 76; *Heine/Hecker* in Schönke/Schröder § 284 StGB Rn. 15), dürfte auch § 315d Abs. 1 Nr. 1 StGB-E (BR) keinen Veranstaltungserfolg voraussetzen. Das Rennen muss nach dieser Lesart also nicht tatsächlich stattgefunden haben, was eine weit im Vorfeld einer effektiven Rechtsgutsverletzung/-gefährdung liegende Vollendungsstrafbarkeit begründet (*Preuß* NZV 2017, 105, 111; *Zieschang* JA 2016, 721, 723). Dies ermöglicht ein frühes Eingreifen der Polizei. Der Veranstalter bleibt strafbar, auch wenn das Rennen vor dem Start verhindert wird. Der Veranstalter wird allerdings auch jeder Möglichkeit eines freiwilligen Rücktritts (§ 24 StGB) beraubt. Wenn er das Rennen selbst verhindert, bleibt er strafbar. Einen Verweis auf die Vorschrift zur Tätigen Reue enthält der Entwurf nicht (insoweit wäre zumindest die Aufnahme von § 315d StGB n.F. in den Katalog des § 320 StGB anzuraten).

Schwierigkeiten bereitet zudem die Frage, ob rein planerische Leistungen im Vorfeld ausreichen (zweifelhaft) oder ob irgendein Handeln nach außen (öffentlicher Aufruf, Interaktion mit potentiellen Rennteilnehmern etc.) zu fordern ist. Letztendlich besteht auch immer die Gefahr, dass sich selbst eine gefestigte Rechtsprechung ändern könnte (siehe etwa BGH NStZ 2013, 584 zur Frage, ob die Absatzhehlerei einen Absatzerfolg voraussetzt).

b) Im Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD wird in § 315d Abs. 1 Nr. 1 StGB-E das „Ausrichten“ und „Durchführen“ eines Kraftfahrzeugrennens unter Strafe gestellt. In § 315d Abs. 3 StGB-E ist (nur) für diese Tatvariante(n) eine Versuchsstrafbarkeit vorgesehen. Dies erscheint vorzugswürdig.

Naheliegend ist es dann für eine Vollendungsstrafbarkeit das tatsächliche Stattfinden des Rennens zu fordern. § 315d Abs. 1 Nr. 1 StGB wäre damit zwar immer noch kein Verletzungsdelikt, aber ein Gefährdungsdelikt, das einen vom Handlungsakt abtrennbaren Erfolg beinhaltet (wie z.B. § 325

Abs. 1 StGB). Aufgrund der Versuchsstrafbarkeit bleibt ein frühes Einschreiten der Polizei zur Gefahrenabwehr aus repressiver Sicht unschädlich. Verhindert sie das Rennen kurz vor dem Start, was unbedingt zum Schutz von Unbeteiligten geboten ist, ist jedenfalls der Ausrichter wegen Versuchs strafbar. Der geringere Strafraum rechtfertigt sich daraus, dass es zu keiner Gefährdung von Verkehrsteilnehmern kommen konnte. Dennoch bleibt für den Ausrichtenden in anderen Fällen der Anreiz erhalten, freiwillig von seinem Vorhaben Abstand zu nehmen bzw. das Stattfinden des Rennens trotz weit gediehener Vorbereitungsleistungen freiwillig zu verhindern (§ 24 Abs. 1 Alt. 1 und 2 StGB). Das Risiko des Scheiterns seiner Rücktrittsbemühungen trägt er.

Schwierigkeiten könnte bei § 315d Abs. 3 StGB-E allenfalls die Frage des unmittelbaren Ansetzens (§ 22 StGB) bereiten. Diese sind jedoch nicht größer als die unter III.1.a genannten zur Auslegung des Merkmals „Veranstalten“. Die Rechtsanwender können vielmehr zur Frage des Versuchsbeginns (in Abgrenzung zu reinen Vorbereitungshandlungen) auf eine umfassende Rechtsprechungskasuistik zurückgreifen. Ein Unmittelbares Ansetzen ist dann gegeben, wenn der Plan des Täters bereits ein Stadium erreicht hat, in dem aus seiner Sicht das betroffene Rechtsgut bereits unmittelbar gefährdet erscheint oder bereits vorher, wenn der Täter das Geschehen „aus der Hand gegeben“ hat (z.B. durch einen öffentlichen Aufruf, dessen Folgen er nicht mehr unter Kontrolle hat). Hier dürften auch prozessual keine größeren Beweisschwierigkeiten auftreten, als es bei anderen im Versuch strafbaren Delikten der Fall ist.

2. Strafbarkeit des Teilnehmenden, keine Versuchsstrafbarkeit

Die Teilnahme am Rennen gem. § 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB bleibt nach allen Entwürfen ein abstraktes Gefährdungsdelikt in Form eines reinen Tätigkeitsdelikts, das keinen vom Handlungsakt abtrennbaren Erfolg beinhaltet. Der Tatbestand ist zwar bei Beginn des Rennens erfüllt, nicht erst, wenn das Rennen eine konkrete Zuspitzung oder gar einen Unfall zur Folge hat. Solange der Start nur unmittelbar bevorsteht, bleibt es jedoch bei einem straffreien Versuch (*Preuß* NZV 2017, 105, 109; and. *Zieschang* JA 2016, 721, 725 [Bereitstehen an der Ziellinie reicht]).

An der Straflosigkeit des Versuchs von Nr. 2 würde ich festhalten: Reine Tätigkeitsdelikte enthalten typischerweise keine Versuchsstrafbarkeit (so z.B. § 316 StGB, das Gleiche gilt auch für Tatbestände wie § 264 StGB). Bei einer anderweitigen Regelung würde der Versuchsbeginn ohnehin zeitlich mit der Vollendungsstrafbarkeit zusammenfallen (auch § 315 c Abs. 2 läuft weitgehend leer). Die Schwelle zum „Jetzt geht’s los“ (§ 22 StGB) ist schließlich erst dann überschritten, wenn aus Sicht des Täters das betroffene Rechtsgut bereits unmittelbar gefährdet erscheint. Dies ist erst mit dem Start der Fall. Die Fahrt zum Rennort bliebe also straflos, was m.E. aber auch kriminalpolitisch vorzugswürdig erscheint. Anders als beim Ausrichter ist es auch nicht denkbar, dass der Teilnehmer, den Geschehensablauf in irgendeiner Form schon vorher aus der Hand gibt, was eine frühere Versuchsstrafbarkeit begründen würde.

Eine Versuchsstrafbarkeit könnte allenfalls in kuriosen Ausnahmefällen eine eigenständige Bedeutung erlangen, wie z.B. im Rahmen eines untauglichen Versuchs, wenn der Täter glaubt, an einem nicht genehmigten Rennen teilzunehmen (was faktisch nie beweisbar wäre), in Wahrheit jedoch eine solche Genehmigung vorliegt. Eine echte Gefahr im Sinne eines unerlaubten Risikos geht von einem genehmigten Rennen ohnehin nicht aus. Bestraft würde eingebildeter Verwaltungsungehorsam. Solche nur theoretisch relevanten Strafbarkeiten ohne reale Anwendungsfälle bergen die Gefahr, dass bei vielen Bürgern der Eindruck entsteht, Strafnormen gingen generell am wahren Leben

vorbei (man müsse sie also nicht so ernst nehmen). Sie laufen den Anliegen einer effektiven positiven und negativen Generalprävention zuwider.

3. Fälle des Alleinrasens

§ 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB-E i.d.F. des gem. Änderungsantrags der CDU/CSU- und der SPD-Fraktion sowie der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (hier: Änderung des § 315c Abs. 1 Nr. 2 lit. d StGB) möchten Fälle des Alleinrasens erfassen. Vorbild ist unter anderem die Schweiz, wo sich in Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG (CH) für Fälle der besonders krassen Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit empfindliche Strafdrohungen finden.

Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sieht eine Änderung des § 315c Abs. 1 Nr. 2 lit. d StGB durch Streichung der Einschränkung „an unübersichtlichen Stellen, an Straßenkreuzungen, Straßeneinmündungen oder Bahnübergängen“ vor. Die Überlegung, dass der Katalog des § 315c Abs. 1 Nr. 2 lit. a-g StGB einer generellen Überprüfung zu unterziehen ist, halte ich für durchaus zutreffend. Nach dem vorliegenden Vorschlag wäre für lit. d eine grob verkehrswidrige Geschwindigkeitsüberschreitung ausreichend, wenn sie z.B. zu einer Gefährdung von fremden Sachen „von bedeutendem Wert“ führt. Ein bedeutender Wert ist schnell erreicht (BGH NStZ-RR 2008, 289: 750 Euro), kaum ein am Straßenrand parkender Pkw dürfte weniger wert sein. Vor allem muss man bedenken, dass § 315c StGB in Abs. 3 Nrn. 1 und 2 auch die fahrlässige Verursachung der Gefahr und sogar fahrlässiges Handeln unter Strafe stellt. Auch wenn bei § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB jeweils das (sehr unbestimmte) Merkmal der Rücksichtslosigkeit erfüllt sein muss, würde die Neufassung also (keinesfalls untypische) Fälle miterfassen, deren Unrechtsgehalt gleich oder nur geringfügig höher erscheint als bei bloß ordnungswidrigen Geschwindigkeitsübertretungen; der Sanktionssprung (Kriminalstrafe statt Bußgeld) wäre aber erheblich.

Die Voraussetzungen des Entwurfs der Regierungsfractionen sind deutlich enger, wenn der Kraftfahrzeugführer nach § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB-E die zulässige Höchstgeschwindigkeit erheblich, grob verkehrswidrig und rücksichtslos überschreiten muss und es ihm dabei darauf ankommen muss, eine besonders hohe Geschwindigkeit zu erreichen. Im Blick sind dabei wohl unbestreitbar strafwürdige Fälle, wie die des Motorradfahrers, der riskante Fahrmanöver und Beinaheunfälle mit einer Helmkamera filmte (oben I.). Ein gesonderter Taterfolg (etwa in Form einer konkreten Gefahr) wird allerdings nicht gefordert.

Der Begriff der Erheblichkeit der Geschwindigkeitsüberschreitung müsste durch die Rechtsprechung präzisiert werden. Die fehlende Beteiligung mehrerer, die fehlende Ablenkung durch andere Rennteilnehmer und deren Fahrweise, die nicht vorhandene Gruppendynamik, der fehlende Drang zu gewinnen, etc. lassen den Regelfall einer unter die Vorschrift subsumierbaren Geschwindigkeitsüberschreitung in einem etwas geringeren Maße als sanktionswürdig erscheinen als die Veranstaltung oder Teilnahme an einem Straßenrennen. Letztendlich geht es dabei aber um eine kriminalpolitische Entscheidung, die vorrangig der Einschätzungsprärogative des demokratisch legitimierten Gesetzgebers obliegt.

4. Rechtsfolgen

Die Strafraumen des § 315d StGB-E erscheinen vergleichsweise hoch: Die Teilnahme und das Ausrichten von nicht genehmigten Kraftfahrzeugrennen wird mit bis zu zwei Jahren Freiheitsstrafe bestraft, während bei Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB), die ebenfalls erheblich sein muss

(absolute Fahruntüchtigkeit bei 1,1 o/oo), nur eine Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr vorgesehen ist (Jansen NZV 2017, 214, 218). Wie man das Gefährdungspotential des einen oder des anderen Verhaltens letztendlich einschätzt, ist allerdings wiederum eine rechtspolitische Entscheidung. Immerhin liegt der Strafraum niedriger als bei § 306f StGB (Herbeiführen einer Brandgefahr). Für die höhere Strafdrohung im Vergleich zu § 316 StGB lässt sich vorbringen, dass beim Autorennen mehrere Fahrzeuge (mindestens zwei) beteiligt sind und in aller Regel höhere Geschwindigkeiten als bei einer klassischen Trunkenheitsfahrt erreicht werden (Preuß NZV 2017, 105, 110; krit. dagegen Ceffinato ZRP 2016, 201). Kommt es zu einer vorsätzlich herbeigeführten konkreten Gefahr sind die Strafraum von § 315c Abs. 1 StGB und § 315d Abs. 2 StGB-E identisch, was stimmig erscheint.

Die Schaffung von Erfolgsqualifikationen in § 315 d Abs. 4 (BR) bzw. Abs. 5 StGB-E (CDU/CSU und SPD) mit deutlich höheren Strafdrohungen als bei Tateinheitlich begangenen Grund- und Folgedelikten ist aus den oben (II.1) genannten Gründen zu begrüßen. Vorbilder finden sich in §§ 315 Abs. 3 Nr. 2, 315 b Abs. 3 StGB.

Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sieht eine entsprechende Verschärfung des § 315c StGB vor. Diese halte ich für kriminalpolitisch weniger dringend als bei § 315d StGB n.F., da § 315c StGB typischerweise in allen Varianten doch fahrlässig (Abs. 3 Nr. 1 oder 2) begangen wird (abgesehen vom Fall des Kraftfahrzeugrennens). Bei vorsätzlichem Handeln und vorsätzlicher Herbeiführung einer konkreten Gefahr für Leib oder Leben, die sich zudem tatsächlich verwirklicht hat, wäre eine höhere Strafdrohung jedoch durchaus angemessen (Reduktion des Strafraumensprungs zu §§ 211, 212 StGB).

Richtig ist die Aufnahme von § 315d StGB-E in den Katalog des § 69 Abs. 2 StGB; auch Erwähnung finden sollte die Vorschrift in § 44 Abs. 1 S. 2 StGB (Piper NZV 2017, 70, 74), für den Fall, dass die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB doch unterbleibt.

Zu begrüßen ist die Möglichkeit der Einziehung der Kraftfahrzeuge als Beziehungsgegenstände i.S.d. § 74 Abs. 2 StGB n.F. nach § 315 f StGB-E. Sie findet ein passendes Vorbild in § 21 Abs. 3 StVG.

Würzburg, 20.6.2017

gez. Prof. Dr. Frank Peter Schuster