

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 Gefährdungsdelikt (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 Gefährdungsdelikt 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 anzuhaltend, 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 Strafraahmen beträgt Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder Geldstrafe. Dieser Strafraahmen 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 Strafraahmen 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 „Todsündenverzeichnis“ 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.