

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

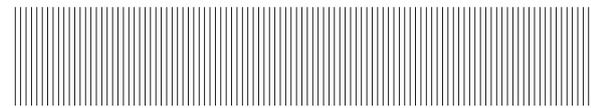
und zum

- **Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD (16.06.2017) zum
Geszentwurf 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

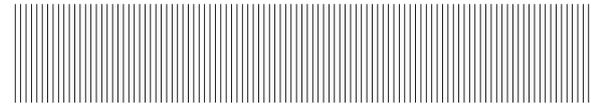


Organisierte, aber auch spontane Rennen mit Kraftfahrzeugen im öffentlichen Straßenraum sind kein völlig neues Phänomen. Einige besonders spektakuläre Fälle mit gravierenden Unfallfolgen in den vergangenen Jahren haben Gesellschaft und nun auch den Gesetzgeber zum Handeln herausgefordert.

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.

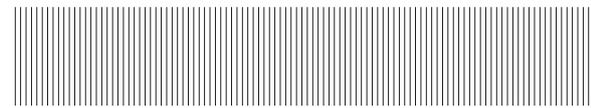
Nach dem Gesetzentwurf des Bundesrats soll weder eine objektiv erkennbare gefährliche Fahrweise noch eine konkrete Gefährdung Voraussetzung der Strafbarkeit sein. Bei genauerer Betrachtung soll eine subjektive Eigenschaft als Anknüpfungspunkt für die strafbare Gefährdung genügen, die Absicht schneller 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

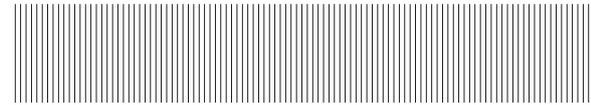
Zwar stehen die Kraftfahrzeugrennen bei der Berichterstattung und daraus folgender allgemeiner Empörung im Vordergrund des Gesetzesvorhabens, aus objektiver Perspektive kostet das wesentlich verbreitetere zu schnelle Fahren einzelner Fahrer jedoch jedes Jahr ganz erheblich mehr Menschenleben. Im Verhältnis 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 „Einzelrasen“ zu bestrafen. Die vorgeschlagene strafrechtliche Lösung erscheint aber aus folgenden Gründen dennoch misslungen:

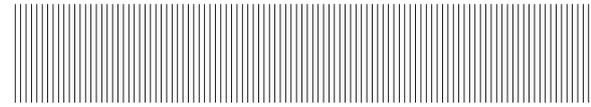
1. Die Überschrift des § 315d StGB trifft dann nicht mehr zu, denn „Einzelrasen“ ist gerade kein „Kraftfahrzeugrennen“.

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:

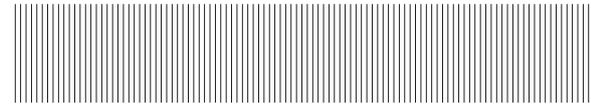
„d) die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts um 25 km/h, außerorts um 40 km/h überschreitet

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