

Prof. Dr. Frank Peter Schuster, Mag. iur.

Ordinarius für Internationales Strafrecht

**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](mailto: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 Leichtsinn 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 (*PreußNZV* 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 (*PreußNZV* 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.

Naheliegender 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 gediegener 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 (*PreußNZV* 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