

Strafrechtliche Grenzziehung für Kraftfahrzeugrennen

von Felix Dahlke und

Prof. Dr. Klaus Hoffmann-Holland*

Abstract

Vor dem Hintergrund massenmedial vielbeachteter Fälle hat der Bundesrat einen Gesetzentwurf zur strafrechtlichen Erfassung illegaler Kraftfahrzeugrennen beschlossen. Ins StGB sollen neben einem abstrakten Gefährdungsdelikt auch zwei neue konkrete Gefährdungsdelikte eingeführt werden. Während die Regelungen „Lücke“ für die konkreten Gefährdungsdelikte recht klein ist, irritiert beim abstrakten Gefährdungsdelikt der (zu weitgehende) Strafrahmen. Zentraler Kritikpunkt ist indes ein Mangel in der Bestimmtheit der Norm. Es genügt nicht, einfach den Begriff des Kraftfahrzeugrennens aus § 29 Abs. 1 StVO in einen Straftatbestand zu überführen. Damit werden zum einen nur dessen Unklarheiten ins Strafrecht importiert. Zum anderen wird dabei auch nicht hinreichend beachtet, dass die Bestimmtheitsanforderungen im Strafrecht höher sind als im Ordnungswidrigkeitenrecht. Der komplexe Begriff des Kraftfahrzeugrennens bedarf eines geeigneten sprachlichen Kontextes, um die Norm bestimmt und systematisch stimmig zu formulieren.

I. Ausgangslage

Eine „etablierte Raserszene“, deren Mitglieder öffentliche Straßen entweder geplant oder auch spontan für illegale Rennen nutzen, was dann nur unzureichend als Ordnungswidrigkeit geahndet werden könne:¹ Mit diesem Bild vor Augen hat der Bundesrat am 23.9.2016 einen Gesetzentwurf zur Kriminalisierung nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen beschlossen. „Zunehmend“ seien Fälle illegaler Kraftfahrzeugrennen zu beobachten.² Zumindest in den Massenmedien waren in jüngerer Zeit Fälle sehr präsent, allen voran der Fall zweier inzwischen wegen Mordes angeklagter Männer, denen vorgeworfen wird, sich mit ihren Fahrzeugen auf dem Kurfürstendamm ein Rennen geliefert zu haben, bei dem durch eine Kollision ein Unbeteiligter getötet wurde. Schon vor dem Hintergrund der medialen Beachtung wird die Gesetzesinitiative wohl – jedenfalls im Wesentlichen – Erfolg haben. Denn während die Bundesregierung dem Gesetzgebungsvorhaben zunächst ablehnend gegenüberstand und keinen Handlungsbedarf sah, da „die Belange der Allgemeinheit [...]

sowohl bußgeldrechtlich als auch strafrechtlich hinreichend geschützt“ seien,³ wird in der offiziellen Stellungnahme zum Gesetzentwurf nunmehr „Verständnis für das Anliegen des Bundesrats“ geäußert und die Kritik lediglich auf redaktionelle Aspekte beschränkt.⁴ Auch aus der Wissenschaft war bislang kaum breitere Kritik zu vernehmen. Zwar äußerte sich Zieschang dem Vorhaben gegenüber kritisch, doch beruht die grundlegende Kritik hauptsächlich auf der generellen Ablehnung abstrakter Gefährdungsdelikte.⁵ Zustimmung steht dagegen Kubiciel der Gesetzesinitiative gegenüber und befürwortet sogar eine noch weitergehende Strafbarkeit durch einen offeneren Rennbegriff bzw. die Loslösung von diesem zentralen Begriff.⁶

II. Überblick über den Gesetzentwurf

Der Gesetzentwurf in seiner aktuellen Fassung sieht vor, den bisherigen Bußgeldtatbestand in §§ 29 Abs. 1, 49 Abs. 2 Nr. 5 StVO durch Straftatbestände zu ersetzen. Geschaffen werden soll zunächst ein abstraktes Gefährdungsdelikt, das im Hinblick auf nicht genehmigte Kraftfahrzeugrennen die Veranstaltung oder Teilnahme unter Strafe stellt (§ 315d Abs. 1 StGB-E). Dieser Tatbestand bildet den Kern des Gesetzentwurfs, an den die übrigen Vorschriften begrifflich anknüpfen. Folgender Wortlaut ist vorgesehen:

„§ 315d

Verbotene Kraftfahrzeugrennen

(1) *Wer im Straßenverkehr*

1. *ein nicht genehmigtes Kraftfahrzeugrennen veranstaltet oder*
2. *als Kraftfahrzeugführer an einem nicht genehmigten Kraftfahrzeugrennen teilnimmt, wird mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.“⁷*

Hinzu kommen zwei konkrete Gefährdungsdelikte, in Gestalt einer Vorsatz-Vorsatz- (§ 315d Abs. 2 StGB-E) und einer Vorsatz-Fahrlässigkeits-Kombination (§ 315d

* Felix Dahlke ist Wissenschaftlicher Mitarbeiter, Klaus Hoffmann-Holland Professor im Arbeitsbereich Kriminologie und Strafrecht an der Freien Universität Berlin.

¹ Gesetzentwurf, BR-Drs. 362/16(B), S. 1.

² A.a.O.

³ Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage, BT-Drs. 18/8993 S. 3.

⁴ Gesetzentwurf, BT-Drs. 18/10145, Anlage 2, S. 12. Die Kritik bezieht sich auf bislang nicht im Entwurf enthaltene notwendig werdende Folgeänderungen bei der beabsichtigten Streichung der bisherigen Regelung als Ordnungswidrigkeit.

⁵ Zieschang, JA 2016, 721 (722, 726).

⁶ Kubiciel, jurisPR-StrafR 16/2016 Anm. 1. Sowohl Kubiciels als auch Zieschangs Betrachtung beziehen sich noch auf den Wortlaut des Gesetzesantrags. Beschlossen hat der Bundesrat letztlich einen modifizierten Gesetzentwurf (vgl. unten II. und III. 1.). Für die Beurteilung durch die beiden Autoren dürften die Abänderungen aber unerheblich sein.

⁷ Gesetzentwurf, BR-Drs. 362/16(B), S. 1.

Abs. 3 StGB-E) in Anlehnung an § 315c StGB. Von der im ursprünglichen Gesetzesantrag geplanten Eingliederung als achte „Todsünde“ in § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB, der Verstöße gegen grundlegende straßenverkehrliche Pflichten strafbewehrt,⁸ wurde in der Beschlussfassung des Gesetzentwurfs zugunsten dieser eigenständigen Regelung abgesehen.⁹ Weiterhin ist die Schaffung eines erfolgsqualifizierten Delikts vorgesehen, das an § 315 Abs. 3 Nr. 2 StGB angelehnt ist, aber neben den dort vorgesehenen schweren Folgen auch die Herbeiführung des Todes umfasst (§ 315d Abs. 4 StGB-E). Schließlich soll flankierend die Möglichkeit der Einziehung der bei illegalen Rennen benutzten Kraftfahrzeuge geschaffen werden (§ 315f StGB-E)¹⁰ und durch die Aufnahme von § 315d Abs. 1 StGB-E in den Katalog des § 69 Abs. 2 StGB die Entziehung der Fahrerlaubnis regelmäßige Folge der Tat sein.

III. Kritische Analyse

1. Regelungsbedarf und Systematik

Unterzieht man den Gesetzentwurf einer kritischen Betrachtung aus systematischer Sicht, stellt sich im Hinblick auf die konkreten Gefährdungsdelikte in § 315d Abs. 2 und 3 StGB-E zunächst die Frage, ob der Gesetzgeber überhaupt eine praktisch relevante Regelung trifft. Während das abstrakte Gefährdungsdelikt in § 315d Abs. 1 StGB-E zweifellos bislang nicht kriminalisiertes Verhalten unter Strafe stellt, gilt das für § 315d Abs. 2 und 3 StGB-E nur in praktisch sehr geringem Umfang. Wie von *Zieschang* zutreffend bemerkt¹¹ und auch in der Entwurfsbegründung selbst angedeutet,¹² dürften sich Teilnehmer an einem Rennen, bei dem es zu einer konkreten Gefährdung (oder einer Schädigung) kommt, meist ohnehin nach § 315c Abs. 1 Nr. 2 bzw. Abs. 3 StGB strafbar machen, da bei Rennen die Verwirklichung zumindest einer der ersten fünf „Todsünden“ im Straßenverkehr (§ 315c Abs. 1 Nr. 1 lit. a-e StGB) eher die Regel als die Ausnahme sein wird. Die Entwurfsbegründung verweist darauf, dass jedoch eine „Lücke“ bestehe, wenn „ein beteiligtes Fahrzeug auf einer breiten, übersichtlichen Straße außer Kontrolle“ gerate und „auf dem Gehweg nur zufällig einen Fußgänger“ verfehlt.¹³ Da in diesem Fall keine der „Todsünden“ einschlägig wäre, kann man dem Gesetzentwurf im Hinblick auf die konkreten Gefährdungsdelikte nicht entgegenhalten, er hätte keinen Regelungsgehalt. Zuzustimmen ist aber auch *Zieschangs* Einschätzung, dass der Gesetzentwurf insoweit „keine besonderen Umwälzungen“ mit sich bringt.¹⁴

Das abstrakte Gefährdungsdelikt in § 315d Abs. 1 StGB-E wiederum bedarf einer kritischen Betrachtung im Hinblick auf den vorgesehenen Strafraumen.

In der ursprünglichen Fassung des § 315d Abs. 1 StGB-E war eine Freiheitsstrafe von bis zu drei Jahren vorgesehen. Ein solcher Strafraumen wäre in keiner Weise mit dem Strafraumgefüge der übrigen Verkehrsdelikte in Einklang zu bringen, bei denen das abstrakte Gefährdungsdelikt der Trunkenheitsfahrt (§ 316 StGB) mit bis zu einem Jahr Freiheitsstrafe bedroht ist und selbst die konkrete (!) Gefährdung des Straßenverkehrs bei vorsätzlichem Handeln und fahrlässiger Gefährverursachung (§ 315c Abs. 3 Nr. 1 StGB) lediglich mit einer Strafandrohung von bis zu zwei Jahren belegt ist. Der Gesetzentwurf in der Beschlussfassung sieht nunmehr eine Freiheitsstrafe von bis zu zwei Jahren vor. Durch diese Reduktion wird die Diskrepanz zu den anderen Verkehrsdelikten zwar gemildert, dennoch ist der Strafraumen im Vergleich weiterhin zu hoch angesetzt. In der Entwurfsbegründung der Beschlussfassung wird der gegenüber der Trunkenheitsfahrt erhöhte Strafraumen damit begründet, dass die „abstrakte Gefährlichkeit und der Unrechtsgehalt von illegalen Rennen größeren Ausmaßes mit zahlreichen Teilnehmern [...] bedeutend höher sein“ können als einer „durch einen Einzelnen begangenen Trunkenheitsfahrt“.¹⁵ Diese Wertung ist sicherlich nicht unplausibel. Vor dem Hintergrund, dass bei Eintritt einer konkreten Gefährdung die Strafe ohnehin aus den höheren Strafraumen in § 315d Abs. 2 und 3 StGB-E, nämlich bis zu fünf bzw. bis zu drei Jahren, zu entnehmen ist, der Strafraumen von § 315d Abs. 1 StGB-E von vornherein also nur dann zur Anwendung kommt, wenn im Ergebnis nicht nur keinerlei Rechtsgutschädigung eingetreten ist, sondern nicht einmal konkret drohte,¹⁶ muss man dennoch Zweifel an der Angemessenheit einer Strafandrohung von bis zu zwei Jahren Freiheitsstrafe haben. Vor allem aber bleibt es unabhängig von dem Verhältnis zum Strafraumen der Trunkenheitsfahrt dabei, dass sich der Strafraumen des § 315d Abs. 1 StGB-E nicht mit § 315c Abs. 3 Nr. 1 StGB in Einklang bringen lässt. Hier wie dort wird vorsätzliches, zunächst nur abstrakt gefährliches, Verhalten verlangt. Während es bei § 315d Abs. 1 StGB-E damit seine Bewandnis hat, verlangt § 315c Abs. 3 Nr. 1 StGB darüber hinaus die fahrlässige Verursachung einer konkreten Gefahr. Diese konkrete Gefahr, die nach herkömmlicher Ansicht zumindest die Qualität eines „Beinahe-Unfalls“¹⁷ haben muss, ist ein so deutliches Mehr an Unrecht, dass nicht beide Tatbestände den gleichen Strafraumen haben können. Dies gilt umso mehr, als der Strafraumen des § 315c Abs. 3 StGB – anders als § 315d Abs. 1 StGB-E – auch in den Fällen

⁸ *Pegel*, in: MüKo-StGB, 2. Aufl. (2014), § 315c Rn. 44.

⁹ Dadurch wurde auch eine kleine Unschönheit des ursprünglichen Gesetzesantrags vermieden: Folge der ursprünglich angedachten Ergänzung des § 315c StGB um eine achte „Todsünde“ wäre gewesen, dass es beim Kraftfahrzeugrennen mit konkreter Gefährdung eine hier denklogisch ausgeschlossene Fahrlässigkeit-Fahrlässigkeits-Kombination gegeben hätte, vgl. auch Gesetzentwurf, BR-Drs. 362/16(B), S. 10.

¹⁰ Zu ähnlichen Ansätzen in den USA vgl. *Peak/Glensor*, Street Racing, Problem-Specific Guides Series Guide No. 28, 2004, S. 22 f.; zur Wirksamkeit vgl. *Worrall/Tibbetts*, Explaining San Diego's Decline in Illegal Street-Racing Casualties, Justice Quarterly (Vol. 23) 2006, S. 530 ff.

¹¹ *Zieschang*, JA 2016, 721 (722).

¹² Gesetzentwurf, BR-Drs. 362/16(B), S. 9.

¹³ A.a.O.

¹⁴ *Zieschang*, JA 2016, 721 (722).

¹⁵ Gesetzentwurf, BR-Drs. 362/16(B), S. 8 f.

¹⁶ Dies ist auch der Anknüpfungspunkt für grundsätzliche Kritik an diesem Deliktstyp, vgl. *Zieschang*, in: NK-StGB, 4. Aufl. (2013), § 316 Rn. 4.

¹⁷ *BGH*, NJW 1995, 3131 (3132); *Sternberg-Lieben/Hecker*, in: Schönke/Schröder, StGB, 29. Aufl. (2014), § 315c Rn. 33 m.w.N.

maßgebend ist, in denen der Schaden eintritt, solange es sich nicht um einen Schaden an Leib oder Leben handelt.

Von § 315d Abs. 1 StGB-E abgesehen sind die Strafraumen aus systematischer Sicht sinnvoll gewählt. Der Strafraumen des § 315d Abs. 2 StGB-E (bis zu fünf Jahre) entspricht dem des § 315c Abs. 1 StGB. Der Strafraumen von § 315d Abs. 3 StGB-E (bis zu drei Jahre) geht zwar über den bereits angesprochenen Strafraumen des § 315c Abs. 3 StGB (bis zu zwei Jahre) hinaus, doch enthält § 315d Abs. 3 StGB-E anders als § 315c Abs. 3 StGB keine Fahrlässigkeit-Fahrlässigkeits-Kombination, da ein fahrlässiges Handeln „denklogisch nicht möglich“¹⁸ ist, so dass gegen den höheren Strafraumen keine Bedenken bestehen.

2. Bestimmtheit des Gesetz(entwurfs)

Zentraler Begriff des Gesetzentwurfs ist der des „Kraftfahrzeugrennens“ in § 315d Abs. 1 StGB-E. Sämtliche Neuregelungen knüpfen über Verweise auf § 315d Abs. 1 StGB-E an diesen Begriff an. Gesetzlich näher umschrieben werden soll dieser Begriff nach dem Entwurf aber nicht. Damit lässt der Bundesrat eine zentrale gesetzgeberische Aufgabe ungelöst. Sollte der Entwurf in dieser Fassung Gesetz werden, wird es der Rechtsprechung obliegen, den vagen Begriff des Kraftfahrzeugrennens zu präzisieren.

Dabei übergeht der Bundesrat das Problem der Begriffsbestimmung nicht nur im Gesetzestext, sondern auch in der Entwurfsbegründung weitgehend. Die Ausführungen zur Bedeutung des Rennbegriffs bestehen im Wesentlichen aus der quasi wortlautgleichen Wiedergabe einer Definition des *OLG Hamm*¹⁹ zum Rennbegriff im bisherigen § 29 Abs. 1 StVO.²⁰ Dass diese schon als abschließende Definition für § 29 Abs. 1 StVO nicht tragfähig ist – und vom *OLG Hamm* so auch nicht gemeint sein dürfte – und noch weniger als Definition für den Rennbegriff in § 315d Abs. 1 StGB-E, wird noch zu zeigen sein. Ohnehin bliebe es auch bei den denkbar ausführlichsten und detailliertesten Ausführungen dabei, dass der Gesetzentwurf selbst keinerlei Präzisierung enthält.

a) Bestimmtheit durch Anknüpfung an „bereits eingeführte Gesetzesmerkmale“?

Geradezu zwangsläufig stellt sich bei einem Strafgesetzentwurf, nach welchem sich das gesamte Unrecht des neu zu schaffenden Tatbestands in einem einzigen, gesetzlich nicht näher definierten Begriff konzentriert, die Frage, ob insoweit den Anforderungen des Art. 103 Abs. 2 GG an die Normbestimmtheit Genüge getan ist.

In der Rechtsprechung des *BVerfG* ist durchaus anerkannt, dass die Bestimmtheit einer Norm, die unbestimmte

Rechtsbegriffe verwendet, sich auch daraus ergeben kann, dass sie durch die Rechtsprechung eine hinreichende Präzisierung erfahren hat.²¹ Dieser Grundsatz ist es wohl, auf den der Bundesrat in seiner Begründung anspielt, wenn er – quasi als Rechtfertigung für die knappen inhaltlichen Ausführungen zum Rennbegriff – darauf verweist, dass mit dem Begriff des Kraftfahrzeugrennens auf „bereits eingeführte Gesetzesmerkmale“ zurückgegriffen werde.²² Allerdings scheidet die Annahme, der Gesetzentwurf sei schon deswegen hinreichend bestimmt, weil die bisherige Ordnungswidrigkeit nach §§ 29 Abs. 1, 49 Abs. 2 Nr. 5 StVO ebenfalls nur an ein „Rennen mit Kraftfahrzeugen“ anknüpft, aus drei Gründen:

aa) Erstens wachsen die Anforderungen an die Präzision von Tatbeständen nach der Rechtsprechung des *BVerfG* mit der Intensität der Auswirkungen.²³ Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass „die Beurteilung einer Handlung als ordnungswidrig nicht zugleich einen sozial-ethischen Vorwurf enthält, wie er das Wesen der Kriminalstrafe charakterisiert“.²⁴ Daraus, dass der Begriff des Kraftfahrzeugrennens für die Ordnungswidrigkeit nach §§ 29 Abs. 1, 49 Abs. 2 Nr. 5 StVO (noch) bestimmt genug gewesen sein mag, ließe sich also nicht ableiten, dass dies auch für die Straftatbestände des Gesetzentwurfs gelten soll, zumal für die Erfolgsqualifikation (§ 315d Abs. 4 StGB-E) sogar Verbrechensstrafe angedroht ist.

bb) Zweitens ist es eine Fehlannahme, dass mit dem Gesetzentwurf auf etablierte Tatbestandsmerkmale zurückgegriffen werde. Dem Wortlaut nach trifft dies zwar zu. Doch kann der Rennbegriff in § 29 Abs. 1 StVO aus systematischen und teleologischen Gründen nicht dem Begriff in § 315d Abs. 1 StGB-E entsprechen, sondern geht über diesen hinaus. § 315d Abs. 1 StGB-E ist ein abstraktes Gefährdungsdelikt. Der Entwurfsbegründung zufolge, die das „Gefährdungspotential für höchstwertige Rechtsgüter wie Leib und Leben“²⁵ und die „Risiken für Leib und Leben anderer Verkehrsteilnehmer“²⁶ betont, scheint es vor allem dem Schutz von Individualrechtsgütern anderer Verkehrsteilnehmer zu dienen. Nach der offensichtlichen – und in der Entwurfsbegründung auch mehrfach angesprochenen²⁷ – Parallele zum anderen abstrakten Gefährdungsdelikt im Bereich des Straßenverkehrs, der Trunkenheit im Verkehr nach § 316 StGB, dürfte der Schutzzweck wohl eher im Schutz des Kollektivrechtsguts „Sicherheit des Straßenverkehrs“ zu sehen sein. Denn auch § 316 StGB dient nach Wortlaut und Systematik dem Schutz der Sicherheit des Verkehrs und entfaltet nur reflexhaft individualschützende Wirkung.²⁸ In jedem Fall geht der Schutzzweck der bisherigen Renn-Verbotnorm in § 29 Abs. 1 StVO über die Sicherheit des Straßenverkehrs und einen etwaigen Individualrechtsschutz hinaus. Zwar wird in der Verordnungsbegründung der Bundesregierung im Hinblick auf das Rennverbot in § 5 StVO a.F.

¹⁸ Gesetzentwurf, BR-Drs. 362/16(B), S. 10.

¹⁹ Zitiert wird *OLG Hamm*, Beschl. v. 5.3.2013 – III-1 RBs 24/13.

²⁰ Gesetzentwurf, BR-Drs. 362/16(B), S. 8.

²¹ *BVerfGE* 26, 41 (Rn. 14); vgl. *BVerfGE* 45, 363 (Rn. 37).

²² Gesetzentwurf, BR-Drs. 362/16(B), S. 8.

²³ *BVerfGE* 14, 245 (Rn. 23); *BVerfGE* 26, 41 (Rn. 12).

²⁴ *BVerfG*, NJW 2016, 3648 (3652).

²⁵ Gesetzentwurf, BR-Drs. 362/16(B), S. 1, 4.

²⁶ A.a.O., S. 7.

²⁷ A.a.O., S. 7, 9.

²⁸ Pegel, in: *MüKo-StGB*, 2. Aufl. (2014), § 316 Rn. 1; vgl. auch Heger, in: *Lackner/Kühl, StGB*, 28. Aufl. (2014), § 316 Rn. 1; Zieschang, in: *NK-StGB*, 4. Aufl. (2013), § 316 Rn. 11.

ausschließlich auf den Aspekt der Sicherheit des Straßenverkehrs eingegangen,²⁹ doch schon aus der Überschrift – in § 5 StVO a.F. „Übermäßige Benutzung öffentlicher Straßen“ und in § 29 StVO n.F. „Übermäßige Straßenbenutzung“ – ergibt sich, dass das bisherige Rennverbot in einem völlig anderen Kontext steht. So geht auch das *BVerwG* in einer Entscheidung zur Frage des Verbots motorsportlich organisierter Kraftfahrzeugrennen mit Blick auf diese Überschrift davon aus, dass es der Zweck des § 29 StVO ist, Straßenbenutzungen zu verhindern, „für die die Straßen nicht gebaut sind“.³⁰ Nicht als alleiniger, sondern lediglich als weiterer Zweck, tritt der Schutz der Sicherheit des Straßenverkehrs sowie der Schutz anderer Fahrer und etwaiger Zuschauer hinzu.³¹ Zudem dient die Norm auch der Abwehr von Gefahren für die Umwelt, etwa aufgrund von zusätzlicher Lärm- und Abgasbelastung.³² Dass die Regelungszwecke von § 29 Abs. 1 StVO und § 315d Abs. 1 StGB-E nicht übereinstimmen, hat im Grunde auch der Bundesrat erkannt. In der Entwurfsbegründung ist angeführt, dass das geltende Recht Kraftfahrzeugrennen – lediglich – „als eine verbotene Form der übermäßigen Straßenbenutzung“ behandle.³³ Die sich aufdrängende Schlussfolgerung, dass bei dem so viel weiteren Regelungszweck des § 29 Abs. 1 StVO die einzig wirklich bedeutungsvollen Tatbestandsmerkmale, das „Rennen mit Kraftfahrzeugen“ in § 29 Abs. 1 StVO und das „Kraftfahrzeugrennen“ in § 315d Abs. 1 StGB-E, bei ansonsten im Wesentlichen unverändertem Tatbestand kaum die gleiche Bedeutung haben kann und demnach insoweit gerade nicht auf ein bereits eingeführtes Gesetzesmerkmal zurückgegriffen wird, zieht der Bundesrat aber nicht.

cc) Drittens kommt hinzu, dass auch der Rennbegriff in § 29 Abs. 1 StVO keineswegs hinreichend geklärt ist. Es zeigen sich bei näherer Betrachtung Unschärfen auch in Grundelementen des § 29 Abs. 1 StVO:

(1) Im Ausgangspunkt setzt ein Rennen nach der Definition in der Entwurfsbegründung einen Wettbewerb, d.h. in erster Linie auch eine Form der Wertung bzw. Siegermittlung, voraus³⁴:

„Ein Rennen ist demnach ein Wettbewerb oder Wettbewerbsteil zur Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten mit Kraftfahrzeugen, bei denen zwischen mindestens zwei Teilnehmern ein Sieger durch Erzielung einer möglichst hohen Geschwindigkeit ermittelt wird, wobei es einer vorherigen Absprache aller Beteiligten nicht bedarf.“³⁵

Diese Formulierung stammt aus der Rechtsprechung des *OLG Hamm*.³⁶ In zwei veröffentlichten Entscheidungen

aus 2013 hatte sich das Gericht mit Rennen zu befassen. Eine der Entscheidungen wird im Gesetzentwurf auch als Beleg für die Definition angeführt.

Ausgerechnet die zitierte Entscheidung des *OLG Hamm* erweist sich aber im Hinblick auf die Anforderungen an den Wettbewerbsaspekt als unklar. Das *OLG* schließt sich in dieser Entscheidung den Ausführungen der Generalstaatsanwaltschaft ausdrücklich an, dass es für die Annahme eines Rennens nicht der Feststellung bedürfe, dass es den Beteiligten um eine Siegermittlung gegangen sei, da auch „Geschicklichkeits-, Zuverlässigkeits-, Leistungsprüfungs- und Orientierungsfahrten“ dem Rennbegriff unterfielen. So vollkommen, wie er formuliert wurde, scheint dieser Anschluss aber nicht gemeint zu sein, denn das *OLG* merkt zum Schluss der Entscheidung an, dass sich die Umstände, aus denen sich auf eine Siegermittlung schließen lasse, noch hinreichend aus dem amtsgerichtlichen Urteil ergäben, da ersichtlich ausgeschlossen sei, dass die Beteiligten nur „aus Vergnügen“ handelten.³⁷ Womöglich ist es diese missverständliche Entscheidung des *OLG Hamm*, die das *OLG Oldenburg* dazu bewogen hat, in einer aktuellen Entscheidung, zu der bislang lediglich eine Pressemitteilung veröffentlicht wurde, Feststellungen zum Wettbewerb tatsächlich nicht für erforderlich zu halten. In dieser Entscheidung hält das Gericht die amtsgerichtliche Verurteilung trotz des Einwands des Fahrers aufrecht, es fehle am wettbewerblichen Charakter der Fahrt, da ein illegales Rennen auch vorläge, wenn es den Fahrern nicht um die Ermittlung eines Siegers, sondern nur um möglichst schnelles Fahren ginge.³⁸

(2) Sieht man hiervon ab und geht nach dem herkömmlichen Verständnis davon aus, dass ein Rennen grundsätzlich einen Wettbewerb voraussetzt, stellt sich die Frage, nach welchem Kriterium der Sieger zu ermitteln ist. Nach der Definition des Bundesrats geht es ausschließlich um die Erzielung einer hohen Geschwindigkeit. Bei § 29 Abs. 1 StVO ist aber – insoweit treffen die obigen Ausführungen der Generalstaatsanwaltschaft beim *OLG Hamm* zu – anerkannt, dass auch Geschicklichkeits-, Zuverlässigkeits-, oder Leistungsprüfungsfahrten dem Rennbegriff unterfallen, solange der Geschwindigkeitsaspekt zumindest mitbestimmend ist.³⁹ Der *BGH* etwa sah die Voraussetzungen des § 29 Abs. 1 StVO auch bei einer „Gleichmäßigkeitsprüfung“, bei der die Geschwindigkeit nur von nachgeordneter Bedeutung war, als gegeben an. Hintergrund dieser Entscheidung war zwar nicht unmittelbar § 29 Abs. 1 StVO, sondern die Frage nach bestehendem Versicherungsschutz. Doch wird der Begriff der „Fahrveranstaltung, bei der es auf Erzielung einer Höchst-

²⁹ BR-Drs. 391/55, S. 21.

³⁰ *BVerwGE* 104, 154 (Rn. 32); vgl. auch *Janker/Hühnermann*, in: *Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Janker*, Straßenverkehrsrecht, 24. Aufl. (2016), § 29 StVO Rn. 1: „§ 29 regelt die über den Gemeingebrauch hinausgehende Sondernutzung“.

³¹ Vgl. *BVerwGE* 104, 154 (Rn. 31 ff.); *OVG Lüneburg*, Urte. v. 12.8.1996 – 12 L 7814/95 Rn. 41.

³² *OVG Lüneburg*, *OVG Lüneburg*, Urte. v. 12.8.1996 – 12 L 7814/95 Rn. 42.

³³ Gesetzentwurf, BR-Drs. 362/16(B), S. 1, 4.

³⁴ *OLG Hamm*, Beschl. v. 13.6.2013 – III-1 RBs 72/13 Rn. 8; *OVG Lüneburg*, Urte. v. 12.8.1996 – 12 L 7814/95 Rn. 32.

³⁵ Gesetzentwurf, BR-Drs. 362/16(B), S. 8.

³⁶ Zitiert wird *OLG Hamm*, Beschl. v. 5.3.2013 – III-1 RBs 24/13; die Passage findet sich dort quasi wortlautgleich in Rn. 9.

³⁷ *OLG Hamm*, NZV 2013, 403 (404).

³⁸ *OLG Oldenburg*, Pressemitteilung v. 4.11.2016 – 2 Ss (OWi) 292/16.

³⁹ Ausdrücklich: *Janker/Hühnermann*, in: *Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Janker*, Straßenverkehrsrecht, § 29 StVO Rn. 2; wohl auch *König*, in: *Hentschel/König/Dauer*, Straßenverkehrsrecht, 42. Aufl. (2015), § 29 StVO Rn. 2.

geschwindigkeit ankommt“ aus den Allgemeinen Bedingungen für die KfZ-Versicherung (AKB) üblicherweise als gleichbedeutend mit dem Rennbegriff in § 29 Abs. 1 StVO verstanden.⁴⁰ Bei der Gleichmäßigkeitsprüfung ging es primär darum, dieselbe Strecke zweimal in identischer Zeit zu fahren. Die höchste Durchschnittsgeschwindigkeit war nur als sekundäres Kriterium im Falle eines Gleichstandes heranzuziehen.⁴¹ Hierin liegt der erste Unterschied zu § 315d Abs. 1 StGB-E, jedenfalls dann, wenn man obige Definition des Bundesrates zugrunde legt und damit einen primär auf Geschwindigkeit ausgerichteten Wettbewerb verlangt. Dass man aber auch im Hinblick auf § 315d Abs. 1 StGB-E den Begriff des Rennens wie in § 29 Abs. 1 StVO deutlich weiter verstehen könnte, zeigt sich darin, dass nach Ziffer 2 der Ausschussempfehlungen des Rechts- und Innenausschusses des Bundesrats in die Entwurfsbegründung folgende Textpassage eingefügt werden sollte:

„Als Kraftfahrzeugrennen werden dabei nicht nur Geschwindigkeitsrennen erfasst, sondern auch Geschicklichkeits-, Zuverlässigkeits-, Leistungsprüfungs- und Orientierungsfahrten. Hervorzuheben ist, dass das erhöhte Gefahrenpotential bei der Vornahme eines illegalen Straßenrennens nicht nur durch die erzielte Höchstgeschwindigkeit geprägt ist, sondern - insbesondere im innerstädtischen Bereich - auch durch eine möglichst rücksichtslose, riskante und risikoreiche Fahrweise (zum Beispiel sogenannte "Burnout", "Wheelies", "Stoppies" oder "Donuts") dieser weiteren Arten von Kraftfahrzeugrennen.“⁴²

Die Länder Berlin und Sachsen sprachen sich für die Annahme dieser Ziffer aus.⁴³ Letztlich votierte das Plenum aber für die alternative Ziffer 1 der Ausschussempfehlungen, die die oben bereits genannte Definition enthielt.⁴⁴

(3) Die in der Begründung des Gesetzentwurfs angeführte Definition setzt – auch insoweit dem *OLG Hamm*⁴⁵ folgend – mindestens zwei Teilnehmer am Rennen voraus. Nach Rn. 1 der Verwaltungsvorschrift zu § 29 StVO werden neben Wettbewerben – die naturgemäß mindestens zwei Teilnehmer voraussetzen – aber auch „Veranstaltungen zur Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten oder höchsten Durchschnittsgeschwindigkeiten mit Kraftfahrzeugen (z.B. Rekordversuch)“ umfasst. Eine Verwaltungsvorschrift ist zwar für Gerichte nicht bindend, faktisch aber bedient sich die Rechtsprechung ihrer gerne⁴⁶ und auch *König* begreift „Rekordversuche einzelner Kfz“ im Anschluss an die Verwaltungsvorschrift als Kraftfahrzeugrennen⁴⁷.

(4) Ein weiterer zentraler Aspekt betrifft die Frage, inwieweit durch das als Rennen einzustufende Ereignis allgemeine Verkehrsregeln verletzt werden müssen. Der vierte

Zivilsenat des BGH hat eine Etappe der Rallye Monte Carlo (die sog. „gemeinsame Strecke“), bei der für die Zulassung zu einer späteren Zusatzprüfung (unstreitig ein Rennen) eine „sehr schwierige Bergstrecke“ auf öffentlichen Straßen bei normalem Straßenverkehr unter Einhaltung einer vorgegebenen „recht hohen“ Durchschnittsgeschwindigkeit zurückzulegen war, nicht als Rennen eingestuft.⁴⁸ Auch in dieser Entscheidung ging es nicht unmittelbar um § 29 Abs. 1 StVO, sondern um den Versicherungsschutz.

Die Besonderheit bestand darin, dass in der konkreten Etappe die Verkehrsvorschriften einzuhalten waren, insbesondere durfte die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten werden. Der erstmalige Verstoß wurde mit einer Zeitstrafe, ein wiederholter Verstoß mit dem Ausschluss vom Wettbewerb geahndet. Maßgebendes Argument war die schwierige Abgrenzung von „Zuverlässigkeitsfahrten“ von „Prüfungsfahrten“. Zwar sei die Gefährdung auch bei ersteren – jedenfalls unter solchen Bedingungen – erheblich größer als bei normalen Fahrten, doch gelte es eine praktikable und einheitliche Rechtsanwendung zu sichern, so dass nicht in jedem Einzelfall – insbesondere auch jeweils für unterschiedliche Abschnitte einer längeren Veranstaltung – geprüft werden könne, ob – etwa aufgrund der Höhe der angesetzten Durchschnittsgeschwindigkeit – die Erreichung einer sehr hohen Geschwindigkeit die dominierende Rolle für die Fahrweise spiele.⁴⁹ Die Ausrichtung auf Erzielung einer hohen Durchschnittsgeschwindigkeit reiche daher nicht, wenn die Veranstaltung mit polizeilicher Genehmigung und Überwachung unter Beachtung der Sicherheitserfordernisse erfolge.⁵⁰

Demgegenüber hat das *OLG Karlsruhe* die „Europa-Canonball-Rallye“ (auf einer Strecke von Norddänemark nach Spanien) als Rennen i.S. des § 29 Abs. 1 StVO eingestuft. Obgleich dabei kein gleichzeitiger Start gewährleistet ist, wird als Sieger angesehen, wer die Strecke in kürzester Zeit zurücklegt. Der Hinweis des Veranstalters, dass die Teilnehmer sich an die Verkehrsvorschriften zu halten haben, ändere daran nichts.⁵¹ Die Bemerkung, dass es auf die Einhaltung der geltenden Verkehrsregeln nicht ankomme, findet sich auch in Rn. 1 der Verwaltungsvorschrift zu § 29 StVO.

dd) Wegen der grundsätzlich anderen Bestimmtheitsanforderungen an Strafnormen, der Abweichung im Schutzzweck und der Unschärfen des Rennbegriffs in § 29 Abs. 1 StVO ergibt sich die hinreichende Bestimmtheit der neuen Tatbestände also nicht durch das Anknüpfen an ein etabliertes Tatbestandsmerkmal. Noch keine Aussage ist damit getroffen über die Frage der Bestimmtheit nach

⁴⁰ *OLG Hamm*, NZV 1989, 312; *OLG Köln*, NZV 2007, 75 (76) m.w.N.; vgl. auch BGHZ 154, 316 (Rn. 11); *OLG Hamm*, r+s 1990, 43.

⁴¹ BGHZ 154, 316 (Rn. 1).

⁴² Ausschussempfehlungen, BR-Drs. 362/1/16, S. 12.

⁴³ BR-Plenarprotokoll 948. Sitzung, Anlage 13 (S. 387).

⁴⁴ A.a.O., S. 352.

⁴⁵ *OLG Hamm*, Beschl. v. 13.6.2013 – III-1 RBs 72/13 Rn. 8.

⁴⁶ Der Rekordversuch findet sich als Teil der Renndefinition – allerdings jeweils ohne, dass es in dem konkreten Fall darauf ankäme – etwa bei *OLG Jena*, Beschl. v. 6.9.2004 – 1 Ss 139/04 Rn. 9; *OLG Hamm*, MDR 1997, 735; *OLG Braunschweig*, NZV 1995, 38.

⁴⁷ *König*, in: Hentschel/König/Dauer, § 29 StVO Rn. 2.

⁴⁸ *BGH*, Ur. v. 26.11.1975 – IV ZR 122/74 Rn. 5 f.

⁴⁹ A.a.O., Rn. 6.

⁵⁰ A.a.O., Rn. 7.

⁵¹ *OLG Karlsruhe*, VRS 66 (1984), 56 f.

allgemeinen Maßstäben, wenn auch die gerade aufgezeigten Unschärfen des Rennbegriffs in § 29 Abs. 1 StVO die bereits geäußerten Bedenken verstärken.

b) Bestimmtheit nach allgemeinen Maßstäben

In der Literatur ist die Formulierung verbreitet, dass Strafnormen so präzise wie möglich sein müssen, um dem Bestimmtheitsgebot des Art. 103 Abs. 2 GG zu genügen.⁵² Legt man diese Forderung zugrunde, so scheint der Gesetzentwurf schon deswegen zu unbestimmt zu sein, weil der Bundesrat in der Entwurfsbegründung eine Definition anführt, es im Entwurf selbst aber bei dem bloßen Begriff des Kraftfahrzeugrennens belässt. Denn es wäre ohne Weiteres – ohne übermäßige sprachliche Verrenkungen – möglich, den Begriff des „Kraftfahrzeugrennens“ auch im Gesetz mit den Worten der Definition zu umschreiben. Allerdings kann der Maßstab der „größtmöglichen Präzision“ nicht in einem lediglich sprachtechnischen Sinne verstanden werden. Denn alles kann stets in eine noch präzisere sprachliche Form gegossen werden, so dass jede Strafnorm unbestimmt wäre. Für die Frage, ob es „möglich“ ist, eine Strafnorm präziser zu fassen, also eine unbestimmte Strafnorm vorliegt, müssen demnach zwangsläufig auch andere Aspekte zu berücksichtigen sein. Welche dies sein sollen, bleibt allerdings unklar. *Eser* und *Hecker* verlangen insoweit, dass die Norm durch die präzisere Fassung gleichermaßen funktionsfähig bleiben muss.⁵³ Damit wird die Wertungsfrage der Bestimmtheit lediglich durch die Frage danach ersetzt, ob eine präzisere Formulierung „möglich“ bzw. gleichermaßen funktionsfähig ist, ohne dass damit eine konkrete Klärung verbunden wäre. Das Erfordernis der „größtmöglichen“ Präzision liefert daher insgesamt kein brauchbares Kriterium für die Abgrenzung von hinreichend bestimmten und zu unbestimmten Strafnormen.⁵⁴ Zuzugeben ist diesem Maßstab aber, dass er einen zentralen Aspekt des Bestimmtheitsgebots besonders hervorhebt: Der Gesetzgeber darf die ihm obliegende abstrakte Wertentscheidung nicht auf den Richter abschieben.⁵⁵

Auf diesen Aspekt verweist auch das *BVerfG*. So enthält Art. 103 Abs. 2 GG nach der Rechtsprechung des *BVerfG* ein „striktes Bestimmtheitsgebot“, welches den Gesetzgeber verpflichtet, selbst abstrakt-generell über die Strafbarkeit zu entscheiden.⁵⁶ Den Gesetzgeber trifft demnach die Verpflichtung, „wesentliche Fragen, der Strafwürdigkeit oder Straffreiheit im demokratisch-parlamentarischen Willensbildungsprozess zu klären und die Voraussetzungen der Strafbarkeit so konkret zu umschreiben, dass Tragweite und Anwendungsbereich der Straftatbestände zu erkennen sind und sich durch Auslegung ermitteln lassen.“⁵⁷ Aufgrund der „Vielgestaltigkeit des Lebens“ sei

der Gesetzgeber aber nicht zur ausschließlichen Verwendung von deskriptiven Tatbestandsmerkmalen gezwungen, sondern dürfe auch auf wertungsausfüllungsbedürftige Merkmale zurückgreifen.⁵⁸

Somit legt das *BVerfG* durch das maßgeblich herangezogene Kriterium der bloßen Auslegbarkeit letztlich einen recht großzügigen Maßstab an.

Insbesondere wenn man es mit *Roxin* genügen lässt, dass „der Wortlaut einer beliebigen Interpretation immerhin noch Grenzen setzt“ und eine Strafvorschrift erst dann für zu unbestimmt hält „wenn es nicht möglich ist, sie auf einen bestimmmbaren Kern zu reduzieren“⁵⁹, wird die Frage, ob der Gesetzgeber seiner Verpflichtung nachgekommen ist, die abstrakt-generelle Entscheidung über die Strafbarkeit zu treffen, indem er deren Voraussetzungen konkret umschreibt, quasi gleichgesetzt mit der Frage, ob ein Gericht mit der gegebenen Norm überhaupt noch in irgendeiner Form *lege artis* arbeiten kann. Ob dieser großzügige Maßstab der Bedeutung des Bestimmtheitsgebots gerecht wird, ist zweifelhaft.

Während der Wortlaut – d.h. der Begriff des Kraftfahrzeugrennens – angesichts der Unschärfen des Rennbegriffs nicht zur Bestimmtheit des Gesetzentwurfs beiträgt, könnte man darauf verweisen, dass im Gesetzentwurf doch eine präzisere Definition eines Rennens angeführt ist. Allerdings ist der Maßstab für die Auslegung nach ständiger Rechtsprechung des *BVerfG* grundsätzlich ein objektiver. Entscheidend sei der „objektivierte Wille des Gesetzgebers, wie er sich aus dem Wortlaut der Vorschrift und dem Sinnzusammenhang ergibt, in den die Norm hineingestellt ist.“⁶⁰ Demnach wäre es jedenfalls fraglich, ob alleine die knappen Ausführungen im Gesetzentwurf zum Rennbegriff, mit denen der Bundesrat zumindest einige unklare Punkte klärt – wenn auch möglicherweise ohne sich dieser Unklarheiten überhaupt bewusst zu sein –, zur Bestimmtheit des Entwurfs führen. Sie geben dem Gericht immerhin einige Anknüpfungspunkte für die Auslegung an die Hand. Doch sieht Art. 103 Abs. 2 GG vor, dass das Strafgesetz bestimmt ist und nicht nur die Gesetzesbegründung. Unabhängig von der Frage, inwieweit gesetzgeberische Vorstellungen bei der Auslegung zu berücksichtigen sind,⁶¹ hat eine Gesetzesbegründung jedenfalls nicht die Bindungswirkung für Gerichte, wie sie einem Gesetz nach Art. 20 Abs. 3 GG zukommt.

IV. Lösungsvorschlag

Auch wenn man den Gesetzentwurf mit Blick auf die Definition des Rennbegriffs in der Entwurfsbegründung für hinreichend bestimmt hielte, bliebe noch ein weiteres

⁵² *Eser/Hecker*, in: Schönke/Schröder, § 1 Rn. 20; *Hassemer/Kargl*, in: NK-StGB, § 1 Rn. 41; *Schmitz*, in: MüKo-StGB, § 1 Rn. 41; s. insb. auch *Gropp*, Strafrecht AT, 4. Aufl. (2015), § 3 Rn. 61: „Verstößt der Gesetzgeber gegen jene Verpflichtung, formuliert er also außerhalb der Bandbreite optimaler Bestimmtheit, so ist die betreffende Strafbestimmung“ wegen Unbestimmtheit verfassungswidrig.“

⁵³ *Eser/Hecker*, in: Schönke/Schröder, § 1 Rn. 20.

⁵⁴ Kritisch gegenüber dem Maßstab größtmöglicher Bestimmtheit auch *Roxin*, AT I, 4. Aufl. (2006), § 5 Rn. 71.

⁵⁵ *Eser/Hecker*, in: Schönke/Schröder, § 1 Rn. 20.

⁵⁶ *BVerfGE* 126, 170, Rn. 68 f.

⁵⁷ A.a.O., Rn. 71.

⁵⁸ A.a.O., Rn. 72 f.

⁵⁹ *Roxin*, AT I, § 5 Rn. 75, 77.

⁶⁰ *BVerfG*, NJW 2004, 1305, 1306 m.w.N.; vgl. auch *Lackner/Kühl*, StGB, § 1 Rn. 6 m.w.N.

⁶¹ Vgl. hierzu *Lackner/Kühl*, StGB, § 1 Rn. 6 m.w.N.

Problem. § 315d Abs. 1 StGB-E, die zentrale Strafvorschrift des Entwurfs, soll dem Schutz der Sicherheit des Straßenverkehrs dienen, indem bestimmtes Verhalten, das für die Rechtsgüter der am Straßenverkehr Beteiligten abstrakt gefährlich ist, unter Strafe gestellt wird.⁶² Doch das Verhalten, die Teilnahme an einem bzw. die Veranstaltung von Kraftfahrzeugrennen – so wie sie in der Entwurfsbegründung definiert sind – stellen nicht stets eine (auf das Niveau der Strafwürdigkeit) erhöhte abstrakte Gefahr dar. Dabei geht es nicht darum, dass in einzelnen Fällen eine konkrete Gefahr extrem unwahrscheinlich ist. Dass auch solche Fälle erfasst werden liegt in der Natur eines abstrakten Gefährdungsdelikts.⁶³ Doch auch unter Zugrundelegung der Definition des Bundesrats sind Fälle denkbar, in denen das Verhalten von vornherein keine Gefährlichkeit aufweist, die über das allgemeine Betriebsrisiko eines Kraftfahrzeugs hinausgeht.

Zu denken wäre etwa an einen Wettbewerb zwischen Freunden oder Familienangehörigen, die getrennt voneinander, d.h. in getrennten Fahrzeugen und auch nicht zur selben Zeit, in einen gemeinsamen Urlaub fahren, und darum wetten, wer durch die Wahl des besseren Abfahrtszeitpunktes und dadurch der besseren Verkehrsbedingungen (weniger Staus) die Strecke zum Urlaubsort am schnellsten zurücklegt. Oder an den Autofahrer, der an der roten Ampel merkt, dass er für das Abbiegen an der nächsten Kreuzung in der falschen Spur steht, weswegen er, sobald die Ampel grün zeigt, besonders schnell beschleunigt, um vor den anderen Fahrzeugen in die richtige Spur zu ziehen, was ein hierdurch provoziertes anderer Autofahrer nicht zulassen möchte und seinerseits zügig anfährt, woraufhin der erste Fahrer, nachdem er zunächst weiter beschleunigt, innerhalb weniger Sekunden „aufgibt“, da er im Falle weiterer Beschleunigung die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschreite. Oder an das Geschehen auf einem – für den allgemeinen Verkehr geöffneten – Parkplatz, wenn zwei Fahrer sich bemühen, als jeweils erste einen freien Parkplatz zu erreichen, ohne dass dabei gefährliche Geschwindigkeiten erreicht würden. Solcherlei Vorgänge, bei denen zwar ein zumindest konkludenter Geschwindigkeitswettbewerb im weiteren Sinne zwischen mindestens zwei Teilnehmern und damit ein Rennen nach der Bundesratsdefinition vorliegt, bei dem aber der Wettbewerb von den Beteiligten nicht ernsthaft betrieben wird oder in einem allenfalls wenige Sekunden langen Zeitraum wieder beendet ist, kommen im alltäglichen Verkehr unzählige Male vor. Strafwürdiges Unrecht kann darin nicht liegen, wenn die effektive Selbstbeschränkung der Teilnehmer im Hinblick auf Geschwindigkeit und Fahrweise oder die sehr kurze Dauer des Geschehens dazu führen, dass keine über die allgemeine Betriebsgefahr hinausgehende Gefahr geschaffen wird.

Derartiges Geschehen tatbestandlich durch eine Präzisierung des Rennbegriffs auszuschließen, dürfte allerdings nicht ohne eine zu weitgehende Einengung des Begriffs

möglich sein. So ist etwa die Verletzung allgemeiner Verkehrsregeln, insbesondere die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, für ein Rennen i.S. des § 29 Abs. 1 StVO grundsätzlich nicht erforderlich.⁶⁴ Dies muss erst recht für ein Rennen i.S. des § 315d Abs. 1 StGB-E gelten. Auch ergäben sich andernfalls Probleme bei Rennen auf Autobahnabschnitten ohne Geschwindigkeitsbegrenzung. Andere denkbare Einschränkungen weisen ebenfalls das Problem auf, dass hierdurch auch Sachverhalte, die nach dem Willen des Bundesrates umfasst sein sollen, ausgeschlossen würden. Eine gesetzestechische Lösung könnte darin liegen, neben einem – auch im Gesetzestext präziser zu umschreibenden – Rennen das Erfordernis der abstrakten Gefährdung als Tatbestandsmerkmal einzufügen.

Hierfür bietet es sich an, auf den Begriff der „Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs“ aus § 315b Abs. 1 StGB zurückzugreifen. Nach der Rechtsprechung des *BGH* ist eine solche Beeinträchtigung gegeben, wenn eine „Steigerung der normalen Betriebsgefahr“ vorliegt.⁶⁵ Ersetzt man zudem den Begriff des Kraftfahrzeugrennens mit der vom Bundesrat nur in der Begründung angeführten Definition, könnte § 315d StGB-E dann wie folgt gefasst werden:

§ 315d

Verbotene Kraftfahrzeugrennen

(1) *Wer*

1. *die Sicherheit des Straßenverkehrs beeinträchtigt, indem er als Kraftfahrzeugführer im Straßenverkehr an einem nicht genehmigten Wettbewerb mit Kraftfahrzeugen teilnimmt, bei dem zwischen mindestens zwei Teilnehmern ein Sieger durch Erzielung einer möglichst hohen Höchst- oder Durchschnittsgeschwindigkeit ermittelt wird oder*
2. *einen nicht genehmigten Wettbewerb nach Nr. 1 veranstaltet, wird [...] bestraft.*⁶⁶

(2) *Wer unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 Nummer 1 handelt [...]*

Mit der simplen Überführung der Definition aus der Entwurfsbegründung in die Strafnorm selbst werden zumindest die ohne Weiteres behebbaren Mängel in der Bestimmtheit behoben. Mit der Einfügung des Tatbestandsmerkmals der Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs wird zwar andererseits ein wertungsbedürftiges Merkmal ergänzt, doch lässt sich dies nicht vermeiden, um die aufgezeigte notwendige Einschränkung im Tatbestand zu verankern.

⁶² S.o. III. 2. a) bb).

⁶³ Vgl. nur *Zieschang*, in: NK-StGB, § 316 Rn. 4.

⁶⁴ S.o. III. 2. a) cc) (4).

⁶⁵ BGHSt 13, 66 (69).

⁶⁶ Die Umkehrung von Nr. 1 und Nr. 2 von § 315d Abs. 1 StGB-E beruht rein auf sprachlichen Gründen. Nimmt man die Wettbewerbsvereinbarung unter den Teilnehmern in den Tatbestand auf, wird die Formulierung unnötig kompliziert, wenn man nicht mit den Teilnehmern, sondern dem Veranstalter beginnt.

V. Resümee

Wenn der Gesetzgeber sich entscheidet, Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr unter Strafe zu stellen, muss er den neuen Straftatbestand systematisch sinnvoll einbetten, mit einem stimmigen Strafraum ausstatten und hinreichend bestimmt formulieren. Letzteres ist mit dem schlichten Verbot von „Kraftfahrzeugrennen“ nicht geleistet. Obgleich der Bundesrat eine präzisere Vorstellung von dem aus seiner Sicht strafwürdigen Verhalten hat, übersetzt er diese Präzision nicht in den entworfenen Straftatbestand. Dazu müsste nur die Definition aus der Entwurfsbegründung in die vorgeschlagene Strafnorm

selbst aufgenommen werden.

Strafwürdig kann das Verhalten auch im Sinne eines abstrakten Gefährdungsdelikts zudem nur sein, wenn es die Sicherheit des Straßenverkehrs beeinträchtigt. Zwar wird die Formulierung länger und wirkt weniger einfach, wenn die Einschränkung in den Tatbestand aufgenommen wird. Aber die tatbestandliche Einschränkung ist notwendig, um die strafrechtlichen Grenzen hinreichend klar zu ziehen. Ansonsten könnten nicht strafwürdige Fallgestaltungen miterfasst werden. Die zentrale gesetzgeberische Aufgabe, Tragweite und Anwendungsbereich des Straftatbestandes erkennbar zu gestalten, wäre nicht erfüllt.