

Die Strafgesetzgebung zu „Einzelrasern“ in § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB

von Felix Dahlke und

Prof. Dr. Klaus Hoffmann-Holland*

Abstract

Der Gesetzentwurf des Bundesrates zur „Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr“ wurde im Rechtsausschuss um einen Tatbestand für „Einzelraser“ ergänzt. Die durch den Bundestag nun verabschiedete Fassung des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB enthält als neues subjektives Merkmal die Formulierung „um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen“. Die „höchstmögliche Geschwindigkeit“ ist allerdings keine feststehende Größe, sondern hängt vom konkreten Kraftfahrzeug und der konkreten (Verkehrs-, Straßen-, Wetter-, ...) Situation ab. Damit sind Definitions- und Beweisprobleme ebenso vorgezeichnet wie mit der Formulierung „um ... zu“, mit der nur unzureichend das gesetzgeberische Ziel, das objektive und subjektive Nachstellen von Kraftfahrzeugrennen als einzelner Fahrer unter Strafe zu stellen, erreicht wird.

I. Ausgangslage

Der Gesetzentwurf des Bundesrats zur „Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr“¹ wurde am 29. 6. 2017 nunmehr auch durch den Bundestag verabschiedet.² Bald werden somit illegale Kraftfahrzeugrennen auch ohne konkrete Gefährdung strafbar sein. Allerdings hat der Rechtsausschuss des Bundestages – quasi auf der Zielgeraden – den Gesetzentwurf des Bundesrates auf Antrag der Koalitionsfraktionen³ hin neben einigen redaktionellen Folgeänderungen auch um zwei bemerkenswerte Regelungen ergänzt.⁴ Dabei handelt es sich zum einen um die Ergänzung der Versuchsstrafbarkeit für den Tatbestand des Ausrichtens oder Durchführens eines illegalen Rennens (§ 315d Abs. 3 StGB-E) und zum anderen um die Ergänzung eines Tatbestands für „Einzelraser“ (§ 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB-E).⁵

Bei der Strafbarkeit des Versuchs, ein abstrakt gefährliches Rennen zu organisieren, handelt es sich um eine Ausdehnung der Strafbarkeit weit ins Vorfeld jeglicher Rechtsgutsgefährdung. So bedenklich der Inhalt dieser

Regelung durch die extreme Vorverlagerung der Strafbarkeit auch ist: Die Bestimmung eben dieses Inhalts weist keine besonderen Schwierigkeiten auf.

In besonderem Maße interpretationsbedürftig ist hingegen die andere Ergänzung, der neue Tatbestand des „Einzelrasens“. Mit diesem neuen Tatbestand sollen „diejenigen Fälle, in denen nur ein einziges Fahrzeug objektiv und subjektiv ein Kraftfahrzeugrennen nachstellt“, unter Strafe gestellt werden.⁶ Dabei hat sich der Gesetzgeber bewusst ausschließlich für eine abstrakte Umschreibung und damit gegen eine Regelung wie in der Schweiz, bei der ergänzend und konkretisierend an die an die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um ein bestimmtes Maß angeknüpft wird,⁷ entschieden.⁸ Abgelehnt wurde auch ein Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, der durch Erweiterung des § 315c Abs. 1 Nr. 2 lit. d StGB die Einführung einer generellen Strafbarkeit grob verkehrswidrigen und rücksichtslosen zu schnellen Fahrens bei konkreter Gefährdung vorsah.⁹

II. Analyse

Formuliert ist der Einzelraser-Tatbestand wie folgt:

§ 315d Verbotene Kraftfahrzeugrennen

(1) Wer im Straßenverkehr

1. [...]

2. [...]

3. sich als Kraftfahrzeugführer mit nicht angepasster Geschwindigkeit und grob verkehrswidrig und rücksichtslos fortbewegt, um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen,

wird mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

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

¹ Zur Kritik an der Neureglung im Hinblick auf Kraftfahrzeugrennen: Dahlke/Hoffmann-Holland, KriPoZ 2017, 35.

² Plenarprotokoll 18/243, 24909 C.

³ Ausschussdrucksache 18(6)360.

⁴ Diese Ergänzungen seines Gesetzentwurfs hat der Bundesrat am 22.9.2017 durch seinen Beschluss, nicht den Vermittlungsausschuss anzurufen, gebilligt, s. BR-Drs. 607/17 (B).

⁵ Beschlussempfehlung des Rechtsausschusses, BT-Drs. 18/12936.

⁶ Bericht des Rechtsausschusses, BT-Drs. 18/12964, S. 5.

⁷ Vgl. Art. 90 Abs. 3, 4 Strassenverkehrsgesetz der Schweiz. Abs. 4 lautet: „Absatz 3 ist in jedem Fall erfüllt, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten wird um: [...]“.

⁸ Vgl. die Redebeiträge von Lühmann und Fechner bei der Aussprache in der zweiten Lesung, Plenarprotokoll 18/243, 24902 ff.

⁹ Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, BT-Drs. 18/12558.

Eine konkrete Gefahr wird – wie in den anderen Fällen des § 315d Abs. 1 StGB-E – nicht vorausgesetzt. Es handelt sich um ein abstraktes Gefährdungsdelikt.¹⁰ Neben dem recht einfachen Merkmal eines „Kraftfahrzeugführers“, der sich „fortbewegt“, besteht dieser neue Straftatbestand aus drei Elementen, die bei näherer Betrachtung schwieriger zu bestimmen sind.

1. „mit nicht angepasster Geschwindigkeit“

Das Fahren mit „nicht angepasster Geschwindigkeit“ ist die in Rechtsprechung und Literatur gebräuchliche und auch im Bußgeldkatalog (Nrn. 8.1, 8.2 Anlage BKatV) genutzte zusammenfassende Wendung, die den Verstoß gegen das Gebot des § 3 Abs. 1 StVO, nur so schnell zu fahren, dass das Fahrzeug unter den konkreten Bedingungen ständig beherrscht wird, sowie die in dem Verstoß liegende Verkehrsordnungswidrigkeit (§ 49 Abs. 1 Nr. 3 StVO) bezeichnet.¹¹ Für die Feststellung, dass der Fahrer mit nicht angepasster Geschwindigkeit gefahren ist, muss sich der Tatrichter nach der obergerichtlichen Rechtsprechung eine klare – regelmäßig ausdrücklich bezifferte – Vorstellung über die unter den konkreten Umständen, d.h. insbesondere nach den örtlichen Verhältnissen und den Fähigkeiten des Fahrers, höchstens zulässige Geschwindigkeit bilden, wenn nicht aufgrund anderer Umstände – z.B. einem klar geschwindigkeitsbedingten Unfall – feststeht, dass die gefahrene Geschwindigkeit eindeutig zu hoch war.¹² Es handelt sich mithin um einen etablierten Begriff, mit dem die Praxis trotz der Offenheit des Wortlauts umgehen kann, indem die Offenheit durch vergleichsweise strenge Anforderungen an die nachvollziehbare Darlegung der richterlichen Einzelfallbewertung kompensiert wird.

Im neuen Tatbestand hat der Gesetzgeber den Begriff der nicht angepassten Geschwindigkeit gewählt, um nicht nur Fälle der Überschreitung von Geschwindigkeitsbegrenzungen zu erfassen, sondern auch das Fahren mit einer Geschwindigkeit, die der konkreten Verkehrssituation, insbesondere den Straßen-, Sicht- und Wetterverhältnissen, nicht gerecht wird.¹³ Als weitere Konsequenz ist die Verwirklichung des neuen Tatbestandes auch dort möglich, wo keine Geschwindigkeitsbegrenzung gilt.

2. „grob verkehrswidrig und rücksichtslos“

Mit dem Erfordernis des „grob verkehrswidrigen und rücksichtslosen“ Verhaltens greift der Gesetzgeber bewusst auf die bereits aus § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB bekannten Strafbarkeitsmerkmale zurück.¹⁴ Rücksichtslos handelt, wer sich aus eigensüchtigen Gründen über seine

Pflichten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern hinwegsetzt oder aus Gleichgültigkeit von vornherein Bedenken gegen sein Verhalten nicht aufkommen lässt.¹⁵ Die grobe Verkehrswidrigkeit ist bei einem besonders schweren Verstoß gegen Verkehrsregeln gegeben.¹⁶ Ein solcher ist insbesondere bei der doppelten Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit anzunehmen.¹⁷

3. „um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen“

Hierbei handelt es sich dem insoweit eindeutigen Wortlaut nach um ein rein subjektives Merkmal. „Eine höchstmögliche Geschwindigkeit“ muss objektiv nicht erreicht werden, es muss lediglich das Ziel des Täters sein, diese zu erreichen.¹⁸ Es handelt sich beim „Einzelrasen“ also um ein Delikt mit überschießender Innentendenz. Es ist das einzig wirklich neue Tatbestandsmerkmal.¹⁹ Zugleich ist es auch das praktisch entscheidende Merkmal für die Abgrenzung von zukünftig strafbarem und weiterhin straflosem Verhalten. Vom Gesetzgeber ist eine Einschränkung der Strafbarkeit beabsichtigt, denn „bloße Geschwindigkeitsüberschreitungen“ sollen vom neuen Tatbestand ausdrücklich nicht erfasst werden, und zwar auch dann nicht, „wenn sie erheblich sind“.²⁰ Über den objektiven Tatbestand alleine wird die vom Gesetzgeber gewollte Einschränkung nicht erreicht, denn das grob verkehrswidrige Fahren mit nicht angepasster Geschwindigkeit kann als eine erhebliche Geschwindigkeitsüberschreitung begriffen werden. Auch das Erfordernis der Rücksichtslosigkeit wirkt kaum strafbarkeitsbeschränkend, da der Fahrer bei einer grob verkehrswidrigen Geschwindigkeitsüberschreitung – also regelmäßig beim Fahren mit der doppelten zulässigen Höchstgeschwindigkeit²¹ – wohl häufig auch rücksichtslos – also eigensüchtig oder gleichgültig²² – handeln dürfte. Es ist also das subjektive Merkmal der „Raserabsicht“, das für die Umsetzung der beabsichtigten Begrenzung der Strafbarkeit das entscheidende Tatbestandsmerkmal ist. Bei näherer Betrachtung weist dieses Tatbestandsmerkmal jedoch erhebliche Unklarheiten auf.

Zur Verdeutlichung sollen zwei Beispielfälle extremen „Rasens“ dienen, bei denen – wie gerade ausgeführt – die Strafbarkeit vom Vorliegen der „Raserabsicht“ abhängt, da in beiden Fällen die übrigen Tatbestandsmerkmale des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB-E klar verwirklicht sind:

Beispiel 1:

A fährt am Wochenende bei guten Wetterverhältnissen auf einer weitgehend leeren, schnurgeraden öffentlichen Straße in einem Gewerbegebiet. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Um die Leistungsfähigkeit

¹⁰ Bericht des Rechtsausschusses, BT-Drs. 18/12964, S. 5.

¹¹ Vgl. *OLG Jena*, Beschl. v. 14.10.2005 – 1 Ss 148/05 Rn. 17; *Budendiek/Rutkowski*, Lexikon des Nebenstrafrechts, 40. EL (2017), Stichwort „Geschwindigkeit“.

¹² *OLG Düsseldorf*, NZV 1999, 178 (179); *OLG Jena*, Beschl. v. 14.10.2005 – 1 Ss 148/05 Rn. 18.

¹³ Vgl. Bericht des Rechtsausschusses, BT-Drs. 18/12964, S. 6.

¹⁴ Bericht des Rechtsausschusses, BT-Drs. 18/12964, S. 5.

¹⁵ BGHSt 5, 392; *Fischer*, StGB, 64. Aufl. (2017), § 315c Rn. 14 m.w.N.

¹⁶ *Fischer*, StGB, § 315c Rn. 13.

¹⁷ *OLG Karlsruhe*, NJW 1960, 546; *Fischer*, § 315c Rn. 13.

¹⁸ Vgl. auch Bericht des Rechtsausschusses, BT-Drs. 18/12964, S. 5 f.

¹⁹ So auch *Lühmann*, Redebeitrag bei der Aussprache in der zweiten Lesung, Plenarprotokoll 18/243, 24903 B.

²⁰ Bericht des Rechtsausschusses, BT-Drs. 18/12964, S. 6.

²¹ S.o. (Fn. 16).

²² S.o. (Fn. 14).

seines neuen Sportwagens zu genießen, beschleunigt er diesen auf 150 km/h. Angesichts der nahezu idealen Orts-, Wetter-, und Verkehrsverhältnisse geht A davon aus, dass er seinen Wagen auch ohne weiteres auf die fahrzeugspezifische Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h beschleunigen könnte. Er belässt es aber bei 150 km/h, weil dies genügt, um ihm den erwünschten Fahrspaß zu verschaffen.

Beispiel 2:

B fährt mit erheblicher Verspätung bei guter Sicht über eine nur mäßig befahrene Bundesstraße zu einem geschäftlichen Termin in den Nachbarort. Um seinen Termin doch noch rechtzeitig zu erreichen oder jedenfalls die Verspätung so gering wie möglich zu halten, fährt er so schnell, wie es Verkehrsaufkommen und Straßenführung jeweils zulassen. Streckenweise erreicht er dabei Geschwindigkeiten von etwas über 200 km/h anstelle der zulässigen 100 km/h.

a) „eine höchstmögliche Geschwindigkeit“

Die für Beispiel 1 zentrale Frage ist, was genau unter „einer höchstmöglichen Geschwindigkeit“ zu verstehen ist. Die höchstmögliche Geschwindigkeit scheint auf den ersten Blick eine präzise feststehende – wenn auch vielleicht nicht immer problemlos ermittelbare – Größe zu sein. Zwar verändert sich unzweifelhaft der Inhalt des Begriffs der höchstmöglichen Geschwindigkeit in Abhängigkeit vom gewählten Bezugspunkt. Beispielsweise wäre die höchstmögliche Geschwindigkeit bezogen ausschließlich auf die jeweilige Strecke diejenige, die auf dieser überhaupt erreicht werden kann, unabhängig vom Fahrzeug. Bezogen allein auf das Fahrzeug wäre es die Fahrzeughöchstgeschwindigkeit unter idealen Bedingungen. Doch wenn – wie hier – im Tatbestand eines Verkehrsdelikts die Absicht zur Erreichung „einer“ höchstmöglichen Geschwindigkeit verlangt wird, so liegt es auf der Hand, dass dies nur diejenige sein kann, die im konkreten Fall unter Berücksichtigung des Fahrzeugs wie der konkreten (Verkehrs-, Straßen-, Wetter-, ...) Situation nach dem Vorstellungsbild des Täters erreichbar ist. Verlangte der Tatbestand die subjektive Zielsetzung, eine gar nicht erreichbare, fiktive (weil etwa auf ideale Bedingungen abstellende oder die Leistungsfähigkeit des Fahrzeugs außer Acht lassende) Höchstgeschwindigkeit zu erreichen, wäre er sinnlos. Auf die Aspekte der konkreten Situation nimmt auch der Gesetzgeber Bezug. So heißt es im Ausschussbericht:

„Diese Formulierung bringt möglichst viele relevante Komponenten auf einen Nenner, wie die fahrzeugspezifische Höchstgeschwindigkeit und Beschleunigung – wobei diese im Einzelfall nicht immer erreicht sein muss –, subjektives Geschwindigkeitsempfinden, Verkehrslage, Witterungsbedingungen und anderes.“²³

In Beispiel 1 bleibt der Fahrer bewusst hinter der konkret möglichen Höchstgeschwindigkeit – und damit auch hinter allen höheren fiktiven Höchstgeschwindigkeiten – zurück. Er hat nicht die Absicht, diese zu erreichen und hätte sich demnach auch nach der zukünftigen Rechtslage nicht strafbar gemacht.

Damit liegt das Beweisproblem, welches sich ergibt, wenn man den Begriff der höchstmöglichen Geschwindigkeit in diesem Sinne ernst nimmt, auf der Hand.²⁴ Die Behauptung, man sei bewusst nicht so schnell gefahren, wie es möglich gewesen sei und habe dies auch nicht beabsichtigt, wird nur selten – vor allem wohl dann, wenn objektiv Geschwindigkeiten erreicht werden, die sich im Bereich der im konkreten Fall höchstmöglichen Geschwindigkeit bewegen – zu widerlegen sein. Es stellt sich also die Frage, ob der Gesetzgeber die Absicht zum Erreichen einer höchstmöglichen Geschwindigkeit tatsächlich in diesem Sinne verstanden haben wollte und ob eventuell eine andere, weitere Auslegung dieses Tatbestandsmerkmals möglich ist. Auf den ersten Blick scheint der Wortlaut der Norm selbst einen Anknüpfungspunkt für ein weiteres Verständnis zu bieten. So fällt auf, dass der Gesetzgeber nicht etwa den bestimmten Artikel „die“, sondern den unbestimmten Artikel „eine“ verwendet, der in einem gewissen semantischen Konflikt mit dem Attribut „höchstmöglich“ steht, da er suggeriert, dass es mehrere „höchstmögliche“ Geschwindigkeiten gäbe. Man könnte also annehmen, dass der unbestimmte Artikel die Eigenschaft der (beabsichtigten) Geschwindigkeit als „höchstmögliche“ dahingehend relativiert, dass nur die Erzielung *einer* (ggf. sehr) hohen Geschwindigkeit beabsichtigt sein müsse. Auch ist die oben angeführte Erläuterung im Ausschussbericht alles andere als eine prägnante Umschreibung der konkret höchstmöglichen Geschwindigkeit. Die Erwähnung des subjektiven Geschwindigkeitsempfindens als Kriterium könnte darauf hindeuten, dass es auch genügen sollte, wenn der Täter eine als hoch empfundene, letztlich aber nicht die höchstmögliche Geschwindigkeit erreichen möchte. Erstens aber ginge die Deutung einer (oder der) „höchstmöglichen“ Geschwindigkeit als eine „(sehr) hohe“ Geschwindigkeit zulasten des Beschuldigten klar über die Wortlautgrenze hinaus. Zweitens hat sich der Gesetzgeber bewusst für den Begriff „höchstmögliche Geschwindigkeit“ entschieden, denn zunächst war vonseiten der Koalitionsfraktionen in der Ausschussarbeit eine Fassung des Einzelrasertatbestands vorgesehen, in der lediglich die Absicht, „eine besonders hohe“ Geschwindigkeit zu erreichen, verlangt wurde.²⁵ Der semantische Konflikt zwischen „höchstmöglich“ und dem Artikel „eine“ ist also zugunsten des ersteren aufzulösen, auch wenn der praktische Anwendungsbereich hierdurch recht eng wird. Es bleibt demnach dabei, dass der Einzelrasertatbestand nur dann erfüllt ist, wenn der Fahrer tatsächlich die Absicht hat, die konkrete fahrzeug-, orts- und situationspezifische Höchstgeschwindigkeit zu erreichen.

²³ Bericht des Rechtsausschusses, BT-Drs. 18/12964, S. 5 f.

²⁴ Vgl. auch Franke, Stellungnahme zum Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 18 (6)360), abzurufen unter: <https://www.bundestag.de/blob/511254/99a5bca74334ba0ee41a998c211de1ce/franke-data.pdf> (zuletzt abgerufen am 6.9.2017): „erhebliche praktische Beweisschwierigkeiten“.

²⁵ Ausschussdrucksache 18(6)360.

b) „um zu“ – Absicht oder Beweggrund?

Während der Tatbestand somit in dieser Hinsicht (zu) eng erscheint, ist er in anderer Hinsicht eher zu weit, wenn man ihn an dem gesetzgeberischen Zweck misst, das objektive und subjektive Nachstellen von Kraftfahrzeugrennen als einzelner Fahrer unter Strafe zu stellen. Über diesen Zweck geht der Tatbestand hinaus. Dies zeigt Beispiel 2. Denn richtet man sich maßgeblich nach dem Wortlaut, hat der Fahrer den neuen Einzelrasertatbestand erfüllt. Die Formulierung „um zu“ ist hier²⁶ ein Indikator für Absicht.²⁷ Absicht ist der zielgerichtete Wille. Der Täter muss den Erfolg anstreben. Dieser braucht aber nicht Endziel zu sein, es genügt, wenn es sich – wie im Beispielfall – um ein notwendiges Zwischenziel handelt.²⁸

Das (subjektive) Nachstellen eines Rennens dürfte bei Beispiel 2 jedoch nicht vorliegen. Ein Rennen ist auch nach dem Begriffsverständnis, das dem neuen § 315d StGB-E zugrunde liegt, ein Wettbewerb zwischen mindestens zwei Teilnehmern.²⁹ Das objektive und subjektive Nachstellen eines solchen durch einen einzelnen Fahrer wird anzunehmen sein, wenn das objektive Verhalten und die subjektiven Elemente des Wissens und Wollens des einzelnen Fahrers – soweit wie in Anbetracht des fehlenden Gegners möglich – dem typischen Verhalten bzw. den typischen Wissens- und Wollenselementen eines Fahrers bei einem Rennen gleichen. In objektiver Hinsicht ist dies noch unproblematisch. Derjenige, der grob verkehrswidrig mit nicht angepasster Geschwindigkeit fährt, verhält sich objektiv so, wie dies für ein (illegales) Kraftfahrzeugrennen typisch ist, denn in objektiver Hinsicht ist ein Rennen nichts anderes als (zu) schnelles Fahren. Doch wann stellt ein Fahrer auch subjektiv ein Rennen nach?

Erst durch die vorherige Wettbewerbsabrede unterscheidet sich ein Rennen vom (zu) schnellen Fahren. Während des Rennens ist es lediglich die hierauf beruhende Motivation der Fahrer, das Ziel als jeweils erster erreichen zu wollen, die ein Rennen zum Rennen macht. Da es beim „Einzelrasen“ am Renngegner fehlt, fehlt es notwendigerweise auch am Wettbewerb als extrinsischer Motivation zum (zu) schnellen Fahren. Gerade dieser Zustand des Fehlens von extrinsischer Motivation kommt bei einem einzelnen Fahrer also einem Rennen am nächsten. Demnach dürfte es nicht genügen, dass das schnellstmögliche Fahren ein notwendiges Zwischenziel auf dem Weg zu einem irgendwie gearteten Endziel ist, vielmehr muss der Wunsch, die höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen, als solcher der unmittelbare Hauptbeweggrund sein. Der Fahrer müsste also um des (zu) schnellen Fahrens willen (zu) schnell fahren.³⁰ Gerade dies verlangt der Tatbestand jedoch nicht. Man könnte zwar eine teleologische Reduktion erwägen, doch wäre der neue Straftatbestand dann endgültig ohne praktischen Anwendungsbereich. Denn die Behauptung einer irgendwie gearteten äußeren

Motivation (dringender Termin etc.) für das Zuschneffahren wird noch seltener zu widerlegen sein als die Behauptung, man habe keineswegs beabsichtigt, „eine höchstmögliche Geschwindigkeit“ zu erreichen.

III. Ausblick und Kritik

Dem Gesetzgeber ist es nicht gelungen, den beabsichtigten Gesetzeszweck im neuen Einzelrasertatbestand umzusetzen. Eine treffende tatbestandliche Umschreibung des vom Gesetzgeber als besonders gefährlich und daher strafwürdig angesehenen Nachstellens eines Rennens stellt § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB-E nicht dar. Hiernach wird zukünftig mehr strafbar sein, als das Nachstellen von Rennen als einzelner Fahrer. Letztlich stellt der Tatbestand faktisch das bewusste Rasen in einer extremen Form, nämlich dann, wenn es dem Fahrer darauf ankommt, die im konkreten Fall mögliche Höchstgeschwindigkeit zu erreichen, unter Strafe. Gerade durch das Erfordernis dieser Absicht ist der Tatbestand allerdings in einem anderen Punkt – zumindest in der Theorie – systemwidrig beschränkt. Die Anknüpfung an das subjektive Merkmal der „Raserabsicht“ ist für ein abstraktes Gefährdungsdelikt konzeptionell verfehlt. Sie führt dazu, dass objektiv ebenso gefährliche Verhaltensweisen (s. Beispiel 1) nicht erfasst werden. Insofern hat der Gesetzgeber zwar sein Ziel erreicht, nicht schon bloße, wenn auch ggf. erhebliche Geschwindigkeitsüberschreitungen unter Strafe zu stellen. Doch ist er über das Ziel hinausgeschossen. Es ist für ein Gefährdungsdelikt eine absurde Situation, dass objektiv ebenso gefährliches, vorsätzliches Verhalten noch nicht strafbar ist, wenn es an der Absicht fehlt, eine noch größere, aber vom Tatbestand objektiv nicht vorausgesetzte Gefahr herbeizuführen.

Die „Raserabsicht“ stellt zudem die Strafverfolgungsbehörden vor nicht unerhebliche Schwierigkeiten, da diese zukünftig strafbares und strafloses – wenn auch ordnungswidriges – Verhalten anhand des Vorliegens oder Fehlens dieser Absicht voneinander abzugrenzen haben. Es bleibt abzuwarten, wie die Justizpraxis mit dem Problem umgehen wird, dass diese Absicht praktisch kaum zu beweisen sein wird, wenn nicht tatsächlich die höchstmögliche Geschwindigkeit erreicht wird. Aber auch das objektive Erreichen der im konkreten Fall höchstmöglichen Geschwindigkeit dürfte in vielen Fällen nicht leicht retrospektiv zu beweisen sein, da dafür zunächst festzustellen wäre, wo die fahrzeug-, orts- und insbesondere auch situationsspezifische Höchstgeschwindigkeit lag. Derartige Probleme könnten sich auf die Definitionsprozesse in den verschiedenen Stufen der Strafverfolgung auswirken. Es wäre denkbar, dass sich die Polizei bei der Bestimmung des Tatverdachts schlicht an dem Maß der Geschwindigkeitsüberschreitung orientieren wird. Dies entspräche

²⁶ Die Formulierung „um zu“ bezeichnet in einem Straftatbestand nicht zwingend Absicht. Vgl. *Joecks*, in: *MüKo-StGB*, 3. Aufl. (2017), § 16 Rn. 25; *Sternberg-Lieben/Schuster*, in: *Schönke/Schröder, StGB*, 29. Aufl. (2014), § 15 Rn. 66.

²⁷ Vgl. Bericht des Rechtsausschusses, BT-Drs. 18/12964, S. 5: „Subjektiv ist das Anliegen erforderlich, eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen.“

²⁸ *Joecks*, in: *MüKo-StGB*, § 16 Rn. 22; *Vogel*, in: *LK-StGB*, 12. Aufl. (2007), § 15 Rn. 79.

²⁹ Gesetzentwurf des Bundesrates, BR-Drs. 362/16, S. 8; Bericht des Rechtsausschusses, BT-Drs. 18/12964, S. 5.

³⁰ In diesem Sinne versteht *Künast* die Absicht eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen, Redebeitrag bei der Aussprache in der zweiten Lesung, Plenarprotokoll 18/243, 24906 D.

dann praktisch dem vom Gesetzgeber bewusst nicht gewählten Schweizer Modell, die Strafbarkeitsgrenze bei Geschwindigkeitsüberschreitungen ab einer gewissen Erheblichkeit zu ziehen. Zu befürchten ist darüber hinaus, dass beim Fehlen klarer objektiver Kriterien vorurteilsbehaftete Zuschreibungsprozesse die erste Weichenstellung beeinflussen, etwa, wenn dem jungen Fahrer im getunten GTI-Fahrzeug bei objektiv identischem grob verkehrswidrigem Fahrverhalten die „Raserabsicht“ schneller unterstellt würde als einem Fahrer mittleren Alters in einem familientauglichen Minivan.

Wenn man der Ansicht ist, „Einzelrasen“ unter Strafe stellen zu müssen, wäre der Vorschlag, den die Fraktion

Bündnis 90/Die Grünen eingebracht hat (s.o. I.) der dogmatisch und praktisch tragfähigere Weg gewesen. Eine Ausdehnung des § 315c Abs. 1 Nr. 2 lit. d StGB auf Geschwindigkeitsüberschreitungen generell, unabhängig vom konkreten Ort, käme ohne neue Tatbestandsmerkmale und ohne überschießende Innentendenz aus. Die angesichts des Alltagscharakters von Geschwindigkeitsüberschreitungen notwendige Einschränkung der Strafbarkeit wäre – für ein Gefährdungsdelikt zweckmäßig – durch das Erfordernis der konkreten Gefahr erreicht worden. Zwar wären so rein abstrakte Gefährdungen nicht erfasst worden, doch hätte es sich hierbei um eine nachvollziehbare Abgrenzung von strafbarem und straflosem Verhalten anhand der Gefährdungsintensität gehandelt.