

Lebensgefährliches Verhalten im Straßenverkehr

von Prof. Dr. Jörg Eisele*

I. Einleitung

Vor Kurzem ist die Strafvorschrift des § 315d StGB in Kraft getreten, die verbotene Kraftfahrzeugrennen unter Strafe stellt.¹ Anlass waren zunehmende Berichte über Unfälle im Zusammenhang mit illegalen Autorennen in der sog. Raser-Szene.² So wurden etwa im Kölner Raser-Fall, bei dem eine Radfahrerin getötet wurde, die Angeklagten wegen fahrlässiger Tötung zu Freiheitsstrafen von zwei Jahren sowie einem Jahr und neun Monaten verurteilt, wobei die Vollstreckung der Freiheitsstrafen zur Bewährung ausgesetzt wurde. Das Urteil, das inzwischen vom Bundesgerichtshof aufgehoben wurde,³ rief erhebliche Empörung hervor. Hingegen fand die Verurteilung der Angeklagten wegen Mordes zu lebenslanger Freiheitsstrafe durch das *LG Berlin*⁴, bei dem ein unbeteiligter Autofahrer getötet wurde, jedenfalls in Politik und breiter Öffentlichkeit viel Beifall. Damit ist das Thema meines heutigen Vortrages auch schon eingegrenzt, das demnach nur einen kleinen Ausschnitt lebensgefährlicher Verhaltensweisen im Straßenverkehr zum Gegenstand hat und sich auf die neu geschaffene Strafvorschrift des § 315d StGB konzentrieren möchte.

Welche Größenordnung dem Raser-Phänomen in tatsächlicher Hinsicht überhaupt zukommt, war dem Gesetzgeber offenbar unbekannt. Wie die Antwort der Bundesregierung im Jahre 2016 auf eine Kleine Anfrage belegt,⁵ standen ihr keine Zahlen zu illegalen Straßenrennen und zur Raser-Szene zur Verfügung.⁶ In der Anfrage selbst wird lediglich auf Angaben der Polizei verwiesen, wonach im Jahre 2015 in Nordrhein-Westfalen 230 Anzeigen erstattet wurden. Allein im Landkreis Konstanz, wo häufig schweizerische Staatsbürger an illegalen Autorennen beteiligt sind, wurden 2015 insgesamt 39 Anzeigen erstattet.⁷ Angesichts der zahlreichen Berichte über illegale Autorennen in ganz Deutschland, die teils mit schweren Unfällen verbunden sind, dürfte immerhin davon auszugehen

sein, dass es sich um kein zu vernachlässigendes Phänomen handelt.

In einem ersten Schritt soll im Folgenden zunächst kurz auf die Frage geblickt werden, ob illegale Autorennen nicht schon bislang hinreichend von den geltenden Strafvorschriften erfasst werden konnten, bevor dann in einem zweiten Schritt etwas ausführlicher auf die neue Strafvorschrift geblickt werden soll.

II. Notwendigkeit der Schaffung eines neuen Straftatbestandes

Die Schaffung eines neuen Straftatbestandes wäre überhaupt nur erforderlich gewesen, wenn Autorennen auf öffentlichen Straßen nicht schon von den zuvor bestehenden Strafvorschriften hinreichend erfasst worden wären. Ob bei tödlichen Folgen eine Verurteilung sogar wegen Totschlags oder Mordes sachgerecht ist, wird selbst in der Strafrechtswissenschaft kontrovers diskutiert. Für die Annahme von Eventualvorsatz mag sprechen, dass im Einzelfall die Beteiligten – wie im Berliner Raser-Fall mit dem Überfahren zahlreicher auf Rotlicht geschalteter Ampeln bei einer Geschwindigkeit von bis zu 170 km/h – ein extrem lebensgefährdendes Verhalten an den Tag legen.⁸ Dagegen mag man anführen, dass es sich um eine bloße Selbstüberschätzung der Fahrkünste handelt, weil bei einem Unfall auch das Leben der Rennteilnehmer selbst sowie eine schwere Beschädigung ihrer mitunter zum Lebensinhalt gewordenen Fahrzeuge in Rede steht, solche Folgen aber gerade nicht billigend in Kauf genommen werden.⁹ Unabhängig von dieser Diskussion bleibt an dieser Stelle jedenfalls festzuhalten, dass es zahlreiche Rennkonstellationen – etwa auf Autobahnen – gibt, in denen ein Eventualvorsatz nicht vorliegt oder sich kaum erweisen lassen wird und somit nur eine fahrlässige Tötung verbleibt.¹⁰

* Der Verfasser ist Inhaber des Lehrstuhls für Deutsches und Europäisches Straf- und Strafprozessrecht, Wirtschaftsstrafrecht und Computerstrafrecht an der Eberhard Karls Universität Tübingen. Der Beitrag beruht auf einem Vortrag, den der Verfasser am 10.11.2017 im Rahmen der Tagung des Kriminalpolitischen Kreises "Kriminalpolitik – Rückblick und Ausblick" an der Universität zu Köln gehalten hat.

¹ 56. StrÄG – Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr v. 30.9.2017, BGBl. I 2017, S. 3532.

² BT-Drs. 18/12936, S. 1.

³ BGH, VRR 2017, Nr. 9, 13-15 m. Anm. Kubiciel, jurisPR-StrafR 15/2017.

⁴ *LG Berlin*, NStZ 2017, 471 ff.; hierzu auch *Jäger*, JA 2017, 786 ff.; *Jahn*, JuS 2017, 700 ff.; *Kubicjel/Hoven*, NStZ 2017, 439 ff.; *Mitsch*, DAR 2017, 69 (70); *Preuß*, NZV 2017, 303 ff.; *Sasse*, NJ 2017, 387 f.; *Walter*, NJW 2017, 1350 ff.

⁵ BT-Drs. 18/8993 (Antwort der Bundesregierung); BT-Drs. 18/8802 (Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN).

⁶ Vgl. auch *Piper*, NZV 2017, 70 (72).

⁷ <https://www.suedkurier.de/region/kreis-konstanz/kreis-konstanz/II-legale-Rennen-Jagd-auf-der-Autobahn;art372432,8288244> (zuletzt abgerufen am 24.10.2017).

⁸ So *Kubicjel/Hoven*, NStZ 2017, 439 ff.

⁹ *Mitsch*, DAR 2017, 69 (70); *Walter*, NJW 2017, 1350 ff.; ferner *Schuster*, Schriftliche Stellungnahme Rechtsausschuss, S. 3 f.

¹⁰ Soweit Tatopfer ein Rennbeteiligter, typischerweise der Beifahrer ist, bleibt noch zu prüfen, ob nicht eine rechtfertigende Einwilligung in die lebensgefährliche Handlung vorliegt, wobei streitig ist, ob die Grenzen des § 228 StGB auch für § 222 StGB Geltung beanspruchen; siehe nur BGHSt 53, 55 ff.; *Eisele*, in: FS Kühl, 2014, S. 159 ff.

Kommt es zu einer konkreten Gefährdung von anderen Fahrzeugen oder Personen kann sich die Strafbarkeit zudem aus § 315c StGB ergeben. Dieser setzt freilich voraus, dass eine der „sieben Todsünden“ des Abs. 1 Nr. 2 verwirklicht ist. Gerade bei Innenstadttrennen dürfte dies regelmäßig der Fall sein,¹¹ da hier in der Regel grob verkehrswidrig und rücksichtslos die Vorfahrt nicht beachtet (lit. a), falsch überholt oder bei Überholvorgängen sonst falsch gefahren (lit. b), an Fußgängerüberwegen falsch gefahren (lit. c), an unübersichtlichen Stellen, an Straßekreuzungen, Straßeneinmündungen oder Bahnübergängen zu schnell gefahren (lit. d) oder an unübersichtlichen Stellen nicht die rechte Seite der Fahrbahn eingehalten wird (lit. e). Bei Rennen auf Schnellstraßen oder Autobahnen kann hingegen ein solcher Verkehrsverstoß im Einzelfall zu verneinen sein, da bloß grob verkehrswidrige und rücksichtslose Geschwindigkeitsüberschreitungen von Nr. 2 lit. d nicht erfasst werden.¹² Nicht erfasst werden zudem alle Fälle, in denen eine konkrete Gefahr nicht eintritt, weil die Beteiligten einen „Beinaheunfall“, bei dem der Eintritt des Schadens nur noch vom Zufall abhängt, vermeiden können, oder der Gefährdungserfolg nicht gefahrspezifisch („dadurch“) auf dem genannten Verkehrsverstoß beruht.¹³

Die sieben Todsünden erfassen Verkehrsverstöße, bei denen Ordnungswidrigkeiten zu Straftaten aufgestuft werden, abschließend. Ein Rückgriff auf § 315b StGB im Wege des sog. verkehrsfremden Eingriffs ist nach der Rechtsprechung nur unter drei engen Voraussetzungen zulässig: Objektiv bedarf es einer groben Einwirkung in den Straßenverkehr, was man im Einzelfall bejahen mag. Hinzutreten muss aber ferner die Absicht, in die Sicherheit des Straßenverkehrs einzugreifen, d.h. eine bewusste Zweckentfremdung des Fahrzeugs als Waffe oder Schadenswerkzeug zu verkehrsfeindlichen Zwecken („Pervertierungsabsicht“); ferner muss der Täter noch mit Schädigungsvorsatz (zumindest *dolus eventualis*) handeln.¹⁴ Mag sich im Einzelfall ein Schädigungsvorsatz noch erweisen lassen,¹⁵ so ist jedoch die Pervertierungsabsicht zu verneinen. Anders als in Fällen, in denen ein Straftäter auf eine Polizeisperre zurast, wird das Fahrzeug hier nicht final als Schädigungswerkzeug eingesetzt, sondern zur Fortbewegung genutzt, so dass es sich nicht um einen sog. „Außeneingriff“ handelt.¹⁶ Für die Beteiligung an verbotenen Kraftfahrzeugrennen verblieb damit bislang in einigen Fällen nur eine (nunmehr aufgehobene) Ordnungswidrigkeit nach §§ 29 Abs. 1, 49 Abs. 2 Nr. 5 StVO, die im Regelfall mit einer Geldbuße in Höhe von 400 Euro und einem Fahrverbot von einem Monat belegt werden konnte.¹⁷

III. Struktur des § 315d StGB

Was die Struktur des neuen Tatbestandes anbelangt, so statuiert § 315d Abs. 1 StGB ein abstraktes Gefährdungsdelikt, das in den Nrn. 1 bis 3 verschiedene Handlungen mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe pönalisiert. Bestraft wird demnach, wer im Straßenverkehr ein nicht erlaubtes Kraftfahrzeugrennen ausrichtet oder durchführt (Nr. 1), als Kraftfahrzeugführer an einem nicht erlaubten Kraftfahrzeugrennen teilnimmt (Nr. 2) oder sich als Kraftfahrzeugführer mit nicht angepasster Geschwindigkeit und grob verkehrswidrig und rücksichtslos fortbewegt, um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen (Nr. 3). Nicht anders als § 316 StGB soll die neue Vorschrift die Sicherheit im Straßenverkehr als Allgemeinrechtsgut schützen.¹⁸ Nach Abs. 3 ist der Versuch (nur) in Fällen der Nr. 1 strafbar. Qualifiziert werden Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 3 durch Abs. 2, der parallel zu § 315c StGB bei Gefährdung von Leib oder Leben oder fremder Sachen von bedeutendem Wert ein konkretes Gefährdungsdelikt mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren statuiert. Im Falle des Abs. 2 ist nach Abs. 4 auch die fahrlässige Gefahrverursachung strafbar. Abs. 5 normiert für Fälle des Abs. 2 eine Erfolgsqualifikation als Verbrechen mit einer Freiheitsstrafe von einem Jahr bis zu zehn Jahren, wenn der Täter durch die Tat den Tod oder eine schwere Gesundheitsschädigung eines anderen Menschen oder eine Gesundheitsschädigung einer großen Zahl von Menschen verursacht. § 315f sieht – zur nachhaltigen Beeindrückung der Raser – ergänzend die Einziehung der Kraftfahrzeuge für Taten nach § 315d StGB vor;¹⁹ ausgenommen ist lediglich § 315d Abs. 1 Nr. 1 StGB. Ferner ordnet die Vorschrift die Geltung des § 74a StGB für die Dritt-einziehung an. Um die Entziehung der Fahrerlaubnis leichter zu ermöglichen, ist der Täter in den Fällen des § 315d StGB nunmehr regelmäßig als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen (§ 69 Abs. 2 Nr. 1 lit. a StGB).²⁰

IV. Die einzelnen Vorschriften

1. Abstraktes Gefährdungsdelikt des § 315d Abs. 1 StGB

a) § 315d Abs. 1 Nr. 2: Teilnahme an einem nicht erlaubten Kraftfahrzeugrennen

§ 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB pönalisiert die Teilnahme an einem nicht erlaubten Kraftfahrzeugrennen im öffentlichen Straßenverkehr und stellt damit den eigentlichen Kern der Neuregelung dar. Der Gesetzgeber rechtfertigt die Normierung des abstrakten Gefährdungsdelikts mit ei-

¹¹ Das *LG Berlin*, NStZ 2017, 471 (473), bejahte im Berliner Raser-Fall § 315c Abs. 1 Nr. 2 lit. a und lit. d StGB; ferner *Kubiciel/Hoven*, NStZ 2017, 439 (444); *Mitsch*, DAR 2017, 69 (70); *Piper*, NZV 2017, 70; *Walter*, NJW 2017, 1350 (1353); *Zieschang*, JA 2016, 721 (722).

¹² Nicht überzeugend daher Stellungnahme DAV Nr. 25/2017, S. 9.

¹³ *Mitsch*, DAR 2017, 69 (70).

¹⁴ BGHSt 48, 233 (237); *BGH*, StV 2004, 136 (137); *BGH*, NStZ 2010, 391 (392); krit. *Sternberg-Lieben/Hecker*, in: Schönke/Schröder, StGB, 30. Aufl. (2018), § 315b Rn. 10.

¹⁵ Krit. insoweit schon *Hansen*, NZV 2017, 2014.

¹⁶ *Hecker*, in: Schönke/Schröder, § 315d Rn. 1; *Kubiciel/Hoven*, NStZ 2017, 439 (444 f.); *Mitsch*, DAR 2017, 69 (71).

¹⁷ Nr. 248 der Anlage zu § 1 Abs. 1 BKatV; Tatbestandsnummer 129618 des Bundeseinheitlichen Tatbestandskatalogs. Für Veranstalter war eine Regelgeldbuße von 500 Euro vorgesehen; Nr. 249 der Anlage zu § 1 Abs. 1 BKatV; Tatbestandsnummer 129624 des Bundeseinheitlichen Tatbestandskatalogs. Vgl. hierzu auch BT-Drs. 18/12964, S. 4; *Mitsch*, DAR 2017, 69 (71).

¹⁸ Siehe auch BT-Drs. 18/12964, S. 4; *Hecker*, in: Schönke/Schröder, § 315d Rn. 1; *Jansen*, NZV 2017, 214 (215).

¹⁹ BT-Drs. 18/12964, S. 7.

²⁰ Zustimmung *Piper*, NZV 2017, 70 (75).

nem gegenüber der Trunkenheitsfahrt sogar erhöhten Unrechtsgehalt, der letztlich zu einem gegenüber § 316 StGB höheren Strafraumen geführt hat.²¹ Dies wird im Schrifttum zum Teil kritisch gesehen, da Rennen auf menschenleeren Straßen auch völlig ungefährlich sein könnten.²² Geht man freilich davon aus, dass bei Autorennen psychologische und gruppenspezifische Aspekte eine nicht unerhebliche Bedeutung spielen,²³ weil der Wettbewerb die Beteiligten bestärkt, die Verkehrs- und Fahrsicherheit außer Acht zu lassen, insbesondere Innenstadttrennen extreme Gefahren für unbeteiligte Dritte mit sich bringen, wenn es zu kritischen Verkehrssituationen kommt, die Beteiligten die Aufmerksamkeit nicht nur auf den Straßenverkehr, sondern auch auf die Konkurrenten richten und mitunter fünfstelligen Siegesprämien ausgelobt werden, die die Risikobereitschaft deutlich erhöhen, so ist die Entscheidung des Gesetzgebers, die Rennbeteiligung selbst unter Strafe zu stellen, überzeugend, jedenfalls aber gut vertretbar.²⁴ Anders als in den typischen Fällen des § 315c StGB geht es bei solchen Rennen regelmäßig auch nicht nur um punktuelle Verkehrsverstöße, sondern – ähnlich wie bei der Trunkenheitsfahrt – um ein verkehrswidriges Verhalten während der gesamten Fahrt.

Nach der Verwaltungsvorschrift zum früheren § 29 Abs. 1 StVO, auf die zur Konkretisierung zurückgegriffen werden kann,²⁵ sind Rennen „Wettbewerbe oder Teile eines Wettbewerbes (z.B. Sonderprüfung mit Renncharakter) sowie Veranstaltungen zur Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten oder höchsten Durchschnittsgeschwindigkeiten mit Kraftfahrzeugen (z.B. Rekordversuch)“.²⁶ Entscheidend ist also das Moment der Geschwindigkeit.²⁷ Erfasst werden auch nichtorganisierte „wilde“ und spontan durchgeführte Straßenrennen,²⁸ während nach § 29 Abs. 2 i.V.m. § 46 Abs. 2 S. 1 und S. 3 Hs. 2 StVO genehmigte Rennen ausgenommen sind.²⁹ Erfasst werden sollen nicht nur parallele Fahrten, sondern es genügt im Sinne eines sog. Einzelzeitfahrens, wenn die Fahrzeuge getrennt starten und die Zeit gemessen wird,³⁰ wobei in solchen Fällen das psychische Moment des unmittelbaren Wettbewerbs zwischen den Beteiligten herabgesetzt ist.³¹ Indizien für den Renncharakter sollen „die Verwendung renntypischer Begriffe, die Beteiligung von Sponsoren, gemeinsame Start-, Etappen- und Zielorte, der nahezu gleichzeitige Start aller Fahrzeuge, Startnummern, beson-

dere Kennzeichnung und Werbung an den Fahrzeugen sowie vorgegebene Fahrtstrecken und Zeitnahmen (auch verdeckt) und die Verbindung zwischen den einzelnen Teilnehmern bzw. zwischen den Teilnehmern und dem Veranstalter (per Funk, GPS o. Ä.)“ sein.³² Sog. Geschicklichkeits-, Zuverlässigkeits-, Leistungsprüfungs- oder Orientierungsfahrten fallen nur dann unter den Begriff des Rennens, wenn es dabei auch auf die Höchstgeschwindigkeit ankommt.³³ Wird lediglich vereinbart, dass jeder Beteiligte mit seinem PKW möglichst schnell zu einem gemeinsamen Treffpunkt fährt, wobei jedoch die Verkehrsregeln und damit auch die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten einzuhalten sind, so läge kein Rennen vor. Es ginge primär darum, durch geschicktes Fahren und Nutzen der kürzesten Wege zum Ziel zu kommen.

Soweit sich in den Gesetzgebungsmaterialien der Hinweis findet, dass der Tatbestand auch bei verkehrsgerechtem Verhalten verwirklicht sein kann,³⁴ überzeugt dies wenig, weil ohne ein objektiv verkehrswidriges Verhalten kaum von einer rennspezifischen Gefahr gesprochen werden kann.³⁵ Dass die Beteiligten möglicherweise allein durch den Wettbewerb abgelenkt sind, begründet kein hinreichendes Unrecht, da auch ansonsten allerlei mögliche Ablenkungen – Gespräche mit dem Beifahrer, Einlegen einer CD, Blick zu Fußgängern – denkbar sind. Meist dürfte es in solchen Fällen ohnehin am Renncharakter fehlen, da bei verkehrsgerechtem Verhalten regelmäßig nicht die Geschwindigkeit im Vordergrund steht. Anderes kann im Wesentlichen nur für Straßen ohne Geschwindigkeitsbegrenzung gelten, wo in engen Einzelfällen ein Rennen ohne Verkehrsverstoß denkbar ist. Aber selbst auf Autobahnen ist zu beachten, dass der auf der rechten Spur fahrende Beteiligte gegen § 5 Abs. 6 S. 1 StVO („wer überholt wird, darf seine Geschwindigkeit nicht erhöhen“) verstoßen kann und sich damit nicht verkehrsgerecht verhält.

Der Begriff der Teilnahme soll im Übrigen – wie bei § 231 StGB oder beim neuen § 184j StGB – nicht im technischen Sinne der §§ 26, 27 StGB zu verstehen sein. Renn Teilnehmer sind nur diejenigen Kraftfahrzeugführer, die untereinander den Wettbewerb austragen.³⁶ Richtigerweise bedarf es hierfür des Beginns des Rennens, d.h. der Bewegung der Fahrzeuge.³⁷ Beschränkt man den Täterkreis auf Kraftfahrzeugführer und klammert den Beifahrer

²¹ BT-Drs. 18/12964, S. 6; *Jansen*, NZV 2017, 214 (219).

²² *Mitsch*, DAR 2017, 69 (70); *Zieschang*, JA 2016, 721 (722 und 726); ferner *Dahlke/Hofmann-Holland*, KriPoZ 2017, 35 (36); *Kutsche*, NZV 2017, 414 (419).

²³ BT-Drs. 18/12964, S. 5; *Hecker*, in: Schönke/Schröder, § 315d Rn. 1; *Piper*, NZV 2017, 70 (73). Krit. aber *Müller*, Schriftliche Stellungnahme Rechtsausschuss, S. 3.

²⁴ *Kutsche*, NZV 2017, 414 (418); *Mitsch*, DAR 2017, 69 (71); krit. *Dahlke/Hofmann-Holland*, KriPoZ 2017, 35 (37 ff.).

²⁵ Stellungnahme DAV Nr. 25/2017, S. 6.

²⁶ Ferner BT-Drs. 18/12964, S. 5; *OLG Hamm*, NZV 1997, 367 und NZV 2013, 403; *OLG Bamberg*, NStZ-RR 2011, 256; *Eisele*, in: FS Kühl, 2014, 159 (170); *Hecker*, in: Schönke/Schröder, § 315d Rn. 3; *Preuß*, NZV 2017, 105 (109).

²⁷ *Jansen*, NZV 2017, 214 (216).

²⁸ *OLG Hamm*, NZV 1997, 367 und NZV 2013, 403; *OLG Bamberg*, NStZ-RR 2011, 256; *Jansen*, NZV 2017, 214 (216).

²⁹ Entscheidend ist die verwaltungsrechtliche Wirksamkeit der Genehmigung; vgl. *Hecker*, in: Schönke/Schröder, § 315d Rn. 4; *Jansen*, NZV 2017, 214 (216); vgl. aber *Zieschang*, JA 2016, 721 (724).

³⁰ BT-Drs. 18/12964, S. 5; *Mitsch*, DAR 2017, 69 (72).

³¹ Gegen die Einbeziehung solcher Fälle daher *Mitsch*, DAR 2017, 69 (72).

³² BT-Drs. 18/12964, S. 5.

³³ Zutr. *Janker/Hühnermann*, in: Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, 24. Aufl. (2016), § 29 StVO Rn. 2; *Hecker*, in: Schönke/Schröder, § 315d Rn. 3; *Jansen*, NZV 2017, 214 (216); *König*, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 44. Aufl. (2017), § 29 StVO Rn. 2; *Zieschang*, JA 2016, 721 (723); vgl. aber auch *OLG Hamm*, NZV 2013, 403.

³⁴ BT-Drs. 18/12964, S. 5.

³⁵ *Kutsche*, NZV 2017, 414 (415).

³⁶ *Mitsch*, DAR 2017, 69 (70).

³⁷ *Kutsche*, NZV 2017, 414 (416); *Schuster*, Schriftliche Stellungnahme Rechtsausschuss, S. 5; a.A. *Zieschang*, JA 2016, 721 (725), wonach das Bereitstehen an der Startlinie genügen soll.

aus,³⁸ dann ist von einem eigenhändigen Delikt auszugehen.³⁹ Im Übrigen sind in weitem Umfang Teilnahmehandlungen an einer Haupttat nach § 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB denkbar.⁴⁰ Neben dem Beifahrer, Start- und Streckenposten ist auch an Personen zu denken, die am Tuning der Fahrzeuge in Kenntnis des Rennens beteiligt sind. Für Personen, die wie etwa Kfz-Werkstätten an der Instandsetzung der Fahrzeuge beteiligt sind, sind ggf. die Grundsätze über die sog. neutrale Beihilfe anzuwenden.⁴¹

b) § 315d Abs. 1 Nr. 1: Ausrichten oder Durchführen eines Rennens

Nach Nr. 1 wird derjenige bestraft, der im öffentlichen⁴² Straßenverkehr ein nicht erlaubtes Kraftfahrzeugrennen ausrichtet oder durchführt. Die Merkmale des Ausrichtens und Durchführens hat der Gesetzgeber anstelle des ursprünglich vorgesehenen Veranstaltens⁴³ gewählt. Damit soll vor allem derjenige erfasst werden, der ein illegales Rennen im Hintergrund organisiert.⁴⁴ Das Merkmal des Ausrichtens soll denjenigen erfassen, „der als geistiger und praktischer Urheber, Planer und Veranlasser die Veranstaltung vorbereitet, organisiert oder eigenverantwortlich gestaltet“⁴⁵, etwa die Strecke plant, den Veranstaltungstermin festlegt, Anmeldungen entgegennimmt oder die Wettbewerbsregeln aufstellt.⁴⁶ Hingegen soll das Durchführen organisatorische Maßnahmen – etwa als Rennleiter – zwischen Beginn und Beendigung des Rennens erfassen, die nicht unter das Ausrichten fallen.⁴⁷ Soweit die Hilfstätigkeiten freilich nicht ein entsprechendes Gewicht wie das Ausrichten erlangen, handelt es sich dabei richtigerweise nur um Beihilfehandlungen, so dass entgegen der Gesetzesbegründung etwa Startzeichengeber oder Streckenposten nicht täterschäftlich das Merkmal des Durchführens erfüllen.⁴⁸ Dies folgt schon daraus, dass das Durchführen nur ein Unterfall des Veranstaltens ist, dass der Gesetzgeber in das Ausrichten und Durchführen aufgesplittet hat.

Unklar ist, ob bereits die bloße Organisation der Veranstaltung, also die Eröffnung der Teilnahmemöglichkeit, strafbar sein soll. Dafür könnte sprechen, dass der ursprünglich vorgesehene Begriff des Veranstaltens sich auch in § 284 StGB findet, es aber dort nicht zum Glücksspiel selbst gekommen sein muss.⁴⁹ Dagegen spricht aber schon der Begriff des Ausrichtens, der mehr darauf hindeutet, dass die Veranstaltung auch tatsächlich ausgerichtet wird.⁵⁰ Mehr noch streitet für diese Ansicht aber, dass die reine Organisation des Rennens noch nicht einmal eine abstrakte Gefahr für den Straßenverkehr schafft und damit

die Strafbarkeit zu weit nach vorne verlagert würde.⁵¹ Vielmehr bedarf es hierfür zumindest des Beginns des Rennens.⁵² Insoweit besteht auch ein entscheidender Unterschied zu § 284 StGB, der die Spieler selbst vor den Gefahren der Beteiligung am Glücksspiels schützen möchte, während bei § 315d StGB nicht die beteiligten Fahrer geschützt werden, sondern unbeteiligte Dritte vor Gefahren, die erst durch die eigenverantwortliche Rennteilnahme der Fahrer eintreten.

Freilich wird durch die in Abs. 3 vorgesehene Versuchsstrafbarkeit auch bei einer solch restriktiven Auslegung die Strafbarkeit immer noch weit vorverlagert, wenn man den Versuch mit der Vornahme der tatbestandlichen Organisationshandlungen beginnen lässt. Hier ergibt sich ein eigenständiger Anwendungsbereich gegenüber einer Strafbarkeit wegen Beteiligung an einer Tat nach Nr. 2 in Fällen, in denen es nicht zum Rennen kommt. Um nicht uferlos Vorbereitungshandlungen miteinzubeziehen, wird man aber zumindest verlangen müssen, dass die Organisation zur Kenntnis Dritter gelangen kann, so dass die heimliche Planung der Route am Computer noch nicht genügt, die Ausschreibung des Rennens via Internet aber bereits die Versuchsschwelle überschreiten würde.⁵³

Selbst bei einer solch eng verstandenen Auslegung bleibt aber immer noch ein weites Feld möglicher und auch ungewisser Strafbarkeit. Machen sich etwa die beiden Fahrer auch wegen Ausrichtens strafbar, wenn sie ihre eigene Wettfahrt organisieren, was letztlich für diese auch eine Versuchsstrafbarkeit begründen würde, die in Nr. 2 gerade nicht vorgesehen ist? Oder erfordert das Ausrichten, dass zumindest ein an der Organisation unbeteiligter Fahrer teilnimmt? Liegt Beihilfe des Fahrers zum Ausrichten vor, wenn er Informationen über das geplante Rennen in der Szene weitergibt? Meines Erachtens schießt die Regelung über das eigentliche Ziel hinaus, indem sie Vorbereitungshandlungen pönalisiert, die weit im Vorfeld der eigentlichen Gefahren im Straßenverkehr liegen. Auch ansonsten bleibt ja das Ausrichten gefährlicher Veranstaltungen im StGB grundsätzlich straflos. Im Bereich des Straßenverkehrs wird auch derjenige nicht bestraft, der Trunkenheitsfahrten (§ 316 StGB) oder Geisterfahrten auf der Autobahn (§ 315c Abs. 1 Nr. 2 lit. f StGB) organisiert. Mitwirkungshandlungen können ohnehin in vielen Fällen sachgerecht als Anstiftung oder Beihilfe zu Nr. 2 erfasst werden, so dass es einer Hochstufung zur Täterschaft – das Wegfallen der Milderung für Beihilfe nach § 27

³⁸ Jansen, NZV 2017, 214 (217).

³⁹ Hecker, in: Schönke/Schröder, § 315d Rn. 6; Kutsche, NZV 2017, 414 (416); Zieschang, JA 2016, 721 (724 f.); a.A. Mitsch, DAR 2017, 69 (71).

⁴⁰ Mitsch, DAR 2017, 69 (71); Zieschang, JA 2016, 721 (725).

⁴¹ Dazu nur Heine/Weißer, in: Schönke/Schröder, § 27 Rn. 9 ff.

⁴² Zieschang, JA 2016, 721 (724).

⁴³ Vgl. noch BT-Drs. 18/10145 (Gesetzentwurf des Bundesrates).

⁴⁴ BT-Drs. 18/12964, S. 5.

⁴⁵ A.a.O.

⁴⁶ Näher Hecker, in: Schönke/Schröder, § 315d Rn. 5.

⁴⁷ BT-Drs. 18/12964, S. 5; OLG Karlsruhe, NStZ-RR 2011, 286; Kutsche, NZV 2017, 414 (415 f.).

⁴⁸ Hecker, in: Schönke/Schröder, § 315d Rn. 6.

⁴⁹ In diesem Sinne Jansen, NZV 2017, 214 (217); Piper, NZV 2017, 70 (71); Zieschang, JA 2016, 721 (723); zu § 284 StGB nur OLG Düsseldorf, JMBINRW 1991, 19; Heine/Hecker, in: Schönke/Schröder, § 284 Rn. 15.

⁵⁰ Zum zunächst vorgesehenen Begriff des Veranstaltens Mitsch, DAR 2017, 69 (72).

⁵¹ Siehe auch Hecker, in: Schönke/Schröder, § 315d Rn. 5; Kutsche, NZV 2017, 414 (416).

⁵² Hecker, in: Schönke/Schröder, § 315d Rn. 5; Kutsche, NZV 2017, 414 (416); Müller, Schriftliche Stellungnahme Rechtsausschuss, S. 4 f.

⁵³ So auch Hecker, in: Schönke/Schröder, § 315d Rn. 12; Jansen, NZV 2017, 214 (217).

Abs. 2 S. 2 StGB einmal beiseite gelassen – nicht bedarf.⁵⁴ Das Schließen weniger Strafbarkeitslücken im Vorfeld in Fällen einer nur versuchten Ausrichtung, bei der es nicht zum Rennen kommt, wird durch eine unklare und zu weitgehende Regelung teuer erkauft.⁵⁵

c) § 315d Abs. 1 Nr. 3: Fahren mit nicht angepasster Geschwindigkeit

Der Tatbestand der Nr. 3 ist – jedenfalls in seiner Ausgestaltung – vollständig misslungen. Bestraft wird demnach, wer sich als Kraftfahrzeugführer mit nicht angepasster Geschwindigkeit und grob verkehrswidrig und rücksichtslos fortbewegt, um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen. Nach Auffassung des Gesetzgebers sollen damit diejenigen Fälle erfasst werden, „in denen nur ein einziges Fahrzeug objektiv und subjektiv ein Kraftfahrzeugrennen nachstellt“. Diese Regelung über Einzel-Rennen, die erst im Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz eingefügt wurde,⁵⁶ geht jedoch deutlich über das Nachstellen von Rennen hinaus. Strafbar ist also unter den weiteren Voraussetzungen etwa auch der Professor, der zu seinem Dienort pendelt und täglich versucht, seine bisherige Bestzeit zu schlagen. Darüber hinaus kann aber sogar eine einmalige Fahrt die tatbestandlichen Voraussetzungen erfüllen. In Wahrheit hat dieser Tatbestand mit Autorennen wenig zu tun.⁵⁷ Das gesetzgeberische Motiv der Gruppendynamik und der Ablenkung durch Mitbewerber trifft hier nicht zu. Es geht zunächst schlicht darum, Raser zu pönalisieren, wobei es des Eintritts einer konkreten Gefahr nicht bedarf.⁵⁸

Erforderlich ist in objektiver Hinsicht eine Fortbewegung mit nicht angepasster Geschwindigkeit i.S.d. § 3 StVO,⁵⁹ wobei dies wie bei den sieben Todsünden in § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB grob verkehrswidrig und rücksichtslos sein muss.⁶⁰ Aufgrund des Merkmals der groben Verkehrswidrigkeit bedarf es eines besonders schweren Verstoßes gegen das Gebot, mit der angepassten Geschwindigkeit zu fahren.⁶¹ Die Rücksichtslosigkeit dürfte hingegen kaum eigenständige Bedeutung haben, weil diese regelmäßig mit der besonderen Absicht einhergehen wird.⁶² In subjektiver Hinsicht ist insoweit nicht nur Vorsatz erforderlich. Vielmehr muss es dem Täter darum gehen, eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen; tatsächlich erreicht werden muss sie nicht.⁶³ Damit sollen reine Geschwindigkeitsüberschreitungen von der Straf-

barkeit auch dann ausgeklammert werden, wenn sie erheblich sind.⁶⁴ Was mit höchstmöglicher Geschwindigkeit genau gemeint ist, bleibt rätselhaft.⁶⁵ Ginge es allein um die Geschwindigkeit des Wagens, dann wäre der Ferrari-Fahrer, der „nur“ mit 200 km/h durch die Fußgängerzone fahren möchte, straflos, während der Kia-Fahrer, der auf der Autobahn das Limit seines Wagens mit 140 km/h erreichen möchte, strafbar wäre. Oder soll es – wie die Begründung, die auf verschiedene Komponenten wie die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs, die Beschleunigung, subjektives Geschwindigkeitsempfinden, Verkehrslage, Witterungsbedingungen und andere Komponenten abstellt, vermuten lässt – auf die aus Sicht des Fahrers unter den gegebenen Umständen höchstmögliche Geschwindigkeit ankommen? Damit würde normalerweise etwa eine regenasse Fahrbahn die dem Fahrer höchstmögliche Geschwindigkeit absenken, es sei denn – maßgeblich ist seine subjektive Sicht – er würde glauben, dass er eine ebenso hohe Geschwindigkeit wie auf trockener Fahrbahn erzielen kann; verzichtet er darauf, würde er sich auch nicht fortbewegen, um die höchstmögliche Geschwindigkeit zu erzielen. Wie die Einlassung des Fahrers, er habe nicht die höchstmögliche Geschwindigkeit erreichen wollen, sondern einen Puffer eingebaut, bei einer solchen Zusammenschau je widerlegt werden kann, ist nicht ersichtlich. Vielleicht ist dem Gesetzgeber auch nur ein Fehler bei der Formulierung unterlaufen, so dass er nicht die „höchstmögliche Geschwindigkeit“, sondern eine „möglichst hohe Geschwindigkeit“ gemeint hat. Aufgrund der Wortlautgrenze des Art. 103 Abs. 2 GG bleibt hier ohnehin kein Spielraum für Korrekturen.

Hätte man eine sinnvolle Regelung schaffen wollen, hätte man – ungeachtet der Ausgestaltung im Detail – besser den Katalog des § 315c StGB für Fälle massiver Geschwindigkeitsüberschreitungen erweitern sollen. Gegenüber der misslungenen Fassung des Nr. 3 hätte selbst ein konkretes Gefährdungsdelikt einen größeren praktischen Anwendungsbereich gehabt. Möchte man an einem abstrakten Gefährdungsdelikt festhalten, so wäre jedenfalls zu prüfen, ob es nicht weitere Fälle des § 315 c StGB gibt – zu denken ist insbesondere an Abs. 1 Nr. 2 lit. f. – die ebenso pönalisierungswürdig sind.

2. Konkretes Gefährdungsdelikt des § 315d Abs. 2 StGB

Für die Tatbestände des Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 3 enthält Abs. 2 einen Qualifikationstatbestand,⁶⁶ der als konkretes

⁵⁴ Kubiciel, JurisPR-StrafR 16/2016 IV; Kutsche, NZV 2017, 414 (416); Mitsch, DAR 2017, 69 (72).

⁵⁵ Krit. auch Mitsch, DAR 2017, 69 (72); unklar Kutsche, NZV 2017, 414 (418 f.), der meint, der Gesetzgeber sei innerhalb seines Beurteilungsspielraums geblieben.

⁵⁶ Zu entsprechenden Forderungen Kubiciel, JurisPR-StrafR 16/2016 IV; Müller, Schriftliche Stellungnahme Rechtsausschuss, S. 5; Walter, NJW 2017, 1350 (1353).

⁵⁷ Siehe auch Franke, Schriftliche Stellungnahme Rechtsausschuss, S. 3; Hecker, in: Schönke/Schröder, § 315d Rn. 8.

⁵⁸ Zutr. Kubiciel, JurisPR-StrafR 13/2017 III 1.

⁵⁹ Nach § 3 StVO darf der Kraftfahrzeugführer nur so schnell fahren, dass das Fahrzeug ständig beherrscht wird. Die Geschwindigkeit ist insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie den persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen, was letztlich einer Einzelfallbewertung bedarf.

⁶⁰ Kutsche, NZV 2017, 414 (417).

⁶¹ Kutsche, NZV 2017, 414 (417); zu § 315c Abs. 1 Nr. 2 lit. d StGB Sternberg-Lieben/Hecker, in: Schönke/Schröder, § 315c Rn. 27. Darauf, ob die Geschwindigkeitsüberschreitung „erheblich“ ist, kommt es nicht an; so aber der Änderungsantrag der Fraktionen CDU/CSU und SPD, Ausschuss-Drs. 18/(6)360, S. 2.

⁶² Kutsche, NZV 2017, 414 (417).

⁶³ BT-Drs. 18/12964, S. 5 f.

⁶⁴ A.a.O., S. 6.

⁶⁵ Siehe auch Franke, Schriftliche Stellungnahme Rechtsausschuss, S. 3 f., der verfassungsrechtliche Bedenken geltend gemacht; zust. Fuchs, Schriftliche Stellungnahme Rechtsausschuss, S. 2; ferner Dahlke/Hofmann-Holland, KriPoZ 2017, 306 (307 ff.).

⁶⁶ BT-Drs. 18/12964, S. 6.

Gefährdungsdelikt an § 315c Abs. 1 StGB angelehnt ist. Bei Eintritt einer konkreten Gefahr für Leib oder Leben oder fremder Sachen von bedeutendem Wert wird der Strafraum auf Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren erhöht. Damit sollen Lücken in Fällen geschlossen werden, in denen ausnahmsweise keine der sieben Todsünden nach § 315c StGB verwirklicht ist.⁶⁷ Da der Gesetzgeber die Teilnahme an einem illegalen Rennen per se als grob verkehrswidrig und rücksichtslos ansieht, wurden diese Merkmale anders als bei § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB nicht aufgenommen.⁶⁸ Nach Abs. 4 ist die Tat auch strafbar, wenn die Gefahr fahrlässig verursacht wird; wie bei § 315c Abs. 3 Nr. 1 StGB handelt es sich um eine sog. Vorsatz-Fahrlässigkeitskombination i.S.d. § 11 Abs. 2 StGB,⁶⁹ bei der die Tathandlung nach Abs. 1 Nr. 2 oder Nr. 3 vorsätzlich vorgenommen wird, hinsichtlich der Gefahr aber Fahrlässigkeit genügt. Konkret ist die Gefahr, wenn die Gefährlichkeit der Handlung so gesteigert ist, dass der Eintritt eines bestimmten Schadens auf Grund der Unbeherrschbarkeit des Gefährungsverlaufs nur noch vom Zufall abhängt und eine andere Person bzw. eine fremde Sache in die Gefahrenzone gerät und es dabei tatsächlich zu einer kritischen Situation („Beinahe-Unfall“) kommt.⁷⁰ Das ist noch nicht der Fall, wenn es dem anderen Verkehrsteilnehmer möglich ist, mit einem im Bereich einer verkehrüblichen Reaktion liegenden Brems- und Ausweichmanöver zu reagieren und so einen Unfall abzuwenden.⁷¹ Soweit andere Tatbeteiligte in Gefahr geraten, sind diese nicht per se vom Tatbestand ausgenommen,⁷² vielmehr ist zunächst nach den Grundsätzen der objektiven Zurechnung zu entscheiden, ob der Tatbestand aufgrund eigenverantwortlicher Selbstgefährdung zu verneinen ist.⁷³ Ggf. bleibt zu erörtern, ob eine rechtfertigende Einwilligung hinsichtlich des Gefahrenintritts möglich ist oder ob dies aufgrund des hinzutretenden Allgemeinrechtsguts der Sicherheit des Straßenverkehrs zu verneinen ist.⁷⁴ Wie bei § 315c StGB scheidet das Täterfahrzeug – wenn dieses im Eigentum eines Dritten steht – als Gefährungsobjekt aus, da das Gefährungsmittel nicht zugleich Objekt der Gefährdung sein kann.⁷⁵

3. Erfolgsqualifikation des § 315d Abs. 5 StGB

Abs. 5 normiert für Fälle des Abs. 2 eine Erfolgsqualifikation i.S.d. § 18 StGB als Verbrechen mit einer Freiheitsstrafe von einem Jahr bis zu zehn Jahren, wenn der Täter

durch die Tat den Tod oder eine schwere Gesundheitsschädigung eines anderen Menschen oder eine Gesundheitsschädigung einer großen Zahl von Menschen verursacht. Damit soll dem gegenüber § 222 StGB und § 229 StGB erhöhten Unrechtsgehalt Rechnung getragen werden.⁷⁶ Nicht einbezogen sind Fälle des Ausrichtens und Durchführens nach Abs. 1 Nr. 1. Soweit der Veranstalter jedoch zugleich wegen Teilnahme an einer Tat nach Abs. 1 Nr. 2 strafbar ist, kann er auch die Erfolgsqualifikation verwirklichen, sofern ihm selbst zumindest i.S.d. § 18 StGB Fahrlässigkeit zur Last fällt.⁷⁷

Wie bei allen Erfolgsqualifikationen muss sich in der schweren Folge gerade die spezifische Gefahr der Rennsituation niederschlagen. Abs. 5 erfasst die versuchte Erfolgsqualifikation insoweit, als bei vollendetem Grunddelikt des Abs. 2 die schwere Folge in den Tatentschluss aufgenommen wird. Einen erfolgsqualifizierten Versuch gibt es hier auf Grundlage der h.M. nicht, da der Versuch von Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 3, auf die sich Abs. 2 i.V.m. Abs. 5 bezieht, nicht strafbar ist und allein der Erfolgsqualifikation in solchen Fällen eine strafbegründende Wirkung nicht beigemessen wird.⁷⁸ Eine schwere Gesundheitsschädigung liegt vor, wenn das Opfer in eine ernste, langwierige Krankheit verfällt, eine dauernde oder langwierige schwerwiegende Beeinträchtigung der Gesundheit,⁷⁹ der Arbeitskraft oder anderer körperlicher Fähigkeiten oder eine nachhaltige Beeinträchtigung der physischen oder psychischen Stabilität⁸⁰ gegeben ist. Wann eine (einfache) Gesundheitsschädigung einer großen Zahl von Menschen anzunehmen ist, ist bei dem vergleichbaren Merkmal bei der Brandstiftung in § 306b Abs. 1 StGB ebenfalls unklar. Im Wege der systematischen Auslegung ist zu verlangen, dass der Unrechts- und Schuldgehalt einer schweren Gesundheitsschädigung i.S.d. Var. 1 erreicht wird. Absolute Grenzen lassen sich kaum sinnvoll festsetzen. Nach Ansicht des *BGH* sollen bei der Brandstiftung vierzehn Personen ausreichend sein,⁸¹ nicht hingegen drei Personen.⁸²

Meines Erachtens ist die Normierung der Erfolgsqualifikation angesichts der schweren Folgen, die illegale Autorennen mit sich bringen, zu begrüßen.⁸³ Dabei ist der Strafraum im Vergleich zu anderen Erfolgsqualifikationen mit einer Mindeststrafe von einem Jahr sogar recht niedrig angesiedelt.⁸⁴ Möglicherweise hätte es sich angeboten, nur die schwere Folge des Todes aufzunehmen und hierfür wie bei § 227 StGB eine Mindestfreiheitsstrafe

⁶⁷ Krit. *Piper*, NZV 2017, 70 (72), der solche Rennen für Beteiligte und Zuschauer als „langweilig“ einstuft.

⁶⁸ BT-Drs. 18/12964, S. 6; *Ceffinato*, ZRP 2016, 201.

⁶⁹ *Hecker*, in: Schönke/Schröder, § 315d Rn. 13.

⁷⁰ *BGH*, NSStZ-RR 2010, 120; *BGH*, NSStZ 2013, 167; *Eisele*, Strafrecht BT I, 4. Aufl. (2017), Rn. 1136.

⁷¹ *OLG Hamm*, NSStZ-RR 2005, 245.

⁷² So aber etwa *BGHSt* 27, 40 (43); *BGH*, NSStZ 2012, 701 f.; *BGH*, NSStZ 2013, 167.

⁷³ Siehe auch *Mitsch*, DAR 2017, 69 (73); ferner *Jansen*, NZV 2017, 214 (218 f.); zu § 315c StGB *Rengier*, Strafrecht BT II, 18. Aufl. (2017), § 44 Rn. 17; *Sternberg-Lieben/Hecker*, in: Schönke/Schröder, § 315c Rn. 31.

⁷⁴ *Bejahend* *BGHSt* 53, 55 ff.; *Hecker*, in: Schönke/Schröder, § 315d Rn. 15.

⁷⁵ *BGHSt* 27, 40 (43 f.); *Eisele*, BT I, Rn. 1136; *Mitsch*, DAR 2017, 69 (73); a.A. aber *König*, in: LK-StGB, Bd. 11, 12. Aufl. (2008), § 315c Rn. 168 f.

⁷⁶ BT-Drs. 18/12964, S. 6.

⁷⁷ *Mitsch*, DAR 2017, 69 (72).

⁷⁸ *Hecker*, in: Schönke/Schröder, § 315d Rn. 14; allgemein zu diesen Konstellationen *Eisele*, BT I, Rn. 261; *Roxin*, Strafrecht AT, Bd. II, 2003, § 29 Rn. 323; a.A. *Mitsch*, in: Baumann/Weber/Mitsch/Eisele, Strafrecht AT, 12. Aufl. (2016), § 22 Rn. 13 f.; *ders.*, DAR 2017, 69 (72).

⁷⁹ Vgl. BT-Drs. 13/8587, S. 27 f.; BT-Drs. 18/12964, S. 7.

⁸⁰ Vgl. auch *Stree/Sternberg-Lieben*, in: Schönke/Schröder, § 225 Rn. 21.

⁸¹ *BGHSt* 44, 175 (178).

⁸² A.a.O., S. 177.

⁸³ Grundsätzlich auch *Walter*, NJW 2017, 1350 (1353); krit. dagegen *Piper*, NZV 2017, 70 (72).

⁸⁴ So auch *Mitsch*, DAR 2017, 69 (72).

von drei Jahren und einen minder schweren Fall mit einer Mindestfreiheitsstrafe von einem Jahr vorzusehen. Fälle der Gesundheitsschädigung werden ohnehin von Abs. 2 erfasst, weil die konkrete Gefahr erst Recht bei Eintritt des Erfolges vorliegt.⁸⁵

V. Folgerungen

Die Pönalisierung der Beteiligung an unerlaubten Autorennen i.S.d. Abs. 1 Nr. 2 ist überzeugend. Freilich hätte es in Parallele zu § 316 StGB genügt, für die eigentliche Rennbeteiligung ein abstraktes Gefährdungsdelikt zu schaffen. Die Regelungen in Nr. 1 über Ausrichtung und Durchführung von Rennen sowie in Nr. 3 über Einzelrennen sind hingegen wenig überzeugend. Das konkrete

Gefährdungsdelikt des Abs. 2 sowie die dazugehörige Erfolgsqualifikation in Abs. 5 hätten für Fälle der Beteiligung an Rennen ohne Weiteres in § 315c StGB integriert werden können, wobei die Erfolgsqualifikation dann für alle dort genannten Verkehrsverstöße Anwendung finden sollte.⁸⁶ Außerhalb der Frage der Strafbarkeit von Rennen hätte man dann dort auch eine Strafvorschrift schaffen können, die grob verkehrswidrige und rücksichtslose Raserei im Falle der Verursachung einer konkreten Gefahr pönalisiert.⁸⁷ Hierzu hätte man dann ggf. in Anlehnung an Art. 90 des Schweizerischen Strassenverkehrsgesetzes auch eine konkrete Höhe der Geschwindigkeitsüberschreitung als Tatbestandsvoraussetzung aufnehmen können.⁸⁸

⁸⁵ Vgl. zu § 315c StGB nur *Rengier*, BT II, § 44 Rn. 10; *Sternberg-Lieben/Hecker*, in: Schönke/Schröder, § 315c Rn. 31.

⁸⁶ So der Vorschlag von *Walter*, NJW 2017, 1350 (1353); vgl. ferner BT-Drs. 362/16 (Gesetzesantrag der Länder Nordrhein-Westfalen, Hessen).

⁸⁷ Vgl. etwa BT-Drs. 18/12558, S. 2 (Antrag Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN), wonach in § 315c Abs. 1 Nr. 2 lit. d StGB die einschränkenden Wörter „an unübersichtlichen Stellen, an Straßenkreuzungen, Straßeneinmündungen oder Bahnübergängen“ gestrichen werden sollten und ferner eine Erfolgsqualifikation eingefügt werden sollte. *Boetticher*, Schriftliche Stellungnahme Rechtsausschuss, S. 3: „die zulässige Höchstgeschwindigkeit erheblich, grob verkehrswidrig und rücksichtslos überschreitet“. In diese Richtung auch *Kubiciel*, JurisPR-StrafR 16/2016 IV; *Mitsch*, DAR 2017, 69 (72); *Walter*, NJW 2017, 1350 (1353).

⁸⁸ Art. 90 Abs. 3 des Schweizerischen Strassenverkehrsgesetzes (Verletzung der Verkehrsregeln) lautet:

„Mit Freiheitsstrafe von einem bis zu vier Jahren wird bestraft, wer durch vorsätzliche Verletzung elementarer Verkehrsregeln das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern eingeht, namentlich durch besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, waghalsiges Überholen oder Teilnahme an einem nicht bewilligten Rennen mit Motorfahrzeugen.“

Abs. 4 lautet:

„Absatz 3 ist in jedem Fall erfüllt, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten wird um:

- a. mindestens 40 km/h, wo die Höchstgeschwindigkeit höchstens 30 km/h beträgt;
- b. mindestens 50 km/h, wo die Höchstgeschwindigkeit höchstens 50 km/h beträgt;
- c. mindestens 60 km/h, wo die Höchstgeschwindigkeit höchstens 80 km/h beträgt;
- d. mindestens 80 km/h, wo die Höchstgeschwindigkeit mehr als 80 km/h beträgt.“