

Defizitärer Schutz menschlichen Lebens im Verkehrsstrafrecht

von Prof. Dr. Wolfgang Mitsch*

Abstract

Wer lange genug kriminalpolitisches Geschehen von der Warte und aus dem Elfenbeinturm der Strafrechtswissenschaft beobachtet, kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass sich die Politik zur Befriedigung von Regelungsbedürfnissen im Strafrecht weniger durch kritische Analysen der *lex lata* von Strafrechtswissenschaftlern als durch medial verbreitete Schilderungen persönlichen Betroffenseins von – teilweise prominenten – Opfern und die dadurch mobilisierte breite Unterstützung aus dem Volk anspornen lässt. Die vor Kurzem der Öffentlichkeit mitgeteilten Pläne aus dem Bundesjustizministerium zur Ertüchtigung des Strafrechts gegen neuartige Formen „virtueller Gewalt“ vor allem zum Nachteil von Frauen und gegen sonstige missbilligenswerte Angriffe auf Ehre und sexuelle Selbstbestimmung sind das Ergebnis eines Prozesses, der gewiss schon lange begonnen hatte, bevor die bekannte Schauspielerin Collien Fernandes mit ihren Mitteilungen über bizarre Ungeheuerlichkeiten ihres Ehelebens an die Öffentlichkeit gegangen ist. Dass dadurch der gesetzgeberischen Initiative eine „Gunst der Stunde“ bereitet worden ist, dürfte eine der Wahrheit nahekommende Mutmaßung sein. Jedenfalls konnte Justizministerin Stefanie Hubig davon ausgehen, dass die Bekanntgabe des Gesetzesentwurfs zum gegenwärtigen Zeitpunkt ein starkes Zustimmungsecho auslösen wird, was ohne den Rückenwind einer aktuell multimedial begleiteten Affäre mit großräumigen Aktionen organisierter Empörungskundgabe und Solidarisierungsgesten wohl kaum der Fall wäre. Dagegen ist nichts einzuwenden, sofern damit – was hier nicht bestritten werden soll – begründeten Forderungen nach Schließung von Lücken im Strafrecht und Erweiterung und Verschärfung bestehender Strafvorschriften Rechnung getragen wird. Mit Unverständnis und Verärgerung darf man aber wohl darauf hinweisen, dass Aufrufe aus der Strafrechtswissenschaft an die Adresse der Politik, endlich auf Änderungsbedarfe in mindestens ebenso wichtigen Bereichen des geltenden Strafrechts zu reagieren, ungehört verhallen, vielleicht weil es dazu keine realen Fälle gibt, deren mediale Verbreitung die Seele des Volkes oder eines Teils davon ähnlich zum Kochen bringt, wie der Fall Fernandes-Ulmen. Konkret gemeint sind damit Regelungsdefizite im Verkehrsstrafrecht, die es schon lange gibt, die in der Strafrechtswissenschaft hinlänglich diagnostiziert und dokumentiert sind und deren Praxisrelevanz hin und wieder durch schreckliche Fälle bestätigt wird. Freilich schaffen diese es nicht auf das Cover einer Ausgabe des SPIEGEL und als Diskussions-thema in die Talkshows, obwohl an denen in der deutschen Medienlandschaft beileibe kein Mangel herrscht. In der Untätigkeit der gesetzgebenden Körperschaften manifestiert sich eine gewisse Gleichgültigkeit gegenüber dem Bedürfnis der Menschen nach Sicherheit im Straßenver-

kehr sowie, wenn man es scharf kritisierend kommentieren will, ein Mangel an Respekt vor menschlichem Leben. Vielleicht schwingt auch eine gewisse Hemmung mit, den Menschen ihr „liebstes Kind“, das Automobil, durch zu viel strafrechtliche Strenge madig zu machen. Der vorliegende Text wurde in der Hoffnung geschrieben, dass er nicht nur von Kollegen gelesen wird, die ohnehin nicht überzeugt werden müssen, sondern auch von politischen Akteuren, die unmittelbar an den „Schalthebeln“ sitzen und die Prozesse in Bewegung setzen können, an deren Ende ein zufriedenstellendes Ergebnis stehen sollte.

Anyone who has observed developments in criminal policy for long enough from the vantage point and ivory tower of criminal law scholarship cannot help but feel that, when it comes to addressing regulatory needs in criminal law, policymakers are driven less by critical analyses of the *lex lata* by legal scholars than by media accounts of the personal experiences of – in some cases prominent – victims and the broad public support mobilized as a result. The plans recently announced by the Federal Ministry of Justice to strengthen criminal law against new forms of “virtual violence” – primarily to the detriment of women – and against other reprehensible attacks on honor and sexual self-determination are the result of a process that certainly began long before the well-known actress Collien Fernandes went public with her accounts of bizarre atrocities in her married life. That this provided the legislative initiative with a “window of opportunity” is likely a conjecture close to the truth. In any case, Justice Minister Stefanie Hubig could assume that the announcement of the draft bill at this point in time would trigger a strong wave of support, which would hardly be the case without the tailwind of a current scandal accompanied by widespread media coverage, large-scale organized protests, and gestures of solidarity. There is nothing wrong with this, provided that it addresses – which is not disputed here – justified demands to close loopholes in criminal law and to expand and tighten existing criminal provisions. However, one may well point out with incomprehension and annoyance that calls from criminal law scholars to policymakers to finally respond to the need for change in at least equally important areas of current criminal law fall on deaf ears, perhaps because there are no real-life cases whose media coverage stirs the public’s emotions – or those of a segment of the public – to the same extent as the Fernandes-Ulmen case. Specifically, this refers to regulatory gaps in traffic law that have existed for a long time, have been amply diagnosed and documented in the criminal law literature, and whose practical relevance is occasionally confirmed by horrific cases. Of course, these do not make it onto the cover of an issue of SPIEGEL or

* Prof. Dr. Wolfgang Mitsch ist emeritierter Professor für Strafrecht an der Universität Potsdam.

become a topic of discussion on talk shows, even though there is certainly no shortage of such programs in the German media landscape. The inaction of legislative bodies reflects a certain indifference toward people's need for road safety and, to put it bluntly, a lack of respect for human life. Perhaps there is also a certain reluctance to spoil people's "darling" – the automobile – by imposing excessive criminal penalties. This text was written in the hope that it will be read not only by colleagues who need no convincing, but also by political actors who are directly at the "helm" and can set processes in motion that should ultimately lead to a satisfactory outcome.

I. Einleitung

Ihren in KriPoZ 2023, 254 ff. erschienenen Text leiten *Elisa Hoven* und *Yannis Nehrig* mit der kurzen Schilderung eines furchtbaren Verkehrsunfalls ein, der sich am 1. April 2023 in Thüringen ereignete, bei dem sieben Menschen ums Leben kamen und drei weitere schwer verletzt wurden. Sie weisen darauf hin, dass gegen den fahrlässig handelnden Unfallverursacher nach geltendem Recht keine höhere Strafe als fünf Jahre Freiheitsstrafe möglich ist.¹ Das hat zwei Gründe: Der erste ist die zu niedrige Strafrahmobergrenze des § 222 StGB. Insbesondere Fälle grober Fahrlässigkeit mit schwersten Folgen (sieben Tote!) sowie Fälle an der Grenze zum bedingten Tötungsvorsatz² müssten mit mehr als fünf Jahren Freiheitsstrafe geahndet werden können.³ Der zweite Grund besteht darin, dass dem vom Täter verwirklichten Grundtatbestand „Gefährdung des Straßenverkehrs“ (§ 315c Abs. 1 Nr. 1a StGB) vom Gesetzgeber keine Erfolgsqualifikation hinzugefügt worden ist. Den Straftatbestand „Gefährdung des Straßenverkehrs mit Todesfolge“, der einen Strafrahm von einem Jahr Freiheitsstrafe bis zehn Jahre Freiheitsstrafe oder – worüber zu diskutieren wäre – von einem Jahr Freiheitsstrafe bis fünfzehn Jahre Freiheitsstrafe haben müsste, gibt es im geltenden Recht nicht.⁴ Ohne den Nachweis von zumindest bedingtem Tötungsvorsatz ist der Täter nicht aus § 212 StGB oder gar § 211 StGB, sondern nur aus § 315c Abs. 1 Nr. 1a StGB in Tateinheit (§ 52 StGB) mit § 222 StGB strafbar. Dieselbe mit vernünftigen Erwägungen nicht begründbare Lücke weist auch § 315b StGB auf, dessen Absatz 3 zwar auf Qualifikationen in § 315 Abs. 3 StGB verweist, die aber in Nr. 2 merkwürdiger Weise nur den Erfolg „schwere Gesundheitsschädigung“, nicht aber den Erfolg „Tod“ berücksichtigen.⁵ Die Literatur lehnt es sogar ab, den Tod in jedem Fall als „schwere Gesundheitsschädigung“ anzuerkennen.⁶ Erfolgsqualifizierte Tatbestände mit Bezug zum Straßenverkehrsrecht finden sich nur in § 315d Abs. 5 StGB und in § 316a Abs. 3 StGB. Die Einführung der Strafvorschrift gegen verbotene Straßenrennen mit Kraftfahrzeugen im Jahr 2017⁷ verdanken wir im Übrigen mit dem „Berliner Raser-Fall“⁸ ebenfalls einem

Ereignis, das zu einem Top-Thema in der Berichterstattung avancierte und lebhaft Diskussionen in Gesellschaft, Politik und Wissenschaft anstieß.⁹ Bezeichnend für die Sprunghaftigkeit des anlassgeleiteten prinzipien- und strategielosen Politikstils ist die Unfähigkeit, die Gelegenheit dieser Strafrechtsergänzung zur systematischen Schließung der Lücken im überschaubaren Teilbereich „Straßenverkehrs-Strafrecht“ zu nutzen.¹⁰ Eine Herkulesaufgabe wäre die Einführung weiterer Erfolgsqualifikations-Tatbestände nicht gewesen.

Elisa Hoven und *Yannis Nehrig* legen dankenswerter Weise Finger in alle Wunden und belassen es nicht bei deren Benennung. Mit einem konkreten Gesetzesvorschlag liefern sie den Politikern in Berlin eine Steilvorlage, die dem Ministerium auf der Referentenebene viel Mühe und Arbeit ersparen kann.¹¹ So richtig angekommen scheint dieses Angebot jedoch noch nicht zu sein. Jedenfalls eine Annahme des Angebots ist nicht erkennbar.¹² Das kann nicht daran liegen, dass der Text unnötig oder unbrauchbar ist. Das Gegenteil ist der Fall. Mit der Umsetzung der Regelungsanregung täte die Kriminalpolitik einen großen Schritt in die richtige Richtung. Gleichwohl sind noch einige Ergänzungen und Verbesserungen des Entwurfs möglich. Diese sollen neben einigen kommentierenden Anmerkungen Gegenstand der folgenden Ausführungen sein. Zu deren besseren Verständnis wird der Regelungsvorschlag von *Hoven/Nehrig* hier noch einmal wiedergegeben:

§ 315g StGB

(1) Mit Freiheitsstrafe von einem Jahr bis zu zehn Jahren wird bestraft, wer eine Tat nach §§ 315 Abs. 1 oder Abs. 5, 315a Abs. 1 oder Abs. 3 Nr. 1, 315b Abs. 1 oder Abs. 4, 315c Abs. 1 oder Abs. 3 Nr. 1, 315d Abs. 2 oder 4 begeht und dabei

1. in der Absicht handelt,

a) einen Unglücksfall herbeizuführen oder

b) eine andere Straftat zu ermöglichen oder zu verdecken, oder

2. durch die Tat eine schwere Gesundheitsschädigung eines anderen Menschen oder eine Gesundheitsschädigung einer großen Zahl von Menschen verursacht.

In minder schweren Fällen ist die Strafe Freiheitsstrafe von sechs Monaten bis zu fünf Jahren.

(2) Verursacht der Täter durch eine Handlung nach Abs. 1 den Tod eines anderen Menschen, so ist die Strafe Freiheitsstrafe nicht unter einem Jahr."

¹ *Hoven/Nehrig*, KriPoZ 2023, 254.

² Unter dieser Voraussetzung könnte die Unfallverursachung sogar als Mord (gemeingefährliches Mittel) bewertet werden.

³ *Mitsch*, ZIS 2019, 234 (236).

⁴ Kritisch dazu bereits *Mitsch*, ZIS 2019, 234 (239).

⁵ *Mitsch*, ZIS 2019, 2324 (240).

⁶ *König*, in: LK-StGB, Bd. 17, 13. Aufl. (2021), § 315 Rn. 122; *Pegel*, in: MüKo-StGB, Bd. 5, 3. Aufl. (2019), § 315 Rn. 94.

⁷ 56. StrÄndG v. 30.9.2017, BGBl I 3532.

⁸ *LG Berlin*, NSTZ 2017, 471 ff.

⁹ *Jansen*, NZV 2017, 214 ff.; *Mitsch*, DAR 2017, 70 ff.

¹⁰ *Mitsch*, ZIS 2019, 234 (239).

¹¹ *Hoven/Nehrig*, KriPoZ 2023, 254 (257).

¹² Im Koalitionsvertrag der seit 2025 im Bund regierenden Parteien CDU/CSU und SPD hat das Thema keine Berücksichtigung gefunden.

Bei der Aufzählung der Normen in Absatz 1 ist zu berücksichtigen, dass als Konsequenz der neuen Vorschrift die §§ 315 Abs. 3, Abs. 4 Hs. 2, 315b Abs. 3 und 315d Abs. 5 StGB des geltenden Rechts wegfallen würden. Soweit deswegen nachfolgende Absätze eine Stelle vorrücken, ist das oben in der Verweisung bereits umgesetzt. Beispielsweise wird auf Absatz 5 anstatt auf Absatz 6 des § 315 Bezug genommen.

II. Strafbarkeit des erfolgsqualifizierten Versuchs

Ein eher den Dogmatiker interessierendes Thema ohne nennenswerte Praxisrelevanz ist die Strafbarkeit einer Erfolgsverursachung, die auf einem bloß versuchten grundtatbestandlichen Delikt beruht. Da Absatz 2 des Entwurfs auf einige Vorschriften verweist, mit denen die Strafbarkeit im grundtatbestandlichen Bereich gem. § 23 Abs. 1 StGB auf vollendete Taten begrenzt wird (§§ 315 a Abs. 2 i.V.m. Abs. 1 Nr. 2, 315c Abs. 2 i.V.m. Abs. 1 Nr. 2, 315d Abs. 3 i.V.m. Abs. 1 Nr. 2, Nr. 3 StGB), stellt sich die Frage, ob ein Grunddeliktsversuch als Basis der Strafbarkeit auf der höheren Stufe der Erfolgsqualifikation ausreicht. Dafür spricht zunächst § 23 Abs. 1 Var. 1 i.V.m. § 12 Abs. 1 StGB, da sämtliche erfolgsqualifizierten Delikte – selbstverständlich auch die des Entwurfs – Verbrechenqualität haben.¹³ Die herrschende Meinung verneint gleichwohl Strafbarkeit, weil anderenfalls dem qualifizierenden Erfolgseintritt entgegen § 18 StGB nicht straf erhöhende, sondern strafbarkeitsbegründende Wirkung zugeschrieben würde.¹⁴ Wenngleich dieses Argument ebenso wenig überzeugt wie die weiteren gegen die Strafbarkeit vorgetragenen Erwägungen, soll in die theoretische Auseinandersetzung hier nicht erneut eingestiegen werden.¹⁵ Praktische Bedeutung dürfte die Entscheidung des Disputs ohnehin kaum oder überhaupt nicht haben. Denkbar ist vielleicht ein Fall, in dem der Täter den Tod eines Menschen durch eine Tat verursacht, mit der er meint, eine der „Todsünden“ des § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB zu begehen, während er tatsächlich durch sein Fehlverhalten gegen eine andere – im Katalog des § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB nicht enthaltene – Verkehrsregel verstößt. Beispiel: Lkw-Fahrer überholt mit vorgeschriebenem Seitenabstand einen Radfahrer, stellt sich dabei aber vor, der Abstand sei zu gering. Auf Grund unzureichender Befestigung (vgl. § 22 StVO) fällt während des Überholvorgangs von der Ladefläche ein Metallteil herunter, trifft den Radfahrer und verletzt ihn tödlich.

III. Erweiterung des § 315c Abs. 1 Nr. 1 StGB

Das soeben skizzierte Beispiel leitet über zu einem Vorschlag, der den Tatbestand des § 315c Abs. 1 Nr. 1 StGB betrifft. Dieser greift ausschließlich die abstrakte Gefährlichkeit von Defiziten der Person des Fahrzeugführers auf. Die Sicherheit des Straßenverkehrs kann aber auch dadurch massiv beeinträchtigt werden, dass mit einem Fahrzeug am Straßenverkehr teilgenommen wird, das erhebliche technische Mängel aufweist. Dies bestätigt das Gesetz selbst in § 315b Abs. 1 Nr. 1 StGB. Wieso also soll

strafbar nur sein, wer an dem Fahrzeug einen die Sicherheit gefährdenden Mangel verursacht, nicht aber, wer in Kenntnis dieses Mangels oder zumindest diesbezüglich fahrlässig ein solches Fahrzeug im Straßenverkehr führt und dadurch eine konkrete Individualgutsgefährdung verursacht? Nicht funktionierende Bremsen, abgefahrene Reifen, schadhafte Beleuchtung (bei Fahrt in der Dunkelheit), unsachgemäße Beladung (bei Lkws) usw. sind Risikofaktoren, die nicht weniger gravierend sind als die personenbezogenen Defekte. Jedenfalls dann, wenn § 315c Abs. 1 StGB Grundlage eines Todeserfolgsqualifizierten Tatbestandes wird, sollte auch eine entsprechende Verbreiterung des grundtatbestandlichen Fundaments erwogen werden. Um auf den obigen Fall des beim Überholen getöteten Radfahrers (II.) zurückzukommen: Würde ein gefährlicher Gegenstand wegen unzulänglicher Sicherung von einem am Straßenrand abgestellten Anhänger herabfallen und einen Radfahrer, Fußgänger oder Autofahrer gefährden, dürfte das ein nach § 315b Abs. 1 Nr. 3, Abs. 4 StGB strafbarer „Außeneingriff“ sein. Es ist nicht einzusehen, dass die gleiche Gefährdung im Kontext eines „verkehrsinternen“ Vorgangs mit der Ahndung als Ordnungswidrigkeit oder – wenn es zum Tod eines Menschen kommt – fahrlässige Tötung (§ 222 StGB) angemessen sanktionsbewehrt sein soll.

IV. Erweiterung der „Todsünden“ des § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB

Angesichts der vielen gefahrenträchtigen Fehler, die man als Autofahrer im Straßenverkehr machen kann, erscheint die gesetzliche Beschränkung der Strafbarkeit auf die in § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB aufgelisteten „Todsünden“ und die Nichtaufnahme weiterer Regelübertretungen in den Tatbestand willkürlich. Dieser Eindruck verstärkt sich, wenn eine schärfere Strafbarkeit für die Verursachung von Todeserfolgen durch grundtatbestandliches Fehlverhalten eingeführt wird. Warum soll zu schnelles Fahren mit Todesfolge an den in § 315c Abs. 1 Nr. 2 d StGB bezeichneten Örtlichkeiten eine Freiheitsstrafe bis zu 15 Jahren nach sich ziehen können, unvorsätzlich tödliches Rasen in unmittelbarer Nähe einer Grundschule oder eines Kinderspielplatzes dagegen maximal fünf Jahre Freiheitsstrafe begründen? Für diese unterschiedliche Behandlung gibt es keinen Grund. Daher bedarf der Katalog des § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB einer Überarbeitung. Die notwendige Ausdehnung des Anwendungsbereichs kann durch Hinzufügung weiterer „Todsünden“ oder mittels Reduzierung der Konkretetheit des existierenden Gesetzestextes erreicht werden. Letzteres geschähe zugegebenermaßen auf Kosten der tatbestandlichen Bestimmtheit. Mit Blick auf § 315b Abs. 1 Nr. 3 StGB gäbe das aber nicht zwangsläufig Anlass zu Bedenken hinsichtlich der Vereinbarkeit mit Art. 103 Abs. 2 GG. Eine zumindest erörterungswürdige Radikallösung wäre der völlige Verzicht auf Beschreibung bestimmter Risikotypen und Verschlinkung des Gesetzes durch Formulierung einer Generalklausel, die allein auf grobe Verkehrswidrigkeit abstellt. Als Kompromiss

¹³ Laubenthal, JZ 1987, 1065 (1067).

¹⁴ Paeffgen, in: NK-StGB, 6. Aufl. (2023), § 18 Rn. 112.

¹⁵ Vgl. dazu Mitsch, in: FS Fischer, 2018, S. 253 (260 ff.); ders. in: Baumann/Weber/Mitsch/Eisele, Strafrecht Allgemeiner Teil, 13. Aufl. (2021), § 22 Rn. 14; ders., NZWiSt 2019, 121 (124 ff.).

wäre auch eine Auffangklausel neben konkret beschriebenen Regelverstößen in Anlehnung an § 315b Abs. 1 Nr. 3 StGB diskutabel.¹⁶ Unbedingt empfehlenswert ist jedenfalls die ausnahmslose – nicht auf bestimmte Sektoren beschränkte – Erfassung grober Überschreitung von Geschwindigkeitsgrenzen.¹⁷ Die örtlichen Festlegungen in § 315c Abs. 1 Nr. 2 d StGB sollten deshalb wegfallen. Zudem würde dadurch § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB mit seinen schwer zu lösenden Auslegungsproblemen¹⁸ insbesondere hinsichtlich der „höchstmöglichen Geschwindigkeit“¹⁹ obsolet.

V. Streichung der Voraussetzung „rücksichtslos“ in § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB und in § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB

Sowohl der deliktssystematische Standort²⁰ als auch die inhaltliche Substanz²¹ sind schwer zu bestimmen und dementsprechend umstritten bei der Strafbarkeitsvoraussetzung „rücksichtslos“. Außer in § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB und in § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB kommt dieses Wort im Strafgesetzbuch nicht vor. Bemerkenswert ist, dass der Gesetzgeber die Voraussetzungen der Strafbarkeit in §§ 315, 315a, 315b und 316 StGB beschreiben konnte, ohne die Rücksichtslosigkeit einbeziehen zu müssen. Abgesehen von der Unklarheit seines Bedeutungsgehalts und seiner Abgrenzung zur groben Verkehrswidrigkeit ist dieses Straftatmerkmal überflüssig. Es handelt sich um ein typisches Strafzumessungskriterium, das von „die Gesinnung, die aus der Tat spricht, und der bei der Tat angewendete Wille, das Maß der Pflichtwidrigkeit“ (§ 46 Abs. 2 S. 2 Spiegelstrich 2 StGB) kaum zu unterscheiden ist. Zudem gibt es einen großen Überschneidungsbereich mit „grob verkehrswidrig“. Wer sich vorsätzlich in erheblichem Maße über eine Verkehrsregel hinwegsetzt, der handelt schon deswegen in aller Regel rücksichtslos.²² Umgekehrt ist fraglich, ob Rücksichtslosigkeit mit Fahrlässigkeit kompatibel ist, wenn man die wesentliche Substanz von „rücksichtslos“ nicht in der groben Verkehrswidrigkeit des Verhaltens sieht. Schon auf der grundtatbestandlichen Ebene und erst recht im Rahmen eines todeserfolgsqualifizierten Straftatbestands ist „rücksichtslos“ ein Fremdkörper. Der Unrechtsgehalt einer grob verkehrswidrigen Todesverursachung ist so gravierend, dass

in Relation dazu eine zusätzliche Strafbarkeitsvoraussetzung „Rücksichtslosigkeit“ nahezu bedeutungslos wäre. Schwer vorstellbar ist eine Tat, die alle Tatbestandsmerkmale erfüllt, weder gerechtfertigt noch entschuldigt, aber nicht rücksichtslos ist. Strafvorschriften wie § 221 Abs. 3 StGB und § 238 Abs. 3 StGB belegen, dass die Rücksichtslosigkeit, sofern sie überhaupt Einfluss auf die Strafbarkeit haben soll, der Verwirklichung des Tatbestandes immanent ist. Das Wort „rücksichtslos“ im Gesetzeswortlaut würde dem nichts hinzufügen.

VI. Schluss

Wissenschaftliche Beschäftigung mit dem Strafrecht ist kein einseitig einäugiges Betrachten des geltenden Rechts unter dem Aspekt der Entkriminalisierung. Das Aufspüren „entbehrlicher“ Strafvorschriften ist gewiss eine wichtige Aufgabe, mit deren Erfüllung zugleich dem Gesetzgeber zugearbeitet wird. Mit dem anderen Auge hat der Strafrechtswissenschaftler aber nach Verstößen gegen das Untermaßverbot im Strafrecht zu suchen, auf Lücken, unbegründete Ungleichbehandlungen und zu leichtgewichtige Sanktionsdrohungen aufmerksam zu machen.²³ Ein „mehr“ an Strafrecht ist unwillkommen, weil das mehr an Kriminalität, die den normativen Zuwachs begründet, unerwünscht ist und bekämpft werden muss. Davon zu unterscheiden ist ein „zu viel“ an Strafrecht, womit nicht erforderliche oder unverhältnismäßige Pönalisierung gemeint ist. Davon kann beim Straßenverkehrsstrafrecht auch dann keine Rede sein, wenn die hier unterbreiteten Vorschläge geltendes Recht werden sollten. Obwohl oben mehrfach der Hochstufung von Bußgeldrecht in das Kriminalstrafrecht das Wort geredet wurde, bedeutet dies keinen Rückschritt in Zeiten vor der Strafrechtsreform. Die Überführung der früheren StGB-Übertretungen in das Ordnungswidrigkeitenrecht von StVG, StVO, StVZO erfasste ausschließlich abstrakte Gefährungsdelikte. Daran soll sich auch in Zukunft nichts ändern. Strafrechtliches Untermaß wurde hier in Bezug auf konkrete Gefährdungen mit und ohne Todesfolge ausgemacht. Dessen Kompensation durch Ergänzung und Verschärfung des geltenden Strafrechts ist eine Verbesserung des Rechts und daher zu empfehlen.

¹⁶ Zur Vereinbarkeit mit dem Bestimmtheitsgebot *Schmitz*, in: MüKo-StGB, § 1 Rn. 57.

¹⁷ *Mitsch*, DAR 2017, 70 (73).

¹⁸ *Weigend*, in: FS Fischer, S. 569 (575 ff.).

¹⁹ *Hecker*, in: TK-StGB, 31. Aufl. (2025), § 315d Rn. 10.

²⁰ *König*, in: LK-StGB, § 315c Rn. 138.

²¹ *König*, in: LK-StGB, § 315c Rn. 140 ff.

²² *Hilgendorf*, in: *Arzt/Weber/Heinrich/Hilgendorf*, Strafrecht Besonderer Teil, 4. Aufl. (2021), § 38 Rn. 36; *Pegel*, in: MüKo-StGB, § 315c Rn. 85; *Spöhr/Karst*, NJW 1993, 3308 (3309).

²³ *Hoven/Nehrig*, KriPoZ 2023, 254 (257).