

MASTERARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades
„Master of Criminology and Police Science“

**§ 315d StGB -
Verbotene Kraftfahrzeugrennen**

*Eine qualitative Aktenauswertung für
den Zuständigkeitsbereich der Staatsanwaltschaft Dortmund*

Vorgelegt von: Christopher Berger

Matrikelnummer: XXXXXXXXXX

Erstgutachterin: Prof.'in Dr. Eva Kohler

Zweitgutachter: Dipl.-Jur. Leif Artkämper

Abgabedatum: 03.02.2020

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	V
1 Einleitung	1
2 Rechtslage vor Einführung des § 315d StGB	2
2.1 § 29 I StVO – Illegale Krafffahrzeugrennen.....	2
2.2 §§ 222 / 229 StGB – Fahrlässige Körperverletzung / Tötung	8
2.2.1 Objektive Sorgfaltspflichtverletzung / objektive Zurechnung	8
2.2.2 Mittelbarer Täter	12
2.3 § 315c StGB – Gefährdung des Straßenverkehrs.....	17
2.3.1 § 315c I Nr. 2 StGB – „Grob verkehrswidrig“ und „rücksichtslos“	19
2.3.2 § 315c I Nr. 2b StGB – Falsches Überholen	20
2.3.3 § 315c I Nr. 2d StGB – zu schnelles Fahren / unübersichtliche Stellen	21
2.3.4 § 315c I Nr. 2e StGB – Rechtsfahrgebot / unübersichtliche Stelle	21
2.4 § 315b StGB – Gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr.....	22
2.5 §§ 211 / 212 StGB – Vorsätzliche Tötungsdelikte	22
2.5.1 §§ 211 / 212 StGB - Tötungsvorsatz	25
2.5.2 §§ 211 / 212 StGB - Mittäterschaft	30
2.5.3 §§ 211 / 212 StGB – Mordmerkmale	31
2.6 §§ 223 / 224 / 226 StGB – Vorsätzliche Körperverletzungsdelikte	32
3 Grundsätzliches, Aufbau und Probleme des § 315d StGB	33
3.1 § 315d I StGB als abstraktes Gefährdungsdelikt.....	38
3.2 Rennbegriff des § 315d StGB	39
3.3 § 315d I Nr. 1 StGB – Ausrichten oder Durchführen	43
3.4 § 315d I Nr. 2 StGB – Teilnahme	45
3.5 § 315d I Nr. 3 StGB – „Einzelrennen“	47
3.6 § 315d II StGB – Konkrete Gefährdung.....	52
3.7 § 315d V StGB – Schädigung	53
3.8 § 315f StGB – Einziehung	54
3.9 §§ 69 / 69a StGB – Entzug der Fahrerlaubnis / Fahrerlaubnissperre.....	56

4	Qualitative Aktenanalyse	56
4.1	Problemstellung	56
4.2	Aktueller Forschungsstand.....	57
4.3	Methodik und Forschungsdesign	57
4.3.1	Untersuchungsdesign.....	57
4.3.2	Leitfragen und Hypothesenbildung.....	59
4.3.3	Erhebungsmethode	59
4.3.4	Stichprobe / Bestimmung der Analyseeinheit.....	61
4.3.5	Festlegung der Einschätzungsdimensionen.....	62
4.3.6	Bestimmung der Ausprägung / Kategoriensystem	62
4.3.7	Kodierleitfaden	62
4.3.8	Formale Kategorie.....	62
4.3.9	Auswertung und Ergebnisdarstellung.....	63
4.4	Ergebnisse und Diskussion	63
4.4.1	Welche Personen sind von der Strafverfolgung durch die neue Norm betroffen?	66
4.4.2	Welche typischen Fallkonstellationen ergeben sich in der praktischen Anwendung der Norm?.....	70
4.4.3	Welche strafprozessualen Begleitmaßnahmen werden von Polizei, Staatsanwaltschaft und Gericht getroffen?	73
4.4.4	Welche rechtlichen und tatsächlichen Probleme ergeben sich in der Rechtspraxis?.....	76
4.4.5	Ist der neue Tatbestand zu einer strafrechtlichen Ahndung von „verbotenen Krafffahrzeugrennen“ geeignet?	81
4.5	Kritische Reflexion / Gütekriterien	83
4.5.1	Verfahrensdokumentation	83
4.5.2	Argumentative Interpretationsabsicherung.....	83
4.5.3	Regelgeleitetheit	84
4.5.4	Nähe zum Gegenstand	84
4.5.5	Kommunikative Validierung.....	84
4.5.6	Triangulation	85

5	Fazit.....	85
6	Literatur- und Quellenverzeichnis	89
7	Abbildungsverzeichnis	103
8	Tabellenverzeichnis	104
	Eigenständigkeitserklärung	105
	Anlage I – Regeln für die Zusammenfassung.....	106
	Anlage II – Kodierleitfaden	107
	Anlage III – Kodiererläuterung	109
	Anlage IV – Erhebungs- und Analysebogen	115
	Anlage V – Kodiertabelle	118
	Anlage VI – Sachverhalte.....	137
	Anlage VII – Datentabellen	152
	Anlage VIII – Datenschutzkonzept.....	171

Abkürzungsverzeichnis

a.A.	anderer Ansicht
a.F.	alte Fassung
AG	Amtsgericht
AKB	Allgemeine Bedingungen für die Kfz-Versicherung
BayObLG	Bayerisches Oberstes Landesgericht
Bd.	Band
BeckRS	Beck-Rechtsprechung
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BGHSt	Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Strafsachen
BGHZ	Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Zivilsachen
BKA	Bundeskriminalamt
BR - Drs.	Drucksachen des Deutschen Bundesrates
BT - Drs.	Drucksachen des Deutschen Bundestages
BT – Protokoll	Protokoll des Deutschen Bundestages
BVerfGE	Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts
bzw.	beziehungsweise
DAR	Deutsches Autorecht
DAV	Deutscher Anwaltverein
dpa	Deutsche Presse-Agentur
DRiZ	Deutsche Richterzeitung
f.	auf der nächsten Seite
famos	Der Fall des Monats im Strafrecht
ff.	auf den nächsten Seiten
FS	Führerschein
GA	Goldammer's Archiv für Strafrecht
gem.	gemäß
GG	Grundgesetz
GVG	Gerichtsverfassungsgesetz
HRRS	HöchstRichterliche Rechtsprechung im Strafrecht
Hrsg.	Herausgeber

HV	Hauptverhandlung
JA	Juristische Arbeitsblätter
JGG	Jugendgerichtsgesetz
JR	Juristische Rundschau
JurionRS	Jurion-Rechtsprechung
JuS	Juristische Schulung
JZ	Juristenzeitung
K	Kategorie
KBA	Kraftfahrt-Bundesamt
KfzPflVV	Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsverordnung
KG	Kammergericht
KriPoZ	Kriminalpolitische Zeitschrift
Lfd. Nr.	Laufende Nummer
LG	Landgericht
LSK	Leitsatzkartei des deutschen Rechts
n.F.	neue Fassung
NJ	Neue Justiz
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
Nr.	Nummer
NStZ	Neue Zeitschrift für Strafrecht
NStZ-RR	Rechtsprechungs-Report Strafrecht
NZV	Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht
OLG	Oberlandesgericht
OVG	Oberverwaltungsgericht
PKS	Polizeiliche Kriminalstatistik
PP	Polizeipräsidium
RdErl.	Runderlass
RN	Randnummer
S.	Seite
StGB	Strafgesetzbuch
StV	Strafverteidiger
StVA	Straßenverkehrsamt
StVO	Straßenverkehrsordnung
SVR	Straßenverkehrsrecht

TV	Tatverdächtiger / Tatverdächtige
u.a.	unter anderem
UZEG	unabhängiger Zeuge
VersR	Versicherungsrecht
VG	Verwaltungsgericht
Vgl.	Vergleiche
VRS	Verkehrsrechts-Sammlung
VUS	Verkehrsunfall mit Sachschaden
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs- Ordnung
ZfRSoz	Zeitschrift für Rechtssoziologie
ZIS	Zeitschrift für Internationale Strafrechtsdogmatik
ZJS	Zeitschrift für das Juristische Studium
ZRP	Zeitschrift für Rechtspolitik
ZZEG	zugehöriger Zeuge

1 Einleitung

Bei verbotenen Kraftfahrzeugrennen kommt es immer wieder zu Unfällen mit Verletzten und Toten. Bereits 2016 veröffentlichte die Berliner Zeitung unter dem Titel „Tote und Verletzte bei illegalen Autorennen“ eine von der dpa zusammengestellte Chronologie zu verbotenen Kraftfahrzeugrennen. Die Autoren dokumentieren im Zeitraum von März 2015 bis August 2018 insgesamt 10 Fälle verbotener Kraftfahrzeugrennen, welche mit einem Unfall endeten. Hierbei wurden 19 Personen verletzt und 5 Personen getötet.¹

In der medialen Berichterstattung besonders präsent war und ist ein Fall aus Berlin. Hierbei wurde ein unbeteiligter Fahrzeugführer durch die Kollision mit einem der Rennbeteiligten getötet.² Der Fall schlug zum einen wegen der schweren Folgen und der erschreckenden Bilder hohe Wellen. Zum anderen wurden die beiden Teilnehmer des Rennens durch die 35. Strafkammer des LG Berlin wegen Mordes verurteilt.³ Hierbei handelt es sich um die erste Verurteilung von Teilnehmern eines verbotenen Kraftfahrzeugrennens mit tödlichem Ausgang wegen Mordes in der Bundesrepublik.⁴ Das Urteil war und ist in der Gesellschaft, wie in der Wissenschaft hoch umstritten und wurde durch den BGH aufgehoben.⁵ Nach erneuter Verhandlung verurteilte die 32. Strafkammer des LG Berlin die Angeklagten erneut wegen Mordes.⁶ Durch die Verteidigung wurde gegen dieses Urteil abermals Revision eingelegt. Diese wurde bis dato durch den BGH nicht entschieden. Ziel des ersten Teils dieser Arbeit ist die Untersuchung der Rechtslage zur Ahndung verbotener Kraftfahrzeugrennen bis zum 13.10.2017. Hierbei werden Kraftfahrzeugrennen mit und ohne Folgen behandelt. Ebenso soll ein vertiefender Blick auf die Problematik der Verurteilung von Teilnehmern verbotener Kraftfahrzeugrennen wegen Mordes geworfen werden.

¹ Vgl. Berliner Zeitung (2016).

² Vgl. Berliner Morgenpost (2016).

³ Vgl. LG Berlin 535 Ks 8/16, (535 Ks) 251 Js 52/16 (8/16), Urteil vom 27.02.2017 / NStZ 2017, 471.

⁴ Vgl. Zeit Online (2017).

⁵ Vgl. BGH 4 StR 399/17, Urteil vom 01.03.2018 / BGHSt 63, 88.

⁶ Vgl. LG Berlin 532 Ks 9/18, Urteil vom 26.03.2019.

In Folge des scheinbar gehäuften Auftretens und der medialen Berichterstattung wurde das Thema durch die Politik aufgegriffen und mit § 315d StGB eine eigene und neue Strafbarkeit geschaffen.^{7 8} Eine literaturtheoretische Auseinandersetzung mit der neuen Strafbarkeit und ihren Problemstellungen stellt den zweiten Teil dieser Arbeit da. Der dritte Teil der Arbeit ist eine qualitative Aktenauswertung von Verfahrensakten der Staatsanwaltschaft Dortmund zum vorher diskutierten neuen Straftatbestand. Die ersten beiden Teile der Arbeit schaffen dabei die notwendigen Grundlagen für die empirische Auseinandersetzung mit der neuen Norm. Hierfür war es erforderlich, vielleicht abweichend von sonst üblichen Aufbauten empirischer Arbeiten, die Kapitel Zwei und Drei ausführlicher zu bearbeiten. Ziel der empirischen Arbeit war es zu klären, wie die Rechtswirklichkeit des § 315d StGB aussieht.

2 Rechtslage vor Einführung des § 315d StGB

Zunächst soll die Frage geklärt werden, was aus juristischer Sicht ein illegales Kraftfahrzeugrennen ist bzw. war. Im Anschluss wird die mögliche Strafbarkeit eines Rennteilnehmers betrachtet. Klassisch kommen hier Straßenverkehrsdelikte, sowie, bei illegalen Kraftfahrzeugrennen mit Verletzten oder getöteten Personen, fahrlässige Körperverletzungs- und Tötungsdelikte in Betracht.⁹ Mittlerweile ist zusätzlich die vorsätzliche Begehung von Körperverletzungs- und Tötungsdelikten in den Fokus von Wissenschaft und Praxis gerückt.^{10 11} Die Strafbarkeiten werden problemorientiert erörtert.

2.1 § 29 I StVO – Illegale Kraftfahrzeugrennen

Mit der Einführung des § 315d StGB wurde der § 29 I StVO abgeschafft. Die folgenden Ausführungen beziehen auf diese abgeschaffte Norm. § 29 I StVO schützte sowohl die Sicherheit des Straßenverkehrs, aber auch die Individualrechtsgüter der einzelnen Verkehrsteilnehmer.¹² Ein weiterer Schutzzweck des § 29 I StVO ergibt sich schon aus der Überschrift: „Übermäßige Stra-

⁷ Hinweis: Es ist grundsätzlich § 315d StGB n.F. - Verbotene Kraftfahrzeugrennen gemeint.

⁸ Vgl. BR – Drs. 362/16.

⁹ Vgl. Schneider (2013). S. 362f.

¹⁰ LG Berlin 535 Ks 8/16, (535 Ks) 251 Js 52/16 (8/16), Urteil vom 27.02.2017 / NSTz 2017, 471.

¹¹ Vgl. Preuß (2017a). S. 105f.

¹² Vgl. Knauf / Bohne (2017). S. 585.

ßenbenutzung“. „Er will mithin Straßenbenutzungen verhindern, für die die Straßen nicht gebaut sind. [...]. Die Fahrer sollen nicht ‚bis an die Grenzen gehen‘, wie es gerade der Zweck eines Autorennens ist.“¹³ Der Paragraph bezieht sich auf das Führen von Kraftfahrzeugen. Diese beiden Eigenschaften werden hier nicht weiter erörtert. § 29 I StVO liefert keine Legaldefinition für ein Kraftfahrzeugrennen. Eine Definition liefert die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung: „I. Rennen sind Wettbewerbe oder Teile eines Wettbewerbes [...] sowie Veranstaltungen zur Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten oder höchsten Durchschnittsgeschwindigkeiten mit Kraftfahrzeugen (z. B. Rekordversuch). Auf die Art des Starts (gemeinsamer Start, Gruppen- oder Einzelstart) kommt es nicht an.“

*Indizien für das Vorliegen eines Wettbewerbs sind die Verwendung renntypischer Begriffe, die Beteiligung von Sponsoren, gemeinsame Start-, Etappen- und Zielorte, der nahezu gleichzeitige Start aller Fahrzeuge, Startnummern, besondere Kennzeichnung und Werbung an den Fahrzeugen sowie vorgegebene Fahrtstrecken und Zeitnahmen [...]. Die Einhaltung der geltenden Verkehrsregeln oder das Fahren im Konvoi widerspricht dem Renncharakter nicht. [...]*¹⁴

„Die Verwaltungsvorschrift ist zwar für Gerichte nicht bindend, faktisch aber bedient sich die Rechtsprechung ihrer gerne.“¹⁵ Eine weitere oft zitierte Definition entstammt einem Urteil des OLG Hamm: „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.“¹⁶

Nach überwiegender Auffassung werden vom Tatbestand ebenfalls Geschicklichkeitsfahrten, Zuverlässigkeitsfahrten, Leistungsüberprüfungsfahrten und Motorradrennen erfasst.¹⁷ Die Höchstgeschwindigkeit muss bei diesen Fahrten zumindest mitbestimmend sein. Im konkreten Fall hat der BGH, im Zusammenhang mit versicherungsrechtlichen Fragestellungen, eine Gleich-

¹³ BVerwG 3 C 2.97, Urteil vom 13.03.1997 / BVerwGE 104, 154.

¹⁴ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 22. Mai 2017 zu § 29 Übermäßige Straßenbenutzung.

¹⁵ Dahlke / Hoffmann-Holland (2017a). S. 39.

¹⁶ OLG Hamm 1 RBs 24/13, Beschluss vom 05.03.2013 / NZV 2013, 403.

¹⁷ Vgl. König (2017). § 29 StVO RN 2.

mäßigkeitsprüfung als Rennen im Sinne von §§ 29 I StVO, 2b IIIb AKB und 4 Nr. 4 KfzPflVV gewertet. Bei einer solchen Prüfung müssen innerhalb von 20 Minuten zwei Runden in möglichst der absolut gleichen Zeit absolviert werden.¹⁸ In § 2b IIIb AKB wird allerdings nicht der Begriff des Rennens, sondern die Formulierung „*Fahrveranstaltungen, bei denen es auf Erzielung einer Höchstgeschwindigkeit ankommt*“ genutzt. Diese wird in der Regel mit dem Begriff des Rennens aus § 29 I StVO gleichgesetzt.¹⁹ ²⁰ Ist die Höchstgeschwindigkeit nicht mitbestimmend, so nimmt der BGH, ebenfalls in einem versicherungsrechtlichen Fall, kein Rennen an. Dies gilt insbesondere, wenn die Teilnehmer, unter Androhung von Strafsekunden und dem Ausschluss aus dem Wettbewerb, durch den Veranstalter zur Einhaltung der Verkehrsregeln aufgefordert worden sind. Es handele sich dabei zwar um „Zuverlässigkeits- oder Prüfungsfahrten“, welche ein erheblich erhöhtes Gefährdungsrisiko, im Vergleich zu normalen Fahrten, mit sich bringen, nicht aber um ein Rennen, welches einen Haftungsausschluss begründen würde.²¹ Bei der Bewertung der möglichst hohen Geschwindigkeit ist eine reine Bekundung des Veranstalters, dass die Verkehrsregeln eingehalten werden nicht ausreichend. Liegen zum Beispiel Hinweise durch polizeiliche Erkenntnisse oder durch Videos aus dem Vorjahr vor, welche Geschwindigkeitsüberschreitungen oder sonstige relevante Verkehrsverstöße zeigen, so genügt die Bekundung nicht. Auch wenn die geplante Fahrstrecke in der vorgegebenen Zeit ohne Verkehrsverstöße nicht zu bewältigen ist, kann schon im Vorfeld von einem Rennen ausgegangen werden.²² Bezogen auf Rallyes spielt es keine Rolle, wenn die Teilnehmer nacheinander starten, solange eine möglichst hohe Geschwindigkeit erreicht werden soll.²³ ²⁴ Unerheblich ist, ob die höchste Durchschnittsgeschwindigkeit oder die jeweilige Endgeschwindigkeit das Ziel des Rennens sind. Es bedarf dabei nicht der Erreichung der generell von einem Kraftfahrzeug erreichbaren Höchstgeschwindigkeit.²⁵

¹⁸ Vgl. BGH VI ZR 321/02, Urteil vom 01.04.2003 / BGHZ 154, 316.

¹⁹ Vgl. Dahlke / Hoffmann-Holland (2017). S. 39.

²⁰ Vgl. OLG Köln 9 U 76/06, Urteil vom 21.11.2006 / NZV 2007, 75.

²¹ Vgl. BGH IV ZR 122/74, Urteil vom 06.11.1975 / VersR 1976, 381.

²² Vgl. OVG Lüneburg 12 ME 111/10, Beschluss vom 30.04.2010 / LSK 2010, 280244.

²³ Vgl. Janker (2012). § 29 StVO RN 2.

²⁴ Vgl. BVerwG 3 C 2.97, Urteil vom 13.03.1997 / BVerwGE 104, 154.

²⁵ Vgl. OLG Karlsruhe 2 Ss 67/83, Urteil vom 19.05.1983 / VRS 66, 56.

Entscheidend ist zudem der Wettbewerbscharakter. Dem scheinbar widersprechend weist das OLG Hamm daraufhin, dass die fehlende Feststellung bezüglich einer Siegerermittlung die Erfüllung des Tatbestands aus § 29 I StVO nicht ausschließt. In gleicher Entscheidung kommt das OLG zum Ergebnis, dass es den „*Beteiligten um eine Siegerermittlung gegangen ist.*“²⁶ Das Urteil liefert somit keine Grundlage für ein Abweichen von der Kombination aus Geschwindigkeit und Wettbewerb als elementare Bestandteile eines Rennens. Das OLG Oldenburg hat dennoch, unter Berufung auf das Urteil des OLG Hamm, entschieden, dass auch bei „*einer Veranstaltung, bei der mehrere Kraftfahrer lediglich zum Zweck der gegenseitigen Leistungsprüfung ihre Höchstgeschwindigkeit zu erreichen versuchen, ohne im Wettbewerb zu stehen,*“ ein Rennen im Sinne des § 29 I StVO in Form einer Veranstaltung gegeben ist.²⁷ Die Entscheidung des OLG Oldenburg wird in der Literatur gelobt, aber auch kritisiert. Seitens der Befürworter wird insbesondere mit der objektiven Gefährlichkeit der hohen Geschwindigkeit argumentiert.²⁸ Die Kritiker der Entscheidung, welchen zuzustimmen ist, argumentieren mit dem allgemeingültigen Verständnis eines Rennens. Nach diesem handelt es sich bei einem Rennen gerade um einen Wettbewerb mit dem Ziel einen Sieger zu ermitteln. Fraglich ist lediglich das Kriterium zur Ermittlung des Siegers.²⁹ Im Fall der Kraftfahrzeugrennen kann es sich bei diesem Kriterium, wie bereits vorhergehend gezeigt, nur um die Geschwindigkeit handeln. Die Auslegung des OLG Oldenburg führt zu einem sehr weit gefassten Rennbegriff, welcher sich vom eigentlichen Wortsinn deutlich entfernt hat. Dieser weite Rennbegriff bringt u.a. Probleme in der Abgrenzung zu „einfachen“ Geschwindigkeitsverstößen mit sich. Eine ähnlich problematische Auslegung wird in Teilen der Literatur bezogen die Anzahl der Teilnehmer von Rennen vertreten. Folgt man dem Grundgedanken des Wettbewerbs, so werden für ein Rennen mindestens zwei Teilnehmer benötigt. Sind keine zwei Teilnehmer vorhanden, so kann es nicht zur Feststellung eines Siegers und damit nicht zu einem Rennen kommen. Diese Annahme stimmt mit der Definition des OLG Hamm überein. Bezugnehmend auf den Begriff der Veranstaltung aus der Verwal-

²⁶ OLG Hamm 1 RBs 24/13, Beschluss vom 05.03.2013 / NZV 2013, 403.

²⁷ OLG Oldenburg 2 Ss (Owi) 295/16, Beschluss vom 24.10.2016 / DAR 2017/93.

²⁸ Vgl. Plate (2017). S. 94f.

²⁹ Dahlke / Hoffmann-Holland (2017). S. 38.

tungsvorschrift stuft König „*Rekordversuche einzelner Kfz*“ als Rennen ein.³⁰ Diese Auslegung des Rennbegriffs ist ebenfalls weit vom eigentlichen Wort-sinn entfernt und führt zu Abgrenzungsproblemen, welche hier nicht weitergehend thematisiert werden sollen. Der Schutzzweck der Norm wird mit einer solchen Auslegung mindestens ausgereizt, wenn nicht gar überreizt.

Die Gerichte mussten, neben diesen allgemeinen Festlegungen, unter anderem entscheiden, ob ein Rennen im Vorfeld zwischen den Teilnehmern ab-gesprochen werden muss. Im Ergebnis ist eine Absprache nicht erforderlich. So hat das OLG Bamberg entschieden, dass das Ausschalten der Fahrzeug-beleuchtung als Startsignal eines Rennens, nach vorhergehender spontaner Absprache, ausreichend ist. Eine weitergehende Planung oder die Betei-ligung Dritter als Starter ist nicht erforderlich.³¹ In diesem Zusammenhang wird der Begriff der wilden Rennen verwendet.^{32 33} Für die Teilnahme an ei-nem Rennen ist ein konkludentes Handeln ausreichend. Ein Betroffener, welcher, aus einem spontanen Entschluss heraus, zwei Fahrzeugen folgt, welche sich ein Rennen liefern, ist selbst Teilnehmer dieses Rennens.³⁴ Zu-sätzlich war die Frage zu beantworten, welche Strecke durch die Rennteil-nehmer mindestens zurückzulegen ist. Ausgangssituation der Entscheidung war, dass die beiden Beteiligten ein wildes Rennen durchgeführt haben. Ziel des Rennens war es, den jeweils anderen Beteiligten nicht überholen zu las-sen. Hierfür haben die Beteiligten, nach den Feststellungen des Gerichts, ihre Fahrzeuge während des „*Überholvorgangs gleichzeitig beschleunigt und verlangsamt*“.³⁵ Der gesamte Überholvorgang hat sich über eine Strecke von 300m bis 500m hingezogen. Diese Strecke ist nach Auffassung des OLG Hamm ausreichend, um den Tatbestand zu verwirklichen.³⁶ Im gleichen Ur-teil äußert sich das OLG zur für die Erfüllung des Tatbestands erforderlichen Geschwindigkeit. Die Beteiligten sind mit mindestens 125 km/h bei erlaubten 100 km/h gefahren. Diese Geschwindigkeitsüberschreitung bezeichnet das

³⁰ König (2017). § 29 StVO RN 2.

³¹ Vgl. OLG Bamberg 3 Ss Owi 1756/10, Beschluss vom 29.11.2010 / NZV 2011, 208.

³² Vgl. Janker (2012). § 29 StVO RN 2.

³³ Vgl. König (2017). § 29 StVO RN 2.

³⁴ Vgl. OLG Hamm 2 Ss Owi 260/97, Beschluss vom 07.04.1997 / NZV 1997, 367.

³⁵ OLG Hamm 13 U 198/96, Urteil vom 12.05.1997 / NZV 1997, 515. Nr. 1a.

³⁶ Vgl. OLG Hamm 13 U 198/96, Urteil vom 12.05.1997 / NZV 1997, 515. Nr. 1e.

OLG als „erhebliche“ Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.³⁷ Ausweislich der (Einzelfall-) Entscheidung des OLG Hamm kann damit eine Geschwindigkeitsüberschreitung von 25% ausreichend sein, um die Anforderungen an ein Rennen zu erfüllen. Das OLG Braunschweig hält schon die Strecke von 100m bis 150m für ausreichend, wenn es sich um „*Beschleunigungsfahrten mit Renncharakter*“ handelt, bei denen es zur Ermittlung des Siegers gerade auf die Geschwindigkeit ankommt. Bei diesen „*Sprintrennen*“ sei die Geschwindigkeit nicht nur mitbestimmend, sondern entscheidend.³⁸

Für die bloße folgenlose Teilnahme an einem illegalen Kraftfahrzeugrennen waren im Regelsatz eine Geldbuße in Höhe von 400 Euro, zwei Punkte im Fahreignungsregister und ein Fahrverbot von einem Monat vorgesehen.³⁹ Als verwaltungsrechtliche Option bestand zusätzlich die Anordnung einer medizinisch – psychologischen Untersuchung zur Feststellung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen.⁴⁰ Die vorgenannten Entscheidungen und Diskussionen zeigen, dass der Rennbegriff des § 29 I StVO durch eine Reihe von Entscheidungen der Rechtsprechung konkretisiert und gefestigt worden ist. Allerdings bestehen, trotz der Entscheidungen im Zivil-, Verwaltungs- und Ordnungswidrigkeitenrecht, weiterhin Unklarheiten, welche im Einzelfall zu entscheiden sind. Problematisch sind hier insbesondere sich widersprechende Ansichten der Gerichte. Auch wenn die Definition des OLG Hamm, wie auch die Definition aus der Verwaltungsvorschrift, immer wieder aufgegriffen und genutzt werden, so hat sich keine allgemeingültige und in ständiger Rechtsprechung gefestigte Definition für den Rennbegriff durchgesetzt.^{41 42} In Teilen der Literatur wird, mit Verweis auf die erfolgten Entscheidungen in den verschiedenen Rechtsbereichen, der Begriff des Kraftfahrzeugrennens als hinreichend geklärt angesehen.⁴³ Diese Problemstellung wird im Hinblick auf die Strafbarkeit nach § 315d StGB und den dort ebenfalls verwendeten Begriff des Rennens im weiteren Verlauf von Bedeutung sein.

³⁷ OLG Hamm 13 U 198/96, Urteil vom 12.05.1997 / NZV 1997, 515. Nr. 1e.

³⁸ OLG Braunschweig Ss (BZ) 30/94, Beschluss vom 13.07.1994 / NZV 1995, 38.

³⁹ Vgl. KBA (2016). TBNR 129618.

⁴⁰ Vgl. Preuß (2017a). S. 108f.

⁴¹ Vgl. OLG Hamm 1 RBs 24/13, Beschluss vom 05.03.2013 / NZV 2013, 403.

⁴² Dahlke / Hoffmann-Holland (2017). S. 38f.

⁴³ Vgl. Franke (2017). S. 1f.

2.2 §§ 222 / 229 StGB – Fahrlässige Körperverletzung / Tötung

Bis zur Einführung des neuen § 315d StGB gab es keinen spezifischen Straftatbestand, welcher illegale Kraftfahrzeugrennen erfasst hat. *„Kommt [Anm.: mittlerweile „Kam“] daher beispielsweise ein Mensch durch ein illegales Kraftfahrzeugrennen zu Tode – etwa ein Passant oder ein am Rennen nicht beteiligter Autofahrer -, steht zumeist allein eine Strafbarkeit wegen fahrlässiger Tötung, § 222 StGB, im Raum.“*⁴⁴ Fahrlässigkeitsdelikte sind allgemeingültig, dennoch ergeben sich bei der Beurteilung der Strafbarkeit von Rennteilnehmern einige spezifische Problemstellungen. Die §§ 222 / 229 StGB können hier an gleicher Stelle behandelt werden. Es muss zwischen dem unmittelbaren und dem mittelbaren Täter unterschieden werden. Angenommen A und B fahren ein illegales Rennen. A übersieht an einer Straßenkreuzung den Fußgänger C und kollidiert mit diesem. Der C erliegt seinen Verletzungen. A ist in diesem Fall unmittelbarer Täter, da seine Kollision mit dem C die todesursächlichen Verletzungen verursacht hat. B hat zwar an dem Rennen teilgenommen, aber keine Kollision mit dem C gehabt und diesen damit weder verletzt, noch getötet. Der B ist als Rennteilnehmer mittelbarer Täter.⁴⁵

2.2.1 Objektive Sorgfaltspflichtverletzung / objektive Zurechnung

*„Erfolg und Kausalität bereiten in diesen Fällen typischerweise keine Schwierigkeiten.“*⁴⁶ Probleme ergeben sich im Zusammenhang mit der Fahrlässigkeit. Hierfür ist es erforderlich, dass der Täter eine objektive Sorgfaltspflichtverletzung begeht und der Erfolg dem Täter objektiv zugerechnet werden kann.⁴⁷ Für die hier zu klärende Frage ist davon auszugehen, dass die Übertretung von Verhaltensnormen aus dem Verkehrsrecht die Sorgfaltspflichtwidrigkeit begründet. Neben dem vorgenannten § 29 I StVO kommen dafür insbesondere Verstöße gegen die § 3 StVO bzw. § 41 I StVO i.V.m. VZ 274, § 4 I StVO, § 5 StVO und § 7 StVO in Betracht. Zusätzlich wird zumeist ein Verstoß gegen § 1 II StVO gegeben sein.⁴⁸ Zu beachten ist die einheitliche

⁴⁴ Rostalski (2017). S.585.

⁴⁵ Vgl. Schneider (2013). S. 362f.

⁴⁶ Schneider (2013). S. 364.

⁴⁷ Vgl. Rengier (2019). § 13 StGB RN 46.

⁴⁸ Vgl. Timpe (2009). S. 170f.

Erfolgsverursachung an Stelle des einheitlichen Willensentschlusses.⁴⁹ Für die Beurteilung der Strafbarkeit bedeutet dies, dass die einzelnen Handlungen des Täters als einheitliche Handlung anzusehen sind.⁵⁰ Dies entspricht auch der Lebensrealität eines Rennens, welches aus Lenkbewegungen, Überholvorgängen, überhöhter Geschwindigkeit und weiteren Verstößen bzw. Handlungen besteht. Hier lediglich auf eine spezifische Handlung, wie einen bestimmten Überholvorgang, abzustellen wäre nicht sachgerecht.

Im Zusammenhang mit der objektiven Zurechnung stellt sich die Frage nach einer möglichen eigenverantwortlichen Selbstgefährdung. Diese Fragestellung betrifft Sachverhalte, bei denen eine Person verletzt oder getötet wird, welche selber an dem illegalen Rennen beteiligt ist. Werden dritte Personen geschädigt, so ist die objektive Zurechnung für den unmittelbaren Täter unproblematisch.⁵¹ Hierfür ist zu klären, ob ein Fall der eigenverantwortlichen Selbstgefährdung oder ein Fall der Fremdgefährdung vorliegt. Durch den BGH war folgender (gekürzter) Sachverhalt zu entscheiden:⁵² Die Angeklagten A und B fuhren mehrere Rennen gegeneinander. Im Fahrzeug des A befand sich der C und im Fahrzeug des B der D. Die Beifahrer C und D filmten die Rennen mit einer Kamera. Auf Handzeichen des C beschleunigten die Angeklagten ihre Fahrzeuge, bei erlaubten 120 km/h, auf über 200 km/h. Vor den Angeklagten tauchte im weiteren Verlauf ein unbeteiligtes Fahrzeug auf, welches mit vorschriftsmäßiger Geschwindigkeit geführt wurde. Obwohl nur zwei Fahrstreifen vorhanden waren, entschlossen sich die Angeklagten das unbeteiligte Fahrzeug zeitgleich zu überholen. Der A geriet mit den linken Reifen seines Fahrzeuges in die Grünfläche an der Mittelschutzplanke. A lenkte zu stark gegen, das Fahrzeug geriet ins Schleudern, kam nach rechts von der Fahrbahn ab und überschlug sich. Der A wurde schwer verletzt und sein Beifahrer C wurde getötet.⁵³ Der BGH hatte vornehmlich zu entscheiden, ob A und B wegen fahrlässiger Tötung zu verurteilen sind. Zur Strafbarkeit des mittelbaren Täters wird auf den folgenden Abschnitt verwiesen. Das

⁴⁹ Vgl. Puppe (2017a). § 52 StGB RN 18.

⁵⁰ Vgl. Hinderer / Brutscher (2011). S. 907f.

⁵¹ Vgl. Preuß (2017a). S. 107.

⁵² Ursprungsentscheidung: LG Konstanz 4 KLS 50 Js 927/07, Urteil vom 28.02.2008.

⁵³ Vgl. BGH 4 StR 328/08, Urteil vom 20.11.2008 / BGHSt 53, 55. RN 9.

LG Konstanz hatte den A lediglich wegen vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs verurteilt. Hiergegen richtete sich die Revision von Staatsanwaltschaft und Nebenklage.⁵⁴ Eine Verurteilung wegen fahrlässiger Tötung des A setzt die Zurechnung des Todes voraus. *„Einigkeit herrscht darüber, dass die eigenverantwortliche Selbstgefährdung des Opfers den Zurechnungszusammenhang unterbricht und damit die Tatbestandsmäßigkeit ausschließt.“*⁵⁵ *„Maßgebliches Abgrenzungskriterium zwischen strafloser Beteiligung an einer eigenverantwortlichen Selbstgefährdung bzw. -schädigung und der – grundsätzlich tatbestandsmäßigen – Fremdschädigung eines anderen ist die Trennungslinie zwischen Täterschaft und Teilnahme. [...] Dies gilt im Grundsatz ebenso für die Fälle fahrlässiger Selbst- bzw. Fremdgefährdung.“*⁵⁶ Im vorliegenden Fall wurde durch den BGH eine eigenverantwortliche Selbstgefährdung verneint. Die Tatherrschaft vor dem Unfall habe bei den Fahrern gelegen, welche die Entscheidung zum Überholen getroffen, die Geschwindigkeit und Lenkbewegungen bestimmt hätten.⁵⁷ Durch das LG wurde, was in der Folge zur Verneinung der fahrlässigen Tötung geführt hat, eine Fremdgefährdung angenommen, welche der Selbstgefährdung gleichzustellen sei. Die Möglichkeit einer solchen Gleichstellung wird nur von Teilen der Literatur vertreten und von der Rechtsprechung überwiegend abgelehnt.⁵⁸ Der BGH hat sich dieser ablehnenden Haltung angeschlossen und geprüft, ob der C wirksam in das Risiko seines Todes eingewilligt hat, was zum Entfall der Rechtswidrigkeit führen würde.

Zu klären ist die Frage, ob eine Einwilligung in eine lebensgefährliche Situation möglich ist. Die ältere Rechtsprechung des BGH hat eine solche Einwilligung als unbeachtlich angesehen.⁵⁹ ⁶⁰ Die neuere Rechtsprechung schließt eine Einwilligung in Körperverletzungsdelikte mittlerweile nicht mehr grundsätzlich aus. Vielmehr kommt es auf die Sittenwidrigkeit an. Die rechtfertigende Wirkung entfällt, wenn durch das Gesetz nicht nur Individualrechtsgüter, sondern auch Sozial- oder Allgemeininteressen geschützt werden. Ein

⁵⁴ Vgl. BGH 4 StR 328/08, Urteil vom 20.11.2008 / BGHSt 53, 55. RN 1.

⁵⁵ Brüning (2009). S. 194.

⁵⁶ BGH 4 StR 328/08, Urteil vom 20.11.2008 / BGHSt 53, 55. RN 22/23.

⁵⁷ Vgl. BGH 4 StR 328/08, Urteil vom 20.11.2008 / BGHSt 53, 55. RN 24.

⁵⁸ Vgl. Preuß (2017a). S. 107.

⁵⁹ Vgl. BGH 4 StR 373/52, Urteil vom 22.01.1953 / BGHSt 4, 88.

⁶⁰ Vgl. BGH VI ZR 189/59, Urteil vom 14.03.1961 / BGHZ 34, 355.

entgegenstehender Wille des Geschädigten ist dann unbeachtlich.⁶¹ Die für Körperverletzungsdelikte entwickelten Grundsätze hat der 2. Strafsenat des BGH auch auf Fälle übertragen, bei denen das Opfer in das Risiko seines Todes eingewilligt und sich genau dieses Risiko im Todeseintritt realisiert hat.⁶² Die nicht unumstrittenen Entscheidungen des BGH sollen hier nicht weiter vertieft werden.⁶³ Diese neuere Rechtsprechung wurde durch den 4. Strafsenat auf den oben genannten Fall übertragen und angewandt. Der Senat sieht durch die §§ 222 / 229 StGB ausschließlich Individualrechtsgüter geschützt. Eine Einwilligung sei somit, begrenzt durch die Sittenwidrigkeit, grundsätzlich möglich. Die Grenze der Sittenwidrigkeit liege beim Eintritt einer konkreten Todesgefahr.⁶⁴ Der Senat kommt im Ergebnis dazu, dass die Grenze der Sittenwidrigkeit vorliegend überschritten war. Ob bereits die massive Geschwindigkeitsüberschreitung alleine den Eintritt einer konkreten Lebensgefahr begründet, lässt der Senat unbeantwortet. *„Jedenfalls lag eine solche Gefahr in der Fortsetzung des Rennens noch zu einem Zeitpunkt, als ein gleichzeitiges Überholen eines unbeteiligten dritten Fahrzeuges mit nicht mehr kontrollierbaren höchsten Risiken für sämtliche betroffenen Verkehrsteilnehmer verbunden war.“*⁶⁵ Das Verhalten des A bezogen auf den Tod des C war damit nicht gerechtfertigt und der A wurde durch den BGH ebenfalls wegen fahrlässiger Tötung verurteilt.⁶⁶ Es bleibt die Frage unbeantwortet, ob illegale Kraftfahrzeugrennen selbst grundsätzlich die Sittenwidrigkeit implizieren.⁶⁷

Eine andere Sachlage ergibt sich, wenn A und B ein Rennen gegeneinander fahren und der B auf Grund des Rennens in Form eines Alleinunfall verunglückt und bei diesem Unfall verstirbt. Einen solchen Fall, nach einem illegalen Motorradwettrennen mit tödlichem Ausgang, hatte der BGH zu entscheiden. Der Tod des zweiten Fahrers wurde dem mittelbaren Täter zugerechnet und dieser wegen fahrlässiger Tötung verurteilt.⁶⁸ Der Unterschied zum vorigen Fall liegt in der Tatsache, dass der Getötete ebenfalls Tatherrschaft in-

⁶¹ Vgl. BGH 3 StR 120/03, Urteil vom 11.12.2003 / BGHSt 49, 34.

⁶² Vgl. BGH 2 StR 505/03, Urteil vom 26.05.2004 / BGHSt 49, 166.

⁶³ Vgl. Duttge (2005). S. 260ff.

⁶⁴ Vgl. BGH 4 StR 328/08, Urteil vom 20.11.2008 / BGHSt 53, 55. RN 30/31.

⁶⁵ BGH 4 StR 328/08, Urteil vom 20.11.2008 / BGHSt 53, 55. RN 231.

⁶⁶ Vgl. BGH 4 StR 328/08, Urteil vom 20.11.2008 / BGHSt 53, 55.

⁶⁷ Preuß (2017a). S. 107.

⁶⁸ Vgl. BGH 2 StR 366/54, Urteil vom 25.01.1955 / BGHSt 7, 112.

nehatte. Er hätte das Rennen jederzeit beenden, seine Geschwindigkeit verringern und seine Fahrweise anpassen können.⁶⁹ Die überwiegende Auffassung der neueren Literatur geht davon aus, dass der A heute nicht mehr wegen fahrlässiger Tötung verurteilt werden würde.⁷⁰ Grund hierfür ist das vorgestellte Konstrukt der eigenverantwortlichen Selbstgefährdung.^{71 72} Komplizierter wird die Fragestellung der Erfolgszurechnung, wenn der B nicht sich selbst, sondern einen Dritten getötet hätte.

2.2.2 Mittelbarer Täter

Die Grundzüge der objektiven Zurechnung des Taterfolgs bezogen auf den mittelbaren Täter sollen vorwiegend an Urteilen der OLG Celle und Stuttgart aufgezeigt werden. Das OLG Stuttgart hatte, vereinfacht dargestellt, folgenden Fall zu entscheiden: A und B lieferten sich über eine Strecke von nahezu 2 km ein Wettrennen mit ihren Kraftfahrzeugen. Hierbei führten sie ihre Fahrzeuge mit überhöhter Geschwindigkeit und verstießen gegen das Rechtsfahrgebot, das Überholverbot und weitere verhaltensrechtliche Normen. Schließlich gelang dem A der Überholvorgang und er setzte sich vor den B. Diesen Vorsprung wollte der A nicht wieder aufgeben. In einer Kurve, etwa 1 km nach Abschluss des Überholvorgangs, verlor der A die Kontrolle über sein Fahrzeug, kam von der Fahrbahn ab und kollidierte mit dem C, welcher sich als Wanderer an der Unfallörtlichkeit befand. Der C verstarb noch am Unfallort. Das Gericht hatte die Revision des Angeklagten B zu entscheiden. Die Revision des B war gegen seine Verurteilung wegen fahrlässiger Tötung durch das Amtsgericht und das Landgericht Ulm gerichtet.⁷³

Im Ergebnis hebt das OLG Stuttgart die Verurteilung wegen fahrlässiger Tötung auf. Hierbei stellt das OLG auf das Verantwortungsprinzip und die damit fehlenden Zurechenbarkeit ab: *„Der Angeklagte [...] ist für den tödlichen Ausgang des Unfalls strafrechtlich nicht verantwortlich, weil ihm dieser nicht zugerechnet werden kann. [...] Vorliegend steht der Zurechnung dieses allenfalls mittelbar verursachten Erfolgs das Verantwortungsprinzip entgegen. Danach hat jeder sein Verhal-*

⁶⁹ Vgl. Preuß (2017a). S. 107f.

⁷⁰ Vgl. Renzikowski (2009). S. 351f.

⁷¹ Vgl. Puppe (2008). S. 606.

⁷² Vgl. Wirsch (2006). S. 402f.

⁷³ Vgl. OLG Stuttgart 2 Ss 14/11, Beschluss vom 19.04.2011 / StV 2012, 23.

ten grundsätzlich nur darauf einzurichten, dass er selbst Rechtsgüter nicht gefährdet, nicht aber darauf, dass andere dies nicht tun - denn dies fällt in deren eigene – Zuständigkeit [...]. Dieser Gedanke ist [...] in der Rechtsprechung im Ergebnis weitgehend anerkannt mit der Folge eines Haftungsausschlusses beim Erstverursacher jedenfalls in Fällen (strafloser) Mitwirkung an fremder eigenverantwortlicher Selbstgefährdung. Nichts anderes kann bei der gebotenen wertenden Betrachtungsweise aber für die mittelbare Risikoschaffung in der Form gelten, dass dabei nicht der eigenverantwortlich handelnde Letztverursacher selbst, sondern - im Sinne einer Drittgefährdung - ein anderer zu Schaden kommt [...]. Auch in diesen Fällen ist deshalb eine Erfolgszurechnung an den Erstverursacher ausgeschlossen.⁷⁴ Das Urteil wird in der Literatur heftig kritisiert. Problematisch ist zum einen, dass durch das Gericht, ohne dieses explizit kenntlich zu machen, ein restriktiver Täterbegriff vertreten wird.⁷⁵ Ein solcher Täterbegriff führt zur Straflosigkeit der fahrlässigen Teilnahme. Es bleibt nur die Möglichkeit einer fahrlässigen Mitäterschaft nach § 25 II StGB.⁷⁶ In Literatur und Praxis allgemein anerkannt ist nicht der restriktive Täterbegriff, sondern der des Einheitstäters.^{77 78 79} Die Annahme des Verantwortungsprinzips führt zur „am weitesten gehenden Entlastung zugunsten des Hintermanns eines Fahrlässigkeitsdeliktes, die in der Literatur vorgeschlagen wird. Vor allem ist es weit davon entfernt, in Wissenschaft und Praxis allgemein anerkannt zu sein. Deshalb hätte das OLG Stuttgart dieses Prinzip nicht ohne Weiteres anwenden dürfen, [...]“⁸⁰ Die Annahme eines solchen Prinzips würde auch dazu führen, dass der Besitzer einer Schusswaffen, welcher diese nicht vorschriftsmäßig lagert, nicht zur Verantwortung gezogen werden kann, wenn ein – eigenverantwortlich handelnder – Unberechtigter die Waffe an sich genommen und damit Dritte erschossen hat.⁸¹ Im Zusammenhang mit dem Amoklauf von Winnenden hat der BGH die fahrlässige Tötung durch den Vater des Amokläufers bejaht, welcher die Waffe nicht ordnungsgemäß gesichert hatte.⁸² Eine ähnliche Entscheidung traf das LG München im Zu-

⁷⁴ OLG Stuttgart 2 Ss 14/11, Beschluss vom 19.04.2011 / StV 2012, 23.

⁷⁵ Vgl. Rengier (2013). S. 31f.

⁷⁶ Vgl. Schneider (2013). S. 367f.

⁷⁷ Vgl. Hoffmann-Holland (2015). RN 477.

⁷⁸ Vgl. Kindhäuser (2017). § 38 RN 3.

⁷⁹ Vgl. BGH 4 StR 328/08, Urteil vom 20.11.2008 / BGHSt 53, 55.

⁸⁰ Puppe (2012). S. 165.

⁸¹ Vgl. Mitsch (2013). S. 22f.

⁸² Vgl. BGH 1 StR 359/11, Beschluss vom 22.03.2012 / NStZ 2013, 238.

sammenhang mit dem Amoklauf von München.⁸³ Die Revision des angeklagten Waffenverkäufers wurde durch den BGH verworfen.⁸⁴ Aus diesem Grund ist der restriktive Täterbegriff mit dem Verantwortungsprinzip abzulehnen. „Wenn der Gesetzgeber es in bestimmten Normen verbietet, Dritte fahrlässig zu pflichtwidrigem zu veranlasse, muss es auch eine Möglichkeit geben, ein solches Verbot strafrechtlich zu sanktionieren, [...]. Eine Auslegung des allgemeinen Teils, die diese Möglichkeit nicht gewährleistet, stünde damit im Widerspruch zu Intention des Gesetzgebers.“⁸⁵ Die Entscheidung und Begründung des OLG Stuttgart vermag damit nicht zu überzeugen und ist abzulehnen.

Zu einem anderen Ergebnis, in einem sehr ähnlichen Fall, kommt das OLG Celle. Das OLG hatte dabei folgenden (gekürzten) Sachverhalt zu entscheiden: A wollte den B überholen. Als der A zum Überholen ansetzt, beschleunigt der B sein Fahrzeug und hält dagegen. Im Fahrzeug des B befinden sich vier weitere Personen. Der A erkannte die Reaktion des B und den nahenden Gegenverkehr, wollte seinen Überholvorgang aber nicht abbrechen und beschleunigte weiter. Die Geschwindigkeit des B betrug etwa 120 km/h, die des A etwa 140 km/h. Der Überholvorgang endete im Bereich einer Kurve. Dem A gelang es diese unfallfrei zu durchfahren. Das Fahrzeug des B hingegen prallte gegen einen Baum. Drei Mitfahrer wurden getötet, der B und eine weitere Mitfahrerin wurden schwer verletzt. Die zunächst erfolgte Verurteilung wegen fahrlässiger Tötung wurde durch die Berufungsinstanz nicht aufrechterhalten. Gegen diese Entscheidung legte die Nebenklägerin Revision ein. Das OLG als Revisionsinstanz verurteilte den A u.a. wegen fahrlässiger Tötung.⁸⁶ Das OLG setzt sich dabei in seinem Urteil mit der vorgenannten Entscheidung des OLG Stuttgart auseinander und lehnt das Verantwortungsprinzip, mit Verweis auf die Rechtsprechung des BGH und die Anmerkungen zum Urteil des OLG Stuttgart durch Puppe, ausdrücklich ab.⁸⁷ Um dem A den Tod der Mitfahrer des B zurechnen zu können, muss der A den B zu seinem Verhalten provoziert haben.⁸⁸ Konkret auf den Straßenverkehr bezogen

⁸³ Vgl. LG München 12 KLS 111 Js 239798/16, Urteil vom 19.01.2018 / Bayern Recht.

⁸⁴ Vgl. BGH 1 StR 356/18, Beschluss vom 08.01.2019 / BeckRS 2018, 5795.

⁸⁵ Schneider (2013). S. 368.

⁸⁶ Vgl. OLG Celle 31 Ss 7/12, Urteil vom 25.04.2012 / NZV 2012, 345.

⁸⁷ Vgl. OLG Celle 31 Ss 7/12, Urteil vom 25.04.2012 / NZV 2012, 345.

⁸⁸ Vgl. Puppe 2012. S. 165f.

bedeutet dies, dass der A gegen eine Verhaltensnorm verstoßen haben muss, welche gerade das Animieren weiterer Verkehrsteilnehmer zu gefährlichem Verhalten verhindern soll.⁸⁹ Der A hat vorliegend gegen die §§ 5 II, 5 III und 1 II StVO verstoßen. Fraglich ist, ob eine Provokation, wie vorliegend gegeben, in den Schutzbereich des § 5 StVO fällt. Die Antwort hierzu fällt unterschiedlich aus. Rengier sieht den Schutzzweck des § 5 StVO auch darin, dass der Überholte nicht die Kontrolle über sein Fahrzeug verliert. Rengier verkennt nicht, dass der B ebenso gegen den § 5 VI StVO verstoßen hat.⁹⁰ Genau aus diesem Grund lehnt Mitsch eine Zurechnung auf Grundlage des § 5 StVO ab: *„Dessen krass unvernünftiges und wegen § 5 VI 1 StVO pflichtwidriges Verhalten vermag die Verantwortung für den Tod der Fahrzeuginsassen nicht auf den überholenden Fahrer zu übertragen.“*⁹¹ Auch dürfte der Zusammenhang zwischen dem konkreten Überholvorgang und dem Unfall nicht nachweisbar sein. Im Ergebnis wird die überhöhte Geschwindigkeit die Hauptunfallursache sein. Die durch den Überholvorgang geschaffene Gefahr hat sich damit nicht im konkreten Taterfolg realisiert.⁹² Als mögliche Verhaltensnorm kommt § 29 I StVO in Betracht. Dieser soll nicht nur das schnelle Fahren oder das falsche Überholen verhindern, hierfür gibt es speziellere Vorschriften, sondern *„zielt [...] vor allem auf die Unterbindung des skizzierten psychodynamisch erzeugten Eskalationseffekts. Das Verbot richtet sich nicht allein gegen das eigene schnelle Fahren [...], sondern auch gegen die damit einhergehende Verleitung der Konkurrenten zu ebenfalls zu schnellem fahren.“*⁹³ Die Teilnahme an einem Rennen kann damit als Provokation verstanden werden, welche den jeweils anderen Rennteilnehmer zu einem sorgfaltswidrigen Verhalten animiert.⁹⁴ Das OLG Celle setzt sich mit der Fragestellung, ob ein illegales Rennen vorgelegen hat, wie schon das OLG Stuttgart, nicht auseinander. Damit liegt das OLG Celle zwar im Ergebnis richtig, es verkennt jedoch die Bedeutung des § 29 I StVO. Durch die fehlende Feststellung kann das OLG Celle die objektive Zurechnung nur auf einen Sorgfaltspflichtverstoß aus den Verhaltensregeln zum Überholen, zur Geschwindigkeit und aus der

⁸⁹ Vgl. Mitsch (2013). S. 23.

⁹⁰ Vgl. Rengier (2013). S. 31.

⁹¹ Mitsch (2013). S. 23.

⁹² Schneider (2013). S. 371.

⁹³ Mitsch (2013). S. 23.

⁹⁴ Vgl. Puppe (2012). S. 165f.

Grundregel zur Teilnahme am Straßenverkehr ableiten. Diese Lösung überzeugt nicht vollständig. Teile der Literatur gehen gar davon aus, dass das OLG Celle in der Folge der fehlenden Annahme eines Rennens die fahrlässige Tötung ebenfalls hätte ablehnen müssen.⁹⁵ Fraglos lag jedoch ein Rennen vor. Dies gilt auch für den Fall des OLG Stuttgart. Das Rennen in diesem Fall dauert noch an, als es zum tödlichen Unfall kam. Hierfür spielt es keine Rolle, dass der Überholvorgang zum Zeitpunkt des Unfalls bereits ca. 36 Sekunden abgeschlossen und eine Strecke von über 1 km durch die Beteiligten zurückgelegt worden war. Das hintereinander Fahren kann ebenfalls Bestandteil eines Rennens sein.⁹⁶

In der zeitlichen Komponente sieht das OLG Celle einen Unterschied zwischen den beiden Sachverhalten. Mit Verweis auf diesen Unterschied sieht das OLG eine Vorlage des Verfahrens an den BGH als nicht erforderlich an.⁹⁷ Der vom OLG Celle erkannte Unterschied vermag, nimmt man die von beiden OLG nicht erkannten Rennen als Basis, nicht durchzugreifen. In beiden Fällen verunglückt der Teilnehmer eines illegalen Kraftfahrzeugrennens und durch den Unfall kommen Dritte ums Leben. In beiden Fällen hat sich die durch das Rennen geschaffene Gefahr im Tode von Dritten realisiert. Da das Rennen zum Zeitpunkt des Unfalls in beiden Fällen noch fort dauerte, ist die zeitliche Komponente tendenziell unerheblich. Somit hätte das OLG Celle, bei erkennen des Rennens, das Verfahren gemäß § 121 II Nr. 1 GVG vorlegen müssen. Für beide Fälle unerheblich ist die vorhergehend diskutierte Fragestellung einer eigenverantwortlichen Selbst- oder Fremdgefährdung. Die Getöteten haben die drohende Lebensgefahr weder gebilligt, noch in diese eingewilligt. Die Insassen übernehmen nicht automatisch eine Mitverantwortung für die Verhaltensweisen des Fahrers oder billigen diese gar.⁹⁸ Beteiligen sich die Insassen an der Tat, beispielsweise durch das Geben des Startsignals oder das Filmen der Tat, so kommt eine Strafbarkeit wegen Beihilfe in Betracht.⁹⁹ Beachtlich ist die Frage der eigenverantwortlichen Selbst-

⁹⁵ Vgl. Mitsch (2013). S. 23f.

⁹⁶ Vgl. Rengier (2013). S. 32.

⁹⁷ Vgl. OLG Celle 31 Ss 7/12, Urteil vom 25.04.2012 / NZV 2012, 345.

⁹⁸ Vgl. Rengier (2013). S. 31f.

⁹⁹ Vgl. BGH 4 StR 328/08, Urteil vom 20.11.2008 / BGHSt 53, 55.

gefährdung bezogen auf die Verletzungen des B. Dieser hat ebenfalls gegen Verhaltensnormen der Straßenverkehrsordnung verstoßen und mithin auch Tatherrschaft über das Geschehen gehabt.¹⁰⁰ Diesbezüglich sei auf die Ausführungen in Kapitel 2.2.1 verwiesen.

Beide Urteile vernachlässigen die Fragestellung der Kausalität und nehmen diese ohne weitere Diskussion an. In den Fällen liegt gerade kein den Naturgesetzen folgender Kausalzusammenhang vor. Vielmehr muss auf die Figur der „psychisch vermittelten Kausalität“ zurückgegriffen werden.¹⁰¹ Dieser Figur folgend, hätte der mittelbarer Täter den unmittelbaren Täter zu seiner gefährlichen Fahrweise verbunden mit der Begehung von Verstößen gegen das Verhaltensrecht im Straßenverkehr verleitet. Die „psychisch vermittelten Kausalität“ ist im Strafrecht allgemein anerkannt.¹⁰² *„Für die Bejahung strafbarkeitsbegründender Kausalität genügt es, dass es das provozierende Verhalten des einen eine plausible Erklärung für das Verhalten des anderen ist und es für dessen Verhalten keine andere – ebenso plausible und den Erstverursacher entlastende – Erklärung gibt. Die Entscheidung über die Strafbarkeit fällt ohnehin auf der Ebene der objektiven Zurechnung.“*¹⁰³

2.3 § 315c StGB – Gefährdung des Straßenverkehrs

Neben den allgemeinen Delikten sind bei illegalen Kraftfahrzeugrennen die Straßenverkehrsdelikte zu prüfen. Hier kommt zunächst § 315c StGB in Betracht. Ziel der Norm ist der Schutz des öffentlichen Straßenverkehrs und der Verkehrsgemeinschaft.¹⁰⁴ ¹⁰⁵ Umstritten ist, ob die aufgeführten Individualrechtsgüter ebenfalls ausdrücklich geschützt werden. Teile der Literatur und der BGH, in einer Entscheidung zu § 315b StGB, gehen nur von einem faktischen Schutz aus.¹⁰⁶ ¹⁰⁷ Demgegenüber stehen Teile der Literatur, welche die aufgeführten Individualrechtsgüter als gleichwertig geschützt ansehen.¹⁰⁸

¹⁰⁰ Vgl. Rengier (2013). S. 32.

¹⁰¹ Vgl. Mitsch (2013). S. 22f.

¹⁰² Vgl. Frister (2018). Kap. 9 RN 37.

¹⁰³ Mitsch (2013). S. 22.

¹⁰⁴ Vgl. Burmann (2012). § 315c StGB RN 1.

¹⁰⁵ Vgl. BGH 4 StR 159/54, Urteil vom 24.06.1954 / BGHSt 6, 232.

¹⁰⁶ Vgl. König (2017). § 315c StGB RN 1.

¹⁰⁷ Vgl. BGH 4 StR 213/14, Urteil vom 04.12.2014 / BGHSt 60, 84.

¹⁰⁸ Vgl. Fischer (2018). § 315c StGB RN 2.

§ 315c StGB erfordert zwingend die konkrete Gefährdung eines der aufgeführten Rechtsgüter.¹⁰⁹ Für die Feststellung einer konkreten Gefahr ist es dabei erforderlich, dass es zu einem „Beinah-Unfall“ gekommen ist, bei dem es, aus der Sicht eines Unbeteiligten, „*noch einmal gut gegangen*“ ist.¹¹⁰ Der Eintritt des Schadens im unbeherrschbaren Gefährdungsverlauf darf dabei nur noch vom Zufall abhängen.¹¹¹ Die Gefahrensituation ist im Rahmen einer nachträglichen objektiven Prognose auf Grund der allgemeinen Lebenserfahrung zu beurteilen.¹¹² Hierbei muss die Gefahr für eine bedeutende Sache oder Leib und Leben eines Menschen gegeben sein. Eine Sache von bedeutendem Wert ist ab einer möglichen Schadenssumme von 750 Euro gegeben.¹¹³ Auf die tatsächliche Schadenshöhe kommt es dabei nicht an.¹¹⁴ Das Fahrzeug des Täters selbst ist als tatnotwendiges Mittel und nicht als gefährdetes Objekt anzusehen. Die Eigentumsverhältnisse sind unbeachtlich.¹¹⁵ Bezogen auf die Rechtsgüter Leib und Leben eines anderen Menschen scheidet sowohl der Täter selbst, aber auch ein Tatbeteiligter aus.¹¹⁶ ¹¹⁷ Von der Norm erfasst werden jedoch, sofern nicht an der Tat beteiligt, sämtliche Mitfahrer des Täters.¹¹⁸ ¹¹⁹ Eine Einwilligung in Tathandlungen gemäß § 315c StGB scheidet aus grundsätzlichen Erwägungen aus. Die Norm dient mindestens auch – wenn nicht gar ausschließlich – der Sicherheit des Straßenverkehrs. Die Einwilligung in solche Allgemeinrechtsgüter ist nicht möglich.¹²⁰ Vorwiegend wird es bei der Beurteilung von illegalen Kraftfahrzeugrennen auf die „sieben Todsünden“ aus § 315c I Nr. 2 StGB ankommen. Die sieben Todsünden beschreiben besonders gefährliche Situationen beziehungsweise Verstöße im Straßenverkehr.¹²¹ Hier bieten sich insbesondere die Varianten b, d und e an.¹²² Die drei Varianten werden im folgenden Teil näher betrachtet und vorgestellt. Auf die weiteren Todsünden soll hier nicht

¹⁰⁹ Vgl. Burmann (2012). § 315c StGB RN 4.

¹¹⁰ BGH 4 StR 725/94, Urteil vom 30.03.1995 / NJW 1995, 3131.

¹¹¹ Vgl. BGH 4 StR 375/68, Beschluss vom 05.03.1969 / BGHSt 22, 341.

¹¹² Vgl. BGH 4 StR 435/12, Beschluss vom 04.12.2012 / NSTZ 2013, 167.

¹¹³ Vgl. BGH 4 StR 103/02, Urteil vom 04.12.2003 / BGHSt 48, 119.

¹¹⁴ Vgl. Eisele (2007). S. 171.

¹¹⁵ Vgl. BGH 4 StR 465/76, Urteil vom 28.10.1976 / BGHSt 27, 40.

¹¹⁶ Vgl. BGH 4 StR 652/57, Urteil vom 16.01.1958 / BGHSt 11, 199.

¹¹⁷ Vgl. Wirsch (2006). S. 401f.

¹¹⁸ Vgl. BGH 4 StR 159/54, Urteil vom 24.06.1954 / BGHSt 6, 232.

¹¹⁹ Vgl. BGH 4 StR 688/93, Beschluss vom 12.04.1994 / NZV 1995, 80.

¹²⁰ Vgl. BGH 4 StR 328/08, Urteil vom 20.11.2008 / BGHSt 53, 55.

¹²¹ Vgl. König (2017). § 315c StGB RN 7.

¹²² Vgl. Schneider (2013). S. 365f.

weiter eingegangen werden. Dennoch ist eine Verwirklichung weiterer Todsünden im Rahmen eines illegalen Kraftfahrzeugrennens möglich und nicht ausgeschlossen. Grundsätzlich handelt es sich bei den erfassten Varianten um Verstöße gegen Verhaltensnormen aus der Straßenverkehrsordnung, welche im Regelfall als Ordnungswidrigkeit geahndet werden. Um die Grenze zwischen einer „einfachen“ Ordnungswidrigkeit und strafwürdigem Verhalten zu ziehen, muss der Verstoß zusätzlich „grob verkehrswidrig“ und „rücksichtslos“ begangen werden.¹²³ Diese Grundvoraussetzung soll ebenfalls vorgestellt und erläutert werden. Die Aufzählungen des § 315c StGB sind dabei abschließend. Einen Auffangtatbestand gibt es nicht.¹²⁴

2.3.1 § 315c I Nr. 2 StGB – „Grob verkehrswidrig“ und „rücksichtslos“

Die Merkmale „grob verkehrswidrig“ und „rücksichtslos“ müssen nebeneinander vorliegen. Die Erfüllung eines der beiden Merkmale genügt nicht.¹²⁵ ¹²⁶ „Grob verkehrswidrig“ stellt vorwiegend auf die objektive Tatseite ab und wird als ein *„besonders schwerer Verstoß gegen eine Verkehrsvorschrift“* definiert.¹²⁷ Dieser Verstoß muss die Sicherheit des Straßenverkehrs erheblich beeinträchtigen.¹²⁸ Ein Beispiel ist die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um das Doppelte.¹²⁹ Aber auch schon deutlich geringere Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit können den Anforderung genügen. So kann bereits die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um 25 km/h ausreichend sein.¹³⁰ Zur Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit müssen durch das Gericht Tatsachenfeststellungen getroffen werden. Eine Wertung, wie „mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit“, genügt diesen Anforderungen nicht.^{131 132}

Das Merkmal „rücksichtslos“ stellt auf die subjektive Seite der Tat ab. Umstritten ist, ob das Merkmal dem Tatbestand oder der Schuldfrage zuzurech-

¹²³ Vgl. Zimmermann (2010). S. 23f.

¹²⁴ Vgl. Preuß (2017a). S. 107.

¹²⁵ Vgl. BGH VI ZR 321/52, Urteil vom 28.10.1953 / NJW 1954, 149.

¹²⁶ Vgl. Burmann (2012). § 315c StGB RN 17.

¹²⁷ Fischer (2018). § 315c StGB RN 13.

¹²⁸ Vgl. BGH 4 StR 796/53, Urteil vom 25.02.1954 / BGHSt 5, 392.

¹²⁹ Vgl. OLG Karlsruhe 1 Ss 162/59, Urteil vom 15.10.1959 / NJW 1960, 546.

¹³⁰ Vgl. BVerfG 2 BvR 577/99, Beschluss vom 13.04.1999 / DAR 99/309.

¹³¹ Vgl. BGH 4 StR 61/17, Beschluss vom 27.04.2017 / StV 2018, 433.

¹³² Vgl. Krumm (2005). S. 2 (mit vielen weiteren Nachweisen).

nen ist.¹³³ ¹³⁴ In der Praxis hat dieser Meinungsstreit keine tiefergehenden Auswirkungen.¹³⁵ Auf eine weitere Behandlung wird an dieser Stelle verzichtet. *„Rücksichtslos handelt, wer sich im Straßenverkehr aus eigensüchtigen Gründen über seine Pflichten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern hinwegsetzt oder aus Gleichgültigkeit von vornherein Bedenken gegen sein Verhalten nicht aufkommen lässt.“*¹³⁶ Das Vertrauen des Täters darauf, dass es nicht zu einer Beeinträchtigung von anderen Verkehrsteilnehmern kommt, spielt keine Rolle.¹³⁷ Der Rückschluss auf die Rücksichtslosigkeit darf nicht ausschließlich auf Grund des äußeren Tatgeschehens erfolgen, auch wenn es ein ausschlaggebendes Entscheidungskriterium ist.¹³⁸ Zusätzlich können das Verhalten und die Äußerungen des Fahrers unmittelbar nach der Tat von Bedeutung sein.¹³⁹ Von der Rücksichtslosigkeit erfasst werden oftmals Fälle illegaler Kraftfahrzeugrennen, aber auch Fehler beim Überholen oder das Schneiden von anderen Fahrzeugen.¹⁴⁰ Nicht erfasst werden hingegen die bloße Gedankenlosigkeit oder Handlungen auf Grund von Bestürzung, Erregung oder Schrecken. Gleiches gilt für „einfache Fahrfehler“.¹⁴¹ ¹⁴² Dies dürfte auf illegale Kraftfahrzeugrennen im Regelfall wohl kaum zutreffend sein.¹⁴³

2.3.2 § 315c I Nr. 2b StGB – Falsches Überholen

Der Begriff des Überholens aus § 315c I Nr. 2b StGB ist weiter gefasst, als der aus § 5 StVO. Er beinhaltet ebenfalls das Vorbeifahren. Der Überholvorgang beginnt mit dem Ausscheren und endet mit Wiedereinordnen.¹⁴⁴ Erfasst wird sowohl das Verhalten des Überholenden, als auch das Verhalten des Überholten.¹⁴⁵ Somit wird, gerade im Zusammenhang mit der Betrachtung von illegalen Rennen, das Beschleunigen zum Verhindern des Überholens durch den Tatbestand erfasst. Der Verstoß muss das Überholen dabei ge-

¹³³ Vgl. BGH 4 StR 516/61, Urteil vom 06.07.1962 / NJW 1962, 2165.

¹³⁴ Vgl. König (2017). § 315c StGB RN 22.

¹³⁵ Vgl. Zimmermann (2010). S. 24.

¹³⁶ BGH 4 StR 796/53, Urteil vom 25.02.1954 / BGHSt 5, 392.

¹³⁷ Vgl. OLG Jena 1 Ss 215/94, Beschluss vom 25.01.1995 / NZV 1995, 237.

¹³⁸ Vgl. OLG Celle 31 Ss 50/12, Beschluss vom 03.01.2013 / NZV 2013, 252.

¹³⁹ Vgl. OLG Köln Ss 491/94, Beschluss vom 29.11.1994 / NZV 1995, 159.

¹⁴⁰ Vgl. Krumm (2005). S. 3 (mit weiteren Nachweisen).

¹⁴¹ Vgl. König (2017). § 315c StGB RN 27f.

¹⁴² Vgl. OLG Köln Ss 491/94, Beschluss vom 29.11.1994 / NZV 1995, 159.

¹⁴³ Vgl. Timpe (2009). S. 176.

¹⁴⁴ Vgl. Burmann (2012). § 315c StGB RN 22.

¹⁴⁵ Vgl. König (2017). § 315c StGB RN 11.

fährlicher machen. Hierbei muss ein innerer Zusammenhang zwischen dem Verkehrsverstoß und der besonderen Gefahrensituation des Überholens bestehen.¹⁴⁶ ¹⁴⁷ Kommt ein Beteiligter eines Rennens auf Grund überhöhter Geschwindigkeit von der Fahrbahn ab, ohne dass ein Zusammenhang zum vorhergehenden Überholvorgang besteht, so ist eine Verwirklichung des Tatbestands nicht gegeben. In Frage kommt dann allenfalls ein zu schnelles Fahren an einer in § 315c I Nr. 2d StGB bezeichneten Stelle.¹⁴⁸

2.3.3 § 315c I Nr. 2d StGB – zu schnelles Fahren / unübersichtliche Stellen

Die Begriffe Straßenkreuzung, Straßeneinmündung oder Bahnübergang sollen hier nicht erläutert werden. Unter dem Begriff „unübersichtliche Stelle“ werden Orte verstanden, welche auf Grund ihrer konkreten Gegebenheiten unübersichtlich sind. Gründe für die Unübersichtlichkeit können u.a. Bewuchs und parkende Fahrzeuge sein.¹⁴⁹ Die Beleuchtungs- und Witterungsverhältnisse können ebenfalls die Unübersichtlichkeit eines Ortes begründen.¹⁵⁰ Ein Zusammenhang zwischen den Tatbestandsmerkmalen muss vorliegen. Besteht die Gefahrenlage bei Hinwegdenken der unübersichtlichen Stelle fort, so ist der Tatbestand nicht erfüllt.¹⁵¹ Das zu schnelle Fahren erfasst Geschwindigkeitsüberschreitungen nach § 3 StVO. Die Geschwindigkeitsüberschreitung muss so erheblich sein, dass der Fahrer seinen Pflichten nicht mehr genügen und dadurch nicht mehr verkehrsgerecht reagieren kann.¹⁵²

2.3.4 § 315c I Nr. 2e StGB – Rechtsfahrgebot / unübersichtliche Stelle

Der Begriff der unübersichtlichen Stelle aus Variante e ist enger zu fassen, als der aus Variante d. Erfasst werden vor allem unübersichtliche Kurven und Bergkuppen. Ziel ist der Schutz des Gegenverkehrs.¹⁵³ Ist eine Kurve nicht unübersichtlich, so liegt lediglich ein Verstoß gegen die verhaltensrechtlichen Bestimmungen aus § 2 StVO vor.¹⁵⁴

¹⁴⁶ Vgl. BGH 4 StR 501/16, Beschluss vom 22.11.2016 / NZV 2017, 135.

¹⁴⁷ Vgl. BayObLG 2 St RR 244/92, Beschluss vom 19.02.1993 / DAR 1993, 269.

¹⁴⁸ Vgl. Schneider (2013). S. 366.

¹⁴⁹ Vgl. Fischer (2018). § 315c StGB RN 8.

¹⁵⁰ Vgl. König (2017). § 315c StGB RN 16.

¹⁵¹ Vgl. BGH 4 StR 459/06, Beschluss vom 21.11.2006 / NSTz 2007, 222.

¹⁵² Vgl. Burmann (2012). § 315c StGB RN 26.

¹⁵³ Vgl. König (2017). § 315c StGB RN 18.

¹⁵⁴ Vgl. Fischer (2018). § 315c StGB RN 9.

2.4 § 315b StGB – Gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr

§ 315b StGB schützt den Verkehr vor verkehrsfremden Eingriffen von außen.¹⁵⁵ Mit § 315b I Nr. 3 StGB verfügt die Norm über einen weit gefassten Auffangtatbestand.¹⁵⁶ „§ 315c StGB mit seinen abschließend genannten Verstößen darf nicht dadurch unterlaufen werden, dass andere Verkehrsverstöße über § 315b I Nr. 3 StGB als sonstige Eingriffe erfasst werden.“¹⁵⁷ „Insoweit kommt § 315c StGB eine ‚Sperrwirkung‘ zu.“¹⁵⁸ Stellt sich das Verhalten eines Verkehrsteilnehmers als „verkehrsfremd“ da, so ist die Anwendung des § 315b I Nr. 3 StGB ausnahmsweise möglich. Ein Eingriff ist „verkehrsfremd“, wenn objektiv eine grobe Einwirkung auf den Straßenverkehr gegeben ist, es die Absicht des Täters ist in die Sicherheit des Straßenverkehrs einzugreifen und mindestens dolus eventualis bezogen auf den Schadenseintritt vorliegt.¹⁵⁹ ¹⁶⁰ ¹⁶¹ Der Täter muss in der Absicht handeln den Verkehrsvorgang zu einem Eingriff zu „pervertieren“.¹⁶² Das OLG Köln kommt in einer Entscheidung zu dem Ergebnis, dass bei illegalen Rennen kein zweckwidriger Einsatz eines Kraftfahrzeugs vorliegt und § 315b I Nr. 3 StGB nicht verwirklicht ist.¹⁶³ Teile der Literatur sehen, abweichend von der Wertung des OLG, den zweckwidrigen Einsatz als gegeben an und somit auch die Möglichkeit der Verwirklichung des Tatbestands aus § 315b I Nr. 3 StGB.¹⁶⁴ Fehlen könnte es in solchen Fällen jedoch sowohl an der „Pervertierungsabsicht“, wie am zumindest bedingten Schädigungsvorsatz.¹⁶⁵ ¹⁶⁶ In der Praxis der bisherigen Entscheidungen spielt § 315b StGB kaum eine Rolle.

2.5 §§ 211 / 212 StGB – Vorsätzliche Tötungsdelikte

In der Vergangenheit war die strafrechtliche Verfolgung von Teilnehmern illegaler Kraftfahrzeugrennen zumeist auf Fahrlässigkeits- und Straßenver-

¹⁵⁵ Vgl. BGH 4 StR 18/69, Urteil vom 21.05.1969 / BGHSt 23, 4.

¹⁵⁶ Vgl. Burmann (2012). § 315b StGB RN 6.

¹⁵⁷ Eisele (2007). S. 170.

¹⁵⁸ BGH 4 StR 228/02, Urteil vom 20.02.2003 / BGHSt 48, 233.

¹⁵⁹ Vgl. Eisele (2007). S. 170f.

¹⁶⁰ Vgl. BGH 4 StR 228/02, Urteil vom 20.02.2003 / BGHSt 48, 233.

¹⁶¹ Vgl. BGH 4 StR 321/89, Beschluss vom 06.07.1989 / NZV 1990, 35.

¹⁶² Vgl. BGH 4 StR 283/95, Urteil vom 31.08.1995 / BGHSt 41, 231.

¹⁶³ Vgl. OLG Köln Ss 62/03, Urteil vom 07.03.2003 / JurionRS 2003, 34477.

¹⁶⁴ Vgl. Preuß (2017a). S. 108f.

¹⁶⁵ Vgl. OLG Düsseldorf 2 Ss 147/97 - 49/97 II, Beschluss vom 06.06.1997 / NZV 1998, 76.

¹⁶⁶ Vgl. Preuß (2017a). S. 108f.

kehrsdelikte beschränkt.¹⁶⁷ Mittlerweile ist die Wertung eines illegalen Kraftfahrzeugrennens als Mord in den Fokus gerückt.¹⁶⁸ Dabei ergeben sich drei Hauptfragen, welche vorrangig am sogenannten „Kudamm-Raser-Fall“ diskutiert werden sollen.¹⁶⁹ In dem Fall hat die 35. Strafkammer des LG Berlin zwei Beteiligte eines illegalen Kraftfahrzeugrennens wegen Mordes zu einer lebenslangen Freiheitsstrafe verurteilt.¹⁷⁰ ¹⁷¹ Das Urteil wurde durch den 4. Strafsenat des BGH aufgehoben und zur erneuten Verhandlung an eine andere Kammer des LG zurückverwiesen.¹⁷² Nach erneuter Verhandlung verurteilte auch die 32. Strafkammer des LG die Angeklagten wegen Mordes.¹⁷³ Gegen das Urteil der 32. Strafkammer wurde durch die Angeklagten erneut Revision eingelegt, welche bis dato nicht entschieden ist.¹⁷⁴

Bevor auf den konkreten Fall eingegangen wird hier noch einige Vorbemerkungen: Insbesondere das erstinstanzliche Urteil des LG wurde in der Literatur heftig und kontrovers diskutiert. Dabei war unüblicherweise schon das nicht rechtskräftige Urteil des LG der Gegenstand diverser Anmerkungen und Urteilsbesprechungen.¹⁷⁵ Das Urteil wird Rechtsdogmatisch, wie Rechtspolitisch diskutiert. Hierbei gelingt es einigen Autoren nicht, ihre rechtspolitischen Forderungen von einer dogmatischen Bewertung des Einzelfalls zu trennen. Die heftige Diskussion ergibt sich in der Hauptsache durch den großen Unterschied des Strafrahmens einer fahrlässigen Tötung auf der einen und einer lebenslangen Freiheitsstrafe wegen Mordes auf der anderen Seite.¹⁷⁶ Der 35. Strafkammer wird dabei teilweise vorgeworfen, dass die Entscheidung unter dem Eindruck von Presse und Öffentlichkeit, welche den Strafrahmen der fahrlässigen Tötung als zu gering empfinde, aus symbolischen Gründen getroffen worden sei.¹⁷⁷ Andere Teile der Literatur argumentieren, eine Verurteilung wegen Mordes sei im Vergleich zu anderen Tötungsdelik-

¹⁶⁷ Vgl. Rostalski (2017). S. 585.

¹⁶⁸ Vgl. Jäger (2017). S. 786.

¹⁶⁹ Vgl. Voß (2018). S. 1f.

¹⁷⁰ Vgl. Krell (2018). S. 237.

¹⁷¹ Vgl. LG Berlin 535 Ks 8/16, (535 Ks) 251 Js 52/16 (8/16), Urteil vom 27.02.2017 / NStZ 2017, 471.

¹⁷² Vgl. BGH 4 StR 399/17, Urteil vom 01.03.2018 / BGHSt 63, 88.

¹⁷³ Vgl. LG Berlin 532 Ks 9/18, Urteil vom 26.03.2019.

¹⁷⁴ Vgl. Sehl / Lorenz (2019).

¹⁷⁵ Vgl. Jahn (2017). S. 701.

¹⁷⁶ Vgl. Jäger (2017). S. 788.

¹⁷⁷ Vgl. Momsen (2018). S. 80.

ten unangemessen. Da eine Verurteilung wegen Mordes nur eine Strafe zulasse, sei eine solche schlicht nicht sachgerecht.¹⁷⁸ „Diese Rigidität des § 211 StGB darf indes nicht dazu führen, Fragen miteinander zu vermengen, die auf unterschiedlichen Ebenen des Gesetzes (und seiner Systematik) angesiedelt sind.“¹⁷⁹ Kubiciel und Hoven verweisen zurecht darauf, dass bei Erfüllung des Tatbestands der Gesetzgeber von einer Angemessenheit der Straffolge im Verhältnis zum Unrecht der Tat ausgeht. Die Aufgabe des Gerichtes ist es die Erfüllung des Tatbestands zu prüfen, nicht jedoch eine Wertung der Vorgaben des Gesetzgebers vorzunehmen.¹⁸⁰ ¹⁸¹ Unabhängig vom konkreten Fall kann die Problemstellung jedoch selbstverständlich im Hinblick auf die Erfordernis einer Neufassung des § 211 StGB diskutiert werden.¹⁸² ¹⁸³ Auf diese grundlegende Diskussion wird hier nicht weiter eingegangen.

Dem Urteil des LG Berlin liegt dabei folgender, unstrittiger (gekürzter) Sachverhalt zu Grunde: Die Angeklagten A und B befuhren mit ihren Fahrzeugen den Kurfürstendamm. Nach einer zufälligen Begegnung und einem kurzen Gespräch entschlossen sich A und B ein Wettrennen auszutragen. A führte einen Mercedes AMG CLA 45 und B einen Audi S6 TDI 3.0 Quattro. Im Fahrzeug des A befand sich die Zeugin C. Die Rennstrecke der Angeklagten betrug 3,4 Kilometer. Auf dieser Strecke mussten 20 Kreuzungen passiert werden. Mehrere Kreuzungen wurden bei rotlichtzeigender Lichtzeichenanlage passiert. Die Geschwindigkeit der Angeklagten betrug in der Spitze, bei erlaubten 50 km/h, 170 km/h. An einer Kreuzung kollidierte der B mit dem Fahrzeug des unbeteiligten D. Dieser war bei vorschriftsmäßig in die Kreuzung eingefahren, während der B erneut das Rotlicht missachtete. In Folge der Kollision von B und D kam es zusätzlich zu einer Kollision der Fahrzeuge von B und A. A und B wurden bei dem Unfall leicht verletzt, die C wurde schwer verletzt und der D wurde getötet. Darüber hinaus verfehlte ein Trümmerteil des Unfallgeschehens den Kopf einer Passantin nur knapp.¹⁸⁴ An-

¹⁷⁸ Vgl. Sasse (2017). S. 387.

¹⁷⁹ Kubiciel / Hoven (2017). S. 440.

¹⁸⁰ Vgl. Kubiciel / Hoven (2017). S. 440.

¹⁸¹ Vgl. Arnt / Schmalow (2018). S. 5f.

¹⁸² Vgl. Walter (2017). S. 1353.

¹⁸³ Vgl. Preuß (2017b). S. 306.

¹⁸⁴ Vgl. LG Berlin 535 Ks 8/16, (535 Ks) 251 Js 52/16 (8/16), Urteil vom 27.02.2017 / NSTZ 2017, 471.

hand der Entscheidungen des LG Berlin und der Revisionsentscheidung ergeben sich drei Problemfelder, welche folgend erörtert werden sollen. Erstens stellt sich die Frage, ob A und B vorsätzlich gehandelt haben. Zweitens ist zu klären, ob A und B einen gemeinsamen Tatplan hatten. Drittens ist die Frage zu beantworten, welche Mordmerkmale vorliegen könnten.¹⁸⁵

2.5.1 §§ 211 / 212 StGB - Tötungsvorsatz

Nach Rechtsprechung des BGH sind für den Vorsatz zwei Elemente erforderlich: Ein kognitives und ein voluntatives Element. Der Täter muss um die nicht vollkommen fernliegende Folge seines Handelns wissen und diese Folge billigen oder sich mit ihr abfinden. Unerheblich ist, dass der Täter dem Eintritt des Erfolgs gleichgültig gegenübersteht oder der Erfolgseintritt für den Täter gar unerwünscht ist.^{186 187 188} Das Wissenselement stellt sich im vorliegenden Fall als unproblematisch da und wurde durch die Kammer überzeugend begründet.¹⁸⁹ *„Bei einer wertenden Gesamtbetrachtung [...] ist danach das Wissenselement des Eventualvorsatzes als gegeben anzusehen; denn die extreme Gefährlichkeit der Tathandlung war geeignet, jedem Verkehrsteilnehmer, auch den in keinster Weise psychisch beeinträchtigten Angekl., deutlich vor Augen zu führen, dass ein solches Verhalten tödliche Folgen zeitigen konnte.“*¹⁹⁰ Zwei Fallgruppen könnten das Willenselement bei Kraftfahrzeugrennen entfallen lassen. Zum einen ein aktives Handeln der Beteiligten zur Abschirmung Dritter vor den Gefahren des Rennens und zum anderen eine geistige Verfassung, welche einer affektnahen Erregung gleichkommt und eine Einsicht in die Gefährlichkeit der eigenen Handlung unmöglich macht.^{191 192} Aktive Handlungen zur Abschirmung des Rennens haben die Angeklagten im vorliegenden Fall nicht unternommen. Auch eine affektnahe Erregung ist nicht anzunehmen. Gegen diese spricht u.a. das sichere Führen der Kraftfahrzeuge in schwierigen Verkehrssituationen während des Rennens.¹⁹³ Nicht Nachvollziehbar ist die Auffassung, es habe sich um eine für die Angeklagten *„einschätzbare und be-*

¹⁸⁵ Vgl. Gründel (2019). S. 212.

¹⁸⁶ Vgl. BGH 3 StR 172/17, Urteil vom 27.07.2017 / NStZ 2018, 37.

¹⁸⁷ Vgl. BGH 4 StR 558/15, Urteil vom 07.07.2016 / NStZ-RR 2018, 194.

¹⁸⁸ Vgl. BGH 4 StR 558/11, Urteil vom 22.03.2012 / BGHSt 57, 183.

¹⁸⁹ Vgl. Jahn (2017). S. 702.

¹⁹⁰ LG Berlin 535 Ks 8/16, (535 Ks) 251 Js 52/16 (8/16), Urteil vom 27.02.2017 / NStZ 2017, 471.

¹⁹¹ Vgl. Kubiciel / Hoven (2017). S. 440f.

¹⁹² Vgl. Walter (2017). S. 1351.

¹⁹³ Vgl. Kubiciel / Hoven (2017). S. 441.

*herrscha**re** Situation gehandelt.*¹⁹⁴ Aus der objektiven Gefährlichkeit der Tat- handlung alleine darf nicht auf den Vorsatz geschlossen werden.¹⁹⁵ Die ob- jektive Gefährlichkeit ist dennoch „wesentlicher Indikator“ für das Wissens-, wie für das Wollenselement.¹⁹⁶ Im vorliegenden Fall nimmt die 32. Straf- kammer eine Gefährlichkeit an, welche kaum zu steigern gewesen sei.¹⁹⁷

Für die Beurteilung des voluntativen Elementes sind Fragen nach der Eigen- gefährdung, der Möglichkeit der Beschädigung oder Zerstörung der eigenen Fahrzeuge, das Ziel das Rennen zu gewinnen, mögliche Selbstüberschät- zungstendenzen, die Länge der gefahrenen Strecke und der Einwand des Versuchsdilemmas zu berücksichtigen.¹⁹⁸ Im begrenzten Rahmen dieser Ar- beit können nicht alle Aspekte ausführlich diskutiert werden. Ebenfalls be- achtlich ist die vom BGH vertreten Hemmschwellentheorie, welche hier nicht weiter ausgeführt werden kann.¹⁹⁹ ²⁰⁰ Zum Einwand der Versuchsstrafbarkeit sei an dieser Stelle angemerkt, dass diese ein spezifisches Problem darstellt, welches nicht mit der Vorsatzproblematik verknüpft ist.²⁰¹ ²⁰²

Der BGH stellt in der Revisionsentscheidung fest, dass der Aspekt der Ei- gengefährdung im erstinstanzlichen Urteil nicht hinreichend berücksichtigt worden ist. Die Eigengefährdung sei im Einzelfall zu prüfen. Als „*wesentliche Indizien*“ benennt der BGH die durch den Täter genutzten Verkehrsmittel und die „*konkret drohenden Unfallszenarien*“.²⁰³ ²⁰⁴ Das LG Bremen hat einen Motor- radfahrer, welcher die Geschwindigkeit erheblich überschritten und dabei rotlichtzeigende Lichtzeichenanlagen missachtete hatte, nach einem tödli- chen Zusammenstoß mit einem Fußgänger, nicht wegen Mordes, sondern wegen fahrlässiger Tötung verurteilt. Als vorsatzkritischen Punkt hat das LG Bremen die hohe Eigengefährdung des Angeklagten als Motorradfahrer be-

¹⁹⁴ Sasse (2017). S. 387.

¹⁹⁵ Vgl. Eisele (2018). S. 551f.

¹⁹⁶ BGH 3 StR 45/13, Urteil vom 16.05.2013 / NStZ 2013, 581.

¹⁹⁷ Vgl. LG Berlin 532 Ks 9/18, Urteil vom 26.03.2019.

¹⁹⁸ Vgl. Preuß (2018a). S. 345ff.

¹⁹⁹ Vgl. Preuß (2017c). S. 25.

²⁰⁰ Vgl. BGH 4 StR 415/16, Urteil vom 06.07.2017 / NJW 2017, 3011.

²⁰¹ Vgl. Eisele (2018). S. 554.

²⁰² Vgl. Kubiciel / Hoven (2017). S. 442.

²⁰³ BGH 4 StR 399/17, Urteil vom 01.03.2018 / BGHSt 63, 88.

²⁰⁴ Vgl. Eisele (2018b). S. 496.

rücksichtigt.²⁰⁵ Das Urteil wurde durch den BGH bestätigt.²⁰⁶ Das LG Berlin hatte zur Eigengefährdung festgestellt: „Die Fahrer dieser Fahrzeuge fühlen sich in ihren tonnenschweren, stark beschleunigenden, mit umfassender Sicherheitstechnik ausgestatteten Autos geschützt, stark und überlegen wie in einem Panzer oder in einer Burg und blenden jegliches Risiko für sich selbst aus.“²⁰⁷ Hierin sieht der BGH einen allgemeinen Erfahrungssatz, welcher zum einen nicht existent und zweitens nicht hinreichend auf die konkrete Vorstellung der Angeklagten bezogen sei.²⁰⁸ Mit gleicher Argumentation hat der BGH ein Urteil des LG Frankfurt aufgehoben. Das LG Frankfurt verurteilte einen Fahrer, welcher mit 142 km/h, bei erlaubten 70 km/h, eine rotlichtzeigende Lichtzeichenanlage missachtete und dabei mit einem regelkonform fahrenden Fahrzeug kollidierte nicht wegen Mordes, da der Angeklagte seinen Tod ebenfalls in Kauf genommen hätte.²⁰⁹ Hiergegen richtete die Staatsanwaltschaft ihre Revision. Der BGH hob das Urteil auf, da das LG Frankfurt sich auf einen Erfahrungssatz berufen habe, welcher von einer gleichmäßigen Verteilung der Risiken von Unfallbeteiligten ausgegangen sei.²¹⁰ Puppe kritisiert den BGH für diese Anforderung scharf. Es sei einem Tatgericht nicht möglich einen in der Vergangenheit liegenden psychischen Sachverhalt ohne Außenwirkung zu beurteilen, ohne auf allgemeine Erfahrungssätze zurückzugreifen.²¹¹ Eine ähnliche Richtung verfolgt Hörnle, welcher die Maßgabe des BGH als „Fiktion“ bezeichnet und ebenfalls die Notwendigkeit einer generalisierenden Betrachtung feststellt.²¹² Zusätzlich existiert im Urteil der 35. Strafkammer ein nicht von der Hand zu weisender Widerspruch. Bezüglich der C sieht die Kammer zwar keinen Tötungsvorsatz, aber den Vorsatz bezogen auf § 224 I Nr. 5 StGB. Wie sich der Unterschied zwischen den Angeklagten und der C ergibt, führt die Kammer nicht aus.²¹³ Im Regelfall dürften Teilnehmer an Kraftfahrzeugrennen nicht in suizidaler Absicht handeln, somit sind besondere Feststellungen für die Annahme eines Tötungsvorsatzes er-

²⁰⁵ Vgl. LG Bremen 21 Ks 280 Js 39688/16 (12/16), Urteil vom 31.01.2017.

²⁰⁶ Vgl. BGH 4 Str 311/17, Urteil vom 01.03.2018 / StV 2018, 426.

²⁰⁷ LG Berlin 535 Ks 8/16, (535 Ks) 251 Js 52/16 (8/16), Urteil vom 27.02.2017 / NStZ 2017, 471.

²⁰⁸ Vgl. BGH 4 StR 399/17, Urteil vom 01.03.2018 / BGHSt 63, 88.

²⁰⁹ LG Frankfurt/Main 5/8 Ks 4690 Js 215349/15 (1/16), Urteil vom 01.12.2016.

²¹⁰ Vgl. BGH 4 StR 157/17, Urteil vom 01.03.2018 / NStZ 2018, 460.

²¹¹ Vgl. Puppe (2018). S. 324f.

²¹² Hörnle (2018). S. 1577.

²¹³ Vgl. Sasse (2017). S. 387.

forderlich.²¹⁴ Genau solche Feststellungen hat das LG Hamburg bezogen auf einen Angeklagten getroffen, welcher auf seiner Flucht vor der Polizei mit einem PKW in den Gegenverkehr gefahren, mit einem Bordstein und dann mit einem Taxi kollidiert ist. Ein Insasse wurde getötet, zwei weitere Insassen wurden schwer verletzt. Nach Feststellung des LG war dem Angeklagten die Gefährlichkeit seiner Handlung bewusst, er habe sein Ziel zu flüchten dennoch kompromisslos verfolgt und dabei seinen Tod in Kauf genommen.²¹⁵ Die Revision wurde durch den BGH verworfen. Der Annahme des Tötungsvorsatzes steht dabei nicht entgegen, dass das LG die endgültige Motivation des Angeklagten nicht klären konnte und die Möglichkeit suizidaler Gedanken als motivgebend nicht ausgeschlossen hat.²¹⁶ Teile der Literatur sehen es als ausreichend an, dass die Täter sich in ihren Fahrzeugen sicher gefühlt haben und bei einem Unfall ein Großteil der Energie auf das Fahrzeug des Opfers übertragen wird.²¹⁷ ²¹⁸ Walter hingegen bestreitet, dass die Teilnehmer von Kraftfahrzeugrennen überhaupt über die Notwendigkeit von Sicherheitseinrichtungen nachdenken würden. Vielmehr würden diese davon ausgehen, dass das Rennen ohne Unfall absolviert werde und eine Sicherheitseinrichtung nicht erforderlich sei. Diese Einstellung sei „verantwortungslos“ und „oft unglaublich dumm“, aber begründe eben keinen Vorsatz.²¹⁹ Diese Selbstüberschätzungstendenzen sind im Einzelfall zu prüfen und festzustellen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass es sich bei dem Zusammenhang zwischen einem illegalen Kraftfahrzeugrennen und einem Unfall mit Todesfolge nicht um einen komplexen, sondern eher um einen sehr einfachen Zusammenhang handelt. Dieser Zusammenhang ist zudem hinreichend in den Medien thematisiert worden.²²⁰ Die Annahme, dass der Täter eine von der Realität weit entfernte Überzeugung hatte, vermag dabei nur in Ausnahmefällen zu überzeugen. Anders sieht dies Momsen, welcher von einer realitätsfernen Überzeugung der Täter ausgeht.²²¹ Puppe hingegen spricht sich dafür aus, dass diese „*krasse Unvernünftigkeit [...] dem Täter nicht von Rechts wegen zugute*

²¹⁴ Vgl. Mitsch (2017). S. 70.

²¹⁵ Vgl. LG Hamburg 621 Ks 12/17, Urteil vom 19.02.2019 / openJur 2019, 2499.

²¹⁶ Vgl. BGH 4 StR 345/18, Beschluss vom 16.01.2019 / NStZ 2019, 276.

²¹⁷ Vgl. Grünwald (2017). S. 1071.

²¹⁸ Vgl. Kubiciel / Hoven (2017). S. 441f.

²¹⁹ Walter (2017). S. 1351f.

²²⁰ Vgl. Preuß (2018). S. 348.

²²¹ Vgl. Momsen (2018). S. 91f.

zu halten“ ist.²²² Sie tritt damit für eine Objektivierung des Vorsatzbegriffs ein. Die grundlegende, nicht nur auf Fälle illegaler Kraftfahrzeugrennen bezogene, Diskussion soll an dieser Stelle nicht vertieft werden.^{223 224 225} Eine weitere Argumentation lehnt den Tötungsvorsatz mit dem Hinweis ab, die Beteiligten hätten gerade deshalb kein Interesse am Eintritt des Taterfolgs, da ein solcher Unfall des eigentliche Ziel, die Ermittlung eines Siegers, verhindere.²²⁶ Die andere Auffassung sieht dabei gerade in dem Siegeswillen um jeden Preis ein Indiz für die Annahme des bedingten Vorsatzes.²²⁷ Genau diesen Siegeswillen hat die 32. Strafkammer bei der erneuten Verurteilung gesehen. Die Angeklagten hätten die Gefährlichkeit erkannt und trotzdem ohne jede Rücksicht siegen wollen. Den Aspekt der Eigengefährdung lässt die 32. Strafkammer ebenfalls nicht gelten, da die Angeklagten nicht mit LKW gerechnet und den anderen Fahrzeugen mit ihren eigenen schweren Fahrzeugen überlegen gewesen seien. Auch seien die Angeklagten nie in einer vergleichbaren Situation gewesen und hätten schon deshalb nicht den Schluss ziehen können, dass es schon gut gehe.^{228 229}

Hauptgrund für die Aufhebung des Urteils ist die Feststellung des Vorsatzes zum falschen Zeitpunkt. Die Kammer sieht den Vorsatz „spätestens“ bei der Einfahrt in die Unfallkreuzung als gegeben an.²³⁰ Zu diesem Zeitpunkt waren die Angeklagten unfähig noch zu reagieren und den Unfall abzuwenden. Damit liegt der Fall eines dolus subsequens vor.²³¹ Dieser ist nicht strafbar.²³² Dieser Annahme folgend kommt der BGH konsequenterweise zur Aufhebung des Urteils.²³³ Puppe wirft dem BGH vor, er habe die, wie auch sie zugibt, ungeschickte Wortwahl in „törichter“ Weise interpretiert. Die Worte seien aus dem Zusammenhang gerissen und müssten im Kontext des Gesamtsachverhalts ausgelegt werden. Die Angeklagten hätten im Vorfeld be-

²²² Puppe (2017b). S. 442.

²²³ Vgl. Rostalski (2017). S. 592ff.

²²⁴ Vgl. Herzberg (2018). S. 124ff.

²²⁵ Vgl. Puppe (2018). S. 325f.

²²⁶ Vgl. Jäger (2018). S. 787.

²²⁷ Vgl. Preuß (2018). S. 347f.

²²⁸ Vgl. LG Berlin 532 Ks 9/18, Urteil vom 26.03.2019.

²²⁹ Vgl. Sehl / Lorenz (2019).

²³⁰ LG Berlin 535 Ks 8/16, (535 Ks) 251 Js 52/16 (8/16), Urteil vom 27.02.2017 / NStZ 2017, 471.

²³¹ Vgl. Eisele (2018). S. 550f.

²³² Vgl. Gründel (2019). S. 213f.

²³³ Vgl. BGH 4 StR 399/17, Urteil vom 01.03.2018 / BGHSt 63, 88.

reits 12 rotlichtzeigende Lichtzeichenanlage überfahren und 7 Kreuzungen mit überhöhter Geschwindigkeit passiert. Auf Grund dieser Feststellungen der Kammer hätte Puppe eine Entscheidung durch den 4. Strafsenat ohne erneute Verhandlung für möglich gehalten.²³⁴ Der Senat weist jedoch darauf hin, was die Feststellung des Vorsatzes deutlich erleichtern dürfte, dass das gesamte Renngeschehen als eine prozessuale Tat zu sehen ist.²³⁵ ²³⁶ Daran anknüpfend nimmt die 32. Strafkammer bei der neuerlichen Verurteilung einen Vorsatz an, welcher sich nach und nach aufgebaut habe. Den endgültigen Vorsatz hätten die Angeklagten 90 Meter vor dem Ort der Kollision gefasst. Zu diesem Zeitpunkt sei eine Bremsung noch möglich gewesen.²³⁷

2.5.2 §§ 211 / 212 StGB - Mittäterschaft

Entscheidend für die Mittäterschaft des Angeklagten A ist ein gemeinsamer Tatentschluss zwischen A und B.²³⁸ Der Tatentschluss muss das Rennen und die Billigung des Todes eines Menschen umfassen.²³⁹ Hierbei kann konkludentes Handeln der Beteiligten ausreichend sein.²⁴⁰ Der BGH hat keine ausreichenden Anhaltspunkte für eine Mittäterschaft gesehen.²⁴¹ Puppe widerspricht dieser Auffassung und argumentiert, das illegale Rennen einen bedingten Tötungsvorsatz implizieren und ein gemeinsamer Tatentschluss anzunehmen sei. Auf die unmittelbare Beteiligung bei der Kollision komme es nicht an.²⁴² Überwiegende Teile der Literatur stimmen der Auffassung des BGH hingegen zu.²⁴³ ²⁴⁴ Die 32. Strafkammer kommt jedoch erneut zur Feststellung der Mittäterschaft. Insbesondere hätten beide Angeklagte Tatherrschaft gehabt. Hätte einer das Rennen beendet, so hätte der andere Fahrer seine Geschwindigkeit ebenfalls verringert.²⁴⁵ Diese Argumentation entspricht der im Kapitel 2.1 angesprochen besonderen Dynamik eines illegalen Kraftfahrzeugrennens.

²³⁴ Puppe (2018). S. 324.

²³⁵ Vgl. BGH 4 StR 399/17, Urteil vom 01.03.2018 / BGHSt 63, 88.

²³⁶ Vgl. Eisele (2018). S. 550.

²³⁷ Vgl. LG Berlin 532 Ks 9/18, Urteil vom 26.03.2019.

²³⁸ Vgl. BGH 2 StR 161/17, Beschluss vom 13.09.2017 / StV 2019, 88.

²³⁹ Vgl. Preuß (2018a). S. 349.

²⁴⁰ Vgl. BGH 5 StR 360/11, Urteil vom 01.12.2011 / NStZ 2012, 207.

²⁴¹ Vgl. BGH 4 StR 399/17, Urteil vom 01.03.2018 / BGHSt 63, 88.

²⁴² Vgl. Puppe (2018). S. 236.

²⁴³ Vgl. Gründel (2019). S. 216.

²⁴⁴ Vgl. Eisele (2018). S.555.

²⁴⁵ Vgl. LG Berlin 532 Ks 9/18, Urteil vom 26.03.2019.

2.5.3 §§ 211 / 212 StGB – Mordmerkmale

Als Mordmerkmale kommen insbesondere die Verwendung eines gemeingefährlichen Mittels, Heimtücke und niedrige Beweggründe in Betracht.²⁴⁶ „Das Mordmerkmal der Tötung mit gemeingefährlichen Mitteln ist erfüllt, wenn der Täter ein Mittel zur Tötung einsetzt, das in der konkreten Tatsituation eine Mehrzahl von Menschen an Leib und Leben gefährden kann, weil er die Ausdehnung der Gefahr nicht in seiner Gewalt hat.“²⁴⁷ Ein Kraftfahrzeug ist, unter Berücksichtigung der konkreten Situation, grundsätzlich als gemeingefährliches Mittel geeignet.²⁴⁸ Im Fall des LG Berlin werden dabei im Umkreis befindlichen Passanten durch herumfliegende Trümmerteile gefährdet. Einer konkreten Gefahr bedarf es dabei nicht.²⁴⁹ Die Literatur teilt die Auffassung der 35. Strafkammer überwiegend. Kubiciel und Hoven sprechen gar von einem „Lehrbeispiel für die Verwendung eines gemeingefährlichen Mittels“.²⁵⁰ Kritischer ist Puppe, welche bezweifelt, ob die vorgenannten abstrakten Gefahren den „Schritt vom Mord zum Totschlag rechtfertigt.“²⁵¹ Der BGH musste die Frage in seiner Entscheidung nicht beantworten. Der Senat weist jedoch auf einen Widerspruch im Urteil hin. Die Kammer war, im Hinblick auf die Eigengefährdung der Fahrzeuge der Angeklagten, davon ausgegangen, dass der Adrenalinrausch des Rennens diese Sorgen habe untergehen lassen. Gleichzeitig ist die Kammer davon ausgegangen, dass die Angeklagten herumfliegende Fahrzeugteile, also die Zerstörung ihrer Fahrzeuge, billigend in Kauf genommen hätten. Dieser Widerspruch muss nach dem Hinweis des BGH aufgeklärt werden, um einen Mord mittels eines gemeingefährlichen Mittels zu bejahen.²⁵² Die 32. Strafkammer sieht im krassen Missverhältnis zwischen Anlass, also dem Sieg, des Rennens und der Folge, also der Tötung eines Zufallsopfers, eine Begründung für die Annahme niedriger Beweggründe.²⁵³ Die 35. Strafkammer hatte dieses Mordmerkmal nicht sicher bejahen können.²⁵⁴ In der Literatur wird überwiegend das Vorliegen des Merkmals angenommen. Im Vorder-

²⁴⁶ Vgl. Preuß (2019a). S. 308.

²⁴⁷ BGH 1 StR 487/92, Urteil vom 01.09.1992 / BGHSt 38, 353.

²⁴⁸ Vgl. BGH 4 StR 168/05, Urteil vom 16.08.2005 / NZV 2006, 272.

²⁴⁹ Vgl. Gründel (2019). S. 216f.

²⁵⁰ Kubiciel / Hoven (2017). S. 443.

²⁵¹ Puppe (2017b). S. 443.

²⁵² Vgl. BGH 4 StR 399/17, Urteil vom 01.03.2018 / BGHSt 63, 88.

²⁵³ Vgl. LG Berlin 532 Ks 9/18, Urteil vom 26.03.2019.

²⁵⁴ Vgl. LG Berlin 535 Ks 8/16, (535 Ks) 251 Js 52/16 (8/16), Urteil vom 27.02.2017 / NSTZ 2017, 471.

grund der Argumentation steht hierbei das Erreichen eines „Kicks“ und das unbedingte Siegen wollen auf Kosten eines Menschenlebens.^{255 256 257} Preuß hingegen hält den Angeklagten einen „spontanen Augenblicksentschluss“ zugute, was aus ihrer Sicht zur Verneinung des Merkmals führt.²⁵⁸ Die Auffassung der Befürworter der Annahme niedriger Beweggründe ist im Ergebnis überzeugender. Das Leben eines Menschen einem „Kick“ und seinem persönlichen Geltungsdrang unterzuordnen, dürfte für einen verständigen Menschen nicht nachvollziehbar sein. Hieraus folgt eine besonders hohe Verwerflichkeit des Handelns, welche in die Annahme niedriger Beweggründe führt. Das Merkmal der Heimtücke wurde in weiten Teilen der Literatur, wie im Urteil der 35. Strafkammer, nicht in Betracht gezogen.^{259 260} Der BGH hat in seinem Urteil einen deutlichen Hinweis erteilt, dass das Merkmal zu prüfen ist.²⁶¹ Für die 32. Strafkammer war eindeutig, dass die Angeklagten wussten, dass die anderen Verkehrsteilnehmer nicht mit einem illegalen Kraftfahrzeugrennen rechnen würden.²⁶² Dies führt zur Annahme der Heimtücke. Diese Auffassung findet in der Literatur, soweit überhaupt behandelt, Zustimmung.²⁶³

2.6 §§ 223 / 224 / 226 StGB – Vorsätzliche Körperverletzungsdelikte

Verletzungs- und Tötungsvorsatz werden zumeist zusammenfallen. Wer bei den hohen Geschwindigkeiten eines illegalen Kraftfahrzeugrennens einen Unfall und Verletzungen seines Opfers in Kauf nimmt, der nimmt den Tod des Opfers gleichsam in Kauf.²⁶⁴ Sasse stellt auf die Verneinung des Tötungsvorsatzes und die Bejahung eines bedingten Verletzungsvorsatzes ab. Hierbei verweist er auf die aus seiner Sicht angemessene Strafandrohung des § 226 StGB. Sasse schlägt damit einen ähnlichen Weg vor, welchen der BGH im Zusammenhang mit HIV – Fällen gegangen ist.²⁶⁵ Der Auffassung kann nicht gefolgt werden. Krell führt dazu aus: „Des gleichen wäre es wider-

²⁵⁵ Vgl. Gründel (2019). S. 218.

²⁵⁶ Vgl. Puppe (2017). S. 443.

²⁵⁷ Vgl. Kubiciel / Hoven (2017). S. 443f.

²⁵⁸ Preuß (2017). S. 106.

²⁵⁹ Vgl. z.B. Kubiciel / Hoven (2017). S. 442ff.

²⁶⁰ Vgl. LG Berlin 535 Ks 8/16, (535 Ks) 251 Js 52/16 (8/16), Urteil vom 27.02.2017 / NStZ 2017, 471.

²⁶¹ Vgl. BGH 4 StR 399/17, Urteil vom 01.03.2019 / BGHSt 63, 88.

²⁶² Vgl. LG Berlin 532 Ks 9/18, Urteil vom 26.03.2019.

²⁶³ Vgl. Gründel (2019). S. 217f.

²⁶⁴ Vgl. Preuß (2017). S. 108.

²⁶⁵ Vgl. BGH 1 StR 262/88, Urteil vom 04.11.1988 / BGHSt 36, 1.

sprüchlich zu sagen, der Fahrer nehme den Unfall billigend in Kauf, vertraue aber bei einer Geschwindigkeit von über 150 km/h auf einen nicht tödlichen Ausgang.²⁶⁶ Diese Argumentation ist schlüssig und bedarf keiner weiteren Ausführung.

3 Grundsätzliches, Aufbau und Probleme des § 315d StGB

Die Strafbarkeit von Teilnehmern illegaler Kraftfahrzeugrennen mit den vor genannten Problemstellungen führte zu einer breiten Diskussion über die Problematik. Es wurden diverse Punkte kritisiert. Zum einen sei eine Strafbarkeitslücke vorhanden. Verursachte der Teilnehmer eines illegalen Rennens keine konkrete Gefahr oder stand die konkrete Gefahr nicht im Zusammenhang mit einer der in § 315c I Nr. 2 StGB genannten Varianten, so konnte der Teilnehmer lediglich wegen der Ordnungswidrigkeit sanktioniert werden.²⁶⁷ Teile der Literatur haben auf Grund der Strafbarkeitslücke keinen Handlungsbedarf gesehen. *„Und wird bei einem illegalen Rennen einmal ausnahmsweise keine einzige der ‚sieben Todsünden‘ verwirklicht, ist es auch nicht strafwürdig.“*²⁶⁸ *„Dass die Tat in solchen Fällen auch nicht strafwürdig sein soll, erscheint in Anbetracht der massiven Beeinträchtigung des Straßenverkehrs durch illegale Rennen und der vollständigen Unterordnung des Verkehrsraums unter die Eigeninteressen der Täter nicht überzeugend.“*²⁶⁹ Darüber hinaus wurde für illegalen Kraftfahrzeugrennen mit Verletzungs- oder Todesfolgen der Strafraumen aus §§ 222 / 229 StGB als zu gering empfunden.²⁷⁰ Auf der anderen Seite wird eine Verurteilung wegen Mordes und die damit verbundene lebenslange Freiheitsstrafe als unangemessen empfunden.^{271 272 273} Zusätzlich werden Verurteilungen wegen eines Tötungsdeliktes nur bei herausragenden Fällen, insbesondere auf Grund der gezeigten Vorsatzproblematik, in Frage kommen und eine absolute Ausnahme bleiben.^{274 275} Zur Lösung des Problems wurden unterschiedlichste Vorschläge gemacht. Diese reichen von der Erweiterung des § 222 StGB um einen Tatbestand der Leichtfertigkeit, über

²⁶⁶ Krell (2018). S. 241.

²⁶⁷ Vgl. Piper (2017). S. 70f.

²⁶⁸ Walter (2017). S. 1533.

²⁶⁹ Kubiciel / Hoven (2017). S. 445.

²⁷⁰ Vgl. Jäger (2017). S. 788.

²⁷¹ Vgl. Walter (2017). S. 1353.

²⁷² Vgl. Herzberg (2018). S. 129.

²⁷³ Vgl. Grünewald (2017). S. 1072.

²⁷⁴ Vgl. Schuster (2017). S. 2.

²⁷⁵ Vgl. Jansen (2017a). S. 1f.

die Erweiterung des § 315c StGB und bis hin zur Einführung einer eigenen Strafbarkeit für illegalen Kraftfahrzeugrennen.^{276 277} Für eine Erweiterung wurden sowohl die Aufnahme des Rennens als Todsünde, wie auch die Einführung eines Qualifikationstatbestands für die leichtfertige Verursachung des Todes durch die in § 315c I StGB genannten Möglichkeiten gefordert.²⁷⁸ ²⁷⁹ Durch die Bundesregierung wurde noch am 30.06.2016 die Meinung vertreten, dass durch die bestehenden Vorschriften der Schutz der Allgemeinheit ausreichend gewährleistet sei. Die Bundesregierung verweist zudem drauf, dass es weder ein bundeseinheitliches Lagebild, noch anderweitige bundesweite Zahlen zu illegalen Kraftfahrzeugrennen gibt.²⁸⁰ Trotz der Haltung der Bundesregierung wurde am 01.07.2017 durch die Bundesländer Hessen und Nordrhein-Westfalen ein Antrag zur Einführung einer Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr in den Bundesrat eingebracht. Auch die Bundesländer Hessen und Nordrhein-Westfalen räumen in der Entwurfsbegründung das Fehlen statistischer Daten ein.²⁸¹ Diese unzureichend Datenlage wurde in Teilen der Literatur, unabhängig vom eigentlichen Inhalt des Entwurfes, grundlegend kritisiert. Maßgeblich war dabei die Frage, ob die Einführung einer neuen Strafrechtsnorm ohne empirische Basis überhaupt ausreichend begründet ist.^{282 283} In anderen Teilen der Literatur wird die fehlende empirische Basis erkannt, aber das regelmäßige Vorkommen von illegalen Kraftfahrzeugrennen auf Basis von Presseberichten angenommen.^{284 285} Der erste Entwurf hat zum einen die Einführung einer „achten Todsünde“ und die Einführung eines eigenständigen Delikts „Verbotene Kraftfahrzeugrennen“ zum Inhalt. Mit dem Delikt sollten Veranstalter und Teilnehmer wegen des Veranstaltens, wie wegen der Teilnahme an verbotenen Rennen bestraft werden. Zusätzlich war eine Qualifikation für verbotene Kraftfahrzeugrennen mit Todesfolge vorgesehen. Konkrete Gefährdungen von Leib, Leben und bedeutenden Sachwerten, sowie Schädigung

²⁷⁶ Vgl. Rostalski (2017). S.595ff.

²⁷⁷ Vgl. Jäger (2017). S. 788.

²⁷⁸ Vgl. Kubiciel / Hoven (2017). S. 445.

²⁷⁹ Vgl. Walter (2017). S. 1353.

²⁸⁰ Vgl. BT – Drs. 18/8993. S. 3.

²⁸¹ Vgl. BR – Drs. 362/16. S. 1.

²⁸² Vgl. Ceffinato (2016). S. 201f.

²⁸³ Vgl. Piper (2017). S. 72.

²⁸⁴ Vgl. Schuster (2017). S. 2.

²⁸⁵ Vgl. Zieschang (2016). S. 721.

gungen dieser Rechtsgüter sollten über den § 315c I Nr. 2h StGB erfasst werden. Ergänzend wurde eine Erweiterung des § 69 II StGB und die Einführung einer gesonderten Einziehungsvorschrift für die genutzten Fahrzeuge vorgeschlagen. Die Bundesländer begründeten ihren Antrag insbesondere mit der Strafbarkeitslücke und der damit kaum vorhandene Abschreckungswirkung.²⁸⁶ In der Literatur wurde der Gesetzentwurf grundsätzlich begrüßt.²⁸⁷ Kritisiert wurde die Einführung einer neuen „Todsünde“. Diese neue Variante sei systemwidrig. Die im § 315c I Nr. 2 StGB genannten Varianten könnten alle aus Unachtsamkeit begangen werden. Um diese bloße Unachtsamkeit von der Straftat abzugrenzen müssten – als korrektiv – die zusätzlichen Merkmale „grob verkehrswidrig“ und „rücksichtslos“ erfüllt sein. Die Teilnahme an illegale Kraftfahrzeugrennen könne nicht aus Unachtsamkeit begangen werden und sei immer „grob verkehrswidrig“ und „rücksichtslos“.²⁸⁸ Positiv bewertet wurden hingegen die Erweiterung des § 69 I StGB und die Schaffung einer Möglichkeit zur Einziehung der genutzten Kraftfahrzeuge. So war bei Vorliegen einer fahrlässigen Tötung in Folge eines Kraftfahrzeugrennens, ohne gleichzeitige Verwirklichung des § 315c StGB, die Einziehung des Kraftfahrzeugs nicht möglich.^{289 290}

Der veränderte Gesetzentwurf wurde am 23.09.2016 durch den Bundesrat beschlossen und dem Bundestag zur weiteren Bearbeitung zugeleitet. In der Stellungnahme der Bundesregierung ist von der der ursprünglich ablehnenden Haltung zur Einführung einer Strafbarkeit für illegale Kraftfahrzeugrennen keine Rede mehr. Die Bundesregierung *„hat Verständnis für das Anliegen des Bundesrates, die Veranstaltung und Durchführung illegaler Rennen mit Kraftfahrzeugen zu regeln.“*²⁹¹ Die wichtigste Änderung in diesem zweiten Entwurf ist der Verzicht auf eine Erweiterung des § 315c I Nr.2 StGB zugunsten eines eigenständigen Absatzes im neuen § 315d StGB. Mit dem zweiten Entwurf wurde vorgeschlagen die abstrakte Gefährdung, die konkrete Gefährdung von Leib, Leben und fremder Sachen von bedeutendem Wert und den Tod in

²⁸⁶ Vgl. BR – Drs. 362/16. S. 3ff.

²⁸⁷ Vgl. Mitsch (2017). S. 73.

²⁸⁸ Vgl. Ceffinato (2016). S. 201f.

²⁸⁹ Vgl. Preuß (2017c). S. 30.

²⁹⁰ Vgl. LG Köln 117 KLS 19/15, Urteil vom 14.04.2016 /BeckRS 2016, 17841.

²⁹¹ BT – Drs. 18/10145. S. 12.

Folge eines verbotenen Kraftfahrzeugrennens in einer Norm zusammenzufassen. Die Vorschläge bezüglich der §§ 69 StGB / § 315f StGB wurden beibehalten.²⁹² Der Entwurf wurde federführend durch den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz bearbeitet.²⁹³ Eine Expertenanhörung fand am 21.06.2017 statt. Zu dieser wurden Experten aus Polizei, Justiz und Wissenschaft gehört. Einer der Kernpunkte war die Möglichkeit der Erfassung von sogenannten Einzelrasern.²⁹⁴ Dieser Aspekt soll an dieser Stelle nicht weiter vertieft werden. Vielmehr wird auf die folgenden Ausführungen verwiesen. Die Strafbarkeit für Einzelraser wurde im Bericht des Ausschusses und der damit dritten Version dem Gesetzentwurf hinzugefügt.²⁹⁵ Dieser dritte Entwurf wurde dem Bundestag als Beschlussempfehlung vorgelegt.²⁹⁶ Der Bundestag folgte der Beschlussempfehlung und verabschiedete das Gesetz am 29.07.2017. Der Bundesrat verzichtete auf die Anrufung des Vermittlungsausschusses.²⁹⁷ Das Gesetz trat am 13.10.2017 in Kraft.

Primärer Schutzzweck der Norm ist die Sicherheit des Straßenverkehrs als Allgemeinrechtsgut und mit dem Schutzzweck des § 316 StGB vergleichbar.^{298 299} Darüber hinaus schützt die Norm die Individualrechtsgüter Leib, Leben und Eigentum.^{300 301} Fraglich ist, ob eine rechtfertigende Einwilligung möglich ist. Bezüglich des § 315d I StGB ist eine solche Einwilligung, nach übereinstimmender Meinung, nicht möglich.³⁰² Umstritten ist, ob eine Einwilligung in andere Varianten, welche vorwiegend Individualrechtsgüter schützen, möglich ist. Teile der Literatur gehen für §§ 315d II, IV und V StGB von der Möglichkeit einer solchen Einwilligung aus.^{303 304} Dieser Ansicht widersprechen die Rechtsprechung und Teile der Literatur.^{305 306} Dieser zweiten

²⁹² Vgl. BT – Drs. 362/16. S. 1ff.

²⁹³ Vgl. BT – Drs. 18/12964. S. 2.

²⁹⁴ Vgl. BT – Protokoll 18/157.

²⁹⁵ Vgl. BT – Drs. 18/12964. S. 4f.

²⁹⁶ Vgl. BT – Drs. 18/12936. S. 3.

²⁹⁷ Vgl. BR – Drs. 607/17.

²⁹⁸ Vgl. Eisele (2018). S. 33.

²⁹⁹ Vgl. BT – Drs. 18/12964. S. 4f.

³⁰⁰ Vgl. Zehetgruber (2018). S. 361.

³⁰¹ Vgl. Gerhold / Meglalu (2018). S. 322.

³⁰² Vgl. Zieschang (2016). S. 725f.

³⁰³ Vgl. Kulhanek (2018). S. 567.

³⁰⁴ Vgl. Gerhold / Meglalu (2018). S. 325.

³⁰⁵ Vgl. BGH 4 StR 328/08, Urteil vom 20.11.2008 / BGHSt 53, 55.

³⁰⁶ Vgl. Heger (2018). § 315c StGB RN 32.

Ansicht kann zugestimmt werden. Es ist nicht ersichtlich, warum Teile der Norm „lediglich“ dem Schutz von Individualrechtsgütern dienen sollen, nicht aber dem Schutz der Sicherheit des Straßenverkehrs. Beide Schutzgüter sind untrennbar miteinander verbunden. Folgt man der Ansicht, dass die rechtfertigende Einwilligung in Teile der Norm möglich ist, so dürfte die Einwilligung, nach Maßgabe des BGH für die Einwilligung in Individualrechtsgüter, regelmäßig an der Sittenwidrigkeit der Einwilligung scheitern. Insbesondere bei Kraftfahrzeugrennen mit einem Unfall als Folge dürfte eine konkrete Todesgefahr anzunehmen sein.³⁰⁷ Hält man eine rechtfertigende Einwilligung grundsätzlich für möglich, so ist diese damit auf wenige Fälle beschränkt.

§ 315d StGB kann mit den §§ 315b / 315c StGB, sowie mit vorsätzlichen Körperverletzungs- und Tötungsdelikten Tateinheitlich vorliegen. In Extremfällen bleibt weiterhin eine Verurteilung wegen Mordes möglich. Den geschilderten Problemen zur Feststellung von Vorsatz und Mittäterschaft entgeht die zukünftige Rechtsprechung nicht, *„diese Frage nach seinem [Anm.: dem Vorsatz des Rasers] stellt sich stets ganz unabhängig von § 315d StGB.“*³⁰⁸ Unabhängig davon bietet § 315d V StGB eine alternative Lösung an. Jäger geht davon aus, dass in Zukunft kein Raser mehr wegen Mordes verurteilt werden wird.³⁰⁹ Diese These scheint gewagt, da der Weg in die Tötungsdelikte nicht gänzlich verschlossen ist. In der Praxis werden zumindest erste Versuche unternommen § 315d V StGB mit § 211 StGB zu verbinden. Die Staatsanwaltschaft Kleve hat zwei mutmaßliche Teilnehmer eines verbotenen Kraftfahrzeugrennens mit Todesfolge angeklagt. Den unmittelbaren Verursacher des Todes einer unbeteiligten Frau hat die Staatsanwaltschaft des Mordes angeklagt, während dem anderen Teilnehmer des Rennens eine Tat nach § 315d V StGB zur Last gelegt wird.³¹⁰ Im Folgenden sollen die einzelnen Varianten des § 315d StGB, die Vorschriften zum Entzug der Fahrerlaubnis und die Vorschrift zur Einziehung des genutzten Kraftfahrzeuges erläutert und mögliche Problemstellungen aufgezeigt werden.

³⁰⁷ Vgl. BGH 4 StR 328/08, Urteil vom 20.11.2008 / BGHSt 53, 55.

³⁰⁸ Walter (2018). S. 39.

³⁰⁹ Vgl. Jäger (2017). S. 788.

³¹⁰ Vgl. Lanzinger (2019).

3.1 § 315d I StGB als abstraktes Gefährungsdelikt

Problematisch bei abstrakten Gefährungsdelikten ist grundsätzlich eine Verlagerung der Strafbarkeit vor die eigentliche Rechtsgutverletzung.³¹¹ Die Ausgestaltung des § 315d I StGB als abstraktes Gefährungsdelikt ist umstritten. Schon in den Stellungnahmen der Sachverständigen zum Gesetzentwurf wurde diese Frage kontrovers diskutiert. So wurde seitens des DAV argumentiert, es sei nicht erkennbar, welches Rechtsgut durch die Vorverlagerung der Strafbarkeit geschützt werden solle.³¹² Auch Müller äußerte sich ablehnend. Nach seiner Auffassung ist für ein abstraktes Gefährungsdelikt ein objektiv erkennbares Merkmal erforderlich, welches zu einer erhöhten Gefahr für das geschützte Rechtsgut führt. Ein solches Merkmal sieht Müller bei Kraftfahrzeugrennen, die für ihn maßgebliche Wettbewerbsmotivation wertet er als subjektives Element, nicht. Er plädiert für ein konkretes Gefährungsdelikt.³¹³ Jansen hingegen stimmt der Schaffung eines abstrakten Gefährungsdelikt und der Argumentation des Bundesrates zu.³¹⁴ *„Die Gefährlichkeit ergibt sich insbesondere aus der Gruppendynamik. Anders als bei anderen Verkehrsverstößen agieren mindestens zwei Personen im Verkehr. Sie können sich gegenseitig zu riskantem Verhalten anspornen, das zu einer Eskalationsgefahr führt. Darüber hinaus bezieht sich die Aufmerksamkeit des Fahrers häufig nicht nur auf die Straße. Die Ablenkung durch den anderen Fahrer und dessen Fahrmanöver kann massiv sein. Hinzu kommen hohe Geschwindigkeiten. Die abstrakte Gefährdung anderer Teilnehmer des Straßenverkehrs ist daher als noch höher zu bewerten als bei der Trunkenheitsfahrt nach § 316 StGB.“*³¹⁵ Diese Auffassung wird in der Literatur überwiegend geteilt.³¹⁶ ³¹⁷ Piper stimmt diesen Überlegungen ebenfalls zu, weist jedoch auf die fehlende Strafbarkeit der Handynutzung am Steuer hin. Dieser schreibt er eine ähnliche Gefährlichkeit zu, wie der Teilnahme an einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen.³¹⁸ Diese Einschätzung erschließt sich nicht. Die Handynutzung am Steuer führt unbestritten zu einer massiven Ablenkung, welche wiederum Fahrfehler bis hin zu einem Unfall

³¹¹ Vgl. Zieschang (2017). § 316 StGB RN 2ff.

³¹² Vgl. DAV (2017). S. 5.

³¹³ Vgl. Müller (2017). S. 3f.

³¹⁴ Vgl. BT – Drs. 18/10145. S. 8f.

³¹⁵ Jansen (2017a). S. 2.

³¹⁶ Vgl. Dahlke / Hoffmann-Holland (2017). S. 40f.

³¹⁷ Vgl. Eisele (2018). S. 33f.

³¹⁸ Vgl. Piper (2017). S. 69f.

verursachen kann. Trotzdem wird die Gefährlichkeit nicht so hoch sein, wie die von zwei Rennteilnehmern, welche die Geschwindigkeit erheblich überschreiten und sich dabei mit einem „Tunnelblick“, ohne Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmer, im öffentlichen Verkehrsraum bewegen. Deutlich schwerer wiegt die Möglichkeit, dass durch das abstrakte Gefährdungsdelikt Verhaltensweisen erfasst werden können, welche objektiv betrachtet absolut ungefährlich sind und nicht über das allgemeine Betriebsrisiko hinausgehen.³¹⁹ Dies ist mit dem Schuldprinzip nicht in Einklang zu bringen. Zieschang hält abstrakte Gefährnungsdelikte im „*Kriminalstrafrecht für unangebracht*“.³²⁰ Als Lösung wird überwiegend die Auffassung vertreten, dass die teleologische Reduktion zum Ausschluss der Strafbarkeit bei vollkommen ungefährlichen Fällen Anwendung finden sollte.^{321 322 323 324} Kusche hält die Anwendung der Reduktion auf Grund des Vergehenscharakters der Norm für unwahrscheinlich, verweist aber zutreffend auf den überwiegend theoretischen Charakter dieser Diskussion.³²⁵ In der Praxis dürften solche Fälle, wenn überhaupt zur Anzeige gebracht, in der Regel spätestens bei der Staatsanwaltschaft mit einer Einstellung ihr strafrechtliches Ende finden. Zieschang möchte für jeden Einzelfall prüfen, ob aus der Sicht eines objektiven Dritten ein konkret gefährliches Verhalten vorgelegen hat. Dieses konkret gefährliche Verhalten grenzt er dabei ausdrücklich von einer konkreten Gefahr ab.³²⁶ Dahlke und Hoffmann schlagen die Ergänzung des Tatbestands um den Begriff der „*Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs*“, um damit schon durch den Tatbestand ungefährliches Verhalten auszuschließen und weitere Überlegungen überflüssig zu machen, vor.³²⁷

3.2 Rennbegriff des § 315d StGB

Der Gesetzgeber nutzt in seiner Begründung die bereits vorgestellte Definition des OLG Hamm zur Erläuterung des Rennbegriffs. Der Gesetzgeber sieht

³¹⁹ Vgl. Dahlke / Hoffmann-Holland (2017). S. 40f.

³²⁰ Zieschang (2016). S. 722.

³²¹ Vgl. BGH 4 StR 125/75, Urteil vom 24.04.1975 / BGHSt 26, 121.

³²² Vgl. Zehetgruber (2018). S. 362.

³²³ Vgl. Preuß (2017a). S. 111.

³²⁴ Vgl. Blanke-Roeser (2018). S. 21f.

³²⁵ Vgl. Kusche (2017). S. 419.

³²⁶ Vgl. Zieschang (2016). S. 726f.

³²⁷ Dahlke / Hoffmann-Holland (2017). S. 41.

vor, dass der Rennbegriff aus § 29 I StVO in den § 315d StGB „überführt“ wird. Den Begriff sieht er als durch die Rechtsprechung hinreichend konkretisiert an.³²⁸ Die Gesetzesbegründung ist dabei für die Rechtsprechung nicht bindend, sondern lediglich als Anregung und Hilfestellung zu verstehen. Alles andere würde Art. 20 III GG widersprechen.³²⁹ In der Literatur gibt es abweichende Auffassungen zum Rennbegriff. Eine herrschende Meinung ist nicht ersichtlich. Ein Teil der Literatur geht davon aus, dass der Begriff, wie vom Gesetzgeber vorgesehen, aus der StVO ins StGB übernommen werden kann.^{330 331 332} Franke kommt in seiner Stellungnahme zum Gesetzentwurf zu dem Ergebnis, dass der Rennbegriff durch die größtenteils übereinstimmenden Definitionen im Ordnungswidrigkeiten-, Zivil- und Haftungsrecht als „hinreichend geklärt angesehen“ werden kann.³³³ Auf die ausführliche Diskussion im Kapitel 2.1 wird verwiesen. Teile der Literatur folgen im Grundsatz ebenfalls dem Definitionsvorschlag des Gesetzgebers, fordern andererseits eine Modifikation des Begriffs. Hauptkritikpunkt ist, dass mit der Definition des OLG Hamm ebenfalls Verhaltensweisen erfasst werden, welche nicht gegen verhaltensrechtliche Normen der StVO verstoßen. Ein „Rennen“ ohne Verstoß gegen die StVO dürfte kaum die besondere rennspezifische Gefahr in sich tragen, welche der Gesetzgeber unter Strafe stellen will. Zusätzlich würde durch eine sehr weite Auslegung der Definition der Verkehrsteilnehmer erfasst, welcher subjektiv schneller sein will, als der „Rennpartner“. Daher wird das Erfordernis eines Verstoßes gegen die StVO gefordert.^{334 335}

Teilweise wird der Rennbegriff noch kritischer gesehen. Das erste Argument der Gegner einer Übernahme des bestehenden Rennbegriffs weist daraufhin, dass an die Bestimmtheit und Präzision einer strafrechtlichen Norm höhere Ansprüche gestellt werden, als an eine Norm aus dem Ordnungswidrigkeitenrecht. Diesen Anforderungen genüge eine „einfache“ Überführung des

³²⁸ Vgl. BT – Drs. 18/10145. S. 5f.

³²⁹ Vgl. Blanke-Roeser (2018). S. 19.

³³⁰ Vgl. Preuß (2018b). S. 537f.

³³¹ Vgl. Zieschang (2016). S. 723f.

³³² Vgl. Jansen (2017b). S. 215f.

³³³ Franke (2017). S. 1f.

³³⁴ Vgl. Kusche (2017). S. 415.

³³⁵ Vgl. Eisele (2018). S. 34f.

Begriffs vom Ordnungswidrigkeiten- ins Strafrecht nicht.^{336 337 338} Zusätzlich sei eine Übernahme nicht möglich, da der Schutzzweck des § 29 I StVO deutlich weitreichender sei, als der des § 315d StGB.^{339 340 341} Wird der Schutzzweck in den Fokus der Überlegungen gerückt, so müssen Einzelzeitfahren und Geschicklichkeits-, Zuverlässigkeits-, Leistungsüberprüfungs- oder Orientierungsfahrten aus der Definition des Rennens ausgeklammert werden. Diese tragen gerade nicht die besondere Gefährlichkeit des „psychologischen Rennmoments“ in sich.^{342 343 344} Als drittes Argument gegen eine Übernahme wird angebracht, dass der Begriff des Rennens aus § 29 I StPO nicht hinreichend bestimmt sei. Hier wird darauf verwiesen, dass die Definition des OLG Hamm nicht als allgemeingültige Definition gedacht gewesen ist. Zusätzlich ist der Rennbegriff des § 29 I StVO in mehreren Punkten umstritten. Als Beispiele werden die in Kapitel 2.1 diskutierten Punkte vorgebracht.³⁴⁵ Im Ergebnis ist der Forderung einer eigenständigen Definition für den Begriff des Kraftfahrzeugrennens im Strafrecht zuzustimmen. Hier kann auf die Überlegungen zu § 29 I StVO zurückgegriffen werden.³⁴⁶ Auf Grund des unbestimmten Begriffs werden in der Literatur Bedenken geäußert, ob die neue Norm mit dem Bestimmtheitsgebot aus Art. 103 II GG vereinbar ist.^{347 348} Der Vorwurf dürfte unzutreffend sein. Vielmehr wird der Begriff der Verfassungswidrigkeit mittlerweile inflationär gebraucht.³⁴⁹

Ob ein verkehrsrechtlicher Verstoß vorliegen muss, ist bei den Gegnern der Übernahme des Begriffs umstritten. Blanke-Roeser fordert keinen Verstoß gegen die StVO. Er weist allerdings darauf hin, dass diese Überlegung in der Praxis keine Rolle spielen wird, da zumeist Verstöße gegen die StVO mit

³³⁶ Vgl. DAV (2017). S. 5f.

³³⁷ Vgl. Dahlke / Hoffmann-Holland (2017). S. 37.

³³⁸ Vgl. Blanke-Roeser (2018). S. 19f.

³³⁹ Vgl. Stam (2018). S. 465f.

³⁴⁰ Vgl. Dahlke / Hoffmann-Holland (2017). S. 37.

³⁴¹ Vgl. Blanke-Roeser (2018). S. 18f.

³⁴² Vgl. Zehetgruber (2018). S. 362.

³⁴³ Vgl. Dahlke / Hoffmann-Holland (2017). S. 38f.

³⁴⁴ Vgl. Mitsch (2017). S. 72.

³⁴⁵ Vgl. Dahlke / Hoffmann-Holland (2017). S. 38f.

³⁴⁶ Vgl. Stam (2018). S. 465.

³⁴⁷ Vgl. DAV (2017). S. 5f.

³⁴⁸ Vgl. Dahlke / Hoffmann-Holland (2017). S. 40f.

³⁴⁹ Vgl. Hoven (2017). S. 281ff.

einem Rennen einhergehen.³⁵⁰ Dagegen sprechen sich u.a. Dahlke / Hoffmann-Holland und Zehetgruber aus.^{351 352} Eine Überzeugende Definition liefert Stam: „Vor diesem Hintergrund ist also ein Rennen im Sinne des § 315d StGB ein zumindest konkludent vereinbarter Wettbewerb zwischen mindestens zwei Teilnehmern, bei dem die Schnelligkeit über den Sieg entscheidet, wobei solche Wettbewerbe, die unter Einhaltung der dem Schutz von Leib und Leben dienenden Verkehrsregeln ausgetragen werden, nicht dem Tatbestand unterfallen.“³⁵³ Die Definition erfasst, wie schon die des OLG Hamm, geplante und wilde Rennen. Dabei dürfte von wilden oder spontanen Rennen oftmals die größere Gefahr ausgehen.³⁵⁴ Ebenfalls unbeachtlich ist die Strecke des Rennens. So genügt bereits ein Rennen von Lichtzeichenanlage zu Lichtzeichenanlage. Moderne Fahrzeuge erreichen auf solch kurzen Strecken schon erhebliche Geschwindigkeiten, so dass die Erfassung entsprechender Sprintrennen zu begrüßen ist.³⁵⁵ Kritsch zur Erfassung kurzer Strecken hat sich der DAV geäußert. Begründet wird die Ablehnung zum einen mit dem häufigen Vorkommen solcher Handlungen im Berliner Stadtverkehr und zum anderen mit der mangelnden Durchsetzbarkeit der Norm durch die Behörden.³⁵⁶ Die Argumentation vermag nicht zu überzeugen. Nur weil ein gefährliches Verhalten häufig vorkommt, kann der Gesetzgeber nicht auf ein Verbot und eine Ahndung verzichten. Zutreffend ist allerdings, dass die Norm nur ihre schützende Wirkung entfalten kann, wenn diese durch die Behörden durchgesetzt wird oder werden kann. Unter dem Aspekt der negativen Generalprävention muss der Täter zumindest von einem Entdeckungsrisiko seiner Tat ausgehen. Auf die generell fragliche Eignung des Strafrechts zur negativen Generalprävention sei an dieser Stelle nur verwiesen.³⁵⁷ Ausschließen dürfte Stams Definition hingegen vollkommen ungefährliche Verhaltensweisen. Damit wäre die vorhergehende Diskussion zu diesem Thema obsolet. Das Kraftfahrzeugrennen muss zur Verwirklichung der Norm zusätzlich „nicht erlaubt“ sein. Jansen und Zieschang sehen im „nicht erlaubt“ ein objektives

³⁵⁰ Vgl. Blanke-Roeser (2018). S. 21f.

³⁵¹ Vgl. Zehetgruber (2018). S. 362f.

³⁵² Vgl. Dahlke / Hoffmann-Holland (2017). S. 38f.

³⁵³ Stam (2018). S. 466.

³⁵⁴ Vgl. Jansen (2017). S. 216.

³⁵⁵ Vgl. Blanke-Roeser (2018). S. 20.

³⁵⁶ Vgl. DAV (2017). S. 6.

³⁵⁷ Vgl. z.B. Kunz / Singlenstein (2016). S. 287ff.

Tatbestandsmerkmal.³⁵⁸ ³⁵⁹ Dem widersprechen Kulhanek und Gerhold / Meglalu. Aus ihrer Sicht stellt § 315d StGB ein repressives Verbot da und dient nicht der Bestrafung einer fehlenden Genehmigung, was die Zuordnung des „nicht erlaubt“ in den objektiven Tatbestand zur Folge hätte, sondern der Abwehr einer mindestens abstrakten Gefahr. Damit stellt die Genehmigung eine Ausnahme für wenige Einzelfälle da. Die Genehmigung lässt die Rechtswidrigkeit entfallen und ist damit ein Rechtfertigungsgrund.³⁶⁰ ³⁶¹ Diese Einordnung führt dazu, dass der Haupttäter einem Erlaubnistatbestandsirrtum unterliegen und somit der Schuldvorwurf entfallen kann, eine Teilnahme jedoch weiterhin möglich wäre.³⁶² Einigkeit besteht darüber, dass es auf die Rechtmäßigkeit und die Bestandskraft der Genehmigung nicht ankommt. Es muss sich zwingend um eine behördliche Genehmigung handeln. Bei Nichtigkeit der Genehmigung entfällt die rechtfertigende Wirkung.³⁶³ ³⁶⁴ Wird von der erteilten Genehmigung in erheblichem Umfang abgewichen, so entfällt diese ebenso.³⁶⁵ Denkbare Abweichungen sind eine Verlegung des Veranstaltungsortes oder der Verstoß gegen Auflagen, welche zum Zwecke der Sicherheit erteilt worden sind.

3.3 § 315d I Nr. 1 StGB – Ausrichten oder Durchführen

§ 315d I Nr. 1 StGB stellt das Ausrichten und Durchführen verbotener Kraftfahrzeugrennen unter Strafe. Es sollen zum einen vor Ort tätige Personen und zum anderen die Organisatoren erfasst werden. *„Der Veranstalter eines Rennens ist derjenige, der als geistiger und praktischer Urheber, Planer und Veranstalter die Veranstaltung vorbereitet, organisiert oder eigenverantwortlich gestaltet.“*³⁶⁶ Die Strafbarkeit des Veranstalters wird in Teilen für nicht erforderlich gehalten, da die Handlungen eines Veranstalters oft als Anstiftung oder Beihilfe zu werten sind.³⁶⁷ Eisele und Zehetgruber lehnen eine eigenständige

³⁵⁸ Vgl. Zieschang (2016). S. 724.

³⁵⁹ Vgl. Jansen (2017). S. 215.

³⁶⁰ Vgl. Gerhold / Meglalu (2018). S. 323ff.

³⁶¹ Vgl. Kulhanek (2018). S. 566f.

³⁶² Vgl. Gerhold / Meglalu (2018). S. 323.

³⁶³ Vgl. Kulhanek (2018). S. 566f.

³⁶⁴ Vgl. Zieschang (2016). S. 724.

³⁶⁵ Vgl. Kulhanek (2018). S. 567.

³⁶⁶ BT – Drs. 18/12964. S. 5.

³⁶⁷ Vgl. Walter (2018). S. 39.

Strafbarkeit des Veranstalters ebenfalls ab. Sie begründen ihre Ablehnung u.a. damit, dass die Veranstalter von Trunkenheits- oder Geisterfahrten nicht mit einer eigenständigen Strafbarkeit belegt sind.^{368 369} Diese Begründung erscheint wenig logisch und erschließt sich nicht. Eine organisierte Trunkenheits- oder Geisterfahrt ist in der Praxis kaum vorstellbar. Im Gegensatz dazu sind organisierte Kraftfahrzeugrennen gut denkbar und sicher für die Praxis relevant. Für die Strafbarkeit des Veranstalters spricht, dass dieser einen gruppenspezifischen Prozess in Gang setzt, welcher kaum zu stoppen sein dürfte.^{370 371} Die Strafbarkeit des Veranstalters ermöglicht ein frühes Eingreifen der Verfolgungsbehörden und damit das Verhindern des Eintritts der abstrakten Gefahr.^{372 373} Damit dürfte sich der Gesetzgeber in seinem Beurteilungsspielraum bewegt haben.³⁷⁴ Mit der Vorverlagerung der Strafbarkeit setzt der Gesetzgeber eine allgemein im Strafrecht zu beobachtende Tendenz fort, welche hier nicht weiter thematisiert werden soll.³⁷⁵ Fraglich ist, wann eine vollendete Tat vorliegt. Das Durchführen erfordert, schon auf Grund des Wortlauts, ein stattfinden des Rennens.³⁷⁶ Es genügen dabei nicht bloße Hilfs- oder Handlangertätigkeiten. Fraglos genügt die Funktion des Rennleiters diesen Anforderungen. Umstritten ist, ob die Funktionen des Streckenpostens oder des Startes ausreichend sind.³⁷⁷ Genügt eine Funktion nicht den Anforderungen, so bleiben Anstiftung und Beihilfe möglich. Bezüglich des Ausrichtens wird teilweise, mit Verweis auf § 284 StGB, die Vervollendung vor dem Start des Rennens angenommen.³⁷⁸ Ein weiteres Argument dafür ist die Möglichkeit einer Bestrafung des Veranstalters auch ohne Haupttat. Ansonsten ist eine Bestrafung auf Grund von Beihilfe oder Anstiftung ausreichend.^{379 380} Gegen die Vervollendung vor dem Beginn des Rennens spricht, dass der Gesetzgeber mit § 315d III StGB die Versuchsstrafbarkeit

³⁶⁸ Vgl. Eisele (2018). S. 35f.

³⁶⁹ Vgl. Zehetgruber (2018). S. 363.

³⁷⁰ Vgl. Piper (2017). S. 74.

³⁷¹ Vgl. Jansen (2017). S. 216.

³⁷² Vgl. Schuster (2017). S. 4.

³⁷³ Vgl. Kusche (2017). S. 416.

³⁷⁴ Vgl. Piper (2017). S. 418f.

³⁷⁵ Vgl. Singelstein (2014). S. 321ff.

³⁷⁶ Vgl. Kusche (2017). S. 416.

³⁷⁷ Vgl. Eisele (2018). S. 35.

³⁷⁸ Vgl. Zieschang (2016). S. 723.

³⁷⁹ Vgl. Mitsch (2017). S. 72.

³⁸⁰ Vgl. Jansen (2017). S. 217f.

begründet hat. Die Variante des Ausrichtens ist in der Folge eng auszulegen und der Beginn des Rennens erforderlich.³⁸¹ Für diese Auslegung spricht ebenso, dass dem Täter die Möglichkeit eines strafbefreienden Rücktritts vom Versuch gegeben wird.^{382 383} An die Versuchsstrafbarkeit sind, auf Grund der weiten Vorverlagerung der Strafbarkeit, hohe Anforderungen zu stellen. Im Mindesten wird gefordert, dass die Handlungen des Ausrichters nach Außen gelangen. Die bloße Planung oder Vorbereitungen am Computer genügen nicht.^{384 385} Gerhold / Meglalu gehen noch weiter und fordern, dass der Ausrichter seinen Einfluss auf die tatsächliche Austragung des Rennens aus der Hand gegeben hat.³⁸⁶ Ebenfalls kritisiert wird, dass die Versuchsstrafbarkeit für den Veranstalter, nicht jedoch für den eigentlichen Gefahrenverantwortlichen – sprich den Teilnehmer – vorgesehen ist.³⁸⁷ Eine Versuchsstrafbarkeit für den Teilnehmer erscheint aus praktischen Überlegungen nicht erforderlich. Dies entspricht zusätzlich dem Charakter des § 315d I Nr. 2 StGB als reines Tätigkeitsdelikt, welche üblicherweise nicht mit einer Versuchsstrafbarkeit ausgestattet sind.³⁸⁸ Ist der Ausrichter eines Rennens gleichzeitig Teilnehmer, liegt eine tateinheitliche Begehung vor.^{389 390}

3.4 § 315d I Nr. 2 StGB – Teilnahme

Der Begriff der Teilnahme an einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen ist nicht im Sinne der §§ 26 / 27 StGB zu verstehen. Teilnehmer sind die Kontrahenten, welche den Wettbewerb untereinander austragen.^{391 392} Im Folgenden sollen drei Punkte betrachtet werden. Erstens ist die Frage zu klären, wann die Teilnahme an einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen vollendet ist. Zweitens hat der Gesetzgeber im § 315d I Nr. 2 auf die Tatbestandsmerkmale „grob verkehrswidrig“ und „rücksichtslos“ verzichtet, was einer Klärung bedarf.

³⁸¹ Vgl. Eisele (2018). S. 35.

³⁸² Vgl. Stam (2018). S. 466.

³⁸³ Vgl. Schuster (2017). S. 4.

³⁸⁴ Vgl. Jansen (2017). S. 217.

³⁸⁵ Vgl. Eisele (2018). S. 35.

³⁸⁶ Vgl. Gerhold / Meglalu (2018). S. 323.

³⁸⁷ Vgl. Zehrtgruber (2018). S. 363f.

³⁸⁸ Vgl. Schuster (2017). S. 5f.

³⁸⁹ Vgl. Fischer (2018). § 315 d StGB RN 12.

³⁹⁰ Vgl. Gerhold / Meglalu (2018). S. 329.

³⁹¹ Vgl. BT – Drs. 18/10145. S. 9.

³⁹² Vgl. Eisele (2018). S. 34f.

Drittens muss geklärt werden, ob der vom Gesetzgeber vorgesehene Strafrahmen angemessen ist. Die Mindermeinung geht davon aus, dass die Vollendung mit dem Bereitstehen der Teilnehmer an der Startlinie gegeben ist, da hier bereits eine Mitwirkung am Wettbewerb vorliegen würde.^{393 394} Ein weiteres Argument die Vollendung mit der Einnahme der Startposition anzunehmen ist, „dass durch die Schaffung einer ein offizielles Rennsportevent simulierenden Atmosphäre die Gefahr besteht, dass das Vorhaben durch andere Beteiligte umgesetzt wird.“³⁹⁵ Die herrschende Meinung fordert für die Vollendung den Beginn des Rennens.^{396 397 398} Hierbei bedarf es keiner konkreten Zuspitzung der Rennsituation.³⁹⁹ Dieser Auffassung ist zuzustimmen, da sie dem Teilnehmer bis kurz vor den Start den Abbruch seines Vorhabens ermöglicht, was als straffreier Versuch zu werten ist. Eine solche Möglichkeit ist im Hinblick auf den Rechtsgüterschutz die beste Lösung.⁴⁰⁰ Auf das Korrektiv der Merkmale „grob verkehrswidrig“ und „rücksichtslos“ hat der Gesetzgeber im § 315d I Nr. 2 StGB verzichtet. Ein solches Korrektiv ist auch nicht notwendig, da die Teilnahme an einem Kraftfahrzeugrennen aus Unachtsam- oder Fahrlässigkeit kaum vorstellbar ist. Vielmehr dürften verbotene Kraftfahrzeugrennen grundsätzlich und ausnahmslos „grob verkehrswidrig“ und „rücksichtslos“ sein.^{401 402 403} Zehetgruber widerspricht dieser Annahme und sieht lediglich eine, im Vergleich zu anderen Verhaltensweisen, erhöhte abstrakte Gefährlichkeit, nicht aber „grobe Verkehrswidrigkeit“ und „Rücksichtslosigkeit“ gegeben. Der Strafrahmen des § 315d I Nr. 2 StGB liegt mit einer Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren über der Freiheitsstrafe des § 316 StGB. Die höhere Strafandrohung wird mit der erhöhten Gefahr von verbotenen Kraftfahrzeugrennen begründet. Die höhere Gefährlichkeit resultiert insbesondere aus der Interaktion der Rennteilnehmer untereinander.^{404 405} In Teilen wird

³⁹³ Vgl. Kulhanek (2018). S. 563.

³⁹⁴ Vgl. Zieschang (2016). S. 725.

³⁹⁵ Kusche (2017). S. 416f.

³⁹⁶ Vgl. Eisele (2018). S. 34f.

³⁹⁷ Vgl. Stam (2018). S. 467.

³⁹⁸ Vgl. Preuß (2017). S. 109.

³⁹⁹ Vgl. Schuster (2017). S. 5f.

⁴⁰⁰ Vgl. Kusche (2017). S. 416.

⁴⁰¹ Vgl. Eisele (2018). S. 37.

⁴⁰² Vgl. Ceffinato (2016). S. 201.

⁴⁰³ Vgl. BT – Drs. 18/12964. S. 6.

⁴⁰⁴ Vgl. Jansen (2017). S. 219.

⁴⁰⁵ Vgl. Eisele (2018). S. 33f.

dem erhöhten Strafraumen widersprochen. Hierbei wird das Argument angeführt, ein betrunkenen Fahrer eines Gefahrguttransporters stelle eine höhere Gefahr da, als die Teilnehmer eines Kraftfahrzeugrennens.^{406 407} Dieses Fallbeispiel stellt einen extremen Ausnahmefall da. Für die Festlegung des Strafraumens ist jedoch eine pauschalierende Betrachtung erforderlich.⁴⁰⁸ Überzeugender ist der Hinweis, dass der Strafraumen des § 315d I Nr. 2 StGB mit dem Strafraumen des § 315c III Nr. 1 StGB identisch ist. Der gravierende Unterschied zwischen den Normen ist, dass bei § 315c III Nr. 1 StGB bereits eine konkrete Gefahr eingetreten ist, während bei § 315d I Nr. 2 StGB eine abstrakte Gefahr ausreichend ist.^{409 410} Es sprechen gute Gründe für den Strafraumen des § 315d I Nr. 2 StGB, wie gegen den Strafraumen § 315d I Nr. 2 StGB. Letztlich muss dem Gesetzgeber bezüglich des Strafraumens ein Beurteilungsspielraum zugestanden werden.⁴¹¹

3.5 § 315d I Nr. 3 StGB – „Einzelrennen“

§ 315d I Nr. 3 StGB bezieht sich nicht auf ein Kraftfahrzeugrennen im eigentlichen Wortsinn. Vielmehr steht alleine die Geschwindigkeit im Vordergrund.⁴¹² Der Gesetzgeber stellt damit gerade nicht auf die hohe abstrakte Gefährlichkeit eines gruppenspezifischen Prozesses in einer Rennsituation ab.⁴¹³ Durch die damit fehlende Eskalationsgefahr wird der Strafraumen, welcher mit dem des „echten“ Kraftfahrzeugrennens identisch ist, als unangemessen hoch erachtet.⁴¹⁴ Die Einführung eines Tatbestands zur strafrechtlichen Verfolgung extremer Geschwindigkeitsüberschreitungen wurde, mit Hinweis auf die hohen Fallzahlen und den damit verbundenen Gefahren, im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens gefordert.^{415 416 417} Hierbei wurde der Einwand erhoben, dass die Regelung thematisch nicht in eine Norm zum

⁴⁰⁶ Vgl. Ceffinato (2016). S. 201.

⁴⁰⁷ Vgl. Piper (2017). S. 73.

⁴⁰⁸ Vgl. Walter (2018). S. 39.

⁴⁰⁹ Vgl. Eisele (2018). S. 36f.

⁴¹⁰ Vgl. Piper (2017). S. 73.

⁴¹¹ Vgl. Ceffinato (2016). S. 201.

⁴¹² Vgl. Zehetgruber (2018). S. 364.

⁴¹³ Vgl. Eisele (2018). S. 36.

⁴¹⁴ Vgl. Jansen (2019). S. 285f.

⁴¹⁵ Vgl. Müller (2017). S. 4.

⁴¹⁶ Vgl. von Boetticher (2017). S. 2.

⁴¹⁷ Vgl. Fuchs (2017). S. 2.

Verbot von Kraftfahrzeugrennen passen würde.⁴¹⁸ Dem Ausschuss lag ein Vorschlag vor, welcher die Strafbarkeit extremer Geschwindigkeitsüberschreitungen als Todsünde erfassen sollte.⁴¹⁹ Diesem Vorschlag folgte der Ausschuss nicht. § 315d I Nr. 3 StGB wird in der Literatur äußerst kritisch gesehen und als systemwidrig eingeordnet.^{420 421 422 423 424} Zusätzlich ergeben sich Probleme im Hinblick auf die Tatbestandsmerkmale der Norm. Es ist zu klären, was unter „nicht angepasster Geschwindigkeit“ zu verstehen ist. Der Begriff stammt aus dem Ordnungswidrigkeitenrecht und ist allgemein gebräuchlich.⁴²⁵ Für den Gesetzgeber ist der Begriff geeignet Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und die „nicht angepasste Geschwindigkeit“ im Sinne des § 3 I StVO zu erfassen.⁴²⁶ Diese Annahme wird nicht ohne Bedenken geteilt. Umstritten ist, ob eine Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit gleichfalls eine „nicht angepasste Geschwindigkeit“ darstellt. Dem dürfte, insbesondere da von der Geschwindigkeitsüberschreitung eine gewisse abstrakte Gefährlichkeit ausgehen muss, mitnichten immer so sein.^{427 428 429} Vielmehr ist zu klären, ob der Fahrzeugführer sein Kraftfahrzeug in der konkreten Situation sicher beherrschen kann.^{430 431 432} Für die Praxis ergeben sich Fragen der Beweisbarkeit. Oftmals wird es kaum möglich sein, gerichtsverwertbare Feststellungen zur tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit alleine auf Grund der Zeugenaussagen zu treffen.⁴³³ Zudem wird es für die Gerichte nicht einfach sein, den sogenannten Geschwindigkeitsgrenzbereich festzustellen. Diese Feststellung wird oft nur mit Unterstützung von Sachverständigen möglich sein.⁴³⁴ Hier wird sich zeigen, ob die Gerichte bereit sind den entsprechenden Aufwand zu betreiben.

⁴¹⁸ Vgl. Franke (2017). S. 3.

⁴¹⁹ Vgl. BT – Drs. 18/12558.

⁴²⁰ Vgl. Walter (2018). S. 43.

⁴²¹ Vgl. Jansen (2019). S. 285f.

⁴²² Vgl. Eisele (2018). S. 36f.

⁴²³ Vgl. Zehetgruber (2018). S. 364f.

⁴²⁴ Vgl. Kubiciel (2017). S. 1f.

⁴²⁵ Vgl. Dahlke / Hoffmann-Holland (2017). S. 307.

⁴²⁶ Vgl. BT – Drs. 18/12964. S. 5f.

⁴²⁷ Vgl. Kusche (2017). S. 417.

⁴²⁸ Vgl. Jansen (2019). S. 286.

⁴²⁹ a.A. Stam (2018). S. 468.

⁴³⁰ Vgl. Kusche (2017). S. 416.

⁴³¹ Vgl. Krumm (2018). S. 711.

⁴³² Vgl. Ruhs (2018). S. 288.

⁴³³ Vgl. Jansen (2019). S. 286.

⁴³⁴ Vgl. Kulhanek (2018). S. 564.

Komplexer ist der Passus „um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen“. Es handelt sich um ein subjektives Tatbestandsmerkmal mit überschießender Innentendenz.⁴³⁵ Die „höchstmögliche Geschwindigkeit“ kann relativ, wie absolut verstanden werden. Die Formulierung könnte ein Versehen des Gesetzgebers sein. Vielmehr sei der Gesetzgeber von „einer möglichst hohen Geschwindigkeit“ ausgegangen.⁴³⁶ Auf Grund der Wortlautgrenze des Art. 103 II GG steht der Rechtsprechung eine solche Korrektur ausdrücklich nicht zu.⁴³⁷ Zu Recht wird auf die Tatsache verwiesen, dass der Gesetzgeber sich erkennbar gegen den Vorschlag „einer besonders hohen Geschwindigkeit“ entschieden hat.⁴³⁸ Dies führt zwangsläufig zu einem sehr engen Anwendungsbereich.⁴³⁹ Ein absolutes Verständnis von „höchstmöglich“ zielt auf die Geschwindigkeit ab, welche durch das genutzte Fahrzeug objektiv erreicht werden kann, was zu einer Privilegierung von Nutzern hochmotorisierter Kraftfahrzeuge führt und abzulehnen ist.⁴⁴⁰ Vielmehr ist entscheidend, welche Geschwindigkeit der Täter nach seiner Vorstellung in der konkreten Situation zu erreichen vermag. Erste Entscheidungen der Rechtsprechung gehen in eine solche Richtung.⁴⁴¹ ⁴⁴² Demgegenüber steht eine Entscheidung des LG Stade. Das LG fordert das Vorliegen eines „Renncharakters“ und stellt auf die Begründung des Gesetzes ab.⁴⁴³ Hier wird der Renncharakter als Abgrenzungskriterium zu einer „einfachen“ Geschwindigkeitsüberschreitung angeführt.⁴⁴⁴ ⁴⁴⁵ Ein solcher Renncharakter ist für das LG gegeben, „wenn der Fahrer sein Fahrzeug bis an die technischen und physikalischen Grenzen ausfährt.“⁴⁴⁶ Das LG Stade führt damit defacto ein von den Vorstellungen des Täters losgelöstes (ungeschriebenes) objektives Tatbestandsmerkmal ein. Die vorgenannten Entscheidungen verdeutlichen, „dass das Merkmal des subjektiven und objektiven Nachstellens eines Kraftfahrzeu-

⁴³⁵ Vgl. Zehetgruber (2018). S. 364.

⁴³⁶ Vgl. Eisele (2018). S. 36.

⁴³⁷ Vgl. Kulhanek (2018). S. 564.

⁴³⁸ Vgl. Ausschussdrucksache 18(6)360. S. 2.

⁴³⁹ Vgl. Dahlke / Hoffmann-Holland (2017). S. 308.

⁴⁴⁰ Vgl. Eisele (2018). S. 36.

⁴⁴¹ Vgl. KG Berlin (3) 161 Ss 36/19 (25/19), Beschluss vom 15.04.2019 / BeckRS 2019, 8319.

⁴⁴² Vgl. LG Berlin 528 Qs 24/19, Beschluss vom 28.02.2019 / BeckRS 2019, 5484.

⁴⁴³ Vgl. LG Stade 132 Os 112 Js 13902/18 (88/18), Beschluss vom 04.07.2018 / DAR 2018, 577.

⁴⁴⁴ Vgl. BT – Drs. 18/12964. S. 6.

⁴⁴⁵ Vgl. Kusche (2017). S. 417f.

⁴⁴⁶ LG Stade 132 Os 112 Js 13902/18 (88/18), Beschluss vom 04.07.2018 / DAR 2018, 577.

grenzens für die Auslegung des § 315d I Nr. 3 StGB nicht weiterführt.⁴⁴⁷ Zusätzlich zur „höchstmöglichen Geschwindigkeit“ muss die Absicht des Täters zum Erreichen dieser Geschwindigkeit nachgewiesen werden. Umstritten ist, ob die „höchstmögliche Geschwindigkeit“ das Zwischen- oder Hauptziel des Täters darstellen muss. Die Vorsitzende des zuständigen Ausschusses versteht den Begriff so, dass das Erreichen der „höchstmöglichen Geschwindigkeit“ das Hauptziel des Täters sein muss und kritisiert damit verbundene Beweisprobleme.⁴⁴⁸ Die Literatur widerspricht der Auslegung und geht, auch weil der Tatbestand ansonsten keinen praktischen Anwendungsbereich mehr hätte, vom Ausreichen eines notwendigen Zwischenziels aus.⁴⁴⁹ ⁴⁵⁰ „Das Erreichen der höchstmöglichen Geschwindigkeit wird jedoch selten ein nachweisbares notwendiges Zwischenziel sein. Möglich wäre dies etwa dann, wenn der Fahrer diese Geschwindigkeit erreichen will, um zu beeindrucken, was selten nachweisbar sein wird. Geht es darum, binnen einer bestimmten Zeit an eine Örtlichkeit zu gelangen, etwa um einen Termin nicht zu verpassen, handelt es sich nur dann um ein notwendiges Zwischenziel, wenn der Ort binnen dieser Zeit nur dann erreicht werden kann, wenn die höchstmögliche Geschwindigkeit gefahren wird; reicht eine geringere Geschwindigkeit aus, ist das Zwischenziel nicht notwendig.“⁴⁵¹ Die Rechtsprechung nimmt in ersten Entscheidungen zur Frage, ob Verfolgungsfahrten mit der Polizei Einzelrennen sind, das Vorliegen eines solchen Zwischenziels an. Hierbei verlangen die Gerichte nicht, dass das Erreichen der „höchstmöglichen Geschwindigkeit“ das Hauptziel des Täters darstellt.⁴⁵² ⁴⁵³ ⁴⁵⁴ Diese Entscheidungen werden in der Literatur überwiegend kritisch gesehen.⁴⁵⁵ ⁴⁵⁶ ⁴⁵⁷ ⁴⁵⁸ Es bleibt abzuwarten, ob sich zukünftig eine einheitliche Linie in der Rechtsprechung etablieren wird. In der Praxis ergeben sich darüber hinaus Probleme in der Beweisführung. Die Absicht wird praktisch unbeweisbar

⁴⁴⁷ Preuß (2018b), S. 541.

⁴⁴⁸ Vgl. Plenarprotokoll 18/243, 24906 D.

⁴⁴⁹ Vgl. Dahlke / Hoffmann-Holland (2017), S. 309.

⁴⁵⁰ a.A. Ruhs (2018), S. 289.

⁴⁵¹ Jansen (2017), S. 288.

⁴⁵² AG Waldbröl 40 Ds 536/18, Urteil vom 14.01.2019 / BeckRS 2019,4035.

⁴⁵³ LG Berlin 528 Os 24/19, Beschluss vom 28.02.2019 / BeckRS 2019, 5484.

⁴⁵⁴ OLG Stuttgart 4 Rv 29 Ss 103/19, Beschluss vom 04.07.2019 / Beck RS 2019, 17075.

⁴⁵⁵ Vgl. Malsy (2019), S. 2.

⁴⁵⁶ Vgl. Krenberger (2019), S. 317f.

⁴⁵⁷ Vgl. Quarch (2019), S. 314f.

⁴⁵⁸ a.A. Winkelmann (2019a), S. 315f.

sein.^{459 460 461 462} Problematisch ist zudem, dass durch das Merkmal Verhaltensweisen von gleicher objektiver Gefährlichkeit einer strafrechtlich divergierenden Beurteilung unterliegen können.⁴⁶³

Das Merkmal „grob verkehrswidrig“ ist unproblematisch und mit der groben Verkehrswidrigkeit aus § 315c StGB identisch. Lediglich der Wortlaut ist unglücklich gewählt und legt eine Eigenständigkeit des Begriffs nah, welcher aber auf die Geschwindigkeit bezogen ist.^{464 465} Zum Begriff wird auf Kapitel 2.3.1 verwiesen. Das Merkmal der Rücksichtslosigkeit entspricht ebenfalls der bekannten Begrifflichkeit aus § 315c StGB. Im § 315d I Nr. 3 StGB ist es überflüssig. Durch die Absicht eine „höchstmögliche Geschwindigkeit“ zu erreichen, ist ein subjektives Element vorhanden, welches weit über die Anforderungen der Rücksichtslosigkeit hinausgeht. Dem Merkmal kommt im Tatbestand des Einzelrennens folglich keine eigenständige Bedeutung zu. Gleichwohl wird das Merkmal einer Erfüllung des Tatbestands nicht entgegenstehen.^{466 467 468} § 315d I Nr. 3 StGB wird teilweise als Auffangtatbestand für Fälle angesehen, bei denen der Nachweis eines Kraftfahrzeugrennens, zum Beispiel auf Grund des fehlenden Nachweises der Rennabrede, nicht gelingt.^{469 470} Diese Eignung bestreitet Jansen. Nach ihrer Auffassung sprechen die erforderlichen Feststellungen zur „nicht angepassten Geschwindigkeit“, wie der erforderliche Nachweis der Absicht gegen eine Eignung als Auffangtatbestand.⁴⁷¹ Dieser Ansicht kann zugestimmt werden. Oft wird es leichter fallen den Nachweis eines Kraftfahrzeugrennens zu führen, als den Nachweis eines Einzelrennens. Werden beide Varianten gleichzeitig verwirklicht, so tritt § 315d I Nr. 3 StGB hinter § 315d I Nr. 2 StGB zurück.⁴⁷²

⁴⁵⁹ Vgl. Stam (2018). S. 9.

⁴⁶⁰ Vgl. Dahlke / Hoffmann-Holland (2017). S. 308f.

⁴⁶¹ Vgl. Jansen (2017). S. 288f.

⁴⁶² Vgl. Zehetgruber (2018). S. 364f.

⁴⁶³ Vgl. Dahlke / Hoffmann-Holland (2017). S. 309.

⁴⁶⁴ Vgl. BT – Drs. 12/964. S. 5.

⁴⁶⁵ Vgl. Kusche (2017). S. 417.

⁴⁶⁶ Vgl. Eisele (2018). S. 36.

⁴⁶⁷ Vgl. Kusche (2017). S. 417.

⁴⁶⁸ Vgl. Stam (2018). S. 468.

⁴⁶⁹ Vgl. Kulhanek (2018). S. 563.

⁴⁷⁰ Vgl. Gerhold / Meglalu (2018). S. 330.

⁴⁷¹ Vgl. Jansen (2019). S. 286ff.

⁴⁷² Vgl. Gerhold / Meglalu (2018). S. 330.

Zusammenfassend kann § 315d I Nr. 3 StGB als problematischer Tatbestand mit fraglicher praktischer Relevanz bezeichnet werden. Die Literatur kritisiert den Tatbestand als „vollkommen Misslungen“, „wenig überzeugend“ und „Schnellschuss“.^{473 474 475 476} Kubiciel hält im Falle einer Verurteilung, welche für ihn schon unwahrscheinlich ist, eine Verfassungsbeschwerde für wahrscheinlich.⁴⁷⁷ Zwar wurden schon in Bezug auf § 315d I Nr. 2 StGB verfassungsrechtlich Bedenken erhoben, im Hinblick auf die vorgenannten Probleme des § 315d I Nr. 3 StGB erscheinen die verfassungsrechtlichen Bedenken jedoch durchaus angebracht.⁴⁷⁸ Auch das KG Berlin mahnt in einer ersten obergerichtlichen Entscheidung, im Hinblick auf den Bestimmtheitsgrundsatz, eine restriktive Auslegung der Norm an.⁴⁷⁹

3.6 § 315d II StGB – Konkrete Gefährdung

§ 315d II StGB erfasst die Fälle der §§ 315d I Nr. 2 / 3 StGB bei welchen zusätzlich die aufgeführten Rechtsgüter gefährdet werden. Die Regelung ist analog zu § 315c I Nr. 2 StGB zu sehen. Es muss, wenn auch nicht ausdrücklich normiert, ein gefahrentypischer Zurechnungszusammenhang bestehen.⁴⁸⁰ Das vom Täter genutzte Kraftfahrzeug wird, selbst wenn dieses nicht im Eigentum des Täters steht, als Gefährdungsmittel und nicht als taugliches Tatobjekt erfasst.⁴⁸¹ Tatbeteiligte können als Tatobjekt ausscheiden. Für andere Rennbeteiligte dürfte dies der Regelfall sein, diese werden vom Schutzzweck der Norm nicht erfasst.^{482 483} Insassen des Täterfahrzeuges stellen grundsätzlich taugliche Tatobjekte da. Für sie gelten im Rahmen der objektiven Zurechnung die Grundsätze der eigenverantwortlichen Selbst- und der einverständlichen Fremdgefährdung.^{484 485 486} Eine möglicherweise in Rede ste-

⁴⁷³ Zehetgruber (2018). S. 366.

⁴⁷⁴ Vgl. Dahlke / Hoffmann-Holland (2017). S. 309.

⁴⁷⁵ Eisele (2018). S. 38.

⁴⁷⁶ Jansen (2019). S. 288f.

⁴⁷⁷ Vgl. Kubiciel (2017). S. 5.

⁴⁷⁸ Vgl. Quarch (2019). S. 314f.

⁴⁷⁹ Vgl. KG Berlin (3) 161 Ss 36/19 (25/19), Beschluss vom 15.04.2019 / BeckRS 2019, 8319.

⁴⁸⁰ Vgl. Zehetgruber (2018). S. 365.

⁴⁸¹ Vgl. Eisele (2018). S. 37.

⁴⁸² Vgl. Gerhold / Meglalu (2018). S. 323.

⁴⁸³ Vgl. Jansen (2017). S. 218f.

⁴⁸⁴ Vgl. Kulhanek (2018). S. 565.

⁴⁸⁵ Vgl. Eisele (2018). S. 37.

⁴⁸⁶ a.A. Gerhold / Meglalu (2018). S. 322f.

hende Einwilligung ist aus den bereits erörterten Gründen abzulehnen. Erfüllt ein Fahrzeugführer den Gefährdungstatbestand, so kann die Gefährdung, da diese durch das Verbot illegaler Kraftfahrzeugrennen gerade verhindert werden soll, dem anderen beteiligten Fahrzeugführer zugerechnet werden.⁴⁸⁷ Im Übrigen ergeben sich die bereits im Kapitel 2 geschilderten Fragestellungen. Auf Grund der Überschneidungen mit § 315c I Nr. 2 StGB wird § 315d II StGB nur in wenigen Fällen alleine zur Anwendung kommen. Es besteht Tateinheit.⁴⁸⁸ Auf Grund des begrenzten Anwendungsfelds wird die Gefährdungsvariante in Teilen der Literatur als überflüssig angesehen.⁴⁸⁹ Da jedoch durchaus Anwendungsfälle denkbar sind, überzeugt diese Ansicht nicht.⁴⁹⁰ ⁴⁹¹ Liegt kein Gefährdungsvorsatz vor oder ist dieser nicht nachweisbar, so besteht gemäß § 315d IV StGB die Möglichkeit einer Vorsatz-Fahrlässigkeits-Kombination.⁴⁹² Der Strafraum der Gefährdungsvariante ist mit dem des § 315c I Nr. 2 StGB identisch und somit stimmig.

3.7 § 315d V StGB – Schädigung

§ 315d V StGB stellt eine Erfolgsqualifikation für den Fall des Todes oder einer schweren Gesundheitsschädigung eines anderen Menschen oder einer Gesundheitsschädigung einer großen Zahl von Menschen im Falle des § 315d II StGB da. Damit muss eine Vorsatz-Vorsatz-Fahrlässigkeits-Kombination vorliegen.⁴⁹³ Ein Zusammenhang zwischen der deliktsspezifischen Gefahr und dem Erfolg ist erforderlich.⁴⁹⁴ Die Erfolgsqualifikation wird teilweise kritisch gesehen, da sie mit der bisherigen Systematik der Verkehrsdelikte bricht. Eine Erfolgsqualifikation war für Eingriffe in den Straßenverkehr von innen bisher gerade nicht vorgesehen und wurde durch die Rechtsprechung über die Einordnung eines Verhaltens als „verkehrsfeindlicher Inneneingriff“ ermöglicht.⁴⁹⁵ Die Schaffung einer Erfolgsqualifikation ausschließlich für verbotene Kraftfahrzeugrennen wird, im Hinblick auf ihre

⁴⁸⁷ Vgl. Jansen (2017). S. 219.

⁴⁸⁸ Vgl. Stam (2018). S. 469.

⁴⁸⁹ Vgl. Piper (2017). S. 72.

⁴⁹⁰ Vgl. Jansen (2017). S. 218.

⁴⁹¹ Vgl. Stam (2018). S. 469.

⁴⁹² Vgl. Kulhanek (2018). S. 566.

⁴⁹³ Vgl. Fischer (2018). § 315d StGB RN 24.

⁴⁹⁴ Vgl. Stam (2018). S. 469.

⁴⁹⁵ Vgl. Kusche (2017). S. 418.

möglichen Auswirkungen auf die bisherige Rechtsprechung des BGH zum „verkehrsfeindlichen Inneneingriff“, als problematisch angesehen.⁴⁹⁶ Vielmehr wird eine Erfolgsqualifikation für § 315c StGB gefordert. Insbesondere, da verbotene Kraftfahrzeugrennen sonst eine herausgehobene Stellung als schlimmste Todsünde einnehmen.^{497 498} Dies wurde bereits im Rahmen der Ausschussberatungen gefordert, konnte sich jedoch nicht durchsetzen.⁴⁹⁹ Befürwortet wird die Schaffung einer Zwischenstufe zwischen der fahrlässigen Tötung und den vorsätzlichen Tötungsdelikten. Ob dieser Gedanke in der Praxis ausgeschöpft werden wird, darf bezweifelt werden.⁵⁰⁰ Im Falle einer vorsätzlichen Herbeiführung des Erfolgs werden ohnehin die Tötungsdelikte maßgeblich sein. Es besteht Idealkonkurrenz.⁵⁰¹ Fraglich ist, ob der erfolgsqualifizierte Versuch des § 315d V StGB strafbar ist. Problematisch ist hier, dass für das Grunddelikt aus § 315d II StGB keine eigenständige Versuchsuchstrafbarkeit normiert ist. Umstritten ist, ob der Versuch einer Erfolgsqualifikation, bei fehlender Versuchsuchstrafbarkeit des Grunddelikts, strafbar ist.⁵⁰² Da es sich nicht um ein spezifisches Problem des § 315d StGB handelt, soll die Frage an dieser Stelle nicht weitergehend vertieft werden. Ohnehin sind aus praktischen Erwägungen kaum Anwendungsbeispiele für einen erfolgsqualifizierten Versuch des § 315d V StGB vorstellbar.

3.8 § 315f StGB – Einziehung

§ 315f StGB erweitert die Möglichkeiten zur Einziehung des Täterfahrzeuges. Da es sich bei den Kraftfahrzeugen um tatnotwendige Mittel handelt, war eine solche Einziehung bis zur Einführung des § 315f StGB nicht möglich.⁵⁰³ § 315f StGB eröffnet zusätzlich den Zugriff auf § 74a StGB und damit auf die Dritteinziehung. So können Kraftfahrzeuge eingezogen werden, welche zum Zeitpunkt der Entscheidung dem Täter weder gehören, noch zustehen.⁵⁰⁴ Durch die Vorschrift soll eine nachhaltige Einwirkung auf die Täter erzielt

⁴⁹⁶ Vgl. Ceffinato (2016). S. 202.

⁴⁹⁷ Vgl. Piper (2017). S. 72.

⁴⁹⁸ Vgl. Walter (2018). S. 39.

⁴⁹⁹ Vgl. BT – Drs. 18/12558. S. 2.

⁵⁰⁰ Vgl. Zehetgruber (2018) S. 365.

⁵⁰¹ Vgl. Gerhold / Meglalu (2018). S. 330.

⁵⁰² Vgl. Gerhold / Meglalu (2018). S. 327ff.

⁵⁰³ Vgl. Zehetgruber (2018). S. 366.

⁵⁰⁴ Vgl. Zieschang (2016). S. 726.

werden. Die Normierung der Dritteinziehung soll einen Tausch oder einen Verkauf des genutzten Fahrzeuges innerhalb der Raserszene verhindern.⁵⁰⁵ Es handelt sich um eine repressive Maßnahme.⁵⁰⁶ Eine Hürde der Einziehung stellt § 74f StGB da, welcher den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit besonders regelt. Oftmals werden Täter bei verbotenen Kraftfahrzeugrennen hochwertige Kraftfahrzeuge nutzen. Es darf dabei nicht zu einer Privilegierung von Nutzern hochwertiger Kraftfahrzeuge kommen.⁵⁰⁷ Insbesondere, da von hochwertigen Fahrzeugen auf Grund ihrer Motorisierung, ihres Gewichts und ihrer Sicherheitseinrichtungen, welche hauptsächlich die Insassen schützen, eine im Vergleich besonders hohe abstrakte Gefahr ausgeht. Das LG Berlin hält die Einziehung eines Fahrzeuges im Wert von ca. 40.000 Euro bei einer Rennstrecke von 350 Metern und einer Geschwindigkeit von 95 km/h für verhältnismäßig. Das Gericht verweist jedoch auf die in der Hauptverhandlung abschließend zu prüfenden Faktoren, wie dem ermittelten Wert des Fahrzeugs oder dem persönlichen Eindruck des Täters.⁵⁰⁸ Eine Lösung des Problems könnte sein, dass das Gericht Anweisungen nach §§ 74f I Nr. 2 / 3 StGB erteilt. Der Täter könnte zum Verkauf des Fahrzeuges zu einem Mindestpreis unter Abgabe eines angemessenen Anteils an die Staatskasse gezwungen werden.⁵⁰⁹ Damit würde, unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit, der Zugriff des Täters auf das genutzte Kraftfahrzeug dauerhaft verhindert. Die Gefahr einer Einziehung besteht für Mietfahrzeuge ebenso. Werden einschlägige Kraftfahrzeuge an die entsprechende Risikogruppe vermietet, kann leichtfertiges Handeln gemäß § 74a StGB vorliegen.⁵¹⁰ Die Regelung wird in der Literatur mehrheitlich begrüßt.⁵¹¹ ⁵¹² Kritisiert wird lediglich, dass die erweiterte Einziehung nicht ebenso für Verstöße gegen § 315c StGB gilt und somit eine „*Ungleichbehandlung von Straßenverkehrsdelikten mit gleichem Gefährdungspotential*“ besteht.⁵¹³

⁵⁰⁵ Vgl. BR – Drs. 263/16. S. 10.

⁵⁰⁶ Vgl. Niehaus (2018). S. 248f.

⁵⁰⁷ Vgl. Winkelmann (2019). S. 541f.

⁵⁰⁸ Vgl. LG Berlin 511 Os 126/18. Beschluss vom 29.01.2019 / BeckRS 2019, 7962.

⁵⁰⁹ Vgl. Winkelmann (2019b). S. 541f.

⁵¹⁰ Vgl. Niehaus (2018). S. 250.

⁵¹¹ Vgl. Ceffinato (2016). S. 202.

⁵¹² Vgl. Zehetgruber (2018). S. 366.

⁵¹³ Vgl. Mitsch (2017). S. 73.

3.9 §§ 69 / 69a StGB – Entzug der Fahrerlaubnis / Fahrerlaubnisperre

§ 315d StGB wurde in die Regelbeispiele des § 69 II StGB aufgenommen. Im Regelfall ist den Tätern die Fahrerlaubnis zu entziehen und eine Sperre anzuordnen. Es handelt sich ausdrücklich nicht um eine repressive Maßnahme.⁵¹⁴ Nach § 111a StPO kann die Fahrerlaubnis vorläufig entzogen werden. Die Anordnung kann durch Polizei oder Staatsanwaltschaft erfolgen. Damit ist es möglich den Führerschein des Täters unmittelbar nach der Tat in amtlich Verwahrung zu nehmen. Die Fahrerlaubnisperre beträgt 6 Monate bis zu 5 Jahren. Bestehen Zweifel, ob die Eignung des Betroffenen innerhalb der fünf Jahren wiederhergestellt wird, so besteht die Möglichkeit eine lebenslange Sperre anzuordnen. Diese kann durch das Gericht nachträglich aufgehoben werden.⁵¹⁵ Die Aufnahme des § 315d StGB in die Regelbeispiele nach § 69 II StGB wird in der Literatur begrüßt.^{516 517} Lediglich die, vermutlich versehentlich, fehlende Aufnahme in § 44 I Nr. 2 StPO wird kritisiert.⁵¹⁸

4 Qualitative Aktenanalyse

In diesem Kapitel soll der Fokus von der überwiegend theoretischen Diskussion auf die Praxis verschoben werden. Hierfür wurde eine qualitative Aktenanalyse durchgeführt. Vor der Darstellung der Methode und ihrer Ergebnisse gilt es zunächst den Forschungsstand, die Problemstellungen, die Methodik, das Forschungsdesign und das Untersuchungsdesign darzustellen.

4.1 Problemstellung

Die Problemstellungen der Rechtslage vor Einführung des § 315 d StGB wurde im Kapitel 2 dargestellt und diskutiert. Der neue § 315d StGB ist, zumindest in Teilen, hochumstritten und bisher durch wenige obergerichtliche Urteile ausgestaltet worden. Eine ausführliche Erörterung ist in Kapitel 3 erfolgt. Ziel dieses empirischen Abschnitts ist die Untersuchung der Rechtswirklichkeit des § 315d StGB. Es soll insbesondere die Frage geklärt werden,

⁵¹⁴ Vgl. Pieper (2017). S. 74.

⁵¹⁵ Vgl. Koehl (2018). S. 433f.

⁵¹⁶ Vgl. Mitsch (2017). S. 73.

⁵¹⁷ Vgl. Ceffinato (2016). S. 202.

⁵¹⁸ Vgl. Piper (2017). S. 74.

ob mit der Einführung der Norm und ihren Begleitmaßnahmen eine wirksame Möglichkeit zur Strafverfolgung geschaffen worden ist. Ergänzend stellt sich die Frage, welche rechtlichen und tatsächlichen Probleme in der Praxis bestehen und wer einer Straftat nach § 315d StGB verdächtigt wird.

4.2 Aktueller Forschungsstand

Der aktuelle Forschungsstand wurde in den Kapiteln 2 und 3 dargestellt. Aktuell existieren insbesondere literaturtheoretische Auseinandersetzungen mit dem Thema. Diese beinhalten Aufsätze in Fachzeitschriften und Urteilsanmerkungen. Empirische Arbeiten sind, soweit bekannt, nicht vorhanden. Das Fehlen empirischer Befunde wurde, wie erläutert, schon im Gesetzgebungsverfahren kritisiert.^{519 520 521 522 523} Auch nach der Einführung des § 315d StGB wurde diese Lücke nicht geschlossen. Dies gilt für juristische Forschung, wie für die kriminologische Forschung.^{524 525}

4.3 Methodik und Forschungsdesign

In den folgenden Unterkapiteln werden die Methode und das Forschungsdesign der durchgeführten qualitativen Aktenanalyse erläutert.

4.3.1 Untersuchungsdesign

Auf Grund der fehlenden empirischen Forschung wurde die Untersuchung als explorative Studie angelegt. Ziel einer explorativen Studie sind die Erkundung und Beschreibung der aktuellen Situation, sowie die Entwicklung von Hypothesen und Theorien. Im Gegensatz dazu stehen explanative und deskriptive Studien.⁵²⁶ Mittel der Wahl für explorative Studien sind qualitative Methoden.⁵²⁷ *„Qualitative Forschung ist von anderen Leitgedanken als quantitative Forschung bestimmt. Wesentliche Kennzeichen sind dabei die Gegenstandsangemessenheit von Methoden und Theorien, die Berücksichtigung und Analyse unter-*

⁵¹⁹ Vgl. Ceffinato (2016). S. 201f.

⁵²⁰ Vgl. Piper (2017). S. 72.

⁵²¹ BR – Drs. 362/16. S. 1.

⁵²² Vgl. Schuster (2017). S. 2.

⁵²³ Vgl. Zieschang (2016). S. 721.

⁵²⁴ Vgl. Franzke (2017). S. 362f.

⁵²⁵ Vgl. Barthelmess (2019). S. 289.

⁵²⁶ Vgl. Bortz / Döring (2016). S. 184.

⁵²⁷ Vgl. Diekmann (2017). S. 34.

*schiedlicher Perspektiven sowie die Reflexion des Forschers über die Forschung als Teil der Erkenntnis.*⁵²⁸ Qualitative Verfahren werden als hermeneutisch-rekonstruktive Verfahren bezeichnet und oft mit der Erkenntnistheorie des Sozialkonstruktivismus verknüpft.⁵²⁹ Schwerpunkt qualitativer Verfahren ist die Analyse von Texten.⁵³⁰ „*Unter Hermeneutik sind alle Bemühungen zu verstehen, Grundlagen wissenschaftlicher Interpretation zur Auslegung von Texten zu verstehen. Solche Ansätze finden sich in Theologie (Auslegung der Heiligen Schrift), Jura (Interpretation von Gesetzestexten), Geschichtswissenschaften (Analyse schriftlicher Quellen), Philologie (literarische Textauslegung) und Philosophie (allgemeines Interpretationslehre).*“⁵³¹ Grundlegend ist, dass es bei qualitativer Forschung nicht um die Einnahme eines objektiven Blickwinkels auf den Forschungsgegenstand geht. Vielmehr ist die Durchführung der Forschung mit subjektiven Standpunkten und Ansichten des Forschenden verbunden. Dessen muss der Forschende sich bewusst sein und den eigenen Standpunkt, die eigenen Fragen und die eigenen Hypothesen reflektieren.⁵³² Aus dieser Reflexion heraus resultieren die Gütekriterien für qualitative Forschung.⁵³³ In der hier durchgeführten Studie sind hauptsächlich qualitative Merkmale von Interesse. Dennoch ist die Erhebung von quantitativen Daten erforderlich. Quantitative Forschung soll soziale Daten in numerischer Form erzeugen. Hauptanwendungsgebiet der quantitativen Forschung ist es, die Hypothesen strukturiert, nachvollziehbar und vergleichbar zu überprüfen. Grundlage für die Idee quantitativer Forschung sind der Positivismus und die Methodik der Naturwissenschaften.⁵³⁴ Eine Trennung qualitativer und quantitativer Forschung ist vorliegend nicht möglich. Die Studie besteht aus zwei Teilstudien, welche sich aufeinander beziehen und nicht als unabhängige Studien nebeneinanderstehen können.⁵³⁵ Die Verknüpfung von qualitativen und quantitativen Ansätzen wird als Methodendualismus bezeichnet.⁵³⁶

⁵²⁸ Flick (2016). S. 26.

⁵²⁹ Vgl. Schirmer (2009). S. 75f.

⁵³⁰ Vgl. Kuckartz (2016). S. 16f.

⁵³¹ Mayring (2016). S. 13.

⁵³² Vgl. Schirmer (2009). S. 76f.

⁵³³ Vgl. Lamnek (2016). S. 33ff.

⁵³⁴ Vgl. Schirmer (2009). S. 67f.

⁵³⁵ Vgl. Bortz / Döring (2016). S. 184f.

⁵³⁶ Vgl. Atteslander (2010). S. 12f.

4.3.2 Leitfragen und Hypothesenbildung

Für die Studie wurden folgende Leitfragen formuliert:

- Ist der neue Tatbestand zu einer strafrechtlichen Ahndung von „verbotenen Kraftfahrzeugrennen“ geeignet?
- Welche rechtlichen und tatsächlichen Probleme ergeben sich in der Rechtspraxis?
- Welche strafprozessualen Begleitmaßnahmen werden von Polizei, Staatsanwaltschaft und Gericht getroffen?
- Welche typischen Fallkonstellationen ergeben sich in der praktischen Anwendung der Norm?
- Welche Personen sind von der Strafverfolgung durch die neue Norm betroffen?

Der Forschungsgegenstand ist, wie dargestellt, wenig erforscht. Aus diesem Grund stand die Beantwortung der Leitfragen im Vordergrund insbesondere des qualitativen Teils der Studie. Die folgenden Hypothesen stellen einen Anhaltspunkt da, ihre Überprüfung stand aber nicht im Mittelpunkt der Studie. Folgende Hypothesen wurden, auf Grundlage der Kapitel 2 / 3, aufgestellt:

- § 315d I Nr. 3 StGB wird in der Praxis erhebliche Probleme bereiten und kaum zur Anwendung kommen. Kommt § 315d I Nr. 3 StGB zur Anwendung, so ist dieser mit hohen Rechtsunsicherheiten verbunden.
- § 315d StGB wird in der Praxis mit erheblichen Beweisproblemen verbunden sein.
- Der unklare Rennbegriff aus § 315d I Nr. 2 StGB wird zu einer unterschiedlichen Handhabung und Anwendung der Norm in der Praxis führen.

4.3.3 Erhebungsmethode

Die Aktenanalyse wurde mit einer qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring durchgeführt. Diese soll *„Kommunikation analysieren [...], dabei also regelgeleitet vorgehen, dabei auch theoriegeleitet vorgehen, das Ziel verfolgen, Rückschlüsse auf bestimmte Aspekte der Kommunikation zu ziehen. Da sie dabei nicht nur Inhalte der Kommunikation zum Gegenstand hat, bleibt der Begriff Inhaltsanalyse proble-*

*matisch; genauer wäre wohl kategoriengeleitete Textanalyse.*⁵³⁷ Mayring unterscheidet drei Grundformen der Inhaltsanalyse. Er unterscheidet Zusammenfassung, Explikation und Strukturierung. Die Zusammenfassung eignet sich für die Analyse von großen Datenmengen. Die Explikation unterzieht inhaltlich bedeutsame Textstellen einer besonders detaillierten Analyse unter Rückgriff auf zusätzliches Material. Die Strukturierung dient zur Herausarbeitung der Strukturmerkmale des Textes unter Verwendung eines deduktiven Kategoriensystems.⁵³⁸ Die Zusammenfassung kam für die vorliegende Auswertung lediglich für die Erhebung der Sachverhalte in Frage. Da es sich dabei nicht um den Schwerpunkt der Arbeit gehandelt hat, wurde die Zusammenfassung nicht strikt nach Mayring durchgeführt. Das Ablaufmodell fand jedoch sinngemäß Anwendung. Die Regeln, nach denen die Zusammenfassung erfolgt ist, können der Anlage I entnommen werden. Im Rahmen der eigentlichen Aktenanalyse sollte nicht auf zusätzliches Material zurückgegriffen werden. Somit war die Explikation ebenfalls nicht das Mittel der Wahl. Die Aktenanalyse wurde unter Verwendung der strukturierten Inhaltsanalyse durchgeführt. Mayring unterscheidet die formale Strukturierung, die inhaltliche Strukturierung, die typisierende Strukturierung und die skalierende Strukturierung. Die formale Strukturierung hat zum Ziel, „*die innere Struktur des Materials nach bestimmten formalen Gesichtspunkten herauszufiltern.*“⁵³⁹ Die inhaltliche Strukturierung soll Daten zu festgelegten Themen zusammenfassen, während die typisierende Strukturierung markante Ausprägungen der Daten herausarbeiten soll.⁵⁴⁰ In dieser Studie wurde die skalierende Strukturierung genutzt. Für die skalierende Strukturierung ist es erforderlich Einschätzungsdimensionen und ihre Ausprägungen festzulegen. Die Ausprägungen bilden das Kategoriensystem. Für die Durchführung der Aktenanalyse war es erforderlich einen Kodierleitfaden mit Definitionen, Ankerbeispielen und Kodierregeln aufzustellen.⁵⁴¹ Bezüglich der Kodierung erfolgt die „*Einschätzung, Klassifizierung und Bewertung von Inhalten durch die Forschenden [...]*“⁵⁴² In der Arbeit wird vorwiegend ein qualitatives Verfahren genutzt, dies schließt die zusätzli-

⁵³⁷ Mayring (2015). S. 13.

⁵³⁸ Vgl. Diekmann (2017). S. 608ff.

⁵³⁹ Mayring (2015). S. 99.

⁵⁴⁰ Vgl. Mayring (2015). S. 99f.

⁵⁴¹ Vgl. Mayring (2015). S. 106f.

⁵⁴² Kuckartz (2014). S. 98.

che Erhebung von quantitativen Daten nicht aus. Mayring selbst geht von einer untrennbaren Verbindung zwischen qualitativen und quantitativen Daten aus.⁵⁴³ „Denn unter qualitativer Inhaltsanalyse sollen ja Techniken verstanden werden, die auf die Beschreibung der qualitativen Analyseschritte besonderen Wert legen, ohne dabei quantitative Schritte auszuschließen.“⁵⁴⁴ Die Erhebung von quantitativen Daten im Rahmen der Aktenanalyse stellt damit einen Teil der hier durchgeführten Studie und keine eigenständige Untersuchung da.

4.3.4 Stichprobe / Bestimmung der Analyseeinheit

Als Analyseeinheit wurden die Akten der bei der Staatsanwaltschaft Dortmund gemäß § 315d StGB geführten Verfahren mit einem Tatzeitpunkt vom 13.10.2017 bis zum 30.06.2019, also von der Einführung des § 315d StGB bis kurz vor den Beginn der Bearbeitung der Studie, gewählt. Um eine Auswertung über alle beteiligten Instanzen zu ermöglichen, wurde die Analyseeinheit auf abgeschlossene Verfahren beschränkt. Da es sich um behördliche Akten handelt, war der Zugang zum Feld entsprechend beschränkt.⁵⁴⁵ Die Akteneinsicht zu Forschungszwecken ist in § 476 StPO normiert. Eine Genehmigung der Studie wurde mit Schreiben vom 23.04.2019, unter Beilegung einer Forschungsskizze, eines Datenschutzkonzeptes und eines Begleitschreibens der Studiengangsleitung, beim Ministerium der Justiz des Landes Nordrhein-Westfalen beantragt. Mit Schreiben vom 13.05.2019 wurde durch das Ministerium mitgeteilt, dass eine ministerielle Genehmigung nicht erforderlich sei und eine Genehmigung bei der örtlich zuständigen Behörde zu beantragen ist. Die Genehmigung wurde am 13.05.2019 bei der Staatsanwaltschaft Dortmund beantragt. Seitens der Staatsanwaltschaft wurden mit Schreiben vom 03.06.2019 zunächst Bedenken bezüglich des Datenschutzkonzeptes geäußert. In enger Abstimmung mit der Staatsanwaltschaft, der Clearingstelle des Studiengangs, der Betreuungsdozentin und der Studiengangsverwaltung wurde das Datenschutzkonzept angepasst und am 15.06.2019 erneut zur Genehmigung übersandt. Die Genehmigung wurde mit Schreiben vom 29.07.2019 erteilt. Das endgültige Datenschutzkonzept

⁵⁴³ Vgl. Mayring (2015). S. 21f.

⁵⁴⁴ Mayring (2015). S. 106.

⁵⁴⁵ Vgl. Flick (2016). S. 145f.

ist als Anlage VIII angefügt. Akteneinsicht und Datenerhebung erfolgten am 14.08., 21.08., 27.08. und 29.08.2019 in den Räumen der Staatsanwaltschaft Dortmund. Als Auswertungseinheit wurden alle Bestandteile der Akten genutzt, welche mit Hilfe der Einschätzungsdimensionen kodiert werden konnten. Dabei wurden insbesondere die polizeiliche Anzeige, Anträge, Einstellungsbegründungen und Urteilsbegründungen ausgewertet.

4.3.5 Festlegung der Einschätzungsdimensionen

Abgeleitet von den Leitfragen wurden die Einschätzungsdimensionen „Begründungen“ und „Probleme“ gebildet und untersucht.

4.3.6 Bestimmung der Ausprägung / Kategoriensystem

Die Dimension „Begründungen“ wurde in die Ausprägungen „Urteilsgründe“ und „Einstellungsgründe“ skaliert. Die Dimension „Probleme“ wurde mit Hilfe einer Nominalskala skaliert. Es wurden die Ausprägungen „Rechtlich“ und „Tatsächlich“ festgelegt. Damit ergeben sich folgende Kategorien:

K1: Urteilsgründe K2: Einstellungsgründe K3: tatsächliche
Probleme K4: rechtliche Probleme

4.3.7 Kodierleitfaden

Auf Grundlage des Kategoriensystems wurde ein Kodierleitfaden erstellt. Dieser ist als Anlage II beigefügt.

4.3.8 Formale Kategorie

Zusätzlich zu den vorgenannten Kategorien und der Zusammenfassung wurde eine formale Kategorie erhoben. Bei dieser handelt es sich um die Erhebung quantitativer Daten, welche Daten und Informationen über die zu analysierenden Einheiten der qualitativen Inhaltsanalyse erhebt.⁵⁴⁶ Mit Hilfe der formalen Kategorien konnten ebenfalls Verfahrensdaten und Daten über die von der strafrechtlichen Verfolgung betroffenen Personen erlangt werden. Die konkret erhobenen Daten und eine Erläuterung der Kodierungen der formalen Kategorie können der Anlage III entnommen werden.

⁵⁴⁶ Vgl. Kuckartz (2016). S. 44f.

4.3.9 Auswertung und Ergebnisdarstellung

Die Erhebung der Daten fand unter Nutzung eines standardisierten Auswertungsbogens statt. Dieser wurde im Vorfeld erstellt, an fünf Akten einem Pretest unterzogen und anschließend überarbeitet. Die endgültige Version ist der Arbeit als Anlage IV beigelegt. Abweichend vom Erhebungsbogen wurde im laufenden Prozess die Dimension Urteilsgründe in die Dimension „Begründungen“ überführt. Diese Änderung konnte auf den Vordrucken nicht mehr berücksichtigt werden, wurde jedoch für alle Akten angewandt. Die Bögen wurden handschriftlich ausgefüllt und werden entsprechend des Datenschutzkonzeptes aufbewahrt. Grundlage für die Erhebung der Daten waren der Erhebungsbogen, die Regeln für die Zusammenfassung, der Kodierleitfaden und die Kodiererläuterung. Die Erhebung fand unter Beachtung des Datenschutzkonzeptes statt. Um Rückschlüsse auf konkrete Taten oder Personen unmöglich zu machen, wurden in Bezug auf die Tatzeit Monat, Jahr und Uhrzeit, nicht jedoch der Tag erfasst. Auch wurden alle Personen in den Sachverhaltsschilderungen grundsätzlich männlich dargestellt. Die Standards des Datenschutzkonzeptes in ihrer konkreten Umsetzung sind in die Regeln für die Zusammenfassung, den Kodierleitfaden und die Kodiererläuterung eingearbeitet. Die Auswertung der erhobenen Daten fand unter Nutzung handelsüblicher Text- und Tabellenverarbeitungsprogramme, hier konkret unter Verwendung von Microsoft Word und Excel, statt. Spezielle Software (MAXXQDA, SPSS) kam nicht zum Einsatz. Die erhobenen „Rohdaten“ sind in weiten Teilen in der Anlage VII abgedruckt. Zusätzlich ist der vollständige quantitative Datensatz auf der beiliegenden CD gespeichert.

4.4 Ergebnisse und Diskussion

Durch die Staatsanwaltschaft Dortmund konnten insgesamt 72 in Frage kommende Akten ermittelt werden. Für die Auswertung lagen 47 Akten vor. Das entspricht einer Quote von etwa 67%. Für das Fehlen von 25 Akten gibt mehrere Gründe. Die Gründe liegen nicht umfassend vor und sind nicht quantifizierbar. In mindestens einem Fall lag die Akte nicht vor, da zum Zeitpunkt der Auswertung ein Berufungsverfahren anhängig war. Damit erfüllte die Akte nicht die Anforderungen der Forschungsskizze. In weiteren Fällen konnten die Akten nicht zur Verfügung gestellt werden, da die Verfahren

nicht abgeschlossen waren und sich in Bearbeitung befanden. Weitere Verfahren waren abgeschlossen, die Akten jedoch zur Einsichtnahme an andere Behörden versandt. Zusätzlich denkbar, wenn auch nicht den Akten entnehmbar, ist, dass die Voraussetzungen des § 476 StPO verneint worden sind und die Akte nicht zur Auswertung freigegeben wurde. Die vorliegenden 47 Akten erfüllten die formalen Anforderungen. Lediglich eine Akte konnte nicht ausgewertet werden, da diese auf Grund eines Verwaltungsfehlers doppelt angelegt und unmittelbar wieder geschlossen wurde. Das fragliche Verfahren war in der Stichprobe enthalten und ist in die Erhebung eingeflossen. Den Akten 24 und 43 liegt der gleiche Ausgangssachverhalt zu Grunde. Die Verfahren gegen die TV wurden aus verfahrenstechnischen Gründen getrennt. Für die Auswertung wurde pro Akte ein TV erfasst. Bezogen auf Tatzeit, Tatort, Tatfolgen und Beweismittel wurde der Fall einmal in die Auswertung einbezogen. Die Erfassung der TV bezogenen Daten konnte ohne Probleme erfolgen. Alle übrigen Akten waren ohne Probleme auswertbar. Es wurden 45 Sachverhalte in die Auswertung einbezogen. Die Auswertungsquote der vorliegenden Akten lag bei 97,8%. Pro Akte waren zwischen 11 und 352 Blatt auszuwerten.⁵⁴⁷ Insgesamt wurden 3457 Blatt, im Schnitt also etwa 75 Blatt pro Akte, ausgewertet. An dieser Stelle soll zunächst eine Übersicht über die ausgewerteten Verfahren und Akten gegeben werden.

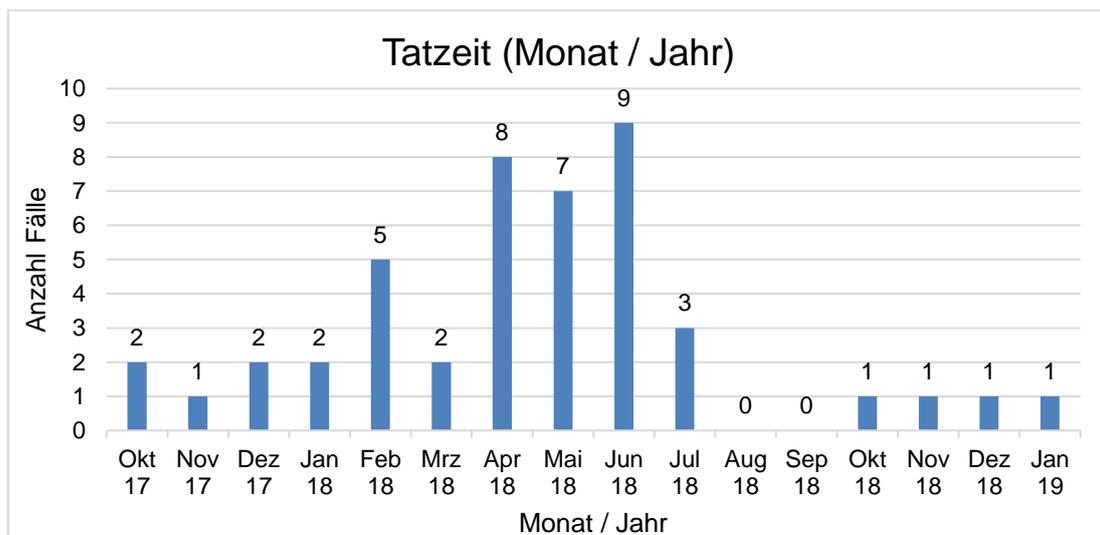


Abbildung 1: Tatzeit (Monat / Jahr)⁵⁴⁸

⁵⁴⁷ Vgl. Anlage VII – Tabelle 2.

⁵⁴⁸ Vgl. Anlage VII – Tabelle 1.

Der Tatzeitraum lag zwischen Oktober 2017 und Januar 2019. Die ersten Verfahren wurden unmittelbar nach Einführung der Norm eingeleitet. Im April, Mai und Juni 2018 zeigt sich eine deutliche Spitze. Ob diese auf eine polizeiliche Schwerpunktsetzung oder andere Faktoren, wie Witterungsbedingungen, zurückzuführen ist, kann nicht festgestellt werden. Die letzte ausgewertete Akte stammt aus Januar 2019. Ein solcher Sprung war, auf Grund der Verfahrensdauer und der Anforderung „abgeschlossenes Verfahren“, zu erwarten.

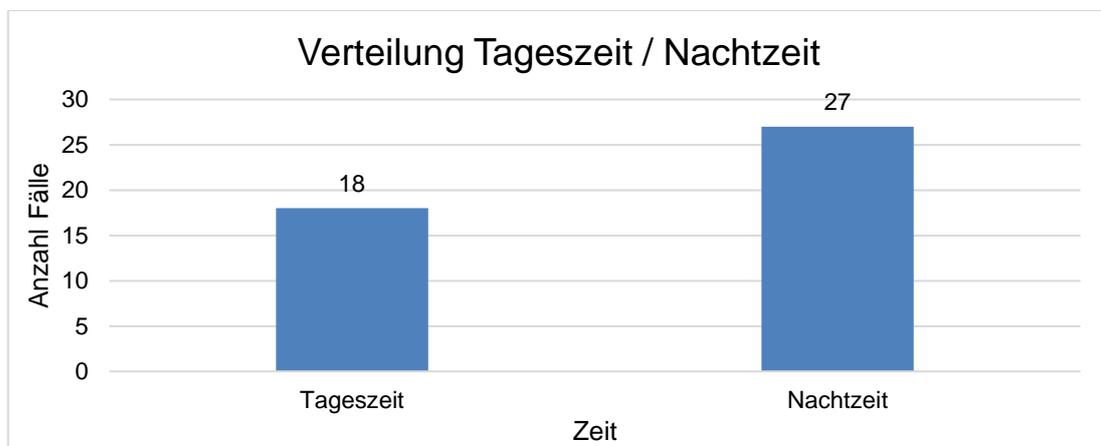


Abbildung 2: Tatzeit (Tageszeit / Nachtzeit)⁵⁴⁹

Unter Annahme einer Nachtzeit von 21:00 bis 06:00 Uhr ergibt sich die obenstehende Verteilung. Ein überwiegender Teil der Taten findet bei Dunkelheit und den damit verbundenen schlechten Sichtverhältnissen statt. Das Verkehrsaufkommen dürfte zur Nachtzeit deutlich geringer sein. In der Nähe von Innenstädten mit entsprechenden Ausgehmöglichkeiten dürfte allerdings mit einer Vielzahl von teilweise alkoholisierten Fußgängern zu rechnen sein. Die Taten zur Tageszeit haben ihren Schwerpunkt ebenfalls in den Abendstunden.⁵⁵⁰ Örtlicher Schwerpunkt ist das Stadtgebiet Dortmund. Neben den jeweiligen Gemeindegebieten wurde, wie in den Kodiererläuterungen festgelegt, für das Stadtgebiet Dortmund eine Unterscheidung zwischen den Sonderkennungen Dortmund – Wall, Dortmund – Phönix – West und Taten im restlichen Stadtgebiet gemacht. Mit über 50% der erfassten Taten stellt die Sonderkennung Dortmund – Wall den Schwerpunkt der Tatorte da. Die Son-

⁵⁴⁹ Vgl. Anlage VII – Tabelle 1.

⁵⁵⁰ Vgl. Anlage VII – Tabelle 1.

derkennung Dortmund – Phönix – West spielt kaum eine Rolle. Das Stadtgebiet Dortmund dominiert mit insgesamt 84% der Taten.

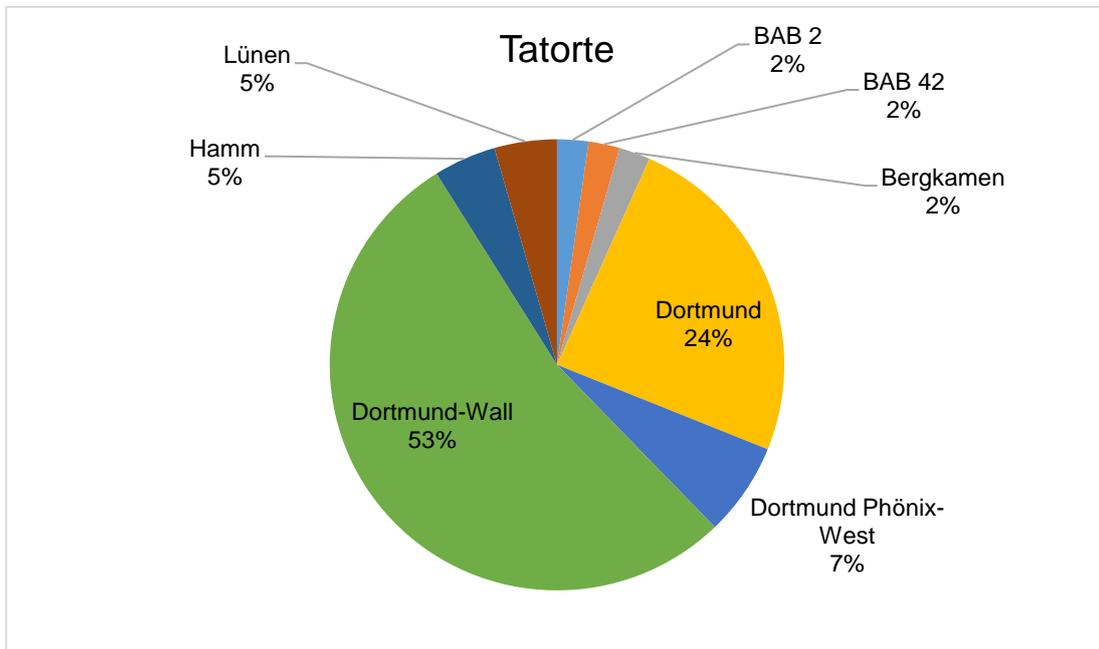


Abbildung 3: Tatorte (Stadt und Sondererhebungen)⁵⁵¹

4.4.1 Welche Personen sind von der Strafverfolgung durch die neue Norm betroffen?

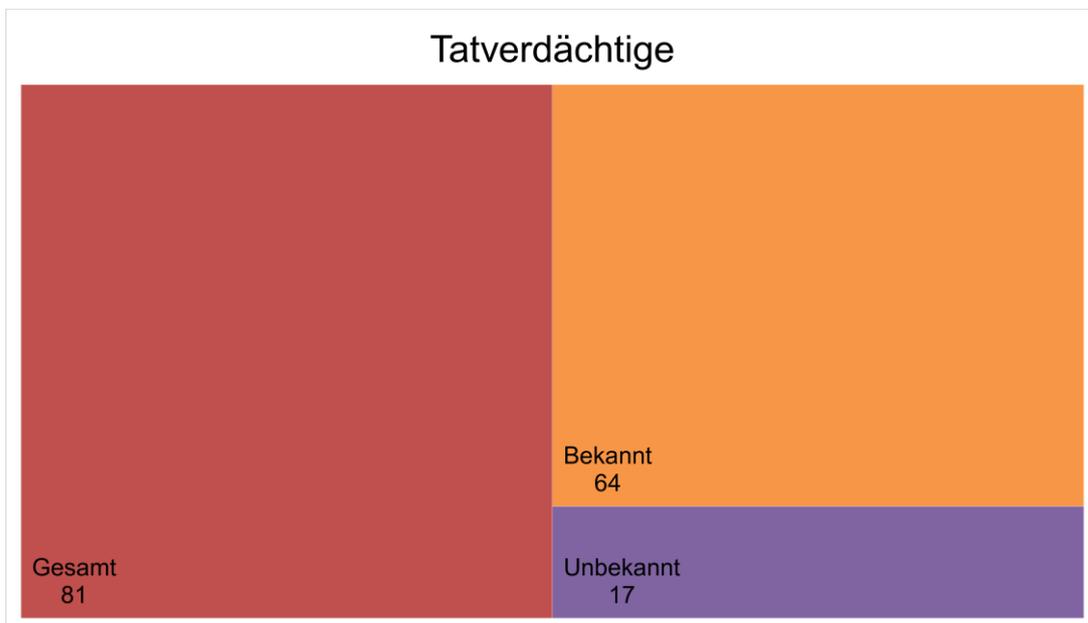


Abbildung 4: Tatverdächtige (Bekannt / Unbekannt)^{552 553}

⁵⁵¹ Vgl. Anlage VII – Tabelle 1.

⁵⁵² Vgl. Anlage VII – Tabelle 1.

⁵⁵³ Vgl. Anlage VII – Tabelle 4.

Es wurden 81 bekannte und unbekannte Tatverdächtige erfasst. Unbekannte Tatverdächtige resultieren aus Situationen, in denen die Polizei mehrere Tatverdächtige bei einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen beobachtet, jedoch lediglich eines der Fahrzeuge anhalten und damit nicht alle TV personalisieren kann.⁵⁵⁴ Ein weiterer Grund für unbekannte Tatverdächtige ist die Erstattung von Anzeigen im Nachgang eines Vorfalls durch Dritte. Beispielsweise durch einen Passanten oder durch das Ordnungsamt auf Grund von Messergebnissen aus Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen.⁵⁵⁵

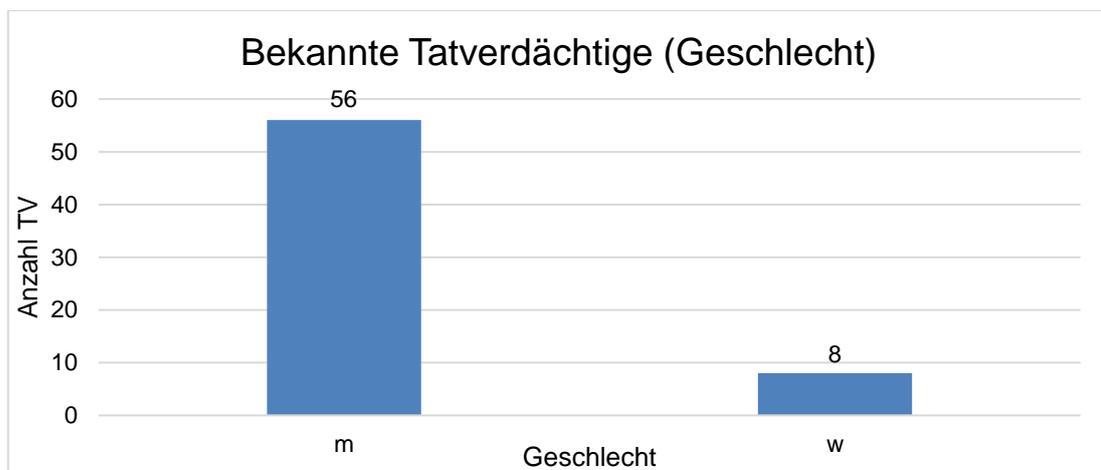


Abbildung 5: Bekannte Tatverdächtige (Geschlecht)⁵⁵⁶

Der Anteil von weiblichen TV liegt bei 12,5%. Weibliche TV sind, im Vergleich zur Gesamtkriminalität, nochmals deutlich unterrepräsentiert. Ausweislich der PKS für das Bundesgebiet liegt der Anteil von weiblichen Tatverdächtigen bei etwa 24%.⁵⁵⁷ Im Zuge der Vergleichbarkeit ist zu beachten, dass durch die PKS im Bereich der Verkehrsdelikte lediglich Verstöße gegen §§ 315, 315b StGB und § 22a StVG erfasst werden.⁵⁵⁸ Die geringe Zahl weiblicher TV entspricht den Erwartungen. Sofern bei die PKS als Vergleich herangezogen wird ist zu beachten, dass die PKS jeweils ein Kalenderjahr erfasst, während die hier dargestellten Fälle im Zeitraum von Oktober 2017 bis Januar 2019 liegen. Die Auswertung erfasst damit 4 Monate mehr, als die PKS. Die Vergleichbarkeit der relativen Zahlen dürfte dennoch geben sein.

⁵⁵⁴ Vgl. z.B. Anlage V – K3 – Akte 22 / 23.

⁵⁵⁵ Vgl. z.B. Anlage VI – Akte 15 / 38.

⁵⁵⁶ Vgl. Anlage VII – Tabelle 4.

⁵⁵⁷ Vgl. BKA (2019a). S. 13.

⁵⁵⁸ Vgl. BKA (2019b). S. 6f.

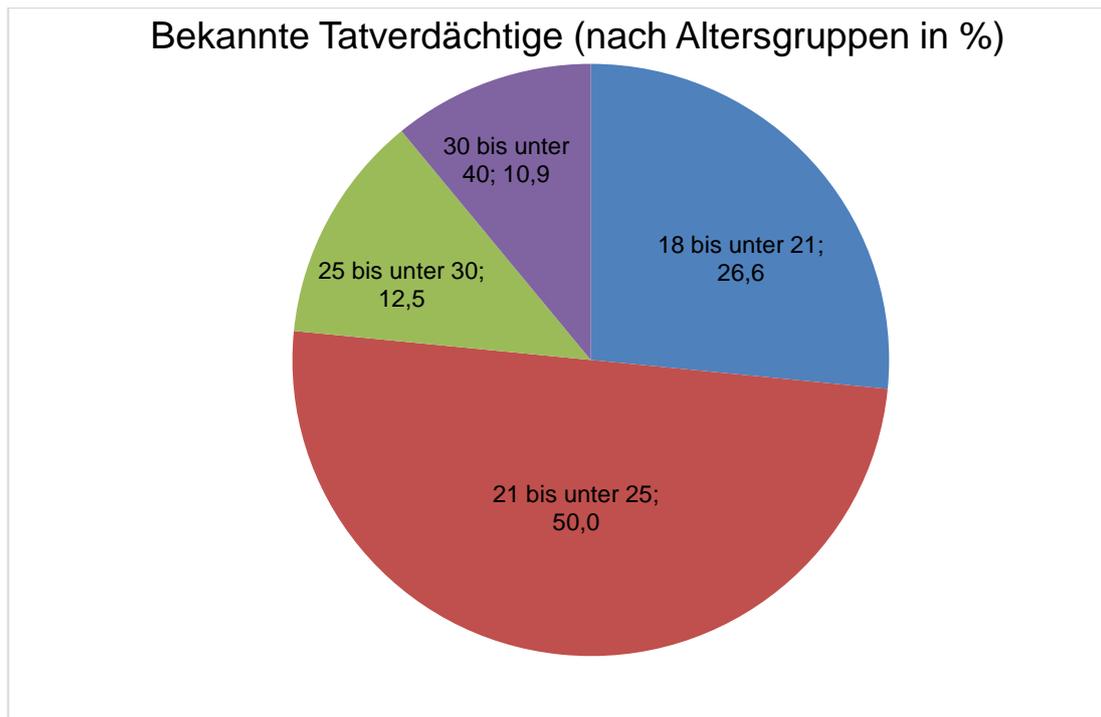


Abbildung 6: Bekannte Tatverdächtige (nach Altersgruppen in %)⁵⁵⁹

Die vorstehende Einteilung entspricht den in der PKS verwendeten Altersgruppen. Die Altersgruppen 18 bis unter 21 und 21 bis unter 25 Jahre sind, im Vergleich zur erfassten Gesamtkriminalität, überdurchschnittlich vertreten. Der Anteil an der Gesamtkriminalität beträgt für die Altersgruppe 18 bis unter 21 Jahren 9% und für die Gruppe 21 bis unter 25 Jahre 11,2%. Der Anteil der Altersgruppe 25 bis unter 30 Jahre an der Gesamtkriminalität liegt bei 13,2%. Dies deckt sich nahezu mit dem Anteil dieser Altersgruppe in der vorliegenden Auswertung. Die Altersgruppe 30 bis unter 40 Jahre ist mit 10,9% im Vergleich zu 21,5% weniger vertreten.⁵⁶⁰ Andere Altersgruppen sind gar nicht vertreten. Die Aufteilung in die Altersgruppen entspricht der Annahme, dass insbesondere junge Männer das Risiko, auch in Form von verbotenen Kraftfahrzeugrennen, suchen. Ein Erklärungsansatz für die hohe Belastung der Altersgruppe 21 bis unter 25 Jahre könnte sein, dass diese Altersgruppe, im Gegensatz zur Gruppe 18 bis unter 21 Jahre, über den Zugriff auf entsprechende Kraftfahrzeuge verfügt. Mit zunehmendem Alter scheint sich, unter Beachtung der begrenzten Aussagekraft der Erhebung, die Risikobereitschaft abzuschwächen.

⁵⁵⁹ Vgl. Anlage VII – Tabelle 4.

⁵⁶⁰ Vgl. BKA (2019a). S. 27.

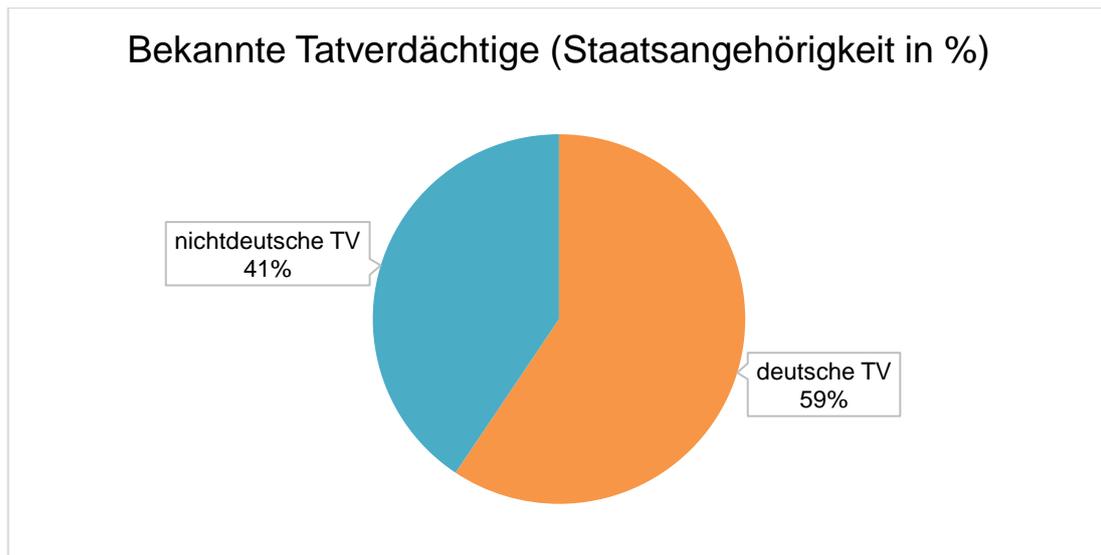


Abbildung 7: Bekannte Tatverdächtige (Staatsangehörigkeit in %)⁵⁶¹

Der Anteil der nichtdeutschen TV an der Gesamtkriminalität liegt bei 30,5%.⁵⁶² Die in Abbildung 7 erkennbare höhere Belastung relativiert sich, wenn der Vergleich auf die lokale Ebene heruntergebrochen wird. Für den Bereich des PP Dortmund, welcher mit dem Zuständigkeitsbereich der Staatsanwaltschaft Dortmund nicht Deckungsgleich ist, liegt der Anteil bei 39% und somit auf dem Niveau der durchgeführten Auswertung.⁵⁶³ Auffällig ist der Anteil türkischer Staatsangehöriger. Dieser liegt bei 20,3%.⁵⁶⁴ Für den Bereich des PP Dortmund lag der Anteil 2018 bei etwa 4,9%.⁵⁶⁵ Für die BRD bei etwa 3,5%.⁵⁶⁶ Ein einfacher Erklärungsansatz für diese Belastung kann hier nicht gegeben werden. Es ist vielmehr weitere Forschung notwendig.

Die TV der Sonderkennung „Dortmund – Wall“ wohnen meist in Dortmund, aber auch in den angrenzenden Städten. Zusätzlich sind vereinzelt TV aus entfernteren Gemeinden anzutreffen.⁵⁶⁷ Der Tatort „Dortmund – Wall“ scheint zumindest eine regionale Anziehungskraft zu besitzen. Die Feststellungen sind nicht ausreichend, um Aussagen zum Organisationsgrad der Szene treffen zu können. Weitere Untersuchungen hierzu scheinen interessant.

⁵⁶¹ Vgl. Anlage VII – Tabelle 4.

⁵⁶² Vgl. BKA (2019a). S. 13.

⁵⁶³ Vgl. PP Dortmund (2019). S. 30.

⁵⁶⁴ Vgl. Anlage VII – Tabelle 4.

⁵⁶⁵ Vgl. PP Dortmund (2019). S. 28ff.

⁵⁶⁶ Vgl. BKA (2019c).

⁵⁶⁷ Vgl. Anlage VII – Tabelle 4.

4.4.2 Welche typischen Fallkonstellationen ergeben sich in der praktischen Anwendung der Norm?

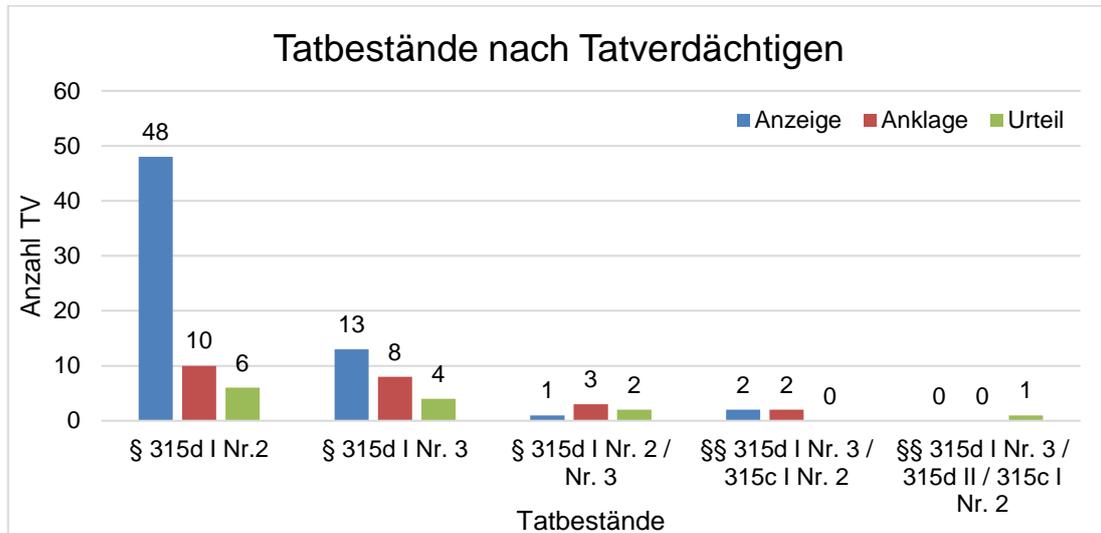


Abbildung 8: Tatbestände nach bekannten Tatverdächtigen⁵⁶⁸

Hauptvorwurf gegenüber den bekannten TV waren Vergehen nach § 315d I Nr. 2 StGB. Aus den Akten sticht dabei ein Modus Operandi heraus: Die Kraftfahrzeugrennen starten an rotlichtzeigenden Lichtzeichenanlagen unter Beteiligung von zwei bis drei Fahrzeugen. Beim Wechsel der Lichtzeichenanlage auf „Grün“ beschleunigen die Fahrer ihre Fahrzeuge auf Geschwindigkeiten zwischen 70 und 120 km/h im innerstädtischen Bereich. Bezüglich der Feststellung der Geschwindigkeit sei auf Kapitel 4.4.4 verwiesen. Die Strecke der gefahrenen Rennen liegt oftmals zwischen 300 und maximal 700 Metern. Auf der Strecke erfolgen häufige Fahrstreifenwechsel.⁵⁶⁹ Die Rennen kommen augenscheinlich spontan zustande. Oft kommt es während der Fahrt zu Absprachen oder konkludenten Handlungen, zum Beispiel das Aufheulen lassen des Motors.⁵⁷⁰ Rotlichtzeigende Lichtzeichenanlagen werden dabei nur selten missachtet.⁵⁷¹ Das Rennen ist dann entweder beendet oder beginnt, bis zur nächsten Lichtzeichenanlage, erneut. Dieser Vorgang wiederholt sich teilweise mehrfach.⁵⁷² Schwerpunkt der angezeigten Taten nach §315d I Nr. 2 StGB sind Spontanrennen auf kurzen Strecken.

⁵⁶⁸ Vgl. Anlage VII – Tabelle 3.

⁵⁶⁹ Vgl. Anlage VI – Akte 4 / 5 / 7 / 11 / 14 / 15 / 22 / 24 / 25 / 28 / 29.

⁵⁷⁰ Vgl. Anlage VI – Akte 23 / 30 / 46.

⁵⁷¹ Vgl. Anlage VI – Akte 39.

⁵⁷² Vgl. Anlage VI – Akte 10 / 19 / 20 / 27.

Vergehen nach § 315d I Nr. 3 StGB bieten keinen klaren Modus Operandi. Es lässt sich dennoch ein Muster herausarbeiten. Zum einen gibt es Taten, bei denen die Fahrweise dem beschriebenen Verhalten zu Fällen mit „Gegner“ ähnelt. Die TV fahren im innerstädtischen Bereich mit einer Geschwindigkeit zwischen 70 und 120 km/h, überholen Unbeteiligte und führen häufige Fahrstreifenwechsel durch.⁵⁷³ Teilweise werden rotlichtzeigende Lichtzeichenanlagen missachtet.⁵⁷⁴ Zum anderen werden Taten angezeigt, bei denen der TV mit seinem Fahrzeug verunfallt und weder fremde Sachen von bedeutendem Wert oder andere Personen geschädigt, noch konkret gefährdet worden sind.⁵⁷⁵ Auffallend ist, dass die Zahl der Verurteilungen mit 4 Fällen ein ähnlich hohes Level erreicht, wie die Zahl der Verurteilungen nach § 315d I Nr. 2 StGB. Dies ist, ob der deutlich unterschiedlichen Zahl der angezeigten Delikte pro Variante, mehr als überraschend. Eine weitergehende Betrachtung des Verfahrensausgangs und der Gründe folgt im weiteren Verlauf. In wenigen Fällen wird die Verwirklichung von § 315d I Nr. 2 StGB und § 315d I Nr. 3 StGB angenommen. Die Qualifikationen, wie die gleichzeitige Verwirklichung des § 315c StGB, spielen kaum eine Rolle. Dies zeigt, dass der § 315d StGB einen eigenen Anwendungsbereich hat und Fälle erfasst, für welche keine andere Strafbarkeit gegeben ist. In einem Fall stand der TV unter dem Einfluss von THC. Kein TV stand zum Tatzeitpunkt nachweislich unter dem Einfluss von Alkohol.⁵⁷⁶ Es drängt sich der Verdacht auf, dass die „Raserszene“, sofern es überhaupt eine homogene „Raserszene“ gibt, über eine geringe Affinität gegenüber Alkohol und Betäubungsmitteln verfügt.

Der eigene Anwendungsbereich lässt sich ebenfalls bei der Betrachtung der Tatfolgen verdeutlichen. Die überwiegende Anzahl der Fälle ist ohne Folgen geblieben. Damit wäre eine Fassung unter andere Straftatbestände nicht möglich gewesen. Kommt es zu Unfällen mit Verletzten, so werden oft der TV selbst und seine Mitfahrer verletzt.⁵⁷⁷ Somit sind die in Kapitel 2 / 3 diskutierten Fragestellungen nach der Eignung von Mitfahrern als Tatobjekt in der

⁵⁷³ Vgl. Anlage VI – Akte 12 / 31.

⁵⁷⁴ Vgl. Anlage VI – Akte 37.

⁵⁷⁵ Vgl. Anlage VI – Akte 2.

⁵⁷⁶ Vgl. Anlage VII – Tabelle 4.

⁵⁷⁷ Vgl. Anlage VI – Akte 2 / 8 / 9 / 13.

Praxis von erheblicher Bedeutung. In Fällen der konkreten Gefährdung lässt sich, unabhängig vom Verfahrensausgang, lediglich einer der Fälle unter die Todsünden des § 315c I Nr. 2 StGB fassen.⁵⁷⁸ Somit ist ebenfalls bezüglich der konkreten Gefährdung ein eigener Anwendungsbereich eröffnet. Die beiden nicht durch § 315c I Nr. 2 StGB erfassbaren Fälle betreffen die Gefährdung von Polizeibeamten in Anhaltesituationen. Ob bei derartigen Fällen der Zusammenhang zwischen Kraftfahrzeugrennen und konkreter Gefährdung gegeben ist, bleibt vorliegend unbeantwortet. In den vorliegenden Fällen wurde durch die Staatsanwaltschaft bereits das Kraftfahrzeugrennen verneint.⁵⁷⁹ Die Frage nach einem Gefährdungszusammenhang war damit nicht zu klären. Ein Gefährdungszusammenhang dürfte, ohne dies hier weiter auszuführen, in solchen Fällen nicht anzunehmen sein.

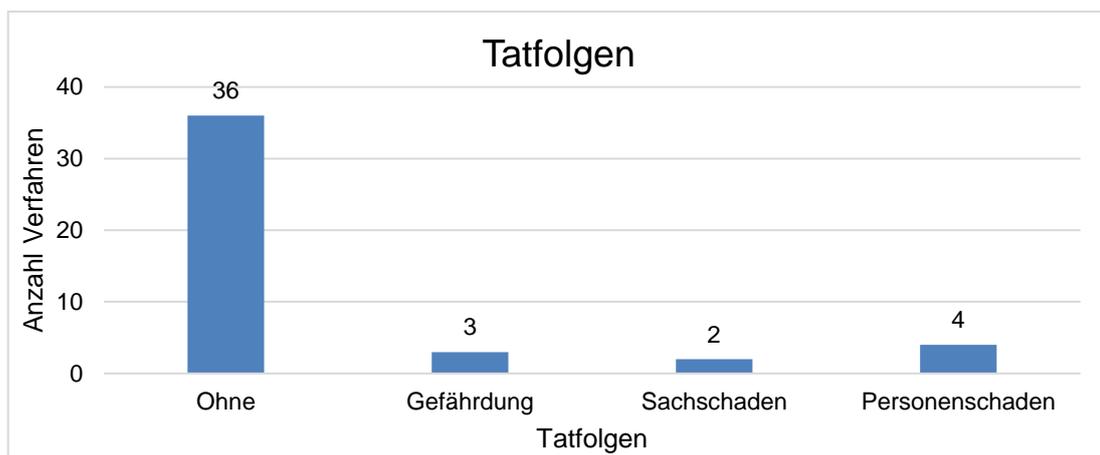


Abbildung 9: Tatfolgen⁵⁸⁰

In 34 Verfahren waren Polizeibeamte unmittelbare Zeugen der Tat. Dies lässt den Schluss zu, dass § 315d StGB überwiegend ein Kontrolldelikt darstellt. Gezielte polizeiliche Maßnahmen sind in vielen Fällen die Grundlage der gemachten Beobachtung. Diese finden oft unter Nutzung von Zivilfahrzeugen an scheinbaren Schwerpunkten, zum Beispiel im Bereich des Dortmunder – Walls, statt.⁵⁸¹ Teilweise finden die Kontrollmaßnahmen nach vorhergegangenen Hinweise, zum Beispiel über den Notruf, statt.⁵⁸² Damit wurde in den

⁵⁷⁸ Vgl. Anlage VI – Akte 7 / 16 / 26.

⁵⁷⁹ Vgl. Anlage VI – Akte 7 / 16.

⁵⁸⁰ Vgl. Anlage VII – Tabelle 1.

⁵⁸¹ Vgl. Anlage VI – Akten 4 / 10 / 11 / 12 / 27 / 28 / 31.

⁵⁸² Vgl. Anlage VI – Akte 18 / 19.

meisten Fällen zumindest ein Tatbeteiligter unmittelbar nach dem Rennen durch die Polizei angehalten und kontrolliert. In den seltensten Fällen werden Taten durch unabhängige Zeugen im Nachgang zur Anzeige gebracht.⁵⁸³ Eine weitere Variante sind Anzeige zu § 315d StGB, welche durch die Polizei nach Unfällen erstattet werden. Hierbei werden oftmals unabhängige Zeugen erfasst. In vielen Fällen können diese Zeugen jedoch keinerlei relevanten Angaben zum Vorwurf eines verbotenen Kraftfahrzeugrennens machen.⁵⁸⁴

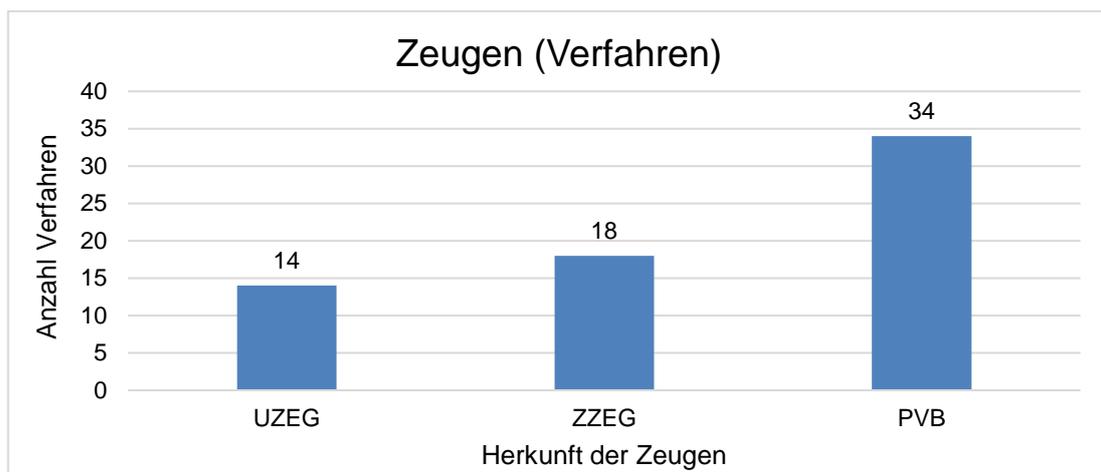


Abbildung 10: Zeugen (Verfahren)⁵⁸⁵

4.4.3 Welche strafprozessualen Begleitmaßnahmen werden von Polizei, Staatsanwaltschaft und Gericht getroffen?

Wie in Kapitel 3 dargestellt, wurden insbesondere die Möglichkeiten zum Entzug der Fahrerlaubnis und zur Einziehung der genutzten Kraftfahrzeuge begrüßt. Im Folgenden soll die Umsetzung in der Praxis betrachtet werden. Die Zahlen sind nicht auf Verfahren, sondern auf TV bezogen. Durch die Polizei wurde in über der Hälfte der Fälle die Sicherstellung / Beschlagnahme⁵⁸⁶ des Führerscheins befürwortet. Die Maßnahme wurde in nur 7 Fällen durch die Polizeibeamten angeordnet.⁵⁸⁷ Vielmehr wurde durch die Polizeibeamten begrüßenswerter Weise regelmäßig Kontakt zur Staatsanwaltschaft gesucht, der Sachverhalt vorgetragen und eine Entscheidung herbeigeführt. Warum auf die Maßnahme bei 28 TV verzichtet wurde, lässt sich nur den wenigsten

⁵⁸³ Vgl. Anlage VI – Akte 15 / 33.

⁵⁸⁴ Vgl. Anlage VI – Akte 2 / 8.

⁵⁸⁵ Vgl. Anlage VII – Tabelle 2.

⁵⁸⁶ Hinweis: Im Folgenden wird zur besseren Lesbarkeit nur noch von ‚Sicherstellung‘ gesprochen.

⁵⁸⁷ Vgl. Anlage VII – Tabelle 6.

Akten entnehmen. In einem Fall wurde die Maßnahme durch die Beamten schlicht vergessen.⁵⁸⁸ In zwei Fällen wurde der Führerschein durch den TV nicht mitgeführt bzw. es wurden Angaben zum Verlust des FS gemacht, so dass eine Sicherstellung unmöglich war.⁵⁸⁹ In einem Fall wurde auf die Sicherstellung des Führerscheins verzichtet, da die Staatsanwaltschaft nicht erreichbar war.⁵⁹⁰ In einigen Fällen der Anordnung durch die Polizei erfolgte diese ohne den Versuch der Kontaktaufnahme mit der Staatsanwaltschaft. In 28 Fällen, in denen die Maßnahme durch die Polizei bei der Staatsanwaltschaft angeregt wurde bzw. angeregt werden sollte, war diese in 2 Fällen nicht erreichbar. Die Sicherstellung des Führerscheins wurde in 8 Fällen abgelehnt und in 19 Fällen mündlich angeordnet. Zusammen mit den 5 Anordnungen durch die Polizei wurde damit gegen 24 TV eine Maßnahme nach § 94 III StPO getroffen. Das entspricht 37,5% der bekannten TV. In einigen Fällen wurde durch die Polizei auf eine Sicherstellung der Fahrerlaubnis verzichtet, die Anordnung wurde später durch die Staatsanwaltschaft selbst getroffen. Umgekehrt wurde in einigen Fällen, nach Sicherstellung der Fahrerlaubnis durch die Polizei, eine Herausgabe durch die Staatsanwaltschaft, nach Übersendung der Verfahrensakte, angeordnet. In 18 Fällen wurde durch die Staatsanwaltschaft ein Beschluss nach § 94 III StPO beim Amtsgericht beantragt.⁵⁹¹ Die Zahl ist geringer, als die Zahl der ursprünglich nach § 94 III StPO angeordneten Maßnahmen. Hierfür gibt es zwei Gründe. Zum einen wurde in einigen Fällen die Herausgabe des Führerscheins durch die Staatsanwaltschaft angeordnet. Zum anderen war eine Entscheidung durch das Gericht in 3 Fällen entbehrlich, da durch die TV kein Widerspruch gegen die Sicherstellung des Führerscheins erfolgt ist. In 5 Fällen wurde der Antrag nach § 111a StPO ohne vorhergehend erfolgte Anordnung nach 94 III StPO gestellt. Die Zahlen sind ausdrücklich nicht durchlaufend zu verstehen. Durch das Gericht wurde dem Antrag in 13 Fällen stattgegeben. In 5 Fällen wurde der Antrag abgelehnt. Hierbei wurde in 3 Fällen kein formeller Beschluss erlassen, sondern ein Hinweis über die Rechtsauffassung des Gerichts der Staatsanwaltschaft zugeleitet. Dieser führte jeweils zum Verzicht der Staats-

⁵⁸⁸ Vgl. Anlage VII – Tabelle 6 – Akte 22.

⁵⁸⁹ Vgl. Anlage VII – Tabelle 6 – Akte 10 / 14 / 27.

⁵⁹⁰ Vgl. Anlage VII – Tabelle 6 – Akte 35.

⁵⁹¹ Vgl. Anlage VII – Tabelle 6.

anwaltschaft auf einen beschwerdefähigen Beschluss und die Fortdauer der Beschlagnahme. In 10 Fällen wurde der Führerschein unmittelbar nach der Tat sichergestellt und bis zum Abschluss der Hauptverhandlung nicht wieder herausgegeben. In drei Fällen wurde, nach erfolgter Verurteilung, die Fahrerlaubnis nach § 69 I StGB entzogen und eine Sperre von 4 bis 6 Monaten angeordnet. In 2 Fällen wurden die TV verurteilt, aber kein Entzug der Fahrerlaubnis angeordnet. In den anderen 5 Fällen wurde das Verfahren in der Hauptverhandlung eingestellt.⁵⁹² Bedenkt man die erhebliche Verfahrensdauer, so hat die Sicherstellung des Führerscheins ein nicht unerhebliches Gewicht und kann zu massiven Nachteilen für den TV führen. So waren die Führerscheine zweier TV, deren Verfahren in der Hauptverhandlung eingestellt worden sind, jeweils 269 Tage in amtlicher Verwahrung. Dies bestätigt auf der anderen Seite die Argumentation der Literatur, dass es sich bei der Sicherstellung der Fahrerlaubnis um eine Maßnahme handelt, welche geeignet ist auf die Teilnehmer von verbotenen Kraftfahrzeugrennen unmittelbar einzuwirken und eine spürbare Wirkung zu erzielen. Die Zahl der durch Staatsanwaltschaft und Gericht erfolgten Ablehnungen der Maßnahme deuten dabei, wie auch die hohe Zahl der Fälle ohne entsprechende Maßnahmen, auf einen verantwortungsbewussten Umgang mit dieser Möglichkeit durch die Strafverfolgungsbehörden hin. Ungerecht scheint die Tatsache, dass die Tatverdächtige, welche angeben ihre Fahrerlaubnis verloren oder nicht bei sich zu haben, während der Dauer des Ermittlungsverfahrens teilweise von der Maßnahme „verschont“ bleiben. Diese Ungleichbehandlung ist schwer zu rechtfertigen. In solchen Fällen muss in der Praxis mit deutlicherem Nachdruck auf die Sicherstellung des Führerscheins hingewirkt werden.

In 39 Fällen wurde durch die Polizei auf die Sicherstellung des Fahrzeuges des TV verzichtet. In 23 Fällen wurde die Maßnahme angeregt und nur in 2 Fällen selber angeordnet. In einem der beiden Fälle war die Staatsanwaltschaft nicht erreichbar, während in dem anderen Fall die Anordnung ohne Kontaktaufnahme zur Staatsanwaltschaft erfolgt ist. In 8 Fällen wurde die Sicherstellung des Kraftfahrzeugs durch die Staatsanwaltschaft angeordnet.

⁵⁹² Vgl. Anlage VII – Tabelle 6.

Somit wurden 15% der genutzten Kraftfahrzeuge zunächst sichergestellt. In einem Fall wurde das Kraftfahrzeug zusätzlich als Beweismittel eingestuft. Bemerkenswert ist, dass nicht ein Fahrzeug zur Durchführung eines technischen Gutachtens, wegen des Verdachts auf illegale Umbauten, einem Sachverständigen zur Begutachtung zugeführt worden ist. Hierfür ergeben sich zwei mögliche Erklärungsansätze. Entweder sind an den genutzten Kraftfahrzeugen keine verbotenen Veränderungen vorhanden oder durch die eingesetzten Polizeibeamten wurden die Veränderungen nicht erkannt. Hier wären weitere Untersuchungen eine Überlegung wert. In keinem Fall wurde eine gerichtliche Bestätigung der Maßnahmen beantragt. Vielmehr wurden die Fahrzeuge zeitnah freigegeben.⁵⁹³ Oft wurde dies damit begründet, dass der TV nicht der Halter des Kraftfahrzeuges ist. Die Eigentumsverhältnisse wurden im Rahmen der Erhebung nicht systematisch ausgewertet. Auffallend war dennoch, dass die Fahrzeuge oft auf einen älteren Familienangehörigen, zum Beispiel den Onkel, zugelassen sind. In keinem Urteil wurde die Möglichkeit des § 315f StGB genutzt. Die Möglichkeit der Einziehung von Kraftfahrzeugen, welche durch die Literatur begrüßt wurde, spielt in der Praxis keine Rolle. Dies führt zur nächsten Leitfrage der rechtlichen und tatsächlichen Probleme der Norm in der Praxis.

4.4.4 Welche rechtlichen und tatsächlichen Probleme ergeben sich in der Rechtspraxis?

Vor der Betrachtung der rechtlichen Probleme soll der Blick auf die tatsächlichen Probleme gerichtet werden. Es wurden, wie in Kapitel 3 dargestellt, Bedenken hinsichtlich der Beweisbarkeit erhoben. Teilweise lassen sich diese Bedenken in der Praxis nachweisen. Ein Hauptproblem ergibt sich bezüglich der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit. In nur einem Fall konnte diese beweissicher ermittelt werden.⁵⁹⁴ In vielen Fällen führte die fehlende Feststellung der Geschwindigkeit zu Problemen. Dies gilt für Fälle „echter“ Kraftfahrzeugrennen, aber ebenso für Fälle von „Solorennen“.⁵⁹⁵ Die Geschwindigkeit wird dabei in der Praxis, wie im Kapitel 2 beschrieben, als relevantes Merk-

⁵⁹³ Vgl. Anlage VII – Tabelle 7.

⁵⁹⁴ Vgl. Anlage VI – Akte 38.

⁵⁹⁵ Vgl. Anlage V – Akte 2 / 3 / 5 / 6 / 7 / 8 / 10 / 15 / 17 / 18 / 19 / 20 / 21 / 22 / 23 / 28 / 31 / 41 / 46.

mal eines Kraftfahrzeugrennens gesehen. Für den Tatbestand des „Solorennens“ muss die „nicht angepasste Geschwindigkeit“ nachgewiesen werden. Fehlen konkrete Feststellungen zur Geschwindigkeit führt dies teilweise dazu, dass für eine Überführung nicht ausreichend Beweismittel zur Verfügung stehen und das Verfahren eingestellt wird.⁵⁹⁶ Teilweise geben die Beamten die vom Tachometer des Streifenwagens abgelesene Geschwindigkeit beim Nachfahren an. Dies genügt den Anforderungen der Gerichte jedoch nur in den wenigsten Fällen und in Kombination mit weiteren Indizien.⁵⁹⁷ So wird durch die Beamten das Fahrverhalten der Tatverdächtigen mal mehr und mal weniger detailliert beschrieben. In einigen Fällen ist die Schilderung der Beamten nicht ausreichend. Die Schilderungen sind teilweise zu allgemein und werden durch die Staatsanwaltschaft als „*formelhaft*“ gewertet.^{598 599} Oft werden durch die Beamten Beschreibungen wie „beschleunigten stark“, „fuhren mit durchdrehenden Reifen an“, „beim Anfahren war das Aufheulen des Motors wahrnehmbar“ oder „der Abstand zum übrigen Verkehr vergrößerte sich“ genutzt.⁶⁰⁰ Diese Indizien genügen den Anforderungen der Justiz häufig nicht.⁶⁰¹ Teilweise werden zugespitzte Formulierungen genutzt, welche den Wert der Angaben eher verschlechtern, als verbessern. In einem Fall geben die Beamten an, dass „*der Tatverdächtige innerhalb kürzester Zeit auf Maximalgeschwindigkeit beschleunigte*“.⁶⁰² Diese Formulierung lässt diverse Angriffspunkte für die Verteidigung zu. Zum einen die Frage, was die „kürzeste Zeit“ ist und zum anderen, was die Beamten unter „Maximalgeschwindigkeit“ verstehen und wie sie das Erreichen dieser gemessen haben. Das Verfahren wurde u.a. auf Grund dieser Formulierung eingestellt.⁶⁰³ In einem Fall weichen die Angaben der Beamten von den Angaben unabhängiger Zeugen ab.⁶⁰⁴ Wie es dazu kommen konnte, kann an Hand der vorliegenden Daten nicht festgestellt werden. Wird durch die Beamten eine sachliche und objektive Darstellung ihrer Wahrnehmung gemacht, so ist diese zum Tatnachweis

⁵⁹⁶ Vgl. z.B. Anlage V – K 2 / K 3 – Akte 1 / 7 / 19.

⁵⁹⁷ Vgl. Anlage VI – Akte 4 / 14 / 19 / 20 / 27 / 30 / 32 / 41.

⁵⁹⁸ Vgl. Anlage V – K2 – Akte 1

⁵⁹⁹ Vgl. Anlage V – K3 – Akte 3 / 10 / 17.

⁶⁰⁰ Vgl. Anlage V – K3 – Akte 3 / 28 / 41 / 46.

⁶⁰¹ Vgl. Anlage V – K2 – Akte 5.

⁶⁰² Vgl. Anlage V – K3 – Akte 10.

⁶⁰³ Vgl. Anlage V – K2 – Akte 10.

⁶⁰⁴ Vgl. Anlage V – K3 – Akte 43.

geeignet. Die Schilderungen müssen sowohl das Fahrverhalten der einzelnen TV, den Rennverlauf, Verkehrsverstöße, Beschreibungen der Tatörtlichkeit und Hinweise auf mögliche (abstrakte) Gefährdungen enthalten.⁶⁰⁵ Auf Grund der hohen Dynamik von Rennen können diese Anforderungen durch die Beamten nicht immer erfüllt werden.⁶⁰⁶ Gleiches gilt für unabhängige Zeugen. Diese sind, auf Grund der deliktstypischen Dynamik, für eine beweissichere Überführung der Tatverdächtigen oftmals nicht geeignet. Problematisch ist insbesondere, dass die Zeugen oft nur einen kleinen Ausschnitt der Tathandlung beobachten. Dieser kleine Ausschnitt genügt meist nicht, um den Rückschluss auf ein Kraftfahrzeugrennen zu ermöglichen.^{607 608}

Noch schwieriger gestaltet sich der Nachweis der im § 315d I Nr. 3. StGB geforderten Absicht. Diese ist, wie bereits in der Literatur befürchtet, in der Praxis kaum nachweisbar.^{609 610} Zusätzlich gibt es Fälle mit vergleichbarer Gefährlichkeit, welche nicht durch den Tatbestand erfasst werden, da die Absicht nicht vorliegt. In einem Fall ging es um einen Kradfahrer, welcher mit sehr hoher Geschwindigkeit gefahren ist und dabei Kunststücke ausgeführt hat.⁶¹¹ Der TV äußerte, dass es ihm um die Kunststücke und nicht um die Geschwindigkeit gegangen sei. Diese Aussage ist unwiderlegbar und führte zur Einstellung des Verfahrens.⁶¹² Es kommt zu unterschiedlichen Interpretationen der Tatbestandsmerkmale. Hier sollen nur einige Beispiele aufgeführt werden. Umstritten ist die Strecke, welche für ein Kraftfahrzeugrennen zurückzulegen ist. Teilweise werden Strecken zwischen 300 und 700 Metern als nicht ausreichend erachtet.^{613 614} In einem Sachverhalt genügte wiederum eine Strecke von 500 Metern und eine geschätzte Geschwindigkeit von 70 – 80 km/h für die Verurteilung der TV.⁶¹⁵ Immer wieder wird auf eine Absprache zwischen den TV vor Beginn des Kraftfahrzeugrennens abgestellt, ob-

⁶⁰⁵ Vgl. Anlage V – K3 – Akte 22.

⁶⁰⁶ Vgl. Anlage V – K3 – Akte 37.

⁶⁰⁷ Vgl. Anlage V – K2 – Akte 45.

⁶⁰⁸ Vgl. Anlage VI – Akte 2.

⁶⁰⁹ Vgl. Anlage V – K2 – Akte 37.

⁶¹⁰ Vgl. Anlage V – K3 – Akte 27.

⁶¹¹ Vgl. Anlage VI – Akte 35.

⁶¹² Vgl. Anlage V – K3 – Akte 35.

⁶¹³ Vgl. Anlage V – K2 – Akte 32.

⁶¹⁴ Vgl. Anlage V – K3 – Akte 41.

⁶¹⁵ Vgl. Anlage V – K1 – Akte 14.

wohl diese nach gefestigter Rechtsprechung nicht erforderlich ist.⁶¹⁶ In einem Fall wird die Einstellung mit einem fehlenden Rennegegner begründet.⁶¹⁷ Der Tatbestand des „Solorennens“ wird dabei, ausweislich der Aktenlage, gar nicht in Betracht gezogen.⁶¹⁸ Zusätzlich wäre die Erfolgsqualifikation der Norm, auf Grund eines Fremdschadens in Höhe von 5000 Euro, zu prüfen gewesen. In einem weiteren Fall wird die Einstellung des Verfahrens wörtlich mit „tatbestandlichen Unsicherheiten“ der Norm begründet.⁶¹⁹ Solche Unsicherheiten lassen sich vermehrt im Hinblick auf den Tatbestand des Solorennens nachweisen. Dies betrifft zum einen die Absicht die „höchstmögliche Geschwindigkeit“ zu erreichen.⁶²⁰ Zum anderen die, ebenfalls im Kapitel 3 diskutierte Frage, bezüglich der Erforderlichkeit der objektiven Nachstellung eines Rennens. In einem Fall wird das Verfahren mit Hinweis auf das vorgestellte Urteil des LG Stade eingestellt.⁶²¹ In Teilen scheint der § 315d I Nr. 3 StGB als Auffangtatbestand zu dienen. So wurden in mindestens einem Fall mit zwei Beteiligten Kraftfahrzeugen die beiden Tatverdächtigen wegen eines „Solorennens“ verurteilt.⁶²² In einigen der Verfahren waren zusätzlich weitere Beweismittel vorhanden.

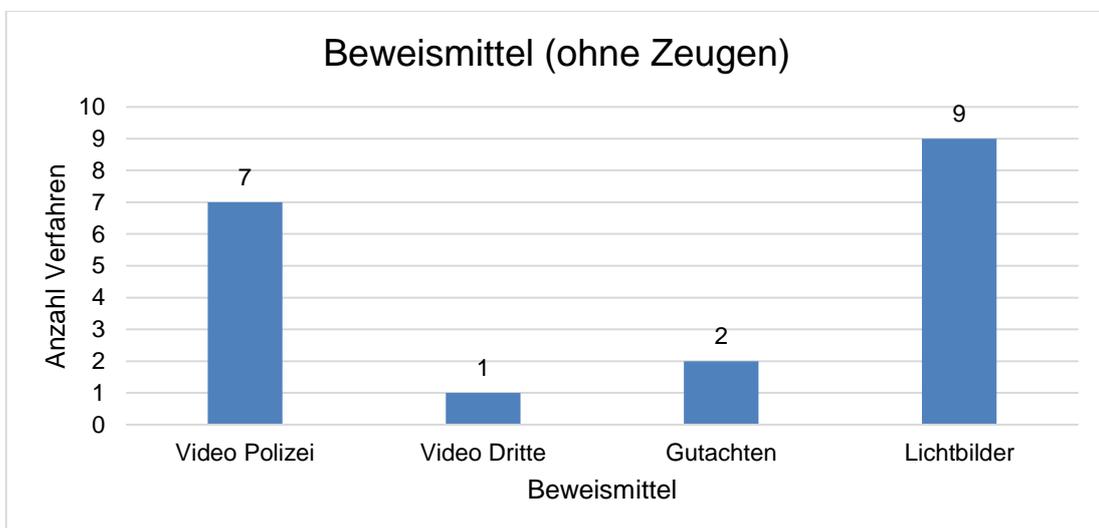


Abbildung 11: Beweismittel (ohne Zeugen)⁶²³

⁶¹⁶ Vgl. Anlage V – K4 – Akte 5 / 6.

⁶¹⁷ Vgl. Anlage V – K2 – Akte 2.

⁶¹⁸ Vgl. Anlage VI – Akte 2.

⁶¹⁹ Vgl. Anlage V – K4 – Akte 7.

⁶²⁰ Vgl. Anlage V – K4 – Akte 17.

⁶²¹ Vgl. Anlage V – K 3 – Akte 33.

⁶²² Vgl. Anlage V – K4 – Akte 29.

⁶²³ Vgl. Anlage VII – Tabelle 2.

Bei den Lichtbildern handelt es sich in keinem Fall um Lichtbilder der konkreten Rennsituation. In fünf Fällen wurden Unfallfolgen dokumentiert.⁶²⁴ In einem Fall wurden Lichtbilder vom Fahrzeug des TV gemacht, welches ein Zeuge zuvor beschrieben hatte.⁶²⁵ In einem Fall liegen Lichtbilder einer mobilen Geschwindigkeitsmessanlage vor.⁶²⁶ In einem weiteren Fall wurden Driftspuren, welche der TV während des Rennens verursacht haben soll, fotografiert. Die von der Polizei gefertigten Lichtbilder sind in einem Fall von so schlechter Qualität, dass eine Auswertung mit dem sogenannten Monobildverfahren nicht möglich war.⁶²⁷ Die Videoaufnahmen der Polizei wurden mit sogenannten Dashcams gefertigt.⁶²⁸ Das Mitführen und Nutzen dieser Dashcams deutet auf gezielte Überwachungsmaßnahmen hin. In einem Fall konnte mit der Dashcam die von den Beamten gefahrene Geschwindigkeit aufgezeichnet werden. Inwieweit solche Messungen valide sind, wurde im Rahmen des Verfahrens nicht geklärt, da dieses eingestellt worden ist.⁶²⁹ In zwei Fällen sind die Aufnahmen der Dashcam von solch schlechter Qualität oder zeigen nur einen so kleinen Ausschnitt der Tat, dass die Aufnahmen nicht zum Tatbeweis geeignet sind.^{630 631} Kommen Aussage und Videoaufnahme zusammen, so ist dies eine geeignete Kombination für den Tatnachweis.⁶³² In Zeiten der Handykameras ist es verwunderlich, dass es weder Videos gefertigt durch unabhängige Zeugen, noch durch die Tatverdächtigen selbst gibt. Das verwundert zusätzlich, wenn ohne viel Aufwand eine Vielzahl solcher Videos auf einschlägigen Internetplattformen gefunden werden kann. Eine weitere gute Möglichkeit zur Feststellung der objektiven Umstände der Tat sind Unfallgutachten. Im Rahmen eines solchen Gutachtens können insbesondere Aussagen zur gefahrenen Geschwindigkeit und zur Tatörtlichkeit getroffen werden. Ist ein Gutachten vorhanden, so trägt dieses maßgeblich zum Beweis des Tatvorwurfs bei.^{633 634} Bei einigen Unfällen wurde seitens

⁶²⁴ Vgl. Anlage VI – Akte 2 / 8 / 9 / 13 / 36 / 45.

⁶²⁵ Vgl. Anlage VI – Akte 18.

⁶²⁶ Vgl. Anlage VI – Akte 38.

⁶²⁷ Vgl. Anlage V – K3 – Akte 2.

⁶²⁸ Vgl. Anlage VI – Akte 10 / 11 / 12 / 20 / 25 / 28 / 37.

⁶²⁹ Vgl. Anlage V – K3 – Akte 25.

⁶³⁰ Vgl. Anlage V – K2 – Akte 20.

⁶³¹ Vgl. Anlage V – K3 – Akte 10.

⁶³² Vgl. Anlage V – K1 – Akte 27.

⁶³³ Vgl. Anlage V – K1 – Akte 9.

⁶³⁴ Vgl. Anlage V – K3 – Akte 13.

der Staatsanwaltschaft kein Gutachten beauftragt.⁶³⁵ Ein Gutachten hätte in diesen Fällen zur Klärung der objektiven Umstände der Tat beitragen können. Aus den Akten ist nicht ersichtlich, warum seitens der Staatsanwaltschaft kein Gutachten beauftragt worden ist. Eine weitere Möglichkeit ist die Auswertung digitaler Fahrzeugdaten, welche insbesondere bei modernen Fahrzeugen vorhanden sind. Durch die Fahrzeuge wird dabei eine Vielzahl von Parametern aufgezeichnet. In nur einem Fall wurde durch die Polizei der Versuch unternommen diese Daten auszuwerten. Dies scheiterte an den technischen Möglichkeiten der Polizei.⁶³⁶ Die Auswertung wäre, unter Hinzuziehung eines Sachverständigen, möglich gewesen. Auf diese Möglichkeit wurde seitens der Staatsanwaltschaft verzichtet. Bei einer Tat, bestehend aus mehreren Sprintrennen mit Unterbrechungen an rotlichtzeigenden Lichtzeichenanlagen, schließt die Staatsanwaltschaft aus fehlenden Bremsspuren auf eine unerhebliche Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.⁶³⁷ Solche Bremsspuren und teilweise ebenso andere Spuren dürften, auf Grund der Fahrassistenzsysteme, sofern diese nicht bewusst umgangen werden, selbst bei sehr hohen Geschwindigkeiten nicht entstehen. Das Fehlen einer solchen Spur hat folglich keinerlei Beweiswert.

4.4.5 Ist der neue Tatbestand zu einer strafrechtlichen Ahndung von „verbotenen Kraftfahrzeugrennen“ geeignet?

Die Eignung oder auch Nicht – Eignung des Tatbestands zur Verfolgung von „verbotenen Kraftfahrzeugrennen“ ergibt sich zum Großteil bereits aus den vorhergehend geschilderten Ergebnissen. Hier sollen daher nur einige Ergänzungen vorgenommen werden. Werden Verurteilungen Jugendlicher und Erwachsener summiert, so werden etwa 20% der bekannten TV verurteilt. Bezüglich 36 TV wurde das Verfahren eingestellt. Hauptgrund ist, wie bereits dargestellt, die schwierige Beweisbarkeit. Zu Verurteilungen kommt es oftmals, wenn die TV ein Geständnis ablegen.⁶³⁸ Für die Verteidigung in Fällen des § 315d StGB dürfte die Regel „Reden ist Silber, Schweigen ist Gold“ eine sinnvolle Strategie darstellen. In keinem Fall wurde eine Freiheitsstrafe ver-

⁶³⁵ Vgl. Anlage V – K3 – Akte 2 / 8.

⁶³⁶ Vgl. Anlage V – K3 – Akte 2.

⁶³⁷ Vgl. Anlage V – K3 – Akte 10.

⁶³⁸ Vgl. Anlage V – K1 – Akte 12 / 14 / 29 / 44.

hängt. Die im Kapitel 3 geführte Diskussion über die Angemessenheit der Strafandrohung ist somit von akademischer Natur. Die Geldstrafen bewegen sich zwischen 200 und 3200 Euro, die Auflagen nach § 153a I StGB zwischen 300 und 600 Euro und die Auflagen nach § 153a II StGB zwischen 600 und 1800 Euro.⁶³⁹ Damit bleiben die Summen teilweise unter dem Regelsatz des abgeschafften § 29 I StVO. Dies dürfte dem Willen des Gesetzgebers kaum entsprechen. Hingegen muss die größere Belastung der TV durch ein Strafverfahren beachtet werden. In einem Fall genügte schon der Eindruck des Strafverfahrens auf den TV, um eine weitere Strafverfolgung unnötig zu machen.⁶⁴⁰ Ebenso sollte die Wirkung des vorläufigen Fahrerlaubnisentzugs bei langen Verfahrensdauern unterschätzt werden. Die Befürchtung einer Kriminalisierung „einfacher“ Ordnungswidrigkeiten konnte nicht nachgewiesen werden. In nur einem Fall wurde eine reine (erhebliche) Geschwindigkeitsüberschreitung durch ein Ordnungsamt als Kraftfahrzeugrennen angezeigt.⁶⁴¹ Das Verfahren wurde korrekterweise durch die Staatsanwaltschaft unverzüglich eingestellt, da der Verdacht einer Straftat in dieser Fallkonstellation schlicht nicht gegeben war.⁶⁴²

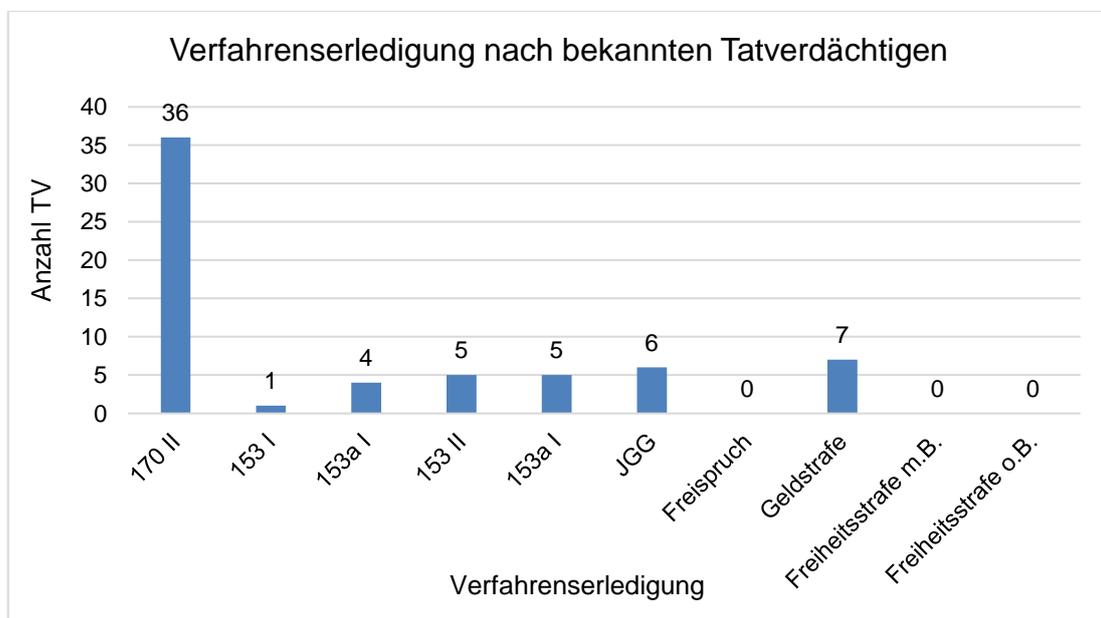


Abbildung 12: Verfahrenserledigung nach bekannten Tatverdächtigen⁶⁴³

⁶³⁹ Vgl. Anlage VII – Tabelle 5.

⁶⁴⁰ Vgl. Anlage V – K2 – Akte 15.

⁶⁴¹ Vgl. Anlage VI – Akte 38.

⁶⁴² Vgl. Anlage V – K2 – Akte 38.

⁶⁴³ Vgl. Anlage VII – Tabelle 5.

4.5 Kritische Reflexion / Gütekriterien

In der Literatur ist umstritten, welche Gütekriterien für qualitative Forschungen gelten.⁶⁴⁴ Nahezu alle Gütekriterien sind dabei mit einer kritischen Reflexion der eigenen Forschung verbunden.⁶⁴⁵ Auf diese grundlegende Diskussion wird an dieser Stelle nicht weiter eingegangen. Hier sollen die sechs allgemeinen Gütekriterien nach Mayring angewandt werden.⁶⁴⁶

4.5.1 Verfahrensdokumentation

Das Verfahren des Forschungsvorhabens wurde vollständig und umfangreich dokumentiert. Beginnend mit der ersten Forschungsskizze, über das Datenschutzkonzept, das Antragsverfahren und bis zur Erteilung der Genehmigung und Durchführung der eigentlichen Aktenauswertung. Ein Großteil der Dokumentation ist in dieser Arbeit abgedruckt. Sollten Bestandteile nicht abgedruckt sein, zum Beispiel die vollständigen quantitativen Datensätze oder die ausgefüllten Erhebungsbögen, befinden sich diese entweder auf der beiliegenden CD oder beim Träger des Forschungsprojektes und können bei Bedarf unter Beachtung des Datenschutzkonzeptes eingesehen werden.

4.5.2 Argumentative Interpretationsabsicherung

Interpretationen der Daten müssen argumentativ begründet werden.⁶⁴⁷ Die vorgenommenen Interpretationen wurden mit Hilfe der gesammelten Daten und auf Grundlage der literaturtheoretischen Bearbeitung des Themas begründet. Hierbei kann nicht ausgeschlossen werden, dass durch die vorhergehende intensive Auseinandersetzung mit den Problemstellungen eine entsprechende Erwartungshaltung bezüglich der Auswertung der Verfahrensakten geschaffen worden ist.⁶⁴⁸ Bei allen hier gemachten Interpretationen ist zu beachten, dass die Studie auf Akten der Staatsanwaltschaft Dortmund in einem bestimmten Zeitraum beschränkt ist und nur abgeschlossene Verfahren ausgewertet worden sind. Die Studie ist nicht repräsentativ und die ihre Ergebnisse dürfen nicht ohne weiteres verallgemeinert werden.

⁶⁴⁴ Vgl. Flick (2016). S. 485ff.

⁶⁴⁵ Vgl. Schirmer (2009). S. 62.

⁶⁴⁶ Vgl. Mayring (2016). S. 144ff.

⁶⁴⁷ Vgl. Mayring (2016). S. 145.

⁶⁴⁸ Vgl. Atteslander (2010). S. 60f.

4.5.3 Regelgeleitetheit

Die angewandten Regeln sind in den Anlagen dokumentiert. Die Regeln wurden einem Pretest unterzogen und anschließend angepasst. Eine weitere Anpassung erfolgte während des laufenden Prozesses der Aktenauswertung. Die Auswertung wurde nur durch den Autor selbst durchgeführt, somit waren Probleme der Objektivität des Messinstruments unerheblich. Einige der erfassten Daten waren im Endeffekt für die Beantwortung der Leitfragen unerheblich. Diese Daten wurden erhoben und sind in den Datentabellen enthalten, wurden aber nicht im Rahmen der Interpretation genutzt. Auf einige Akten waren die verwendeten Kategorien nicht anwendbar. Beispielsweise konnte teilweise keine Begründung für die Verfahrenseinstellung erhoben werden, da eine solche Begründung in den Akten nicht vorhanden war.

4.5.4 Nähe zum Gegenstand

Durch die Nutzung von Verfahrensakten ist die Nähe zum Forschungsgegenstand fraglos gegeben. Hierbei sind Besonderheiten zu beachten. Zum einen stellen die Akten nur einen Teil der Realität da. Nämlich den Teil der Taten, welche zur Anzeige gebracht worden sind. Das Dunkelfeld wird nicht erfasst. Im Gegensatz zur PKS vermag die Studie den Verlauf des Verfahrens zu dokumentieren und gibt nicht nur die Einschätzung der Polizei bezüglich des Tatverdachts wieder. Als weiterer Punkt ist zu beachten, dass die Aktenauswahl, wenn auch auf Basis der Forschungsskizze, durch die Staatsanwaltschaft erfolgt ist. Auf die Auswahl und Eignungsprüfung der Akten gab es keine Einflussmöglichkeiten. Unter Umständen, wenn auch unwahrscheinlich, kann hierdurch die Gegenstandsnahe verzerrt worden sein.

4.5.5 Kommunikative Validierung

Mayring schlägt zur Validierung der Ergebnisse eine Diskussion jener mit den Beforschten vor.⁶⁴⁹ Diese Möglichkeit entfällt vorliegend, da die Studie Akten ausgewertet hat. Staatsanwälte, Richter, Polizeibeamte und Tatverdächtige wurden somit nur mittelbar beforcht. Damit war eine kommunikative Validierung der Ergebnisse nicht möglich.

⁶⁴⁹ Vgl. Mayring (2016). S. 147.

4.5.6 Triangulation

Vorliegend wurden die Ergebnisse einer literaturtheoretischen Bearbeitung des Themas mit den Ergebnissen einer qualitativen Inhaltsanalyse verknüpft. Weitere Analysegänge zur Absicherung der Ergebnisse waren im Rahmen des begrenzten Umfangs nicht möglich. Hierdurch ist die Reichweite der Studie begrenzt. An den entsprechenden Stellen innerhalb der Arbeit wurde auf solche Problemstellungen hingewiesen. In Folge der Studie bieten sich weitere Untersuchungen an. Beispielsweise kann an Interviews mit den Beteiligten, wie an größere (quantitative) Erhebungen gedacht werden.

5 Fazit

Das folgende Fazit soll sich auf zwei Ebenen des Phänomens der verbotenen Kraftfahrzeugrennen beziehen. Zunächst soll ein Blick auf die Mikroebene geworfen werden. Diese betrifft die konkrete Ausgestaltung der Strafbarkeit und die zugehörigen Nebenbestimmungen. Anschließend soll der Blick auf die Makroebene gerichtet werden. Hier geht es weniger um die neue Norm, als mehr um den Umgang mit verbotenen Kraftfahrzeugrennen insgesamt.

In Hinblick auf Kraftfahrzeugrennen im eigentlichen Sinne ist die Norm zur Verfolgung von verbotenen Kraftfahrzeugrennen ohne den Eintritt einer konkreten Gefahr geeignet. Die Bedenken gegen eine Ausgestaltung als abstraktes Gefährdungsdelikt überzeugen mit Blick auf die hohe potentielle Gefährlichkeit verbunden mit der Risikobereitschaft und Rücksichtslosigkeit der Tatverdächtigen nicht. Trotz einiger Unsicherheiten des Rennbegriffs gelingt in der Praxis die Anwendung der Norm. Fraglich bleibt, ob der im Rahmen der Arbeit am häufigsten nachgewiesene Modus Operandi eines spontanen Sprintrennens voll umfänglich von der Norm erfasst wird. Eine einheitliche Linie zeichnet sich zumindest in den ausgewerteten Akten nicht ab. Die Rechtsprechung zum Rennbegriff des § 29 I StVO hat solche Fälle erfasst. Im Sinne der Verkehrssicherheit wäre es wünschenswert, wenn sich die Erfassung dieser Form des Rennens ebenfalls in der Rechtsprechung zu § 315d I Nr. 2 StGB etablieren würde. Die Argumentation im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens, dass es sich dabei um ein häufig auftretendes

Problem handeln würde und deshalb von der Strafbarkeit ausgenommen werden sollte, überzeugt nicht.⁶⁵⁰ Probleme ergeben sich jedoch hinsichtlich der Beweisbarkeit. Dies betrifft die Beweisbarkeit der objektiven, wie der subjektiven Tatbestandsmerkmale. Nähere Ausführungen zur objektiven Beweisbarkeit werden bei der Betrachtung der Makroebene folgen. Die subjektive Beweisbarkeit betrifft insbesondere den Tatbestand des „Solorennens“. Dieser Tatbestand ist in der Praxis, wenn nicht ein Geständnis vorliegt, nahezu unbeweisbar und handwerklich schlecht formuliert. Die Einordnung in die Systematik des § 315d StGB überzeugt dabei zusätzlich nicht. Die im Kapitel 3 hierzu gemachten Ausführungen sollen an dieser Stelle nicht wiederholt werden. Eine Überarbeitung des Tatbestands scheint dringend geboten. Ein weiteres Argument dafür ist die Tatsache, dass in der Praxis Verhaltensweisen vorkommen, welche durch die Anforderungen der Absicht die „höchstmögliche Geschwindigkeit“ zu erreichen nicht erfasst werden, aber mindestens ein identisches abstraktes Gefährdungspotential besitzen. Ob die Strafbarkeit des Ausrichtens oder Durchführens regelmäßig benötigt wird, darf nach den vorliegenden Ergebnissen bezweifelt werden. In keinem Fall gab es Hinweise auf einen Veranstalter. Vor dem Hintergrund von Veranstaltungen wie dem „Gumball 3000“ scheint eine solche Strafbarkeit dennoch Sinn zu machen.

Der durch § 315d StGB eröffnete Strafraum wird in der Praxis kaum genutzt. Hier muss die Praxis dringend sicherstellen, dass die Tatverdächtigen nicht milder bestraft werden, als im Regelsatz des alten § 29 I StVO vorgesehen. Das gilt gleichfalls für die Möglichkeit der Einziehung der genutzten Kraftfahrzeuge. Die Möglichkeit der Fremdeinziehung wurde durch den Gesetzgeber bewusst geschaffen und sollte in der Praxis genutzt werden. Dies könnte vermutlich dazu führen, dass die Halter der Kraftfahrzeuge im Vorfeld mäßigend auf die Fahrzeugführer einwirken oder ihr Kraftfahrzeug gar nicht erst verleihen. Ein gutes Instrument stellt mit Sicherheit die Sicherstellung / Beschlagnahme des Führerscheins und die vorläufige Einziehung der Fahrerlaubnis da. In Anbetracht der langen Verfahrensdauern sollte hier vermie-

⁶⁵⁰ Vgl. DAV (2017), S. 6.

den werden, dass einzelne Tatverdächtige übermäßig benachteiligt werden. Dies gilt umgekehrt für Tatverdächtige, welche ihren Führerschein nicht mitführen oder den Verlust des Führerscheins angeben. Solche Angaben dürfen nicht zu einer Verschonung und damit verbundenen Privilegierung einzelner Tatverdächtiger führen.

Durch die Grünen wurde bereits während des Gesetzgebungsverfahrens ein Gesamtpaket gefordert. Dies sollte, neben der Einführung einer Strafbarkeit des verbotenen Kraftfahrzeugrennens, die *„Verstärkung von Prävention und die Beseitigung von polizeilichen Kontroll- und Vollzugsdefiziten in den Ländern“* beinhalten.⁶⁵¹ Genau diese beiden Punkte sollen hier nochmal aufgegriffen werden. Über die „Raserszene“ und ihre Mitglieder ist, wie bereits dargestellt, kaum kriminologische Forschung vorhanden. Hier wäre es dringend erforderlich mit entsprechenden Forschungsprojekten Daten zu sammeln und im Anschluss daran eine zielgruppenorientierte Prävention zu betreiben. Vorbild für eine solche Prävention könnte die Schweiz mit ihrem Programm „Via Sicura“ sein, welches nicht nur repressive, sondern ebenso präventive Maßnahmen vorsieht.⁶⁵² Ein Ansatzpunkt, neben der frühzeitigen Einwirkung auf mögliche Täter, wäre die Unterbindung des Zugangs zu entsprechend hochwertigen Kraftfahrzeugen. Bei Mietfahrzeugen ist beispielsweise eine Anhebung des Mietalters auf ein Alter oberhalb der Hauptrisikogruppe denkbar.⁶⁵³

Kontroll- und Vollzugsdefizite bestehen sowohl auf Seiten der Polizei, wie auf Seiten der Justiz. Um die angesprochenen Beweisprobleme zu minimieren ist eine bessere Ausstattung der Polizei erforderlich. An dieser Stelle soll dabei nicht auf die personelle Situation der Polizei abgestellt werden. Vielmehr geht es um die technische Ausstattung. Schlechte Kamerabilder und die fehlende Feststellung der konkreten Geschwindigkeit sollten mit technischen Lösungen in den Griff zu bekommen sein. Ungeeignet ist hier die Ermittlung der Geschwindigkeit durch Nachfahren mit ihren hohen Anforderungen. Die-

⁶⁵¹ BT- Drs. 18 / 12936. S. 2.

⁶⁵² Vgl. ASTRA (2017).

⁶⁵³ Vgl. Niehaus (2018). S. 250.

se ist zum einen ungenau und zum anderen oft schlicht nicht möglich.⁶⁵⁴ ⁶⁵⁵ Zusätzlich sollte die Auswertung der digitalen Fahrzeugdaten zum Nachweis von Verkehrsstraftaten in den Fokus rücken und Ausbildung und Ausstattung dahingehend verbessert werden.⁶⁵⁶ Bei der Sammlung von Beweismitteln sollte ebenso die Mithilfe von Zeugen, zum Beispiel durch die Möglichkeit der Einsendung von Videos, in Anspruch genommen werden. Auf Seiten der Justiz sollten alle Möglichkeiten zum Tatnachweis genutzt werden. Hierunter zählt die Beauftragung von Gutachtern zur Auswertung von digitalen Fahrzeugdaten oder zur Rekonstruktion von Verkehrsunfällen. Denkbar wäre ebenso die Schaffung von Sonderzuständigkeiten zur Bekämpfung verbotener Kraftfahrzeugrennen innerhalb der Staatsanwaltschaften. Dies wird bereits bei einigen Staatsanwaltschaften praktiziert und könnte zu einer einheitlichen und konsequenten Strafverfolgung beitragen.⁶⁵⁷

⁶⁵⁴ Vgl. KG Berlin 3 Ws (B) 114/19 – 122 Ss 55/19, Beschluss vom 05.04.2019 / VRS 135, 292.

⁶⁵⁵ Vgl. Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei Nordrhein-Westfalen RdErl. d. Innenministeriums - 41 - 61.02.01 - 3 - v. 19.10.2009. Ziffer 3.5.3.

⁶⁵⁶ Vgl. LG Berlin 511 Os 126/18, Beschluss vom 29.01.2019 / BeckRS 2019, 7962.

⁶⁵⁷ Vgl. von Boetticher (2017). S. 1.

6 Literatur- und Quellenverzeichnis

Arnt, Alisa / Schmalow, Maike (2018). *„Berliner Raserfall“*. In: Der Fall des Monats im Strafrecht (famos). Heft 6. S. 1 – 6.

ASTRA (2017). *Mehr Verkehrssicherheit dank Via sicura*. Bern: Bundesamt für Straßen. Verfügbar unter <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/verkehrssicherheit/via-sicura.html>. Abgerufen am 03.11.2019 um 17:12 Uhr.

Atteslander, Peter (2010). *Methoden der empirischen Sozialforschung* (13. Auflage). Berlin: Erich Schmidt Verlag.

Barthelmess, Wolfgang (2019). *Illegale Autorennen aus verkehrspsychologischer Sicht*. In: Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht (NZV). Heft 6. S. 289 – 290.

Berliner Morgenpost (2016). *Tödlicher Unfall bei illegalem Autorennen auf Kudamm in Berlin*. Berlin: Berliner Morgenpost. Verfügbar unter <https://www.morgenpost.de/berlin/article206991967/Toedlicher-Unfall-bei-illegalem-Autorennen.html>. Abgerufen am 04.11.2019 um 10:24 Uhr.

Berliner Zeitung (2016). *Chronologie Tote und Verletzte bei illegalen Autorennen*. Berlin: Berliner Zeitung. Verfügbar unter <https://www.berliner-zeitung.de/berlin/chronologie--tote-und-verletzte-bei-illegalen-autorennen-24693064>. Abgerufen am 04.11.2019 um 10:16 Uhr.

BKA (2019a). *Polizeiliche Kriminalstatistik – Bundesrepublik Deutschland – Jahrbuch 2018 – Band 3 – Tatverdächtige*. Wiesbaden: Bundeskriminalamt.

BKA (2019b). *Polizeiliche Kriminalstatistik – Richtlinien für die Führung der Polizeilichen Kriminalstatistik in der Fassung vom 01.01.2018 – Stand: 01.11.2017*. Wiesbaden: Bundeskriminalamt.

BKA (2019c). *Polizeiliche Kriminalstatistik 2018 – Tabelle 62 – Straftaten und Staatsangehörigkeit nichtdeutscher Tatverdächtiger*. Wiesbaden: Bundeskriminalamt.

Blanke-Roeser, Constantin (2018). *Kraftfahrzeugrennen iSd neuen § 315d StGB – Ein neuer normativer Rechtsbegriff und seine Auslegung*. In: Juristische Schulung (JuS). Heft 1. S. 18 – 22.

Bortz, Nicola / Döring, Jürgen (2016). *Forschungsmethoden und Evaluation in den Sozial- und Humanwissenschaften* (5. Auflage). Berlin: Springer.

Brüning, Janique (2009). *Entscheidungsanmerkung - BGH, Urt. v. 20.11.2008 – 4 StR 328/08*. In: Zeitschrift für das Juristische Studium (ZJS). Heft 2. S. 194 – 197.

Burmann, Michael (2012). *§ 29 StVO- Übermäßige Straßenbenutzung*. In: Burmann, Michael / Heß, Rainer / Jahnke, Jürgen / Janker, Helmut (2012). *Straßenverkehrsrecht – Kommentar* (22. Auflage). München: C.H. Beck.

Ceffinato, Tobias (2016). *Ausdehnung des Strafrechts auf illegale Kraftfahrzeugrennen*. In: Zeitschrift für Rechtspolitik (ZRP). Heft 7. S. 201 – 202.

Dahlke, Felix / Hoffmann-Holland, Klaus (2017a). *Strafrechtliche Grenzziehung für Kraftfahrzeugrennen*. In: Kriminalpolitische Zeitschrift (KriPoZ). Heft 1. S. 35 – 42.

Dahlke, Felix / Hoffmann-Holland, Klaus (2017b). *Die Strafgesetzgebung zu „Einzelrasern“ in § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB*. In: Kriminalpolitische Zeitschrift (KriPoZ). Heft 5. S. 306 – 310.

DAV (2017). *Stellungnahme des Deutschen Anwaltvereins durch die Ausschüsse Verkehr und Strafrecht zum Gesetzentwurf des Bundesrates für ein Strafrechtsänderungsgesetz – Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr*. Berlin: Deutscher Anwaltverein. Verfügbar unter <https://anwaltverein.de/de/newsroom/sn-25-17-strafbarkeit-illegaler-autorennen>. Abgerufen am 21.10.2019 um 12:12 Uhr.

Diekmann, Andreas (2017). *Empirische Sozialforschung* (11. Auflage). Hamburg: Rowohlt.

Duttge, Gunnar (2005). *Der BGH auf rechtsphilosophischen Abwegen - Einwilligung in Körperverletzung und "guten Sitten"*. In: Neue Juristische Wochenschrift (NJW). Heft 5. S. 260 – 263.

Eisele, Jörg (2007). *Der Tatbestand der Gefährdung des Straßenverkehrs*. In: Juristische Arbeitsblätter (JA). Heft 3. S. 168 – 173.

Eisele, Jörg (2018a). *Bedingter Tötungsvorsatz bei verbotenen Kraftfahrzeugrennen*. In: Juristenzeitung (JZ). Heft 11. S. 549 – 556.

Eisele, Jörg (2018b). *Strafrecht AT: Abgrenzung von Vorsatz und Fahrlässigkeit – „Bremer Raserfall“*. In: Juristische Schulung (JuS). Heft 5. S. 494 – 494.

Eisele, Jörg (2018c). *Lebensgefährliches Verhalten im Straßenverkehr*. In: Kriminalpolitische Zeitschrift (KriPoZ). Heft 1. S. 32 – 38.

Fischer, Thomas (2018). *Beck'scher Kurz-Kommentar – Strafgesetzbuch* (65. Auflage). München: C.H. Beck.

Flick, Uwe (2016). *Qualitative Sozialforschung* (7. Auflage). Hamburg: Rowohlt.

Franke, Ulrich (2017). *Stellungnahme zum Entwurf eines ... Strafrechtsänderungsgesetzes – Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr (BT-Drucks. 18/10145), zum Änderungsantrag der Fraktion CDU/CSU und SPD (Ausschussdrucksache 18(6)360) und zum Antrag BT-Drucks. 18/12558*. Berlin: Deutscher Bundestag. Verfügbar unter <https://www.bundestag.de/resource/blob/511254/99a5bca74334ba0ee41a998c211de1ce/franke-data.pdf>. Abgerufen am 08.10.2019 um 09:56 Uhr.

Franzke, Bettina (2017). *Jung, männlich und im Geschwindigkeitsrausch?*. In: *Kriminalistik*. Heft 6. S. 362 – 368.

Frister, Helmut (2018). *Strafrecht Allgemeiner Teil* (8. Auflage). München: C.H. Beck.

Fuchs, Rainer (2017). *Stellungnahme für den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz des Deutsche Bundetages zum Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD zum Gesetzentwurf des Bundesrates – Drucksache 18/10145 – Entwurf eines ... Strafrechtsänderungsgesetzes – Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr – Öffentliche Anhörung am 21. Juni 2017*. Berlin: Deutscher Bundestag. Verfügbar unter <https://www.bundestag.de/resource/blob/511250/37b000a47bc45bc5fd8ec567fa764a8a/fuchs-data.pdf>. Abgerufen am 23.10.2019 um 14:14 Uhr.

Gerhold, Sönke / Meglalu, Saber (2018). *Verbotene Kraftfahrzeugrennen nach § 315d StGB im Lichte des Allgemeinen Teils*. In: *Zeitschrift für Internationale Strafrechtsdogmatik (ZIS)*. Heft 4. S. 321 – 330.

Gründel, Johannes (2019). *Kraftfahrzeugrennen vor deutschen Gerichten – Was man aus und mit den Raserfällen des BGH lernen kann*. In: *Zeitschrift für das Juristische Studium (ZJS)*. Heft 3. S. 211 – 220.

Grünewald, Anette (2017). *Anmerkung zu LG Berlin, Urteil vom 27.02.2019 – (535 Ks) 251 Js 52/16 (8/16)*. In: Juristenzeitung (JZ). Heft 21. S. 1062 – 1072.

Heger, Martin (2018). § 315c StGB. In: Lackner, Karl / Kühl, Kristian (2018). *Strafgesetzbuch: StGB* (29. Auflage). München: C.H. Beck.

Herzberg, Rolf Dietrich (2018). *Setzt „vorsätzliches Handeln“ (§ 15 StGB) ein „Wollen“ der Tatbestandsverwirklichung voraus?*. In: Juristenzeitung (JZ). Heft 3. S. 122 – 130.

Hinderer, Patrick Alf / Brutscher, Anna-Maria (2011). *„Der Tod war schneller“*. In: Juristischer Arbeitsblätter (JA). Heft 12. S. 907 – 912.

Hoffmann-Holland, Klaus (2015). *Strafrecht Allgemeiner Teil* (3. Auflage). Stuttgart: utb.

Hörnle, Tatjana (2018). *Vorsatzfeststellung in Raser – Fällen*. In: Neue Juristische Wochenschrift (NJW). Heft 22. S. 1576 – 1579.

Hoven, Elisa (2017). *Entbehrliche Straftatbestände*. In: Deutsche Richterzeitung (DRiZ). Heft 9. S. 280 – 286.

Jäger, Christian (2017). *Too Fast an Furious – Die Todraser vom Kurfürstendamm*. In: Juristische Arbeitsblätter (JA). Heft 10. S. 786 – 788.

Jahn, Matthias (2017). *Strafrecht: Folgerhaftes Autorennen als Mord – Kurfürstendamm*. In: Juristische Schulung (JuS). Heft 7. S. 700 – 703.

Janker, Helmut (2012). § 29 StVO- *Übermäßige Straßenbenutzung*. In: Burmann, Michael / Heß, Rainer / Jahnke, Jürgen / Janker, Helmut (2012). *Straßenverkehrsrecht – Kommentar* (22. Auflage). München: C.H. Beck.

Jansen, Scarlett (2017a). *Schriftliche Stellungnahme zur Sachverständigenanhörung im Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz des Deutschen Bundestags – Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr*. Berlin: Deutscher Bundestag. Verfügbar unter <https://www.bundestag.de/resource/blob/510858/f1912ef2785a7c33ac2e4d3a6f823e2d/jansen-data.pdf>. Abgerufen am 19.10.2019 um 08:47 Uhr.

Jansen, Scarlett (2017b). *Der Gesetzentwurf zur Strafbarkeit bei nicht genehmigten Autorennen – eine systematische Betrachtung*. In: Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht (NZV). Heft 5. S. 214 – 220.

Jansen, Scarlett (2019). *Im Rausch der Geschwindigkeit(-sbegriffe) – Eine kritische Betrachtung des § 315d I Nr. 3 StGB*. In: Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht (NZV). Heft 6. S. 285 – 289.

KBA (2016). *Bundeseinheitlicher Tatbestandskatalog* (11. Auflage). Flensburg: Kraftfahrt – Bundesamt.

Kindhäuser, Urs (2017). *Strafrecht Allgemeiner Teil* (8. Auflage). Baden-Baden: Nomos.

Knauf, Ann-Katrin / Bohne, Katrin (2017). „Übermäßige Straßennutzung“ durch illegale Rennen. In: Neue Juristische Wochenschrift – Spezial (NJW). Heft 19. S. 585 – 586.

Koehl, Felix (2018). *Die lebenslange Entziehung der Fahrerlaubnis*. In: Deutsches Autorecht (DAR). Heft 8. S. 432 – 435.

König, Peter (2017). § 29 StVO- Übermäßige Straßenbenutzung. In: Hentschel, Peter / König, Peter / Dauer, Peter (2017). *Straßenverkehrsrecht* (44. Auflage). München: C.H. Beck.

Krell, Paul (2018). *Zwischen Bewährungs- und lebenslanger Freiheitsstrafe: illegale Autorennen mit Todesfolge vor dem 4. BGH – Strafsenat*. In: *Höchstrichterliche Rechtsprechung zum Strafrecht (HRRS)*. Heft 6. S. 237 – 242.

Krenberger, Benjamin (2019). *Polizeiliche Verfolgung als Fahrzeugrennen? – Anmerkung zu AG Waldbröl, Urteil vom 14.01.2019 – 40 Ds 536/18, BeckRS 2019, 4035*. In: *Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht (NZV)*. Heft 6. S. 317 – 318.

Krumm, Carsten (2005). *Verkehrsraddies – Grob verkehrswidriges und rücksichtsloses Verhalten?*. In: *Straßenverkehrsrecht (SVR)*. Heft 1. S. 1 – 4.

Krumm, Carsten (2018). *Bußgeldverfahren wegen „Nicht angepasster Geschwindigkeit“ – keine Auffang-OWi!*. In: *Deutsches Autorecht (DAR)*. Heft 12. S. 710 – 713.

Kubiciel, Michael (2017). *Strafbarkeit sog. „Solorennen“ nach § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB: Ein missglückter Tatbestand*. In: *Augsburger Papiere zur Kriminalpolitik*. Heft 3. S. 1 – 5.

Kubiciel, Michael / Hoven, Elisa (2017). *Die Strafbarkeit illegaler Straßenrennen mit Todesfolge*. In: *Neue Zeitschrift für Strafrecht (NStZ)*. Heft 8. S. 439 – 446.

Kuckartz, Udo (2016). *Qualitative Inhaltsanalyse – Methoden, Praxis, Computerunterstützung* (3. Auflage). Weinheim: Beltz Juventa.

Kulhanek, Tobias (2018). *Verbotene Kraftfahrzeugrennen, § 315d StGB*. In: *Juristische Ausbildung*. Heft 6. S. 561 – 567.

Kunz, Karl – Ludwig / Singelstein, Tobias (2016). *Kriminologie*. Stuttgart: utb.

Kusche, Carsten (2017). *Die Strafbarkeit illegaler Rasereien im Straßenverkehr nach § 315d StGB n.F.* In: Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht (NZV). Heft 9. S. 414 – 419.

Lamnek, Siegfried / Krell, Claudia (2016). *Qualitative Sozialforschung* (6. Auflage). Weinheim: Beltz.

Lanzinger, Jennifer (2019). *Illegales Autorennen reißt unbeteiligte Frau in den Tod: Fahrer werden angeklagt.* München: tz. Verfügbar unter <https://www.tz.de/welt/moers-illegales-autorennen-reisst-unbeteiligte-frau-in-tod-fahrer-werden-angeklagt-zr-12236768.html>. Abgerufen am 04.11.2019 um 10:04 Uhr.

Malsy, Thomas (2019): *OLG Stuttgart: Flucht vor der Polizei als verbotenes Kraftfahrzeugrennen – Anmerkung zu OLG Stuttgart, Beschluss vom 04.07.2019 – 4 Rv 28 Ss 103/19, BeckRS 2019, 17075.* In: Fachdienst Strafrecht. Ausgabe 16. 4192528.

Mayring, Philipp (2015). *Qualitative Inhaltsanalyse* (12. Auflage). Weinheim: Beltz.

Mayring, Philipp (2016). *Einführung in die qualitative Sozialforschung* (6. Auflage). Weinheim: Beltz.

Mitsch, Wolfgang (2013). *Erfolgszurechnung bei tödlichem Wettrennen im Straßenverkehr.* In: Juristische Schulung (JuS). Heft 1. S. 20 – 24.

Mitsch, Wolfgang (2017). *Die Strafbarkeit illegaler Rennen de lege lata et ferenda.* In: Deutsches Autorecht (DAR). Heft 2. S. 70 – 74.

Momsen, Carsten (2018). *Voluntatives Vorsatzelement und psychologisches Schuldmoment – Die Diskussion um die sog. „Raser-Fälle“ als Ausdruck einer sich wandelnden Strafkultur?.* In: Kriminalpolitische Zeitschrift (KriPoZ). Heft 2. S. 76 – 100.

Müller, Henning Ernst (2017). *Stellungnahme zum Gesetzesvorhaben des Bundesrates: „Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen“*. Berlin: Deutscher Bundestag. Verfügbar unter <https://www.bundestag.de/resource/blob/511214/4b6b0250fe17650d33cc0f83cb45deac/mueller-data.pdf>. Abgerufen am 21.10.2019 um 12:21 Uhr.

Niehaus, Holger (2018). *Einziehung von an illegalen Autorennen beteiligten Mietfahrzeugen (§ 315f StGB)*. In: Deutsches Autorecht (DAR). Heft 5. S. 247 – 250.

Piper, Bernd (2017). *Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen*. In: Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht (NZV). Heft 2. S. 70 – 75.

Plate, Daniel (2017). *Anmerkung zu OLG Oldenburg 2 Ss (Owi) 295/16*. In: Deutsches Autorecht (DAR). Heft 2. S. 93 – 95.

PP Dortmund (2019). *Polizeiliche Kriminalstatistik 2018 – Bericht zur Kriminalitätsentwicklung des Polizeipräsidiums Dortmund für das Jahr 2018*. Dortmund: Polizeipräsidium Dortmund. Verfügbar unter https://dortmund.polizei.nrw/sites/default/files/2019-03/PKS_Pressekonferenz_Tischpapier_190211_final_berichtigt.docx.pdf. Abgerufen am 01.11.2019 um 09:50 Uhr.

Preuß, Tamina (2017a). *Die Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen de lege lata und de lege ferenda*. In: Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht (NZV). Heft 3. S. 105 – 112.

Preuß, Tamina (2017b). *Tötung infolge eines illegalen Kraftfahrzeugrennens als Mord?*. In: Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht (NZV). Heft 7. S. 303 – 306.

Preuß, Tamina (2017c). *Fahrlässige Tötung infolge eines illegalen Kraftfahrzeugrennens*. In: Höchststrichterliche Rechtsprechung im Strafrecht (HRRS). Heft 1. S. 23 – 30.

Preuß, Tamina (2018a). *Die aktuelle Rechtsprechung des BGH zu illegalen Kraftfahrzeugrennen mit tödlichen Folgen*. In: Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht (NZV). Heft 7. S. 345 – 351.

Preuß, Tamina (2018b). *Ein Jahr Strafbarkeit verbotener Kraftfahrzeugrennen nach § 315d StGB – Eine erste Bilanz, insbesondere zur Strafbarkeit des „Einzelrasers“*. In: Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht (NZV). Heft 12. S. 537 – 542.

Preuß, Tamina (2019a). *Tötungsvorsatz und Verdeckungsabsicht mit suicidalen Motivation im Straßenverkehr („Hamburger Raser-Fall“)*. In: Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht (NZV). Heft 6. S. 306 – 308.

Puppe, Ingeborg (2008). *Die Lehre von der objektiven Zurechnung und ihre Anwendung – Teil 2*. In: Zeitschrift für das Juristische Studium (ZJS). Heft 6. S. 600 – 609.

Puppe, Ingeborg (2012). *StGB § 13 – Anmerkung zu OLG Stuttgart, Beschl. v. 19.4.2011 – 2 Ss 14/11*. In: Juristische Rundschau (JR). Heft 4. S. 163 – 167.

Puppe, Ingeborg (2017a). *§ 52 StGB – Tateinheit*. In: Kindhäuser, Urs / Neumann, Ulfrid / Paeffgen, Hans-Ullrich (2017). *Strafgesetzbuch – Band 1* (5. Auflage). Baden-Baden: Nomos.

Puppe, Ingeborg (2017b). *Entscheidungsanmerkung zu LG Berlin, Urt. Vom 27.02.2017 – 535 Ks 8/17*. In: Zeitschrift für Internationale Strafrechtsdogmatik (ZIS). Heft 7 / 8. S. 439 – 444.

Puppe, Ingeborg (2018). *Rasen im Straßenverkehr und Tötungsvorsatz*. In: Juristische Rundschau (JR). Heft 7. S. 323 – 327.

Rengier, Rudolf (2013). *Eigenverantwortliche Selbstgefährdung im Straßenverkehr – Anmerkung zu OLG Celle, Urt. V. 25.05.2012 – 31 Ss 7 /12*. In: Strafverteidiger (StV). Heft 1. S. 27 – 34.

Quarch, Matthias (2019). *Zurückhaltende Auslegung des „Einzelraser – Paragraphen“ geboten – Anmerkung zu KG Berlin, Beschluss vom 15.04.2019 – (3) 161 Ss 36/19 (25/19), BeckRS 2019, 8319*. In: Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht (NZV). Heft 6. S. 314 – 315.

Rengier, Rudolf (2019). *Strafrecht Allgemeiner Teil: Strafrecht AT* (11. Auflage). München: C.H. Beck.

Renzikowski, Joachim (2009). *Eigenverantwortliche Selbstgefährdung, einverständliche Fremdgefährdung und ihre Grenzen*. In: Höchstrichterliche Rechtsprechung zum Strafrecht (HRRS). Heft 8 / 9. S. 347 – 355.

Rostalski, Frauke (2017). *Der (straf-)rechtliche Umgang mit illegalen Kraftfahrzeugrennen – Überlegungen de lege lata und de lege ferenda*. In: Goltammer's Archiv für Strafrecht (GA). Heft 11. S. 585 – 599.

Ruhs, Florian (2018). *Das sogenannte „Einzelrasen“ als verbotenes Kraftfahrzeugrennen gemäß § 315d StGB*. In: Straßenverkehrsrecht (SVR). Heft 8. S. 286 – 290.

Sasse, Detlef (2017). *Illegales Autorennen in einer Ortschaft als gemeingefährliches Mittel*. In: Neue Justiz (NJ). Heft 9. S. 384 – 388.

Schirmer, Dominique (2009). *Empirische Methoden der Sozialforschung*. Paderborn: Wilhelm Fink.

Schneider, Anne (2013). *„The Fast and the Furious“ – Zur Strafbarkeit von illegalen Autorennen bei Verletzung Unbeteiligter*. In: Zeitschrift für das Juristische Studium (ZJS). Heft 4. S. 362 – 372.

Schuster, Frank Peter (2017). *Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung vor dem Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz des Deutschen Bundestages am 21.06.2017*. Berlin: Deutscher Bundestag. Verfügbar unter <https://www.bundestag.de/resource/blob/511216/35ff3dc802436f086aff295ce2586721/schuster-data.pdf>. Abgerufen am 19.10.2019 um 08:40 Uhr.

Sehl, Markus / Lorenz, Pia (2019). *Warum das LG Berlin wieder wegen Mordes verurteilt*. Köln: Legal Tribune Online. Verfügbar unter https://www.lto.de/persistent/a_id/37017/. Abgerufen am 16.10.2019 um 14:37 Uhr.

Singelstein, Tobias (2014). *Sieben Thesen zu Entwicklung und Gestalt des Strafrechts*. In: Zeitschrift für Rechtssoziologie (ZfRSoz). Heft 1 / 2. S. 321 – 329.

Stam, Fabian (2018). *Verbotene Kraftfahrzeugrennen nach § 315d StGB*. In: Strafverteidiger (StV). Heft. 7. S. 464 – 469.

Timpe, Gerhard (2009). *Übungsfall: Das Autorennen*. In: Zeitschrift für das Juristische Studium (ZJS). Heft 2. S. 170 – 180.

von Boetticher, Arne (2017). *Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr – Stellungnahme für den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz des Deutschen Bundestages – Öffentliche Anhörung am 21. Juni 2017*. Berlin: Deutscher Bundestag. Verfügbar unter <https://www.bundestag.de/resource/blob/510636/a29eaab1f94ed288f29fa72a35f99c66/boetticher-data.pdf>. Abgerufen am 23.10.2019 um 14:10 Uhr.

Voß, Martin (2018). *BGH kippt Mordurteil gegen „Kudamm-Raser“ – richtig oder falsch?*. Nürnberg: anwalt.de. Verfügbar unter https://www.anwalt.de/rechtstipps/bgh-kippt-mordurteil-gegen-kudamm-raser-richtig-oder-falsch_129664.html. Abgerufen am 14.10.2019 um 16:29 Uhr.

Walter, Tonio (2017). *Der vermeintliche Tötungsvorsatz von „Rasern“*. In: Neue Juristische Wochenschrift (NJW). Heft 19. S. 1350 – 1353.

Walter, Tonio (2018). *Lebensgefährliches Verhalten im Straßenverkehr – Was man aus den Raser – Fällen für eine lex ferenda zu Vorsatz und Fahrlässigkeit lernen kann*. In: Kriminalpolitische Zeitschrift (KriPoZ). Heft 1. S 39 – 43.

Winkelmann, Andreas (2019a). *„Polizeiflucht als verbotenes Kraftfahrzeugrennen – Anmerkung zu LG Berlin, Beschluss vom 28.02.2019 – 528 Qs 24/19, BeckRS 2019, 5484*. In: Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht (NZV). Heft 6. S. 315 – 316.

Winkelmann, Andreas (2019b). *Verhältnismäßigkeit der Einziehung bei verbotenen Kraftfahrzeugrennen*. In: Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht (NZV). Heft 10. S. 541 – 542.

Wirsch, Stefan (2006). *Tatbeteiligte als Tatopfer*. In: Juristische Schulung (JS). Heft 5. S. 400 – 404.

Zehetgruber, Christoph (2018). *Zur Strafbarkeit verbotener Kraftfahrzeugrennen nach § 315d StGB / Dogmatische Fallstricke und rechtspolitische Notwendigkeit einer diskussionswürdigen Strafnorm*. In: Neue Justiz (NJ). Heft 9. S. 360 – 367.

Zeit Online (2017). *Gericht verurteilt Raser erstmals wegen Mordes*. Hamburg: Zeit Online. Verfügbar unter <https://www.zeit.de/gesellschaft/zeitgeschehen/2017-02/berlin-illegales-autorennen-fahrer-urteil>. Abgerufen am 19.12.2019 um 09:22 Uhr.

Zieschang, Frank (2016). *Zur Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr*. In: Juristische Arbeitsblätter (JA). Heft 10. S. 721 – 727.

Zieschang, Frank (2017). § 316 StGB. In: Kindhäuser, Urs / Neumann, Ulfried / Paeffgen, Hans – Ullrich (2017). *Nomos Kommentar Strafgesetzbuch – Band 3* (5. Auflage). Baden – Baden: Nomos.

Zimmermann, Frank (2010). *Die Straßenverkehrsgefährdung (§ 315c StGB)*. In: Zeitschrift für das Juristische Studium (ZJS). Heft 1. S. 22 – 27.

7 **Abbildungsverzeichnis**

Sofern für die einzelnen Abbildungen keine Quelle angegeben ist, wurden diese im Rahmen der Auswertung selbst erstellt. Die zugehörigen Datentabellen können der Anlage VII und in elektronischer Form der beiliegenden CD entnommen werden.

Abbildung 1: Tatzeit (Monat / Jahr)	64
Abbildung 2: Tatzeit (Tageszeit / Nachtzeit).....	65
Abbildung 3: Tatorte (Stadt und Sondererhebungen).....	66
Abbildung 4: Tatverdächtige (Bekannt / Unbekannt)	66
Abbildung 5: Bekannte Tatverdächtige (Geschlecht)	67
Abbildung 6: Bekannte Tatverdächtige (nach Altersgruppen in %)	68
Abbildung 7: Bekannte Tatverdächtige (Staatsangehörigkeit in %).....	69
Abbildung 8: Tatbestände nach bekannten Tatverdächtigen	70
Abbildung 9: Tatfolgen	72
Abbildung 10: Zeugen (Verfahren)	73
Abbildung 11: Beweismittel (ohne Zeugen).....	79
Abbildung 12: Verfahrenserledigung nach bekannten Tatverdächtigen	82

8 Tabellenverzeichnis

Der überwiegende Teil der quantitativen Daten ist in der Anlage VII in folgender Aufteilung abgedruckt. Zusätzlich sind die Daten in Form einer Exceltabelle auf der beiliegenden CD gespeichert.

Tabelle 1: Falldaten.....	153
Tabelle 2: Beweismittel / Umfang der Akte	155
Tabelle 3: Straftatbestände nach bekannten Tatverdächtigen	158
Tabelle 4: Bekannte Tatverdächtige.....	161
Tabelle 5: Verfahrensabschluss nach bekannten Tatverdächtigen	164
Tabelle 6: Maßnahmen nach §§ 94 III / 111a / 69 / 69a StPO	167
Tabelle 7: Begleitmaßnahmen	170

Eigenständigkeitserklärung

Hiermit versichere ich, dass ich den vorliegenden Leistungsnachweis selbstständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt habe, alle Ausführungen, die anderen Schriften wörtlich oder sinngemäß entnommen wurden, kenntlich gemacht sind und der Leistungsnachweis in gleicher oder ähnlicher Fassung noch nicht Bestandteil einer Studien- oder Prüfungsleistung war.

Dortmund, .01.2020

Anlage I – Regeln für die Zusammenfassung

Der Sachverhalt wird in verkürzter Form dargestellt. Wird ein konkretes Rennen beschrieben, so werden in die verkürzte Darstellung insbesondere auch die Wortwahl und Beschreibung des Rennens durch die unabhängigen Zeugen und die Polizeibeamten, soweit Tatbeobachter, aufgenommen. Neben der Beschreibung sind insbesondere die Umstände der Tat, zum Beispiel Straßenverhältnisse und Verkehrsaufkommen, zu erfassen. Die Sachverhalte ergeben sich vorzugsweise aus der Strafanzeige der Polizei oder Zeugenvernehmungen. Typische Schilderung und Abläufe sind herauszuarbeiten und in einem zweiten Schritt zu Paraphrasieren. Die Beteiligten werden, unabhängig vom weiteren Verfahrensverlauf, als Tatverdächtige (TV) bezeichnet. Sind mehrere TV vorhanden, werden diese mit römischen Zahlen durchnummeriert. Alle TV werden „männlich“ dargestellt. Rückschlüsse auf persönliche Daten des oder der TV sind nicht möglich.

Anlage II – Kodierleitfaden

Kategorie	Definition	Ankerbeispiel	Kodierregeln
K1: Urteilsgründe	Erfasst werden die elementaren Bestandteile der Urteilsbegründung. Es werden sowohl rechtliche Wertungen, wie Tatsachenfeststellungen berücksichtigt.	„Kräftemessen im Hinblick auf das Beschleunigungspotential der Fahrzeuge“.	Keine Doppelkodierung mit K2
K2: Einstellungsgründe	Erfasst werden, sofern begründet, die elementaren Bestandteile der Begründung der Einstellung. Es werden sowohl rechtliche Wertungen, wie Tatsachenfeststellungen berücksichtigt.	„Keine für eine Überführung geeigneten Beweismittel. Aussage gegen Aussage. Fahrer des zweiten Fahrzeuges nicht ermittelbar.“	Keine Doppelkodierung mit K1
K3: tatsächliche Probleme	Erfasst werden tatsächliche (praktische) Probleme, welche sich im Verfahren ergeben haben. Dies können beispielsweise fehlende Spuren, schlechte Videoaufnahme oder ähnliche Beweis-	„Keine Videoaufnahmen vorhanden.“	Keine Doppelkodierung mit K4

	probleme sein.		
K4: rechtliche Probleme	Erfasst werden rechtliche Probleme, welche sich im Verfahren ergeben haben. Dies können beispielsweise Abgrenzungs- oder Definitionsprobleme, aber auch Strafbarkeitslücken sein.	„Auslegungsprobleme bezüglich ,um die höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen“.	Keine Doppelkodierung mit K3

Anlage III – Kodiererläuterung

Falldaten:

Tatzeit	Bezogen auf die Tatzeit werden Monat und Jahr, sowie die Uhrzeit der Tat erfasst. Auf die Erfassung des Tattages wird aus Gründen des Datenschutzes verzichtet.
Tatort	Die Staatsanwaltschaft Dortmund ist für die Amtsgerichtsbezirke Castrop-Rauxel, Dortmund, Hamm, Kamen, Lünen und Unna zuständig. Als Tatort wird die jeweilige Gemeinde erfasst. Für die Stadt Dortmund werden, neben der allgemeinen Erfassung von Taten in Dortmund, zwei Sonderkennungen erfasst. Zum einen der Tatort „Dortmund-Wall“ und zum anderen der Tatort „Dortmund-Phönix-West“. Als zusätzliche Sonderkennung werden Taten auf Autobahnen unter Nennung der jeweiligen BAB – Nummerierung erfasst.
Anzahl TV	Erfasst wird die Anzahl der Tatverdächtigen im jeweiligen Verfahren. Der Auswertebogen ist für zwei Tatverdächtige konzipiert. Bei mehr als zwei Tatverdächtigen ist ein weiterer Auswertebogen zu verwenden. Die Nummerierung des ersten Auswertebogens ist zu übernehmen und mit einem a, b usw. zu versehen.
Tatfolgen	Bei den Tatfolgen werden insbesondere Sach- und Personenschäden, aber auch konkrete Gefährdungen von Personen oder Sachen erfasst. Ist keiner der vorgenannten Punkte zutreffend, so erfolgt die Erfassung als folgenloser Verstoß. Erfasst wird nur die

	schwerste Folge in folgender Abstufung: Personenschaden, Sachschaden, konkrete Gefährdung, Folgenlos
Bearbeitungsdauer Polizei	Erfasst wird die Dauer von der Erstellung der ersten Anzeige bis zur vollständigen Abgabe des Verfahrens an die Staatsanwaltschaft in Tagen.
Bearbeitungsdauer StA	Erfasst wird die Dauer in Tagen vom ersten (Teil-)Eingang des Vorgangs bis zum Abschluss des Ermittlungsverfahrens durch Einstellung, Strafbefehl, Abgabe oder Erhebung der Anklage. Durch die Vorlage von nicht ausermittelten Sofortsachen, zum Beispiel bei der Beschlagnahme von Führerscheinen, durch die Polizei zu einem frühen Zeitpunkt des Verfahrens kann es zu einer parallelen Bearbeitung durch Polizei und Staatsanwaltschaft kommen. Die Gesamtdauer des Verfahrens kann somit nicht einfach durch Addition der Bearbeitungsdauer von Polizei, Staatsanwaltschaft und Amtsgericht ermittelt werden.
Bearbeitungsdauer AG	Erfasst wird die Dauer vom Eingang der Anklageschrift bis zum Abschluss des Verfahrens durch Einstellung oder Urteil in Tagen.
Gesamtdauer	Erfasst wird der Zeitraum von der Erstellung der ersten Anzeige bis zum Abschluss des Verfahrens durch die Staatsanwaltschaft oder durch das Gericht.

Straftatbestände:

Es werden nur die Straftatbestände erfasst, welche in einem direkten Zusammenhang zum Tatbestand des § 315d StGB stehen. Beispielsweise die

gleichzeitige Verwirklichung von Tatbeständen des § 315c StGB. Nicht erfasst werden Delikte, welche im Rahmen des Gesamtgeschehens ohne Bezug zum Verkehr auftreten. Das gilt zum Beispiel für Widerstandshandlungen während der Polizeikontrolle.

Strafanzeige	Erfasst werden die durch die Polizei in der Strafanzeige aufgeführten Delikte.
Anklage	Erfasst werden die durch die Staatsanwaltschaft im Strafbefehl oder in der Anklage vorgeworfenen Delikte.
Urteil	Erfasst werden die in der Verurteilung aufgeführten Delikte.

Tatverdächtige / Beschuldigte:

Geschlecht	Erfasst wird das Geschlecht der TV.
Alter	Erfasst wird das Alter der TV zur Tatzeit.
Staatsangehörigkeit	Erfasst wird die Staatsangehörigkeit der TV.
Wohnort	Erfasst wird der Wohnort der TV zur Tatzeit.
Alkohol	Erfasst wird, ob die TV zur Tatzeit nachweislich unter dem Einfluss von Alkohol gestanden haben.
Betäubungsmittel	Erfasst wird, ob die TV zur Tatzeit nachweislich unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln gestanden haben.

Verfahrensabschluss:

§ 170 II StPO	Erfasst wird, ob die StA das Verfahren nach § 170 II StPO eingestellt hat.
§ 153 I StPO	Erfasst wird, ob die StA das Verfahren nach § 153 I StPO eingestellt hat.
§ 153a I StPO	Erfasst wird, ob die StA das Verfahren nach § 153a I StPO eingestellt hat. Zusätzlich

	werden die erteilten Auflagen oder Weisungen erfasst.
§ 153 II StPO	Erfasst wird, ob das Gericht das Verfahren nach § 153 II StPO eingestellt hat.
§ 153a II StPO	Erfasst wird, ob das Gericht das Verfahren nach § 153a II StPO eingestellt hat. Zusätzlich werden die erteilten Auflagen oder Weisungen erfasst.
Freispruch	Erfasst wird, ob das Gericht die TV freigesprochen hat.
Geldstrafe	Erfasst wird, ob das Gericht die TV zu einer Geldstrafe verurteilt hat. Zusätzlich werden die Anzahl und Höhe der Tagessätze erfasst.
Freiheitsstrafe z.B.	Erfasst wird, ob das Gericht die TV zu einer Freiheitsstrafe verurteilt und diese zur Bewährung ausgesetzt hat. Zusätzlich werden die Höhe der Freiheitsstrafe, die Bewährungsdauer und Bewährungsauflagen erfasst.
Freiheitsstrafe o.B.	Erfasst wird, ob das Gericht die TV zu einer absoluten Freiheitsstrafe verurteilt hat. Zusätzlich wird die Höhe der Freiheitsstrafe erfasst.

Beweismittel:

Zeuge	Erfasst wird, ob es unmittelbare Zeugen der Tat, also des „Rennens“ gibt. Hierbei wird zwischen unabhängigen Zeugen (UZEG) und zugehörigen Zeugen (ZZEG) unterschieden. Zugehörigen Zeugen sind beispielsweise die Mitfahrer eines Tatverdächtigen.
PVB als Zeuge	Erfasst wird, ob PVB unmittelbare Zeugen der Tat sind.

Videomaterial Polizei	Erfasst wird, ob durch die Polizei ein Video der unmittelbaren Tat gefertigt werden konnte.
Videomaterial Unbeteiligte	Erfasst wird, ob durch Dritte ein (bekanntes) Video der Tat gefertigt worden ist.
Videomaterial TV	Erfasst wird, ob durch die TV ein (bekanntes) Video der Tat gefertigt worden ist.
Lichtbilder	Erfasst wird, ob Lichtbilder als Beweismittel im Verfahren eingesetzt worden sind.
Gutachten	Erfasst wird, ob ein Sachverständigengutachten im Verfahren als Beweismittel eingesetzt worden ist.
Sonstiges	Erfasst werden alle Beweismittel, welche sich nicht in die vorgenannten Kategorien einordnen lassen.

Fahrerlaubnis:

§ 94 III StPO (Polizei)	Erfasst wird, ob der Führerschein der TV entweder durch die PVB sichergestellt / beschlagnahmt wurde oder die Sicherstellung / Beschlagnahme durch die PVB bei der StA angeregt worden ist.
§ 94 III StPO (StA)	Erfasst wird, ob die Sicherstellung / Beschlagnahme des Führerscheins der TV durch die StA angeordnet worden ist.
§ 111a StPO (Antrag StA)	Erfasst wird, ob die StA beim zuständigen Gericht einen Antrag nach § 111a StPO gestellt hat.
§ 111a StPO (Gericht)	Erfasst wird, ob das Gericht die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis angeordnet hat.
§ 69 / 69a StPO (Urteil)	Erfasst wird, ob das Gericht im Urteil die Entziehung der Fahrerlaubnis angeordnet und

	eine Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis verhängt hat. Zusätzlich wird die Sperrfrist erfasst.
keine FE vorhanden	Erfassung erfolgt, wenn die TV zur Tatzeit nicht im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis gewesen sind.

Begleitmaßnahmen:

§ 111b StPO (Polizei)	Erfasst wird, ob das durch einen der TV genutzte Fahrzeug durch die Polizei sichergestellt / beschlagnahmt worden ist oder die Sicherstellung / Beschlagnahme durch die Polizei bei der StA angeregt wurde.
§ 111b StPO (StA)	Erfasst wird, ob die Beschlagnahme eines durch die TV genutzten Fahrzeuges durch die Staatsanwaltschaft angeordnet oder bei Gericht beantragt worden ist.
§ 111b StPO (Gericht)	Erfasst wird, ob die die Sicherstellung / Beschlagnahme eines durch die TV genutzten Fahrzeuges durch das Gericht angeordnet worden ist.
§ 315f StGB (Urteil)	Erfasst wird, ob die Einziehung eines genutzten Fahrzeuges durch das Gericht im Urteil angeordnet worden ist.
Festnahme	Erfasst wird, ob einer der TV festgenommen worden ist. Zusätzlich wird der Grund der Festnahme erfasst.
Sonstige	Erfasst werden alle weiteren Begleitmaßnahmen, welche nicht unter die vorstehenden Kategorien kodiert werden können.

Falldaten

Tatzeit	
Tatort	
Anzahl TV	
Tatfolgen	
Bearbeitungsdauer Polizei	
Bearbeitungsdauer StA	
Bearbeitungsdauer AG	
Gesamtdauer	

Straftatbestände

	TV I	TV II
Strafanzeige		
Anklage		
Urteil		

Tatverdächtige

	TV I	TV II
Geschlecht		
Alter		
Staatsangehörigkeit		
Wohnort		
Alkohol		
Betäubungsmittel		

Verfahrensabschluss

	TV I	TV II
§ 170 II StPO		
§ 153 I StPO		
§ 153a I StPO		
§ 153 II StPO		
§ 153a II StPO		

Freispruch		
Geldstrafe		
Freiheitsstrafe m.B.		
Freiheitsstrafe o.B.		

Beweismittel

Unabhängiger Zeuge	
PVB als Zeuge	
Videomaterial Polizei	
Videomaterial Unbeteiligte	
Videomaterial TV	
Lichtbilder	
Gutachten	
Sonstiges	

Fahrerlaubnis

	TV I	TV II
§ 94 III StPO (Polizei)		
§ 94 III StPO (StA)		
§ 111a StPO (Antrag StA)		
§ 111a StPO (Gericht)		
§ 69 / 69a StPO (Urteil)		
keine FE vorhanden		

Begleitmaßnahmen

	TV I	TV II
§ 111b StPO (Polizei)		
§ 111b StPO (StA)		
§ 111b StPO (Gericht)		
§ 315f StGB (Urteil)		
Festnahme		
Sonstige		

Sachverhalt

Urteilsgründe

tat. Probleme

rechtl. Probleme

Anlage V – Kodiertabelle

S. 118 – S. 136 aus Datenschutzgründen in der Veröffentlichung entnommen.

Anlage VI – Sachverhalte

S. 137 – S. 151 aus Datenschutzgründen in der Veröffentlichung entnommen.

Anlage VII – Datentabellen

S. 152 – S. 170 aus Datenschutzgründen in der Veröffentlichung entnommen.

Anlage VIII – Datenschutzkonzept

1 Verantwortlicher Träger und Leiter des Forschungsvorhabens

Christopher Berger

████████████████████
████████████████████
████████████████████
██

Das Forschungsvorhaben erfolgt im Rahmen einer Masterarbeit im Masterstudiengang Kriminologie, Kriminalistik und Polizeiwissenschaft.

2 Zweck des Forschungsvorhabens

Zweck des Forschungsvorhabens ist die Untersuchung der Rechtswirklichkeit des neuen § 315d StGB.

3 Umgang und Art und Weise der Datenverarbeitung

Es ist geplant folgenden Daten zu erfassen: Geschlecht, Alter, Staatsbürgerschaft, Wohnort, Bildungsstand, Berufsqualifikation, aktuelle Berufstätigkeit, Alkoholisierung, Tatzeit, Tatort, Beweismittel, Verfahrensabschluss, Schilderung des Tatablaufs, Problemstellungen im Verfahren. Die Auswertung erfolgt mit einem standardisierten Auswertungsbogen. Da dieser im Rahmen eines Pretests überprüft wird, ist u.U. eine Erweiterung der zu erhebenden Daten denkbar. Personenbezogene Daten werden anonymisiert erfasst. Kann im Rahmen einer Sachverhaltsschilderung nicht gänzlich auf Namen o.ä. verzichtet werden, so erfolgt eine Pseudonymisierung.

Zunächst soll eine Liste mit allen auszuwertenden AZ erstellt werden. Anhand dieser Liste sollen die Aktenzeichen mit Codes versehen werden. Diese Codeliste soll zur Kennzeichnung der Auswertungsbögen genutzt werden, um den Verlauf der Aktenauswertung kontrollieren zu können und die Aus-

wertung zu anonymisieren. Nach Abschluss der Erhebung, der Auswertung und der abschließenden Bewertung der Masterarbeit wird diese Codeliste vernichtet, um sicherzustellen, dass keine Verbindung zwischen den Erhebungsbögen und den Akten hergestellt werden kann. Die Codeliste wird elektronisch geführt und mit einer entsprechenden Sicherung versehen. Insbesondere erfolgt keine Speicherung auf Plattformen wie beispielsweise Dropbox oder Google Drive.

4 Personenkreis, der von personenbezogenen Daten Kenntnis erhält

Neben dem unter Punkt 1 genannten Autor erhalten bei Bedarf der Prüfungsausschuss und von diesem beauftragte Personen, insbesondere Erst-, Zweit- und ggf. Drittgutachter, Einsicht in die nicht anonymisierten, nicht pseudonymisierten Daten. Der gleiche Personenkreis erhält Zugriff auf die Codeliste. Die Codeliste wird dabei ausgedruckt in Papierform persönlich ausgehändigt. Der Prüfungsausschuss ist eine Behörde im Sinne des Verwaltungsverfahrensgesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen. Die Mitglieder des Prüfungsausschusses unterliegen der Amtsverschwiegenheit. Beauftragte Personen sind entweder Angehörige des Lehrstuhls und somit als Angehörige des öffentlichen Dienstes zur Amtsverschwiegenheit verpflichtet oder externe Mitarbeiter des Studiengangs, zum Beispiel Lehrbeauftragte, welche durch die Ruhr-Universität Bochum schriftlich zur Verschwiegenheit verpflichtet worden sind. Die Einsicht in die Daten erfolgt ausschließlich zur Erfüllung der durch die Studien- und Prüfungsordnung rechtlich vorgegebenen Aufgaben.⁶⁵⁸ Jede Einsichtnahme in die nicht anonymisierten, nicht pseudonymisierten Daten, welche nicht durch den Autor selbst erfolgt, wird mit den Personalien der Einsicht nehmenden Person (Name, Vorname, Funktion) und dem Grund der Einsichtnahme protokolliert.

⁶⁵⁸ Vgl. Studien- und Prüfungsordnung für den Masterstudiengang „Kriminologie, Kriminalistik und Polizeiwissenschaft“ an der Ruhr-Universität Bochum vom 28.11.2018. Verfügbar unter <http://www.makrim.de/images/Studien- und Prüfungsordnung.pdf>.

Nach Abschluss des Prüfungsverfahrens und der Aufbewahrungsfrist wird sowohl die Codeliste in Papierform vernichtet, die Daten gelöscht. Soweit die Masterarbeit im Anschluss an die Bewertung veröffentlicht werden sollte, werden allein anonymisierte und pseudonymisierte Daten in die Arbeit aufgenommen. Ein Rückschluss auf Personen wird somit nicht möglich sein.

Die personenbezogenen Daten werden nur für dieses Forschungsvorhaben verwendet und für eine Dauer von 10 Jahren gesichert aufbewahrt. Der Autor des Forschungsvorhabens verpflichtet sich zur Vertraulichkeit.