

# **„Strafbarkeit verbotener Kraftfahrzeugrennen“**

## **Diplomarbeit**

**an der Hochschule für öffentliche Verwaltung und Rechtspflege (FH),**

**Fortbildungszentrum des Freistaates Sachsen**

**Fachbereich Rechtspflege**

vorgelegt von Franziska Witter

aus Auerbach/Vogtland

Meißen, 20.07.2020

## Inhalt

A.	Einleitung .....	1
B.	Entstehung der Neuregelung.....	2
C.	§ 315 d Abs. 1 StGB – Der Grundtatbestand.....	4
I.	Einordnung des Straftatbestands.....	4
II.	§ 315 d Abs. 1 Nr. 1 StGB - Der Veranstalter .....	4
1.	Tatbestandsmerkmale .....	4
2.	§ 315 d Abs. 1 Nr. 1, Abs. 3 StGB - Der Versuch .....	7
III.	§ 315 d Abs. 1 Nr. 2 StGB - Der Teilnehmer.....	8
IV.	§ 315 d Abs. 1 Nr. 3 StGB - Der Einzelraser.....	11
1.	Tatbestandsmerkmale .....	11
2.	Problematik der „höchstmöglichen Geschwindigkeit“ .....	13
3.	Polizeiflucht als verbotenes Krafffahrzeugrennen.....	15
V.	Verfassungsrechtliche Bedenken .....	17
D.	§ 315 d Abs. 2 und 4 StGB - Qualifikationen .....	19
I.	Vergleich von § 315 d Abs. 2 StGB mit § 315 c StGB.....	19
1.	Einführung.....	19
2.	Tatbestandsmerkmale .....	20
3.	Fallbeispiel.....	22
II.	§ 315 d Abs. 4 StGB – Vorsatz und Fahrlässigkeit.....	23
E.	§ 315 d Abs. 5 StGB in Abgrenzung zu § 211 StGB .....	24
I.	Tatbestandsmerkmale .....	24
1.	Allgemeines .....	24
2.	Tod und schwere Gesundheitsschädigung eines Menschen .....	24
3.	Eine große Zahl von Menschen .....	25
4.	Vorsatz oder Fahrlässigkeit? .....	25
5.	Fallbeispiel.....	26
II.	Minder schwerer Fall.....	27
III.	Begrenzung zu § 211 StGB .....	27
IV.	Rechtsprechung.....	28
1.	Ausgangslage.....	28
2.	Der Berliner „Raser-Fall“ .....	29
3.	Der Raser-Fall in Moers .....	34
F.	Fazit.....	38

Literaturverzeichnis

Eidesstattliche Versicherung

## A. Einleitung

Berlin, in der Nacht vom 31. Januar zum 01. Februar 2016. Zwei junge Männer fahren nebeneinander an eine Kreuzung. Mit lauten Motorengeräuschen ihrer Sportboliden stacheln sie sich gegenseitig an. Nach einem kurzen Gespräch beginnt ihr illegales Rennen über den Kurfürstendamm. Mit deutlich über 100 km/h donnern die Fahrzeuge über die Straßen, überfahren rote Ampeln und bewegen sich im Grenzbereich ihrer fahrzeugtechnischen Möglichkeiten. Zwei Fußgängerinnen springen erschrocken hinter das Geländer eines U-Bahneingangs, um nicht von den Fahrzeugen erfasst zu werden. Einige Augenblicke später: Trümmerteile fliegen durch die Luft, verfehlen eine Passantin nur knapp und verteilen sich über eine Fläche von 60 m im Durchmesser. Ein Trümmerfeld aus Fahrzeugteilen und Schrott. Ein 69- Jähriger unbeteiligter Fahrer wird in seinem Auto 70 m durch die Luft geschleudert. Er verstirbt noch am Unfallort.

Das Landgericht Berlin verurteilt die beiden Fahrer zu lebenslangen Freiheitsstrafen - wegen Mordes.

Szenen, wie oben beschrieben, kennt man eigentlich nur aus Actionfilmen. In diesen Filmen nimmt man den Ausgang des Geschehens als aufregend wahr. Man weiß, dass es den Schauspielern und ihren Stunt doubles gutgeht. Doch in der Realität stellt es sich anders dar.

Auf öffentlichen Straßen bergen solcherlei Veranstaltungen durch waghalsige Fahrmanöver, extrem hohe Geschwindigkeiten und den damit verbundenen, eventuellen Kontrollverlust eine erhebliche Gefahr für die Fahrer selbst, aber vor allem für die anderen Teilnehmer des Straßenverkehrs. Sei es ein Fahrradfahrer, der eine Straße überquert, ein Familienvater, der an einem „grünen Pfeil“ ordnungsgemäß rechts abbiegt, oder eine Gruppe junger Leute, die von einer Party aus nach Hause laufen. Sie alle können im nächsten Moment von einem oder mehreren dieser Fahrer passiert werden und mit dem Schrecken davonkommen. Sie können aber ebenso, wie in entsprechenden Fällen in Berlin oder Moers, von einem solchen Fahrer erfasst werden und dies mit ihrem Leben bezahlen müssen.

Diese Arbeit befasst sich mit der Strafbarkeit solcher „illegalen Autorennen“. Unter anderem geht sie dabei auf die Entstehungsgeschichte der neu geschaffenen strafrechtlichen Norm des § 315 d StGB und deren einzelne Straftatbestände ein. Eine zentrale Frage wird dabei auch sein, ob der Tod eines Menschen durch ein illegales Kraftfahrzeugrennen als Mord klassifiziert werden kann und sollte.

## B. Entstehung der Neuregelung

Die Bundesregierung hatte sich bereits vor den medial bekanntgewordenen „Raser-Fällen“ das Ziel gesetzt, die Zahl der Verkehrstoten zu minimieren. Die „Vision Zero“<sup>1</sup> hat den Anspruch, dass niemand mehr durch Verkehrsunfälle ums Leben kommt.

Die Übertragung und Verbreitung von illegalen Rennen durch Foto- und Videoaufnahmen wurden nach den Ereignissen in Berlin noch intensiver wahrgenommen. Es entstand zunehmend der Eindruck, diese Aufnahmen würden als besondere Prestigeobjekte genutzt und die Taten nicht genügend geahndet werden.

Bis zum 13.10.2017 wurden illegale Kraftfahrzeugrennen nur als verbotene Form der übermäßigen Straßenbenutzung nach § 29 Abs. 1 StVO a.F. und somit als reine Ordnungswidrigkeiten angesehen. Damit drohte den Teilnehmern lediglich ein Bußgeld in Höhe von 400,00 EUR und ein Fahrverbot von einem Monat, gemäß Nr. 248 der Anlage zu § 1 Abs. 1 BKatV. Den Veranstaltern drohte ein Bußgeld von 500,00 EUR gemäß Nr. 249 der Anlage zu § 1 Abs. 1 BKatV.

Nach Einschätzungen von Polizei und Unfallforschern hatten die vorgesehenen Sanktionen eine zu geringe Abschreckungswirkung.

Angesichts der erhöhten Zahlen von illegalen Kraftfahrzeugrennen und deren erheblichen Risiken für Leib und Leben anderer Verkehrsteilnehmer schienen die oben genannten Rechtsfolgen inadäquat.

Infolgedessen wurde durch die Bundesländer Nordrhein- Westfalen und Hessen ein entsprechender Gesetzantrag am 01.07.2016 an den Bundesrat herangetragen. Dieser brachte eine etwas erweiterte Variante des Antrages als Gesetzentwurf vor den Bundestag<sup>2</sup>.

In der 243. Plenarsitzung am 29.07.2017 wurde über den eingereichten Gesetzentwurf diskutiert. Schnell war man sich einig, dass eine Sanktion für „Raserei“ unumgänglich und in der bisherigen Form nicht mehr angemessen war. Durch den nun eingeführten Versuchstatbestand im § 315 d Abs. 3 StGB sollte bereits im Vorfeld eine maximale Abschreckung gewährleistet werden<sup>3</sup>.

In den Ansprachen wurde außerdem aufgeführt, dass die mit der Einführung der Norm verbundenen, weiteren Gesetzesänderungen einen psychologischen Effekt bieten können. So bedeute zum Beispiel die Möglichkeit der Einziehung von Kraftfahrzeugen

---

<sup>1</sup> Vgl. BT-Drucks. 17/7765, 3 und BT-Drucks. 17/17466, 2

<sup>2</sup> BT-Drucks. 18/10145, 7-9

<sup>3</sup> Plenarprotokoll 18/243, 24905

nach § 315 f StGB einen harten Schlag für Raser, „*da sie sich in besonderer Form über ihr Auto definieren*“<sup>4</sup>.

In einer Diskussion über starre Grenzen der Geschwindigkeitsüberschreitung, wie dies in der Schweiz gehandhabt wird, wurden diese hierzulande von Sachverständigen als unsachgemäß abgelehnt<sup>5</sup>.

In der Einführung zu § 315 d Abs. 1 Nr. 3 StGB, dem „Alleinraser“, wurde unter anderem das Beispiel eines YouTubers angeführt, der mit den Videos zu seinen Hochgeschwindigkeitsfahrten durch Bremen immer wieder für Aufsehen sorgte. Auch ein solches Verhalten Einzelner sollte durch die Einführung der Norm unter Strafe gestellt werden. Auf Bedenken bezüglich einiger Begrifflichkeiten wird unter Punkt IV. eingegangen.

Ein Antrag der Fraktion Bündnis90/Die Grünen, lediglich den bestehenden § 315 c StGB zu ergänzen, wurde durch den Bundestag allerdings abgelehnt<sup>6</sup>.

Durch das Sechsfundfünfzigste Strafrechtsänderungsgesetz - Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr - vom 30.09.2017 wurde der § 315 d ins Strafgesetzbuch eingefügt. Das neue Gesetz trat letztlich in der derzeit geltenden Fassung am 13.10.2017 in Kraft<sup>7</sup>.

---

<sup>4</sup> Plenarprotokoll 18/243, 24905

<sup>5</sup> Plenarprotokoll 18/243, 24903

<sup>6</sup> Plenarprotokoll 18/243, 24909

<sup>7</sup> BGBl. I S. 3532

## C. § 315 d Abs. 1 StGB – Der Grundtatbestand

### I. Einordnung des Straftatbestands

Sinn und Zweck des § 315 d StGB ist es, illegale Kraftfahrzeugrennen generell zu verhindern. Geschützt werden sollen insbesondere die Sicherheit des Straßenverkehrs<sup>8</sup> sowie die körperliche Integrität der Verkehrsteilnehmer<sup>9</sup>. Die Individualrechtsgüter, wie Leib und Leben oder das Eigentum werden im Speziellen durch Absatz 2 der Norm geschützt, wie unter D. näher erläutert wird.

Absatz 1 der Norm gilt der Prävention vor den erheblichen Folgen der hohen Geschwindigkeiten, zum Beispiel dem Risiko des Kontrollverlusts über das Fahrzeug.

Dabei handelt es sich um ein abstraktes Gefährdungsdelikt. Das bedeutet ein Taterfolg ist nicht notwendig. Die Gefahr muss auch nicht unmittelbar bevorstehen oder nur aus Zufall ausgeblieben sein. Die generelle Gefahr für das geschützte Rechtsgut ist ausreichend.

Weiterhin ist § 315 d Abs. 1 StGB ein schlichtes Tätigkeitsdelikt. Demnach ist der Unrechtstatbestand allein durch die Tathandlung erfüllt.

### II. § 315 d Abs. 1 Nr. 1 StGB - Der Veranstalter

#### 1. Tatbestandsmerkmale

Zunächst muss die Tat „im Straßenverkehr“ begangen werden. Der Straßenverkehr ist der Verkehr auf „*solchen Wegen und Plätzen, die - mit ausdrücklicher oder stillschweigender Zustimmung des Verfügungsberechtigten und ohne Rücksicht auf die Eigentumsverhältnisse“ ...“ - jedermann oder allgemein bestimmten Gruppen dauernd oder vorübergehend zur Benutzung offen stehen und auch in dieser Weise benutzt werden.*“<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup> LG Deggendorf Urteil vom 22.11.2019 - 1 Ks 6 Js 5538/18; BeckRS 2019, 35102, Rn. 279; Schönke/Schröder/Hecker StGB § 315c Rn. 2

<sup>9</sup> Blanke-Roeser JuS 2018, 18 (18-19); a.A. LG Deggendorf Urteil vom 22.11.2019 - 1 Ks 6 Js 5538/18; BeckRS 2019, 35102, Rn. 279

<sup>10</sup> Vgl. BGH, Beschluss vom 05. Oktober 2011 – 4 StR 401/11 –, NZV 2012, 394

Das zentrale Tatbestandsmerkmal ist aber das Kraftfahrzeugrennen. Um diesen Begriff zu definieren, muss man ihn zunächst in seine Bestandteile zerlegen. Demnach in die Begriffe „Kraftfahrzeug“ und „Rennen“.

Der Begriff des Kraftfahrzeugs wird unter anderem in § 248 b Abs. 4 StGB definiert. So handelt es sich dabei um Fahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, Landkraftfahrzeuge nur insoweit, als sie nicht an Bahngleise gebunden sind.

Da es bei der Norm um Kraftfahrzeuge im Straßenverkehr geht, könnte eine entsprechend abgewandelte Definition lauten: Kraftfahrzeuge sind durch Maschinenkraft bewegte Landfahrzeuge, die nicht an Bahngleise gebunden sind.

Dies trifft sowohl auf das damit typischerweise in Verbindung gebrachte Auto zu als auch auf Motorräder oder Quads. Nicht unter diesen Begriff fallen demnach Fahrräder - auch Elektrofahrräder<sup>11</sup> -, Skateboards oder Inlineskates.

Der Begriff des „Rennens“ stellt eine größere Herausforderung in seiner Erörterung dar. Rennen sind, gemäß Rn. 1 der VwV zu § 29 Abs. 1 StVO<sup>12</sup>, Wettbewerbe oder Teile eines Wettbewerbes (z. B. Sonderprüfung mit Renncharakter) sowie Veranstaltungen zur Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten oder höchsten Durchschnittsgeschwindigkeiten mit Kraftfahrzeugen (z. B. Rekordversuch). Fraglich ist dabei aber, ob ein Rückgriff auf Definitionen aus der StVO überhaupt notwendig ist.

Strafgerichte sind in Ihrer Entscheidung lediglich an den § 315 d StGB gebunden, Art. 20 GG. Damit könnte problematisch sein, ob der Rennbegriff dem Bestimmtheitsgebot des Strafrechts genügt. Das Bestimmtheitsgebot erfordert, dass Straftatbestände in der Form ausgestaltet sind, dass ihre Tragweite und ihr Anwendungsbereich für den Adressaten erkennbar wird.<sup>13</sup> Dabei genügt allerdings die Ermittlung durch Auslegung. Eine weitergehende Präzisierung der Tatbestände wäre mit der Vielfalt von Lebenssachverhalten nicht vereinbar.

Das Wort „Rennen“ ist ein relativ Umgangssprachliches. Die Allgemeinheit weiß, mindestens in Grundzügen, was man unter einem Rennen zu verstehen hat. Entsprechend ist der Umweg über die Definition in der VwV zu § 29 StVO gar nicht nötig. Der Begriff ist für sich allein bestimmt genug.

Das Wort „Rennen“ wird mit Geschwindigkeit assoziiert. Dem folgend sind nur solche Fahrten von der Norm umfasst, welche die Erreichung einer Höchstgeschwindigkeit zum Ziel haben. Es geht also nicht um Geschicklichkeits- oder Zuverlässigkeitsfahrten, es sei

---

<sup>11</sup> OLG Nürnberg, Beschluss vom 28. Februar 2019 – 3 U 1295/18 –, Rn. 26,27; GRUR-RR 2019, 221 (222)

<sup>12</sup> Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung, § 29 Abs. 1 StVO, gültig seit 30.05.2017

<sup>13</sup> Schönke/Schröder/Hecker, StGB § 1 Rn. 20.

denn, es ist auch die Erreichung einer höchstmöglichen Geschwindigkeit ein Ziel. Ob die technisch mögliche Höchstgeschwindigkeit tatsächlich erreicht wird, ist dabei irrelevant. Allein das Verlangen danach, die höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen, stellt eine entsprechend strafbegründende Gefahr dar.

Maßgebend ist auch der Wettbewerbscharakter. Das setzt die Teilnahme von mindestens zwei beteiligten Fahrern voraus. Es impliziert, dass die Ermittlung eines Gewinners im Mittelpunkt steht.

Eine vorherige Absprache zu einem solchen Rennen ist nicht erforderlich. Eine konkludente Einigung durch das Spielen mit dem Gaspedal, Handzeichen oder provozierendes Fahrverhalten, auf das der andere eingeht, genügt. Damit werden auch spontane Wettfahrten, sogenannte „wilde Rennen“, von der Norm umfasst. Dies ist auch unbedingt notwendig. „Wilde“ Rennen zeichnen sich gerade durch ihre Spontaneität aus. Diese macht sie umso gefährlicher, da weder eine Besichtigung noch eine konkrete Festlegung der Strecke erfolgen. Somit kann auf die Ungeeignetheit einer Strecke, oder auf ihre besonderen Eigenheiten, erst im Verlauf der Fahrt reagiert werden.

Ob die Fahrer gleichzeitig, oder zeitlich versetzt, starten, ist für den Renn- und Wettbewerbscharakter ohne Belang.<sup>14</sup>

Wie bereits oben erörtert, handelt es sich bei § 315 d Abs. 1 StGB um ein abstraktes Gefährdungsdelikt. Eine konkrete Gefährdung von Rechtsgütern ist also nicht erforderlich. Es bleibt dabei aber zu beachten, dass bei Rennen, die keinerlei Gefahr darstellen auch keine Strafbarkeit vorliegen sollte. Der Tatbestand wäre somit beispielsweise bei einem Rennen auf tatsächlich menschenleeren Wegen teleologisch zu reduzieren.<sup>15</sup>

Des Weiteren muss es sich um ein „nicht erlaubtes“ Kraftfahrzeugrennen handeln. Kraftfahrzeugrennen können durchaus auch offiziell organisiert und veranstaltet werden. Dafür liegt den Veranstaltern dann eine entsprechende Genehmigung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde vor. Eine solche Genehmigung kann nach § 46 Abs. 2 StVO erteilt werden. Liegt diese nicht vor, ist das Rennen illegal und damit nicht erlaubt. Darauf hinzuweisen ist hierbei, dass eine unrechtmäßig erteilte Genehmigung oder eine Genehmigung ohne Bestandskraft keine Auswirkung auf die Legalität eines Rennens hat.<sup>16</sup>

Das für § 315 d Abs. 1 Nr.1 StGB letzte Kriterium ist das des Ausrichtens oder Durchführens.

---

<sup>14</sup> *Blanke-Roeser*, JuS 2018, 18 (21)

<sup>15</sup> Siehe dazu auch *Blanke-Roeser*, JuS 2018, 18 (22)

<sup>16</sup> *MüKo StGB/Pegel*, § 315d, Rn.14

Wer ein Rennen ausrichtet wird umgangssprachlich als Veranstalter bezeichnet. Ein Veranstalter ist derjenige, der geistig und praktisch der Urheber des Rennens ist. Er plant beispielsweise die Strecke, legt Teilnahmebedingungen und Regeln fest. Der Veranstalter ist es auch, der Startgebühren entgegennimmt und die vereinbarten Preisgelder auszahlt.<sup>17</sup>

Vom „Durchführen“ eines Rennens werden all jene erfasst, die bei einem Rennen eine Funktion wahrnehmen, die „*in ihrer Bedeutung derjenigen des Veranstalters entspricht*.“<sup>18</sup> Darunter fallen u.a. sogenannte Rennleiter, die das Geschehen vor Ort eigenständig bestimmen. Zwingend notwendig ist dabei, dass sie vor und während des Rennens anwesend sind. Von der Norm nicht umfasst sind lediglich unterstützende Tätigkeiten, wie zum Beispiel die der Streckenposten oder Flagmarshals.

Im subjektiven Tatbestand ist zumindest bedingter Vorsatz notwendig. Ein bedingter Vorsatz kann sich nur auf die fehlende Genehmigung, also die Illegalität des Rennens beziehen. Für das Durchführen oder Ausrichten ist ein solcher rein praktisch kaum vorstellbar, womit hierbei von Vorsatz/ *dolus directus* 2. Grades ausgegangen werden kann.

## 2. § 315 d Abs. 1 Nr. 1, Abs. 3 StGB - Der Versuch

Absatz 3 der Norm stellt lediglich den Versuch einer Durchführung oder Ausrichtung eines verbotenen Kraftfahrzeugrennens unter Strafe.

Von einem Versuch spricht man gemäß § 22 StGB, wenn der Täter nach seiner Vorstellung von der Tat zur Verwirklichung des Tatbestandes unmittelbar ansetzt. Das bedeutet, dass das Delikt noch nicht vollendet sein darf. Die Vollendung eines Delikts liegt vor, wenn alle Tatbestandmerkmale erfüllt sind. Im Falle des Abs. 1 Nr. 1 liegt die Vollendung des Delikts im tatsächlichen Stattfinden des Rennens.

Ein Veranstalter macht sich demnach wegen Versuchs des Ausrichtens strafbar, wenn er im Vorfeld des Rennens organisatorisch tätig wird. Darunter zählt allerdings nicht schon die Eintragung einer möglichen Strecke auf einem Stadtplan mit Markierungen für Streckenposten, da dies eine reine Vorbereitungsmaßnahmen sind, die noch keinen Dritten betreffen. Für ein organisatorisches Tätigwerden muss der Veranstalter mit Dritten in Kontakt treten.<sup>19</sup>

---

<sup>17</sup> Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/*Burmann*, § 315d StGB Rn. 6

<sup>18</sup> Schönke/Schröder/*Hecker*, StGB, § 315 d Rn. 6

<sup>19</sup> *Jansen*, NVZ 2017,214 (217)

Der Versuch des Durchführens beschränkt sich dagegen auf das Tätigwerden als Rennleiter (s. Seite 7). Er macht sich wegen Versuchs strafbar, wenn er die Teilnehmer am Rennort für das bevorstehende Rennen instruiert.

Von diesen Versuchen ist gemäß § 24 StGB ein strafbefreiender Rücktritt möglich, solange das Rennen noch nicht begonnen, das Delikt also noch nicht vollendet ist.

*Beispiel 1: Rennliebhaber A sitzt in seiner Wohnung und zeichnet Wege in den Stadtplan seiner Heimatstadt ein. Er plant auf dieser Route ein Kraftfahrzeugrennen. Eine Genehmigung will er sich dafür nicht einholen. Als sein Plan langsam Formen annimmt, schreibt er seine Kumpels B und C an, ob sie Lust hätten, ihre Sportwagen gegeneinander auszufahren. Eine Strecke sei schon geplant. Zwei Tage später sind A, B, C und einige Schaulustige versammelt. A gibt das Startsignal und die beiden Fahrer treten aufs Gas. Seine Freundin F betätigt die Stoppuhr.*

Vorliegend soll es nur um die Strafbarkeit von A und F gehen.

Durch die Planung des Rennens allein hat sich A noch nicht strafbar gemacht. Eine Versuchsstrafbarkeit trat mit dem Zeitpunkt ein, an dem A seine Kumpels informiert und für das Rennen angeworben hat. Mit Beginn des Rennens – ohne das Vorliegen einer erforderlichen Genehmigung – war die Tat vollendet, womit sich A als Ausrichter eines nicht erlaubten Kraftfahrzeugrennens nach § 315 d Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 StGB strafbar gemacht hat.

Bezüglich seiner Freundin F ist festzustellen, dass diese, als mutmaßliche Täterin des § 315 d Abs. 1 Nr. 1 StGB, straffrei bleibt. Als Zeitnehmerin ist sie lediglich unterstützend tätig. Damit fällt sie nicht in den Erfassungsbereich des Täters von § 315 d Abs. 1 Nr. 1 Alt. 2 StGB. Sie hat sich aber durch die Zeitnahme wegen Beihilfe zum Durchführen eines verbotenen Kraftfahrzeugrennens gem. § 27 StGB in Verbindung mit § 315 d Abs. 1 Nr. 1 Alt. 2 StGB strafbar gemacht.

### III. § 315 d Abs. 1 Nr. 2 StGB - Der Teilnehmer

Auch dieser Straftatbestand setzt ein verbotenes Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr voraus. Was die Erläuterung dieser Begrifflichkeiten angeht, wird daher auf Gliederungspunkt C II.1.) verwiesen.

Die beiden weiteren Tatbestandsmerkmale umfassen zum einen die Eigenschaft als Kraftfahrzeugführer und das Teilnehmen an einem Rennen.

Als Fahrzeugführer tritt auf, wer „*sich selbst aller oder wenigstens eines Teils der wesentlichen technischen Einrichtungen des Fahrzeugs bedient, die für seine Fortbewegung bestimmt sind, und das Fahrzeug in Bewegung setzt oder es während der Fahrtbewegung lenkt.*“<sup>20</sup> Dabei handelt es sich um ein eigenhändiges Delikt. Maßgeblich ist also, wer tatsächlich das Fahrzeug bedient. Als Täter kommt daher nur der Kraftfahrzeugführer in Betracht. Allerdings kann auch eine eigenhändige Mittäterschaft vorliegen. Beispielsweise, wenn der Fahrer lediglich die Pedale bedient, während der Beifahrer lenkt und schaltet.

Fraglich ist dabei allerdings, inwieweit auch solche Rennen von § 315 d Abs. 1 Nr. 2 StGB umfasst werden, bei denen z.B. der Motor des Fahrzeugs nicht einmal angeschaltet wird. So zum Beispiel bei Rennen, bei denen im Leerlauf Gefälle hinuntergefahren werden. An den Fahrzeugführer sind dann höhere Anforderungen zu stellen. Das Führen eines Fahrzeugs kann sich bei ausgeschaltetem Motor, aufgrund der dann nicht einsetzenden Servolenkung, als deutlich anspruchsvoller gestalten. Bejahend äußert sich dazu Zieschang in einem Aufsatz<sup>21</sup>.

Problematisch gestaltet sich die Thematik der „Teilnahme“. Es ist unstrittig, dass mit dem Teilnehmen das Tätigsein des Fahrzeugführers im Rahmen des Kraftfahrzeugrennens, also das selbstständige Mitwirken, gemeint ist.

Umstritten ist, ab wann diese Tat vollendet ist. Eine Versuchsstrafbarkeit für die Teilnahme an einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen scheidet mangels Straftatbestands aus. Somit könnten sich, nach Auffassung einiger Stimmen in der Literatur, Fahrer nur der Teilnahme an einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen strafbar machen, wenn sie tatsächlich gestartet sind<sup>22</sup>. Die Fahrer würden also straffrei bleiben, wenn sie an der Startlinie warten und der Start von der Polizei verhindert wird<sup>23</sup>.

Zutreffend vertreten andere Stimmen der Literatur die Auffassung, dass bereits mit dem Halten in der Startposition und der Entschlossenheit beim entsprechenden Signal loszufahren eine Teilnahme gegeben ist<sup>24</sup>. Diese Auffassung wird zum einen durch den Wortlaut der Norm gestützt: § 315 d Abs. 1 StGB verlangt nicht das Führen eines Fahrzeugs im Straßenverkehr, sondern lediglich die Teilnahme an einem Rennen im Straßenverkehr. Dieses Merkmal ist durch die Einfahrt in die Startaufstellung mit dem Willen zur Teilnahme bereits gegeben.

---

<sup>20</sup> BeckOK StGB/Kudlich StGB § 315 c Rn. 10

<sup>21</sup> Zieschang, JA 2016, 721 (725)

<sup>22</sup> MüKoStGB/Pegel, § 315 d Rn. 21

<sup>23</sup> Schönke/Schröder/Hecker, StGB, § 315 d Rn. 7

<sup>24</sup> Zieschang, JA 2016, 721 (725), BeckOK StGB/Kulhanek StGB § 315 d Rn. 26 mwN

Es kommt dabei nicht auf die Art des Starts an. Ob nun ein Grand-Prix-Start (stehender Start), ein Le-Mans-Start (Laufen zum Fahrzeug und dann starten) oder ein Indianapolis-Start (fliegender Start) vorliegt, ist für die Erfüllung des Tatbestandsmerkmals irrelevant.<sup>25</sup>

Weiterhin sollen verbotene Kraftfahrzeugrennen generell verhindert werden. Die Gefahren, die ein solches Rennen birgt, sollen vermieden werden. Es widerspricht daher dem Sinn und Zweck zuerst abzuwarten, bis ein Rennen begonnen hat. Die Vorstellung davon, dass die Polizei neben der Startlinie steht und abwarten muss bis die Fahrzeuge losgefahren sind, um erst dann einzugreifen, ist grotesk.

Die Teilnahme an einem Rennen ist damit zeitlich beschränkt auf das Einfahren in die Startaufstellung bis zur Zieldurchfahrt. Einhellig wird dabei vertreten, dass die Fahrt zum vorgeschlagenen Treffpunkt noch keine Teilnahme an einem Rennen darstellt<sup>26</sup>.

Auch in dieser Alternative des § 315 d Abs. 1 StGB wird zumindest bedingter Vorsatz im Hinblick auf alle objektiven Tatbestandsmerkmale verlangt. Im Fall der Teilnahme an einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen kann es daran fehlen, wenn der Teilnehmer davon ausgeht, dass eine entsprechende Genehmigung vorliegt. Er würde dann lediglich fahrlässig handeln, § 16 Abs. 1 StGB. Eine fahrlässige Teilnahme an einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen bleibt mangels eines entsprechenden Straftatbestands straffrei.

*Beispiel 2: Nachdem die beiden Hobby-Raser C und D vom geplanten Rennen des A erfahren, machen sie sich sofort auf den Weg. Nach einem kurzen Gespräch fahren die beiden an die Startlinie. Während C den A gut genug kennt, um zu wissen, dass er keine Genehmigung für das Rennen hat, geht D fälschlicherweise davon aus, dass alles mit rechten Dingen zugeht und A die Genehmigung in seinem Büro liegen hat. Noch bevor das Rennen beginnt, werden C und D von einer Polizeistreife am Start gehindert.*

Anhand dieses Beispiels soll auf die Strafbarkeit von C und D eingegangen werden.

Bereits im objektiven Tatbestand muss man auf den Meinungsstreit in der Literatur eingehen. Folgt man nämlich der Auffassung von Pegel im Münchner Kommentar<sup>27</sup>, liegt hier weder für C noch für D eine Strafbarkeit vor, da das Rennen noch nicht gestartet wurde.

Entsprechend der anderen Ansicht haben C und D mit dem Fahren auf ihre Startpositionen bereits die objektiven Tatbestandsmerkmale der Teilnahme erfüllt.

Ein Unterschied zwischen den Strafbarkeiten ergibt sich im subjektiven Tatbestand. Da C vom Fehlen der Genehmigung ausging, kann ihm mindestens bedingter Vorsatz

---

<sup>25</sup> Zieschang, JA 2016, 721 (725), BeckOK StGB/Kulhanek StGB § 315d Rn. 26 mwN

<sup>26</sup> MüKoStGB/Pegel, § 315d Rn. 21, BeckOK StGB/Kulhanek StGB § 315d Rn. 26 a.E

<sup>27</sup> MüKoStGB/Pegel, § 315d Rn. 21

vorgeworfen werden. Er hat sich somit nach § 315 d Abs. 1 Nr. 2 StGB der Teilnahme an einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen strafbar gemacht.

D geht dagegen davon aus, dass eine Genehmigung nach § 46 Abs. 2 StVO vorliegt. Somit handelt er nach § 16 Abs.1 StGB fahrlässig. Eine fahrlässige Teilnahme an einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen ist jedoch nicht pönalisiert. Somit bleibt D straffrei bezüglich der Teilnahme nach § 315 d Abs. 1 Nr. 2 StGB.

#### IV. § 315 d Abs. 1 Nr. 3 StGB - Der Einzelraser

§ 315 d Abs. 1 Nr. 3 StGB war laut einer Stellungnahme vor dem Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz als Auffangtatbestand vorgesehen.<sup>28</sup> Dieser Abschnitt befasst sich mit den erforderlichen Tatbestandsmerkmalen der Norm, insbesondere mit der Problematik der „höchstmöglichen Geschwindigkeit“.

##### 1. Tatbestandsmerkmale

Zunächst wird für die Begriffe „Straßenverkehr“ und „Kraftfahrzeugführer“ auf die bereits aufgeführten Definitionen verwiesen.

In dieser Nummer des § 315 d Abs. 1 StGB bleibt zu klären, was die „nicht angepasste Geschwindigkeit“ ausmacht und was mit „grob verkehrswidrig“ und „rücksichtslos“ gemeint ist. In einem gesonderten Punkt wird dann auf das Tatbestandsmerkmal der „höchstmöglichen Geschwindigkeit“ eingegangen.

Nach der Beschlussempfehlung des Deutschen Bundestages ist mit dem Fahren mit nicht angepasster Geschwindigkeit *„ein zu schnelles Fahren gemeint, das Geschwindigkeitsbegrenzungen verletzt oder der konkreten Verkehrssituation zuwiderläuft.“*<sup>29</sup> Dabei sind Straßen-, Sicht- und Wetterverhältnisse zu berücksichtigen. Die Tatrichter müssen bei ihrer Beurteilung auch die individuellen Fähigkeiten des Fahrers und die tatsächlich zulässige Höchstgeschwindigkeit einfließen lassen.<sup>30</sup> Es geht dabei vor allem um die individuelle Beherrschbarkeit des Kraftfahrzeuges im Moment des Fahrens. Dabei muss aber berücksichtigt werden, dass eine Überschreitung der Geschwindigkeitsbegrenzung allein nicht zu einer „nicht angepassten Geschwindigkeit“ führen darf. Beispielsweise in Lärmschutzzonen hat eine

---

<sup>28</sup> Von Boetticher in Protokoll-Nr. 18/157, Wortprotokoll S. 13

<sup>29</sup> BT-Drucks. 18/12964, 5

<sup>30</sup> So auch Dahlke/Hoffmann-Holland KriPoZ 5/177, 306 (307)

Überschreitung der dort klassisch eingeführten Höchstgrenze von 30km/h nur in den seltensten Fällen eine Auswirkung auf die Beherrschbarkeit eines Fahrzeugs.

Mit dem Begriff der „nicht angepassten Geschwindigkeit“ sollen gerade auch solche Fahrten umfasst sein, bei denen mit der gefahrenen Geschwindigkeit nicht den äußeren Bedingungen entsprochen wird. Problematisch ist dabei aber, dass auch bei der Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit, diese im Einzelfall nicht angepasst sein kann. Man bedenke dabei zum Beispiel die Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen bei starkem Regen- oder Schneefall mit Sichtbehinderungen. Es wird dadurch deutlich, dass in dem Tatbestandsmerkmal ein Problem bezüglich der Nachweisbarkeit bestehen kann.

Da es sich auch hierbei um ein abstraktes Gefährdungsdelikt handeln soll<sup>31</sup>, müsste die Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit oder das außer Acht lassen der konkreten Verkehrssituation nachgewiesen werden. Dies stellt kein Problem dar, solange in diesem Moment die Geschwindigkeit des Fahrzeugs gemessen wurde oder ein geschwindigkeitsbedingter Unfall nachgewiesen werden kann. Sollte die Geschwindigkeit allerdings nicht in geeigneter Form gemessen und kein geschwindigkeitsbedingter Unfall protokolliert worden sein, besteht ein erhebliches Nachweisproblem. Es ist also absolut fraglich, ob die Norm tatsächlich, als Auffangnorm<sup>32</sup> zu gebrauchen ist. Eine Auffangnorm hat den Zweck all jene Fälle zu erfassen, die nicht durch die spezielle Norm geregelt werden. Vorliegend bringt § 313 d Abs. 1 Nr. 3 StGB aber eher noch mehr Probleme in Auslegung und Bewertung mit sich. Als Auffangtatbestand erscheint er allein deshalb ungeeignet.

Für die Definition von „grob verkehrswidrig“ und „rücksichtslos“ kann auf entsprechende Kommentierungen zu § 315 c Abs. 1 Nr. 2 StGB zurückgegriffen werden. Somit handelt grob verkehrswidrig, wer „*objektiv besonders gefährlich gegen Verkehrsvorschriften verstößt*“<sup>33</sup>. So zum Beispiel bei der doppelten Überschreitung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit<sup>34</sup>.

Rücksichtslos „*handelt, wer sich aus eigensüchtigen Gründen über die ihm bewusste Pflicht zur Vermeidung unnötiger Gefährdung anderer (§ 1 StVO) hinwegsetzt oder aus Gleichgültigkeit Bedenken gegen sein Verhalten von vornherein nicht aufkommen lässt*“<sup>35</sup>. Dabei kommt es auf die konkrete Motivation und die Beweggründe des Fahrers an. So stehen beispielweise nachvollziehbare Gründe, wie das Verpassen eines

---

<sup>31</sup> BT-Drucks. 18/12964, 5

<sup>32</sup> Von Boetticher in Protokoll-Nr. 18/157, Wortprotokoll S. 13

<sup>33</sup> Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Burmann, StVR, § 315 c StGB, Rn. 18

<sup>34</sup> BeckOK StGB/Kudlich StGB, § 315 c Rn. 39.1 m.w.N.

<sup>35</sup> Vgl. BGHSt 5, 392; Dahlke/Hoffmann-Holland KriPoZ 5/177, 306 (307)

wichtigen Termins der Rücksichtslosigkeit eines Fahrers, nicht entgegen. Davon zu unterscheiden sind allerdings Sonderberechtigungen, die einem Fahrer nach § 35 StVO zustehen können (z.B. Bundespolizei, Feuerwehr und Katastrophenschutz zur Erfüllung ihrer hoheitlichen Aufgaben).

## 2. Problematik der „höchstmöglichen Geschwindigkeit“

Ein weit größeres Problem, als die oben aufgeführte Nachweisbarkeit der nicht angepassten Geschwindigkeit, stellt das Tatbestandsmerkmal „um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen“ dar. Dabei handelt es sich dem Wortlaut nach, um ein subjektives Tatbestandsmerkmal<sup>36</sup>. Es muss also das Ziel des Täters sein, diese höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen. Dadurch handelt es sich beim sogenannten „Einzelrasen“ um ein Delikt mit überschießender Innentendenz. Der subjektive Tatbestand findet dabei keine Entsprechung im objektiven Tatbestand<sup>37</sup>. Es wird im subjektiven Tatbestand etwas verlangt, was im objektiven Tatbestand nicht zwingend erfüllt sein muss. So muss es dem Täter darauf ankommen, die höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen, allerdings muss dies objektiv nicht der Fall sein.

Zugleich ist dieses Merkmal entscheidend, wenn es um die Strafbarkeit des Einzelrasers geht, denn die reine Geschwindigkeitsüberschreitung soll, selbst wenn sie erheblich ist, nicht von § 315 d Abs. 1 Nr. 3 StGB erfasst werden<sup>38</sup>.

Problematisch ist bereits, was unter der höchstmöglichen Geschwindigkeit zu verstehen ist. Dabei kommt es auf den gewählten Bezugspunkt an. Zum einen kann die jeweilige Strecke der Fahrt als Bezugspunkt herangezogen werden. Es würde dann darauf ankommen, welche Geschwindigkeit auf der gewählten Strecke maximal erreicht werden kann.

Andererseits kann auch ein technischer Ansatz gewählt werden. Dann wäre die fahrzeugbedingte Höchstgeschwindigkeit maßgebend. Der technische Ansatz wäre in der Praxis gut nachweisbar. Die Frage ist dabei aber, ob diese höchstmögliche Geschwindigkeit auch ein volles Ausreizen der technischen Möglichkeiten erfordert. Diese Betrachtung würde dazu führen, dass die Fahrer hochmotorisierter Sportwagen unangemessen bevorteilt würden. Ein Audi A6 3,0 TDI mit 190 PS muss zum vollen Ausreizen seiner Leistung nun einmal wesentlich schneller fahren als ein Renault Twingo mit maximal 93 PS.

---

<sup>36</sup> BT-Drucks. 18/12964, 5

<sup>37</sup> BeckOK StGB, *Heintschel-Heinegg*, Deliktstypen und ihre spezifischen Eigenheiten, Rn. 15

<sup>38</sup> BT-Drucks. 18/12964, 6,

Zutreffend wurde durch das Kammergericht Berlin mit Beschluss vom 15.04.2019<sup>39</sup> festgestellt, dass ein volles Ausreizen der technischen Möglichkeiten des Fahrzeuges zum Vorliegen einer höchstmöglichen Geschwindigkeit nicht erforderlich ist. Gestützt wird diese Ansicht auch durch die Literatur.<sup>40</sup> Es wird dementsprechend auf die relativ höchstmögliche Geschwindigkeit abgestellt.

Dem Täter muss es demnach darauf ankommen, in der konkreten Verkehrssituation die durch sein Fahrzeug, seine fahrerischen Fähigkeiten und die äußeren Verhältnisse maximal mögliche Geschwindigkeit zu erreichen.<sup>41</sup>

Das Tatbestandsmerkmal enthält die Formulierung „um zu“. Dies ist ein Hinweis darauf, dass Absicht gefordert wird. Der Täter muss also nach einem Erfolg streben. Ihm müsste nachgewiesen werden, dass er um des Rasens willen zu schnell gefahren ist. Ein solcher Nachweis erscheint in der Praxis kaum möglich, wenn die höchstmögliche Geschwindigkeit nicht auch tatsächlich erreicht wird. Bei der Erreichung der höchstmöglichen Geschwindigkeit muss es sich außerdem nicht um das Endziel des Täters handeln. Es reicht, wenn es sich um ein notwendiges Zwischenziel handelt<sup>42</sup>. Problematisch ist hierbei, inwieweit ein Nachweis bezüglich eines Zwischenziels geführt werden kann. Handelt es sich beispielsweise um eine Fahrt zu einem Termin, ist das Endziel den Ort des Termins zu erreichen. Ein Zwischenziel wäre die höchstmögliche Geschwindigkeit nur dann, wenn der Ort zum Termin nur dann erreicht werden kann, wenn die höchstmögliche Geschwindigkeit tatsächlich gefahren wird.<sup>43</sup>

Das Landgericht Berlin und das Amtsgericht Mosbach haben sich jeweils mit der Frage beschäftigt, wann von einer Absicht zur Erreichung der höchstmöglichen Geschwindigkeit auszugehen ist. Dabei beziehen beide Gerichte objektive Verhaltensweisen der Fahrer mit ein. Sie machen deutlich, dass diese Absicht, an eben solchen Verhaltensweisen der Fahrer festgemacht werden kann.

So hat das Landgericht Berlin<sup>44</sup> darauf abgestellt, dass der Fahrer seine Absicht zur Erreichung der höchstmöglichen Geschwindigkeit deutlich gemacht hat, durch die „Benutzung der Busspur für ein schnelleres Vorankommen durch starkes Beschleunigen“ und durch die wiederholte Abstandsverkürzung zu einem anderen Fahrer, um diesen zu einem noch schnelleren Vorankommen zu animieren.<sup>45</sup>

---

<sup>39</sup> KG Berlin, Beschluss vom 15.04.2019 - 161 Ss 36/19-, BeckRS 2019, 8319; a.A. LG Stade, Beschl. v. 4.7.2018 – 132 Qs 88/18; SVR 2018, 471 (472)

<sup>40</sup> Schönke/Schröder/Hecker StGB § 315d Rn. 9; *Blanke-Roeser*, JuS 2018, 18 (21)

<sup>41</sup> Vgl. *Krumm*, SVR 2020,8 (9); OLG Stuttgart, Beschluss vom 04.07.2019 - 4 Rv 28 Ss 103/19, Rn.10, NJW 2019, 2787

<sup>42</sup> Vgl. *Dahlke/Hoffmann-Holland*, KriPoZ 2017, 306 (309), *Jansen*, NZV 2019, 285 (287)

<sup>43</sup> Vgl. *Jansen*, NZV 2019, 285 (288)

<sup>44</sup> LG Berlin, Beschl. v. 5.3.2018 – 504 Qs 11/18, BeckRS 2018, 13524

<sup>45</sup> LG Berlin, Beschl. v. 5.3.2018 – 504 Qs 11/18, BeckRS 2018, 13524

Das Amtsgericht Mosbach nahm in seinem Urteil vom 12.03.2018<sup>46</sup> ebenfalls zu § 315 d Abs. 1 Nr. 3 StGB Stellung.

Der Täter hatte im dortigen Fall die „Launch Control“ seines Fahrzeuges bewusst aktiviert, um bei der Auffahrt auf eine Bundesstraße eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen. Er ignorierte dabei, dass sich in kurzer Entfernung eine Tempo-70-Zone befand und durchfuhr diese mit ungefähr der doppelten Geschwindigkeit (ca. 144km/h). Nach der Gesamtschau der Umstände wurde durch das Amtsgericht zutreffend die Absicht zur Erreichung der höchstmöglichen Geschwindigkeit bejaht. Diese Auffassung vertritt auch Steinert, der die Schlussfolgerungen des Amtsgerichts als „*zutreffend*“ und „*folgerichtig*“ bezeichnet<sup>47</sup>

Weiterhin ist problematisch, ob ein Renncharakter vorliegen muss. Bislang wird dies unterschiedlich beurteilt.

Für ein solches Merkmal spricht zum einen das Einbauen der Norm unter der Überschrift „Verbotene Kraftfahrzeugrennen“ und der Hinweis des Ausschusses für Recht und Verbraucherschutz, dass die Norm „*dem Erfordernis des Renncharakter – auch im Fall des § 315 d Abs. 1 Nr. 3 StGB - gerecht werden*“ soll<sup>48</sup>. Allerdings spricht ein wesentlicher Grund gegen das Erfordernis eines Renncharakters. Ein Rennen zeichnet sich durch den Wettbewerbscharakter aus. Ein solcher erfordert, wie bereits erörtert, die Teilnahme von mindestens zwei beteiligten Fahrern, die miteinander konkurrieren. Bei einem Einzelraser stellt sich daher schon die Frage, mit wem er konkurrieren sollte. Es fehlt offensichtlich an einem Renngegner und damit zwingend auch an einem Wettbewerb.

Demnach kann auf das Vorliegen eines Renncharakters zur Erfüllung des § 315 d Abs. 1 Nr. 3 StGB nicht bestanden werden.

### 3. Polizeiflucht als verbotenes Kraftfahrzeugrennen

Auch im Hinblick auf die Frage, ob die Flucht vor der Polizei den Straftatbestand nach § 315 d Abs.1 Nr. 3 StGB erfüllt, wird vor allem das Tatbestandsmerkmal „um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen“ diskutiert.

In diesem Zusammenhang haben sich bereits einige Gerichte mit der Frage beschäftigt, ob die Polizeiflucht überhaupt unter § 315 d Abs. 1 Nr. 3 StGB zu subsumieren ist.

Das Landgericht Berlin bejaht das Vorliegen eines „Einzelrennens“ mit Beschluss vom 28.2.2019 und begründet dies damit, dass „*mehrere Verkehrsteilnehmer*

---

<sup>46</sup> AG Mosbach, Urteil vom 12.03.2018 – 4 Cs 25 Js 9179/17

<sup>47</sup> Steinert, SVR 2019, 130 (131)

<sup>48</sup> BT-Drucks. 18/12964, 6

*unabhängig von deren sehr unterschiedlichen Motivationen und Zielsetzungen nach höherer Geschwindigkeit streben und die Aufmerksamkeit des Flüchtenden auf die nachfolgende Polizei und nicht allein auf den Straßenverkehr ausgerichtet ist*<sup>49</sup>.

Ebenso entschied das Amtsgericht Waldbröl in seinem Urteil vom 14.01.2019. Aus Sicht des Amtsgerichts seien Fälle wie der vorliegende, *„in denen bei einer polizeilichen Verfolgung nur ein Kraftfahrzeug unerlaubt mit nicht angepasster Geschwindigkeit fahre, vom neuen § 315 d I Nr. 3 StGB erfasst. Eine solche Fahrweise sei vergleichbar gefährlich mit der Teilnahme an einem Kraftfahrzeugrennen im Sinne des § 315 d I Nr. 2 StGB. Bei einer Fluchtfahrt werde der Fahrer regelmäßig bei hoher Geschwindigkeit unter Missachtung der Geschwindigkeitsbegrenzungen (und anderer Regeln, wie z. B. Rechtsfahrgebot, Vorfahrtszeichen oder Ampeln) seine Fahrt durchführen und dabei zugleich immer wieder auch nach hinten orientiert sein (insbesondere durch häufige Spiegelblicke), um den Standort des Verfolgerfahrzeugs zu erkennen.*<sup>50</sup>

Auch das Oberlandesgericht Stuttgart hat sich in seinem Beschluss vom 04.07.2019<sup>51</sup> mit diesem Tatbestandsmerkmal auseinandergesetzt. Dabei hatte das Amtsgericht Münsingen den Täter zu einer Geldstrafe von 70 Tagessätzen zu je 40,00 EUR verurteilt, dessen Führerschein eingezogen, die Fahrerlaubnis entzogen und eine Sperre für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis ausgesprochen. Durch den Angeklagten wurde daraufhin Revision eingelegt, welche die Verletzung materiellen Rechts rügte. Das Oberlandesgericht Stuttgart verwarf die Revision als unbegründet<sup>52</sup>.

Nachdem in diesem Beschluss zunächst geklärt wird, dass es auf *„das Abzielen auf eine relative Höchstgeschwindigkeit“* ankommt, wird die Absicht des Angeklagten, eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen, nochmals bejaht. Es wird neben den objektiven Feststellungen zur Fahrweise des Angeklagten auch darauf abgestellt, dass es den ihn verfolgenden *„Polizeibeamten trotz besonderer Fahrschulung und eigener hoher Geschwindigkeit – über mehrere Kilometer hinweg - nicht möglich war, zum Fahrzeug des Angeklagten aufzuschließen.*<sup>53</sup> Das Oberlandesgericht stützt die Feststellung des Amtsgerichts, dass die Absicht die höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen nicht alleiniger Beweggrund für die Fahrt sein muss. Die gegenteilige Auffassung in der Literatur<sup>54</sup> finde keinen Anhalt in Wortlaut oder Gesetzesbegründung der Norm.

---

<sup>49</sup> LG Berlin, Beschluss vom 28.02.2019 – 528 Qs 24/19, BeckRS 2019, 5484

<sup>50</sup> AG Waldbröl, Urteil vom 14.01.2019 - 40 Ds 536/18, BeckRS 2019, 4035,

<sup>51</sup> OLG Stuttgart, Beschluss vom 04.07.2019 – 4 Rv 28 Ss 103/19, NJW 2019, 2787

<sup>52</sup> OLG Stuttgart, Beschluss vom 04.07.2019 – 4 Rv 28 Ss 103/19, NJW 2019, 2787

<sup>53</sup> OLG Stuttgart, Beschluss vom 04.07.2019 – 4 Rv 28 Ss 103/19, NJW 2019, 2787

<sup>54</sup> Schönke/Schröder/Hecker StGB § 315d Rn. 3 und 9

Korrekt wird durch den Richter Steinert in seiner Anmerkung zu dem Beschluss des Oberlandesgerichts festgestellt, dass Wortlaut, Sinn und Zweck und auch die Gesetzesbegründung eher für die Strafbarkeit einer Polizeiflucht sprechen.<sup>55</sup>

Diesen Einschätzungen sind zutreffend begründet und ausgeführt.

## V. Verfassungsrechtliche Bedenken

Anders als die oben genannten Gerichte legte das Amtsgericht Villingen-Schwenningen die Strafvorschrift dem Bundesverfassungsgericht gem. Art. 100 GG vor. Das Tatbestandsmerkmal „um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen“ sei nach Art. 103 Abs. 2 GG nicht bestimmt genug.

Art. 103 Abs. 2 GG soll verbieten, dass nur jene Taten bestraft werden, bei denen vor ihrer Begehung bereits die Strafbarkeit gesetzlich bestimmt war. Er enthält ein Bestimmtheitsgebot, das ein striktes Verbot strafbegründender Analogien nach sich zieht. Der Gesetzgeber wird dadurch verpflichtet, die Voraussetzungen der Strafbarkeit so zu formulieren, dass Tragweite und Anwendungsbereich bereits aus dem Gesetzestext zu erkennen sind, oder sich durch Auslegung ermitteln lassen. Es soll dafür Sorge getragen werden, dass jedermann vorhersehen kann, welches Verhalten mit Strafe bedroht ist.

Das Amtsgericht Villingen-Schwenningen kritisiert dabei, dass *„kein physikalisches Spezialwissen über die genaue Berechnung von Grenzgeschwindigkeiten, sondern allein Erfahrungswissen aus der Fahrschule und der Teilnahme am Straßenverkehr erwartet werden kann.“*<sup>56</sup> Es bliebe unklar, welches konkrete Verhalten strafbar sei. Dabei stützt sich das Amtsgericht darauf, dass nicht erkennbar sei, ab wann eine Geschwindigkeitsüberschreitung von einer Ordnungswidrigkeit zur Straftat wird. Es wird außerdem verdeutlicht, dass die entsprechenden Gerichte extrinsische Motive den intrinsischen Motiven vorziehen.

Gegen eine solche Unbestimmbarkeit des Paragraphen sprechen die folgenden Gründe: Um einen Renncharakter zu erkennen, braucht es in der heutigen Zeit kein Spezialwissen mehr. Es ist allgemein bekannt, was unter einem Rennen zu verstehen ist. Damit geht auch einher, dass die Allgemeinheit den Begriff des Rennens bereits mit hohen Geschwindigkeiten assoziiert. Es ist nicht anzunehmen, dass jemand auf die Idee kommt, eine Fahrt mit Tempo 90 auf einer Straße mit einem Tempolimit von 70 km/h als Straftat anzusehen. In dem oben beschriebenen Fall des Amtsgerichts Mosbach,

---

<sup>55</sup> OLG Stuttgart, Beschluss vom 4.7.2019 – 4 Rv 28 Ss 103/19 mit Anm. Steinert, SVR 2019, 349

<sup>56</sup> AG Villingen-Schwenningen, Beschluss vom 16.01.2020 – 6 Ds 66 Js 980/19, BeckRS 2020,167 mit Anm. *Jahn* JuS 2020, 277-280

werden dagegen auch die Stimmen der Allgemeinheit dafürsprechen, dass dies nicht mehr nur eine Geschwindigkeitsüberschreitung mit Ordnungswidrigkeitencharakter darstellt.

Außerdem sei darauf hingewiesen, dass bei der aufgeführten Rechtsprechung allein auf den subjektiven Täterwillen abgestellt wurde und nicht auf die objektive Erreichung einer Höchstgeschwindigkeit.<sup>57</sup> Dazu sind gewiss weitere Beweise als ein Eingeständnis des Täters notwendig, welches im wahren Leben wohl kaum erfolgen wird.

Aus dem Fahrverhalten lassen sich durchaus intrinsische Motive eines Fahrers ableiten. Ein Fahrer, der eine „höchstmögliche Geschwindigkeit“ erreichen will, geht mit seinem Fahrzeug und den äußeren Einflüssen anders um als ein Fahrer, der einfach nur zu schnell gefahren ist, beispielsweise durch das Ein- und Ausschalten bestimmter Fahrassistenzsysteme oder das Wechseln über die Fahrspuren ohne das Setzen des Fahrtrichtungsanzeigers.

Wie das Bundesverfassungsgericht in dieser Sache entscheiden wird, bleibt abzuwarten.

---

<sup>57</sup> Vgl. Schönke/Schröder/Hecker StGB § 315d Rn. 9

## D. § 315 d Abs. 2 und 4 StGB - Qualifikationen

### I. Vergleich von § 315 d Abs. 2 StGB mit § 315 c StGB

#### 1. Einführung

Bis zur Einführung des § 315 d Abs. 2 StGB war die Verursachung einer konkreten Gefahr für Leib, Leben und fremde Sachen mit bedeutendem Wert ausschließlich durch § 315 c StGB pönalisiert. Dabei wird zunächst vorausgesetzt, dass der fahrtüchtige Täter einen abstrakt gefährlichen Verkehrsverstoß begeht. Die dabei möglichen Verstöße sind in § 315 c Abs. 1 Nr. 2 StGB abschließend, als die „sieben Todsünden“, aufgezählt. Dort werden unter anderem die Missachtung der Vorfahrt, falsches Überholen oder das zu schnelle Fahren an unübersichtlichen Stellen, an Straßenkreuzungen, Straßeneinmündungen oder Bahnübergängen aufgeführt. Diese Verstöße können natürlich im Rahmen eines verbotenen Kraftfahrzeugrennen erfüllt werden, doch das Rennen an sich, wird in dieser Norm nicht unter Strafe gestellt. Sollte nun also ein Rennen stattfinden, in dem ausnahmsweise keine der „Todsünden“ begangen wird und dennoch werden Leib oder Leben einer anderen Person gefährdet, würde dies nicht in den Anwendungsbereich von § 315 c StGB fallen.

Dies erschien bereits dem Bundestag nicht sachgerecht. Es wurde angeführt, dass die abstrakte Gefahr illegaler Rennen mindestens vergleichbar mit den „sieben Todsünden“ wäre.<sup>58</sup> Ebenso wird dabei zutreffend ausgeführt, dass die Teilnahme an einem unerlaubten Kraftfahrzeugrennen per se als grob verkehrswidrig und rücksichtslos einzustufen ist.<sup>59</sup>

Die aufgezeigte Lücke sollte durch die Einführung des § 315 d Abs. 2 StGB geschlossen werden.

§ 315 d Abs. 2 StGB enthält eine Qualifikation bei Tätern nach Absatz 1 Nummer 2 und 3, soweit Leib oder Leben oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet werden. Dabei handelt es sich um ein konkretes Gefährdungsdelikt, also einen Tatbestand, der das Verhalten, das die Gefährdung eines bestimmten Objekts im Einzelfall zur Folge hat, beschreibt. Dabei ist der Eintritt der Gefahr ein Tatbestandsmerkmal. Bei dieser konkreten Gefährdung handelt es sich um einen Erfolg, weswegen das konkrete Gefährdungsdelikt zugleich auch ein Erfolgsdelikt ist.

---

<sup>58</sup> BT-Drucks. 18/12964, 6

<sup>59</sup> BT-Drucks. 18/12964, 6 a.a.O

Dies führt auch dazu, dass der Abs. 2 einen erhöhten Strafraum aufweist. Wer sich nach § 315 d Abs. 2 StGB strafbar macht, kann mit einer Freiheitsstrafe von bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft werden

## 2. Tatbestandsmerkmale

Die Verwendung der Begrifflichkeiten aus § 315 c StGB hat zur Folge, dass auf die dort bereits bestehenden Definitionen und Auslegungen zurückgegriffen werden kann.

Objektiv muss zunächst ein Fall von § 315 d Abs. 1 Nr. 2 oder 3 StGB vorliegen. Auf die entsprechenden Definitionen in den vorangegangenen Kapiteln wird verwiesen.

Der Täter muss, um sich nach § 315 d Abs. 2 StGB strafbar zu machen, zusätzlich noch Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremden Sachen von bedeutendem Wert gefährden. Dabei ist erforderlich, dass durch seine Tathandlung eine konkrete Gefahr für die oben genannten Individualrechtsgüter herbeigeführt wird.<sup>60</sup>

Somit sind zunächst die Begrifflichkeiten der aufgeführten Individualrechtsgüter zu klären.

Die Begrifflichkeiten Leib und Leben können kurzum mit der körperlichen Unversehrtheit beschrieben werden. Eine konkrete Gefahr für die körperliche Unversehrtheit liegt demnach vor, wenn *„als Schaden der Eintritt des Todes oder einer nicht unerheblichen Verletzung der körperlichen Unversehrtheit vorübergehender oder dauernder Art nahe liegt“*<sup>61</sup>.

Die bei einem Rennen eventuell entstehende konkrete Gefährdung eines anderen Rennteilnehmers oder des Insassen wird in Rechtsprechung und Literatur gleichlautend beurteilt, aber unterschiedlich hergeleitet. So geht die Rechtsprechung und ein Teil der Literatur davon aus, dass wenn lediglich Tatbeteiligte gefährdet werden, eine Strafbarkeit nicht vorliegen kann.<sup>62</sup> Ein anderer Teil der Literatur stützt die Ablehnung einer Gefährdung der Mitfahrer auf deren Einwilligung nach § 228 StGB.<sup>63</sup> Außerdem sei zu beachten, dass *„Beifahrer oder andere Insassen im Rahmen eines Rennens“* [...] *„regelmäßig Gehilfen oder Anstifter sein,“* [können], *„indem sie den Fahrer psychisch oder durch Anleitung unterstützen oder zur Teilnahme am Rennen auffordern und ermutigen. So fahren häufig weibliche Beifahrer mit, die die Fahrer zu waghalsigem Fahren anstacheln.“*<sup>64</sup>

---

<sup>60</sup> BT-Drucks. 18/12964, 6

<sup>61</sup> BeckOK StGB/Kudlich StGB § 315 c Rn. 61, mwN

<sup>62</sup> BGH, Beschluss vom 16.4.2012 - 4 StR 45/12, NStZ 2012, 701; MüKoStGB/Pegel, StGB § 315c Rn. 92, Berz/Burmann/ Henschel, Handbuch des Straßenverkehrsrechts, § 315 c, Rn. 57

<sup>63</sup> NK- StGB/Zieschang § 315 Rn. 53, 315 c Rn. 26.

<sup>64</sup> Jansen, NZV 2017, 214 (218)

Weiterhin bleibt die Frage zu klären, wie die Lage bei einer Verletzung eines konkurrierenden Fahrers zu beurteilen ist. Bislang wurde diese Frage noch nicht abschließend geklärt. Es erscheint allerdings naheliegend, dass, ähnlich wie bei sich verfolgenden Fahrern, eine Mittäterschaft angenommen werden kann. Da der konkurrierende Fahrer durch sein eigenes Verhalten ebenso eine Gefährdung darstellt und die Möglichkeit seiner Selbstgefährdung in Kauf nimmt, entfielen eine Strafbarkeit nach § 315 d Abs. 2 StGB für den jeweils anderen Fahrer.<sup>65</sup>

Ebenso durch § 315 d Abs. 2 StGB geschützt, sind fremde Sachen von bedeutendem Wert. Fremde Sachen sind all jene, die nicht im Eigentum des Täters stehen. Somit wäre grundsätzlich auch das Fahrzeug des Täters umfasst, soweit dies nicht in seinem Eigentum steht, beispielsweise durch einen Kauf unter Eigentumsvorbehalt. Die herrschende Meinung stellt allerdings klar, dass das geführte Fahrzeug als Tatwerkzeug keine geschützte, fremde Sache darstellt.<sup>66</sup>

Fremde Sachen werden nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch definiert und können daher beweglich oder unbeweglich sein. So ist beispielsweise auch ein Haus als fremde Sache von bedeutendem Wert anzusehen, wenn es im Rennverlauf beschädigt wird. Die Lage außerhalb der Straße ist dabei nicht von Bedeutung, da es in das Tatgeschehen einbezogen ist.

Zu klären ist, ab wann eine Sache „von bedeutendem Wert“ ist. Entgegen

§ 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB ist nicht auf den tatsächlich entstandenen Schaden, sondern auf den gefährdeten materiellen Sachwert abzustellen. Der Verkehrswert ist maßgebend.<sup>67</sup>

Eine Grenze ist allerdings beim Zeitwert der Sache zu ziehen. Nach der Entscheidung des BGH vom 04.12.2012 ist eine Wertgrenze von 750,00 EUR anzusetzen.<sup>68</sup> Anders bewerten dies beispielsweise das Oberlandesgericht Dresden<sup>69</sup> und ein Teil der Literatur. Sie sehen einen bedeutenden Wert erst ab 1.300,00 EUR.<sup>70</sup> Damit würden in der Regel auch gebrauchte PKW einen bedeutenden Sachwert aufweisen, es sei denn, er wäre tatsächlich schon kaputt oder nicht einmal mehr 750,00 EUR wert.

Erforderlich ist weiterhin, dass eine konkrete Gefahr bestanden haben muss. Dabei wird regelmäßig auf den Begriff des „Beinahe-Unfalls“ zurückgegriffen. Dieser liegt immer nur dann vor, wenn die Sicherheit des Betroffenen oder einer bestimmten Sache so stark beeinträchtigt wird, dass es vom Zufall abhängt, ob eine endgültige Verletzung

---

<sup>65</sup> Vgl. Jansen, NZV 2017, 214 (218)

<sup>66</sup> BGH, Beschluss vom 16.4.2012 - 4 StR 45/12, NStZ 2012, 701; Schönke/Schröder/Hecker, StGB 315 c Rn. 31 mwN, Buschbell/Höke/Schäpe, MAH Straßenverkehrsrecht § 13, Rn. 123

<sup>67</sup> BGH, Beschluss vom 5.12.2018 - 4 StR 505/18, NJW 2019, 615 Rn. 7

<sup>68</sup> BGH, Beschluss vom 4.12.2012 - 4 StR 435/12, NStZ 2013, 167

<sup>69</sup> OLG Dresden, Beschluss vom 12. 5. 2005 - 2 Ss 278/05, NJW 2005, 2633

<sup>70</sup> Schönke/Schröder/Hecker StGB § 315 c Rn. 31;

Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Burmann, StGB § 315 c Rn. 7

oder Beschädigung eintritt oder nicht.<sup>71</sup> So ein Fall von „gerade nochmal gutgegangen“ muss in der Urteilsfindung dann konkret dargelegt werden - beispielsweise durch die Angabe der gefahrenen Geschwindigkeit oder die Intensität der Gefahrenbremsung oder des Ausweichmanövers.

Subjektiv muss üblicherweise zumindest bedingter Vorsatz bezüglich aller objektiven Tatbestandsmerkmale vorliegen. Der Täter muss sich bewusst gewesen sein, dass eine konkrete Gefahr für die aufgeführten Individualrechtsgüter von ihm ausgeht und dies billigend in Kauf genommen haben. Dabei schließt die Selbstgefährdung des Fahrers die Fremdgefährdung anderer nicht aus. Sie kann allerdings darauf hindeuten, dass der Täter auf einen guten Ausgang vertraute („Das wird schon gutgehen.“).<sup>72</sup>

### 3. Fallbeispiel

*A fährt gegen seinen Rennfahrer-Kumpel B ein illegales Rennen. Im Verlauf fahren beide mit überhöhter Geschwindigkeit in eine Kurve. Während A mühelos weiterfährt, gerät der Wagen von B ins Schlingern und verfehlt, dass auf seiner Koppel stehende, mehrfach ausgezeichnete Dressurpferd des C nur knapp. Nach der Kurve nähert sich A ohne ausreichenden Seitenabstand einem am Straßenrand stehenden Spaziergänger D, den er wegen des Schattens der Straßenbäume und der hohen Geschwindigkeit zu spät erkannt hat. Wenige Meter vor dem Spaziergänger fährt er über einen Nagel, der auf der Straße liegt. Dadurch platzt sein rechter Vorderreifen und der PKW schleudert, gerade noch wenige Zentimeter am Spaziergänger D vorbei, der die Straße überqueren wollte.*

Es wird das Vorliegen eines verbotenen Kraftfahrzeugrennens vorausgesetzt. Beide Fahrer sind Teilnehmer dieses Rennens nach § 315 d Abs. 1 Nr. 2 StGB. Es wird die Strafbarkeit von A und B nach § 315 d Abs. 2 StGB beleuchtet.

Zunächst ist festzustellen, dass durch A Leib und Leben des D gefährdet wurden. Die konkrete Gefahr bestand darin, dass es allein vom Zufall abhing, dass A gerade noch rechtzeitig durch einen Nagel fuhr und einer seiner Reifen platzte, wodurch er den D verfehlte.

Im Falle des B ist zunächst zu klären, ob es sich bei dem Dressurpferd um eine fremde Sache von bedeutendem Wert handelt. Ein Pferd ist gemäß § 90 a BGB eine Sache. Da es im Eigentum des C steht, ist es außerdem fremd. Bei einem mehrfach

---

<sup>71</sup> BGH in ständiger Rechtsprechung seit BGH, Urteil vom 30.03.1995 - 4 StR 725/94, NJW 1995, 3131; zuletzt BGH, Beschluss vom 22.11.2011 - 4 StR 522/11, NZV 2012, 249

<sup>72</sup> Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Burmann StGB § 315c Rn. 32a

ausgezeichneten Dressurpferd werden im Verkauf zum Teil über 50.000,00 EUR erzielt. Der Grenzwert von 750,00 EUR (oder auch 1.300,00 EUR) ist dabei weit überschritten. Auch bei B ist der reine Zufall der Verfehlung des Pferdes und damit der Zufall des nicht entstandenen Schadens, erkennbar.

Beiden Fahrern kann aufgrund des Rennens zumindest bedingter Vorsatz unterstellt werden.

Beide haben sich daher nach § 315 d Abs. 2 StGB strafbar gemacht.

## II. § 315 d Abs. 4 StGB – Vorsatz und Fahrlässigkeit

§ 315 d Abs. 4 StGB bezieht sich ausdrücklich auf das Geschehen in Abs. 2, mindert dabei aber den Strafraum bei einer Vorsatz-Fahrlässigkeits-Kombination auf eine Freiheitsstrafe von bis zu drei Jahren oder eine Geldstrafe ab. Die Vorsatz-Fahrlässigkeits-Kombination hat zum Gegenstand, dass die Handlung zwar vorsätzlich erfolgte, aber die Gefahr fahrlässig verursacht wurde. Bezüglich der Fahrlässigkeitsprüfung kommt es hierbei nicht auf den einzelnen Fahrvorgang an, also zum Beispiel das einmalige Überholen an einer unübersichtlichen Stelle, sondern auf die Gesamtschau der Fahrt. Es wird also darauf abgestellt, ob das gesamte Fahrverhalten über die gesamte Dauer des Rennens zu einer konkreten Gefahr führte.

Der Fahrer muss bei einer vorsätzlichen latenten Gefährdung (dies kann bei einem Verbotenen Kfz-Rennen bejaht werden, siehe oben) darauf vertrauen, dass nichts geschehen wird. Vor allem im Hinblick auf die bestehende Selbstgefährdung des Fahrers muss abgewogen und bewiesen werden, inwieweit dieser das Risiko für sich und seinen PKW in Kauf nimmt, aber eine so konkrete Gefährdung, wie einen Beinahe-Unfall nicht für möglich hält.<sup>73</sup>

---

<sup>73</sup> MüKoStGB/Pegel, § 315 c, Rn.83

## E. § 315 d Abs. 5 StGB in Abgrenzung zu § 211 StGB

### I. Tatbestandsmerkmale

#### 1. Allgemeines

§ 315 d Abs. 5 StGB enthält eine Erfolgsqualifikation, wenn durch die vorsätzliche Teilnahme an einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen, oder durch den Einzelraser, zumindest fahrlässig der Tod, oder eine schwere Gesundheitsschädigung einer Person, oder eine Gesundheitsschädigung einer großen Zahl von Menschen verursacht wird. Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass ein nicht genehmigtes Rennen auf öffentlichen Straßen jederzeit mit der Tötung oder schweren Schädigung weiterer Verkehrsteilnehmer einher gehen kann.

Gemäß § 12 Abs. 1 StGB erfüllt dieser Tatbestand den Charakter eines Verbrechens, da es sich um eine rechtswidrige Tat handelt, die mit einem Mindeststrafmaß von einem Jahr oder mehr geahndet wird.

Abs. 5 bezieht sich als Qualifikation auf den Abs. 2 und damit auf Abs. 1 Nrn. 2 und 3 der Norm. Die darin enthaltenen Tatbestandsmerkmale wurden bereits in den vorangegangenen Kapiteln erläutert.

Es ist also noch zu klären, wie die Begriffe „Tod“, „schwere Gesundheitsschädigung“ und eine „große Zahl von Menschen“ zu definieren sind.

#### 2. Tod und schwere Gesundheitsschädigung eines Menschen

Der Tod eines Menschen ist allgemein als das „*endgültige Erlöschen der gesamten Hirntätigkeit*“<sup>74</sup> definiert; vgl. § 3 Abs. 2 Nr. 2 TPG.

Eine Gesundheitsschädigung beschreibt das Hervorrufen oder Steigern eines vom Normalzustand der körperlichen und seelischen Funktionen nachteilig abweichenden pathologischen Zustands. Somit also beispielsweise Knochenfrakturen, Sehnenrisse, oder Hämatome.

Die schwere Gesundheitsschädigung nach § 315 d Abs. 5 StGB umfasst „*langwierige ernsthafte Erkrankungen sowie den Verlust oder eine erhebliche Einschränkung im Gebrauch der Sinne, des Körpers und der Arbeitsfähigkeit*“.<sup>75</sup> Der Begriff enthält auch die Fälle des § 226 StGB und ähnlich bedeutende Beeinträchtigungen.

---

<sup>74</sup> BeckOK StGB/*Eschelbach* StGB § 211 Rn. 11

<sup>75</sup> BT-Drs. 18/10145, 10; BeckOK StGB/*Kulhanek* StGB § 315 d Rn. 57, NomosKommentar, LPK-StGB/*Hilgendorf*, §250 Rn. 13 mwN.

Somit sind auch Verletzungen, wie der Verlust eines wichtigen Körperteiles oder des Seh-, Sprech- und Hörvermögens berücksichtigt, ebenso eine dauerhafte Entstellung oder geistige Schädigung des Opfers.

Das Verletzungsobjekt ist in beiden Varianten denklogisch der lebende Mensch.

### 3. Eine große Zahl von Menschen

Bei dem Begriff der „großen Zahl“ handelt es sich um ein bedenklich unbestimmtes Tatbestandsmerkmal. So werden durch die Literatur sehr unterschiedliche Ergebnisse benannt. Beispielsweise vertritt Bosch die Auffassung, dass eine große Zahl von Menschen bei leichten Gesundheitsschädigungen erst bei 20 Personen erreicht wird.<sup>76</sup> Dagegen sehen Engländer und Hettinger die Grenze bereits bei „mehr als drei“ Personen als erreicht an.<sup>77</sup>

Zu beachten ist in jedem Fall, dass es sich bei der Gesundheitsschädigung einer großen Zahl von Menschen nicht um eine schwere Gesundheitsschädigung handeln muss. Vielmehr müssen die Verletzungen bei mehreren Menschen in ihrer Summe, einer schweren Gesundheitsschädigung einer einzelnen Person entsprechen.<sup>78</sup> Somit reicht die „einfache“ Gesundheitsschädigung von beispielsweise 10 Menschen aus, um diesen Tatbestand zu erfüllen.

### 4. Vorsatz oder Fahrlässigkeit?

Als Erfolgsqualifikation zu § 315 d Abs. 2 StGB muss der Täter hier ebenfalls zumindest bedingt vorsätzlich handeln.

Aufgrund der schweren Folgen des Abs. 5 greift allerdings auch § 18 StGB. Somit wird auch bestraft, wer die aufgeführten Folgen wenigstens fahrlässig verursacht. Wesentlich muss dabei sein, dass die Gefahr durch die Teilnahme an einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen ausgelöst wird.

---

<sup>76</sup> Schönke/Schröder/Heine/Bosch, StGB, Vor§§306 ff. Rn 13a, ebenso MüKo StGB/Radtke StGB § 306b Rn. 9

<sup>77</sup> Wessels/Hettinger, Strafrecht Besonderer Teil 1, Rn. 1000 mwN.

<sup>78</sup> Schönke/Schröder/Heine/Bosch, StGB, Vor§§306 ff. Rn 13a mwN.

## 5. Fallbeispiel

*Die beiden Möchte-gern-Rennfahrer A und B liefern sich in der Innenstadt von Dresden ein illegales Kraftfahrzeugrennen. In dessen Verlauf überholen sich die beiden immer wieder gegenseitig, überfahren rote Ampeln und missachten Vorfahrtsregeln. Hinter einer Kurve übersieht B den Fußgänger F und fährt ihn an. Durch den Unfall des B abgelenkt, schaut A aus der Seitenscheibe. Als er wieder nach vorn sieht, tritt er das Bremspedal durch und kommt in einer Touristengruppe aus Greiz zum Stehen. Während von den 20 Touristen 13 mit Prellungen und dem ein oder anderen gebrochenen Fuß „davonkommen“, erlitt Fußgänger F durch den Aufprall multiple Rippenfrakturen und ein schweres Schädel-Hirn-Trauma. Im Genesungsprozess wurde schnell deutlich, dass der Unfall bei F eine dauerhafte Aphasie (Sprachstörung) und Hemiplegie (Halbseitenlähmung) verursacht hat.*

Es wird die Strafbarkeit von A und B nach § 315 d Abs. 5 StGB angeprüft.

Beide Täter haben unzweifelhaft die Voraussetzungen des § 315 d Abs. 2 StGB erfüllt, indem sie an einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen teilgenommen haben und dabei Leib und Leben anderer Verkehrsteilnehmer gefährdet haben.

Für die Qualifikation müssen für beide Täter noch mindestens ein Tatbestandsmerkmal des Abs. 5 zutreffend sein.

Betreffend den B kommt die schwere Gesundheitsschädigung eines anderen Menschen in Betracht. Dafür muss Fußgänger F eine langwierige ernsthafte Erkrankung, oder den Verlust oder eine erhebliche Einschränkung im Gebrauch der Sinne, des Körpers oder der Arbeitsfähigkeit erlitten haben. Vorliegend leidet F seit und wegen dem Unfall an einer dauerhaften Sprachstörung und einer dauerhaften Halbseitenlähmung. Damit ist der Gebrauch seines Körpers und seine Arbeitsfähigkeit erwiesenermaßen erheblich eingeschränkt. Dem A kann auch unproblematisch wenigstens ein fahrlässiges Handeln vorgeworfen werden, da er allein durch die Teilnahme an einem solchen Rennen bereits die erforderliche Sorgfalt außer Acht gelassen hat.

Ähnlich gelagert ist der Fall bei B. Hierbei ist allerdings als Tatbestandsmerkmal des Abs. 5 die Alternative die „Gesundheitsschädigung einer großen Zahl von Menschen“. Wie bereits oben erläutert, ist hier abzuwägen, ab wann es sich um eine große Anzahl von Menschen handelt. Vorliegend raste B in eine Menschenansammlung von 20 Personen und verletzte dabei 13 von ihnen, indem sie Prellungen und Knochenbrüche erlitten. Bei einer solchen Anzahl von Verletzten, bei der noch einige mehr hätten dazukommen können, kann von einer „großen Zahl von Menschen“ ausgegangen

werden. Ebenso wie dem A, kann B zumindest ein fahrlässiges Handeln vorgeworfen werden.

Somit haben sich beide Täter nach § 315 d Abs. 5 StGB strafbar gemacht. A nach Alternative 2 und B nach Alternative 3.

## II. Minder schwerer Fall

§ 315 d Abs. 5 StGB a.E. regelt einen herabgesetzten Strafraum von sechs Monaten bis zu fünf Jahren in minder schweren Fällen. Dabei ist fraglich, wann ein solcher minder schwerer Fall vorliegt. Dabei sind die Gesamtumstände bezüglich Täter und Tat zu berücksichtigen. Das Landgericht Deggendorf hat dazu in seinem Urteil vom 22.11.2019 einige Beispiele angeführt: So seien ein Spontanrennen und ein geplantes Rennen, oder die unmittelbare und mittelbare Verursachung zu unterscheiden.<sup>79</sup> Entscheidend ist also, ob das Gesamttatbild von den gewöhnlich vorkommenden Fällen in dem Maße abweicht, dass eine Anwendung des geringeren Strafraums angemessen erscheint. Dabei sind auch die subjektiven Momente und die Persönlichkeit des Täters zu berücksichtigen.<sup>80</sup>

## III. Begrenzung zu § 211 StGB

Es ist anzunehmen, dass für nicht juristisch befassende Bürger kein Unterschied zwischen einem Mörder und einem Raser, der den Tod eines anderen Verkehrsteilnehmers verursacht hat, besteht. Im Endeffekt wurde in beiden Fällen ein Menschenleben durch die Tat eines anderen Menschen beendet.

Wichtig erscheint aber, dass die Tötung eines Menschen nach § 315 d Abs. 5 StGB nicht per se mit einem Mord nach § 211 StGB gleichgesetzt werden kann.

Bereits in den Tatbestandsmerkmalen unterscheiden sich die beiden Normen. § 211 StGB verlangt neben dem Tod eines Menschen noch das Vorliegen mindestens eines der sogenannten Mordmerkmale. Diese sind u.a. Heimtücke, niedere Beweggründe, Mordlust, oder Habgier.

§ 315 d Abs. 5 StGB stellt lediglich auf die Tatsache des Todes eines anderen Menschen ab. Spezifische Mordmerkmale sind nicht von Nöten. Diese waren auch durch den Gesetzgeber nicht vorgesehen. Die neue Norm sollte keine Erweiterung des bestehenden § 211 StGB darstellen, sondern stattdessen die Strafbarkeit eben solcher

---

<sup>79</sup> LG Deggendorf Urteil vom 22.11.2019 – 1 Ks 6 Js 5538/18, BeckRS 2019, 35102, Rn. 259, 289

<sup>80</sup> Vgl. BeckOK StGB/Kulhanek StGB § 315 d Rn. 64

„Rennunfälle“ verschärfen. Hintergrund war, dass eine fahrlässige Verursachung dieser schwerwiegenden Folgen bislang als fahrlässige Tötung/Körperverletzung eingestuft werden musste und somit nur mit einer Geldstrafe oder einer Freiheitsstrafe von maximal fünf Jahren bedroht war. Dieser Strafraum wird den oben ausgeführten möglichen Folgen eines illegalen Rennens in keiner Weise gerecht. Der Unrechtsgehalt eines verbotenen Kraftfahrzeugrennens bei dem andere, unbeteiligte Verkehrsteilnehmer schwer verletzt, oder getötet werden, geht über den in § 222 StGB und § 229 StGB geregelten Unrechtsgehalt weit hinaus. Dies begründet sich bereits mit der *„vorsätzlichen Herbeiführung der zugrundeliegenden Gefahr durch die Beteiligung an einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen.“*<sup>81</sup>

Diese Unterschiede wurden im Strafraum des § 315 d Abs. 5 StGB berücksichtigt. Anders als bei einem Mord nach § 211 StGB, sieht § 315 d Abs. 5 StGB einen Strafraum zwischen einem und zehn Jahren vor, wohingegen bei einem Mord eine lebenslange Freiheitsstrafe festgelegt ist. Trotz der Unterschiede ist allerdings nicht ausgeschlossen, dass ein „Raser“, der den Tod eines Menschen verursacht, nicht trotzdem wegen Mordes verurteilt wird, wie im Folgenden aufgezeigt wird.

#### IV. Rechtsprechung

##### 1. Ausgangslage

Mehrfach wurden durch deutsche Gerichte schon Raser als Mörder verurteilt. Der in den letzten Jahren wohl aufsehenerregendste Fall ist wohl der am Landgericht Berlin und dem Bundesgerichtshof verhandelte Fall vom Rennen über den Kurfürstendamm in Berlin. In dessen Tatgeschehen kollidierte eines der „Rennfahrzeuge“ mit dem Fahrzeug eines unbeteiligten Verkehrsteilnehmers, der an den Folgen des Unfalls verstarb.

Ein weiterer „Raser-Fall“ wurde im Februar 2020 am Landgericht Kleve verhandelt, auch dort wurde der Fahrer des kollidierenden Fahrzeugs wegen Mordes verurteilt.

Besonders problematisch in der Begründung eines Mordes sind jeweils die folgenden Tatbestandsmerkmale: Der Tötungsvorsatz und das Vorliegen mindestens eines Mordmerkmals.

---

<sup>81</sup> BT-Drucks. 18/12964, 7

## 2. Der Berliner „Raser-Fall“

### a) Sachverhalt

Ich fasse den Fall wie folgt zusammen:

Die beiden Angeklagten H und N fuhren in der Nacht vom 31.01.2016 zum 01.02.2016 ein spontanes, illegales Kraftfahrzeugrennen über den Berliner Kurfürstendamm. Beide Fahrer saßen in hochmotorisierten, modernen Sportboliden; H in einem Audi S6 TDI 3.0 Quattro und N in einem Mercedes-Benz AMG CLA 45. Während des Rennens überfuhren beide mehrere rote Ampeln mit stark überhöhter Geschwindigkeit. In der Kurve vor dem Unfallort bewegten sich die Fahrzeuge im Kurvengrenzgeschwindigkeitsbereich von 130km/h bei H und 90-100km/h bei N. Danach beschleunigten beide ihre PKW durch das komplette Durchtreten des Gaspedals. An der Kreuzung von der Tauentzienstraße/Nürnberger Straße kollidierte der Wagen des H mit einer Geschwindigkeit von 160 – 170 km/h mit dem Jeep des 69jährigen Opfers G. Die Ampel stand für H und N bereits beim Einfahren auf die Tauentzienstraße auf Rot, während G ordnungsgemäß bei Grün in die Tauentzienstraße einbiegen wollte. Durch den Aufprall wurde der Jeep des Opfers *„[...] quasi durchstoßen. Durch die sehr hohe Aufprallenergie wurde das Fahrzeug um die eigene Längs-, Hoch- und Querachse gedreht und mit einer Geschwindigkeit von etwa 60 km/h rund 70 m durch die Luft...geschleudert, wo das es auf der Fahrerseite liegend zum Stillstand kam“*<sup>82</sup> Währenddessen stießen die Wagen von H und N aneinander, woraufhin der Wagen des H *„[...] mit der linken Frontpartie und einer Auslaufgeschwindigkeit von noch 140 km/h gegen die aus Granitstein bestehende Hochbeeteinfassung des Mittelstreifens [...]“*<sup>83</sup> stieß. Dadurch drehte sich der Wagen und kollidierte ein weiteres Mal mit dem Hochbeet. Die dadurch abgerissenen Fahrzeugteile wurden in einem Durchmesser von 60-70m verteilt. Eine Passantin wurde nur knapp von umherfliegendes Auspuffteilen verfehlt. Der Mercedes des N kollidierte zunächst mit der Fußgängerampel neben dem genannten Hochbeet und im weiteren Verlauf ebenfalls mit dem aus Granitstein bestehenden Hochbeet. *„Durch den Aufprall wurden Teile der Granitabgrenzung vollständig herausgerissen und einzelne Granitblöcke zusammen mit abgerissenen Fahrzeugteilen [...] durch die Luft geschleudert.“*<sup>84</sup> Das Erdreich hinter dem Hochbeet wurde dermaßen aufgeschoben, dass sich eine Rampe bildete, über die der Mercedes mehrere Meter durch die Luft katapultiert wurde, bevor er schlussendlich mit dem Heck auf einer

---

<sup>82</sup> LG Berlin, Urteil vom 27.02.2018 – (353 Ks) 251 Js 52/16 (8/16)

<sup>83</sup> LG Berlin, Urteil vom 27.02.2018 – (353 Ks) 251 Js 52/16 (8/16)

<sup>84</sup> LG Berlin, Urteil vom 27.02.2018 – (353 Ks) 251 Js 52/16 (8/16)

anderen Hochbeeteinfassung zum Stehen kam. Der Fahrer des Jeeps (G) verstarb noch am Unfallort, während H und N mit leichten Verletzungen „davonkamen“.

Das Landgericht Berlin verurteilte beide Fahrer mit Urteil vom 27.02.2018 zu lebenslangen Haftstrafen wegen der Begehung eines gemeinschaftlichen Mordes, gemäß §§ 211, 25 Abs. 2 StGB<sup>85</sup>.

Beide Angeklagte hätten mit bedingtem Tötungsvorsatz gehandelt.

Bedingt vorsätzlich handelt, wer mit dem Eintreten des schädlichen Erfolges in der Weise einverstanden ist, dass er es billigend in Kauf nimmt, oder sich mit der Tatbestandsverwirklichung abfindet.

Dies sah das Landgericht Berlin zutreffend, als gegeben an. Die Täter hätten sich gleichgültig gegenüber dem hingenommenen, wenn auch nicht erstrebten, Tod des G verhalten. Außerdem wurde auf die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs Bezug genommen, in der klargelegt wird, dass eben diese Gleichgültigkeit für einen dolus eventualis bei Tötungsdelikten genügt.

Diese Auffassung des Landgerichts wurde von vielen Stimmen kritisch gesehen. So zum Beispiel von Jäger in seiner Besprechung zum Urteil des Landgerichts<sup>86</sup>. Kann man es überhaupt billigend in Kauf nehmen, dass man durch die eigene Fahrweise bei einem Unfall jemand anderen verletzt oder gar tötet? Diese Frage ist durch aus mit einem eindeutigen „JA“ zu beantworten!

Wer in einer solchen Art und Weise, mit diesen Geschwindigkeiten durch eine Innenstadt rast, nimmt einen möglichen Unfall und auch seine Konsequenzen zumindest billigend in Kauf. Kein vernünftig denkender Dritter würde bei Geschwindigkeiten von knapp 170 km/h in der Stadt davon ausgehen, dass nichts passieren wird (bewusste Fahrlässigkeit). Selbst zu Nachtzeiten kann man (zumal in einer Großstadt wie Berlin) nicht davon ausgehen, dass die Straßen menschenleer sein würden und keine anderen Fahrzeuge bewegt würden als die eigenen.

Ein anderes Problem mit dem bedingten Tötungsvorsatz führte der Bundesgerichtshof an: Das zeitliche Element des Vorsatzes wurde fehlerhaft beurteilt. Denn „[...] nach den Urteilsfeststellungen, an die der Senat gebunden ist, hatten die Angeklagten die Möglichkeit eines für einen anderen Verkehrsteilnehmer tödlichen Ausgangs ihres Rennens erst erkannt und billigend in Kauf genommen, als sie in die Unfallkreuzung einfuhren. Genau für diesen Zeitpunkt hat das Landgericht allerdings auch festgestellt, dass die Angeklagten keine Möglichkeit mehr hatten, den Unfall zu verhindern; sie seien, "absolut unfähig gewesen, noch zu reagieren". Nach diesen Feststellungen war das zu

---

<sup>85</sup> LG Berlin, Urteil vom 27.02.2018 – (353 Ks) 251 Js 52/16 (8/16)

<sup>86</sup> Jäger, JA 2017, 786ff, 787

dem tödlichen Unfall führende Geschehen bereits unumkehrbar in Gang gesetzt, bevor die für die Annahme eines Tötungsvorsatzes erforderliche Vorstellung bei den Angeklagten entstanden war.“<sup>87</sup> Somit wäre ein Fall des dolus subsequens gegeben, da die Angeklagten nach dem Zeitpunkt keine Handlung mehr vornehmen konnten, die für den Unfall ursächlich war, weil sie überhaupt nicht mehr reagieren konnten.

Gemäß § 16 Abs. 2 StGB muss der Vorsatz bei Begehung der Tat, also im Zeitpunkt der Tathandlung vorliegen, § 8 Abs. 1 Satz 1 StGB. Folgt der Vorsatz dem Tatentschluss erst nach, handelt es sich um einen dolus subsequens, der für die Begründung des Vorsatzes bedeutungslos ist. Diesen Fall hat der Bundesgerichtshof angenommen. Da die Angeklagten zum vom Landgericht festgesetzten Zeitpunkt (bei Ausfahrt aus der Kurve, 250 m vor der Unfallkreuzung) bereits keinen Einfluss mehr auf das Tatgeschehen hatten, handle es sich um einen nicht zu beachtenden nachträglichen Vorsatz, siehe oben.

Ebenso kritisierte der Bundesgerichtshof, dass das Landgericht Berlin den Aspekt der Eigengefährdung der Angeklagten nicht ausreichend behandelt hatte. Gleichzeitig gab der BGH dem Landgericht konkrete Kriterien „an die Hand“ an denen dieser Aspekt ordnungsgemäß beleuchtet werden sollte. So seien Indizien für das Ausblenden der Eigengefährdung das täterseitig genutzte Verkehrsmittel und die konkret drohenden Unfallszenarien.<sup>88</sup> Dies erscheint auch logisch, da sich die Eigengefährdung im Einzelfall unterschiedlich darstellt. So besteht bei einem Unfall zwischen Auto und Fußgänger eine wesentlich schwächere Eigengefährdung als bei einer Kollision von einem Motorradfahrer mit einem LKW.

Der Bundesgerichtshof wies auch darauf hin, dass die objektive Gefährlichkeit der Handlung ein Indiz für das Vorliegen eines bedingten Tötungsvorsatzes sein kann. Ein Rennen in der Innenstadt birgt per se wesentlich mehr Gefahren für alle Beteiligten (und Unbeteiligten) als ein Rennen auf einer leeren Autobahn.

Bezüglich des Angeklagten N, der für mittäterschaftliches Handeln verurteilt worden war, führte der Bundesgerichtshof aus, dass die vorgenommene Prüfung des Landgerichts zu kurz greife, da die Prüfung bezüglich des gemeinsamen Tatentschlusses zur Tötung eines Menschen unterblieben wäre. *„Für die Annahme eines mittäterschaftlich begangenen Tötungsdelikts reicht es [...] nicht aus, dass sich die Täter lediglich zu einem gemeinsamen Unternehmen entschließen, durch das ein Mensch zu Tode kommt.“*<sup>89</sup>

---

<sup>87</sup> BGH, Urteil vom 01.03.2018 -4 StR 399/17, Rn. 14; BGHSt 63, 88-98

<sup>88</sup> BGH, Urteil vom 01.03.2018 -4 StR 399/17, Rn. 2; BGHSt 63, 88-98

<sup>89</sup> BGH, Urteil vom 01.03.2018 -4 StR 399/17, Rn. 27; BGHSt 63, 88-98

Im Ergebnis hob der Bundesgerichtshof das Urteil des Landgerichts Berlin mit Urteil vom 01.03.2018 auf und gab das Verfahren zur erneuten Verhandlung zurück. Gleichzeitig gab er aber auch Hinweise bezüglich möglicher Mordmerkmale. So wurden im Urteil bereits die Mordmerkmale des gemeingefährlichen Mittels und Heimtücke angesprochen<sup>90</sup>.

Im darauffolgenden Urteil des Landgerichts Berlin blieben die Richter unnachgiebig. Sie verurteilten erneut beide Angeklagten wegen Mordes. Weswegen das Verfahren aufgrund der nochmals eingelegten Revisionen erneut beim Bundesgerichtshof verhandelt wurde. In seinem Urteil vom 18.06.2020 stützte der Bundesgerichtshof nun die Verurteilung des H wegen Mordes, verwies das Verfahren bezüglich des N allerdings erneut zurück an das Landgericht.

Die außergewöhnliche Gefährlichkeit des Fahrverhaltens des Angeklagten (H), die von ihm erkannte Unfallträchtigkeit und die billigende Inkaufnahme eines schweren Unfalls führten das Landgericht am 26.03.2019 erneut zur Annahme eines bedingten Tötungsvorsatzes. Bezüglich der Eigengefährdung „[...] *hat das Landgericht zu Recht nur auf das tatsächlich eingetretene Unfallgeschehen abgestellt. Es hat tragfähig begründet, dass der Angeklagte diesen Unfallhergang als möglich erkannte, die hiervon ausgehende Gefahr für sich selbst aber als gering einschätzte und hinnahm.*“<sup>91</sup> Das Landgericht hatte belegt, dass der Angeklagte H erkannt hatte, das Rennen nur unter maximaler Risikosteigerung gewinnen zu können und ihm die möglichen Folgen seines bewusst riskanten Fahrverhaltens egal waren.

Weiterhin hatte das Landgericht Berlin gleich drei Mordmerkmale als vorliegend angesehen: Die Tötung mit gemeingefährlichen Mitteln, Heimtücke und die Tötung aus niederen Beweggründen.

Der Bundesgerichtshof verwarf das Mordmerkmal der Tötung mit gemeingefährlichen Mitteln, stützte aber die Mordmerkmal der Tötung aus niederen Beweggründen und Heimtücke.

#### *b) Mordmerkmale*

In Bezug auf die Entscheidungen des Landgerichts und des Bundesgerichtshofs scheint eine genauere Betrachtung dieser beiden Mordmerkmale angebracht.

Eine Tötung aus niederen Beweggründen beschreibt eine vorsätzliche Tötung aus Motivationen, „[...] *die nach allgemeiner sittlicher Wertung auf tiefster Stufe stehen und*

---

<sup>90</sup> BGH, Urteil vom 01.03.2018 -4 StR 399/17, Rn. 14; BGHSt 63, 88-98 a.a.O

<sup>91</sup> Pressemitteilung des BGH vom 18.06.2020, Nr. 078/2020

*deshalb besonders verwerflich, ja verachtenswert sind.*<sup>92</sup> Für die Bewertung einer solchen Handlung sind gesellschaftliche und gelebte Werte heranzuziehen. Es muss eine Gesamtwürdigung aller Umstände erfolgen, demnach also beispielsweise die Umstände der Tat, die Vorgeschichte und die Persönlichkeit des Täters.

Bezogen auf den Angeklagten H ist festzustellen, dass er das Rennen gegen den N um jeden Preis gewinnen wollte. Es sollte Selbstbestätigung bringen und imponieren.

Es fällt nicht schwer dabei zu erkennen, dass das Gewinnen eines, noch dazu illegalen, Rennens, um jeden Preis, und sei es der Tod eines unbeteiligten Verkehrsteilnehmers, sittlich auf niedrigster Stufe steht und besonders verwerflich ist.

Das Mordmerkmal der niederen Beweggründe ist daher vollkommen zutreffend bejaht worden.

Heimtückisch handelt, wer die Arg- und Wehrlosigkeit eines anderen zu einem Überraschungsangriff ausnutzt, um den zu Tötenden auf diese Art und Weise daran zu hindern, sich gegen den Angriff zur Wehr zu setzen.

Arglos ist, wer er sich zum Zeitpunkt der Tat keines tätlichen Angriffs auf seine körperliche Unversehrtheit oder seines Lebens versieht.

Diese Tatsache, ist bezüglich des Unfalltoten G zum Zeitpunkt seiner Tötung eindeutig.

Wer an einer grünen Ampel ordnungsgemäß abbiegt, muss nicht damit rechnen, dass ein anderer Fahrer bei einem für ihn roten Lichtsignal mit 170 km/h angerast kommt.

In dieser Situation war G ebenso wehrlos, denn er war offensichtlich zu einer Verteidigung nicht ansatzweise in der Lage.

Problematisch ist eher die Frage, ob der H diese Lage des G tatsächlich „ausgenutzt“ hat. Dies wird bereits bejaht, *„[...] wenn dem Täter bewusst ist, dass er das Opfer in einer durch Arglosigkeit wehrlosen Lage angreift.“*<sup>93</sup> Ob H in diesem Moment die Arg- und Wehrlosigkeit des G überhaupt bewusst wahrgenommen hat, ist fraglich. Immerhin hätte H innerhalb von knapp fünf Sekunden erkennen müssen, dass G vor Ort war, dass G arg- und wehrlos war und dann noch den Entschluss fassen, diese Situation auszunutzen.

Bezieht man die Ablenkung des Renngeschehens noch mit ein, erscheint das Vorliegen eines Ausnutzens erscheint für die Verfasserin schwer vertretbar.

---

<sup>92</sup> MüKoStGB/Schneider StGB § 211 Rn. 70

<sup>93</sup> BeckOK StGB/Eschelbach StGB § 211 Rn. 52, BGH NSStZ 2019, 142 mAnm Drees

### 3. Der Raser-Fall in Moers

#### a) *Sachverhalt*

Während die zweite Entscheidung des Landgerichts Berlin beim Bundesgerichtshof verhandelt wurde, hat ein weiteres deutsches Gericht einen Angeklagten Fahrer wegen Mordes verurteilt.

Im dort verhandelten Fall hatten sich die späteren Angeklagten M und R bereits am Nachmittag es 22.04.2019 für den Abend zu einem illegalen Rennen verabredet. Rennstrecke war der innerstädtische Bereich der Stadt Moers in Nordrhein-Westfalen. Zur genaueren Betrachtung der Umstände ist anzuführen, um welche Autotypen es sich bei den beiden PKW handelte.

Der Hauptangeklagte M „bestritt“ das Rennen im Mercedes-Benz AMG E63 S seiner Familie, einem 2 Tonnen Koloss mit 612 PS und umfassenden Sicherheitspaket (ESP, ABS, automatischer Gurtstraffer, Front-, Knie-, Seiten-, Thorax- und Kopf/Vorhang-Airbags). R hatte sich den SUV-Jaguar Range Rover Sport seines Freundes mit einem Leergewicht von 2,3 Tonnen und 528 PS ausgeliehen. Die beiden Angeklagten trafen sich am Abend auf einem Parkplatz hinter einem Krankenhaus. Von dort aus überquerten beide Fahrer mit noch angemessener Geschwindigkeit einen Bahnübergang. Danach zog M verabredungsgemäß seinen Mercedes auf die Gegenfahrspur, um neben R starten zu können. Die Strecke führte die Fahrer durch ein Wohngebiet mit vereinzelt Geschäften und Straßen, die teilweise nur von einem Fahrzeug passiert werden konnten. Im Verlauf des Rennens fuhren M und R durch das durchaus noch belebte Viertel in der Nähe der Innenstadt von Moers. Auf der durch M und R benutzten, vorfahrtsberechtigten Straße zweigen beidseitig mehrere Straßen ab, so auch die E-Straße. Die Sichtmöglichkeit ist dabei erschwert, da sich neben dem Gehweg bis zur Haltelinie eine ca. 1 m hohe Mauer befindet. Aus eben dieser Einmündung kam allerdings das spätere Opfer Y mit ihrem Citroen Saxo gefahren. Zum Vergleich: Ein Citroen Saxo hat ein Leergewicht von 800-1000 kg und wiegt damit nicht einmal die Hälfte vom Fahrzeug des M. Im weiteren Verlauf erreichte M mit seinem Wagen eine Geschwindigkeit von 167 km/h. Der von M gefahrene Wagen erfasste den Citroen der Y im Heckbereich mit einer Geschwindigkeit von ca. 105 km/h. Der gesamte Heckbereich des Citroen samt Rückfahrbank wurde bei dem Aufprall um einen Meter in Richtung Front verschoben. Durch den Aufprall löste sich außerdem ein im Kofferraum des Citroen befindliches Reserverad „[...] und wurde so stark beschleunigt, dass es ein ca. 100 Meter entferntes Garagentor [...] einschlug.“<sup>94</sup> Eine spätere Zeugin hatte sich zu

---

<sup>94</sup> LG Kleve, Urteil vom 17.02.2020 – 140 Ks- 507 Js 281/19 – 6/19, Rn. 34; SVR 2020, 232ff

ihrem Glück nach ihrem Hund gebückt. Ansonsten wäre Sie von dem Rad am Oberkörper oder Kopf wahrscheinlich tödlich getroffen worden.

Durch den Aufprall wurde Y (die nicht angeschnallt war) aus dem Wagen geschleudert. Sie verstarb im Krankenhaus. Die dort festgestellten, todesursächlichen Verletzungen *„[...]wären auch dann durch die Kollision mit dem PKW des Angeklagten [...] entstanden, wenn Y sich ordnungsgemäß angeschnallt hätte“*.<sup>95</sup> Während R das Einbiegen der Y erkannte und so stark abbremste, dass er noch abbiegen konnte, war die Kollision für M nicht zu verhindern. Im Gegensatz zu M, der den Unfallort zu Fuß verließ, ohne sich um die verletzte Y zu kümmern, leistete R für Y „Erste-Hilfe“.

Das Landgericht Kleve verurteilte M daraufhin rechtlich korrekt zu einer lebenslangen Freiheitsstrafe wegen Mordes und R zu einer Freiheitsstrafe von 3 Jahren und 9 Monaten wegen der Teilnahme an einem Verbotenen Kraftfahrzeugrennen mit Todesfolge.

*b) Das Urteil gegen M*

Bezüglich des M hat das Landgericht Kleve zutreffend begründet, dass er mit bedingtem Vorsatz handelte. Der ortskundige Angeklagte habe bereits vor Beginn des Rennens die Möglichkeit eines Zusammenstoßes und dessen Folgen erkannt und billigend in Kauf genommen. Die Persönlichkeit des Angeklagten wurde umfassend erörtert. Er hatte selbst zugegeben, dass er *„[...] bei dem Kräftemessen mit dem Mitangeklagten so schnell wie möglich fahren und die Motorkraft seines Fahrzeugs demonstrieren [...]“*<sup>96</sup> wollte. Das Imponiergehabe des Angeklagten habe in dieser Situation höher gestanden als die in Kauf genommenen Gefahren für sich selbst und andere. Ebenso nahm der Angeklagte M Ärger mit der Polizei in Kauf, da er durch das „Aufheulen“ lassen des Motors und einer Strecke durch die Stadt einer hohen Entdeckungsgefahr ausgesetzt war.

Ebenfalls legte das Landgericht die vom Bundesgerichtshof geforderten konkreten Unfallszenarien dar.<sup>97</sup> Eine Kollision mit einer LKW war an diesem Tag, Ostermontag, nicht zu erwarten, ebenso weniger der frontale Zusammenstoß mit einem anderen schnell fahrenden PKW. Es kamen also nur Kollisionen mit einbiegenden Fahrzeugen, oder mit Fußgängern in Betracht.

---

<sup>95</sup> LG Kleve, Urteil vom 17.02.2020 – 140 Ks- 507 Js 281/19 – 6/19, Rn. 36 aE; SVR 2020, 232ff

<sup>96</sup> LG Kleve, Urteil vom 17.02.2020 – 140 Ks- 507 Js 281/19 – 6/19, Rn. 102; SVR 2020, 232ff

<sup>97</sup> LG Kleve, Urteil vom 17.02.2020 – 140 Ks- 507 Js 281/19 – 6/19; SVR 2020, 232ff a.a.O

Auch das Risiko der Eigengefährdung wurde durch das Landgericht treffend widerlegt. Der Angeklagte M legte laut Urteilsgründen viel Wert auf die (Sicherheits-)Ausstattung des Mercedes, auf dessen Gewicht und Leistung. Er wusste also von Anfang an, dass er in diesem Wagen sehr sicher war, denn diese Merkmale waren „[...] *Garanten dafür, dass dem Mercedes-Fahrer nicht viel passieren konnte. Die Risiken für die Insassen der unbeteiligten Fahrzeuge waren höchst einseitig verteilt.*“<sup>98</sup>

Als Mordmerkmal legte das Landgericht Kleve die Tötung mit gemeingefährlichen Mitteln zugrunde. Dies ist der Fall, wenn der Täter Tatmittel einsetzt, deren Wirkungsweise er im Einzelfall nicht sicher zu beherrschen vermag und die geeignet sind, eine größere Zahl von Menschen an Leib und Leben zu gefährden.

Der PKW an sich ist unbestritten kein gemeingefährliches Mittel. Das Landgericht Kleve führt allerdings aus, dass es durch den gezielten Einsatz unter Nutzung der Gegenfahrspur bei Durchtreten des Gaspedals (Kick-Down) auf der genutzten Strecke zum gemeingefährlichen Mittel wurde.<sup>99</sup> Durch die von M „[...] *geschaffene hohe Gefahr für einen Verkehrsunfall, hat er zugleich eine unbestimmte Mehrzahl von Menschen an Leib und Leben gefährdet.*“<sup>100</sup> Diesbezüglich sei darauf hingewiesen, dass sich mehrere Zeugen im Einwirkungsbereich befanden und M keine Fahrerlaubnis besaß.

### c) *Das Urteil gegen R*

Bezüglich des Angeklagten R wurde die Norm des § 315 d Abs. 5 StGB zutreffend angewandt. Die Voraussetzungen eines verbotenen Kraftfahrzeugrennens lagen unzweifelhaft vor. Ebenso die erforderlichen, erfolgsqualifizierenden Tatbestandsmerkmale, namentlich der Tod eines Menschen durch die Teilnahme an einem solchen Rennen. Problematisch ist hier allerdings, dass § 315 d Abs. 5 StGB auf Abs. 2 und dieser auf Abs. 1 Nr. 2 verweist. R hat unzweifelhaft an einem Kraftfahrzeugrennen teilgenommen. Durch den Verweis auf Abs. 5 wird nunmehr aber auch dafür ein eigenständiges Handeln des R verlangt. Dies könnte problematisch sein, denn R hat bezüglich des Todes der Y nicht eigenständig gehandelt.

Die Verfasserin stimmt dem Landgericht Kleve allerdings ausdrücklich in der Begründung zu, dass R zwar nicht selbst gehandelt hat, durch sein Rennverhalten aber „[...] *wesentliche eigene Kausalbeiträge für den späteren Unfall, der zum Tod der Y führte*“<sup>101</sup> geleistet hat. Auch R fuhr kurz vor der Kollisionsstelle des M noch mit 92km/h

---

<sup>98</sup> LG Kleve, Urteil vom 17.02.2020 – 140 Ks- 507 Js 281/19 – 6/19, Rn. 103 aE; SVR 2020, 232ff

<sup>99</sup> Vgl. LG Kleve, Urteil vom 17.02.2020 – 140 Ks- 507 Js 281/19 – 6/19, Rn. 107; SVR 2020, 232ff

<sup>100</sup> LG Kleve, Urteil vom 17.02.2020 – 140 Ks- 507 Js 281/19 – 6/19, Rn. 107; SVR 2020, 232ff

<sup>101</sup> LG Kleve, Urteil vom 17.02.2020 – 140 Ks- 507 Js 281/19 – 6/19, Rn. 110; SVR 2020, 232ff

bei erlaubten 50 km/h, außerdem hat er durch sein Rennverhalten den M auch zum Fahren auf der Gegenseite und weiterem beschleunigen animiert. Korrekt führt das Landgericht Kleve an: *„Ohne die Fahrweise des Angeklagten T5 (hier R) im Rahmen des Rennens wäre es nicht zu dem sogar noch gefährlicherem Fahrverhalten des Angeklagten I (hier M) gekommen.“*<sup>102</sup>

d) *Das Ergebnis*

Beide Angeklagte haben Revision gegen das Urteil des Landgerichts Kleve eingelegt. Eine Entscheidung des Bundesgerichtshofs liegt noch nicht vor. Im Hinblick auf die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs bezüglich des Mordmerkmals der Tötung mit gemeingefährlichen Mitteln, bleibt abzuwarten, wie er in diesem konkreten Fall entscheiden wird. Auch bleibt interessant, wie der Bundesgerichtshof das eigenständige Handeln des R bewerten wird.

---

<sup>102</sup> LG Kleve, Urteil vom 17.02.2020 – 140 Ks- 507 Js 281/19 – 6/19; SVR 2020, 232ff a.a.O

## F. Fazit

Bezüglich des § 315 d StGB ist bereits eine positive Entwicklung festzustellen. Der mögliche Rückgriff auf Definitionen und Auslegungen über § 315 c StGB erleichtert den Gerichten und Richtern die Arbeit. Ebenso erscheint die Qualifikation des § 315 d Abs. 5 StGB sinnvoll und durch das Landgericht Kleve auch schon treffend eingesetzt. Diese Qualifikation ermöglicht es auch gegen jene Raser vorzugehen, die den Tod eines unbeteiligten Verkehrsteilnehmers nicht direkt verursachen, aber an dessen Verursachung eklatant beteiligt sind.

Die vom Amtsgericht Villingen-Schwenningen angesprochenen verfassungsrechtlichen Bedenken erscheinen überzogen. Um die Strafbarkeit einer Geschwindigkeitsüberschreitung zu erkennen, bedarf es keines Spezialwissens. Jeder verständige Dritte kann einschätzen, dass es sich bei Geschwindigkeiten von mehr als der doppelten zugelassenen Höchstgeschwindigkeit, nicht mehr nur um eine Ordnungswidrigkeit handeln kann.

Alles in Allem erfüllt der § 315 d StGB den Grundgedanken seiner Schaffung: Raser sollen und müssen für ihr allgemeingefährliches Verhalten schneller und härter bestraft werden können, damit die Zahl von illegalen Kraftfahrzeugrennen wieder zurückgeht und die Sicherheit des Straßenverkehrs weiter ausgebaut werden kann.

Eine zentrale Frage dieser Arbeit war es, ob die Verursachung des Todes eines Menschen im Verlauf eines verbotenen Kraftfahrzeugrennens als Mord klassifiziert werden kann und sollte. Im vorangegangenen Kapitel wurde deutlich, dass dabei zu unterscheiden ist, wer direkt für den Tod des anderen Menschen verantwortlich ist.

Das Landgericht Berlin und das Landgericht Kleve haben die Voraussetzungen für die Verurteilung eines Rasers wegen Mordes gut herausgearbeitet und meist zutreffend begründet. Hauptmordmerkmal wird demnach wohl auch in Zukunft jenes der niederen Beweggründe sein. Die Verurteilung wegen Heimtücke wurde vom Bundesgerichtshof zwar bereits gestützt, erscheint aber dennoch fragwürdig. Im Zusammenhang mit den zunehmenden Zahlen solcher illegalen Rennen ist es allerdings erfreulich, dass die Gerichte hart durchgreifen und, wie das Landgericht Berlin, diese rechtlich zutreffende Meinung, namentlich eine Verurteilung wegen Mordes, auch standhaft verteidigen.

## Literaturverzeichnis und Quellen

### Kommentare

Burmann / Heß / Hühnermann / Jahnke (Hrsg.) Straßenverkehrsrecht, 26. Auflage 2020, München 2019

Eser (Hrsg.), Strafgesetzbuch, 30. Auflage 2019, München 2018

Joeks/Miebach (Hrsg.), Münchener Kommentar zum StGB, 3. Auflage 2019, München 2018

BeckOK StGB/Kudlich, 45. Ed. 1.2.2020

BeckOK StGB/Kudlich, 37. Ed. 1.2.2018

Kindhäuser/ Neumann/Paeffgen (Hrsg.) Strafgesetzbuch In 3 Bänden, 5. Auflage 2017, Baden-Baden 2016

Kindhäuser/Hilgendorf (Hrsg.), Lehr- und Praxiskommentar, Strafgesetzbuch, 8. Auflage 2019, Baden-Baden 2018

### Aufsätze

Blanke-Roeser, Constantin, Kraftfahrzeugrenne iSd neuen § 315d StGB- Ein normativer Rechtsbegriff im Strafrecht und seine Auslegung, JuS 2018, 18-22

Dahlke/Hoffmann-Holland, Die Strafgesetzgebung zu „Einzelrasern“ im § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB, KriPoZ 5/177, 306 -310

Jäger, Christian, Too Fast and Furious – Die Todesraser vom Kurfürstendamm, JA 2017, 786-788

Jansen, Scarlett, Der Gesetzesentwurf zur Strafbarkeit bei nicht genehmigten Autorennen – eine systematische Betrachtung, NZV 2017, 214-220

Jansen, Scarlett, Im Rausch der Geschwindigkeit(-sbegriffe) - eine kritische Betrachtung des § 315d I Nr. 3 StGB, NZV 2019, 285-289

Krumm, Carsten, Illegale Rennen – der Alleinraser!, SVR 2020, 8-10

Rebler, Adolf, Die strafrechtliche und verkehrsrechtliche Behandlung von illegalen Rennen, SVR 2018, 415-420

Steinert, Philipp, Können Raser Mörder sein? - Bedingter Tötungsvorsatz kontra bewusste Fahrlässigkeit bei bewusster Eigengefährdung im Straßenverkehr, SVR 2019, 326-329

Steinert, Philipp, Rasen im Straßenverkehr - Die aktuelle Rechtslage zur Strafbarkeit des Einzeltäters, SVR 2019, 130-131

Zieschang, Zur Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr, JA 2016, 721-726

Zehetgruber, Christoph, Zur Strafbarkeit verbotener Kraftfahrzeugrennen nach § 315 d StGB – Dogmatische Fallstricke und rechtspolitische Notwendigkeit einer diskussionswürdigen Strafnorm, NJ 2018, 360-367

### Lehrbücher

Wessels/Hettinger, Strafrecht Besonderer Teil 1- Straftaten gegen Persönlichkeits- und Gemeinschaftswerte, 43. Auflage 2019

### Handbücher

Berz/Burmann/ Henschel, Handbuch des Straßenverkehrsrechts, 41. Auflage 2020

Buschbell/Höke (Hrsg), Münchner Anwaltshandbuch, Straßenverkehrsrecht, 5. Auflage 2020, München 2019

## Eidesstattliche Versicherung

Hiermit erkläre ich, Franziska Witter, an Eides statt, dass ich die Diplomarbeit selbstständig und ohne Benutzung anderer als der angegebenen Hilfsmittel angefertigt habe, dass Quellen oder indirekt übernommene Gedanken als solche kenntlich gemacht sind, dass die Diplomarbeit in gleicher oder ähnlicher Form keiner anderen Prüfungsbehörde vorgelegt wurde und dass die gedruckte und die digitalisierte Form der Diplomarbeit identisch sind, § 24 Abs. 4 FHMeißen-GO.

---

Franziska Witter