

## § 1. Zum Hintergrund eines Fremdkörpers

„Hard cases make bad law“.<sup>1</sup> Dieser dem angelsächsischen case-law entstammende Aphorismus reklamiert zunehmend<sup>2</sup> auch im deutschen Recht Geltungsanspruch. Besonders in der Spielart des „Empörungs- und Reaktionsstrafrechts“<sup>3</sup> finden zunehmend<sup>4</sup> Vorschriften in das deutsche Recht Einzug, die anlässlich komplexer, aber noch häufiger anlässlich öffentlichkeitswirksamer Straftaten geschaffen werden.<sup>5</sup> Jene Gesetzgebung soll ein (vermeintliches) Bedürfnis der Öffentlichkeit nach entschlossenem Handeln<sup>6</sup> befriedigen. Öffentlicher Druck führt so zu „gesetzgeberischem Aktionismus“.<sup>7</sup> Gesetzgeberischer Aktionismus veranlasst priorisierte, häufig beschleunigte Gesetzgebungsverfahren. Hierdurch können verfassungsrechtliche Risiken entstehen. Einerseits werden schnelle Gesetzgebungsverfahren zunehmend mit Blick auf das Verfahrensrecht kritisiert.<sup>8</sup> Bewährte Abläufe des Gesetzgebungsprozesses müssen zur Beschleunigung übersprungen, umgangen oder außer Kraft gesetzt werden. So leidet die demokratische Mitbestimmung besonders parlamentarischer Minderheiten.<sup>9</sup> Noch problematischer ist andererseits das Fehlerpotential, das beschleunigter Gesetzgebung innewohnt: Ein knapper zeitlicher Rahmen schmälert regelmäßig die anwendbare und angewandte Sorgfalt bei der Abfassung von Gesetzesentwürfen. Es bleibt weniger Zeit, die Komplexität der Realität in Normgestalt zu abstrahieren und damit umfassend zu adressieren.

---

1 *US Supreme Court*, Northern Securities Co. v. United States, S. 400; Hayek, *Studies on the Abuse and Decline of Reason* 2010, S. 63.

2 Beispiele bei Kudlich/Oğlakcioğlu, in: FS von Heintschel-Heinegg, 281 ff.

3 Kudlich/Oğlakcioğlu, in: FS von Heintschel-Heinegg, S. 277; ähnlich C. Roxin/Greco, *Strafrecht AT I*, § 2 Rn. 31a; Hoven/Weigend, JZ 2017, 182, 191.

4 Jahn/Brodowski, ZStW 2017, 363, 364; Kudlich, JA 2019, 631, 633.

5 Ausführlich zu symbolischem Recht Meyer, *Der Staat* 2009, 278.

6 Mommsen, KriPoZ 2018, 76; zur Eignung als Strafzweck kritisch C. Roxin/Greco, *Strafrecht AT I*, § 2 Rn. 26 ff.; Kölbel/Singelstein, NStZ 2020, 333, 334 ff.

7 Kudlich/Oğlakcioğlu, in: FS von Heintschel-Heinegg, S. 277; Grube, in: LK-StGB, Vor §§ 38 Rn. 71; Mommsen, KriPoZ 2018, 76, 77; Nettesheim, in: *Strafverfassungsrecht*, S. 116; Weigend, in: FS Fischer, S. 578; vgl. zum Gesetz als politische Maßnahme auch Burg-hart, *Die Pflicht zum guten Gesetz*, S. 25.

8 Vgl. Michl, JuS 2020, 643, 644.

9 BVerfG, Urteil vom 24.01.2023 – 2 BvF 2/18, NJW 2023, 672, 674 Rn. 94 ff.; BVerfG, Beschluss vom 05.07.2023 – 2 BvE 4/23, NJW 2023, 2561, 2565 Rn. 90 ff.

Das Resultat des Gesetzgebungsprozesses mag dann zwar schnell erzielt werden, ist aber häufig für die Praxis nur bedingt handhabbar. Oberflächliche Arbeit im Gesetzgebungsprozess kann planwidrige Regelungslücken im Gesetz hinterlassen und unbestimmte Rechtsbegriffe schaffen, die sich keiner verfassungskonformen Auslegung zuführen lassen. Schließlich kann sich Strafrecht auf Druck der Öffentlichkeit als Akt der Willkür darstellen und gegen Art. 3 Abs. 1 GG verstoßen.<sup>10</sup> Es droht die Gefahr verfassungswidrigen und somit nichtigen Rechts. Im Strafrecht ist diese Gefahr besonders groß, verpflichtet doch Art. 103 Abs. 2 GG den Strafrechtsgesetzgeber zu besonderer<sup>11</sup> Normenklarheit bei der Kodifikation der *ultima ratio* Kriminalstrafe.

Das strafbewehrte Verbot von Kraftfahrzeugrennen im öffentlichen Straßenverkehr gem. § 315d StGB ist in wesentlichen Teilen Resultat eines solchen beschleunigten Gesetzgebungsprozesses.<sup>12</sup> Der Straftatbestand wurde durch das 56. Strafrechtsänderungsgesetz – Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen – vom 30.09.2017<sup>13</sup> mit Wirkung zum 13.10.2017 eingeführt. Die Gesetzesmaterialien statuieren, Anlass zur Schaffung des § 315d StGB sei eine Zunahme von Fällen illegaler Kraftfahrzeugrennen gewesen, bei denen Unbeteiligte getötet oder schwer verletzt wurden.<sup>14</sup> Dies müsste anhand kriminologischer Daten verifizierbar sein, was im Folgenden untersucht wird (§ 1 A.). Die Norm könnte demgegenüber die Reaktion des Gesetzgebers auf vereinzelte schwere Straftaten sein, die eine breite öffentliche Wahrnehmung<sup>15</sup> gefunden haben (§ 1 B.).<sup>16</sup> Anhand dieser brisanten<sup>17</sup> Fälle werden diejenigen Verhaltensweisen herausgearbeitet wer-

10 Vgl. BVerfG, Beschluss vom 07.12.2022 – 2 BvR 1404/20, BeckRS 2022, 36007, Rn. 64 f.

11 BVerfG, Beschluss vom 09.02.2022 – 2 BvL 1/20, NJW 2022, 1160, 1161 Rn. 91; BVerfG, Beschluss vom 23.06.2010 – 2 BvR 2559/08 u.a., NJW 2010, 3209, 3210 Rn. 69; AG Villingen-Schwenningen, Beschluss vom 16.01.2020 – 6 Ds 66 Js 980/19, BeckRS 2020, 167, Rn. 30; Dannecker/Schuhr, in: LK-StGB, § 1 Rn. 181; Burghart, in: Leibholz/Rinck, Art. 103 Rn. 1286; Nolte/Aust, in: Mangoldt/Klein/Starck, Art. 103 Abs. 2 Rn. 138; Pohlreich, in: BonnKomm, Art. 103 Abs. 2 Rn. 62; Kunig/Saliger, in: von Münch/Kunig, Art. 103 Rn. 43; Krüger, NStZ 2011, 369, 371.

12 Momsen, KriPoZ 2018, 76 "ad-hoc Verfahren".

13 BGBl. I 2017, S. 3532.

14 BT-Drs. 18/10145, S. 7; BR-Drs. 362/16, S. 1.

15 Beispielhaft hierfür BT-Drs. 18/12558, S. 3; NRW LT-Drs. 17/12500, S. 1; Geuther, DRiZ 2017, 116; Hauser, Rheinische Post Online vom 22.03.2018; LTO-Redaktion, Legal Tribune Online vom 22.03.2018; Maxwill, Spiegel Online vom 22.03.2018; Deutsche-Welle Redaktion, Deutsche Welle vom 01.03.2019; Schütz/Kieselbach, Augsburger Allgemeine vom 13.08.2018; Potts, Deutsche Welle vom 27.02.2017; Riedl, Nürnberger Nachrichten vom 05.03.2019; Ostsee-Zeitung Redaktion, Ostsee-Zeitung vom

den, die nunmehr mit den Mitteln des Strafrechts bekämpft werden sollten (§ 1 C.).<sup>18</sup> Ob § 315d StGB diese Verhaltensweisen erfasst, ist Untersuchungsgegenstand dieser Arbeit (§ 1 D.).

### A. Angebliche Zunahme illegaler Kraftfahrzeugrennen

Will man die Frage, ob Kraftfahrzeugrennen mit tödlichem Ausgang vor Erlass des § 315d StGB 2017 kriminologische Relevanz aufwiesen, anhand von kriminologischen Daten empirisch untersuchen, stellt man schnell fest, dass geeignetes Zahlenmaterial nicht vorhanden ist. Die Gesetzesmaterialien behaupten zwar einen Anstieg von tödlichen Unfällen im Straßenverkehr, lassen aber einen empirisch validierten Beleg dieser Behauptung vermissen.<sup>19</sup> Zwar war überhöhte Geschwindigkeit 2017 die wahrscheinlichste Todesursache im Straßenverkehr – 34 Prozent der Todesfälle wurden durch Geschwindigkeitsüberschreitungen (mit-)verursacht.<sup>20</sup> Obwohl die Anzahl der Unfälle im Straßenverkehr seit Jahren und seit 2019 merklich abnimmt,<sup>21</sup> bleibt der Anteil der Toten aufgrund zu schnellen Fahrens konstant. Auch 2020 war ein Drittel der Todesfälle bei Unfällen im Straßenverkehr auf überhöhte Geschwindigkeit zurückzuführen.<sup>22</sup>

Dass diese vielen Todesfälle gerade kausal durch illegale Kraftfahrzeugrennen verursacht wurden, kann dem nicht entnommen werden. Quantitativ-kriminologische Erkenntnisse zur Häufigkeit von verbotenen Kraftfahrzeugrennen lagen bei Normerlass 2017 nicht vor.<sup>23</sup> Dies war dem Gesetzgeber bekannt, konnte er die Kosten der Strafverfolgung aufgrund § 315d StGB für die Länder ausdrücklich deshalb nicht beziffern, weil keine

---

27.02.2017; *Lausitzer Rundschau Redaktion*, *Lausitzer Rundschau* vom 28.02.2017; *Baum/Rabenstein*, OVB-Online vom 28.02.2017.

16 Vgl. *Kühn/Wittke*, DRiZ 2016, 334.

17 *Momsen*, KriPoZ 2018, 76.

18 BT-Drs. 18/10145, S. 1.

19 *Kulhanek*, in: BeckOK StGB, § 315d Rn. 5; *Ernemann*, in: SSW-StGB (5. Aufl.), § 315d Rn. 1; *Höltkemeier/Lafleur*, in: SSW-StGB, § 315d Rn. 1

20 *Statistisches Bundesamt* 2018, 12.

21 *Statistisches Bundesamt*, 2021.

22 *Bundesministerium für Digitales und Verkehr*, Unangepasste Geschwindigkeit: 896 Verkehrstote in 2020.

23 *Weiland*, in: *JurisPK-StVR*, § 315d Rn. 17; *Bachmann/Buttler*, NK 2019, 441, 454 mwN.; *Piper*, NZV 2017, 70, 72; *Momsen*, KriPoZ 2018, 76; *Bönig*, *Verbotene Kraftfahrzeugrennen*, S. 5.

„konkrete[n] Zahlen“ vorlagen.<sup>24</sup> Kraftfahrzeugrennen wurden bis dahin nicht in der Straßenunfallstatistik erfasst.<sup>25</sup> Vielmehr beschränkten sich Kraftfahrzeugrennen auf „lokale Ereignisse“, weswegen eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern nicht für erforderlich erachtet wurde.<sup>26</sup>

Dennoch kann die Prävalenz von Kraftfahrzeugrennen vor 2017 teilweise anhand der Zahlen zu Ordnungswidrigkeiten nach §§ 29 Abs. 1, 49 Abs. 2 Nr. 5 StVO a. F. nachvollzogen werden. In Ermangelung einer bundesweiten strukturierten Erfassung ist die Datenlage unübersichtlich: In Baden-Württemberg wurden in den Jahren 2013 bis 2017 insgesamt 119 Fälle illegaler Kraftfahrzeugrennen verzeichnet.<sup>27</sup> In Nordrhein-Westfalen wurden im Jahr 2015 230 Ordnungswidrigkeitenanzeigen erstattet.<sup>28</sup> In Berlin waren es im Zeitraum von 2015 bis Oktober 2017 203 Anzeigen.<sup>29</sup> Hamburg verfolgte 43 Fälle illegaler Kraftfahrzeugrennen zwischen Juni 2016 und Oktober 2017.<sup>30</sup>

Diese Zahlen zeigen, dass Kraftfahrzeugrennen zwar in mehreren Bundesländern wiederholt und nicht nur vereinzelt auftraten. Dennoch überstiegen die Fallzahlen nirgends niedrige dreistellige Bereiche. Ob bei diesen Ereignissen Menschen zu Tode kamen, wurde nicht dokumentiert. Der behauptete gesetzliche Handlungsbedarf aufgrund einer Zunahme von illegalen Kraftfahrzeugrennen mit tödlichem Ausgang ist dementsprechend nicht belegt.

## *B. Untersuchung der Anlasstaten 2016/2017*

Angesichts des Fehlens empirischer Evidenz drängt sich auf, dass der Gesetzgeber mit § 315d StGB auf einzelne Anlasstaten kurz vor Gesetzeserlass in den Jahren 2016 und 2017 reagierte. Kurz vor Einführung des § 315d StGB ereigneten sich in Köln, Hamburg, Berlin, Bremen und in der angren-

---

24 BT-Drs. 18/10145, S. 2; vgl. auch Plen.-Prot. 18/243, S. 24908 (Steineke); *Piper*, NZV 2017, 70, 72.

25 BT-Drs. 18/8993, S. 3; *Piper*, NZV 2017, 70, 72.

26 BT-Drs. 18/8993, S. 3.

27 BW LT-Drs. 16/4722, S. 3.

28 BT-Drs. 18/8802, S. 1.

29 Berl LT-Drs. 18/15580, S. 3.

30 Ham LT-Drs. 21/12177, S. 3.

zenden Schweiz<sup>31</sup> Unfälle im öffentlichen Verkehr<sup>32</sup> mit tödlichem Ausgang. Die Beratungen des § 315d StGB im Rechtsausschuss<sup>33</sup> sowie die Plenardebatte im deutschen Bundestag<sup>34</sup> waren von diesen Ereignissen geprägt. Ebenfalls verknüpften verschiedene Stimmen in der Literatur Fragen des Gesetzgebungsverfahrens zu § 315d StGB mit den Vorkommnissen,<sup>35</sup> sodass auch in der rechtswissenschaftlichen Rezeption die Erwartung vorherrschte, § 315d StGB müsse diese und vergleichbare Fallkonstellationen zukünftig erfassen. Zum näheren Verständnis der Funktion des § 315d StGB sollen die vor Erlass des § 315d StGB in Deutschland begangenen<sup>36</sup> Taten in der gebotenen Kürze dargestellt (§ 1 B.I. und § 1 B.II.) und die zentralen rechtlichen Wertungen herausgearbeitet (§ 1 B.III.) werden.

## I. Rennen mit mehreren Beteiligten

Für die Gesetzesinitiative waren zunächst Rennen mit mehreren Beteiligten in Köln und am Berliner Kurfürstendamm maßgeblich. Die Charakteristika dieser Fälle werden im Folgenden herausgearbeitet.

### 1. Erster Kölner Raserfall:<sup>37</sup> Das idealtypische Rennen

Gegenstand einer Entscheidung des Landgerichts Köln war ein geradezu idealtypisches Kraftfahrzeugrennen mit zwei Beteiligten. An dem Rennen waren ein mit einer nicht serienmäßigen, nicht zugelassenen Gasanlage ausgestatteter BMW 320i mit einer Leistung von 171 PS und ein Mercedes Cabrio 280SL mit einer Leistung von 233 PS und verbreiterten Spur beteiligt. Auf einer Strecke von 1,2 km verfolgten sich die beiden Angeklagten

---

31 Vgl. WD, S. 4.

32 *Momsen*, KriPoZ 2018, 76.

33 Ausschuss-Prot. 18/157, S. 12 (Künast).

34 Plen-Prot. 18/243, S. 24902 (Lüthmann), S. 24903 (Wunderlich), S. 24905 (Dobrindt), S. 24907 (Fechner), S. 24908 (Steineke).

35 *Jansen*, NZV 2017, 214; *dies.*, JurisPR-StrafR 13/2017, Anm. 1; *Piper*, NZV 2017, 70; *Preuß*, NZV 2017, 105.

36 Nach Einführung des § 315d StGB kam es ebenfalls zu mehreren spektakulären Kraftfahrzeugrennen mit Todesfolge – beispielsweise dem sog. „Moerser Raserfall“ LG Kleve, Urteil vom 17.02.2020 – 140 Ks - 507 Js 281/19 - 6/19, BeckRS 2020, 11726.

37 LG Köln, Urteil vom 14.04.2016 – 117 Ks 19/15, BeckRS 2016, 17841.

mit weit überhöhter Geschwindigkeit<sup>38</sup> „Stoßstange an Stoßstange [...] wie bei einem Formel 1-Rennen“<sup>39</sup> und passierten nur knapp eine Fahrradfaherin. Eine Beobachterin schloss aus der Fahrweise und der lauten Musik, die aus den Fahrzeugen drang, die Angeklagten hätten Spaß an der rasanten Fahrt.<sup>40</sup> In einer langgezogenen Linkskurve erreichten die Angeklagten eine Geschwindigkeit von 95 km/h. Der Fahrer des vorausfahrenden BMW fürchtete, die Kurve mit dieser Geschwindigkeit nicht passieren zu können, traute sich jedoch wegen des dicht folgenden Automobils des Mitangeklagten nicht zu bremsen. Am Ende der Kurve geriet der BMW ins Driften und damit außer Kontrolle. Das Fahrzeug erfasste eine Passantin, die an den Verletzungsfolgen verstarb.<sup>41</sup>

Der Sachverhalt lässt erste Charakteristika eines Kraftfahrzeugrennens erkennen: Mehrere Beteiligte fahren mit stark motorisierten, womöglich modifizierten Fahrzeugen und erreichen so deutlich überhöhte Geschwindigkeiten. Ein Aspekt der Konkurrenz scheint eine Rolle zu spielen, der Einfluss auf die Wahrscheinlichkeit eines Kontrollverlusts zeitigt. Geht die Kontrolle verloren, verunfallt nicht nur der Rennteilnehmer, vielmehr werden auch Personen nahe der Rennstrecke erfasst.

Das Landgericht Köln verurteilte die Angeklagten wegen fahrlässiger Tötung gem. § 222 StGB zu Freiheitsstrafen von bis zu zwei Jahren. Die Angeklagten hätten sich jedenfalls konkludent spätestens im Kölner Hafenviertel auf die Durchführung eines verbotenen Kraftfahrzeugrennens geeinigt und hierdurch sowie durch die Fahrt mit nicht angepasster Geschwindigkeit entgegen § 3 Abs. 1 StVO objektiv pflichtwidrig verhalten. Die hieraus resultierende Unfallgefahr wäre objektiv und subjektiv erkennbar und der Unfall bei geringerer Geschwindigkeit auch vermeidbar gewesen. Neben dem Unfallverursacher im BMW rechnete das Gericht auch dem Mercedes-Fahrer den Todeserfolg zu, weil dieser so dicht aufgefahren sei und dadurch die Geschwindigkeit der Fahrt gesteigert habe.

---

38 Hierzu trifft das Urteil zunächst keine konkreteren Feststellungen LG Köln, Urteil vom 14.04.2016 – 117 KLS 19/15, BeckRS 2016, 17841.

39 Die Entscheidung verwendet wiederholt Vergleiche zu Rennformen des Kraftfahrzeugsports LG Köln, Urteil vom 14.04.2016 – 117 KLS 19/15, BeckRS 2016, 17841.

40 LG Köln, Urteil vom 14.04.2016 – 117 KLS 19/15, BeckRS 2016, 17841.

41 Das Urteil hebt hervor, die Verstorbene sei Jurastudentin im zweiten Semester an der Universität Köln gewesen und habe sowohl ihr Abitur als auch ihre ersten Klausuren sehr gut bestanden LG Köln, Urteil vom 14.04.2016 – 117 KLS 19/15, BeckRS 2016, 17841.

Die Kammer verneinte eine Strafbarkeit wegen § 315c StGB, weil keine nach § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB einschlägige Tathandlung festgestellt werden konnte. Zwar seien die Angeklagten zu schnell gefahren, jedoch nicht an einer unübersichtlichen Stelle. Weiterhin verneinte das Landgericht einen Tötungs(-eventual-)vorsatz. Die erhebliche Eigengefahr, die mit einem Unfallgeschehen bei hoher Geschwindigkeit einherginge, stünde dem voluntativen Element des Eventualvorsatzes entgegen.<sup>42</sup> Die Angeklagten hätten nach Ansicht der Kammer nicht töten wollen, sondern ihre Fahrfähigkeiten schlicht völlig überschätzt.

Der Bundesgerichtshof bestätigte die Entscheidung auf die konkludent auf den Strafausspruch beschränkte Revision der Staatsanwaltschaft<sup>43</sup> und die Revision der Angeklagten im Wesentlichen; er hob allein die Strafzumessung hinsichtlich der Aussetzung der Freiheitsstrafen zur Bewährung auf.<sup>44</sup> Die Strafkammer hatte unberücksichtigt gelassen, dass die Angeklagten die realisierte Gefahr vorsätzlich<sup>45</sup> verursachten.<sup>46</sup> Deswegen wäre eine Versagung der Bewährungsaussetzung zur Verteidigung der Rechtsordnung gem. § 56 Abs. 3 StGB zu erwägen gewesen,<sup>47</sup> was das Landgericht Köln im zweiten Rechtsgang nachholte und unbedingte Freiheitsstrafen verhängte.<sup>48</sup>

Die Fallkonstellation zeigt, welche Strafnormen Verhaltensweisen von Rennteilnehmern vor Einführung des § 315d StGB regelmäßig erfassten und welche Vorschriften häufig keine Anwendung fanden. Eine Strafnorm für die Teilnahme an einem Kraftfahrzeugrennen fehlte. Die Anwendung

42 Das Landgericht bediente sich insofern des Hemmschwellenarguments, das der Bundesgerichtshof zum Entscheidungszeitpunkt für äußerst gefährliche Gewalthandlungen bereits aufgegeben hatte, vgl. BGH, Urteil vom 22.03.2012 – 4 StR 558/11, NJW 2012, 1524, 1526 Rn. 31 ff.; siehe auch BGH, Urteil vom 05.12.2017 – 1 StR 416/17, NSTZ 2018, 206, 207; BGH, Urteil vom 05.04.2018 – 1 StR 67/18, NSTZ-RR 2018, 371, 372; Anders aber BGH, Urteil vom 23.01.2020 – 3 StR 385/19, BGH NSTZ 2020, 349, 350 Rn. 9 m. abl. Anm. Schneider. Vgl. zur Rezeption dieser Rechtsprechungsänderung auch *Leitmeier*, NJW 2012, 2850, 2851; *Schneider*, in: MüKo StGB, § 212 Rn. 75-78; *Fahl*, NSTZ-RR 2020, 314; *ders.*, JuS 2013, 499, 500.

43 BGH, Urteil vom 06.07.2017 – 4 StR 415/16, NJW 2017, 3011 Rn. 11.

44 BGH, Urteil vom 06.07.2017 – 4 StR 415/16, NJW 2017, 3011.

45 Das Vorliegen eines vorsätzlichen Tötungsdelikts konnte der Bundesgerichtshof wegen der Beschränkung der Revision der Staatsanwaltschaft auf die Rechtsfolgen nicht prüfen.

46 BGH, Urteil vom 06.07.2017 – 4 StR 415/16, NJW 2017, 3011, 3013 Rn. 27; vgl. auch OLG Karlsruhe, Beschluss vom 23.03.2008 – 1 Ss 127/07, NZV 2008, 467, 469.

47 BGH, Urteil vom 06.07.2017 – 4 StR 415/16, NJW 2017, 3011, 3013 Rn. 31 m. zust. Anm. Esposito; so schon OLG Karlsruhe, Beschluss vom 23.03.2008 – 1 Ss 127/07, NZV 2008, 467, 468; dies auf § 315d Abs. 5 StGB übertragend *Krumm*, SVR 2020, 8, 10.

48 LG Köln, Urteil vom 22.03.2019 – 103 KLs 13/17, BeckRS 2019, 9392, Rn. 53 ff.

von § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB scheiterte an den eng gefassten Tatbestandsmerkmalen des Handlungsteils. Damit waren die gefährliche Fahrweise und die Herbeiführung einer konkreten Gefahr für sich betrachtet straffrei. Nur sofern Unbeteiligte zu Schaden kamen, konnten §§ 222, 229 StGB angewendet werden. Ein Körperverletzungs- oder Tötungsvorsatz wurde regelmäßig ausgeschlossen. Die Rechtsprechung ordnete die Teilnahme an einem Kraftfahrzeugrennen jedoch als so verwerflich ein, dass § 56 Abs. 3 StGB erfüllt sein konnte.

## 2. Zweiter und dritter Kölner Raserfall: Das Innenstadtrennen ohne Tötungsvorsatz

Kurz darauf befasste sich das Landgericht Köln neuerlich mit einem Unfallgeschehen nach einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen.<sup>49</sup> Obschon ebenfalls ein Mensch zu Tode kam, erregte das Verfahren weder große öffentliche noch ausgeprägte fachöffentliche<sup>50</sup> Aufmerksamkeit. Im Vergleich zum ersten Kölner Raserfall weist es einige Besonderheiten auf:

Das Rennen fand im Innenstadtbereich von Köln statt. Nachdem die Teilnehmer diesen mit Geschwindigkeiten bis zu 106,6 km/h zeitweise unfallfrei durchquert hatten, kam es an einer Lichtzeichenanlage zu einer Kollision mit einem am Rennen unbeteiligten Fahrzeug, wodurch Passanten zu Tode kamen. Deswegen verurteilte die Kammer den Angeklagten, einen der Rennteilnehmer, wegen fahrlässiger Tötung in Tateinheit mit vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs gem. §§ 222, 315c Abs. 1 Nr. 2b, Abs. 3 Nr. 1 StGB.

Das Landgericht nutzte zur Aufklärung dieses Sachverhalts Logdaten des Carsharing-Moduls, mit dem das Tatfahrzeug ausgestattet war. Sie umfassten sowohl den konkreten Fahrzeugstandort (GPS) zu spezifischen Zeiten als auch die gefahrene Geschwindigkeit.<sup>51</sup> Deshalb konnte die Kammer detaillierte Feststellungen zum Fahrverhalten vor dem Unfall treffen, aus denen sie Rückschlüsse auf den Vorsatz bezüglich des Handlungsteils des § 315c Abs. 1 Nr. 2b StGB zog. Hieran zeigt sich, dass bei guter Beweislage in besonderen Konstellationen – hier bei rennbedingten Unfällen im Innen-

49 LG Köln, Urteil vom 23.05.2016 – 113 Kls 34/15, BeckRS 2016, 17291.

50 Preuß, NZV 2017, 303; Preuß, NZV 2017, 105; Bockslaff/Kadler, ZD 2017, 166; Nugel, DS 2018, 231.

51 Zur Rechtsgrundlage der Datenerhebung und -verwendung näher Bockslaff/Kadler, ZD 2017, 166; Nugel, DS 2018, 231.

stadtbereich – die Tatbestandsvoraussetzungen des § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB erfüllt sein können.

Der Angeklagte hatte das Tatfahrzeug gemietet. Dies ist dahingehend bemerkenswert, als dass Schäden an diesem Fahrzeug zunächst den Eigentümer, einen Car-Sharing-Dienstleister, treffen. Es stellt sich mithin die Frage, ob auch die Schädigung – bzw. bereits die Gefährdung – fremden Eigentums durch das Renngeschehen strafrechtlich relevant ist. Im Rahmen des § 315c StGB lehnt die bisherige Rechtsprechung das Tatfahrzeug als geeignetes Gefährdungsobjekt ab.<sup>52</sup> Ob dieses Ergebnis auch für Kraftfahrzeugrennen überzeugt, ist zu untersuchen.

Das Gericht erachtete trotz der Rennkonstellation sowohl die grobe Verkehrswidrigkeit als auch die Rücksichtslosigkeit der Fahrweise für näher erörterungsbedürftig. Dies könnte für die Einordnung der Rennteilnahme als eigenständiger Tathandlung in die Struktur der Straßenverkehrsdelikte maßgeblich sein. Sollten die Tatbestandsmerkmale grobe Verkehrswidrigkeit und Rücksichtslosigkeit auch für die Teilnahme an einem Kraftfahrzeugrennen eigenständige Bedeutung entfalten, so wäre denkbar, den Tatbestand in § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB zu verorten. Damit würde Fehlverhalten im Straßenverkehr mit einer einheitlichen Strafnorm sanktioniert. Wären die Tatbestandsmerkmale für die Teilnahme an einem Kraftfahrzeugrennen redundant, liegt die Ausgliederung in einen eigenen Tatbestand, wie sie der Gesetzgeber mit § 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB vornahm, nahe.

Die Kammer schloss eine (eventual)vorsätzliche Herbeiführung der Unfallgefahr i. S. d. § 315c Abs. 1 Nr. 2b StGB aus.<sup>53</sup> Zu einem Eventualtötungsvorsatz ist dem Urteil nichts zu entnehmen. Eine nähere Begründung wäre hier angezeigt gewesen, macht doch das Urteil zur Prüfung der Rücksichtslosigkeit Ausführungen, die auf einen Gefährdungs- und Tötungsvorsatz hindeuten: Die Kammer schloss eine einfache Fehleinschätzung der Situation oder bloße Unaufmerksamkeit aus, weil der Angeklagte während der knapp fünfminütigen Fahrt bis zum Unfallort mehrfache und massive Verkehrsverstöße beging, deren Gefährlichkeit ihm durch das Auslö-

---

52 BGH, Beschluss vom 13.04.2017 – 4 StR 581/16, StraFo 2017, 252, 253; BGH, Beschluss vom 04.12.2012 – 4 StR 435/12, NSTZ 2013, 167; BGH, Beschluss vom 16.04.2012 – 4 StR 45/12, NZV 2012, 448; BGH, Beschluss vom 19.01.1999 – 4 StR 663/98, NSTZ 1999, 350, 351; BGH, Urteil vom 16.01.1992 – 4 StR 509/91, NSTZ 1992, 233; BGH, Urteil vom 28.10.1976 – 4 StR 465/76, NJW 1977, 1109; vgl. auch OLG Hamm, Beschluss vom 21.09.2017 – 3 RVs 28/17, BeckRS 2017, 137244, Rn. 4.

53 LG Köln, Urteil vom 23.05.2016 – 113 Ks 34/15, BeckRS 2016, 17291.

sen der Motor-Stop-Funktion des Fahrzeugs bewusst gemacht wurden.<sup>54</sup> Dieses Begründungselement deutet auf die kognitive Komponente des Eventualvorsatzes eines Tötungsdelikts hin. Das Gericht stellt weiterhin fest, der Angeklagte „ordne[...] bewusst die Sicherheitsinteressen anderer Verkehrsteilnehmer seinem Interesse, möglichst schnell voranzukommen, unter.“<sup>55</sup> Damit ist auch die voluntative Komponente des Tötungsvorsatzes angesprochen. Den dritten Kölner Raserfall<sup>56</sup> klagte die Staatsanwaltschaft zum Jugendschöffengericht an. Das Gericht führte im Urteil aus, die Angeklagten hätten „ganz bewusst und völlig bedenken- und rücksichtslos ein unkalkulierbares Risiko gesetzt“,<sup>57</sup> das sich umfassend realisiert habe.

Die drei Kölner Raserfälle haben mithin gemein, dass sich die Angeklagten ohne Rücksicht auf die Folgen ihres Verhaltens evident gefährlich verhielten, um eigensüchtige Motive zu verfolgen. Aus Spaß am schnellen Fahren brachten sie sich, ihre Fahrzeuge und Unbeteiligte in Gefahr. Das bewusste Eingehen eines eklatanten Risikos subsumierten die Gerichte im zweiten und dritten Kölner Raserfall nur unter das Tatbestandsmerkmal der Rücksichtslosigkeit. Im ersten Kölner Raserfall fand die Einstellung der Angeklagten zu den von ihnen geschaffenen Gefahren Berücksichtigung nur in § 56 Abs. 3 StGB (im zweiten Rechtsgang). Die Relevanz des bewussten Eingehens von eklatanten Gefahren für die Prüfung des Tötungsvorsatzes erkennt keine der drei Entscheidungen. Das Gericht im ersten Kölner Raserfall erachtete es noch für erforderlich, einen Tötungsvorsatz explizit zu verneinen, konnte allerdings keinen Anhaltspunkt für dessen voluntatives Element erkennen. Die Spruchkörper des zweiten und dritten Kölner Raserfalls sahen keinen Anlass, einen Tötungsvorsatz zu prüfen, obwohl sich die Unfälle in der Innenstadt, mithin an einem besonders unfallgeneigten Ort ereigneten. Obschon dadurch das Tatrisko im Vergleich zum ersten Kölner Raserfall noch gesteigert war, verneinten die Gerichte im zweiten und dritten Kölner Raserfall den Vorsatz hinsichtlich der Schaffung einer konkreten Gefahr. Eine Verurteilung eines Teilnehmers an einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen wegen eines Tötungsdelikts schien nach diesen Entscheidungen ausgeschlossen.

---

54 LG Köln, Urteil vom 23.05.2016 – 113 Kls 34/15, BeckRS 2016, 17291.

55 LG Köln, Urteil vom 23.05.2016 – 113 Kls 34/15, BeckRS 2016, 17291.

56 AG Köln, Urteil vom 12.01.2016 – 643 Ls 308/15 10 Js 22/15, BeckRS 2016, 5892.

57 AG Köln, Urteil vom 12.01.2016 – 643 Ls 308/15 10 Js 22/15, BeckRS 2016, 5892.

### 3. Ku'damm-Raserfall:<sup>58</sup> Das Innenstadttrennen als Mord

Der Ku'damm-Raserfall zeigte, dass Teilnehmer eines verbotenen Kraftfahrzeugrennens wegen Mordes verurteilt werden können. Das Rennen mit tödlichem Ausgang sollte die bundesdeutsche Strafrechtspflege und -wissenschaft über Jahre beschäftigen.

Die beiden Angeklagten verständigten sich durch die heruntergelassenen Seitenscheiben und mit aufheulenden Motoren, ein Rennen auf dem Kurfürstendamm im Zentrum Berlins zu fahren. Sie fuhren über eine Gesamtstrecke von 3,4 km mit stark überhöhter Geschwindigkeit von deutlich über 100 km/h. Kreuzungen passierten sie bei Rotlicht mit Geschwindigkeiten zwischen 139 km/h und 170 m/h. An einer Kreuzung kam es zur Kollision mit einem einfahrenden Fahrzeug, dessen Fahrer verstarb. Umherfliegende Fahrzeugteile verfehlten eine Passantin nur knapp.

Das Renngeschehen unterschied sich nicht wesentlich von den Kölner Fällen. Jeweils fuhren zumindest zwei Fahrer gegeneinander und schaukelten sich zu immer riskanteren Verletzungen der Verkehrsregeln auf. Wie im zweiten und dritten Kölner Raserfall fand das Rennen im Innenstadtbereich statt. Zur Kollision kam es im Bereich einer Kreuzung. In allen Fällen überschritten die Beteiligten die zulässige Höchstgeschwindigkeit eklatant und gingen die damit einhergehenden Gefahren für den Straßenverkehr aus Spaß am schnellen Fahren bewusst ein. Dass die Angeklagten des Ku'damm-Raserfalls mehr als das Doppelte der innerorts zulässigen Geschwindigkeit zu schnell fuhren, steigerte das Tattrisiko nicht entscheidend.<sup>59</sup> Dennoch kam das Landgericht Berlin zu einer abweichenden rechtlichen Würdigung: Es verurteilte die Angeklagten wegen Mordes mit gemeingefährlichen Mitteln<sup>60</sup> und bejahte einen Tötungsvorsatz in Gestalt des *dolus eventualis*.<sup>61</sup> Diese Wertungsdifferenz begründete das Landgericht mit nicht näher herausgearbeiteten Fallbesonderheiten der Kölner Fälle im Vergleich zum Ku'damm-Fall sowie „speziellen Täterpersönlichkeiten“.<sup>62</sup>

---

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

59 A.A. *Grünwald*, JZ 2017, 1069, 1070.

60 LG Berlin, Urteil vom 27.02.2017 – 535 Ks 251 Js 52/16 (8/16), NStZ 2017, 471, 477 f.

61 LG Berlin, Urteil vom 27.02.2017 – 535 Ks 251 Js 52/16 (8/16), NStZ 2017, 471, 473 ff.; hierzu kritisch *Herzberg*, JZ 2018, 122, 123.

62 LG Berlin, Urteil vom 27.02.2017 – 535 Ks 251 Js 52/16 (8/16), NStZ 2017, 471, 473. Darüber hinaus geht die Entscheidung auf das Urteil im „Bremer Raserfall“ ein, das jedoch gerade kein Kraftfahrzeugrennen, sondern einen „Einzelraser“ betraf – näheres siehe unter § 1 B.II.2.

Die Angeklagten seien „autoverliebt, Schnelfahrer, Teilnehmer an illegalen Autorennen, [...] steiger[te]n ihr Selbstwertgefühl über ihr Kraftfahrzeug bzw. einen sportlich riskanten Fahrstil und zeichne[te]n sich durch eine konsequente Nichtbeachtung der Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung [...] aus.“<sup>63</sup> Diese egozentrische Einstellung ohne Rücksicht auf andere Teilnehmer des Straßenverkehrs zeigte sich auch in den Taten der Kölner Angeklagten. Doch wertete das Landgericht Berlin diese Aspekte um: Während die Kölner Gerichte den Angeklagten zugute hielten, dass sie sich durch die riskante Verhaltensweise selbst in Gefahr brachten, erkannte die Berliner Kammer einen Siegeswillen um jeden Preis, dessentwegen es die Angeklagten auf einen Unfall hätten ankommen lassen.<sup>64</sup> Die Kammer stellte mithin die *Bereitschaft* zur Eigengefährdung ins Zentrum der Argumentation und verkehrte so ein vorsatzkritisches zu einem vorsatzbe gründenden Argument. Dies unterstrich die Kammer wie folgt: Die Angeklagten hätten nicht mehr darauf vertrauen *können*, dass das Rennen einen guten Ausgang nähme.<sup>65</sup> Das Landgericht Berlin objektivierte damit die voluntative Vorsatzkomponente:<sup>66</sup> Es schloss das Vertrauen auf einen guten Ausgang, mithin bewusste Fahrlässigkeit, aus, weil sich für jedermann aufdrängte, dass die Teilnahme an einem Hochgeschwindigkeitsrennen in der Innenstadt einen (tödlichen) Unfall zur Folge haben müsse.

Hinsichtlich der kognitiven Vorsatzkomponente führte das Landgericht aus, die Angeklagten hätten sich und anderen Verkehrsteilnehmern durch ihre schnelle Fahrt jeder Reaktionsmöglichkeit beraubt.<sup>67</sup> Des daraus resultierenden hohen Unfallrisikos seien sie sich deshalb bewusst gewesen.<sup>68</sup> Damit warf das Landgericht den Angeklagten vor, durch ein Verhalten andere Menschen getötet zu haben, das sie selbst nicht mehr kontrollieren konnten. Eine solche Verhaltensweise stellt jedoch keine willentliche Handlung im strafrechtlichen Sinne dar – ein Vorsatz, den Täter in einem Zeitpunkt bilden, in dem sie das Geschehen nicht mehr unter Kontrolle haben, ist als *dolus subsequens* unmaßgeblich<sup>69</sup> und kein Tatvorsatz. Dieser Begründungsfehler war maßgeblich dafür, dass der vierte Senat des

63 LG Berlin, Urteil vom 27.02.2017 – 535 Ks 251 Js 52/16 (8/16), NStZ 2017, 471, 474.

64 LG Berlin, Urteil vom 27.02.2017 – 535 Ks 251 Js 52/16 (8/16), NStZ 2017, 471, 474.

65 LG Berlin, Urteil vom 27.02.2017 – 535 Ks 251 Js 52/16 (8/16), NStZ 2017, 471, 475.

66 T. Walter, NJW 2017, 1350, 1352; ähnlich auch Grünewald, JZ 2017, 1069, 1071; Jahn, JuS 2017, 700, 702; zu den Grundlagen dieser Entwicklung vgl. J. Vogel, GA 2006, 386.

67 LG Berlin, Urteil vom 27.02.2017 – 535 Ks 251 Js 52/16 (8/16), NStZ 2017, 471, 475.

68 LG Berlin, Urteil vom 27.02.2017 – 535 Ks 251 Js 52/16 (8/16), NStZ 2017, 471, 475.

69 BGH, Beschluss vom 07.09.2017 – 2 StR 18/17, NStZ 2018, 27.

Bundesgerichtshofs<sup>70</sup> diese von nur wenigen Stimmen in der Literatur<sup>71</sup> befürwortete Entscheidung aufhob.<sup>72</sup>

Für die weiteren Überlegungen entscheidend ist, dass der vierte Senat auch die Wertungen des Landgerichts zur voluntativen Komponente des Tötungsvorsatzes nicht teilte. Der vierte Senat bemängelte, das Landgericht habe sich nicht in hinreichendem Maße mit dem vorsatzkritischen Gesichtspunkt der Eigengefährdung der Angeklagten durch einen (tödlichen) Unfall auseinandergesetzt.<sup>73</sup> Auch bei riskanten Verhaltensweisen im Straßenverkehr, die nicht von vornherein auf die Verletzung einer anderen Person oder die Herbeiführung eines Unfalls angelegt sind, könne eine vom Angeklagten als solche erkannte<sup>74</sup> Eigengefährdung dafür sprechen, dass er auf einen guten Ausgang vertraut habe.<sup>75</sup> Der vierte Senat kritisierte, das Landgericht habe einen Erfahrungssatz unterstellt, nach dem sich ein bestimmter Typ Autofahrer in einer bestimmten Art von Kraftfahrzeug grundsätzlich sicher fühlen und jegliches Risiko für die eigene Unversehrtheit ausblenden würde. Einen solchen gäbe es jedoch nicht.<sup>76</sup> Der vierte Senat entzog der Neubewertung und Objektivierung der voluntativen Komponente des Tatvorsatzes, die das Landgericht vorgenommen hatte, mithin den Boden.

Dennoch verurteilte das Landgericht Berlin die Angeklagten im zweiten Rechtsgang erneut wegen Mordes.<sup>77</sup> Dieses Urteil hob der vierte Senat nur

70 BGH, Urteil vom 01.03.2018 – 4 StR 399/17, NStZ 2018, 409 m. zust. Anm. Walter; so auch Jäger, JA 2018, 468, 470 f.; Bechtel, JuS 2019, 114; Momsen, KriPoZ 2018, 76, 79; kritisch dagegen Schneider, NStZ 2018, 528; Steinert, SVR 2019, 326, 329; Hörnle, NJW 2018, 1576.

71 Kubiciel/Hoven, NStZ 2017, 439; in Anlehnung an Puppe, ZStW 1991, 1, 14 ff.; Preuß, NZV 2017, 303; Puppe, ZIS 2017, 439, 441; kritisch dagegen Grünewald, JZ 2017, 1069, 1071 f.; Jahn, JuS 2017, 700, 702; Jäger, JA 2017, 786, 787; T. Walter, NJW 2017, 1350, 1352; Sasse, NJ 2017, 384.

72 Zu weiteren Mängeln ausführlich Preuß, NZV 2018, 345.

73 BGH, Urteil vom 01.03.2018 – 4 StR 399/17, NStZ 2018, 409, 411 Rn. 20 ff.

74 Dazu kritisch Steinert, SVR 2019, 326, 328.

75 BGH, Urteil vom 01.03.2018 – 4 StR 399/17, NStZ 2018, 409, 411 Rn. 21.

76 BGH, Urteil vom 01.03.2018 – 4 StR 399/17, NStZ 2018, 409, 411 Rn. 24; so auch Bachmann/Buttler, NK 2019, 441, 447; a.A. Hörnle, NJW 2018, 1576, 1578.

77 Die am 26.03.2019 unter dem Aktenzeichen 251 Js 52/16 532 Ks 9/18 ergangene Entscheidung ist nicht veröffentlicht. Eine Zusammenfassung findet sich bei Steinert, SVR 2019, 326, 328 f.

teilweise auf.<sup>78</sup> Die Feststellungen zum Tötungsvorsatz des unmittelbaren Unfallverursachers hielten der rechtlichen Überprüfung nunmehr stand.<sup>79</sup>

Der vierte Senat präzisierte<sup>80</sup> die Voraussetzungen des Eventualvorsatzes bei Taten mit Eigenrisiko für den Angeklagten. Zunächst überprüfte er die Feststellungen des Tatgerichts zum Wissenselement des Eventualvorsatzes. Das Landgericht sei zutreffend davon ausgegangen, dass angesichts der hohen Geschwindigkeiten und der Durchfahrt einer ampelgeregelten Kreuzung ein unkontrollierbares Tatrisiko bestanden hätte,<sup>81</sup> dessen sich der Unfallverursacher bewusst war.<sup>82</sup> Der vierte Senat maß der Selbstüberschätzung des Angeklagten hinsichtlich seines fahrerischen Könnens keine Bedeutung zu. Schließlich hätte er mangels Sicht in die durchfahrene Kreuzung nichts überschätzen können,<sup>83</sup> sondern sei das Risiko vielmehr blind eingegangen.

Sodann bestätigte der vierte Senat die Erwägungen des Tatgerichts zum Willenselement des *dolus eventualis*. Dabei waren folgende drei Argumente entscheidend:

Nach Auffassung des vierten Senats stritt das Nicht-Anlegen des Sicherheitsgurtes<sup>84</sup> wegen der besonderen Fahrzeugsicherheitstechnik nicht durchschlagend gegen einen Eventualvorsatz. Der Angeklagte habe prinzipiell (nicht nur in der vorliegenden, als scheinbar sicher eingeschätzten Situation) keinen Sicherheitsgurt angelegt.<sup>85</sup> Damit beantwortete das Gericht aber nur, warum ein Vorsatz nicht ausgeschlossen war. Für die Vorsatzbe-gründung kann das Argument nicht fruchtbar gemacht werden.

Das Landgericht Berlin habe nach dem Senat die tatsächlichen, durch den konkreten Unfallhergang<sup>86</sup> bedingten Eigenrisiken zutreffend berücksichtigt. Der vierte Senat verneinte insoweit eine Verpflichtung des Tatge-

---

78 BGH, Urteil vom 18.06.2020 – 4 StR 482/19, NJW 2020, 2900 m. abl. Anm. Grünewald.

79 BGH, Urteil vom 18.06.2020 – 4 StR 482/19, NJW 2020, 2900, 2902 ff. Rn. 21 ff.

80 So auch Preuß, NZV 2020, 517, 523.

81 BGH, Urteil vom 18.06.2020 – 4 StR 482/19, NJW 2020, 2900, 2903 Rn. 26.

82 BGH, Urteil vom 18.06.2020 – 4 StR 482/19, NJW 2020, 2900, 2903 Rn. 27.

83 BGH, Urteil vom 18.06.2020 – 4 StR 482/19, NJW 2020, 2900, 2903 Rn. 28; in diese Richtung auch R. Kaiser, ZStW 2020, 780, 797; Steinert, SVR 2019, 326, 329.

84 Zur grundsätzlichen Eignung als Kriterium Bachmann/Buttler, NK 2019, 441, 447; a.A. Fromm, DAR 2021, 13, 14.

85 BGH, Urteil vom 18.06.2020 – 4 StR 482/19, NJW 2020, 2900, 2904 Rn. 40.; anders bei BGH, Urteil vom 01.03.2018 – 4 StR 158/17, NStZ 2018, 460, 462; a.A. Fromm, DAR 2021, 13, 14.

86 BGH, Urteil vom 18.06.2020 – 4 StR 482/19, NJW 2020, 2900, 2904 Rn. 37.

richts, die Vorstellungen des Angeklagten zu anderen hypothetischen Geschehensabläufen – z. B. solchen mit größeren Risiken für sich selbst – zu bedenken.<sup>87</sup> Es genüge, wenn sich der Angeklagte in Bezug auf das der Verurteilung zugrunde liegende Unfallgeschehen so sicher gefühlt habe, dass die Eigengefährdung keine entscheidende Rolle gespielt habe.<sup>88</sup> Schließlich könne sich der Angeklagte mit dem einen (geringeren) Risiko abfinden, während er das andere (höhere) Risiko zu vermeiden suche.<sup>89</sup>

Mithin muss der Angeklagte (nur) diejenige Unfallsituation billigen, die er tatsächlich verursacht. Die Entscheidung entwickelt hier eine Tendenz zur „normativen Kraft des Faktischen“:<sup>90</sup> Weil sich der tatsächliche Unfallhergang so zutrug, wie dies wahrscheinlich war, habe der Angeklagte diesen Hergang auch erwartet haben müssen.<sup>91</sup> Offen bleibt, wie die Entscheidung bei einem unwahrscheinlichen Unfallhergang ausgefallen wäre, der die Eigengefährdung objektiv vergrößert hätte – beispielsweise bei einer Kollision mit einem anderen Fahrzeug auf der Fahrerseite statt frontal. Damit ist die vorgelagerte Frage nicht beantwortet, welche Gefahren der Angeklagte als „wahrscheinlich“ in Kauf nimmt.<sup>92</sup>

Den Willen, das Rennen zu gewinnen, habe das Landgericht nach Auffassung des vierten Senats zu Recht als vorsatzbestätigend bewertet.<sup>93</sup> Deshalb war der Selbstüberschätzung des Angeklagten keine ausschlaggebende vorsatzkritische Wirkung zuzumessen. Er habe zugunsten des Rennsieges bewusst jede Möglichkeit aus der Hand gegeben, (auch mit seinen vermeintlich überdurchschnittlichen Fahrkünsten) einen Unfall zu vermeiden.<sup>94</sup> Hier näherte sich der vierte Senat der Argumentationslinie des Landgerichts im ersten Rechtsgang und eröffnete damit einen Weg zur Verurteilung wegen Mordes aus niedrigen Beweggründen.<sup>95</sup>

87 BGH, Urteil vom 18.06.2020 – 4 StR 482/19, NJW 2020, 2900, 2903 f. Rn. 33; zustimmend *Steinert*, *NStZ* 2020, 602, 608.

88 *Koehl*, *SVR* 2020, 433, 439.

89 BGH, Urteil vom 18.06.2020 – 4 StR 482/19, NJW 2020, 2900, 2904 Rn. 35.

90 Kritisch in diese Richtung auch *Steinert*, *NStZ* 2020, 602, 608; *Fromm*, *DAR* 2021, 13, 14.

91 BGH, Urteil vom 18.06.2020 – 4 StR 482/19, NJW 2020, 2900, 2904 Rn. 38.

92 Vgl. zu den Anforderungen an die Feststellungen aber BGH, Urteil vom 01.03.2018 – 4 StR 158/17, *NStZ* 2018, 460, 462.

93 BGH, Urteil vom 18.06.2020 – 4 StR 482/19, NJW 2020, 2900, 2904 f. Rn. 42 f.; so auch *Herzberg*, *JZ* 2018, 122, 128; a.A. *Bachmann/Buttler*, *NK* 2019, 441, 448 mwN.

94 BGH, Urteil vom 18.06.2020 – 4 StR 482/19, NJW 2020, 2900, 2905 Rn. 46; so schon *Steinert*, *SVR* 2019, 326, 329; a.A. *Bachmann/Buttler*, *NK* 2019, 441, 448.

95 BGH, Urteil vom 18.06.2020 – 4 StR 482/19, NJW 2020, 2900, 2905 Rn. 58 f.

Die Analyse der Entscheidungsgründe zeigt, wie sehr die Entscheidungen auf den Einzelfall zugeschnitten waren. Sowohl das Landgericht Berlin als auch der vierte Senat berücksichtigten stark Aspekte der Täterpersönlichkeit – beispielsweise die Angewohnheit, sich nicht anzuschneiden. Das Landgericht versuchte, vorsatzkritische Aspekte – so etwa die Eigengefahr – in vorsatzbegründende Momente umzuwerten, indem es die Risikoneigung der Angeklagten als „autoverliebte Schnelfahrer“ hervorhob. Dies hätte zur Folge gehabt, eine tatbezogene Prüfung durch eine Bewertung der Person und Charakterzüge der Angeklagten zu ersetzen – mit dem Risiko, dass unterbewusst wirksame Faktoren (Vorurteile gegen bestimmte Ethnien, Bevölkerungsschichten oder Lebensweisen) über die Vorsatzfeststellung bestimmen. Der Vorgehensweise stellte sich der vierte Senat zu Recht entgegen. Allerdings gelang es dem Senat nicht, Kriterien herauszuarbeiten, anhand denen das Vorliegen des voluntativen Vorsatzelements für Kraftfahrzeugrennen mit tödlichem Ausgang trennscharf geprüft werden kann. Wendet man die Argumentation des vierten Senats auf die Kölner Raserfälle an, so erklärt sich nicht, warum der Gefährdungs- und Tötungsvorsatz hier verneint wurde: Die Fahrer wollten alle das Rennen gewinnen. Die Fahrer fuhren mit massiv überhöhten Geschwindigkeiten, die eine Reaktion in brenzligen Verkehrssituationen unmöglich machten. Die verursachten Unfälle und ihre Folgen lagen nicht außerhalb des Erwartbaren; zumal nicht im zweiten und dritten Kölner Raserfall auf dicht befahrenen Innenstadtstraßen. Das erlaubt zwei Schlüsse: Entweder lagen die Kölner Entscheidungen grundlegend falsch und hatten nur Bestand, weil sie nicht (umfassend) angegriffen wurden oder es gibt weitere, nicht identifizierte Faktoren, die maßgeblich über den Tötungsvorsatz entscheiden. Welche Alternative zutrifft, gilt es zu untersuchen.<sup>96</sup>

Die Entscheidungen im Ku'damm-Raserfall belegen, dass eine Verurteilung wegen eines Tötungsdelikts auch vor Einführung des § 315d StGB nicht generell ausgeschlossen war. Doch zum Zeitpunkt des Normerlasses war gerade die Entscheidung des Landgerichts Berlin im ersten Rechtsgang gesprochen, der Ausgang des Revisionsverfahrens offen. So konnten sich weder Instanzgerichtsbarkeit, Literatur noch Gesetzgeber sicher sein, dass die Teilnahme an hochriskanten Kraftfahrzeugrennen mit Todesfolge zukünftig generell zu einer Verurteilung wegen eines vorsätzlichen Tötungsdelikts führen würde.

---

96 Siehe Teil 3 § 8 F.

## II. Einzeleraserfahrten

Der Gesetzgeber berücksichtigte bei Erlass des § 315d StGB neben den bereits analysierten Rennen mit mehreren Beteiligten rücksichtslose Raserfahrten einzelner Fahrer.<sup>97</sup> Die Entscheidungen der Gerichte in Frankfurt, Mönchengladbach, Bremen und Hamburg werden im Folgenden darauf untersucht, welche Verhaltensweisen der Gesetzgeber als noch nicht von geltendem Strafrecht erfasst angesehen haben könnte.

### 1. Frankfurter Raserfall<sup>98</sup> und Mönchengladbacher Raserfall:<sup>99</sup> Das unbewiesene Rennen

Der Angeklagte des Frankfurter Raserfalls überfuhr mit einem Mietfahrzeug<sup>100</sup> unter Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um 72 km/h mehrere rote Ampeln. An einer Kreuzung kam es zu einer Kollision mit einem vorfahrtsberechtigten querenden Fahrzeug, dessen Fahrer starb. In Mönchengladbach erfasste der Wagen des Angeklagten mit 80 km/h einen Fußgänger, der tödliche Verletzungen erlitt.<sup>101</sup>

Das Landgericht Frankfurt a.M. nahm an, der Angeklagte habe darauf vertraut, die Kreuzung ohne Kollision überqueren zu können.<sup>102</sup> Während das Gericht das Wissenselement des *dolus eventualis* hinsichtlich eines Tötungsdelikts als „unproblematisch“<sup>103</sup> gegeben erachtete, verneinte es das Willenselement. Das Landgericht wertete zwar das extrem rücksichtslose Verkehrsverhalten des Angeklagten zu seinen Lasten: Statt an der roten

---

97 Eine Wettbewerbssituation ließ sich im Frankfurter Raserfall nicht erweisen LG Frankfurt a.M., Urteil vom 01.12.2016 – 5/8 Kls – 4690 Js 215349/15 (1/16), BeckRS 2016, 133161, Rn. 51 ff.

98 LG Frankfurt a.M., Urteil vom 01.12.2016 – 5/8 Kls – 4690 Js 215349/15 (1/16), BeckRS 2016, 133161.

99 Die Urteilsgründe sind nicht veröffentlicht – das Aktenzeichen der Entscheidung ist nicht bekannt.

100 LG Frankfurt a.M., Urteil vom 01.12.2016 – 5/8 Kls – 4690 Js 215349/15 (1/16), BeckRS 2016, 133161, Rn. 13.

101 LG Mönchengladbach, Urteil vom 18.12.2018, becklink 2011803.

102 LG Frankfurt a.M., Urteil vom 01.12.2016 – 5/8 Kls – 4690 Js 215349/15 (1/16), BeckRS 2016, 133161, Rn. 60 ff.

103 LG Frankfurt a.M., Urteil vom 01.12.2016 – 5/8 Kls – 4690 Js 215349/15 (1/16), BeckRS 2016, 133161, Rn. 62; dies wohl nicht goutierend BGH, Urteil vom 01.03.2018 – 4 StR 158/17, NStZ 2018, 460, 462.

Ampel zu halten, habe er seine überhöhte Geschwindigkeit beibehalten. Dennoch nahm das Landgericht aus den folgenden Gründen an, der Angeklagte habe auf einen guten Ausgang vertraut:<sup>104</sup> Wegen des geringen Verkehrsaufkommens am Tag habe der Angeklagte sein fahrerisches Können überschätzt. Das Landgericht hielt dem Angeklagten zugute, dass sein riskantes Fahrverhalten bisher folgenlos geblieben sei. Weiterhin berücksichtigte es zugunsten des Angeklagten, er habe sich nicht angeschnallt, was die Eigengefahr einer Kollision deutlich erhöhte. Es unterstellte, der Angeklagte habe seinen eigenen Tod nicht in Kauf genommen. Letzteres bemängelte der Bundesgerichtshof, weil die Entscheidung des Landgerichts Feststellungen zu den vom Angeklagten erwarteten Unfallszenarien vermissen ließ: Eine Regel, wonach die Risiken unter den Insassen der beteiligten Fahrzeuge von Fahrzeugkollisionen im Straßenverkehr nahezu gleichmäßig verteilt seien und deshalb die Inkaufnahme tödlicher Folgen für andere Unfallbeteiligte notwendig die Billigung eines entsprechenden Eigenrisikos einschliesse, bestünde nicht.<sup>105</sup>

Vergleicht man die Entscheidung des LG Frankfurt a.M. mit den dargestellten Fahrten mit mehreren Beteiligten<sup>106</sup>, zeigt sich eine übereinstimmende Problematik: Die Grenzen des Eventualvorsatzes bei hochriskanten Fahrten im Straßenverkehr. Das Landgericht stellte zur Vorsatzprüfung auf Faktoren ab, die bereits bei Rennen mit mehreren Beteiligten identifiziert wurden: Eigengefahr, Risikobereitschaft (Anschnallen) und Selbstüberschätzung. Auffällig ist, dass das Landgericht Frankfurt a.M. ähnlich wie kurze Zeit später das Landgericht Berlin hervorhebt, der Angeklagte sei eine „autofixierte Raserpersönlichkeit“<sup>107</sup> und damit Charaktereigenschaften zum Gegenstand der Vorsatzprüfung macht. Der wesentliche Unterschied zu den bisher untersuchten Konstellationen ist in der Motivation für die schnelle Fahrt zu suchen: Die Entscheidung führt aus, der Angeklagte habe sich von einem „ausschließlich eigensüchtigen Motiv – dem ‚Ausfahren des Autos‘ unter ‚Erliegen des Geschwindigkeitsrausches‘ – leiten lassen“.<sup>108</sup> Diesem Geschwindigkeitsrausch sei der Angeklagte allein erlegen;

104 LG Frankfurt a.M., Urteil vom 01.12.2016 – 5/8 Kls – 4690 Js 215349/15 (1/16), BeckRS 2016, 133161, Rn. 63.

105 BGH, Urteil vom 01.03.2018 – 4 StR 158/17, NStZ 2018, 460, 462.

106 § 1 B.I.

107 LG Frankfurt a.M., Urteil vom 01.12.2016 – 5/8 Kls – 4690 Js 215349/15 (1/16), BeckRS 2016, 133161, Rn. 63.

108 LG Frankfurt a.M., Urteil vom 01.12.2016 – 5/8 Kls – 4690 Js 215349/15 (1/16), BeckRS 2016, 133161, Rn. 73.

ein Gegner, den der Angeklagte hätte im Geschwindigkeitswettbewerb übertrumpfen wollen, konnte nicht identifiziert werden. Ohne Gegner konnte das Landgericht Frankfurt a.M. keinen Siegeswillen um jeden Preis annehmen und der Eigengefahr gegenüberstellen, weswegen es nur wegen fahrlässiger Tötung in Tateinheit mit Gefährdung des Straßenverkehrs verurteilte. Die Kammer deutete an, sie hätte den Eventualtötungsvorsatz bejaht, hätte sie ein echtes Rennen mit mehreren Beteiligten nachweisen können.<sup>109</sup> Auch das Landgericht Mönchengladbach verurteilte (nur) wegen fahrlässiger Tötung,<sup>110</sup> nachdem zwei Zeugen angegeben hatten, ein Rennen gegen den Angeklagten abgebrochen zu haben.<sup>111</sup> Die Entscheidungen zeigen beispielhaft, welche rechtlichen Folgen es zeitigt, wenn ein Rennen mit mehreren Beteiligten nicht festgestellt werden kann: Es bleibt nur, den Sachverhalt als Einzelraserfahrt zu würdigen. Diese kennt keinen Wettstreit zwischen mehreren Fahrern und damit keinen Siegeswillen um jeden Preis. Die Eigengefahr kann so nicht gegen den Siegeswillen aufgewogen werden. Dies scheint zu implizieren, ein Tötungsvorsatz sei in Fällen der Einzelraserfahrt ausgeschlossen.

## 2. Bremer Raserfall:<sup>112</sup> Die gefilmte Raserfahrt mit dem Motorrad

Der Angeklagte im Bremer Raserfall stand nicht unter Verdacht, ein Rennen mit mehreren Beteiligten gefahren zu haben. Er fuhr von Bremen aus stadtauswärts mit einer um 100 km/h überhöhten Geschwindigkeit. Währenddessen filmte er sich und die Fahrt mit einer Helmkamera und kommentierte das Geschehen live auf YouTube. An einer Straßenkreuzung erfasste der Angeklagte den geschädigten 75-jährigen Fußgänger trotz einer Vollbremsung.<sup>113</sup> Beide verletzten sich schwer; der Geschädigte erlag seinen Verletzungen.

---

109 LG Frankfurt a.M., Urteil vom 01.12.2016 – 5/8 Kls – 4690 Js 215349/15 (1/16), BeckRS 2016, 133161, Rn. 63.

110 So bereits der Eröffnungsbeschluss LG Mönchengladbach, Beschluss vom 15.03.2018, becklink 2009360.

111 LG Mönchengladbach, Urteil vom 18.12.2018, becklink 2011803.

112 LG Bremen, becklink 2005632; Sachverhalt wiedergegeben bei BGH, Urteil vom 01.03.2018 – 4 StR 311/17, NStZ-RR 2018, 154.

113 Was das Landgericht vorsatzkritisch berücksichtigen durfte BGH, Urteil vom 01.03.2018 – 4 StR 311/17, NStZ-RR 2018, 154, 155.

Das Landgericht verurteilte den Angeklagten wegen fahrlässiger Tötung in Tateinheit mit vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs gem. § 315c Abs. 1 Nr. 2d, Abs. 3 Nr. 1 StGB.<sup>114</sup> Die Kammer war davon überzeugt, der Angeklagte sei sich zwar der Gefährlichkeit seines Verhaltens bewusst gewesen, habe aber angesichts seiner (vermeintlich) überdurchschnittlichen Fahrkünste stets auf einen guten Ausgang seiner „PS-Protzerei“ vertraut.<sup>115</sup> In dieser Konstellation sticht die Verwendung eines Motorrads heraus: Mit diesem Fahrzeug war der Angeklagte bei einem Unfall in besonderem Maße Gefahren für sich selbst ausgesetzt, konstatierte der vierte Senat des Bundesgerichtshofs.<sup>116</sup> Doch auch hier hätte sich der Ku'damm-Raserentscheidung<sup>117</sup> entsprechend einwenden lassen, der Angeklagte sei diese Gefahr bewusst eingegangen – schließlich habe er sich seinem Online-Publikum in Bestform präsentieren wollen. Dieses Argument fand keine Berücksichtigung. Es zeigt sich damit ein Unterschied im Umgang der Gerichte zwischen Raserfahrten mit mehreren Beteiligten und Einzelrasern. Womöglich<sup>118</sup> gab eine Wertung hinsichtlich des Charakters des Angeklagten den Ausschlag: Der Vorsitzende des Landgerichts Bremen sah sich in der mündlichen Urteilsverkündung veranlasst zu betonen, der Angeklagte sei „nicht pathologisch speedsüchtig“ und kein „empathieloses Monster“.<sup>119</sup> Der Gesetzgeber selbst sah zwischen dem Bremer und dem Ku'damm-Raserfall keine wesensmäßige Differenz und konstatierte, der Bremer Raser habe ein Rennen nachgestellt.<sup>120</sup>

Die Entscheidungen des Landgericht Bremen und des vierten Senats des Bundesgerichtshofs im Bremer Raserfall sind auch deshalb bemerkenswert, weil die Ablehnung des Tötungsvorsatzes mit einer Verurteilung wegen vorsätzlicher Straßenverkehrsgefährdung in der Vorsatz-Fahrlässigkeits-Variante einherging.<sup>121</sup> Beide Gerichte sahen mithin einen Unterschied zwischen dem Willen, eine konkrete Gefahr herbeizuführen bzw. einen (Todes-)Erfolg zu verursachen. Doch verhalten sich die Entscheidungen nicht dazu, worin dieser Unterschied liegt. Zur Frage, welche Faktoren

---

114 BGH, Urteil vom 01.03.2018 – 4 StR 311/17, NStZ-RR 2018, 154, 155.

115 LG Bremen, becklink 2005632.

116 BGH, Urteil vom 01.03.2018 – 4 StR 311/17, NStZ-RR 2018, 154, 155.

117 § 1 B.I.3.

118 Eine detaillierte Prüfung ist nicht möglich, da die Urteilsgründe der erstinstanzlichen Entscheidung nicht veröffentlicht sind.

119 LG Bremen, becklink 2005632.

120 Vgl. BT-Drs. 18/12964, S. 3; Plen-Prot. 18/243, S. 24908 (Steineke).

121 BGH, Urteil vom 01.03.2018 – 4 StR 311/17, NStZ-RR 2018, 154, 155.

einen Eventualtötungsvorsatz bestimmen – die der vierte Senat zwischen Rennen mit mehreren Beteiligten und Einzeleraserfahrten uneinheitlich beantwortet –, tritt damit die Problematik hinzu, wie sich Tötungs- von Gefährdungsvorsatz abgrenzen lässt.<sup>122</sup>

### 3. Hamburger Raserfall:<sup>123</sup> Die Polizeiflucht als Mord<sup>124</sup>

Das letzte Verfahren wegen einer Einzeleraserfahrt vor Erlass des § 315d StGB verhandelte das Landgericht Hamburg. Der Sachverhalt betraf jedoch weder ein nicht nachweisbares Rennen noch eine öffentlichkeitswirksam gefilmte Fahrt. Der Sachverhalt unterschied sich von den bisherigen Konstellationen der Einzeleraserfahrt in zweierlei Hinsicht: Der Angeklagte war suizidal und floh vor einem verfolgenden Polizeifahrzeug. Diese Abweichungen könnten Auswirkungen auf den Tötungsvorsatz zeitigen, was im Folgenden untersucht werden soll.

Der vorbestrafte, unter Bewährung stehende Angeklagte hatte ein Taxi gestohlen. Weil er auffällig fuhr, bemerkte ein Polizist den Angeklagten und verfolgte ihn. Der Angeklagte wollte das gestohlene Fahrzeug um jeden Preis behalten, weshalb er entschied, den Polizisten durch bewusst waghalsige Fahrmanöver abzuschütteln.<sup>125</sup> Es kam zu einer Verfolgungsjagd auf einer zweispurigen Straße<sup>126</sup> mit Geschwindigkeiten zwischen 120 km/h und 153 km/h. Als der Angeklagte den Polizisten und weitere hinzugeeilte Polizeikräfte nicht abzuschütteln vermochte, wechselte er auf Höhe einer Brücke absichtlich auf die Gegenfahrbahn. Spätestens zu diesem Zeitpunkt nahm er seinen eigenen Tod sowie den Tod anderer Unfallbeteiligter billigend in Kauf.<sup>127</sup> In einer scharfen Linkskurve geriet das Fahrzeug außer Kontrolle und prallte frontal auf ein entgegenkommendes Taxi, dessen Fahrer verstarb, während die Fahrgäste schwer verletzt überlebten.<sup>128</sup> Auch

122 Hierzu siehe Teil 3 § 8 F.

123 LG Hamburg, Urteil vom 19.02.2018 – 621 Ks 12/17, BeckRS 2018, 39544; bestätigt durch BGH, Beschluss vom 16.01.2019 – 4 StR 345/18, NZV 2019, 306 m. zust. Anm. Preuß.

124 Mordmerkmale: Gemeingefährliches Mittel und Verdeckungsabsicht LG Hamburg, Urteil vom 19.02.2018 – 621 Ks 12/17, BeckRS 2018, 39544, Rn. 414 ff.

125 LG Hamburg, Urteil vom 19.02.2018 – 621 Ks 12/17, BeckRS 2018, 39544, Rn. 44 ff.

126 "Freie und breite Rennstrecke" LG Hamburg, Urteil vom 19.02.2018 – 621 Ks 12/17, BeckRS 2018, 39544, Rn. 51.

127 LG Hamburg, Urteil vom 19.02.2018 – 621 Ks 12/17, BeckRS 2018, 39544, Rn. 87 ff.

128 LG Hamburg, Urteil vom 19.02.2018 – 621 Ks 12/17, BeckRS 2018, 39544, Rn. 118 ff.

der Angeklagte trug schwere Verletzungen davon, ohne dass diese lebensgefährlich gewesen wären.<sup>129</sup>

Die Kammer verurteilte den Angeklagten wegen Mordes in Tateinheit mit vorsätzlicher Straßenverkehrsgefährdung.<sup>130</sup> Sie begründete die kognitive Komponente des Tötungsseventualvorsatzes mit der bewussten Entscheidung des Angeklagten auf die Gegenfahrspur zu wechseln.<sup>131</sup> Dass der Angeklagte nicht nur aus Versehen auf die falsche Spur gefahren war, schloss die Kammer aus Aufzeichnungen der Dashcam-Aufnahmen des verfolgenden Polizeifahrzeugs, die sachverständig ausgewertet wurden.<sup>132</sup> Sie erachtete das Verhalten des Angeklagten deshalb als besonders gefährlich: Nicht nur fuhr er, wie sich aus den Daten des Airbag-Steuerungsgeräts ergab,<sup>133</sup> unkontrollierbar schnell, sondern auch noch im Gegenverkehr und damit auf andere Fahrzeuge zu. Dass eine solche Fahrt für ihn selbst und andere Verkehrsteilnehmer mit hoher Wahrscheinlichkeit tödlich enden würde, sei dem Angeklagten bewusst gewesen.<sup>134</sup>

Die Kammer schloss aus dem gesamten Fahrverhalten des Angeklagten auf dessen Absicht, das Risiko für seine Verfolger – und somit auch sich selbst – immer weiter zu steigern. Das Eigenrisiko habe er billigend in Kauf genommen, weil er erkannt habe, ein „reines Wettrennen“ mangels fahrerischer Fähigkeiten nicht gewinnen zu können.<sup>135</sup> Die Kammer erachtete es für maßgeblich, dass – nicht aber warum – sich der Angeklagte für diese Strategie unter Einsatz seines Lebens entschieden hatte.<sup>136</sup>

Anhand der Entscheidung lässt sich erkennen, dass Vorsatzprobleme der klassischen Einzelraserfahrt bei Konstellationen der Polizeiflucht nicht auftreten. Die Verfolgungsjagd stachelte den Angeklagten ähnlich an wie ein Rennen gegen einen anderen Gegner. Doch fand diese Wettfahrt statt, ohne dass es dem Willen des Angeklagten oder der beteiligten Polizisten entsprach, sich anhand der Geschwindigkeit zu messen. Hätte der Angeklagte die Fahrt frühzeitig abgebrochen, hätte er allerdings mehr zu verlieren gehabt als nur das Rennen: Ihm drohte die Strafverfolgung wegen

---

129 LG Hamburg, Urteil vom 19.02.2018 – 621 Ks 12/17, BeckRS 2018, 39544, Rn. 138 f.

130 Dazu LG Hamburg, Urteil vom 19.02.2018 – 621 Ks 12/17, BeckRS 2018, 39544, Rn. 417.

131 LG Hamburg, Urteil vom 19.02.2018 – 621 Ks 12/17, BeckRS 2018, 39544, Rn. 275 ff.

132 LG Hamburg, Urteil vom 19.02.2018 – 621 Ks 12/17, BeckRS 2018, 39544, Rn. 221 ff.

133 LG Hamburg, Urteil vom 19.02.2018 – 621 Ks 12/17, BeckRS 2018, 39544, Rn. 238 ff.

134 LG Hamburg, Urteil vom 19.02.2018 – 621 Ks 12/17, BeckRS 2018, 39544, Rn. 369 ff.

135 LG Hamburg, Urteil vom 19.02.2018 – 621 Ks 12/17, BeckRS 2018, 39544, Rn. 343.

136 LG Hamburg, Urteil vom 19.02.2018 – 621 Ks 12/17, BeckRS 2018, 39544, Rn. 382 ff.

des Diebstahls und, weil er unter Bewährung stand, eine empfindliche Haftstrafe. Der Verfolgungsdruck einer bereits begangenen Straftat trieb den Angeklagten mithin zu einer neuerlichen Tat. Wollte der Gesetzgeber Verhalten erfassen, das aufgrund von Verfolgungsdruck begangen wurde, könnte ein Konflikt mit der Selbstbelastungsfreiheit entstehen.<sup>137</sup>

Die Verfolgung durch die Polizei gepaart mit der Strafdrohung trieben den Angeklagten im Fall des Landgerichts Hamburg dazu, eigenes und fremdes Leben zu riskieren. Das Gericht sah konsequent den Willen zur Flucht als Argument an, das die Eigengefahr einer Kollision aufwiegen kann. Daraus lässt sich ableiten, dass sich in Polizeifluchtkonstellationen ein Fremdtötungsvorsatz leichter festgestellt werden kann. Dies gilt erst Recht, wenn der Angeklagte seinem eigenen Leben keinen maßgeblichen Wert mehr zumisst, weil er Selbsttötungsabsicht hegt.

### III. Rechtslage vor Einführung des § 315d StGB

Nach der Untersuchung der Fallkonstellationen kann die Rechtslage vor Einführung des § 315d StGB wie folgt zusammengefasst werden: Die Beteiligung an Kraftfahrzeugrennen selbst war nicht strafbar.<sup>138</sup> Das riskante Fahrverhalten wurde jedoch in den meisten der untersuchten Fälle nach § 315c Abs.1 Nr.2 StGB bestraft.<sup>139</sup> Der erste Kölner Raserfall<sup>140</sup> weicht insoweit von den anderen Konstellationen ab, weil es dort nicht an einer gefahrgeneigten Stelle zum Unfall kam, während bei den folgenden Rennen mit mehreren Beteiligten<sup>141</sup> und im Frankfurter<sup>142</sup> und Bremer<sup>143</sup> Raserfall die Beteiligten an Straßenkreuzungen verunfallten und im Hamburger Raserfall<sup>144</sup> der Angeklagte eine Kollision im Gegenverkehr herbeiführte. Insbesondere in den Einzeleraserfällen betonten die Gerichte die grobe Ver-

---

137 Siehe Teil 2 § 7 B.

138 § 1 B.I.1.

139 Bejaht im zweiten Kölner, Ku'damm-, Frankfurter, Bremer und Hamburger Raserfall (siehe § 1 B.I.2., § 1 B.I.3., § 1 B.II.1., § 1 B.II.2. und § 1 B.II.3.), verneint im ersten Kölner Raserfall (siehe § 1 B.I.1.).

140 § 1 B.I.1.

141 Siehe § 1 B.I.2. und § 1 B.I.3.

142 Siehe § 1 B.II.1.

143 Siehe § 1 B.II.2.

144 Siehe § 1 B.II.3.

kehrswidrigkeit und Rücksichtslosigkeit des Fahrverhaltens.<sup>145</sup> Verursachten die Täter Unfälle mit Todesopfern, wurde häufig wegen fahrlässiger Tötung gem. § 222 StGB verurteilt, auch wenn ein Tötungsvorsatz nicht grundsätzlich ausgeschlossen war. Die Rechtsprechung zum Tötungsvorsatz in Raserfällen begann sich gerade erst herauszukristallisieren.<sup>146</sup> Dabei erwies sich das voluntative Moment des Eventualvorsatzes als problematisch<sup>147</sup> und wurde über die Konstellationen der Rennen mit mehreren Beteiligten und Einzelraserfahrten uneinheitlich gehandhabt.<sup>148</sup> Der Bremer Raserfall<sup>149</sup> zeigte auf, dass zusätzlich eine Abgrenzung zwischen Tötungs- und Gefährdungsvorsatz erforderlich ist.

### *C. Zielsetzung, Normstruktur und Regelungskontext des § 315d StGB*

Anhand der Gesetzesmaterialien lässt sich belegen, dass der Gesetzgeber § 315d StGB einführte, um auf die dargestellte Ausgangsrechtslage<sup>150</sup> zu reagieren. Im folgenden Abschnitt wird analysiert, welchen Handlungsbedarf der Gesetzgeber anhand der Anlasstaten identifizierte (§ 1 C.I.). Darauf wird untersucht, ob § 315d StGB geeignet ist, die legislatorischen Ziele zu erfüllen. Die Vorschrift ist in insgesamt fünf Absätze gegliedert. Der erste Absatz normiert drei verschiedene Grundtatbestände. Es folgen in den Absätzen Zwei und Vier Gefährdungsqualifikationen<sup>151</sup>. An § 315d Abs. 2 StGB anknüpfend regelt die Norm mit § 315d Abs. 5 StGB eine Erfolgsqualifikation. § 315d Abs. 3 StGB ordnet eine Versuchsstrafbarkeit an. Die einzelnen Elemente der Norm werden auf ihre jeweilige Funktion in der Normbinnenstruktur überprüft (§ 1 C.II.). Um die Reichweite der Norm vollständig zu erfassen, muss sie in den Regelungskontext der Straßenverkehrsdelik-

---

145 LG Frankfurt a.M., Urteil vom 01.12.2016 – 5/8 Kls – 4690 Js 215349/15 (1/16), BeckRS 2016, 133161, Rn. 73; LG Bremen, becklink 2005632; LG Hamburg, Urteil vom 19.02.2018 – 621 Ks 12/17, BeckRS 2018, 39544, Rn. 417.

146 Siehe § 1 B.I.3.

147 Siehe § 1 B.I.3.

148 Siehe § 1 B.II.2.

149 § 1 B.II.2.

150 § 1 B.III.

151 *Paeffgen*, in: NK-StGB, § 18 Rn. 5 spricht auch von Gefährerfolgsqualifikation; vgl. auch BGH, Beschluss vom 17.02.2021 – 4 StR 225/20, NStZ 2021, 540, 541 Rn. 11; BGH, Urteil vom 29.04.2021 – 4 StR 165/20, NStZ 2021, 615, 616 Rn. 10; *Radtko*, in: MüKo StGB, § 306b Rn. 12; *ders.*, in: MüKo StGB, § 306 Rn. 11; *Hagemeier/Radtko*, NStZ 2008, 198, 203; *Seitz/Nussbaum*, JuS 2019, 1060, 1061.

te eingeordnet und als Teil der Normumgebung untersucht werden (§ 1 C.III.).

## **I. Anlassgesetzgebung**

Der Gesetzgeber verfolgte angesichts der Anlasstaten die folgenden Regelungsziele: Er beabsichtigte, die Teilnahme an Rennen selbst strafbar zu stellen.<sup>152</sup> Obwohl in den untersuchten Fällen § 315c Abs.1 Nr.2 StGB weitgehend zur Anwendung kam,<sup>153</sup> wollte der Gesetzgeber (vermeintliche) Lücken der Norm schließen und konkret gefährliches Verhalten bei Kraftfahrzeugrennen bestrafen.<sup>154</sup> Die Tötung eines Menschen bei einem Kraftfahrzeugrennen sollte schuldangemessen sanktioniert werden.<sup>155</sup> Die bisher verhängten Strafen wurden als zu niedrig und die anwendbaren Strafraumen als zu milde eingestuft. Wenn ein Rennteilnehmer nicht wegen eines vorsätzlichen Tötungsdelikts verurteilt würde, sollte angesichts der erhöhten Sozialschädlichkeit der Rennteilnahme zumindest ein im Vergleich zur fahrlässigen Tötung gem. § 222 StGB erhöhter Strafraumen Anwendung finden können.<sup>156</sup>

Gleichzeitig wollte der Gesetzgeber eine Verurteilung aus Tötungsdelikten nicht verhindern.<sup>157</sup> Damit bleibt angesichts der Rechtsprechung im Ku'damm-Raserfall<sup>158</sup> ungeklärt, für welche Fälle die Regelung eines weiteren Tatbestands erforderlich war. Die im Bremer Raserfall<sup>159</sup> aufgeworfene Problematik der Abgrenzung zwischen Tötungs- und Gefährdungsvorsatz fand in den Gesetzesmaterialien ebenfalls keinen Niederschlag.

Neben der Teilnahme an nachgewiesenen Kraftfahrzeugrennen mit mehreren Beteiligten identifizierte der Gesetzgeber auch die Konstellationen der Einzelraserfahrt. Diesen rechnete der Gesetzgeber Fälle zu, in denen ein Kraftfahrzeugrennen nur gemutmaßt, die Partizipation anderer jedoch nicht bewiesen werden konnte.<sup>160</sup> Gleichermäßen fuhren Kraftfahrzeugfüh-

---

152 BR-Drs. 362/16 (B), S. 1; BT-Drs. 18/12964, S. 4.

153 Siehe § 1 B.III.

154 BR-Drs. 362/16 (B), S. 2; BT-Drs. 18/12964, S. 6.

155 BR-Drs. 362/16 (B), S. 2.

156 BT-Drs. 18/12964, S. 7.

157 BT-Drs. 18/12964, S. 7.

158 § 1 B.I.3.

159 § 1 B.II.2.

160 Siehe § 1 B.II.1.

rer rücksichtslos im Straßenverkehr zu schnell, ohne an einem Rennen beteiligt zu sein und verursachten tödliche Unfälle. Diese Fahrer sollten ebenfalls hart bestraft werden.<sup>161</sup>

Doch zieht dieses Ziel eine Abgrenzungsnotwendigkeit nach sich: Wann verhält sich ein Raser so rücksichtslos, dass sein Verhalten strafwürdig ist? Wie unterscheidet sich die strafwürdige Raserfahrt von der ordnungswidrigen Geschwindigkeitsüberschreitung? Dabei könnte die Motivation für die Fahrweise eine wesentliche Rolle spielen. Im Frankfurter Raserfall wollte sich der Angeklagte dem Geschwindigkeitsrausch ergeben.<sup>162</sup> Im Bremer Fall heischte der Angeklagte nach Aufmerksamkeit seines Online-Publikums, doch konstatierte das Landgericht Bremen ausdrücklich, der Angeklagte sei nicht „pathologisch speedsüchtig“.<sup>163</sup> Im Fall des Landgericht Hamburg spielte der Wille zur Geschwindigkeit keine Rolle; vielmehr beabsichtigte der Angeklagte hier, der Polizei zu entkommen.<sup>164</sup>

Den Materialien nicht zu entnehmen ist, ob der Gesetzgeber beabsichtigte, Fälle der Polizeiflucht zu bestrafen. Im Gegensatz zu den anderen untersuchten Fällen<sup>165</sup> fand der Hamburger Raserfall<sup>166</sup> keine Erwähnung in der zweiten Lesung des § 315d StGB oder in den Gesetzesmaterialien. Dennoch könnte die Polizeiflucht § 315d StGB unterfallen. Man könnte die Kriminalisierung der Polizeiflucht als Teilakt innerhalb des Willens zur Sanktionierung von Kraftfahrzeugrennen einordnen. Dazu müsste es sich bei der Polizeiflucht um ein besonderes Kraftfahrzeugrennen handeln. Die Polizeiflucht weist Dynamiken ähnlich der Rennen mit mehreren Beteiligten auf: Verfolger und Verfolgter werden zu immer höheren Geschwindigkeiten veranlasst. Zugleich irritiert es, diese Konstellation als Rennen einzustufen, schließlich findet die Verfolgungsjagd zwischen Bürger und Polizei statt. Jedenfalls die Polizei versucht den Flüchtenden nicht aufgrund von Geltungssucht und mangelnder Rücksicht auf die Sicherheit anderer Straßenverkehrsteilnehmer einzuholen. Es ist vielmehr ihre Pflicht. Wegen der Unterschiede zwischen selbstsüchtigem Rennen einerseits und verpflichtendem Verfolgen andererseits könnte § 315d StGB durch Sanktionierung der Polizeiflucht seinen Regelungszweck überschreiten.

---

161 BT-Drs. 18/12964, S. 5; Ausschuss-Drs. 18(6)360, S. 2.

162 Siehe § 1 B.II.1.

163 Siehe § 1 B.II.2.

164 Siehe § 1 B.II.3.

165 Plen-Prot. 18/243, S. 24902 (Lühmann), S. 24903 (Wunderlich), S. 24905 (Do-brindt), S. 24907 (Fechner), S. 24908 (Steineke).

166 Siehe § 1 B.II.3.

Obwohl in keinem der analysierten Rennen mit mehreren Beteiligten<sup>167</sup> die Organisation des Rennens entscheidungsgegenständlich wurde – sondern wie im Ku’damm-Raserfall die Fahrer spontan übereinkamen, um die Wette zu fahren – sah es der Gesetzgeber für erforderlich an, Rennveranstalter zu bestrafen.<sup>168</sup> Die Organisation, Planung und eigenverantwortliche Umsetzung des Rennens sollte unabhängig von der Rennteilnahme umfassend sanktioniert werden.<sup>169</sup> Im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens wurde diese legislatorische Absicht ausdifferenziert: Neben der Rennorganisation, nunmehr „Ausrichter“ genannt, sollte auch die Renndurchführung bestraft werden.<sup>170</sup> Allein: Offen bleibt, welche praktischen Fälle der Gesetzgeber vor Augen hatte – und damit, ob ein entsprechender Tatbestand einen faktischen Anwendungsbereich hat.

Somit können folgende Regelungsziele des Gesetzgebers klar identifiziert werden: Bestrafung der Teilnahme am und der Organisation und Durchführung von verbotenen Kraftfahrzeugrennen; effektive Bestrafung, wenn dadurch konkrete Gefahren geschaffen werden; Sanktionierung von Einzelraserfahrten; Schaffung eines Auffangtatbestands zwischen vorsätzlichen Tötungsdelikten und fahrlässiger Tötung für die Teilnahme an Kraftfahrzeugrennen und Einzelraserfahrten. Dabei ergeben sich die folgenden Problemstellungen, die die Gesetzesmaterialien nicht auflösen: Bedurfte es neben den Tötungsdelikten eines weiteren Tatbestands für Kraftfahrzeugrennen mit Todesfolge?<sup>171</sup> Differenzierte der Gesetzgeber im Gesetz zwischen strafwürdigen und straflosen Einzelraserfahrten?<sup>172</sup> Sollte die Polizeifluchtfahrt tatsächlich von § 315d StGB erfasst werden?<sup>173</sup> Gibt es einen faktischen Anwendungsbereich für das Ausrichten und Durchführen eines Kraftfahrzeugrennens?<sup>174</sup>

---

167 § 1 B.I.

168 BT-Drs. 18/10145, S. 9.

169 BT-Drs. 18/10145, S. 9.

170 BT-Drs. 18/12964, S. 5.

171 Siehe Teil 3 § 8 F.

172 Siehe Teil 2 § 5.B.

173 Siehe Teil 2 § 6 D.IV.4.

174 Siehe Teil 1 § 4 B.

## II. Aufbau des § 315d StGB

Ob sich die von den Gesetzesmaterialien offen gelassenen Fragen anhand des Gesetzes auflösen lassen, wird nunmehr überprüft. Ausgangspunkt einer Untersuchung des Tatbestands ist die amtliche Überschrift. Der Gesetzgeber statuiert damit, Gegenstand der Norm seien „Verbotene Kraftfahrzeugrennen“. Der Begriff des Kraftfahrzeugrennens findet sich auch im ersten Absatz wieder, der in drei Nummern eigenständige Grundtatbestände normiert. Der Terminus Kraftfahrzeugrennen bestimmt die Reichweite der Tatbestände der § 315d Abs. 1 Nr. 1, 2 StGB. Mit diesen will der Gesetzgeber Rennen mit mehreren Beteiligten erfassen. Ob ihm dies gelungen ist, hängt damit von der Definition des Begriffs des Kraftfahrzeugrennens ab. § 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB stellt die Partizipation an einem solchen Rennen als Kraftfahrzeugführer strafbar, ohne dass eine konkrete Gefährdung oder ein Erfolg zur Tatbestandsverwirklichung vorausgesetzt wäre und sichert so eine umfassende Strafbarkeit des abstrakt gefährlichen Verhaltens der Rennteilnahme. § 315d Abs. 1 Nr. 1 StGB bestraft das Ausrichten und Durchführen eines Rennens. Diese zwei Tathandlungen sind von der Teilnahme am Rennen unabhängig. Der Gesetzgeber stellt damit Handlungen im sachlichen Zusammenhang mit einem Kraftfahrzeugrennen strafbar, die die Gefahren des Rennens für den Straßenverkehr nicht unmittelbar durch Teilnahme als Kraftfahrzeugführer schaffen. § 315d Abs. 3 StGB erstreckt diese Strafbarkeit ins Versuchsstadium. Eine Strafbarkeitslücke hinsichtlich Ausrichter oder Durchführender eines Rennens, die nicht unmittelbar am Renngeschehen teilnehmen, konnte anhand der untersuchten Entscheidungen nicht aufgezeigt werden. Die Entscheidungen hatten die Vorbereitungen, Planungen oder Rahmenbedingungen der Kölner<sup>175</sup> bzw. Berliner Rennen<sup>176</sup> nicht thematisiert.<sup>177</sup> Ob am Renngeschehen nicht selbst Teilnehmende eine Rolle bei der Organisation oder Durchführung spielten, bleibt deshalb unklar. Dementsprechend ist es zweifelhaft, welches Regelungsbedürfnis § 315d Abs. 1 Nr. 1 StGB erfüllt.

Die identifizierten Einzelerfahrten sollen einem eigenständigen Grundtatbestand unterfallen: § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB. Die Einordnung der Vorschrift in den Normzusammenhang des § 315d StGB erscheint problematisch. Den Begriff des Kraftfahrzeugrennens greift § 315d Abs. 1

---

175 § 1 B.I.1. und § 1 B.I.2.

176 § 1 B.I.3.

177 Siehe § 1 C.I.

Nr. 3 StGB nicht auf, obwohl der Tatbestand der Überschrift „verbotene Kraftfahrzeugrennen“ untergeordnet ist. Die Tatbestandsmerkmale dieser Handlungsalternative haben mit § 315d Abs. 1 Nr. 1, 2 StGB nur gemein, dass ein Kraftfahrzeug Tatwerkzeug sein muss. Die Verortung der Tathandlungsalternative in diesem Normzusammenhang könnte Konsequenzen für die Auslegung ihrer Tatbestandsmerkmale haben – ist doch die Systematik ein kanonisches Auslegungskriterium. Wirkmächtig ist sie besonders bei offenen, aus sich heraus unbestimmten Tatbestandsmerkmalen.<sup>178</sup> § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB normiert folgende Tatbestandsmerkmale: Die Norm verlangt eine Fahrt mit nicht angepasster Geschwindigkeit, mithin eine Geschwindigkeitsüberschreitung. Mit dieser Tatbestandsvoraussetzung greift der Gesetzgeber die Gemeinsamkeit der Einzeleraserfälle auf: In allen Konstellationen führen die Beteiligten weit schneller als zulässig. Damit nicht jedes ordnungswidrig schnelle Fahren den Tatbestand erfüllt,<sup>179</sup> verlangt die Norm einen grob verkehrswidrigen und rücksichtslosen Verstoß. Die besondere Verkehrswidrigkeit und Rücksichtslosigkeit der Fahrweise bestimmte alle Konstellationen der Einzeleraserfahrt.<sup>180</sup> Schließlich verlangt der Tatbestand eine überschießende Innentendenz:<sup>181</sup> Die Fahrt muss erfolgen, „um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen“. Das Gesetz fordert mithin einen spezifischen Zweck der unzulässig schnellen Fahrt. Im Fall des nicht nachgewiesenen Rennens vor dem Landgericht Frankfurt a.M. ging das Gericht davon aus, der Angeklagte habe sich dem Geschwindigkeitsrausch hingegeben.<sup>182</sup> Diese Motivation scheint bei erster Betrachtung dem kodifizierten Merkmal zu entsprechen. Doch wichen die Ziele der Schnellfahrten in den Einzeleraserfällen voneinander ab.<sup>183</sup> Der Bremer Raser erstrebte die Aufmerksamkeit seines Online-Publikums.<sup>184</sup> Ob damit der Wille, eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen, sein Handeln bestimmte, erscheint damit zweifelhaft. Im Hamburger Raserfall war der Zweck der Fahrt eindeutig festgestellt: Der Angeklagte wollte vor der Polizei flüchten.<sup>185</sup> Dies ist *prima facie* mit dem Ziel, eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen, nicht identisch. Somit beinhaltet auch § 315d Abs. 1 Nr. 3

178 Vgl. beispielsweise BGH, Urteil vom 02.04.1969 – 4 StR 102/69, NJW 1969, 1218, 1219.

179 Siehe § 1 C.I.

180 Siehe § 1 C.I.

181 Zur Begrifflichkeit *Joecks/Scheinfeld*, in: MüKo StGB, § 28 Rn. 34.

182 Siehe § 1 B.II.1.

183 Siehe § 1 C.I.

184 Siehe § 1 B.II.2.

185 Siehe § 1 B.II.3.

StGB ein Tatbestandselement, das womöglich nicht geeignet ist, die durch den Gesetzgeber anhand der Anlasstaten identifizierte Regelungslücke<sup>186</sup> auszufüllen.

Die Absätze Zwei und Vier des § 315d StGB qualifizieren die Teilnahme an einem Kraftfahrzeugrennen gem. § 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB und eine Tat nach § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB, wenn dadurch vorsätzlich bzw. fahrlässig eine konkrete Gefahr verursacht wird. Die Tatbestände dienen zur Schließung von Lücken des § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB, die der Gesetzgeber identifizierte, sich vorliegend aber nicht nachweisen ließen.<sup>187</sup> Die fahrlässige Herbeiführung der Gefahr durch eine fahrlässige Handlung sparte der Gesetzgeber bewusst aus: Er ging davon aus, eine Fahrlässigkeits-Fahrlässigkeits-Kombination<sup>188</sup> sei für die Teilnahme an verbotenen Kraftfahrzeugrennen denklogisch ausgeschlossen und müsse deshalb nicht vorgesehen werden.<sup>189</sup> Diese Überlegung greift angesichts der notwendigen Absicht, eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen, auch für Fälle des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB. Auffällig ist allerdings, dass die Qualifikationstatbestände nicht an § 315d Abs. 1 Nr. 1 StGB anknüpfen, obwohl der Gesetzgeber eine umfassende Bestrafung von Ausrichtern und Durchführenden beabsichtigte.<sup>190</sup> Die Gesetzesgestaltung könnte Auswirkungen auf deren Strafbarkeit zeitigen. Eine Bestrafung aus der Qualifikation scheint so ausgeschlossen.

§ 315d Abs. 5 StGB soll eine empfindliche Bestrafung gewährleisten, wenn durch ein Rennen oder eine Einzelerfahrung ein anderer Mensch zu Tode kommt, eine schwere Gesundheitsschädigung erleidet oder eine Gesundheitsschädigung einer großen Zahl von Menschen eintritt. Diese Erfolgsqualifikation adressiert die identifizierte Problematik der Vorsatzfeststellung hinsichtlich §§ 211, 212 StGB bei Rennen mit mehreren Beteiligten und Einzelerfahrenen.<sup>191</sup> Die Norm qualifiziert nicht direkt die Grunddelikte § 315d Abs. 1 Nr. 2, 3 StGB, sondern nur die Vorsatz-Vorsatz-Kombination des § 315d Abs. 2 StGB. Womöglich verlagert sich die Problematik der Vorsatzfeststellung vom Verletzungs- auf den Gefährdungsvorsatz. Die anhand des Bremer Raserfalls<sup>192</sup> aufgezeigte Abgrenzungsproblematik zwischen diesen Vorsatzarten lösen die Gesetzesmaterialien nicht auf. Damit

---

186 Siehe § 1 C.I.

187 Siehe § 1 C.I.

188 Zur Begrifflichkeit *Zieschang*, in: NK-StGB, § 315 Rn. 51.

189 BT-Drs. 18/10145, S. 10 Anlage 1; *Preuß*, NZV 2017, 105, III.

190 Siehe § 1 C.I.

191 Siehe § 1 C.I.

192 § 1 B.II.2.

könnte der Gesetzgeber sein Ziel verfehlt haben, die Verursachung schwerer Folgen durch rücksichtsloses Fahren im Straßenverkehr rechtssicher zu bestrafen.

Kommt es nicht zu einem Erfolg im Sinne des § 315d Abs. 5 StGB, könnte eine Versuchsstrafbarkeit zu prüfen sein. § 315d Abs. 5 StGB ist ein Verbrechen i. S. d. § 12 Abs. 1 StGB, sodass der Versuch der Tat grundsätzlich gem. § 23 Abs. 1 StGB ohne gesonderte gesetzliche Anordnung strafbar ist. Allerdings qualifiziert § 315d Abs. 5 StGB nur § 315d Abs. 2 StGB – ein Vergehen, dessen Versuch in § 315d Abs. 3 StGB nicht gesondert strafbar gestellt wurde. Der selektiven Versuchsstrafbarkeit des § 315d Abs. 3 StGB könnte eine Aussage zur Strafbarkeit des Versuches des § 315d Abs. 5 StGB zu entnehmen sein. Womöglich bestimmte der Gesetzgeber mit § 315d Abs. 3 StGB abschließend, in welchen Fällen der Versuch der Tatbegehung strafbar ist.

Der Tatbestand selbst wirft, gleicht man ihn mit den legislatorischen Zielen des Gesetzgebers ab, mithin einige Fragen auf, die einer näheren Untersuchung bedürfen: Erfasst der Begriff Kraftfahrzeugrennen die vom Gesetzgeber als sanktionswürdig identifizierten Fälle? Welcher Anwendungsbereich kommt § 315d Abs. 1 Nr. 1 StGB zu? Welche Auswirkungen hat die systematische Verortung des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB auf die Auslegung des Tatbestands? Unterfallen (nur) diejenigen Konstellationen dem Tatbestandsmerkmal „Absicht, eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen“, die der Gesetzgeber bestrafen wollte? Können Ausrichter und Durchführende auch aus den Qualifikationen gem. § 315d Abs. 2, 4, 5 StGB bestraft werden? Schafft die Gesetzesgestaltung des § 315d Abs. 5 StGB den vom Gesetzgeber erstrebten Auffangtatbestand zwischen der fahrlässigen Tötung und den vorsätzlichen Tötungsdelikten, wenn die Qualifikation nur für Fälle der vorsätzlichen konkreten Gefährdung gem. § 315d Abs. 2 StGB greift? Schließlich ist fraglich, ob angesichts der Anordnung des § 315d Abs. 3 StGB die Qualifikation des § 315d Abs. 5 StGB im Versuch strafbar ist.

### III. Regelungskontext

Der Regelungsgehalt des § 315d StGB wurde bisher ausschließlich anhand der Norm selbst analysiert. Doch steht die Vorschrift im Kontext der Straßenverkehrsdelikte. Der Gesetzgeber beabsichtigte, (vermeintliche) Lü-

cken des 28. Abschnitts des Strafgesetzbuches zu schließen, die sich seiner Auffassung nach durch verbotene Kraftfahrzeugrennen offenbarten.<sup>193</sup> § 315d StGB soll ein eigenständiger Anwendungsbereich zukommen. Die Reichweite des Tatbestands kann damit nur in Relation zu den anderen Normen des Straßenverkehrsstrafrechts bestimmt werden.

Das System der Straßenverkehrsdelikte war bisher durch eine klare Kategorisierung bestimmt: Eingriffe von außen in den Straßenverkehr einerseits und Straftaten im Straßenverkehr andererseits.<sup>194</sup> § 315b StGB stellt Handlungen strafbar, die durch Personen, die nicht selbst am Straßenverkehr teilnehmen, zulasten des ruhenden oder fließenden Straßenverkehrs begangen werden (sog. Außeneingriffe).<sup>195</sup> §§ 315c, 316 StGB sind demgegenüber Spezialnormen und eine Privilegierung<sup>196</sup> verkehrswidrigen Verhaltens von Straßenverkehrsteilnehmern (sog. Inneneingriffe). Allein bewusst verkehrsfeldliche Verhaltensweisen – sog. Pervertierungsfälle – können sowohl § 315c StGB als auch § 315b StGB unterfallen.<sup>197</sup>

§ 315d StGB lässt sich in diese Logik nicht unmittelbar einfügen. Die unterschiedlichen Grundtatbestände erfassen Verhaltensweisen, die teils von außen, teils von innen auf den Straßenverkehr einwirken.

Das Ausrichten und Durchführen eines Kraftfahrzeugrennens gem. § 315d Abs. 1 Nr. 1 StGB setzt keine Beteiligung am Straßenverkehr voraus, sondern wirkt von außen auf diesen ein. § 315d Abs. 1 Nr. 1 StGB könnte

---

193 § 1 C.I.

194 BT-Drs. 04/651, S. 27; vgl. auch BGH, Urteil vom 01.09.1967 – 4 StR 340/67, NJW 1967, 2167; BGH, Urteil vom 21.05.1969 – 4 StR 18/69, NJW 1969, 1444, 1445; *Küpfer/Börner*, Strafrecht BT I, § 10 Rn. 31; *Rengier*, Strafrecht BT II, § 44 Rn. 2.

195 BGH, Beschluss vom 21.10.2020 – 4 StR 151/20, NStZ-RR 2021, 108; BGH, Beschluss vom 22.11.2011 – 4 StR 522/11, NZV 2012, 249; BGH, Beschluss vom 13.06.2006 – 4 StR 123/06, NStZ 2007, 34, 35 Rn. 3; *Pegel*, in: MüKo StGB, § 315b Rn. 14; *Zieschang*, in: NK-StGB, § 315b Rn. 10; *Kudlich*, in: BeckOK StGB, § 315b Rn. 16; *Rengier*, Strafrecht BT II, § 45 Rn. 11; *Mitsch*, DAR 2017, 70, 71; *Kubicel*, JurisPR-StrafR 17/2016, Anm. 1; anders die h.M. hinsichtlich § 315 vgl. BGH, Urteil vom 20.10.1971 – 4 StR 384/71, NJW 1972, 264; *Pegel*, in: MüKo StGB, § 315 Rn. 32 mwN.; a.A. AG Hamburg, Urteil vom 14.08.1980 – 142 a - 194/80, VersR 1981, 195 m. zust. Anm. *Passehl*; *Fahl*, JA 2016, 401, 403.

196 *Hecker*, JuS 2017, 563, 565; *Bosch*, JA 2006, 900; *Grupp/Kinzig*, NStZ 2007, 132, 133.

197 BGH, Beschluss vom 21.10.2020 – 4 StR 151/20, NStZ-RR 2021, 108; BGH, Beschluss vom 24.10.2017 – 4 StR 334/17, BeckRS 2017, 132700, Rn. 3; BGH, Beschluss vom 22.11.2011 – 4 StR 522/11, NZV 2012, 249; BGH, Beschluss vom 09.02.2010 – 4 StR 556/09, NStZ 2010, 391, 392; BGH, Urteil vom 20.02.2003 – 4 StR 228/02, NJW 2003, 1613; BGH, Urteil vom 21.05.1969 – 4 StR 18/69, NJW 1969, 1444, 1445; OLG Hamm, Beschluss vom 31.01.2017 – 4 RVs 159/16, NStZ-RR 2017, 224; *Rengier*, Strafrecht BT II, § 45 Rn. 14 ff.

deshalb eine Sonderform des Außeneingriffs i. S. d. § 315b StGB kodifizieren.<sup>198</sup>

Die Teilnahme am Kraftfahrzeugrennen gem. § 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB setzt ein Verhalten im Straßenverkehr als Straßenverkehrsteilnehmer voraus. Die Teilnahme am Kraftfahrzeugrennen ist nach Auffassung des Gesetzgebers immer grob verkehrswidrig und rücksichtslos,<sup>199</sup> weshalb die Tatbestandsmerkmale des § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB für diese Verhaltensweise keinen eigenständigen Regelungsgehalt aufweisen.<sup>200</sup> Der Wille des Gesetzgebers könnte darauf hindeuten, dass die Teilnahme an Kraftfahrzeugrennen eine Sonderform des verkehrsfeindlichen Inneneingriffs i. S. d. § 315b Abs. 1 Nr. 3 StGB darstellt.<sup>201</sup> Die Wertung des Gesetzgebers ließe sich jedoch auch so verstehen, dass die Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr zum Zwecke der Partizipation an einem Kraftfahrzeugrennen so weit von den Vorgängen des Straßenverkehrs *sub specie* entfernt ist, dass die genutzten Kraftfahrzeuge nicht mehr als Verkehrsmittel genutzt werden; wie wenn etwa ein Fahrrad bewusst gegen ein Fahrzeug gerollt wird.<sup>202</sup> Dies ließe sich mit dem Gedanken argumentieren, das Fahrzeug diene bei einem Kraftfahrzeugrennen nicht mehr der Fortbewegung, sondern der Befriedigung eines verkehrsfremden Bedürfnisses nach Geschwindigkeit.<sup>203</sup>

Die Einzelerasfahrt i. S. d. § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB setzt ebenfalls eine Teilnahme am Straßenverkehr voraus. Dass Einzelerasfahrten immer grob verkehrswidrig und rücksichtslos sind, statuiert der Gesetzgeber anders als für § 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB nicht. Stattdessen hat er diese Tatbestandsmerkmale in § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB aufgenommen – und direkt dem § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB entlehnt.<sup>204</sup> Darüber hinaus bestrafen sowohl § 315c Abs. 1 Nr. 2d StGB als auch § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB zu schnelles Fahren.

198 Steinle, Verbotene Kraftfahrzeugrennen, S. 121; Stam, StV 2018, 464.

199 BT-Drs. 18/10145, S. 10 Anlage I; Ausschuss-Prot. 18/157, S. 16 (Jansen).

200 Vgl. auch Ceffinato, ZRP 2016, 201.

201 So auch LG Koblenz, Beschluss vom 14.10.2020 – 4 Qs 60/20, BeckRS 2020, 29005, Rn. 20; Preuß, NZV 2017, 105, 108; in diese Richtung auch Ceffinato, ZRP 2016, 201, 202; Jansen, NZV 2017, 214, 215; Kubiciel, JurisPR-StrafR 17/2016, Anm. I; Jansen, NZV 2019, 285, 288; a.A. Eisele, KriPoZ 2018, 32, 33; Kudlich, JA 2009, 389 Fn. 1; Kubiciel/Hoven, NSTz 2017, 439, 445; Mitsch, DAR 2017, 70, 71; Niedernhuber, JA 2021, 303, 311; Piper, NZV 2017, 70 Fn. 15; Winkelmann, NZV 2020, 540; Zehetgruber, NJ 2018, 360 Fn. 5; Bönig, Verbotene Kraftfahrzeugrennen, S. 16.

202 BGH, Beschluss vom 21.10.2020 – 4 StR 151/20, NSTz-RR 2021, 108.

203 In diese Richtung BT-Drs. 18/10145, S. 5 ("Freizeitbeschäftigung").

204 BT-Drs. 18/12964, S. 5.

Diese Gemeinsamkeiten mit § 315c StGB<sup>205</sup> legen eine Sanktionierung der Einzelraserfahrt als verkehrswidriges Verhalten in § 315c Abs. 1 S. 2 StGB nahe.

§ 315d Abs. 1 StGB verbindet also einen Außeneingriff (§ 315d Abs. 1 Nr. 1 StGB) mit verkehrswidrigem Straßenverkehrsverhalten (§ 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB). Die Einordnung des § 315 Abs. 1 Nr. 2 StGB erweist sich als problematisch. Der Abgleich des Tatbestands mit der bisherigen Normsystematik der Straßenverkehrsdelikte weist darauf hin, dass § 315d Abs. 1 StGB Verhaltensweisen in einer Norm verbunden hat, die strukturelle Unterschiede aufweisen und bisher strikt in § 315b StGB einerseits und § 315c StGB andererseits getrennt wurden.

Die Einordnung einer Verhaltensweise als Außen- oder Inneneingriff hatte bisher signifikante Auswirkungen auf die angedrohten Rechtsfolgen: § 315b Abs. 3 StGB i.V.m. § 315 Abs. 3 StGB qualifiziert ausschließlich Außeneingriffe in den Straßenverkehr mit schweren Tatfolgen sowie Außeneingriffe in der Absicht, einen Unglücksfall herbeizuführen – diese Taten werden als Verbrechen bestraft. Resultiert konkret gefährliches, verkehrswidriges Verhalten im Straßenverkehr in einem Verletzungserfolg, wird dies nach § 315c StGB nicht qualifiziert bestraft. Erst wenn ein Verkehrsvorgang durch eine grobe Einwirkung bewusst und mit Schädigungsabsicht pervertiert wird (sog. verkehrseindlicher Inneneingriff<sup>206</sup>), kann nach der Rechtsprechung ausnahmsweise auch Verhalten im Straßenverkehr unter § 315b Abs. 1 Nr. 3 StGB subsumiert werden<sup>207</sup> und die Verbrechenqualifikation des § 315b Abs. 3 StGB Anwendung finden. § 315d Abs. 1 Nr. 3, Abs. 2, 5 StGB bestraft nunmehr auch verkehrswidriges Verhalten ohne Schädigungsabsicht als Verbrechen. Durch diese Entscheidung des Gesetzgebers könnte die Unterscheidung zwischen verkehrswidrigem und verkehrseindlichem Verhalten aufgeweicht worden sein. Nach der Rechtsprechung basiert die Tatbestandsbestimmtheit des offenen Auffangtatbestandes § 315b

---

205 Preuß, NZV 2018, 537, 542.

206 Zieschang, in: NK-StGB, § 315b Rn. 12; Hecker, in: Schönke/Schröder, § 315b Rn. 10; Heger, in: Lackner/Kühl/Heger, § 315b Rn. 4a.

207 BGH, Beschluss vom 21.10.2020 – 4 StR 151/20, NStZ-RR 2021, 108; BGH, Beschluss vom 24.10.2017 – 4 StR 334/17, BeckRS 2017, 132700, Rn. 3; BGH, Beschluss vom 22.11.2011 – 4 StR 522/11, NZV 2012, 249; BGH, Beschluss vom 09.02.2010 – 4 StR 556/09, NStZ 2010, 391, 392; BGH, Urteil vom 20.02.2003 – 4 StR 228/02, NJW 2003, 1613; BGH, Urteil vom 21.05.1969 – 4 StR 18/69, NJW 1969, 1444, 1445; OLG Hamm, Beschluss vom 31.01.2017 – 4 RVs 159/16, NStZ-RR 2017, 224; Rengier, Strafrecht BT II, § 45 Rn. 14 ff.

Abs. 1 Nr. 3 StGB auf dieser Unterscheidung.<sup>208</sup> Weichte § 315d StGB die Unterscheidung auf, könnte § 315b Abs. 1 Nr. 3 StGB dadurch seine Kontur verloren haben und verfassungswidrig unbestimmt geworden sein.

Die Normstruktur des § 315d StGB innerhalb der Straßenverkehrsdelikte als Gesamtheit zeigt: Hinsichtlich des Straftatbestands „Verbotene Kraftfahrzeugrennen“ besteht erheblicher Klärungsbedarf. Zu den Fragen, die sich bereits aus dem Aufbau des § 315d StGB selbst ergeben,<sup>209</sup> sind weitere Problemstellungen hinzugetreten: Welche Auswirkungen hat § 315d StGB für die Normsystematik der Straßenverkehrsdelikte – insbesondere für die Differenzierung zwischen Außen- und Inneneingriff? Welche Konsequenzen hat die Norm für die Auslegung des § 315b Abs. 1 Nr. 3 StGB?

#### *D. Gang der Untersuchung*

§ 315d StGB ist, wie die bisherige Untersuchung bewies, die Antwort des Gesetzgebers auf einen legislatorischen Handlungsbedarf, den er aufgrund einzelner Anlasstaten in den Jahren 2016 und 2017 identifizierte.<sup>210</sup> Jedoch deckte eine Analyse der Normstruktur des § 315d StGB<sup>211</sup> in seinem Regelungskontext<sup>212</sup> verschiedene Fragen auf, die in Zweifel ziehen, ob der Gesetzgeber mit Einführung der Vorschrift seine Ziele tatsächlich erreichte.

Die folgende Untersuchung hat zum Ziel, zu validieren, ob § 315d StGB die anhand der Anlasstaten und der Gesetzesmaterialien identifizierten Regelungsziele erreicht. Dies ist nur dann der Fall, wenn alle seitens der Legislative für strafwürdig erachteten Konstellationen der Norm unterfallen, ohne überschießend Handlungen zu bestrafen, die der Gesetzgeber nicht sanktionieren wollte. Darüber hinaus muss das Gesetz der verfassungsrechtlichen Prüfung standhalten. Beide Fragen können nur unter Beachtung des Regelungssystems beantwortet werden, in das die Norm eingefügt wird – in Zusammenschau mit der inneren und äußeren Normsystematik lässt sich erkennen, wie weit eine Strafnorm reicht, welche Fallkonstellationen sie erfasst und ob sie womöglich die verfassungsrechtlichen Grenzen überschreitet.

---

208 BGH, Urteil vom 02.04.1969 – 4 StR 102/69, NJW 1969, 1218, 1219.

209 Siehe § 1 C.I.

210 § 1 B.III.

211 § 1 C.I.

212 § 1 C.II.

Die Grundtatbestände<sup>213</sup> § 315d Abs. 1 Nr. 1, 2, 3 StGB bestimmen maßgeblich die Reichweite der Vorschrift. Nachdem § 315d Abs. 1 Nr. 1, 2 StGB Verhaltensweisen im Zusammenhang mit Kraftfahrzeugrennen sanktionieren, während § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB zur Bestrafung von Einzelraserfahrten dient, werden die Tatbestände getrennt analysiert.

Der erste Teil der Untersuchung ist der Auslegung der Tatbestände zur Sanktionierung echter Kraftfahrzeugrennen (§ 315d Abs. 1 Nr. 1, 2 StGB) gewidmet. Was ein Kraftfahrzeugrennen ist, wird in Teil 1 § 2 geprüft. Das Gesetz unterscheidet zwischen erlaubten und unerlaubten Kraftfahrzeugrennen, wobei nur letztere dem Tatbestand unterfallen. Wann und wie die Erlaubnis erteilt wird, ist Gegenstand von Teil 1 § 3. Welche Handlungen im Zusammenhang mit einem unerlaubten Kraftfahrzeugrennen tatbestandlich sind, wird in Teil 1 § 4 analysiert.

Der zweite Teil geht der Frage nach, ob der Gesetzgeber (nur) die Konstellationen der Einzelraserfahrt bestraft, die er zu sanktionieren beabsichtigte. Das Regelungsziel des Gesetzgebers ist diesbezüglich weit weniger eindeutig.<sup>214</sup> Demnach muss zunächst unter Berücksichtigung der Gesetzgebungsgeschichte näher identifiziert werden, welche Fälle die Legislative bestrafen und welche sie nicht mit dem Straftatbestand erfassen wollte (Teil 2 § 5). Die Auswirkungen des Normzwecks auf die Auslegung des Tatbestands des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB in Rechtsprechung und Literatur werden in Teil 2 § 6 untersucht. Ob die Auslegung in Literatur und Rechtsprechung verfassungsrechtliche Grenzen beachtet und die Norm den Anforderungen des Grundgesetzes genügt ist Gegenstand von Teil 2 § 7.

Mit § 315d Abs. 2, 4 und 5 StGB wollte der Gesetzgeber eine umfassende Bestrafung von schweren Folgen von Kraftfahrzeugrennen und Einzelraserfahrten erreichen, ohne die Tötungsdelikte zu verdrängen.<sup>215</sup> Als Qualifikationen bauen sie auf den in Teilen Eins und Zwei analysierten Grundtatbeständen auf, doch verweist § 315d Abs. 2 StGB nur auf § 315d Abs. 1 Nr. 2, 3 StGB und § 315d Abs. 5 StGB nur auf § 315d Abs. 2 StGB. Im dritten Teil wird untersucht, welche Folgen die Verweisungstechnik für die Reichweite der qualifizierten Strafbarkeit innerhalb der Normbinnensystematik zeitigt (Teil 3 § 8) und wie sich die Qualifikationsnormen in die Systematik des Verkehrsstrafrechts einfügen (Teil 3 § 9).

---

213 Siehe § 1 C.I.

214 Siehe § 1 B.III.

215 Siehe § 1 B.III. und § 1 C.I.

Der vierte Teil der Arbeit zeigt auf, welche Grenzen die Verfassung dem Gesetzgeber bei der Neuregelung von Strafrechtsnormen im bestehenden Normensystem zieht. Teil 4 § 10 weist nach, dass aus Art. 103 Abs. 2 GG ein Gebot der Klarheit der Normsystematik folgt und welche Vorgaben der Gesetzgeber zu beachten hat, wenn er ein legislatorisches Ziel verfolgt. Die Vorgaben der Verfassung werden in Teil 4 § 11 auf § 315d StGB und seine Genese angewandt.

