

Kraftfahrzeugrennen mit Todesfolge – die erste Entscheidung des BGH zu § 315d StGB

Autor:

Kraftfahrzeugrennen mit Todesfolge – die erste Entscheidung des BGH zu § 315d StGB

Immer wieder verursachen „Raser“ schwere Unfälle. Nicht immer kommt wie beim „Berliner Raser“ eine Verurteilung wegen Mordes gem. § 211 StGB in Betracht, vor allem dann nicht, wenn den Rasern kein Vorsatz nachgewiesen werden kann. Aus diesem Grund hat der Gesetzgeber vor gut 3 Jahren § 315d StGB geschaffen. Im Februar 2021 hat sich nunmehr erstmals der BGH mit dieser Norm befasst.

Der Entscheidung (**BGH 4 StR 225/20**) lag folgender Sachverhalt zugrunde: A mietete sich am Tattag morgens einen Jaguar mit 550 PS, der innerhalb von 4,2 Sek. von 0 auf 100 beschleunigen und der eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h erreichen kann. A mietet das Fahrzeug aus technischem Interesse und weil er mit dem Wagen und seiner Fahrweise anderen imponieren wollte. Nachdem er schon den ganzen Tag halsbrecherisch durch die Stadt und über die Autobahn gefahren war, holte er um 23.37 einen Bekannten ab, um noch eine Runde zu drehen. Sie fuhren über die beleuchtete und vorfahrtsberechtigte R-Straße, auf der 50 km/h zulässig sind, zu einem Einkaufsmarkt. Zwischen dem Einkaufsmarkt und der späteren Unfallkreuzung verläuft eine langgezogene Rechtskurve. Hinter der Kurve kommen von rechts mehrere Stichstraßen, auch kann man von der entgegenkommenden Fahrbahn über Linksabbiegerspuren in diese Stichstraßen einbiegen. Entlang des Straßenabschnitts liegen zahlreiche Gastronomiebetriebe und auch ein Kino, so dass sie auch zur späten Stunde noch belebt ist. Nach Erreichen des Einkaufsmarktes gab A Vollgas und beschleunigte das Auto auf 163 km/h. Dabei waren A die beschriebenen Verhältnisse vor Ort gut bekannt. Kurz vor Erreichen der Unfallkreuzung bremste er in der Kurve leicht auf 150 km/h ab, um das Auto in der Kurve zu halten. Den hinter der Kurve liegenden Kreuzungsabschnitt konnte er noch nicht sehen. Auf der gegenüberliegenden Fahrbahn wollte nun Z nach links in die Stichstraße abbiegen. Als er den Vorgang einleitete war A aufgrund der Kurve noch nicht zu sehen. Als nun A den abbiegenden Z erblickte, erkannte er zu Recht, dass eine Vollbremsung eine Kollision nicht würde verhindern können, weswegen er mit dem Fahrzeug nach links ausweichen und um Z herumfahren wollte. Bei diesem Lenkmanöver verlor A aber die Kontrolle über das Fahrzeug, welches noch immer mit gut 138 km/h unterwegs war und fuhr nach Überfahren einiger Bordsteinhindernisse mit mindestens 90 km/h seitlich in der Fahrzeug des X, der gerade einen Parkplatz verlassen wollte. Am Unfallort verstarben die Y – Beifahrerin des X - sowie X selber.

Das LG Stuttgart konnte bei A zunächst nicht mit der gem. **§ 261 StPO** erforderlichen Überzeugung den Tötungsvorsatz feststellen. Zwar nahm es an, dass A die Möglichkeit einer Kollision und damit auch eines Todeseintritts eines anderen Verkehrsteilnehmers für möglich gehalten hat, es nahm aber zu seinen Gunsten an, dass er auf seine fahrerischen Qualitäten vertraute und von daher pflichtwidrig davon ausging, einen Unfall vermeiden zu können. Der BGH hat in der Beweiserhebung und -würdigung keinen Rechtsfehler erkennen können und das Urteil insoweit bestätigt.



HINWEIS

Bedenken Sie, dass der BGH keine eigene Beweiswürdigung vornehmen darf. Er darf die freie Beweiswürdigung der Landgerichte nur auf Fehler überprüfen. Solche Fehler liegen vor, wenn die Beweiswürdigung widersprüchlich, unklar oder lückenhaft ist, gegen Denkgesetze oder Erfahrungssätze verstößt oder aber an die Gewissheit überspannte Anforderungen gestellt wurden (Anm. Stam zu BGH NSTZ 2021, 540ff)

Kommen wir damit zu **§ 315d StGB**. Abs. 1 ist ein abstraktes Gefährungsdelikt und regelt in der Nr. 2 das Kraftfahrzeugrennen mit mind. 2 Kraftfahrzeugführern und in der Nr. 3 das „Rennen gegen sich

selbst“. § 315d Abs. 2 ist eine Qualifikation zu Abs. 1 Nr. 2 und 3 und als konkretes Gefährungsdelikt ausgestaltet. In den Fällen der Nr. 2 und 3 muss es nun zu einer konkreten Gefahr gekommen sein. Abs. 5 wiederum ist eine Erfolgsqualifikation zu Abs. 2 und setzt u.a. voraus, dass der Tod eines anderen Menschen eingetreten ist. Gem. § 18 StGB reicht dabei Fahrlässigkeit aus.

Dementsprechend hat der BGH zunächst geprüft, ob die Voraussetzungen des **§ 315d Abs. 1, hier Nr. 3** vorliegen.

Dann müsste A als Kraftfahrzeugführer mit nicht angepasster Geschwindigkeit ein Fahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr bewegt haben.



HINWEIS

Aus dem Umstand, dass Täter nur ein Kraftfahrzeugführer sein kann, ergibt sich, dass es keine mittelbare Täterschaft gem. § 25 Abs. 1 Alt. 2 StGB gibt. § 315d I Nr. 2 und 3 sind eigenhändige Delikte. Auch eine alic ist nach h.M. nicht möglich, da Tathandlung nur das Führen eines Kraftfahrzeugs und nicht das Betrinken sein kann. Die Nr. 2 und 3 sind also auch verhaltensgebundene Delikte, so dass eine Vorverlagerung des Strafbarkeitsvorwurfs mit der h.M. nicht möglich ist.

A hat unproblematisch im öffentlichen Straßenverkehr ein Fahrzeug bewegt, als er über die R-Straße fuhr. Dies müsste er mit nicht angepasster Geschwindigkeit getan haben. Hier kann § 3 Abs. 1 und 3 StVO herangezogen werden. Dazu der BGH (a.a.O.):

„Ausgehend von der Wortbedeutung meint unangepasste Geschwindigkeit jede der konkreten Verkehrssituation nach den straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften nicht mehr entsprechende Geschwindigkeit.“

Diese nicht angepasste Geschwindigkeit lag bei 163 km/h ohne weiteres vor. Insoweit ist es auch unerheblich, dass A abbremste, weil er noch immer mit 150 km/h unterwegs war und damit die Höchstgeschwindigkeit um das dreifache überschritt.

Des Weiteren müsste das Führen des Fahrzeugs in der konkreten Situation grob verkehrswidrig und rücksichtslos gewesen sein. Beide Merkmale beziehen sich nach h.M. – auch des BGH - ebenso wie bei § 315c I Nr. 2 StGB auf die objektive Tathandlung. Die grobe Verkehrswidrigkeit ergibt sich in der Regel aus der Massivität des Verstoßes, die in einem inneren Zusammenhang mit der nicht angepassten Geschwindigkeit stehen müssen. Hier liegt sie in dem mehr als dreifachen Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bei zugleich eingeschränkter Überschaubarkeit der Straßenverhältnisse. Da es A auch primär darum ging gegenüber seinem Bekannten mit seinem fahrerischen Können zu prahlen, handelte er egoistisch und gleichgültig gegenüber den Sicherheitsbelangen der anderen Straßenverkehrsteilnehmer und damit rücksichtslos.

Der objektive Tatbestand ist damit verwirklicht.

Im subjektiven Tatbestand ist neben dem Vorsatz die **Absicht, durch das Fortbewegen eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen**, zu prüfen. Dass A mit Wissen und Wollen hinsichtlich der Verwirklichung des objektiven Tatbestands gehandelt hat, kann unproblematisch festgestellt werden.

Bei der Absicht ist nun zunächst einmal **fraglich, wie die „höchstmögliche Geschwindigkeit“ zu bestimmen ist**. Man kann diese Geschwindigkeit ausschließlich fahrzeugspezifisch oder aber (zusätzlich) situationsspezifisch bestimmen. Wollte man nur auf die Möglichkeiten des Fahrzeugs abstellen, dann wären zunächst objektiv die gefahrenen 165 km/h weit unter den Möglichkeiten der Jaguars, mit welchem man bis zu 300 km/h fahren kann. Der Nachweis einer entsprechenden Absicht

wäre dann problematisch. Hätte A hingegen in einem Auto gesessen, dessen Höchstgeschwindigkeit bei 165 km/h läge, könnte die Absicht leichter bejaht werden. Da aber die gefahrene Geschwindigkeit immer im Verkehrskontext betrachtet werden muss, um die Gefahren für den Straßenverkehr zu bestimmen und zudem zufällige Besonderheiten des Fahrzeugs nicht strafbegründend sein sollten, empfiehlt sich eine situative Bestimmung der höchstmöglichen Geschwindigkeit. Der BGH (a.a.O.) führt dazu folgendes aus:

„Wie die verschiedenen in den Gesetzesmaterialien aufgeführten Parameter zur Bestimmung der höchstmöglichen Geschwindigkeit erkennen lassen (vgl. BT-Drucks. 18/12964, S. 5 f.), muss die nach § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB strafbarkeitsbegründende Absicht darauf gerichtet sein, die nach den Vorstellungen des Täters unter den konkreten situativen Gegebenheiten – wie Motorisierung, Verkehrslage, Streckenverlauf, Witterungs- und Sichtverhältnisse etc. – maximal mögliche Geschwindigkeit zu erreichen.... Da der Gesetzgeber mit dem Absichtserfordernis dem für das Nachstellen eines Rennens kennzeichnenden Renncharakter Ausdruck verleihen wollte, ist für das Absichtsmerkmal weiterhin zu verlangen, dass sich die Zielsetzung des Täters nach seinen Vorstellungen auf eine unter Verkehrssicherheitsgesichtspunkten nicht ganz unerhebliche Wegstrecke bezieht. Während die abstrakte Gefährlichkeit für das Rechtsgut der Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs ... bei Rennen mit mehreren Kraftfahrzeugen im Sinne des § 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB maßgeblich aus dem Wettbewerb unter den Teilnehmern resultiert, ergibt sie sich in den Fällen des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB aus dem unbedingten Willen des Täters, sein Fahrzeug bis zur relativen Grenzgeschwindigkeit zu beschleunigen.“

Das bedeutet, dass A sämtliche Umstände (Streckenverlauf, Witterung etc.) in sein Vorstellungsbild aufgenommen haben und mit der dann entsprechenden Absicht gefahren sein muss.

Vorliegend kann A diese Absicht aufgrund seines Fahrverhaltens wohl unproblematisch nachgewiesen werden. Ihm kam es ausschließlich darauf an, gegenüber seinem Bekannten auf dem Beifahrersitz die technischen Möglichkeiten des Autos und das eigene fahrerische Können zu zeigen. Von daher stellte sich im vorliegenden Fall auch nicht die **Frage, ob die Absicht das Endziel bzw. der Hauptbeweggrund sein muss oder ob es auch ausreicht, wenn das Erreichen der höchstmöglichen Geschwindigkeit nach der Vorstellung des Täters nur Mittel zum Zweck ist.**



HINWEIS

Hier werden vor allem die sog. „Polizeifluchtfälle“ (OLG Köln NStZ-RR 2020, 224; OLG Stuttgart NJW 2019, 2787) relevant, bei denen es den Tätern vornehmlich darum ging, einem sie verfolgenden Polizeifahrzeug zu entkommen. Es ging also nicht darum, ein Rennen gegen sich selbst zu fahren. Die höchstmögliche Geschwindigkeit war mithin nicht der Hauptbeweggrund oder das Endziel, sondern nur ein Zwischenziel zur Erreichung des eigentlichen Zwecks.

Gleichwohl hat der BGH (a.a.O.) zu dieser Frage Stellung genommen, indem er folgendes ausführt:

„Die Absicht des Täters, nach seinen Vorstellungen auf einer nicht ganz unerheblichen Wegstrecke die nach den situativen Gegebenheiten maximal mögliche Geschwindigkeit zu erreichen, muss nicht Endziel oder Hauptbeweggrund des Handelns sein. Es reicht vielmehr aus, dass der Täter das Erreichen der situativen Grenzgeschwindigkeit als aus seiner Sicht notwendiges Zwischenziel anstrebt, um ein weiteres Handlungsziel zu erreichen ... Dieses Verständnis steht im Einklang mit dem Wortlaut der Norm, der für eine einschränkende Auslegung des Absichtserfordernisses keinen Anhalt bietet, und entspricht der herkömmlichen Interpretation der Vorsatzform des dolus directus 1. Grades ... Da die erforderliche Abgrenzung des als Nachstellen eines Kraftfahrzeugrennens mit einem Fahrzeug tatbestandlich erfassten Verhaltens von alltäglichen, wenn auch erheblichen Geschwindigkeitsverstößen nach den Vorstellungen des Gesetzgebers insbesondere durch das in

die Strafvorschrift aufgenommene Absichtserfordernis gewährleistet wird, ergibt sich auch aus der Entstehungsgeschichte der Norm keine Rechtfertigung für eine einschränkende Auslegung des subjektiven Tatbestandsmerkmals. Dieses Verständnis des Absichtsmerkmals in § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB hat zur Folge, dass beim Vorliegen der weiteren tatbestandlichen Voraussetzungen auch sogenannte Polizeifluchtfälle ... von der Strafvorschrift erfasst werden, sofern festgestellt werden kann, dass es dem Täter darauf ankam, als notwendiges Zwischenziel für eine erfolgreiche Flucht über eine nicht ganz unerhebliche Wegstrecke die höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen. Dabei wird allerdings zu beachten sein, dass aus einer Fluchtmotivation nicht ohne Weiteres auf die Absicht geschlossen werden kann, die gefahrene Geschwindigkeit bis zur Grenze der situativ möglichen Höchstgeschwindigkeit zu steigern...“

Daraus folgt jedoch, dass sich auch derjenige strafbar machen kann, der z.B. mit hoher Geschwindigkeit zu einem Vorstellungsgespräch rast, um nicht verspätet anzukommen. Dadurch verschimmt aber die Möglichkeit der Abgrenzung zu einer reinen Ordnungswidrigkeit. Auch im teleologischen und systematischen Zusammenhang ist diese Auffassung des BGH problematisch. Der Gesetzgeber wollte mit der Nr. 3 das „Rennen gegen sich selbst“ unter Strafe stellen, welches sich aber gerade dadurch auszeichnet, dass es dem Täter darauf ankommt, das eigene fahrerische Können und die technischen Möglichkeiten seines Fahrzeugs unter Beweis zu stellen. In diesem Kontext sollte die Absicht die Abgrenzung zur Ordnungswidrigkeit ermöglichen. Ferner wurde der Verstoß nicht als „8. Todsünde“ bei § 315c I Nr. 2 aufgenommen, sondern als „unerlaubtes Kraftfahrzeugrennen“ bei § 315d I. Der Renncharakter fehlt indes, wenn es dem Täter primär um das Erreichen anderen Ziele geht (deswegen kritisch zur BGH Entscheidung: Anm. Stam NSTz 2021, 540; Anm. Krenberger NZV 2021, 318; Anm. Hoven NJW 2021, 1173).

Anders ist die Situation durchaus bei den „**Polizeifluchtfällen**“, da diese zwar aufgrund des fehlenden kompetitiven Elements kein Rennen gem. § 315d I Nr. 2 sind, aber der Rennsituation nahekommen, so dass eine erhebliche Gefahr für das geschützte Rechtsgut der Sicherheit des Straßenverkehrs besteht.

Schließlich hat der BGH (a.a.O.) noch kurz ausgeführt, dass er die Norm **nicht für verfassungswidrig** halte:

„Die Bedenken, die in der Rechtsprechung vereinzelt unter Hinweis auf das Bestimmtheitsgebot aus Art. 103 Abs. 2 GG gegen die Verfassungsmäßigkeit der Vorschrift des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB erhoben worden sind (vgl. AG Villingen-Schwenningen, DAR 2020, 218), teilt der Senat nicht. Die obigen Ausführungen zeigen vielmehr, dass die Norm mit den herkömmlichen Auslegungsmethoden in einer dem Bestimmtheitsgrundsatz gerecht werdenden Weise ausgelegt werden kann.“

Zurückkommend auf den vorliegenden Fall hat A sich also zunächst gem. § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB strafbar gemacht. Daneben liegt auch eine Strafbarkeit gem. § 315d Abs. 2 StGB vor, da sein Fahren eine konkrete Gefahr für den Beifahrer sowie die anderen Verkehrsteilnehmer geschaffen hat, die sich im Tod von X und Y auch realisiert hat. Bzgl. der konkreten Gefahr kann A auch dolus eventualis unterstellt werden. Schließlich hat A auch die Erfolgsqualifikation des § 315d Abs. 5 StGB verwirklicht.

<https://www.juracademy.de>

Stand: 09.09.2021