

Verbotenes Kraftfahrzeugrennen mit Todesfolge

§ 315d Abs. 1 Nr. 3, Abs. 2, Abs. 5 StGB

1. 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.

2. 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.

3. 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, 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.

(Leitsätze des Bearbeiters)

BGH, Beschl. v. 17.02.2021 – 4 StR 225/20

Gründe:

1

Das Landgericht hat den Angeklagten wegen verbotenen Kraftfahrzeugrennens mit Todesfolge in Tateinheit mit vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs zu der Jugendstrafe von fünf Jahren verurteilt. Darüber hinaus hat es dem Angeklagten die Fahrerlaubnis entzogen, den Führerschein des Angeklagten eingezogen und eine Sperre für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis von vier Jahren angeordnet. Mit ihren jeweils auf die Rüge der Verletzung materiellen Rechts gestützten Revisionen erstreben die Nebenkläger eine Verurteilung des Angeklagten wegen tateinheitlich begangenen Mordes.

2

Die Rechtsmittel haben keinen Erfolg.

I.

3

Nach den Feststellungen mietete der Angeklagte für den Tattag einen Pkw Jaguar F-Type R mit 550 PS, der auf der Internetseite des Autovermieteters mit einer Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h, einer Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 4,2 Sekunden und einer Klappenauspuffanlage als besonderem Ausstattungsmerkmal beworben worden war. Neben seinen technischen Interessen ging es dem Angeklagten bei der Anmietung darum, mit dem auffälligen Fahrzeug und durch eine Aufmerksamkeit erweckende Fahrweise Freunden und

Bekanntem, aber auch unbekanntem Passanten zu imponieren. Nach der Übernahme des Fahrzeugs am Nachmittag des Tattages unternahm der Angeklagte in der Folgezeit bis kurz vor Mitternacht teils allein, teils mit ihm jeweils als Beifahrer begleitenden Freunden und Bekannten eine Vielzahl von Fahrten ganz überwiegend durch die Innenstadt von Stuttgart. Bei diesen Fahrten fuhr der Angeklagte mehrfach mit überhöhter Geschwindigkeit, beschleunigte und bremste stark ab, gab im Leerlauf Gas und provozierte Fehlzündungen, um den Auspuff des Fahrzeugs zum Knallen zu bringen. Während einer Fahrt auf einem Streckenabschnitt der Autobahn A8 beschleunigte der Angeklagte das Fahrzeug von 194 km/h auf 274 km/h, wobei er die Tachoanzeige mit seinem Smartphone filmte und das Video live über eine Kommunikationsplattform streamte.

4

Um 23.37 Uhr holte der Angeklagte einen Bekannten an dessen in Stuttgart in der R. Straße gelegener Wohnung ab, um mit ihm »noch eine Runde durch Stuttgart zu drehen«. Nach dem Zusteigen des Bekannten steuerte der Angeklagte den Pkw Jaguar auf der R. Straße, auf der die innerorts zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt, zunächst mit angepasster Geschwindigkeit stadteinwärts bis zu einem ca. 500 m vor der späteren Unfallstelle befindlichen Einkaufsmarkt. Zwischen dem Einkaufsmarkt und der Unfallkreuzung verläuft die vorfahrtsberechtigten R. Straße in einer langgezogenen Rechtskurve. Die bei Dunkelheit durch eine Straßenbeleuchtung erhellte Fahrbahn ist bis kurz vor der Unfallstelle insgesamt neun Meter breit und verfügt über je eine Fahrspur in jede Fahrtrichtung. Neben der Fahrbahn befindet sich ein etwa vier Meter breiter Grünstreifen, in welchem teilweise Parkbuchten eingelassen sind, in denen auch zur Nachtzeit geparkt wird. Aus der Fahrtrichtung des Angeklagten gesehen münden von rechts mehrere Stichstraßen in die R. Straße ein. Im Bereich der Unfallkreuzung sind auf der Fahrbahn in beiden Fahrtrichtungen mittig jeweils Abbiegespuren markiert, die das Linksabbiegen in die Stichstraße zwischen den Gebäuden R. Straße 23 und 25 beziehungsweise in eine aus Fahrtrichtung des Angeklagten links der Fahrbahn gelegene Parkplatzausfahrt ermöglichen. An der Kreuzung befindet sich ein Kinopalast, in der näheren Umgebung gibt es mehrere auch abends frequentierte Gastronomiebetriebe.

5

Nach dem Erreichen des Einkaufsmarktes gab der Angeklagte – wie von Beginn an beabsichtigt – Vollgas, um die maximal mögliche Geschwindigkeit zu erreichen. Der ortskundige Angeklagte, dem aufgrund seiner Kenntnis der örtlichen Gegebenheiten klar war, dass auch zur Nachtzeit mit Fußgängern und Fahrzeugverkehr zu rechnen war, hatte vor, die R. Straße unter bewusster Missachtung der innerorts geltenden Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h mit der maximal zu erreichenden Geschwindigkeit entlang zu fahren. Auf diese Weise wollte er seinen Beifahrer beeindrucken und gleichzeitig seine Fähigkeiten demonstrieren, mit dem Fahrzeug auch gefährliche Situationen zu meistern. Andere Verkehrsteilnehmer, seien es Autofahrer oder Fußgänger, waren ihm dabei völlig gleichgültig. Ihre Gefährdung erkannte der Angeklagte und nahm diese zumindest billigend in Kauf. Kurz vor den Einmündungen der nach rechts abgehenden Stichstraßen drückte der Angeklagte trotz der für ihn unübersichtlichen Rechtskurve das Gaspedal des Fahrzeugs weiterhin voll durch. Etwa 100 m von der späteren Unfallstelle entfernt erreichte er bei

vollständig durchgedrücktem Gaspedal eine Geschwindigkeit von mindestens 163 km/h. Ohne Veranlassung durch andere Verkehrsteilnehmer entschloss sich der Angeklagte nunmehr zu einer Bremsung des Fahrzeugs, um seine Geschwindigkeit etwas zu verringern. Ihm war in diesem Zeitpunkt klar, dass er bei der von ihm gefahrenen Geschwindigkeit nicht rechtzeitig auf in die R. Straße ein- bzw. von ihr abbiegende Fahrzeuge werde reagieren können und deshalb mit letztlich unkalkulierbarer Wahrscheinlichkeit die Gefahr bestand, mit einem ein- oder abbiegenden Fahrzeug zu kollidieren. Dabei hielt er es für möglich, dass ein solcher Zusammenstoß zum Tod eines oder mehrerer Unfallbeteiligten führen könnte. Der Angeklagte, der – wenn auch in völliger Überschätzung seiner Möglichkeiten und Fähigkeiten – davon überzeugt war, das Fahrzeug auch bei hohen Geschwindigkeiten in gefährlichen Situationen sicher beherrschen zu können, vertraute aber nicht ausschließlich auf das Ausbleiben eines tödlichen Erfolgs.

6

Als sich der Angeklagte mit einer Geschwindigkeit von mindestens 163 km/h ca. 100 m vor der Unfallkreuzung befand, erkannte er den ihm auf der R. Straße entgegenkommenden Pkw Ford S-Max des Z. Dieser war in der Absicht, von der R. Straße nach links in die Stichstraße zwischen den Anwesen R. Straße 23 und 25 abzubiegen, aus seiner Fahrtrichtung auf der dortigen Linksabbiegerspur bis zur Kreuzung vorgefahren und hatte, da er kein entgegenkommendes Fahrzeug wahrgenommen hatte, damit begonnen, nach links abzubiegen und die Fahrspur des Angeklagten zu queren. Um einen – objektiv auch durch eine Gefahrenbremsung nicht mehr vermeidbaren – Zusammenstoß mit dem abbiegenden Fahrzeug zu verhindern, entschloss sich der Angeklagte unter Aufrechterhaltung der gerade erst wirksam gewordenen Bremsung dazu, auf die Gegenfahrspur auszuweichen. Bei einer noch gefahrenen Geschwindigkeit von 150 km/h schlug er das Lenkrad nach links ein, wodurch das Fahrzeug bei einer Geschwindigkeit von noch 138 km/h nach links einlenkte und anschließend über die Abbiegespur und die Gegenfahrspur fuhr. Als der Angeklagte das Fahrzeug durch eine starke Lenkung nach rechts auf der Fahrbahn halten wollte, bewegte sich der Pkw Jaguar trotz nach rechts eingeschlagener Räder geradeaus weiter, prallte mit beiden linken Rädern gegen den Bordstein, überfuhr den Grünstreifen und fuhr auf der sich anschließenden Parkplatzausfahrt mit einer Kollisionsgeschwindigkeit von mindestens 90 km/h frontal in die Beifahrerseite des von Ri. K. gesteuerten Pkw Citroën C1. Ri. K. stand mit dem Fahrzeug in der Parkplatzausfahrt oder bewegte sich mit minimaler Geschwindigkeit, um nach rechts in die R. Straße einzubiegen, hatte mit dem Abbiegevorgang aber noch nicht begonnen. Infolge der Kollision, die zu einer vollständigen Zerstörung des Pkw Citroën C1 führte, erlitten Ri. K. und seine auf dem Beifahrersitz sitzende Lebensgefährtin J. B. jeweils schwerste Verletzungen, die noch an der Unfallstelle zum Tod der beiden führten.

II.

7

Die Revisionen der Nebenkläger sind unbegründet.

8

Die Ablehnung eines bedingten Tötungsvorsatzes im angefochtenen Urteil lässt aus den im Verwerfungsantrag des

Generalbundesanwalts zutreffend dargelegten Erwägungen keinen Rechtsfehler zum Vorteil des Angeklagten erkennen. Das Landgericht hat das voluntative Element eines bedingten Tötungsvorsatzes unter anderem deshalb verneint, weil der Angeklagte nicht ausschließlich darauf vertraute, das Fahrzeug in gefährlichen Situationen auch bei hohen Geschwindigkeiten jederzeit sicher beherrschen zu können. Entgegen der Ansicht der Beschwerdeführer steht diese Annahme zu der weiteren Feststellung der Strafkammer, wonach der Angeklagte die mit einer nur vom Zufall abhängigen Wahrscheinlichkeit drohende Gefahr eines Zusammenstoßes mit ein- oder abbiegenden Fahrzeugen erkannte, schon deshalb nicht in Widerspruch, weil sich die konkrete zum Tod der beiden Tatopfer führende Kollision außerhalb der Fahrbahn ereignete, nachdem der Angeklagte infolge des Ausweichmanövers die Herrschaft über das Fahrzeug verloren hatte.

III.

9

Die bei Rechtsmitteln von Nebenklägern in entsprechender Anwendung des § 301 StPO veranlasste Prüfung des angefochtenen Urteils auf Rechtsfehler zum Nachteil des Angeklagten hat keine solchen Rechtsfehler ergeben.

10

Der durch § 301 StPO i.V.m. § 400 Abs. 1 StPO eröffnete Prüfungsumfang erfasst jedenfalls das der Nebenklagebefugnis nach § 395 Abs. 2 Nr. 1 StPO unterliegende Delikt des verbotenen Kraftfahrzeugrennens mit Todesfolge gem. § 315d Abs. 5 StGB. Ob auch die tateinheitlich begangene, nicht zum Anschluss als Nebenkläger berechtigende Tat der vorsätzlichen Gefährdung des Straßenverkehrs sowie der Rechtsfolgenauspruch der revisionsgerichtlichen Kontrolle nach § 301 StPO unterliegen, erscheint dagegen zweifelhaft. Denn es liegt nahe, dass die sich lediglich als Annex aus der Nebenklagerevision ergebende Prüfung auf Rechtsfehler zum Nachteil des Angeklagten in ihrer Reichweite nicht über den durch die Regelung des § 400 Abs. 1 StPO auf Nebenklagerevision hin eröffneten Kontrollumfang hinausgeht (vgl. BGH, Urt. v. 30.07.2015 – 4 StR 561/14, BGHR StPO § 400 Abs. 1 Prüfungsumfang 5). Die Frage kann indes dahingestellt bleiben, weil das angefochtene Urteil auch insoweit keinen rechtlichen Bedenken begegnet.

11

1. Der Schuldspruch wegen tateinheitlich begangenen verbotenen Kraftfahrzeugrennens mit Todesfolge gem. § 315d Abs. 5 StGB ist rechtlich nicht zu beanstanden. Auf der Grundlage der rechtsfehlerfrei getroffenen Feststellungen hat der Angeklagte den Grundtatbestand des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB verwirklicht und weiter die einen vorsätzlichen konkreten Gefahrenerfolg voraussetzende Qualifikationsnorm des § 315d Abs. 2 StGB sowie die daran anknüpfende Erfolgsqualifikation des § 315d Abs. 5 StGB erfüllt.

12

a) Die Tatbestandsalternative des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB ist erst im Zuge der Gesetzesberatungen in die zur Pönalisierung verbotener Kraftfahrzeugrennen neu geschaffene Strafvorschrift des § 315d StGB eingefügt worden. Der Gesetzgeber wollte neben den Rennen mit mehreren Kraftfahrzeugen auch Fälle des schnellen Fahrens mit nur einem

einziges Kraftfahrzeug strafrechtlich erfassen, die über den Kreis alltäglich vorkommender, wenn auch erheblicher Geschwindigkeitsüberschreitungen hinausragen, weil der Täter mit einem Kraftfahrzeug in objektiver und subjektiver Hinsicht ein Kraftfahrzeugrennen nachstellt (vgl. Bericht des Ausschusses für Recht und Verbraucherschutz [6. Ausschuss], BT-Drucks. 18/12964, S. 5 f.). Nach der als abstraktes Gefährdungsdelikt ausgestalteten Begehungsalternative des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB macht sich strafbar, wer im Straßenverkehr sich als Kraftfahrzeugführer mit nicht angepasster Geschwindigkeit und grob verkehrswidrig und rücksichtslos fortbewegt, um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen.

13

aa) Objektive Tathandlung ist das Sich-Fortbewegen als Kraftfahrzeugführer mit nicht angepasster Geschwindigkeit. Mit dem Erfordernis der nicht angepassten Geschwindigkeit hat sich der Gesetzgeber begrifflich an die straßenverkehrsrechtliche Regelung in § 3 Abs. 1 StVO angelehnt, ohne indes gesetzestechnisch auf diese Norm zu verweisen. Das Merkmal der unangepassten Geschwindigkeit ist daher ähnlich wie die Begriffe der Vorfahrt und des Überholens in § 315c Abs. 1 Nr. 2a und b StGB (vgl. zum Überholen BGH, Beschl. v. 15.09.2016 – 4 StR 90/16, BGHSt 61, 249 Rn. 8; zum sogenannten erweiterten Vorfahrtsbegriff BGH, Beschl. v. 05.02.1958 – 4 StR 704/57, BGHSt 11, 219; vgl. *Ernemann*, in: *Satzger/Schluckebier/Widmaier*, StGB, 5. Aufl., § 315c Rn. 15 f. m.w.N.) maßgeblich durch Auslegung des Regelungsgehalts der Strafnorm zu bestimmen. Ausgehend von der Wortbedeutung meint unangepasste Geschwindigkeit jede der konkreten Verkehrssituation nach den straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften nicht mehr entsprechende Geschwindigkeit. Tatbestandlich erfasst werden danach im Einklang mit den Gesetzesmaterialien (vgl. BT-Drucks. 18/12964, S. 5) nicht nur Verstöße gegen die Gebote des § 3 Abs. 1 StVO, sondern auch Überschreitungen der in § 3 Abs. 3 StVO geregelten allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (vgl. *König*, in: LK-StGB, 13. Aufl., § 315d Rn. 24; *Zieschang*, NZV 2020, 489, 490).

14

bb) Der Tatbestand des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB setzt weiter ein grob verkehrswidriges und rücksichtsloses Verhalten des Täters voraus. Damit knüpft die Vorschrift ausweislich des Ausschussberichts (vgl. BT-Drucks. 18/12964, a.a.O.) an die Umschreibung des strafbaren Verhaltens in § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB an, so dass für das inhaltliche Verständnis dieser einschränkenden Tatbestandsmerkmale auf die zu § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB ergangene Judikatur zurückgegriffen werden kann (vgl. *König*, a.a.O., § 315c Rn. 131 ff. m.w.N.). Ungeachtet der durch die Verwendung des Verbindungswortes »und« von § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB abweichenden Formulierung der Vorschrift beziehen sich die Merkmale grob verkehrswidrig und rücksichtslos – wie bei der Strafnorm des § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB – auf die objektive Tathandlung, mithin auf das Fahren mit nicht angepasster Geschwindigkeit (vgl. *König*, a.a.O., § 315d Rn. 25; *Preuß*, NZV 2018, 537, 539; *Kusche*, NZV 2017, 414, 417). Hierfür spricht sowohl der Wortlaut des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB als auch der im Ausschussbericht ausdrücklich enthaltene Hinweis auf die Strafnorm des § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB. Für die Tatbestandsverwirklichung erforderlich ist daher, dass sich

gerade die Fortbewegung des Täters mit nicht angepasster Geschwindigkeit als grob verkehrswidrig und rücksichtslos darstellt. Dabei kann sich die grobe Verkehrswidrigkeit allein aus der besonderen Massivität des Geschwindigkeitsverstößes (vgl. *König*, a.a.O., § 315d Rn. 26 und § 315c Rn. 135 m.w.N.) oder aus begleitenden anderweitigen Verkehrsverstößen ergeben, die in einem inneren Zusammenhang mit der nicht angepassten Geschwindigkeit stehen.

15

cc) Das grob verkehrswidrige und rücksichtslose Sich-Fortbewegen mit nicht angepasster Geschwindigkeit muss, um den Tatbestand des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB zu erfüllen, ferner im Sinne einer überschießenden Innentendenz von der Absicht getragen sein, eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen. Neben den einschränkenden Merkmalen der groben Verkehrswidrigkeit und Rücksichtslosigkeit kommt nach den im Ausschussbericht verlautbarten Intentionen des Gesetzgebers (vgl. BT-Drucks. 18/12964, S. 6) gerade dem Absichtselement die Aufgabe zu, den für das Nachstellen eines Rennens mit einem Fahrzeug kennzeichnenden Renncharakter tatbestandlich umzusetzen und das nach § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB strafbare Verhalten von den alltäglich vorkommenden, auch erheblichen Geschwindigkeitsverletzungen abzugrenzen. 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 (vgl. OLG Köln, NStZ-RR 2020, 224, 226; KG, DAR 2020, 149, 151; OLG Stuttgart, NJW 2019, 2787; *Zieschang*, NZV 2020, 489, 491 f.; *Zopf*, DAR 2020, 9, 11; *Jansen*, NZV 2019, 285, 286). Da der Gesetzgeber mit dem Absichtserfordernis dem für das Nachstellen eines Rennens kennzeichnenden Renncharakter Ausdruck verleihen wollte, ist für das Absichtmerkmal 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 (vgl. *König*, a.a.O., § 315d Rn. 3) bei Rennen mit mehreren Kraftfahrzeugen i.S.d. § 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.

16

dd) 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 (vgl. OLG Stuttgart, NJW 2019, 2787, 2788; *König*, a.a.O., § 315d Rn. 29; *Ernemann*, a.a.O., § 315d Rn. 15; *Zieschang*, NZV 2020, 489, 493; *Zopf*, DAR 2020, 9, 11; *Jansen*, NZV 2019, 285, 287 f.). Dieses Ver-

ständnis 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 (vgl. *Sternberg-Lieben/Schuster*, in: *Schönke/Schröder*, StGB, 30. Aufl., § 15 Rn. 66 m.w.N.; *Momsen*, in: *Satzger/Schluckebier/Widmaier*, StGB, 5. Aufl., § 15 Rn. 41), wie etwa bei § 315 Abs. 3 Nr. 1a StGB (vgl. *Ernemann*, a.a.O., § 315 Rn. 16 m.w.N.). 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.

17

Dieses Verständnis des Absichtserfordernisses in § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB hat zur Folge, dass beim Vorliegen der weiteren tatbestandlichen Voraussetzungen auch sogenannte Polizeifluchtfälle (vgl. OLG Köln, NStZ-RR 2020, 224; OLG Stuttgart, NJW 2019, 2787) 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 (vgl. *Jansen*, NZV 2019, 285, 288).

18

b) 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.

19

c) Von dem dargelegten Auslegungsergebnis ausgehend hat der Angeklagte nach den vom Landgericht rechtsfehlerfrei getroffenen Feststellungen den Grundtatbestand des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB verwirklicht. Indem er die innerorts gelegene R. Straße mit einer Geschwindigkeit von bis zu 163 km/h entlangfuhr, bewegte er sich als Kraftfahrzeugführer mit unangepasster Geschwindigkeit fort. Sein Tun stellte sich schon angesichts der massiven Überschreitung der innerorts zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h als grob verkehrswidrig dar. Nach den Urteilsausführungen handelte der Angeklagte aus eigensüchtigen Motiven unter bewusster Hinwegsetzung über die berechtigten Belange anderer Verkehrsteilnehmer, mithin rücksichtslos. Schließlich hat das Landgericht festgestellt, dass die unter maximaler Beschleunigung unternommene Fahrt des Angeklagten von der Absicht getragen war, nach seinen Vorstellungen über eine längere Fahrtstrecke die unter

den konkreten situativen Gegebenheiten höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen. Die dieser Feststellung zugrundeliegende Schlussfolgerung des Tatrichters, die maßgeblich auf eine Auswertung der im Crashdatenspeicher des Tatfahrzeugs aufgezeichneten Daten insbesondere zur Geschwindigkeit und zur Benutzung des Gaspedals gestützt ist, lässt keinen Rechtsfehler erkennen. Dass der Angeklagte unmittelbar vor der Kollision bremste, um seine Geschwindigkeit etwas zu verringern, ist entgegen der Ansicht des Verteidigers in der Gegenerklärung angesichts der zuvor bereits eingetretenen vollständigen Erfüllung des Tatbestands des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB für die rechtliche Beurteilung ohne Bedeutung.

20

d) Der Angeklagte hat zudem den Qualifikationstatbestand des § 315d Abs. 2 StGB und die daran anknüpfende Erfolgsqualifikation des § 315d Abs. 5 StGB erfüllt. Mit seiner Tathandlung nach § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB schuf der Angeklagte eine nach den Feststellungen der Strafkammer von seinem Vorsatz umfasste konkrete Gefahrenlage für die Tatopfer, die sich für den Angeklagten vorhersehbar in deren Tod verwirklichte. Der jeweils erforderliche Gefahrverwirklichungszusammenhang zwischen Tathandlung gem. § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB, Gefahrene Erfolg nach § 315d Abs. 2 StGB und qualifizierender Folge nach § 315d Abs. 5 StGB (vgl. *König*, a.a.O., § 315d Rn. 36 und 40; BT-Drucks. 18/12964, S. 6) wird durch die wenige Sekunden vor der Kollision vom Angeklagten eingeleitete Bremsung des Tatfahrzeugs nicht in Frage gestellt.

21

2. Die Verurteilung wegen tateinheitlich begangener vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315c Abs. 1 Nr. 2d StGB lässt ebenfalls keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Angeklagten erkennen. Die Taten nach § 315c Abs. 1 Nr. 2d StGB und § 315d Abs. 5, Abs. 2 und Abs. 1 Nr. 3 StGB, die sich ungeachtet der jeweiligen Anknüpfung an die gefahrene Geschwindigkeit in ihren tatbestandlichen Voraussetzungen unterscheiden, stehen zueinander im Verhältnis der Tateinheit.

Anmerkung:

Die Entscheidung des BGH ist aus polizeilicher Sicht mehrfach interessant.

Zuerst ist für die Auslegung des objektiven Tatbestands neben der direkten Anwendung der von Rechtsprechung und Strafrechtsdogmatik zu § 315c I Nr. 2 StGB entwickelten Auslegungsgrundsätze nunmehr letztinstanzlich die Streitfrage geklärt, dass sich auch die zahlreichen Polizeifluchtfälle potenziell dazu eignen, gegenüber den flüchtenden Fahrern das Delikt des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB zu ermitteln. Dass ein flüchtender Fahrer das Delikt des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB überhaupt verwirklichen kann, wird allerdings bereits seit dem Inkrafttreten der neuen Vorschrift im Herbst 2017 in der Kommentarliteratur vertreten (*Müller*, in: *Lütke/Bachmeier/Müller/Rebler*, Straßenverkehr – Großkommentar zum Straßenverkehrsrecht, § 315d StGB, Rn. 20), was allerdings bislang in Rechtsprechung und Literatur weitestgehend unbeachtet blieb. Dass der Wille des Täters, vor einem ihn verfolgenden Polizeifahrer zu fliehen, die Absicht nicht ausschließt, eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erzielen, vertritt zudem seit 2019 in aller notwendigen Klarheit das OLG Stuttgart (Beschl. v. 04.07.2019 – 4 Rv 28 Ss 103/19, juris), worauf der BGH vollkommen zu Recht hinweist.

Voraussetzung dafür ist, dass dem Fahrer im subjektiven Tatbestand die Absicht nachgewiesen werden kann, für seine Fluchtfahrt »über eine nicht ganz unerhebliche Wegstrecke die höchstmögliche Geschwindigkeit« erreichen zu wollen. Allerdings lässt es der BGH bei dieser Auslegungsfrage zu Recht nicht zu, aus einer objektiv nach außen hin sichtbaren Fluchtmotivation des Täters auf dessen im subjektiven Tatbestand notwendigerweise zu prüfende Absicht zu schließen, »die gefahrene Geschwindigkeit bis zur Grenze der situativ möglichen Höchstgeschwindigkeit zu steigern«. Dies sollte insbesondere einigen polizeilichen Ermittlern von Verkehrsstraftaten ins Stammbuch geschrieben werden, die in ihrer Ausbildung und Studium nur allzu oft dem Wunsch folgen, den Vorsatz respektive die Absicht zu »unterstellen«. Jedenfalls liest dies der Verfasser dieser Anmerkung seit nunmehr 26 Jahren in verkehrsrechtlichen Klausurlösungen und muss dazu Stellung beziehen. Die Absicht des Täters, nach seinen Vorstellungen auf einer nicht ganz unerheblichen Wegstrecke die nach den situativen Gegebenheiten maximal mögliche Geschwindigkeit zu erreichen, muss allerdings auch nicht Endziel oder der Hauptbeweggrund des Handelns sein. Es reicht nach Ansicht des BGH für das Verwirklichen der Tatalternative des Einzelrennens vielmehr aus, dass der Täter das Erreichen der situativen Grenzgeschwindigkeit als aus seiner Sicht notwendiges Zwischenziel anstrebt, um ein weiteres Handlungsziel zu erreichen (BGH, a.a.O., Rn. 16). Unbeachtet lässt der BGH allerdings die sich nahezu aufdrängende Argumentation, dass der Gesetzeszweck, das Verhindern von verbotenen Kraftfahrzeugrennen oder des Nachstellens einer solchen Rennsituation, sachlich näher liegt, als so mancher Strafrichter glaubt, der selbst noch nie eine Verfolgungsfahrt live erlebt hat. Denn schließlich begibt sich der flüchtende Fahrer nach dem Missachten eines polizeilichen Haltsignals ja regelmäßig in eine einem Rennen ähnliche Verfolgungssituation, die davon geprägt ist, dass er dem ihn verfolgenden Polizeifahrzeug entkommen möchte (gut herausgearbeitet vom LG Osnabrück, Urt. v. 1.3.2021 – 13 Ns 320 Js 19536/20 – 16/20, NZV 2021, Heft 7, S. 368 ff. mit Anmerkung Müller). Da es sich bei Polizeibeamten im Gegensatz zu flüchtenden Fahrern um trainierte Fahrer handelt, die bereits das eine oder andere polizeiliche Fahrsicherheitstraining absolviert haben, gehen flüchtende Fahrer nahezu automatisch bis an die Grenzen ihres fahrerischen Könnens, um ihre Verfolger abzuschütteln. Dass viele flüchtende Fahrer dann doch zum Abschluss der Verfolgungsfahrt – zumeist geschwindigkeitsinduziert – einen Verkehrsunfall verursachen, weil ihr fahrerisches Können unter Stress eben doch äußerst begrenzt ist, beweist sogar, dass sie über die Grenzen ihres fahrerischen Könnens hinausgegangen sind. Flüchtende Fahrer sind dieser Verfolgungs- bzw. Fluchtsituation fahrerisch oft genau deshalb nicht gewachsen, weil sie, was den Grund ihrer Fluchtfahrt ausmacht, nicht selten alkoholisiert und ohnehin nicht mehr fahrträchtig sind bzw. gar nicht (mehr) über eine gültige Fahrerlaubnis verfügen. Sie fahren dennoch während ihrer Fluchtfahrt stets an den Grenzen ihrer fahrerischen Fähigkeiten und reizen die technischen Möglichkeiten ihres Kraftfahrzeugs aus, um ihr Ziel einer erfolgreichen Flucht zu verwirklichen (Müller, a.a.O., ebd.). Wenn sie diese fahrerische Absicht nicht verfolgen würden, könnten sie gleich die Fluchtfahrt abbrechen und anhalten.

Der BGH lässt jedoch seine Einschränkung der Flucht über eine »nicht ganz unerhebliche Wegstrecke« undefiniert, so-

dass weitere divergierende Auslegungen auch in Zukunft zu erwarten sind. Nicht ganz unerheblich dürfte eine Wegstrecke jedoch – insoweit in Anlehnung an die Auslegung zum Merkmal der Gewalt bei der Nötigung im Straßenverkehr gem. § 240 StGB – dann sein, wenn eine Verfolgungsfahrt über eine gewisse zeitliche Dauer (dazu das BVerfG, Nichtannahmebeschluss vom 29.03.2007 – 2 BvR 932/06, juris) stattfindet, die wenige Sekunden überschreitet und über eine Wegstrecke von mindestens mehreren Hundert Metern stattfindet. Nun wird allerdings kein Polizeibeamter, der ein verfolgendes Einsatzfahrzeug steuert, die Zeit stoppen, die seine Verfolgungsfahrt dauert und auch sein Kollege auf dem Beifahrersitz ist damit beschäftigt, per Funk den Standort an das Führungs- und Lagezentrum zu übermitteln, aber beide werden übereinstimmend den Straßenverlauf der Verfolgungsfahrt bestimmen können, sodass die Dauer einer »nicht ganz unerheblichen Wegstrecke« eher der Regelfall, denn die Ausnahme einer Verfolgungsfahrt darstellen wird.

In zweiter Linie ist nun ebenfalls die Frage letztinstanzlich geklärt, dass »die nach den situativen Gegebenheiten maximal mögliche Geschwindigkeit« nun das Maß der Dinge in der Auslegung ist. Eine unter den konkreten situativen Gegebenheiten höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen, kann jedoch, worauf der BGH ebenfalls hinweist, inzwischen recht unkompliziert durch das Auslesen der digitalen Fahrzeugspuren bewiesen werden wie in dem entschiedenen Fall, bei dem die Tatrichter auf eine Auswertung der im Crashdatenspeicher des Tatfahrzeugs aufgezeichneten Daten insbesondere zur Geschwindigkeit und zur Benutzung des Gaspedals zurückgreifen konnten (BGH, a.a.O., Rn. 19). Dass Polizeibeamte in diesem Bereich der Beweissicherung besonders geschult und mit dem notwendigen technischen Equipment ausgestattet sein müssen, liegt auf der Hand und sollte sich bei dem zunehmenden Prozess der Automatisierung im automobilen Verkehr der Gegenwart und Zukunft in den Hochschulen und Ausbildungsstätten der Polizei noch verstärken.

Diese Argumentationslinie ist auch von entscheidender Bedeutung für die Abgrenzung der Straftat von den zahlreichen Geschwindigkeitsverstößen ordnungswidrig handelnder Täter.

Natürlich möchte auch der »normale« Geschwindigkeitstäter schneller fahren als erlaubt, aber er setzt sich üblicherweise nicht das Ziel, eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen, sondern lediglich das Ziel, bis zu einem selbst auferlegten Limit zu schnell zu fahren. Sein Ziel ist also eine Geschwindigkeitsüberschreitung im »moderaten Rahmen«, die zwar auch oft (aber selten nachweisbar) vorsätzlich verwirklicht wird, weil jeder Kraftfahrer die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten kennt, aber es kommt ihm eben nicht darauf an, diesen Verstoß zu begehen. Genau das aber ist der Unterschied zum Straftäter eines verbotenen Einzelrennens. Einem solchen Täter kommt es darauf an, in einer bestimmten Verkehrssituation eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen. Das meint der BGH mit dem schwer verständlichen dogmatischen Begriff einer »überschießenden Innentendenz« (BGH, a.a.O., Rn. 15), der nichts anderes bedeutet als ein Überwiegen des Willens gegenüber dem Wissen. Genau in diesem gefährlichen, die Sicherheitsbelange anderer Verkehrsteilnehmer momentan vollkommen ausblendenden Fahrverhalten manifestiert sich das »Einzelrennen«, das nach dem rücksichtslos-eigensüchti-

gen Prinzip erfolgt: »Platz da, jetzt komm ich!« Dieses Fahrverhalten ist nun zu Recht als kriminell gebrandmarkt und nicht mehr nur als ein bloßes ordnungswidriges Delikt einzuordnen. Freilich ist damit noch nicht das polizeipraktische Problem behoben, dieses subjektive Element gegenüber einem i.d.R. anwaltlich vertretenen und deshalb zum Tatvorwurf schweigenden Täter sauber zu ermitteln.

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 BGH nicht und zerstreut sie vielmehr, weil die Norm nach seiner Ansicht mit

den herkömmlichen Auslegungsmethoden in einer dem Bestimmtheitsgrundsatz gerecht werdenden Weise ausgelegt werden kann (BGH, a.a.O., Rn. 18), was seine aktuelle Entscheidung auch beweist. Auch diese Auffassung wird allerdings in der Literatur bereits seit dem letzten Jahr vertreten (siehe dazu *Müller/Rebler*, Verfassungsmäßigkeit des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB, in: Verkehrsdienst 2020 Heft Juli, S. 186 ff. und *Müller/Rebler*, Nicht angepasste Geschwindigkeit und höchstmögliche Geschwindigkeit – die verfassungsrechtliche Problematik des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB, in: SVR 2020, S. 245 ff.), was dem BGH jedoch als vorliegende Unterstützung seiner Auffassung entgangen zu sein scheint.

Prof. Dr. jur. Dieter Müller, Bad Dürrenberg

Fälle und Lösungen zum Eingriffsrecht in Nordrhein-Westfalen, Band 1, Christoph Keller, 4. Auflage, 2020, Richard Boorberg Verlag & Co KG, ISBN 978-3-415-06612-0, 320 Seiten, Kartoniert, Paperback, 34,80 €. Auch als E-Book im PDF-, EPub- und KF8-Format für 33,99 € erhältlich.

1997 wurde erstmals eine Fallsammlung Eingriffsrecht konzipiert, die als unterrichtsbegleitende Veröffentlichung ein Hilfsmittel für Studentinnen und Studenten an der Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung Nordrhein-Westfalen (HSPV NRW) darstellen sollte. Seit Erscheinen der 3. Auflage im Jahr 2009 hatten sich zahlreiche Neuerungen ergeben, die eine vollständige Überarbeitung und viele Ergänzungen erforderten. Die Ende 2020 erschienene 4. Auflage des Werkes behält das Grundkonzept der Fallsammlung mit angeschlossenen Lösungen bei. Aufgrund der Fülle des Stoffs wurde die Fallsammlung in zwei Bände mit jeweils 15 Fällen aufgeteilt. Ein dritter Band mit weiterführenden Erläuterungen ist geplant.

Der Autor

Polizeidirektor Christoph Keller ist seit 2014 als hauptamtlicher Dozent an der Hochschule für Polizei und Verwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen (Abteilung Münster) tätig; seit 2020 leitet er diese. Von 2004 bis 2014 übte er verschiedene Funktionen im höheren Dienst der nordrhein-westfälischen Polizei aus, u.a. als Leiter einer Polizeiinspektion in der Kreispolizeibehörde Herford. Derzeit befindet er sich im Blended-Learning-Studiengang Kriminologie, Kriminalistik und Polizeiwissenschaft an der Ruhr-Universität Bochum. Er dürfte den Lesern durch eine Vielzahl von Veröffentlichungen, etwa zu Themen wie Pflichtverteidigerbestellung und audiovisuelle Vernehmung,¹ zur polizeilichen Verarbeitung personenbezogener Daten² oder zum Opferschutz³ bekannt sein. Er ist zudem Mitautor des an dieser Stelle bereits besprochenen Buches *Cybercrime – Lehr- und Studienbriefe Kriminalistik/Kriminologie*, Band 26.

Zum Adressatenkreis des Buches

Das Buch richtet sich in erster Linie an Studentinnen und Studenten an der Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung Nordrhein-Westfalen, da den Lösungen und den weiterführenden Erläuterungen nordrhein-westfälisches (Landes-)Recht zugrunde liegt, jedenfalls soweit es um präventiv-polizeirechtliche Maßnahmen geht. Auf die Parallelvorschriften der Länder wird aber jeweils explizit hingewiesen. Aufgrund dieser Verweisungen bietet das Werk auch Lesern außerhalb der Polizei von NRW sehr gute Anhalte für deren Handeln. Das Buch ist natürlich auch den Dozentinnen und Dozenten an HSPV NRW, jedoch auch allen mit eingriffsrechtlichen Fragen Befassten und daran Interessierten zu empfehlen. Manchmal wünschte man sich, dass auch jene Zeitgenossen, die bisweilen leichtfertig-abwertend und abfällig über polizeiliches Handeln rasonieren, ein derartiges Buch versuchten, sich zu erschließen.

Die wesentlichen Inhalte des Buches

Band 1 enthält das Grundwissen, das den Studentinnen/Studenten in Nordrhein-Westfalen im Grundstudium vermittelt wird. Es ist in zwei Teile gegliedert.

- ¹ *Keller*, Pflichtverteidigerbestellung und audiovisuelle Vernehmung, Zu den Konsequenzen unionsrechtlicher Vorgaben für Vernehmungen im Ermittlungsverfahren aus kriminalistischer und strafprozessualer Sicht Teil 1: Erwachsene; Teil 2: Jugendliche, In: Berthel, Ralph, (Hrsg.), *Kriminalistik und Kriminologie in der VUCA-Welt, Ermittlungen*, Teil III, Rothenburger Beiträge, Band 106, 2021.
- ² *Keller*, Die polizeiliche Verarbeitung personenbezogener Daten im Kontext der Bekämpfung der Rockerkriminalität, in: Feltes/Rauls (Hrsg.), Band 12, Reihe »Polizieren. Polizei, Wissenschaft und Gesellschaft«, *Der »administrative Ansatz« in der Strafverfolgung von »Rockern«: Rechtliche, kriminologische und polizeiwissenschaftliche Risiken und Nebenwirkungen*, Frankfurt 2020.
- ³ *Keller*, Das Gewaltschutzgesetz, in: Bialon (Hrsg.), *Opferschutz*, Wiesbaden 2020.