B 9414

NZV
Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht

Haftungs- und Versicherungsrecht, Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht, Verwaltungsrecht

In Zusammenarbeit mit der
Neuen Juristischen Wochenschrift

herausgegeben von
Dr. Thomas Almeroth
Dr. Peter Dauer
Prof. Dr. Matthias Graw
Prof. Dr. Reinhard Greger
Sebastian Gutt
Prof. Dr. Christian Huber
Katrin Hühnermann
Jürgen Jahnke
Dr. Oliver Klein
Dr. Benjamin Krenberger
Dr. Matthias Quarch
Dr. Andreas Quentin
Urban Sandherr
Rupert Schubert
Dr. Philipp Schulz-Merkel
Karin Spillecke
Christian Weibrecht
Wolfgang Wellner
Prof. Dr. Dr. Martin Will

www.nzv.beck.de

C.H.BECK

7/2021

5. Juli 2021
34. Jahrgang S. 337–384

Aus dem Inhalt

W. Filthaut
Die neuere Rechtsprechung zur Bahnhaftung 337

T. Obermann
Polizeiflucht als illegales (Einzel-)Rennen – endlich Klarheit? 344

B. Linke
E-Scooter, Carsharing und öffentliche Fahrradvermietsysteme im Straßenrecht 347

K. Weber
Zur Anordnung der Beibringung eines Gutachtens nach § 11 FeV durch die Fahrerlaubnisbehörde 353

H. Siedler
Die Verwendung von Klickpedalen beim Fahrradfahren 359

OLG Koblenz
Keine Anwendung der Haftungsprivilegierungen der §§ 104, 105 SGB VII auf das Hinterbliebenengeld (*C. Huber*) 363

LG Osnabrück
Legal-illegales Kraftfahrzeugrennen zwischen Fluchtfahrer und Polizei bei Polizeiflucht (*D. Müller*) 368

BVerfG
Grundsätzlicher Anspruch des Betroffenen auf Einsicht in Messunterlagen (*U. Sandherr*) 377

BGH
Fahrerlaubnispflicht und Beweisgrenzwert bei Trunkenheitsfahrt mit Elektroroller (*H. Kerkmann*) 378

VGH München
Zulässiges OWi-Wiederaufnahmeverfahrens noch ohne Relevanz für Entzug der Fahrerlaubnis im Verwaltungsverfahren (*T. Voigt*) 383

0950202107

Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht

3 *Legal-illegales Kraftfahrzeugrennen zwischen Fluchtfahrer und Polizei bei Polizeiflucht

StGB §§ 69 II Nr. 1 a, 69 a I, § 315 d I Nrn. 2 und 3; JGG §§ 1, 105, 74; StPO §§ 111 a, 267 IV; BGB § 823 I

Die Fälle der sogenannten Polizeiflucht erfüllen die Tatbestandsvariante der Teilnahme an einem nicht erlaubten Kraftfahrzeugrennen im Sinne des § 315 d I Nr. 2 StGB. Denn die Polizeiflucht ist als Wettbewerb oder Leistungsprüfung einzustufen.

LG Osnabrück, Urteil vom 1.3.2021 – 13 Ns 320 Js 19536/20 – 16/20

Zum Sachverhalt (zusammengefasst vom Verfasser der Anmerkung, vollständig in BeckRS 2021, 5342): [1] Das AG hat den Angeklagten mit Urteil vom 22.6.2020 des verbotenen Kraftfahrzeugrennens in Tateinheit mit fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs schuldig gesprochen und gegen ihn eine in Raten zahlbare Geldauflage von 1.000 Euro zugunsten der Deutschen Verkehrswacht verhängt. Ferner hat es ihm auferlegt, nach Weisung des Jugendamtes an einem Verkehrsunterricht teilzunehmen, ihm unter Einziehung des Führerscheins die Fahrerlaubnis entzogen und die Verwaltungsbehörde angewiesen, dem Angeklagten vor Ablauf von einem Jahr keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen.

[2] Gegen dieses Urteil hat der Verteidiger rechtzeitig ein als Berufung zu behandelndes Rechtsmittel eingelegt.

[3] Das Rechtsmittel hat den aus dem Tenor ersichtlichen Teilerfolg.

[6] Der Angeklagte befuhr am 10.1.2020 gegen 22:00 Uhr mit seinem Pkw VW Polo (Motorleistung 37 kW/50 PS, bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit 151 km/h) in der Ortsmitte der Gemeinde S die Straßen A, B, C sowie die sich hieran – nach Durchfahren eines Kreiselverkehrs – anschließende vorfahrtsberechtigte S-straße, die bis zur querenden Straße X eine Länge von ca. 500 m aufweist.

[7] Als der Angeklagte die S-allee befuhr, beobachteten die mit einem Funkstreifenwagen entgegenkommenden Polizeibeamten eine auffällige Fahrweise des von dem Angeklagten geführten Pkw, der sich der – aus Sicht des Angeklagten – rechtsseitigen Bordsteinkante stark näherte und diese fast touchierte. Aus diesem Grunde entschlossen sich die Beamten zu einer Kontrolle und wendeten ihr Fahrzeug. Der Angeklagte, der zwischenzeitlich den Kreisverkehr zwischen der S-allee und der Straße X durchfahren hatte, war aufgrund des von ihm beobachteten Wendemanövers des Funkstreifenwagens der Ansicht, dass die Polizeibeamten ihn kontrollieren wollten, weshalb er Gas gab, um den Polizeibeamten zu entkommen. Denn er hatte, nachdem er einige Tage zuvor in eine Verkehrskontrolle geraten war, mit einem seiner „Kumpel" gewettet, dass er nicht noch einmal von der Polizei angehalten werde.

[8] Der Angeklagte konnte sich durch Überschreiten der innerorts zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit Erfolg den ihn verfolgenden Beamten über die S-straße fahrend entziehen, wobei die Polizeibeamten ca. 80 km/h fuhren, ohne dass ein Aufschließen auf den vorausfahrenden Pkw möglich war. Ein Aufschließen war auch nach Durchfahren des Kreiselverkehrs nicht möglich, obwohl der Funkstreifenwagen bei eingeschaltetem Martinshorn und blauem Rundumlicht laut dessen Tachometer in der Spitze auf bis zu 130 km/h beschleunigt wurde, wobei der das Fahrzeug führende Polizeibeamte im Bereich der einmündenden Querstraßen trotz der Vorfahrtsberechtigung jeweils aus Sicherheitsgründen abbremste.

[9] Der Angeklagte bog mit seinem Pkw am Ende der S-straße nach links in die Straße X ab und geriet damit für die Polizeibeamten außer Sicht, da der Funkstreifenwagen zu diesem Zeitpunkt erst die Hälfte der S-straße befahren hatte. Nach weiteren knapp 100 m bog der Angeklagte nach links in die Straße E ab, die im ersten Abschnitt nach dem Einbiegen etwa 20-30 m geradeaus führt. Im Bereich dieses geraden Teilstücks ging die im E wohnende Passantin K mit ihrem Hund spazieren. Die Passantin hörte den sich mit deutlich wahrnehmbarem Motorgeräusch dem E annähernden Pkw des Angeklagten, was sie bewog, die Fahrbahn in Richtung des – aus ihrer Sicht und aus Fahrtrichtung des Angeklagten gesehen – rechten Bürgersteigs zügigen Schrittes zu überqueren. Am Ende dieses geradeaus führenden Teilstücks der Straße E befindet sich eine T-Kreuzung, an der der Angeklagte nach rechts abbog und seine Fahrt fortsetzte, wobei er diese Kurve zügig, aber ohne weitere Auffälligkeiten wie Wegrutschen oder „quietschende" Reifen nahm. Kurz vor dem Abbiegemanöver war der Angeklagte an der Passantin K mit einem Abstand von mindestens 50 cm zur Bordsteinkante vorbeigefahren, wobei sich die Passantin zu diesem Zeitpunkt mit ihrem Hund an ihrer linken Seite auf dem Bürgersteig befand.

[10] Der Angeklagte verließ im Bereich der Straße E den bebauten Ortsbereich. Kurze Zeit später konnte er mit seinem Pkw von den ihn verfolgenden Polizeibeamten in der Straße Y etwas außerhalb der Wohnbebauung festgestellt werden.

Aus den Gründen (gekürzt, vollständig in BeckRS 2021, 5342): [11] III. 1. Die Fahrt des Angeklagten im Ortskern im Bereich der Straßen A, B, C und S-straße stellt sich nicht als verbotenes Kraftfahrzeugrennen im Sinne des § 315 d I Nr. 3 StGB dar, der tatbestandlich voraussetzt, dass sich der Kraftfahrzeugführer mit nicht angepasster Geschwindigkeit und grob verkehrswidrig und rücksichtslos fortbewegt, um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen. Denn diese Tatbestandsvariante erfasst nach der Gesetzesbegründung (BT-Drucksache 18/12964, S. 5) diejenigen Fälle, in denen nur ein einziges Fahrzeug objektiv und subjektiv ein Kraftfahrzeugrennen nachstellt. Hier ist es jedoch so, dass sich der Angeklagte und die ihn verfolgenden Polizeibeamten tatsächlich unter Beteiligung zweier Fahrzeuge ein Rennen lieferten, nämlich durch seine Flucht bei gleichzeitiger Verfolgung durch die Polizei.

[12] Diese Fälle der sogenannten Polizeiflucht erfüllen nach Auffassung der Kammer die Tatbestandsvariante der Teilnahme an einem nicht erlaubten Kraftfahrzeugrennen im Sinne des § 315 d I Nr. 2 StGB. Denn die Polizeiflucht ist – wie in der obergerichtlichen Rechtsprechung anerkannt ist, ohne allerdings die Konsequenz der Anwendung des § 315 d i Nr. 2 StGB in diesen Fällen zu ziehen – als Wettbewerb oder Leistungsprüfung einzustufen (OLG Stuttgart, Beschluss vom 4.7.2019 – 4 Rv 28 Ss 103/19 -, Rn. 12, juris). Sie ist von einem spezifischen Renncharakter geprägt, in dem sich gerade die in der Gesetzesbegründung genannten besonderen Risiken wiederfinden, auch wenn das Ziel des Wettbewerbs hier nicht im bloßen Sieg, sondern in der gelungenen Flucht liegt. Die risikobezogene Vergleichbarkeit mit den sportlichen Wettbewerben liegt dabei auf der Hand (OLG Stuttgart, a. a. O., Rn. 15, juris; zustimmend OLG Köln, Urteil vom 5.5.2020 – III-1 RVs 45/20, Rn. 21, juris).

[13] An diesem Rennen hat der Angeklagte auch teilgenommen, weil eine Teilnahme nicht eine vorherige Absprache oder Organisation oder eine bestimmte gefahrene Strecke erfordert (vgl. OLG Hamburg, Beschl. vom 13.3. 2018 – 5 RB 2/18, BeckRS 2018, 13170, Rn. 4, beck-online). Sie ist nicht im Sinne der Bestimmungen des Allgemeinen Teils des StGB – etwa im Sinne von Anstiftung oder Beihilfe – auszulegen. Erfasst ist vielmehr jede „Tätigkeit derjenigen Kraftfahrzeugführenden, die untereinander den Geschwindigkeitswettbewerb austragen" (BT-Drucks., a. a. O. S. 5).

[14] Der Wortlaut der Strafvorschrift, die auf die Erfassung aller denkbaren Ausprägungen eines Kraftfahrzeugrennens abzielt (BT-Drucksache a. a. O., S. 6), fordert hierbei nicht, dass alle Teilnehmer unerlaubt handeln. Vielmehr erhält die Tat ihr rechtswidriges Gepräge bereits durch das rechtswidrige Handeln des Angeklagten, der sich unter Überschreitung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit innerhalb der geschlossenen Ortschaft und der Missachtung der – spätestens durch Einschaltung von Martinshorn und Blaulicht erkennbaren – Aufforderung der Polizeibeamten zum Anhalten mit dem Ziel fortbewegte, schneller als die Polizei zu sein. Insoweit kommt es nicht darauf an, ob die Polizeibeamten durch Beschleunigung des Funkstreifenwagens auf bis zu 130 km/h selbst rechtswidrig handelten, etwa weil mit dieser Geschwindigkeit eine nicht mehr hinnehmbare Betriebsgefahr verbunden war.

[15] Diese Wertung findet in der zivilrechtlichen Rechtsprechung der sog. Herausforderungsfälle eine Stütze: Danach haftet der Fahrer eines Kraftfahrzeuges, der sich der polizeilichen Festnahme durch Flucht unter Verwendung seines Kraftfahrzeuges entzieht, unter dem Gesichtspunkt des Herausforderns verschuldensabhängig nach § 823 I BGB für einen bei (BGHZ 192, 261-269), weil der Fliehende durch vorwerfbares Tun einen anderen zu selbstgefährdendem Verhalten herausfordert, dessen Willensentschluss auf einer mindestens im Ansatz billigenswerten Motivation beruht, so dass der Schaden zu ersetzen ist, der infolge des durch die Herausforderung gesteigerten Risikos entstanden ist (BGH, a. a. O., Rn. 8). Flucht und Verfolgung werden (auch) hier haftungsrechtlich zu einem von der Rechtsordnung missbilligten Lebenssachverhalt verknüpft.

[16] 2. Der Angeklagte hat in der Straße E durch die Annäherung an die Zeugin K und bei deren Passieren hingegen nicht den Tatbestand einer (fahrlässigen) Straßenverkehrsgefährdung gemäß § 315 c I Nummer 2 lit. d) StGB erfüllt.

[17] Hierbei kann dahinstehen, ob es sich bei dem geradeausführenden Teilstück der Straße, an dessen Ende die Passantin K auf dem Bürgersteig ging, um eine unübersichtliche Stelle im Sinne des § 315 c I StGB handelte, an der der Angeklagte zu schnell gefahren ist.

[18] Denn jedenfalls ist nicht feststellbar, dass es zu einer konkreten Gefährdung von Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremder Sachen von bedeutendem Wert gekommen ist. Beim Vorbeifahren des Angeklagten an der Passantin war diese bereits auf der rechten Seite des rechtsführenden Bürgersteiges, auf dem sie links neben sich ihren Hund führte. Die vom Angeklagten gefahrene Geschwindigkeit ließ sich zwar nicht exakt ermitteln, sie war jedoch allenfalls so hoch, dass es ihm jedenfalls noch möglich war, ohne besondere Auffälligkeiten wie Wegrutschen oder „quietschende" Reifen nach Vorbeifahren an der Passantin rechts abzubiegen, die ihrerseits aufgrund des von ihr wahrgenommenen Herannahen des Pkw nicht gleichsam fluchtartig die Fahrbahn geräumt hatte. Vielmehr sah sie sich durch das lautere Motorengeräusch bei Annäherung des Pkw motiviert, etwas zügiger den Bürgersteig aufzusuchen, so dass der Angeklagte mit seinem Pkw in einem Abstand von mindestens 50 cm zur Bordsteinkannte an der sich bereits auf dem Bürgersteig befindlichen Passantin vorbeifuhr. Insgesamt lässt sich damit nicht feststellen, dass ein „Beinahe-Unfall" vorlag, also eine Situation, in der es rückblickend „gerade noch einmal gut gegangen" war und in der es nur vom Zufall abhing, ob das Rechtsgut verletzt wurde oder nicht (zu diesem Erfordernis vergleiche statt aller Fischer, StGB, 68. Aufl., § 315c Rn. 15 a).

Anmerkung von Prof. Dr. Dieter Müller:*

Die Entscheidung des LG Osnabrück ist in vielerlei Hinsicht interessant.

Dabei ist zunächst seit der Entscheidung des BGH vom 17.2. 2021[1] für die Auslegung des objektiven Tatbestands nunmehr letztinstanzlich die Streitfrage geklärt, dass sich auch die zahlreichen Polizeifluchtfälle potenziell dazu eignen, gegenüber den flüchtenden Fahrern das Delikt des § 315 d I Nr. 3 StGB zu ermitteln. Dass ein flüchtender Fahrer das Delikt des § 315 d I Nr. 3 StGB überhaupt verwirklichen kann, wird indessen bereits seit dem Inkrafttreten der neuen Vorschrift im Herbst 2017 in der Kommentarliteratur vertreten.[2] Zudem vertritt das OLG Stuttgart seit 2019 die Auffassung, dass der Wille des Täters, vor einem ihn verfolgenden Polizeifahrzeug zu fliehen, die Absicht nicht ausschließt, eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erzielen,[3] worauf sowohl der BGH, als auch das LG Osnabrück hinweisen.

Der Unterschied beider Judikate liegt allerdings darin, dass der BGH in einem Fall einer „Polizeiflucht"[4] die Tatalternative des § 315 d I Nr. 3 StGB als gegeben ansieht, während das LG Osnabrück die Tatalternative des § 315 d I Nr. 2 StGB vorzieht.

Dabei ist der Ansicht des Landgerichts der Vorzug zu geben, und zwar aus Gründen einer mehr an der Realität von Verfolgungsfahrten ausgerichteten Argumentation.

Das LG Osnabrück schließt sich zu Recht der grundlegenden Einstufung des OLG Stuttgart an, eine Polizeiflucht sei als ein „Wettbewerb oder Leistungsprüfung"[5] einzustufen.

Unbeachtet lässt der BGH nämlich die sich nahezu aufdrängende und sowohl vom OLG Stuttgart als auch vom LG Osnabrück erkannte und in den Vordergrund gestellte Argumentation, dass der Gesetzeszweck, das Verhindern von verbotenen Kraftfahrzeugrennen oder des Nachstellens einer solchen Rennsituation, im Rahmen der Beurteilung einer Polizeiflucht sachlich näher liegt als so mancher andere Strafrichter glaubt, der selbst noch nie eine Verfolgungsfahrt live miterlebt hat. Denn schließlich begibt sich der flüchtende Fahrer nach dem Missachten eines für ihn deutlich sichtbaren polizeilichen Haltsignals[6] regelmäßig in eine einem Rennen ähnliche Verfolgungssituation, die davon geprägt ist, dass er dem ihn verfolgenden Polizeifahrzeug entkommen möchte. Eine Teilnahme an einem solchen Rennen erfordere auch keine „vorherige Absprache oder Organisation oder

* Der Verfasser lehrt Verkehrsrecht an der Sächsischen Hochschule der Polizei in Rothenburg/Oberlausitz. Er war vor seinem Studium als Polizeibeamter in Niedersachsen tätig und absolvierte dabei auch Verfolgungsfahrten.

1 BGH, Beschl. v. 17.2.2021 – 4 StR 225/20, BeckRS 2021, 4585 = NZV 2021, 318 m. Anm. Krenberger; dazu auch Obermann, NZV 2021, 344, in diesem Heft.

2 Müller, in: Lütkes/Bachmeier/Müller/Rebler (Hrsg.), Straßenverkehr – Großkommentar zum Straßenverkehrsrecht, § 315 d StGB, Rn. 20.

3 Beschl. v. 4.7.2019 – 4 Rv 28 Ss 103/19, NJW 2019, 2787 m. Anm. Zopfs.

4 Nähere Erläuterungen zu diesem Begriff siehe König, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 46. Aufl. 2021, § 315 b StGB Rn. 17 ff.

5 OLG Stuttgart, a. a. O. (Fn. 3), Rn. 12.

6 Im Gegensatz zur Verfolgung durch ein ziviles, nach außen hin nicht als ein Polizeifahrzeug erkennbares Einsatzfahrzeug wie im Fall des OLG Köln, Beschl. v. 5.5.2020 – III-1 RVs 45/20, NStZ-RR 2020, 224, bei dem dann nur die Tatalternative des § 315 d I Nr. 3 StGB greifen kann.

eine bestimmte gefahrene Strecke"[7], sondern erfülle vielmehr die Forderung des Gesetzgebers, einer „Tätigkeit derjenigen Kraftfahrzeugführenden, die untereinander den Geschwindigkeitswettbewerb austragen"[8].

Da es sich bei Polizeibeamten im Gegensatz zu flüchtenden Fahrern allerdings um trainierte Einsatzfahrer handelt, die im Rahmen ihrer Aus- und Fortbildung bereits das eine oder andere polizeiliche Fahrsicherheitstraining absolviert und die polizeitypische Einsatzsituation von Verfolgungsfahrten gem. § 38 I StVO[9] eingeübt haben, gehen flüchtende Fahrer nahezu automatisch bis an die Grenzen ihres fahrerischen Könnens, um ihre professionellen Verfolger abzuschütteln. Dass viele flüchtende Fahrer dann in dem aus ihrer Sicht illegalen Wettbewerb[10] doch zum Abschluss der Verfolgungsfahrt – zumeist geschwindigkeitsinduziert – einen Verkehrsunfall verursachen, weil ihr fahrerisches Können unter Stress eben doch äußerst begrenzt ist, beweist sogar regelmäßig, dass sie sogar 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, entweder alkoholisiert und ohnehin nicht mehr fahrtüchtig sind oder gar nicht (mehr) über eine gültige Fahrerlaubnis verfügen oder mit einem nicht haftpflichtversicherten Kraftfahrzeug unterwegs sind. 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.[11] Wenn sie diese fahrerische Absicht nicht verfolgen würden, könnten sie gleich die Fluchtfahrt abbrechen und anhalten.

Das LG Osnabrück geht mit dieser Begründung der dem Gesetz in § 315 d I Nr. 3 StGB innewohnenden dogmatischen Problematik einer notwendigen überschießenden Innentendenz aus dem Weg, dass nämlich der Täter in dieser „Einzelraser-Problematik" handeln muss, „um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen".[12]

Voraussetzung dafür ist, was nunmehr vom BGH gefordert wird, dass dem Fahrer im subjektiven Tatbestand die Absicht nachgewiesen werden kann, für seine Fluchtfahrt „über eine nicht ganz unerhebliche Wegstrecke die höchstmögliche Geschwindigkeit"[13] 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". 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 vielmehr aus, dass der Täter das Erreichen der situativen Grenzgeschwindigkeit als aus seiner Sicht notwendiges Zwischenziel anstrebt, um ein weiteres Handlungsziel zu erreichen.[14] Der BGH lässt jedoch seine Einschränkung der Flucht über eine „nicht ganz unerhebliche Wegstrecke" undefiniert, sodass 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 stattfindet,[15] 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 vollauf damit beschäftigt, per Funk den Standort an das Führungs- und Lagezentrum zu übermitteln, aber beide werden übereinstimmend den Straßenverlauf der Verfolgungsfahrt bestimmen können, sodass der Nachweis einer Dauer über eine „nicht ganz unerheblichen Wegstrecke" eher der Regelfall, denn die Ausnahme einer Verfolgungsfahrt darstellen wird.

In zweiter Linie ist nun ebenfalls die Frage 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.[16]

7 LG Osnabrück Urt. v. 1.3.2021 – 13 Ns/320 Js 19536/20 – 16/20, BeckRS 2021, 5342 Rn. 13.
8 BT-Drucks. 18/12964, S. 5.
9 Näher dazu Müller, in: Lütkes/Bachmeier/Müller/Rebler (Hrsg.), Straßenverkehr – Großkommentar zum Straßenverkehrsrecht, § 38 StVO, Rn. 10.
10 Zum Wettkampfcharakter näher OLG Hamburg, Beschl. v. 13.3.2018 – 5 RB 2/18, NZV 2018, 478.
11 Müller, a. a. O., ebd.
12 Als Kernproblem der Tatalternative des § 315 d I Nr. 3 StGB angesehen von Zopfs, a. a. O. (Fn. 3), S. 2788.
13 BGH, a. a. O. (Fn. 1), ebd., auch zum Folgenden.
14 BGH, a. a. O. (Fn. 1), Rn. 16.
15 Dazu das BVerfG, Nichtannahmebeschl. v. 29.3.2007 – 2 BvR 932/06, NZV 2007, 370.
16 BGH, a. a. O. (Fn. 1), Rn. 19.