KCW Schriftenreihe

Band 6

Andreas Teufer / Hans-Jörg Fischer (Hrsg.)

§ 315d StGB im System der Verkehrsdelikte: Eine dogmatische Analyse zur Abgrenzung und Konkurrenz

~

Wiebke Holetzek

FOM Hochschule | KCW

KCW KompetenzCentrum für Wirtschaftsrecht
der FOM Hochschule für Oekonomie & Management

Wiebke Holetzek

§ 315d StGB im System der Verkehrsdelikte:
Eine dogmatische Analyse zur Abgrenzung und Konkurrenz

KCW Schriftenreihe der FOM, Band 6

Essen 2026

ISBN (Print) 978-3-89275-434-3 ISSN (Print) 2748-6869
ISBN (eBook) 978-3-89275-435-0 ISSN (eBook) 2748-6877

Dieses Werk wird herausgegeben vom KCW KompetenzCentrum für Wirtschaftsrecht
der FOM Hochschule für Oekonomie & Management gGmbH

Verlag:
MA Akademie Verlags- und Druck-Gesellschaft mbH, Leimkugelstraße 6, 45141 Essen
info@mav-verlag.de

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Daten sind im Internet über http://dnb.d-nb.de abrufbar.



Dieses Werk ist lizenziert unter CC BY 4.0:
Creative Commons Namensnennung 4.0 International.

Diese Lizenz erlaubt unter den Voraussetzungen der Lizenzbedingungen, u. A. der Namensnennung der Urheberin oder des Urhebers, der Angabe der CC-Lizenz (inkl. Link) und der ggf. vorgenommenen Änderungen die Bearbeitung, Vervielfältigung und Verbreitung des Materials in jedem Format oder Medium für beliebige Zwecke. Die Rechte und Pflichten in Zusammenhang mit der Lizenz ergeben sich ausschließlich aus dem Lizenzinhalt: CC BY 4.0 Deed | Namensnennung 4.0 International | Creative Commons | https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/legalcode.de.

Die Bedingungen der Creative-Commons-Lizenz gelten nur für Originalmaterial. Die Wiederverwendung von Material aus anderen Quellen (gekennzeichnet mit Quellenangabe) wie z. B. von Schaubildern, Abbildungen, Fotos und Textauszügen erfordert ggf. weitere Nutzungsgenehmigungen durch den jeweiligen Rechteinhaber.

Wiebke Holetzek

§ 315d StGB im System der Verkehrsdelikte: Eine dogmatische Analyse zur Abgrenzung und Konkurrenz

Kontakt zur Autorin
Wiebke Holetzek M.A.
Hochschule Niederrhein
Legal Counsel und Lehrbeauftragte
wiebke.holetzek@hs-niederrhein.de

Vorwort der Herausgeber

Die Schriftenreihe des KompetenzCentrums für Wirtschaftsrecht (KCW) an der FOM Hochschule für Oekonomie & Management bietet seit jeher ein Forum für herausragende wissenschaftliche Arbeiten, die sich aktuellen und praxisrelevanten Fragestellungen des Wirtschaftsrechts widmen. Mit der vorliegenden Masterthesis von Wiebke Holetzek wird diese Reihe mit Band 6 um einen ebenso fundierten wie wegweisenden Beitrag erweitert, indem sie ein hochaktuelles strafrechtliches Thema zum Gegenstand nahm.

Illegale Kraftfahrzeugrennen haben den Gesetzgeber im Jahr 2017 dazu bewogen, eine spezifische Strafnorm zu schaffen: § 315d des Strafgesetzbuches (StGB). Mit dieser Neuregelung des Gesetzgebers unternahm er den Versuch, das erhebliche Gefährdungspotenzial dieser illegalen Handlungen angemessen strafrechtlich zu erfassen und eine stärkere Abschreckungswirkung zu erzielen, als dies die vormalige Ahndung als bloße Ordnungswidrigkeit vermochte. Seit Inkrafttreten der Norm am 13. Oktober 2017 werden verbotene Kraftfahrzeugrennen als registerpflichtige Straftaten im Fahreignungsregister (FAER) gespeichert. Frau Holetzek will mit ihrer Arbeit die wissenschaftliche Frage beantworten „Inwiefern hat die Einführung des § 315d StGB das dogmatische System der Verkehrsdelikte verschoben, und lässt sich die konstatierte Inkohärenz bei der Abgrenzung zu § 315c StGB sowie den Tötungsdelikten durch eine „Lehre der gesteigerten Verkehrsrechtswidrigkeit“ auflösen?“ Dafür analysiert sie die tatbestandlichen Friktionen. In dem methodischen Angang der Verfasserin ist das Thema absolut aktuell und damit wissenschaftlich relevant.

Es ist stets als Glücksfall zu bezeichnen, wenn Autorin und Thema eine Einheit bilden, irgendwie zusammenpassen. Dann kann das, was entsteht, nur gut werden. Das vorliegende Buch ist das Ergebnis eines solchen Glücksfalls. Der Autorin Frau Wiebke Holetzek, M.A. ist es zu verdanken, dass das dem Buch zugrundeliegende strafrechtliche Thema der rechtlichen Beurteilung zum Problemkreis der sogenannten Raserdelikte eine würdige Bearbeitung erfahren hat. Sie hat die heiklen Themenbereiche nicht umgangen. Frau Holetzek konnte tief in die Problematik einsteigen, war sie doch zurzeit der Erstellung der wissenschaftli-

chen Arbeit bereits als Legal Counsel und Dozentin an der Hochschule Niederrhein tätig. Die bewundernswert klare Arbeit ist für die Herausgeber ein weiterer Beleg dafür, dass sich außergewöhnliche Problemfelder immer vehementer selbst in den Vordergrund drängen und die Hindernisse, die dem wissenschaftlichen Nachwuchs noch vor kurzem von etablierten Professoren bei solchen Themen in den Weg gelegt wurden, inzwischen zur Seite geräumt werden. Frau Holetzek wird als jüngere Wissenschaftlerin mit Praxisbezug hier sicherlich weiterhin eine bedeutende Rolle in der Forschung übernehmen.
Dass die Autorin sich bereiterklärt hat, ihre Arbeit zu veröffentlichen und in den wissenschaftlichen Diskurs einzuführen, ist ein akademischer Gewinn; dass auf diese Weise mehr Leserinnen und Leser Gelegenheit erhalten, die hervorragende Leistung der Autorin zur Kenntnis zu nehmen, ein schöner Nebeneffekt.

Essen & Mannheim im September 2026

Prof. Dr. Andreas Teufer C.F.M.
Modulleiter für Wirtschaftsstrafrecht (LL.B.),
Wirtschaftsstrafrecht & Compliance (LL.M.)
FOM Hochschule in Düsseldorf

Prof. Dr. Hans-Jörg Fischer
Professor für Wirtschafts- und Steuerrecht
wissenschaftlicher Leiter des KCW
FOM Hochschule in Mannheim

Inhalt

Vorwort ... III

Über die Autorin ... IX

1 Einleitung ... 1

1.1 Forschungsfrage ... 2

1.2 Methodik und Vorgehen ... 3

2 Die Statik der Verkehrsdelikte und ihre dogmatischen Grenzen vor 2017 ... 5

2.1 Das traditionelle Gefüge der Verkehrsdelikte:Dogmatische Struktur und Deliktsnatur der §§ 315b, 315c und 316 StGB ... 5

2.2 Die spezifischen Merkmale und Schutzgüter der §§ 315b, 315c, 316 StGB ... 8

2.3 Dogmatische Zwischenwürdigung: Die Fragilität der Abgrenzungsdogmatik ... 12

3 Die Gesetzesänderung und ihre Bedeutung für das Strafrecht ... 13

3.1 Der Gesetzgebungsprozess und seine zentralen Neuerungen ... 14

3.2 Die Schutzgüter der Norm ... 20

3.3 Rechtspolitische Würdigung: Legislativer Aktionismus kontra Bestimmtheitsgebot ... 21

4 Die Analyse zentraler objektiver Tatbestandsmerkmale des § 315d StGB ... 22

4.1 Das „Kraftfahrzeugrennen“ (§ 315d Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 StGB) ... 22

4.2 Der „Einzelraser“ (§ 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB) ... 24

4.3 Abgrenzung: Geschwindigkeitsjagd versus bloße Geschicklichkeitsdemonstration ... 26

4.4 Dogmatische Würdigung der objektiven Tatbestandsstruktur: Normative Unschärfe und die Notwendigkeit richterlicher Restriktion.. 27

5 Der subjektive Tatbestand des § 315d StGB 29

5.1 Vorsatz bei „Kraftfahrzeugrennen“(§ 315d Abs. 1 Nr. 1 undNr. 2 StGB)... 29

5.1.1 Vorsatz beim Ausrichten oder Durchführen (§ 315d Abs. 1 Nr. 1 StGB)..... 30

5.1.2 Vorsatz bei der Teilnahme als Kraftfahrzeugführer (§ 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB)..... 32

5.2 Absicht und weitere subjektive Merkmale bei der „Geschwindigkeitsjagd“ des „Einzelrasers“ (§ 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB) 35

5.2.1 Absicht, eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen .. 35

5.2.2 Problematik des Nachweises..... 36

5.2.3 Problematik der „Polizeiflucht“-Fälle 36

5.3 Die subjektiven Anforderungen in den Qualifikationen (§ 315d Abs. 2, Abs. 4 und Abs. 5 StGB) 40

5.3.1 Vorsatz bei konkreter Gefährdung (§ 315d Abs. 2 StGB) 40

5.3.2 Vorsatz-Fahrlässigkeits-Kombination (§ 315d Abs. 4 StGB)... 41

5.3.3 Erfolgsqualifikation Tod oder schwere Gesundheitsschädigung (§ 315d Abs. 5 StGB) 42

5.4 Beispielhafte Referenz..... 43

5.5 Dogmatische Zwischenwürdigung: Die Subjektivierung des Unrechts als Achillesferse der Norm 46

6 Die Konkurrenz zu anderen Straftaten 48
6.1 Abgrenzung zu § 315c StGB, § 315b StGB und § 316 StGB 48
6.1.1 Abgrenzung zu § 316 StGB (Trunkenheit im Verkehr) 48
6.1.2 Abgrenzung zu § 315b StGB (Gefährliche Eingriffe in den Straßenverkehr) 49
6.1.3 Abgrenzung zu § 315c StGB (Gefährdung des Straßenverkehrs) 50
6.2 § 315c StGB als Auffangtatbestand 51
6.3 Konkurrenz zu § 315c StGB, § 315b StGB und § 316 StGB 52
6.4 Konkurrenzen innerhalb des § 315d StGB 55
6.5 Spezielle Konkurrenzsituationen und weitere Delikte 58
6.6 Dogmatische Zwischenwürdigung: Die konkurrenzrechtliche Überfüllung als Symptom einer unscharfen Gesetzgebung 60
7 Die Abgrenzung zu Tötungsdelikten: Eine Gratwanderung 63
7.1 Die zentrale Debatte: Bedingter Tötungsvorsatz bei „Rasern“ 63
7.1.1 Das Problemfeld und die Notwendigkeit der Abgrenzung 63
7.1.2 Die dogmatischen Anforderungen an den bedingten Tötungsvorsatz 64
7.1.3 Die Abgrenzung des Gefährdungs- vom Tötungsvorsatz: Wissens- und Willenselement 65
7.1.4 Die Rolle des Tätervertrauens 66

7.2 Die Rolle des § 315d StGB als Indikator für einen bedingten Tötungsvorsatz ... 68

7.2.1 Die systematische Einordnung des § 315d StGB im Verhältnis zu Tötungsdelikten ... 68

7.2.2 Der qualifizierte Tatbestand des § 315d Abs. 2 StGB und sein Gefährdungsvorsatz ... 68

7.2.3 Die Erfolgsqualifikation des § 315d Abs. 5 StGB und ihr Verhältnis zu §§ 211, 212 StGB ... 69

7.2.4 Die „Raserabsicht“ des § 315d Abs. 1 Nr. 3 und ihr Indizwert ... 70

7.2.5 Die Tatbeteiligten als Schutzobjekte ... 70

7.3 Dogmatische Zwischenwürdigung: Das Paradoxon des „Raser-Vertrauens“ und die Grenzen der Hemmschwellentheorie ... 72

7.4 Die Entwicklung der „Lehre der gesteigerten Verkehrsrechtswidrigkeit“ ... 73

7.4.1 Begründung und dogmatische Herleitung ... 73

7.4.2 Abgrenzung und Anwendungsbereich ... 74

7.4.3 Validierung am Beispiel der aktuellen Kasuistik ... 75

7.4.4 Normative Bestätigung: Der „Barsinghausen-Fall“ als Kulminationspunkt ... 76

7.4.5 Kritische Würdigung des Ansatzes und seine Bedeutung für die Strafzumessung ... 78

8 Fazit und Ausblick ... 82

Literatur ... 84

.

Über die Autorin

Wiebke Holetzek studierte Rechtswissenschaften an der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf sowie Wirtschaftsrecht und Recht & Management an der FOM Hochschule. Sie ist als Legal Counsel an der Hochschule Niederrhein tätig und befasst sich dort schwerpunktmäßig mit Datenschutzrecht, Compliance, Governance und den rechtlichen Anforderungen der Künstlichen Intelligenz. Neben ihrer beruflichen Tätigkeit lehrt sie Wirtschaftsrecht und engagiert sich in der Ethikkommission der Hochschule. Ihre wissenschaftlichen Schwerpunkte liegen im Strafrecht, Datenschutzrecht sowie in der rechtsdogmatischen Analyse aktueller Gesetzgebungsentwicklungen.

1 Einleitung

Die Thematik der sogenannten „Raserdelikte“ im deutschen Straßenverkehrsstrafrecht hat in den letzten Jahren eine erhöhte Aufmerksamkeit erfahren, sowohl in der Öffentlichkeit als auch in der juristischen Fachwelt. Die dramatischen Konsequenzen illegaler Kraftfahrzeugrennen, bei denen Unbeteiligte zu Schaden kommen oder gar getötet werden, haben den Gesetzgeber im Jahr 2017 dazu bewogen, eine spezifische Strafnorm zu schaffen: § 315d des Strafgesetzbuches (StGB). Der Gesetzgeber unternahm mit dieser Neuregelung den Versuch, das erhebliche Gefährdungspotenzial dieser Handlungen angemessen strafrechtlich zu erfassen und eine stärkere Abschreckungswirkung zu erzielen, als dies die vormalige Ahndung als bloße Ordnungswidrigkeit vermochte.[1] Die Einführung des § 315d StGB sollte zudem die Möglichkeit eröffnen, die beteiligten Kraftfahrzeuge einzuziehen und die Fahrerlaubnis zu entziehen, um so das Sanktionsinstrumentarium wirkungsvoll zu erweitern.[2] Seit Inkrafttreten der Norm am 13. Oktober 2017 werden verbotene Kraftfahrzeugrennen als registerpflichtige Straftaten im Fahreignungsregister (FAER) gespeichert.[3] Die amtliche Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) verzeichnete seitdem einen kontinuierlichen Anstieg der im FAER gespeicherten Taten: von 127 im Jahr 2018 auf 1.845 im Jahr 2022.[4] Die Relevanz dieser Deliktsform wird durch die aktuellen Zahlen allein in Nordrhein-Westfalen weiter bekräftigt: Die polizeiliche Kriminalstatistik erfasste im Jahr 2024 2.270 verbotene Kfz-Rennen sowie 578 durch diese verursachte Unfälle, wobei 15 Menschen getötet wurden.[5] Die Schaffung des § 315d StGB und die Auslegung des Gesetzestextes waren von Beginn an Gegenstand intensiver Diskussionen und sind bis heute nicht unumstritten.[6] Die dogmatische Ausgestaltung der Norm birgt erhebliche Herausforderungen, insbesondere im Hinblick auf die Abgrenzung zu anderen Delikten und die Bestimmung der subjektiven Tatseite. Ein zentrales Problem, das sich durch die Rechtsprechung zieht

[1] BT-Drucksache 18/12964, S. 4.
[2] BT-Drucksache 18/12964, S. 4.
[3] BT-Drucksache 18/12964, S. 8; Kraftfahrt-Bundesamt, Werkstattbericht 1/2023, S. 3.
[4] Kraftfahrt-Bundesamt, Werkstattbericht 1/2023, S. 3.
[5] Innenministerium NRW, Verkehrsunfallbilanz 2024, S. 1 f.
[6] Kraftfahrt-Bundesamt, Werkstattbericht 1/2023, S. 12.

und auch Gegenstand zahlreicher Revisionsentscheidungen des Bundesgerichtshofs (BGH) war, ist die Abgrenzung zwischen Vorsatz und Fahrlässigkeit, insbesondere der bedingte Tötungsvorsatz bei sogenannten „Rasern". Die tatsächlichen Feststellungen des Tatgerichts zur Belegung des Wissens- und Willenselements sind hierbei von entscheidender Bedeutung. Der BGH hat kritisiert, dass eine gleichzeitige Annahme von Gefährdungsvorsatz, aber die Ablehnung eines (bedingten) Tötungsvorsatzes auf der kognitiven Ebene rechtsfehlerhaft ist.[7] Die Spannungsfelder in der Vorsatzdogmatik sind nicht nur von theoretischer Natur, sondern haben weitreichende Auswirkungen auf die Praxis der Strafzumessung und die Qualifikation der Tat. Auch das Konkurrenzverhältnis des § 315d StGB zu § 315c StGB und weiteren Delikten ist ein häufig wiederkehrendes Thema. Der Gefährdungsvorsatz nach § 315c StGB steht nämlich in einer ähnlichen dogmatischen Problematik zur Ablehnung des Tötungsvorsatzes wie bei § 315d StGB.[8]

1.1 Forschungsfrage

Die gesetzgeberische Einführung des § 315d StGB hat das binnensystematische Gefüge der Verkehrsdelikte spürbar verschoben, ohne dass die hieraus resultierenden dogmatischen Friktionen – namentlich im Konkurrenzverhältnis zu § 315c StGB sowie in der Abgrenzung zu den Tötungsdelikten – bislang abschließend bewältigt wurden. Diese mangelnde dogmatische Kohärenz generiert in der strafrechtlichen Anwendungspraxis erhebliche Unsicherheiten, insbesondere an der volatilen Schnittstelle zwischen bewusster Fahrlässigkeit und bedingtem Vorsatz, was wiederum eine konsistente Strafzumessung erschwert. Aus dem Befund dieser unklaren dogmatischen Verankerung und der damit verbundenen Gefahr einer inkonsistenten Rechtsanwendung leitet sich die wissenschaftliche Notwendigkeit ab, die Systematik neu zu justieren und Lösungsansätze für die Praxis zu

[7] BGH, NStZ 2019, 276 (276).
[8] *Krenberger*, NStZ 2025, 85 (89 f.); *Pschorr*, Verfassungswidrigkeit, S. 366.

entwickeln. Vor diesem Hintergrund drängt sich die folgende zentrale Forschungsfrage auf:

Inwiefern hat die Einführung des § 315d StGB das dogmatische System der Verkehrsdelikte verschoben, und lässt sich die konstatierte Inkohärenz bei der Abgrenzung zu § 315c StGB sowie den Tötungsdelikten durch eine „Lehre der gesteigerten Verkehrsrechtswidrigkeit" auflösen?

1.2 Methodik und Vorgehen

Das Ziel der vorliegenden Arbeit besteht darin, die durch die Einführung des § 315d StGB entstandenen dogmatischen Inkohärenzen im Gefüge der Verkehrsdelikte aufzuzeigen und durch einen neuen Lösungsansatz zu überwinden. Das methodische Vorgehen folgt dabei einer Logik der sukzessiven Verdichtung: Vom Systemverständnis hin zur konkreten Problemlösung. Einleitend erfolgt eine systematische Verortung des § 315d StGB. Hierbei werden die historisch gewachsenen Strukturen der §§ 315b, 315c und 316 StGB ausschließlich insoweit skizziert, als dies für das Verständnis der systembrechenden Natur des § 315d StGB als abstraktes Gefährdungsdelikt mit konkreten Qualifikationen unabdingbar ist. Darauf aufbauend widmet sich der Hauptteil der Analyse der tatbestandlichen Friktionen. Im Fokus stehen hierbei die Abgrenzungsschwierigkeiten, die durch die Schaffung des „Einzelraser"-Tatbestands (§ 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB) und dessen subjektive Anforderung einer „Absicht zur Erreichung der höchstmöglichen Geschwindigkeit" entstanden sind. Es wird untersucht, inwieweit diese Norm einen neuen Auffangtatbestand etabliert, der die bisherige Sperrwirkung des § 315c StGB durchbricht. Das Kernstück der Untersuchung bildet die Entwicklung der „Lehre der gesteigerten Verkehrsrechtswidrigkeit". Dieser dogmatische Ansatz wird als Instrument hergeleitet, um die volatile Schnittstelle zwischen bewusster Fahrlässigkeit und bedingtem Tötungsvorsatz (§§ 211, 212 StGB) zu präzisieren. Es wird geprüft, ob die objektive Extremität des Verkehrsverstoßes bei Raser-Fällen das „Vertrauen auf einen guten Ausgang" dogmatisch widerlegt und somit als Indikator für das voluntative Vorsatzelement dienen kann. Zur Validierung dieses Lösungsansatzes erfolgt abschließend eine kritische Würdigung

der aktuellen höchstrichterlichen Rechtsprechung (u.a. BGH-Entscheidungen zum „Ku'damm-Raser“ oder „Hamburg-Raser“), um die praktischen Implikationen der entwickelten Lehre für die Strafzumessung und die Einheitlichkeit der Rechtsanwendung nachzuweisen.

2 Die Statik der Verkehrsdelikte und ihre dogmatischen Grenzen vor 2017

2.1 Das traditionelle Gefüge der Verkehrsdelikte: Dogmatische Struktur und Deliktsnatur der §§ 315b, 315c und 316 StGB

Das deutsche Verkehrsstrafrecht basierte bis zur dogmatischen Zäsur des Jahres 2017 im Wesentlichen auf dem normativen Dreiklang der §§ 315b, 315c und 316 StGB. Die Darlegung der Systematik, der historischen Entwicklung und der spezifischen Schutzgüter eben dieser drei Kernnormen ist unabdingbar, um die Besonderheiten und die Eingliederung des neu eingeführten § 315d StGB, insbesondere dessen Grundtatbestand als abstraktes Gefährdungsdelikt, dessen Qualifikationen als konkrete Gefährdungsdelikte und Erfolgsqualifikationen, fundiert analysieren zu können. Ohne ein tiefgreifendes Verständnis der bereits bestehenden Gefährdungsdelikte des Straßenverkehrs ließen sich die vom Gesetzgeber mit § 315d StGB verfolgten kriminalpolitischen Ziele und die dogmatische Einordnung der Norm nicht vollständig erschließen. Das „Zweite Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs“ schuf im Jahr 1964 die §§ 315b, 315c und 316 StGB in ihrer heutigen Gestalt, die das Herzstück der gemeingefährlichen Straftaten bilden.[9] Ihre Einführung manifestierte eine bewusste gesetzgeberische Entscheidung zur Differenzierung zwischen verschiedenen Formen der Verkehrsgefährdung, die bis heute die dogmatische Diskussion prägt.

§ 316 StGB – Trunkenheit im Verkehr

Der § 316 StGB stellt ein typisches abstraktes Gefährdungsdelikt dar, welches primär die Sicherheit des öffentlichen Verkehrs schützt.[10] Hierbei ist kein konkreter Gefahrerfolg für Individualrechtsgüter erforderlich; vielmehr knüpft die Strafbarkeit an die aus Erfahrungssätzen abgeleitete allgemeine Gefährlichkeit einer Handlung an.[11] Individualrechtsgüter wie Leib, Leben oder Eigentum werden nach herrschender Meinung nur reflexhaft mitgeschützt, finden sich jedoch nicht

[9] BGBl. 1964 I S. 921; MüKo StGB/*Pegel* § 315c Rn. 4; MüKo StGB/*Pegel* § 316 Rn. 3.
[10] BeckOK StGB/*Kudlich* § 316 Rn. 1 f.; MüKo StGB/*Pegel* § 316 Rn. 1.
[11] *Rengier*, StrafR BT II, § 43 Rn. 1.

als Anknüpfungspunkt im Gesetzestext.[12] Vom Deliktstyp her handelt es sich um ein reines Tätigkeitsdelikt und ein eigenhändiges Delikt, das nur der Fahrzeugführer täterschaftlich verwirklichen kann. Im Verhältnis zu §§ 315a Abs. 1 Nr. 1 und 315c Abs. 1 Nr. 1a StGB ist § 316 StGB subsidiär.[13]

§ 315c StGB – Gefährdung des Straßenverkehrs

Im Gegensatz zu § 316 StGB ist § 315c StGB ein konkretes Gefährdungsdelikt.[14] Es schützt sowohl die Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs als Allgemeinrechtsgut als auch die Individualrechtsgüter Leib und Leben von Personen sowie fremde Sachen von bedeutendem Wert, wobei eine erstarkende Literaturmeinung die Individualrechtsgüter zumindest als gleichberechtigt ansieht.[15] § 315c StGB ist zweistufig aufgebaut, indem er eine Handlungskomponente (verkehrswidriges Verhalten) und eine Gefährdungskomponente (konkreter Gefahrerfolg) miteinander verbindet.[16] Der Gesetzgeber hat auf eine eigenständige Statuierung einer abstrakten Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit verzichtet.[17] Auch § 315c StGB ist ein eigenhändiges Delikt, das ausschließlich verkehrswidriges Verhalten von Verkehrsteilnehmern erfasst – mit Ausnahme von Abs. 1 Nr. 2 lit. g nur von Fahrzeugführern.[18] Diese Norm entfaltet eine sogenannte *Sperrwirkung* gegenüber § 315b StGB, da sie die verkehrsinternen Verstöße, die strafrechtlich sanktioniert sind, abschließend aufzählt.[19]

§ 315b StGB – Gefährliche Eingriffe in den Straßenverkehr

Der § 315b StGB ist ebenfalls ein konkretes Gefährdungsdelikt und zudem ein Erfolgsdelikt, wobei der Erfolg in der Herbeiführung einer konkreten Gefährdung

[12] MüKo StGB/*Pegel* § 316 Rn. 1.
[13] MüKo StGB/*Pegel* § 316 Rn. 2; *Rengier*, StrafR BT II, § 43. Rn. 2.
[14] *Geppert*, Jura 2001, 559 (563); *W/B/S*, StrR AT, § 22 Rn. 984.
[15] BeckOK StGB/*Kudlich* § 315c Rn. 1 f.; MüKo StGB/*Pegel* § 315c Rn. 1; *Rengier*, StrafR BT II, § 44 Rn. 1 ff.
[16] MüKo StGB/*Pegel* § 315c Rn. 2; *Rengier*, StrafR BT II, § 44. Rn. 1 f.
[17] BeckOK StGB/*Kudlich* § 315c Rn. 1.1.
[18] BeckOK StGB/*Kudlich* § 315c Rn. 2; *Rengier*, StrafR BT II, § 44. Rn. 1.
[19] BGHSt 48, 233, 237; MüKo StGB/*Pegel* § 315c Rn. 3.

besteht.[20] Die Vorschrift schützt primär die Individualrechtsgüter Leib und Leben anderer Menschen und fremde Sachen von bedeutendem Wert vor verkehrsspezifischen Gefahren, darüberhinausgehend aber auch die allgemeine Verkehrssicherheit.[21] Systematisch ist § 315b StGB dreistufig aufgebaut: Es bedarf einer in Abs. 1 genannten gefährlichen Handlung, die eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit bewirkt, in deren Folge dann eine konkrete Gefahr eintreten muss.[22] Historisch wurde mit der Einführung von § 315c StGB auch die Unterscheidung zwischen gefährlichen Eingriffen „von außen" (sogenannten *Außeneingriffen*), die § 315b StGB erfasst, und verkehrsbezogenen Gefährdungen „aus dem Verkehr heraus" (sogenannten *Inneneingriffen*), die von § 315c StGB geregelt werden, eingeführt.[23] Während § 315b StGB grundsätzlich nur verkehrsfremde Eingriffe in den Straßenverkehr betrifft, können eng umgrenzt auch konkrete, gefährliche Arten der Fahrzeugführung erfasst werden, wenn ein Verkehrsteilnehmer sein Fahrzeug bewusst zweckentfremdet.[24] Dies liegt vor, wenn das Fahrzeug nicht seiner Zweckbestimmung als Fortbewegungsmittel dient, sondern als Mittel einer gezielten Verkehrsbehinderung von einigem Gewicht oder zur Verletzung/Schädigung eingesetzt wird.[25] Die Rechtsprechung verlangt hierfür, dass neben dem Gefährdungsvorsatz ein (mindestens bedingter) Schädigungsvorsatz hinsichtlich einer *Pervertierungsabsicht* gegeben ist.[26]

[20] BeckOK StGB/*Kudlich* § 315b Rn. 2; MüKo StGB/*Pegel* § 315b Rn. 1.
[21] BeckOK StGB/*Kudlich* § 315b Rn. 1; MüKo StGB/*Pegel* § 315b Rn. 1.
[22] BeckOK StGB/*Kudlich* § 315b Rn. 2.1; MüKo StGB/*Pegel* § 315b Rn. 3.
[23] MüKo StGB/*Pegel* § 315b Rn. 4.
[24] MüKo StGB/*Pegel* § 315b Rn. 1; *W/H/E*, StrR BT 1, § 22 Rn. 989.
[25] *W/H/E*, StrR BT, § 22 Rn. 989 f.
[26] BGH NStZ 03, 486; *Rengier*, StrafR BT II, § 45 Rn. 17; *W/H/E*, StrR BT 1, § 22 Rn. 990.

2.2 Die spezifischen Merkmale und Schutzgüter der §§ 315b, 315c, 316 StGB

Alle drei Normen setzen das Führen eines Fahrzeugs im öffentlichen Verkehr voraus.

Das Führen eines Fahrzeuges

„Führen" beginnt, wenn das Fahrzeug in Bewegung gesetzt wird und die Räder anrollen.[27] Es umfasst nicht nur Kraftfahrzeuge (einschließlich E-Scooter und Mofas, für die der Grenzwert von 1,1 Promille gilt), sondern grundsätzlich jedes Fahrzeug, wie Fahrräder, Pferdefuhrwerke oder Krankenfahrstühle.[28] Das bloße Schieben eines Fahrrads ist kein Führen.[29] „Öffentlich" sind alle Straßen, Wege und Plätze, die mit ausdrücklicher oder stillschweigender Duldung des Verfügungsberechtigten von einem unbestimmten Personenkreis tatsächlich benutzt werden, wie Parkplätze von Geschäften oder Parkhäuser.[30]

Fahruntüchtigkeit (§§ 316, 315c Abs. 1 Nr. 1a StGB)

Die Fahruntüchtigkeit liegt vor, wenn die Gesamtleistungsfähigkeit des Fahrzeugführers, z.B. durch Alkohol, Drogen oder geistige/körperliche Mängel, so herabgesetzt ist, dass er sein Fahrzeug im Straßenverkehr nicht mehr sicher führen kann.[31] Bei alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit wird zwischen *absoluter* und *relativer Fahruntüchtigkeit* unterschieden, die sich primär in der Beweisführung unterscheiden.

Absolute Fahruntüchtigkeit: Bei Kraftfahrern (Pkw, Motorräder etc.) ist sie ab einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von 1,1 Promille unwiderleglich.[32] Bei Radfahrern liegt der Grenzwert bei 1,6 Promille.[33] Für E-Scooter und Pedelecs ist die

[27] BGHSt 35, 390, 393; *Rengier*, StrafR BT II, § 43 Rn. 4.
[28] *Rengier*, StrafR BT II, § 43 Rn. 6; *W/H/E*, StrR BT 1, § 22 Rn. 994.
[29] LG Freiburg NZV 2022, 150 mit Anm. *Krenberger* und Bspr. *Nestler*, Jura, JK, 2022, 402 (402); *Rengier*, StrafR BT II, § 43 Rn. 5.
[30] *Rengier*, StrafR BT II, § 43 Rn. 7; *W/H/E*, StrR BT 1, § 22 Rn. 985.
[31] BGHSt 37, 89 im Anschluss an BGHSt 21, 157; *Rengier*, StrafR BT II, § 43 Rn. 9.
[32] BGHSt 37, 89; *W/H/E*, StrR BT 1, § 22 Rn. 997.
[33] OLG Karlsruhe DAR 97, 456; *W/H/E*, StrR BT 1, § 22 Rn. 997.

Einordnung teils umstritten, die h.M. zieht aber den Grenzwert von 1,1 Promille für E-Scooter.[34]

Relative Fahruntüchtigkeit: Sie kann bei einer BAK von 0,3 Promille bis unter 1,1 Promille angenommen werden, wenn zusätzlich alkoholbedingte Ausfallerscheinungen (z.B. Schlangenlinien, Fahrfehler, unbesonnenes Benehmen) vorliegen, die typisch alkoholbedingt sind und Rückschlüsse auf den Alkoholeinfluss zulassen.[35] Bei Fahruntüchtigkeit infolge anderer berauschender Mittel (z.B. illegale Drogen, Medikamente) gibt es mangels gesicherter Erfahrungswerte keine absoluten Grenzwerte; der Nachweis erfolgt ausschließlich nach den Grundsätzen der relativen Fahruntüchtigkeit.[36]

Konkrete Gefahr und Gefährdungsmerkmale (§§ 315b, 315c StGB)

Ein zentrales Element von § 315b und § 315c StGB ist der Eintritt einer konkreten Gefahr.[37] Diese liegt vor, wenn ein Zustand geschaffen wird, der auf einen unmittelbar bevorstehenden Unfall hindeutet und den Eintritt eines Schadens so wahrscheinlich macht, dass es vom Zufall abhängt, ob das Rechtsgut verletzt wird oder nicht (sogenannte *Unbeherrschbarkeit des Gefährdungsverlaufes*).[38] Es muss sich um eine „Existenzkrise" oder einen „Beinahe-Unfall" handeln, bei dem eine riskante/kritische Verkehrssituation gerade noch einmal gut ausgegangen ist.[39] Die Gefahr muss *verkehrsspezifisch* sein, d.h., sie muss – jedenfalls auch – auf die Wirkungsweise der für Verkehrsvorgänge typischen Fortbewegungskräfte zurückzuführen sein.[40] Obendrein muss sich die konkrete Gefahr auf Leib oder Leben eines anderen Menschen oder auf fremde Sachen von bedeutendem Wert beziehen.[41]

[34] BayObLG NStZ 20, 736; OLG Braunschweig BeckRS 23, 36371; *W/H/E*, StrR BT 1, § 22 Rn. 997.
[35] *Rengier*, StrafR BT II, § 43 Rn. 17.
[36] *Rengier*, StrafR BT II, § 43 Rn. 22; *W/H/E*, StrR BT 1, § 22 Rn. 999.
[37] *Rengier*, StrafR BT II, § 44 Rn. 1; *W/H/E*, StrR BT 1, § 22 Rn. 985.
[38] *Rengier*, StrafR BT II, § 43 Rn. 10 ff.; *W/H/E*, StrR BT 1, § 22 Rn. 999.
[39] BGH NJW 95, 3131; *Rengier*, StrafR BT II, § 44 Rn. 13.
[40] BGHSt 48, 119, 122, 124; BGH NStZ 09, 100, 101; *W/H/E*, StrR BT 1, 22 Rn. 988.
[41] *Rengier*, StrafR BT II, § 44 Rn. 4; *W/H/E*, StrR BT 1, § 22 Rn. 999.

Es ist umstritten, ob Tatbeteiligte (z.B. ein anstiftender Beifahrer) zum geschützten Personenkreis gehören. Die Rechtsprechung lehnt dies ab, da der Beteiligte auf der Täterseite stehe und kein Schutzobjekt eines die allgemeine Verkehrssicherheit schützenden Tatbestandes sein könne.[42] Eine Gegenmeinung bejaht den Schutz unter Verweis auf den Wortlaut und den Schutz von Tatbeteiligten in anderen Delikten.[43] Ebenso kontrovers ist die Frage der Einwilligung des Gefährdeten in den Gefahrerfolg. Die h.M. hält eine Einwilligung für unbeachtlich, da der Gefährdete keine Dispositionsbefugnis über die allgemeine Verkehrssicherheit habe.[44] Eine Gegenmeinung betont den Individualschutz und bejaht die rechtfertigende Wirkung der Einwilligung, wobei die Schranken des § 228 StGB (keine Einwilligung in konkrete Lebensgefahr oder schwere Gesundheitsschädigung) zu beachten sind.[45]

Ein bedeutender Sachwert wird von der Rechtsprechung überwiegend ab 750 € angenommen, wobei Tendenzen zu einer Erhöhung auf 1.300 € bestehen.[46] Maßgebend ist der Verkehrswert der Sache und der tatsächlich drohende Schaden muss ebenfalls bedeutend sein.[47] Das vom Täter geführte Fahrzeug scheidet nach h.M. aus dem Schutzbereich aus, da es als Gefährdungsgegenstand nicht gleichzeitig Schutzobjekt sein könne.[48] Eine Gegenmeinung weist auf den Individualschutz hin.[49]

[42] *Rengier*, StrafR BT II, § 44 Rn. 17; *W/H/E*, StrR BT 1, § 22 Rn. 1002.
[43] HdB StrafR/*Zieschang*, Bd. 5, § 45 Rn. 90; *Rengier*, StrafR BT II, § 44 Rn. 17.
[44] BGHSt 23, 261; OLG Stuttgart NJW 76, 1904; *Rengier*, StrafR BT II, § 44 Rn. 17; *Tepperwien*, Nehm FS, S. 427, 434.
[45] *Hillenkamp*, JuS 1977, 169 (169 f.); *Graul*, JuS 1992, 325 (325); *Schroeder*, JuS 1994,847 (847 f.); *Geppert*, Jura 1996, 48 (49); *Eisele*, JA 2007, 172 (172); *Rengier*, StrafR BT II, § 44 Rn. 19a; TK-StGB/*Hecker*, § 315c Rn. 40.
[46] BGH NStZ 2013, 167; 2011, 215 mit Bspr. *Jahn*, JuS 2011, 660 (660 ff.); OLG Thüringen StV 2009, 194; *Rengier*, StrafR BT II, § 44 Rn. 21.
[47] BGH NStZ 2010, 216 f.; 2019, 677, 678; *Rengier*, StrafR BT II, § 44 Rn. 21.
[48] *Rengier*, StrafR BT II, § 44 Rn. 22; *W/H/E*, StrR BT 1, § 22 Rn. 1001.
[49] *Rengier*, StrafR BT II, § 44 Rn. 22; *Wörner/Zivanic*, JA 2021, 561.

Grobe Verkehrswidrigkeit und Rücksichtslosigkeit (§ 315c Abs. 1 Nr. 2)

In den Fällen der sogenannten „sieben Todsünden“ des § 315c Abs. 1 Nr. 2 muss der Täter über den Verkehrsverstoß hinaus grob verkehrswidrig und rücksichtslos handeln. Grob verkehrswidrig ist ein objektiv besonders schwerer Verstoß gegen eine tatbestandsrelevante Verkehrsvorschrift.[50] Rücksichtslos handelt, wer sich aus eigensüchtigen Gründen bewusst über seine Pflichten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern hinwegsetzt oder wer – im Falle unbewusster Fahrlässigkeit – aus Gleichgültigkeit von vornherein Bedenken gegen sein Verhalten gar nicht aufkommen lässt.[51] Die Rücksichtslosigkeit wird richtigerweise als täterbezogenes strafbarkeitsbegründendes Merkmal im Sinne des § 28 Abs. 1 StGB angesehen.[52]

Zurechnungszusammenhang (§§ 315b, 315c)

Zwischen dem Fehlverhalten im Handlungsteil und dem Gefahrerfolg muss ein Zurechnungszusammenhang bestehen („und dadurch“), dessen Voraussetzungen sich aus den Regeln der objektiven Zurechnung ergeben.[53] Bei der alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit muss der Alkoholgenuss für die konkrete Gefährdung zumindest mitursächlich sein.[54] Dies ist beispielsweise nicht gegeben, wenn ein Fahrfehler, der auch einem nüchternen Fahrer hätte passieren können, die Gefährdung hervorruft (z.B. Parkrempler), oder bei einem gezielten Einsatz des Pkw zu Tötungszwecken.[55]

Diese dogmatische Verortung der klassischen Verkehrsdelikte bildet das zwingende Fundament, um die gesetzgeberischen Intentionen hinter der Neuschaffung des § 315d StGB überhaupt erst greifbar zu machen. Es erlaubt, die Reibungsflächen der Neuregelung in den Kontext des etablierten Verkehrsstrafrechts einzuordnen. Dass das historische System selbst jedoch keineswegs

[50] BGHSt 5, 392, 395; OLG Köln VRS 84, 293, 294; *Rengier*, StrafR BT II, § 44 Rn. 8.
[51] BGHSt 5, 392, 395; OLG Düsseldorf NZV 1996, 245; OLG Stuttgart NZV 2017, 494 mit Anm. *Preuß*; *Rengier*, StrafR BT II, § 44 Rn. 8.
[52] *Rengier*, StrafR BT II, § 44 Rn. 8.
[53] *Rengier*, StrafR BT II, § 44 Rn. 23.
[54] *Rengier*, StrafR BT II, § 44 Rn. 23.
[55] BGH NStZ-RR 2020, 121.

spannungsfrei war, zeigt sich unmittelbar, wenn man seine dogmatischen Grenzen kritisch würdigt.

2.3 Dogmatische Zwischenwürdigung: Die Fragilität der Abgrenzungsdogmatik

Die Analyse der §§ 315b, 315c und 316 StGB offenbart eine binnensystematische Ordnung, die zwar historisch gewachsen, aber dogmatisch keineswegs spannungsfrei ist. Die strikte Trennung zwischen abstrakten Gefährdungsdelikten (Sicherheit des Verkehrs) und konkreten Gefährdungsdelikten (Individualschutz) ist in der Praxis oft eine Fiktion, da die Übergänge fließend sind. Es ist kritisch festzuhalten, dass das System der Verkehrsdelikte vor 2017 auf einer klaren Zäsur beruhte: Wer „nur" abstrakt gefährlich fuhr (ohne Alkohol/Drogen), beging eine Ordnungswidrigkeit. Wer konkret gefährdete, beging eine Straftat nach § 315c StGB – allerdings limitiert auf die „sieben Todsünden". Diese bewusste gesetzgeberische Lücke war kein Versehen, sondern Ausdruck des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes. Wenn nun, wie im Folgenden zu zeigen sein wird, § 315d StGB als abstraktes Gefährdungsdelikt diese Zäsur durchbricht, stellt dies nicht bloß eine Ergänzung dar, sondern einen Paradigmenwechsel, der die dogmatische Statik des 28. Abschnitts des StGB fundamental herausfordert. Die hier erarbeiteten Kategorien der „konkreten Gefahr" und der „Sperrwirkung" des § 315c StGB werden daher der Prüfstein sein, an dem sich die handwerkliche Qualität des § 315d StGB messen lassen muss. Vor diesem dogmatischen Hintergrund und der jüngsten Gesetzesentwicklung, die mit § 315d StGB das Verbotene Kraftfahrzeugrennen als eigenständiges, im Grundtatbestand abstraktes Gefährdungsdelikt eingeführt hat, stellen sich nun die vertiefenden Fragen der Abgrenzung und Konkurrenz insbesondere zum konkreten Gefährdungsdelikt des § 315c StGB. Diese werden Gegenstand des nachfolgenden Kapitels sein.

3 Die Gesetzesänderung und ihre Bedeutung für das Strafrecht

Die Einführung des § 315d StGB im Jahr 2017 stellte einen entscheidenden Paradigmenwechsel in der strafrechtlichen Verfolgung von Gefährdungen, die aus illegalen Kraftfahrzeugrennen und extrem rücksichtslosen Fahrweisen resultieren, dar. Bis zu diesem Zeitpunkt bot das deutsche Strafrecht keine adäquaten Sanktionsmöglichkeiten, um dem erheblichen Gefährdungspotenzial dieser Taten gerecht zu werden.[56] Die Schaffung dieses neuen Straftatbestands schloss eine signifikante Lücke und etablierte ein neues rechtliches Instrument zur Bekämpfung hochriskanter Verhaltensweisen im Straßenverkehr. Der § 315d StGB ist somit nicht nur eine bloße Ergänzung, sondern als genuin eigenständiges Delikt Ausdruck einer rechtspolitischen Entscheidung, die dem Schutz der Sicherheit des Straßenverkehrs einen höheren Stellenwert einräumt und eine präventive Wirkung durch empfindliche Strafandrohungen anstrebt. Die nachfolgende Darstellung widmet sich der Entstehungsgeschichte, den rechtspolitischen Grundlagen und den dogmatischen Herausforderungen, die sich aus der Auslegung dieser neuen Strafnorm ergeben.

Der Gesetzgeber reagierte mit der Einführung des § 315d StGB auf das erhebliche Gefährdungspotenzial illegaler Kraftfahrzeugrennen, welche die Behörden zuvor lediglich als Ordnungswidrigkeit ahnden konnten. Bis zu diesem Zeitpunkt bot das deutsche Strafrecht keine adäquaten Sanktionsmöglichkeiten für die schwerwiegenden Risiken, die von solchen Veranstaltungen ausgingen.[57] Die Anwendung des § 315b StGB scheiterte häufig daran, dass das Fahrzeug im Rahmen eines Rennens zwar zweckwidrig, aber eben immer noch als Verkehrsmittel und nicht als Waffe genutzt wurde.[58] Als maßgeblicher Katalysator für die gesetzgeberische Initiative fungierte der sogenannte „Berliner Raser-Fall“ (auch „Ku’damm-Raser“), der sich im Februar 2016 ereignete und die Defizite der damaligen Rechtslage evident machte.[59] In diesem Sachverhalt lieferten sich zwei

[56] B/H/H/J/*Niehaus* § 315d Rn. 1; Lackner/Kühl/Heger/*Heger* § 315d Rn. 1.
[57] B/H/H/J/*Niehaus* § 315d Rn. 1; Lackner/Kühl/Heger/*Heger* § 315d Rn. 1.
[58] TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 1.
[59] B/H/H/J/*Niehaus* § 315d Rn. 1; MüKo StGB/*Pegel* § 315d Rn. 1.

Fahrzeugführer auf dem Kurfürstendamm ein spontanes Rennen, in dessen Verlauf sie mit Geschwindigkeiten von bis zu 160 km/h mehrere rote Ampeln missachteten. Im Kreuzungsbereich Tauentzienstraße / Nürnberger Straße kam es zur Kollision mit einem bei Grünlicht einfahrenden unbeteiligten Verkehrsteilnehmer, der infolge des Aufpralls noch an der Unfallstelle verstarb. Obwohl das Landgericht Berlin in diesem Fall – später vom BGH bestätigt – erstmals einen Tötungsvorsatz annahm und die Täter wegen Mordes verurteilte, verdeutlichte das Verfahren die dogmatischen Schwierigkeiten bei der Erfassung solcher Taten.[60] Die bloße Ahndung der Rennteilnahme als Ordnungswidrigkeit (§ 29 StVO a.F.) stand in einem gravierenden Missverhältnis zum abstrakten Gefährdungspotenzial. Zudem hing die strafrechtliche Erfassung als Tötungsdelikt maßgeblich von der komplexen und im Einzelfall unsicheren Nachweisbarkeit des bedingten Vorsatzes ab. Dieser Befund führte in der rechtspolitischen Diskussion zu dem Konsens, dass eine spezifische strafrechtliche Norm erforderlich sei, um bereits die abstrakte Gefährlichkeit solcher Rennen jenseits der bloßen Ordnungswidrigkeit zu sanktionieren.[61]

3.1 Der Gesetzgebungsprozess und seine zentralen Neuerungen

Vor dem Inkrafttreten des § 315d StGB am 13. Oktober 2017 waren die Teilnahme an und die Veranstaltung von nicht erlaubten Kraftfahrzeugrennen ausschließlich als Ordnungswidrigkeiten gemäß § 29 Abs. 1 StVO a.F. und § 49 Abs. 2 Nr. 5 StVO a.F. klassifiziert.[62] Die üblichen Sanktionen für beteiligte Kraftfahrzeugführer beliefen sich auf eine Geldbuße von 400 EUR und ein einmonatiges Fahrverbot; für Veranstalter war ein Regelsatz von 500 EUR vorgesehen.[63] Der Gesetzgeber hielt die bisherigen Bußgelder für völlig unzureichend, um der

[60] BGH, Beschl. v. 7.12.2022 - 2 BvR 1404/20; LG Berlin, 27.02.2017 - 535 Ks 8/16, (535 Ks) 251 Js 52/16 (8/16); BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 5.2.
[61] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 5.3; MüKo StGB/*Pegel* § 315d Rn. 1.
[62] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 2; Lackner/Kühl/Heger/*Heger* § 315d Rn. 1.
[63] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 2.

Schwere der Taten und der Gefährdung der betroffenen Rechtsgüter zu entsprechen.[64] Es mangelte an nachhaltiger Abschreckungswirkung gegenüber der vielerorts etablierten „Raser-Szene".[65] Insbesondere wurde eine Strafbarkeitslücke im Vergleich zu § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB identifiziert.[66] Während § 315c StGB spezifische, abstrakt besonders gefährliche Verkehrsverstöße unter Strafe stellte, die eine konkrete Gefahr für Leib oder Leben anderer oder für fremde Sachen von bedeutendem Wert verursachten, waren die Teilnahme an verbotenen Kraftfahrzeugrennen in diesem Katalog nicht aufgeführt.[67] Dies führte zu dem problematischen Umstand, dass selbst bei konkreter Gefährdung, etwa wenn ein Fahrzeug auf einer breiten, übersichtlichen Straße außer Kontrolle geriet und einen Fußgänger nur zufällig verfehlte, § 315c StGB keine Anwendung fand.[68] Die abstrakt höhere Gefährlichkeit unerlaubter Rennen, bei denen Teilnehmer durch den Wettbewerb zu immer rücksichtsloseren Fahrmanövern und Geschwindigkeitsüberschreitungen angespornt wurden und ihre Aufmerksamkeit nicht allein auf den Straßenverkehr, sondern auch auf die Konkurrenten gerichtet war, ging über das Maß bloßer Ordnungswidrigkeiten hinaus.[69] Die Möglichkeit des Kontrollverlustes über die Fahrzeuge, insbesondere in unvorhergesehenen Verkehrssituationen, wurde in Kauf genommen.[70]

Die Notwendigkeit einer neuen Strafnorm wurde durch eine Zunahme öffentlicher und medienwirksamer Vorfälle illegaler Autorennen, bei denen Unbeteiligte getötet oder schwer verletzt wurden, verstärkt.[71] Diese dramatischen Ereignisse offenbarten die Unzulänglichkeit der bestehenden Sanktionsmechanismen.[72] Der Gesetzgeber verfolgte mit der Einführung des § 315d StGB das Ziel, eine umfas-

[64] BT-Drs. 18/10145, S. 7; B/H/H/J/*Niehaus* § 315d Rn. 1.
[65] B/H/H/J/*Niehaus* § 315d Rn. 1.
[66] BT-Drs. 18/12964, S. 6; Matt/Renzikowski/*Renzikowski* § 315d Rn. 1.
[67] BT-Drs. 18/12964, S. 6.
[68] BT-Drs. 18/12964, S. 6.
[69] BT-Drs. 18/12964, S. 5; TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 1.
[70] BT-Drs. 18/12964, S. 5.
[71] B/H/H/J/*Niehaus* § 315d Rn. 1; Matt/Renzikowski/*Renzikowski* § 315d Rn. 1; *Ofosu-Ayeh*, JA 2025, 26 (26).
[72] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 4.1; *Ofosu-Ayeh*, JA 2025, 26 (26).

sendere und effektivere Strafbarkeit der an illegalen Kraftfahrzeugrennen Beteiligten zu gewährleisten.[73] Es sollte nicht nur eine Lücke im bestehenden Strafrecht geschlossen, sondern auch ein dem erhöhten Handlungsunwert der Taten angemessener Strafrahmen geschaffen werden, insbesondere im Hinblick auf fahrlässige Tötungen oder Körperverletzungen im Zuge von Rennen.[74] Die Gesetzesänderung zielte zudem darauf ab, das Sanktionsinstrumentarium wirkungsvoll zu erweitern. Neben höheren Strafen sollte auch die Möglichkeit geschaffen werden, die beteiligten Kraftfahrzeuge einzuziehen und die Fahrerlaubnis zu entziehen, um so das Gefahrenpotenzial dieser Handlungen nachhaltig zu bekämpfen.[75]

Der Anstoß zur Schaffung des § 315d StGB ging dann von einer Bundesratsinitiative aus, die auf Vorschlägen der Länder Nordrhein-Westfalen und Hessen basierte.[76] Ursprünglich sah ein Entwurf eine Erweiterung des § 315c StGB vor, wurde jedoch in modifizierter Form dem Bundestag zugeleitet, wo § 315c StGB unangetastet blieb.[77] Der Deutsche Bundestag beriet die Vorlage am 1. Juni 2017.[78] Der Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz nahm im weiteren Gesetzgebungsverfahren, insbesondere nach einer öffentlichen Anhörung, maßgebliche Änderungen vor und formulierte diese in einer Beschlussempfehlung vom 28. Juni 2017.[79] Das 56. Strafrechtsänderungsgesetz wurde am 30. September 2017 verabschiedet und trat am 13. Oktober 2017 wie folgt in Kraft:[80]

„(1) Wer im Straßenverkehr

1. ein nicht erlaubtes Kraftfahrzeugrennen ausrichtet oder durchführt,

2. als Kraftfahrzeugführer an einem nicht erlaubten Kraftfahrzeugrennen teilnimmt oder

[73] BT-Drs. 18/12964, S. 5.
[74] BT-Drs. 18/12964, S. 7.
[75] BT-Drs. 18/12964, S. 4.
[76] BR-Drs. 362/16, S. 1 ff.; MüKo StGB/*Pegel* § 315d Rn. 1.
[77] NK-StGB/*Zieschang* § 315d Rn. 2 f.
[78] BT-Drs. 18/10145, S. 1.
[79] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 6; NK-StGB/*Zieschang* § 315d Rn. 3 f.
[80] Lackner/Kühl/*Heger* § 315d Rn. 1.

3. sich als Kraftfahrzeugführer mit nicht angepasster Geschwindigkeit und grob verkehrswidrig und rücksichtslos fortbewegt, um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen, wird mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

(2) Wer in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 2 oder 3 Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet, wird mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

(3) Der Versuch ist in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1 strafbar.

(4) Wer in den Fällen des Absatzes 2 die Gefahr fahrlässig verursacht, wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

(5) Verursacht der Täter in den Fällen des Absatzes 2 durch die Tat den Tod oder eine schwere Gesundheitsschädigung eines anderen Menschen oder eine Gesundheitsschädigung einer großen Zahl von Menschen, so ist die Strafe Freiheitsstrafe von einem Jahr bis zu zehn Jahren, in minder schweren Fällen Freiheitsstrafe von sechs Monaten bis zu fünf Jahren."

Die wesentlichen Neuerungen und dogmatischen Implikationen dieser Gesetzesänderung waren somit:

Die Einführung eines neuen Paragraphen: Die Norm wurde als eigenständiges Delikt in den 28. Abschnitt des StGB (Gemeingefährliche Straftaten) eingefügt.[81] Der bisherige § 315d StGB wurde zu § 315e StGB umnummeriert.[82]

Grundtatbestand als abstraktes Gefährdungsdelikt: § 315d Abs. 1 StGB wurde als abstraktes Gefährdungsdelikt ausgestaltet, das bereits typischerweise gefährliche Verhaltensweisen unter Strafe stellt, ohne dass eine konkrete Gefahr nachgewiesen werden muss.[83]

1. „Ausrichten oder Durchführen" (§ 315d Abs. 1 Nr. 1 StGB): Der ursprünglich verwendete Begriff des „Veranstalten" wurde durch „ausrichtet oder

[81] BT-Drs. 18/12964, S. 4; Lackner/Kühl/*Heger* § 315d Rn. 1.
[82] BT-Drs. 18/12964, S. 4; Lackner/Kühl/*Heger* § 315d Rn. 1.
[83] Lackner/Kühl/*Heger* § 315d Rn. 1; TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 1.

durchführt“ ersetzt.[84] Dies trug der Unterscheidung zwischen dem Organisator im Hintergrund (Ausrichten) und der vor Ort tätigen Person (Durchführen) Rechnung.[85] Die Schwelle zur Vollendung wurde bewusst verschoben, sodass rein vorbereitende Tätigkeiten im Vorfeld des eigentlichen Renngeschehens noch nicht zur Vollendung führen, sondern erst bei unmittelbar bevorstehender Durchführung.[86]

2. „Teilnahme als Kraftfahrzeugführer“ (§ 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB): Die Norm erfasst die Tätigkeit derjenigen Kraftfahrzeugführer, die untereinander den Geschwindigkeitswettbewerb austragen, nicht im Sinne der allgemeinen Teilnahmeregelungen (als Anstiftung oder Beihilfe) des StGB.[87]
3. „Einzelraser“ (§ 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB): Eine der wichtigsten Ergänzungen war die Aufnahme des sogenannten „Einzelrasers“. Diese Variante erfasst Fälle, in denen ein einzelner Fahrzeugführer objektiv und subjektiv ein Kraftfahrzeugrennen nachstellt.[88] Der Gesetzgeber erachtete dies als notwendig, um eine weitgehende Bedeutungslosigkeit der Norm in der Praxis zu verhindern, da der Nachweis eines Rennens mit mehreren Beteiligten regelmäßig schwierig ist.[89] Hierfür ist eine grob verkehrswidrige und rücksichtslose Fortbewegung mit nicht angepasster Geschwindigkeit und der Absicht, die höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen, erforderlich.[90]

Qualifikationstatbestände: Mit § 315d Abs. 2 StGB schuf der Gesetzgeber als Qualifikation ein konkretes Gefährdungsdelikt, das den Eintritt einer konkreten Gefahr für Leib oder Leben eines anderen Menschen oder für fremde Sachen von bedeutendem Wert voraussetzt. Dabei wurden bewusst die Begrifflichkeiten

[84] BT-Drs. 18/12964, S. 5; NK-StGB/*Zieschang* § 315d Rn. 5.
[85] BT-Drs. 18/12964, S. 5.
[86] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 16.
[87] BT-Drs. 18/12964, S. 5.
[88] BT-Drs. 18/12964, S. 5.
[89] B/H/H/J/*Niehaus* § 315d Rn. 8.
[90] BT-Drs. 18/12964, S. 5; B/H/H/J/*Niehaus* § 315d Rn. 9.

des § 315c Abs. 1 StGB übernommen, was eine Rückkopplung an dessen etablierte Auslegung (z.B. „Beinaheunfall“) ermöglicht.[91]

Vorsatz-Fahrlässigkeits-Kombination (§ 315d Abs. 4 StGB): Dieser Absatz sieht einen niedrigeren Strafrahmen für Fälle vor, in denen die Gefahr fahrlässig verursacht wird, während die Tathandlung vorsätzlich erfolgt. Eine Fahrlässigkeit-Fahrlässigkeits-Kombination, wie sie § 315c Abs. 3 Nr. 2 StGB kennt, wurde hier bewusst nicht eingeführt.[92]

Erfolgsqualifikation (§ 315d Abs. 5 StGB): Eine weitere Erfolgsqualifikation umfasst den Fall, dass der Tod oder eine schwere Gesundheitsschädigung eines Menschen oder einer großen Zahl von Menschen eintritt.

Eigenhändige Delikte: Die Tatbestände des § 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB (Teilnahme) und § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB (Einzelrasen) sind als eigenhändige Delikte konzipiert, was bedeutet, dass nur der Kraftfahrzeugführer selbst die Tat begehen kann.[93]

Versuchsstrafbarkeit: Eine Versuchsstrafbarkeit ist explizit nur für das Ausrichten oder Durchführen eines Rennens (§ 315d Abs. 1 Nr. 1 StGB) in § 315d Abs. 3 StGB vorgesehen. Der Versuch der Teilnahme (§ 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB) oder des Einzelrasens (§ 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB) ist hingegen nicht strafbar. Allerdings ist der Versuch der Erfolgsqualifikation (§ 315d Abs. 5 StGB) aufgrund ihres Verbrechencharakters stets strafbar.[94]

Außerdem wurde der § 315d StGB als Regelbeispiel für die Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 69 Abs. 2 Nr. 1a StGB) eingeführt.[95] Zudem wurde die Möglichkeit der Einziehung der Fahrzeuge als Tatobjekte (§ 315f StGB) geschaffen, die unter

[91] BT-Drs. 18/12964, S. 6.
[92] BT-Drs. 18/12964, S. 7.
[93] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 50.8; Matt/Renzikowski/*Renzikowski* § 315d Rn. 9; TK-StGB/ *Hecker* § 315d Rn. 7.
[94] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 65.1 ff.; NK-StGB/*Zieschang* § 315d Rn. 65.
[95] B/H/H/J*/Niehaus* § 315d Rn. 18; TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 20.

bestimmten Voraussetzungen auch Fahrzeuge Dritter erfassen kann (§ 74a StGB).[96]

3.2 Die Schutzgüter der Norm

Die von § 315d StGB geschützten Rechtsgüter sind vielschichtig. Zentral ist die Sicherheit des Straßenverkehrs als Allgemeinrechtsgut, was durch die systematische Einordnung der Norm im 28. Abschnitt des StGB unter den gemeingefährlichen Straftaten unterstrichen wird.[97] Im Grundtatbestand des § 315d Abs. 1 StGB wird der Schutz der Verkehrssicherheit als alleiniges Rechtsgut angesehen, wobei der Schutz individueller Rechtsgüter lediglich ein bloßer Rechtsreflex ist.[98] Der BGH erkennt die Mehrgestaltigkeit des Rechtsgutsbegriffs von § 315d StGB mittelbar an, indem er formuliert, die Vorschrift schütze in erster Linie die Sicherheit des Straßenverkehrs.[99] Diese Formulierung deutet darauf hin, dass neben dem primären Schutzgut weitere, nachrangige Schutzrichtungen existieren. In den Qualifikationstatbeständen der Absätze 2, 4 und 5 treten zusätzlich Individualrechtsgüter in den Vordergrund.[100] Dazu zählen insbesondere die körperliche Integrität der am Straßenverkehr beteiligten Personen (wie Autofahrer, Radfahrer, Fußgänger) sowie das Eigentum, das durch Unfälle beschädigt werden kann.[101] In diesen qualifizierten Fällen stehen der Schutz der Verkehrssicherheit und der Schutz von Leib, Leben und Eigentum gleichrangig nebeneinander.[102] Es ist jedoch zu beachten, dass Täter und Rennteilnehmer aufgrund des Prinzips der Eigenverantwortlichkeit nicht immer als „andere Menschen“ im Sinne

[96] BT-Drs. 18/12964, S. 7; B/H/H/J/*Niehaus* § 315d Rn. 18.
[97] Lackner/Kühl/*Heger* § 315d Rn. 1; TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 1.
[98] NK-StGB/*Zieschang* § 315d Rn. 12.
[99] BGH NStZ 2022, 292 (293) Rn. 19.
[100] NK-StGB/*Zieschang* § 315d Rn. 12; TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 1.
[101] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 7; NK-StGB/*Zieschang* § 315d Rn. 12.
[102] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 7; TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 1.

der Absätze 2 und 5 gelten, während bloße Mitfahrer grundsätzlich als Opfer erfasst sind.[103] Die mehrschichtige Schutzgüterkonzeption verdeutlicht die rechtspolitische Zielsetzung einer umfassenden Gefahrenabwehr und Sanktionierung.

3.3 Rechtspolitische Würdigung: Legislativer Aktionismus kontra Bestimmtheitsgebot

Die Genese des § 315d StGB lässt sich als Paradebeispiel für anlassbezogene Gesetzgebung charakterisieren. Der Gesetzgeber hat hier – getrieben durch den medialen Druck der „Ku'damm-Raser"-Fälle – eine Strafbarkeitslücke geschlossen, deren Existenz dogmatisch zumindest diskutabel war. Kritisch zu bewerten ist dabei weniger das Ziel der Sanktionierung, sondern die technische Umsetzung: Durch die Schaffung eines abstrakten Gefährdungsdelikts (§ 315d Abs. 1 StGB), das nahtlos in konkrete Gefährdungsstufen und Erfolgsqualifikationen übergeht, wurde ein „Delikts-Hybrid" geschaffen, der die Systematik sprengt. Besonders die Einführung der bloßen Teilnahme als Straftatbestand (§ 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB) und die vage Formulierung des „Einzelrasers" (§ 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB) deuten darauf hin, dass hier Beweisschwierigkeiten der Praxis durch Tatbestandsweite kompensiert werden sollten. Dies ist rechtsstaatlich bedenklich. Anstatt die bestehenden Instrumente (etwa § 315c StGB) punktuell zu schärfen, wurde ein neuer Normkomplex etabliert, der in Konkurrenz zu den Tötungsdelikten tritt, ohne das Kernproblem – den Nachweis des Tötungsvorsatzes – dogmatisch zu lösen. Die Norm wirkt damit in Teilen eher symbolisch als dogmatisch präzise.

[103] BGH NStZ 2023, 499 Rn. 11; BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 47; Matt/Renzikowski/*Renzikowski* § 315d Rn. 7.

4 Die Analyse zentraler objektiver Tatbestandsmerkmale des § 315d StGB

Das vorliegende Kapitel wird die Analyse der kritischen Tatbestandsmerkmale vertiefen. Dies ist wesentlich, um die spezifische Unrechtsgehaltsverschiebung und die damit einhergehenden Abgrenzungsschwierigkeiten zu den etablierten Verkehrsdelikten des StGB zu erfassen.

4.1 Das „Kraftfahrzeugrennen“ (§ 315d Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 StGB)

Allgemeine Definition

Ein „Kraftfahrzeugrennen“ im Sinne des § 315d Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 StGB wird als ein Wettbewerb oder Teil eines Wettbewerbes sowie als eine Veranstaltung zur Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten oder höchsten Durchschnittsgeschwindigkeiten definiert, an dem mindestens zwei Kraftfahrzeuge teilnehmen.[104] Hierbei kommt es grundsätzlich nicht auf eine besondere Länge der gefahrenen Strecke an.[105] Auch ist keine vorherige Absprache aller Beteiligten zwingend erforderlich; der Entschluss zu einem Rennen kann spontan und konkludent gefasst werden.[106] Ebenso unerheblich ist die Art des Starts, sei es ein gemeinsamer Start, Gruppen- oder Einzelstart.[107] Der BGH unterstreicht den bestimmenden Charakter des Geschwindigkeitsbezugs.[108] Es geht darum, das Beschleunigungspotential der Fahrzeuge zu vergleichen, wobei nicht zwingend absolute Höchstgeschwindigkeiten erreicht werden müssen.[109] Wesentliches Element ist der Wettbewerbscharakter und das Kräftemessen der Teilnehmer.

[104] BT-Drs. 18/12964, S. 5.
[105] BGH NStZ 2022, 292 (293) Rn. 17; BeckRS 2021, 44032 Rn. 12; KG BeckRS 2019, 35362 Rn. 13; BT- Drs. 18/12964, S. 5; BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 11.
[106] BT-Drs. 18/12964, S. 5.
[107] BGH NStZ 2022, 292 (293) Rn. 17; TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 3.
[108] BGH NStZ 2022, 292 (293) Rn. 17.
[109] BGH NStZ 2022, 292 (293) Rn. 19.

Das Kriterium der „nicht unerheblichen Wegstrecke“

Der BGH hat das Kriterium einer „nicht (ganz) unerheblichen Wegstrecke“ als sogenannte Erheblichkeitsschwelle eingeführt, um den Rennbegriff präziser zu fassen und von kurzen, isolierten Beschleunigungsvorgängen abzugrenzen.[110] Dieses Kriterium findet sich in der höchstrichterlichen Definition des Kraftfahrzeugrennens, wonach es „zumindest auch darum geht, mit dem Kraftfahrzeug über eine nicht unerhebliche Wegstrecke eine höhere Geschwindigkeit als der andere oder die anderen teilnehmenden Kraftfahrzeugführer zu erreichen“.[111] Der Zweck dieser Einschränkung liegt darin, den spezifischen Gefährlichkeitsgrad eines Rennens zu kennzeichnen, der über eine bloße Geschwindigkeitsüberschreitung hinausgeht.[112] Die „nicht unerhebliche Wegstrecke“ beschreibt dabei nicht primär die tatsächlich gefahrene Distanz, sondern vielmehr die Idee und das Ziel des Kraftfahrzeugrennens, welches das Verhalten der Rennteilnehmer bestimmt.[113] Die Wegstrecke muss zu den abstrakt erhöhten Verkehrsgefahren in Bezug gesetzt werden, die von einem solchen Wettbewerb ausgehen.[114] Dies bedeutet, dass die spezifischen Renngefahren auch bei sehr kurzen Strecken, beispielsweise bei Beschleunigungsrennen über 50 Meter, voll entfaltet werden können und den Tatbestand erfüllen.[115] Bei Rennen mit anderen Zielen als der reinen Beschleunigung mögen sehr kurze Strecken indes nicht ausreichen.[116] Das Kriterium der „gewissen Perpetuierung der Rennabrede“ wird ebenfalls gefordert, ohne dass eine exakte „Renndistanz“ vereinbart oder erreicht werden müsste.[117]

[110] BGH NStZ 2022, 292 (293) Rn. 17.
[111] BGH NStZ 2022, 292 (293) Rn. 17.
[112] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 11.2.
[113] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 11.3.
[114] BGH NStZ 2022, 292 (293) Rn. 17.
[115] NK-StGB/*Zieschang* § 315d Rn. 16; TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 3.
[116] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 12.
[117] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 11.

4.2 Der „Einzelraser“ (§ 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB)

Die Tatbestandsvariante des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB, auch als „Einzelraser“ oder „Alleinrennen“ bezeichnet, wurde eingeführt, um jene Fälle zu erfassen, in denen ein einzelnes Fahrzeug objektiv und subjektiv ein Kraftfahrzeugrennen nachstellt.[118] Ihre Hauptfunktion ist die Abgrenzung von bloßen, auch erheblichen, Geschwindigkeitsüberschreitungen, die lediglich als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden.[119] Der Gesetzgeber zielte darauf ab, nur gravierende Fälle zu pönalisieren, die mit der Gefährlichkeit eines Wettbewerbs unter mehreren Teilnehmern vergleichbar sind.[120]

Führen als Kraftfahrzeugführer

§ 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB ist ein eigenhändiges Delikt, das heißt, Täter kann nur der Kraftfahrzeugführer selbst sein, der die wesentlichen technischen Vorrichtungen zur Fortbewegung des Fahrzeugs bedient.[121]

Mit nicht angepasster Geschwindigkeit

Das Führen des Kraftfahrzeugs muss gemäß § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB mit nicht angepasster Geschwindigkeit erfolgen. Dies meint ein zu schnelles Fahren, das Geschwindigkeitsbegrenzungen verletzt oder der konkreten Verkehrssituation zuwiderläuft.[122] Es umfasst sowohl Verstöße gegen die Grundregel des § 3 Abs. 1 StVO als auch Überschreitungen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten des § 3 Abs. 3 StVO.[123] Die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gilt dabei als maßgebliches Indiz für eine nicht angepasste Geschwindigkeit.[124]

---

[118] BT-Drs. 18/12964, S. 5.
[119] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 31; Lackner/Kühl/*Heger* § 315d Rn. 5.
[120] Lackner/Kühl/*Heger* § 315d Rn. 5; *Winkelmann*, DAR 2023, 2 (2).
[121] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 34; TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 8.
[122] BT-Drs. 18/12964, S. 5.
[123] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 24.
[124] MüKo StGB/*Pegel* § 315d Rn. 24; TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 8.

Die Merkmale „grob verkehrswidrig und rücksichtslos“ (§ 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB)

Die Formulierungen „grob verkehrswidrig und rücksichtslos“ in § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB orientieren sich bewusst an § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB, um die dort gewonnenen Erkenntnisse gleichlaufend zu übertragen und sich an der dazu entwickelten Rechtsprechung zu orientieren.[125]

Grob verkehrswidrig: Dieses Merkmal zielt auf die objektive Tatseite ab und kennzeichnet ein objektiv besonders schweres, das heißt typischerweise besonders gefährliches, gegen eine Verkehrsvorschrift verstoßendes Verhalten.[126] Eine nicht angepasste Geschwindigkeit allein reicht hierfür nicht zwingend aus, jedoch kann das Ausmaß der Geschwindigkeitsüberschreitung die grobe Verkehrswidrigkeit begründen.[127] Die zusätzliche Verwirklichung einer der sogenannten „Todsünden“ des § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB, wie beispielsweise ein Rotlichtverstoß, stellt ein gewichtiges Indiz dar.[128] Es wird zudem ein gewisses zeitliches und räumliches Andauern gefordert, in dem sich die grobe Verkehrswidrigkeit und die Geschwindigkeitsjagd entfalten.[129]

Rücksichtslos: Die Rücksichtslosigkeit ist hingegen ein schulderhöhendes Gesinnungsmerkmal.[130] Sie stellt stärker auf die subjektive Tatseite ab und meint ein Verhalten, bei dem sich der Täter aus eigensüchtigen Motiven oder aus Gleichgültigkeit über die bewusste Pflicht zur Vermeidung unnötiger Gefährdungen anderer hinwegsetzt.[131] Es geht um eine extrem verwerfliche Verkehrsgesinnung im Zeitpunkt der Verfehlung.[132] Hierbei ist zu beachten, dass eine konkrete Beeinträchtigung schutzwürdiger Interessen Dritter weder objektiv eingetreten noch

[125] BT-Drs. 18/12964, S. 5.
[126] BGH NJW 2021, 1173 (1174 f.) Rn. 14; BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 36.1; TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 8.
[127] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 36.1.
[128] MüKo StGB/*Pegel* § 315d Rn. 25.
[129] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 37; *Zopfs*, DAR 2020, 9 (11, 13).
[130] BGH BeckRS 2024, 21763 Rn. 30.
[131] BGH NJW 2021, 1173 (1175) Rn. 19; BeckRS 2024, 21763 Rn. 29; TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 8.
[132] BGH BeckRS 2024, 21763 Rn. 30; BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 39.

subjektiv intendiert oder in Kauf genommen worden sein muss.[133] Das Landgericht Neuruppin verkannte beispielsweise den Prüfungsmaßstab, wenn es bei menschenleeren Straßen keine Rücksichtslosigkeit annahm, da § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB auch die Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs abstrakt schützen soll.[134]

Für die Qualifikation des § 315d Abs. 2 StGB ist zu ergänzen, dass die Teilnahme an einem nicht erlaubten Kraftfahrzeugrennen als Kraftfahrzeugführer (§ 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB) bereits per se als grob verkehrswidrig und rücksichtslos angesehen wird, sodass es hier keiner gesonderten Feststellung dieser Merkmale bedarf.[135]

4.3 Abgrenzung: Geschwindigkeitsjagd versus bloße Geschicklichkeitsdemonstration

Um die tatbestandlichen Konturen des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB trennscharf zu erfassen und eine uferlose Ausdehnung der Norm zu verhindern, bedarf es einer strikten Abgrenzung zu fahrdynamischen Exzessen, die nicht auf die Erzielung einer Maximalgeschwindigkeit, sondern primär auf die Demonstration fahrerischen Könnens abzielen. Wie essenziell und praxisrelevant diese Differenzierung ist, illustriert ein instruktiver Beschluss des Landgerichts Koblenz.[136]

In dem zugrunde liegenden Sachverhalt hatte ein Beschuldigter im Rahmen eines sogenannten Tuning-Treffens sein Fahrzeug auf einem Parkplatz auf kurzer Strecke stark beschleunigt, um anschließend unter Einsatz der Handbremse im technischen Grenzbereich sogenannte „Donuts“ zu drehen und in geringem Abstand an Zuschauern vorbeizudriften. Während das Amtsgericht in erster Instanz noch von einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen ausging und die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis anordnete, hob das Landgericht Koblenz diese Entscheidung auf und verneinte den dringenden Tatverdacht nach § 315d Abs. 1 Nr.

[133] BGH BeckRS 2024, 21763 Rn. 30; BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 39.
[134] BGH BeckRS 2024, 21763 Rn. 30.
[135] BT-Drs. 18/10145, S. 9 f.
[136] LG Koblenz, Beschl. v. 14.10.2020 - 4 Qs 60/20.

3 StGB konsequent. Der dogmatische Mehrwert dieser Entscheidung liegt in der juristisch sauberen Grenzziehung: Das bloße – wenngleich hochgradig riskante, rücksichtslose und gemeingefährliche – Ausbrechenlassen des Hecks („Driften") erfüllt nicht das Kriterium der Geschwindigkeitsjagd. Auch wenn ein solches Fahrmanöver eine gewisse Beschleunigung zwingend voraussetzt, fehlt es an dem finalen Willen, die Fahrzeugbeschleunigung zur Erreichung der situativ „höchstmöglichen" relativen Geschwindigkeit einzusetzen. Das Gericht statuierte zutreffend, dass die Fahrt hier auf die Fahrzeugbeherrschung im Grenzbereich und auf automobile Selbstdarstellung abzielte, nicht aber auf ein maximales Vorwärtskommen. Eine bloße Geschicklichkeitsdemonstration, mag sie auch noch so verwerflich sein, fällt nicht unter den Rennbegriff des Einzelrasers. Dieser Fall verdeutlicht plastisch, dass der „Einzelraser"-Tatbestand nicht als Auffangbecken für jedwede verkehrsfeindliche Entgleisung missbraucht werden darf. Fehlt der finale Bezug zur Geschwindigkeitsmaximierung, verbleibt das Verhalten – trotz seines mitunter erheblichen Gefährdungspotenzials für umstehende Personen – dogmatisch zwingend außerhalb des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB. Der Gesetzgeber sanktioniert hier das „Rasen", nicht das „Posen".

4.4 Dogmatische Würdigung der objektiven Tatbestandsstruktur: Normative Unschärfe und die Notwendigkeit richterlicher Restriktion

Die Analyse der objektiven Tatbestandsmerkmale des § 315d StGB fördert einen Befund zutage, der für das Gesetzlichkeitsprinzip (Art. 103 Abs. 2 GG) durchaus beunruhigend ist: Der Gesetzgeber hat mit dieser Norm ein „Tatbestands-Gewebe" geschaffen, das in seiner Weite derart grobmaschig ist, dass es ohne korrigierende Eingriffe der Höchstrichterlichkeit kaum rechtssicher anwendbar wäre.

Erstens zeigt die Auseinandersetzung mit dem Begriff des „Kraftfahrzeugrennens" (§ 315d Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 StGB), dass der objektive Tatbestand allein die Grenze zum straflosen (bzw. ordnungswidrigen) Verhalten nicht scharf genug zu ziehen vermag. Dass der Bundesgerichtshof das ungeschriebene Tatbestandsmerkmal der „nicht ganz unerheblichen Wegstrecke" bemühen musste, ist mehr als eine bloße Auslegungshilfe. Es ist das richterliche Eingeständnis, dass

der gesetzliche Wortlaut („Wettbewerb“) theoretisch jedes Ampelduell kriminalisieren würde – eine Kriminalisierung, die der Gesetzgeber in dieser Pauschalität wohl intendierte, die aber dogmatisch überschießend wirkt. Die Objektivität des „Rennens“ wird hier also teleologisch reduziert, um die Verhältnismäßigkeit zu wahren. Das zeigt: Der objektive Tatbestand ist aus sich heraus kaum begrenzbar.

Zweitens – und hier liegt die eigentliche dogmatische Sollbruchstelle – erweist sich die Figur des „Einzelrasers“ (§ 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB) als Fremdkörper im System der Verkehrsdelikte. Indem der Gesetzgeber objektive Merkmale wie „grob verkehrswidrig“ und „rücksichtslos“ aus dem konkreten Gefährdungsdelikt des § 315c StGB importiert, versucht er, dem abstrakten Gefährdungsdelikt des § 315d StGB eine Kontur zu geben, die es aus eigener Kraft nicht besitzt. Doch diese Transplantation ist problematisch: Während bei § 315c StGB die „Rücksichtslosigkeit“ und „grobe Verkehrswidrigkeit“ den Weg zur konkreten Gefahr pflastern, stehen sie bei § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB im luftleeren Raum einer abstrakten Gefährdung. Objektiv betrachtet unterscheidet sich die Fahrt eines „Einzelrasers“ regelmäßig kaum von einer drastischen Geschwindigkeitsüberschreitung (§ 3 StVO), die bloß eine Ordnungswidrigkeit darstellt.

Es drängt sich daher die kritische Bewertung auf, dass der objektive Tatbestand des § 315d StGB eine normative Mogelpackung ist: Er suggeriert durch Begriffe wie „Rennen“ oder „grob verkehrswidrig“ eine objektive Bestimmtheit, verlagert die eigentliche Strafbarkeitsentscheidung aber faktisch nahe vollständig in den subjektiven Bereich (die „Raserabsicht“). Damit wird das objektive Unrecht der Tat so stark ausgedünnt, dass die Grenze zum Gesinnungsstrafrecht gefährlich nah rückt. Die hier aufgezeigte Unschärfe der objektiven Seite ist es, die die spätere Beweisnot in der Praxis erst erzeugt und die Entwicklung neuer Lösungsansätze – wie der in dieser Arbeit noch zu entfaltenden „Lehre der gesteigerten Verkehrsrechtswidrigkeit“ – nicht nur sinnvoll, sondern zwingend notwendig macht, um das Tatbestandsunrecht wieder zu objektivieren.

5 Der subjektive Tatbestand des § 315d StGB

Die vorangegangene Analyse des objektiven Tatbestandes hat offengelegt, dass § 315d StGB die Grenze zur Kriminalisierung rein äußerlich nur unzureichend konturiert. Weil der Gesetzgeber ein abstraktes Gefährdungsdelikt geschaffen hat, das sich in seiner objektiven Ausprägung – insbesondere beim „Einzelraser" – oft kaum von drastischen, aber lediglich bußgeldbewehrten Verkehrsverstößen unterscheidet, mutiert die innere Tatseite zum eigentlichen Nadelöhr der Strafbarkeit. Dem subjektiven Tatbestand fällt somit die fatale Last zu, das spezifische Unrecht des verbotenen Kraftfahrzeugrennens zu legitimieren und die gebotene Selektionsfunktion zu übernehmen. Ohne eine präzise Prüfung des Vorsatzes und der vom Gesetzgeber geforderten überschießenden Innentendenz droht das Verkehrsstrafrecht an dieser Stelle in ein reines Gesinnungsstrafrecht abzugleiten. Die nachfolgende Untersuchung seziert daher die spezifischen subjektiven Anforderungen der jeweiligen Tatbestandsvarianten. Dabei wird sich zeigen, dass gerade die Auslotung der inneren Willensrichtung jene dogmatische Sollbruchstelle bildet, an der sich die handwerkliche Qualität der Norm letztlich messen lassen muss. Der subjektive Tatbestand des § 315d StGB variiert je nach der konkret verwirklichten Tatbestandsvariante.

5.1 Vorsatz bei „Kraftfahrzeugrennen" (§ 315d Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 StGB)

Zentral für den Vorsatz ist die Vorstellung des Täters von einem „Kraftfahrzeugrennen". Sie muss sich mithin auf die Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten oder höchsten Durchschnittsgeschwindigkeiten beziehen. Hierbei bedarf es keiner vorherigen Absprache mit etwaigen Beteiligten.[137]

[137] BGH NStZ 2022, 292 (293) Rn. 17.

5.1.1 Vorsatz beim Ausrichten oder Durchführen (§ 315d Abs. 1 Nr. 1 StGB)

Der Ausrichter ist der geistige und praktische Urheber, Planer und Veranlasser, der die Veranstaltung in ihrem äußeren Rahmen vorbereitet, organisiert und eigenverantwortlich ins Werk setzt.[138] Dazu gehören z.B. die Strecken- und Terminplanung, Anwerbung von Teilnehmern und Sponsoren, Festlegung von Startbedingungen und Wettbewerbsregeln, Entgegennahme von Startgeld, Auslobung des Preisgelds sowie das Fungieren als Ansprechpartner für Interessenten und Teilnehmer.[139] Diese Handlungen können auch von mehreren Veranstaltern gemeinsam bzw. arbeitsteilig wahrgenommen werden, sodass jeder von ihnen die Tathandlung des Ausrichtens verwirklicht.[140] Dies kann auch aus dem Hintergrund geschehen, ohne dass der Ausrichter selbst am Rennen teilnehmen oder vor Ort anwesend sein muss.[141] Der Vorsatz des Ausrichters muss sich mithin auf diese organisatorische Tätigkeit und den Renncharakter der geplanten Veranstaltung beziehen. Er muss zumindest billigend in Kauf nehmen, dass die von ihm organisierte Fahrt den Charakter eines Rennens annimmt.[142] Das Ausüben von Hilfstätigkeiten, die lediglich der weisungsabhängigen Unterstützung des Veranstalters dienen (z.B. Versenden von E-Mails an Teilnehmer, Ausdrucken der Siegerurkunde) ist kein Ausrichten, kann aber ggf. als Beihilfe zum Ausrichten gewertet werden.[143] Reine Vorfeldaktivitäten, die nicht zur tatsächlichen Durchführung des Rennens führen, fallen jedoch in den Bereich des strafbaren Versuchs nach § 315d Abs. 3 StGB, nicht in die vollendete Tat des Abs. 1 Nr. 1.[144] Die Vollendung der Tat ist erst mit dem Beginn der Rennveranstaltung gegeben,

[138] OLG Karlsruhe NStZ-RR 2011, 286; BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 16; *Kusche*, NZV 2017, 414 (415 f.); *Zieschang*, JA 2016, 721 (723).
[139] TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 5.
[140] LK-StGB/*König* §315d Rn. 15; TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 5.
[141] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 16; MüKo StGB/*Pegel* § 315d Rn. 15.
[142] BGH NStZ-RR 2022, 373.
[143] TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 5.
[144] OLG Karlsruhe NZV 2012, 348 (349); TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 5.

wenn sich Teilnehmer und/oder Zuschauer in einer vom Ausrichter organisierten Weise an der Strecke einfinden.[145]

„Durchführen" meint das eigenverantwortliche Umsetzen des Ausrichterplans vor Ort.[146] Dies erfasst alle Handlungen während der Durchführungsphase, die von nicht untergeordneter Bedeutung sind und darauf abzielen, den Ablauf des Rennens wesentlich zu fördern.[147] Auch hier ist ein Tatherrschaftselement erforderlich, wobei die verantwortliche Tätigkeit ausschließlich im Durchführungsstadium genügen kann.[148] Der Vorsatz muss sich also auf diese aktive, verantwortliche Rolle vor Ort und das Wissen um das unerlaubte Kraftfahrzeugrennen beziehen, um die gebotene Wertungssymmetrie zwischen den in Nr. 1 aufgeführten Tathandlungen des Durchführens und Ausrichtens – beides Zuwiderhandlungen gegen ein Organisationsverbot– herzustellen.[149] Beispiele hierfür sind der Rennleiter oder Personen, die zentrale organisatorische Entscheidungen über den konkreten Ablauf des Rennens treffen.[150] Bloße Hilfstätigkeiten wie das Einweisen von Rennteilnehmern oder das Geben von Startzeichen sind in der Regel Beihilfe, nicht täterschaftliches Durchführen.[151] Als Indizien für das Vorliegen dieses Vorsatzes können äußere Umstände dienen, wie beispielsweise eine eingezeichnete Start-bzw. Ziellinie, Streckenposten sowie das Fahrverhalten der Personen wie Anfahren, hohe Geschwindigkeit, Spurwechsel oder Vorfahrtsmissachtung.[152] Auch die Verwendung renntypischer Begriffe, die Beteiligung von Sponsoren, gemeinsame Start-, Etappen- und Zielorte sowie Zeitnahmen können auf das Vorliegen eines Wettbewerbs und damit auf den Vorsatz hindeuten.[153]

[145] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 64.
[146] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 16; MüKo StGB/*Pegel* § 315d Rn. 17.
[147] BT-Drs. 18/12964, S. 5; TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 6.
[148] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 17.
[149] TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 6.
[150] TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 6.
[151] TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 6.; SSW StGB/*Ernemann* § 315d Rn. 7.
[152] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 18; NK-StGB/*Zieschang* § 315d Rn. 56.
[153] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 13.2 f.; Lackner/Kühl/Heger/*Heger* § 315d Rn. 3.

5.1.2 Vorsatz bei der Teilnahme als Kraftfahrzeugführer (§ 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB)

Wie bei § 315d Abs. 1 Nr. 1 StGB erfasst auch § 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB sämtliche Vorsatzformen des § 15 StGB, wobei der Vorsatz alle objektiven Tatbestandsmerkmale umfassen muss, also auch Vorsatz bzgl. der Kraftfahrzeugführereigenschaft sowie der Teilnahme am Rennen.[154]

Als Kraftfahrzeugführer

Kraftfahrzeugführer ist, wer zumindest einen Teil der wesentlichen technischen Vorrichtungen zur Fortbewegung des Fahrzeugs bedient, also das Fahrzeug unter eigener oder Mitverantwortung in Bewegung setzt oder lenkt.[155] Dabei braucht der Motor nicht zwingend zu laufen, so dass auch ein denkbares Bergab-Rennen durch bloßes Hinabrollenlassen bei ausgeschaltetem Motor dem Tatbestand unterfallen kann.[156] Allerdings können sich mehrere Personen das Führen eines Kfz derart teilen, dass jede von ihnen als Kraftfahrzeugführer anzusehen ist.[157] Beifahrer, die nicht am Führen des Fahrzeugs mitwirken, können lediglich Teilnehmer im Sinne der §§ 26, 27 StGB sein.[158]

Teilnahme am Rennen

Der Begriff der Teilnahme ist hier nicht im Sinne der allgemeinen Regeln über Anstiftung oder Beihilfe (§§ 26, 27 StGB) zu verstehen, sondern meint die Tätigkeit derjenigen Kraftfahrzeugführer, die untereinander den Geschwindigkeitswettbewerb austragen.[159] Es geht um ein selbstständiges Mitwirken am Wettbewerb. Ein einseitiger Eintrittsentschluss in ein von anderen ausgetragenes Rennen genügt für die Teilnahme.[160]

---

[154] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 29.
[155] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 28; *Jansen*, NZV 2017, 214 (217).
[156] *Zieschang*, JA 2016, 721 (725).
[157] TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 7.
[158] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 28; *Weigend*, FS Fischer, S. 572 f.; *Zieschang*, JA 2016, 721 (725).
[159] MüKo StGB/*Pegel* § 315d Rn. 20; TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 7.
[160] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 27; *Zieschang*, JA 2016, 721 (725).

„Rennabsicht“ und „nicht unerhebliche Wegstrecke“

Der BGH hat für die Definition eines Kraftfahrzeugrennens im Sinne des § 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB das Kriterium etabliert, dass es „zumindest auch darum geht, mit dem Kraftfahrzeug über eine nicht unerhebliche Wegstrecke eine höhere Geschwindigkeit als der andere oder die anderen teilnehmenden Kraftfahrzeugführer zu erreichen“.[161] Dieses definitionsimmanente Kriterium einer „nicht (ganz) unerheblichen Wegstrecke“ findet seinen Niederschlag auch im subjektiven Tatbestand: Der Vorsatz des Teilnehmers, also seine „Rennabsicht“ oder sein „Rennvorsatz“, muss das Anstreben einer höheren Geschwindigkeit über eine solche „nicht unerhebliche“ Wegstrecke umfassen.[162] Es ist hierbei nicht erforderlich, dass der Täter eine exakt definierte Renndistanz tatsächlich zurücklegen oder sogar überhaupt erst anstreben möchte. Vielmehr genügt es, wenn das Anstreben einer höheren Geschwindigkeit über eine nicht unerhebliche Distanz in seinen Vorstellungen enthalten ist und er dies billigend in Kauf nimmt.[163] Der BGH zielt damit darauf ab, das spezifische Unrecht des Kraftfahrzeugrennens von bloßen, kurzen Beschleunigungsvorgängen abzugrenzen, die lediglich dazu dienen, ein nahegelegenes Verkehrsziel (z.B. eine Ampel bei Gelblicht) zu erreichen oder einen räumlich eng umgrenzten Verkehrsvorgang (z.B. ein schnelles Überholmanöver) durchzuführen, um anschließend die Fahrt mit angepasster Geschwindigkeit fortzusetzen.[164] Hierfür ist jedoch entgegen vereinzelt vertretener Ansichten kein *dolus directus ersten Grades* erforderlich; *dolus eventualis* erweist sich als ausreichend.[165] Der Täter nimmt demnach billigend in Kauf, dass das von ihm vorgestellte Kräftemessen mit dem Willen zur Erzielung einer höheren Geschwindigkeit oder größeren Beschleunigung über eine nicht unerhebliche Wegstrecke ausgetragen werden wird, selbst wenn seine primäre Intention sich

[161] BGH NStZ 2022, 292 (293) Rn. 17.
[162] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 29.
[163] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 29; *Nowrousian*, NZV 2022, 522.
[164] BGH NStZ 2022, 292 (293) Rn. 17 f.; BGH BeckRS 2021, 11344; NK-StGB/*Zieschang* § 315d Rn. 43; *Marks*, DAR 2025, 121 (128).
[165] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 29.

auf ein kurzzeitiges Überholmanöver oder das „Ausbeschleunigen“ eines Konkurrenten beschränkt.[166]

Nicht erlaubtes Kraftfahrzeugrennen

Der Täter muss wissen, dass es sich um ein nicht erlaubtes Kraftfahrzeugrennen handelt.[167] Geht er irrtümlich davon aus, das Rennen sei genehmigt, fehlt ihm der Vorsatz bezüglich dieses objektiven Tatbestandsmerkmals.[168] Ähnlich wie bei Nr. 1 sind Indizien für den Vorsatz eine eingezeichnete Start-/Ziellinie, Streckenposten sowie das Fahrverhalten der Personen (Anfahren, Geschwindigkeit, Spurwechsel, Vorfahrtsmissachtung).[169] Die Feststellung einer erreichten Höchstgeschwindigkeit ist dabei nicht zwingend erforderlich.[170] Die gruppendynamischen Prozesse, die sich schon vor dem eigentlichen Start entwickeln, sowie der Wille zur Teilnahme am Rennen, wenn das Kraftfahrzeug in die Startaufstellung einfährt, können den Vorsatz belegen.[171] Der Versuch der Rennteilnahme ist nicht mit Strafe bedroht: Straflos bleiben daher die zur Teilnahme an einem illegalen Rennen entschlossenen Führer eines Kfz, die an der Startlinie stehend auf das verabredete Zeichen zum Losfahren warten, allerdings von der Polizei gestellt und am Losfahren gehindert werden.[172]

[166] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 29.
[167] NK-StGB/*Zieschang* § 315d Rn. 56.
[168] NK-StGB/*Zieschang* § 315d Rn. 56; TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 9.
[169] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 29.
[170] OLG Köln NStZ-RR 2020, 323 (324); *König*, DAR 2021, 362 (365); *Steinert*, SVR 2020, 471 (473).
[171] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 26.2 f.; *Zieschang*, JA 2016, 721 (725).
[172] OLG Jena BeckRS 2021, 27397 Rn. 21; TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 7.

5.2 Absicht und weitere subjektive Merkmale bei der „Geschwindigkeitsjagd“ des „Einzelrasers“ (§ 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB)

5.2.1 Absicht, eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen

Zentrales subjektives Merkmal des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB ist die Absicht, eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen. Bei dieser Absicht handelt es sich um ein besonderes subjektives Merkmal (die sogenannte *überschießende Innentendenz*), das kein Pendant in objektiver Hinsicht hat.[173] Es erfordert dolus directus ersten Grades.[174]

Die „höchstmögliche Geschwindigkeit“ ist nicht mit der technisch-absoluten Höchstgeschwindigkeit des Kraftfahrzeugs gleichzusetzen.[175] Vielmehr ist die situativ maximal erreichbare Geschwindigkeit gemeint, die der Täter unter den konkreten Gegebenheiten, wie etwa der Motorisierung des Fahrzeugs, der aktuellen Verkehrslage, dem Streckenverlauf, den Witterungs- und Sichtverhältnissen, erreichen will.[176]

Die Absicht, eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erzielen, muss sich nach der Rechtsprechung des BGH nach den Vorstellungen des Täters auch bei § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB auf eine „unter Verkehrssicherheitsgesichtspunkten nicht ganz unerhebliche Wegstrecke“ erstrecken.[177]

Neben der Absicht zur Erzielung einer höchstmöglichen Geschwindigkeit ist für § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB das subjektive Merkmal der *Rücksichtslosigkeit* erforderlich. Bei der vom Tatbestand vorausgesetzten vorsätzlichen Geschwindigkeitsüberschreitung wird es regelmäßig vorliegen.[178]

---

[173] Matt/Renzikowski/*Haas* § 28 Rn. 19; NK-StGB/*Puppe* §§ 28, 29 Rn. 45; NK-StGB/*Zieschang* § 315d Rn. 40.
[174] NK-StGB/*Zieschang* § 315d Rn. 40.
[175] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 42; *Winkelmann*, DAR 2023, 2 (2).
[176] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 42; *Ofosu-Ayeh*, JA 2025, 26 (27).
[177] *Marks*, DAR 2025, 121 (128).
[178] BT-Drs. 18/12964, 6; Matt/Renzikowski/*Renzikowski* § 315d Rn. 6.

5.2.2 Problematik des Nachweises

Der Nachweis der subjektiven „Raserabsicht“ stellt in der forensischen Praxis eine erhebliche Schwierigkeit dar, da der Blick in die Gedankenwelt des Täters verwehrt ist.[179] Der Tatrichter muss die Absicht aus den äußeren Tatumständen auf die innere Einstellung des Täters zur Tatzeit schließen.[180] Hierfür sind objektive Feststellungen zum Fahrverhalten des Täters (z.B. zurückgelegte Wegstrecken, gefahrene Geschwindigkeiten, Beschleunigungs-, Brems- und Lenkverhalten) sowie zu den konkreten situativen Gegebenheiten (z.B. Motorisierung, Witterungs- und Sichtverhältnisse, Streckenverlauf, erlaubte Geschwindigkeiten) unerlässlich.[181] Die Hinzuziehung von Sachverständigen, die die konkrete, relative Maximalgeschwindigkeit unter Berücksichtigung dieser Faktoren berechnen können, ist dabei von großem Wert.[182] Zudem hat der BGH die Auswertung von im Crashdatenspeicher des Tatfahrzeugs aufgezeichneten Daten, insbesondere zur Geschwindigkeit und Gaspedalnutzung, als zulässiges Beweismittel gebilligt.[183] Bei einem schweigenden oder bestreitenden Täter wird im Wege eines revisionsrechtlich tragfähigen Schlusses angenommen, dass derjenige, der sich willentlich in diesem Geschwindigkeitsgrenzbereich bewegt, in der Regel auch die subjektiven Anforderungen erfüllt.[184]

5.2.3 Problematik der „Polizeiflucht“-Fälle

Die sogenannten „Polizeiflucht-Fälle“ stellen eine besonders praxisrelevante und zugleich dogmatisch anspruchsvolle Konstellation im Anwendungsbereich des § 315d StGB dar, insbesondere hinsichtlich des subjektiven Tatbestandes des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB. Zunächst ist klarzustellen, dass Fluchtfahrten vor der Polizei grundsätzlich nicht unter § 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB fallen, da es an dem für ein „Rennen“ erforderlichen Wettbewerbscharakter und einer konkludenten

[179] *Winkelmann*, DAR 2023, 2 (2).
[180] *Winkelmann*, DAR 2023, 2 (2).
[181] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 43; *Winkelmann*, DAR 2023, 2 (7).
[182] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 42; *Winkelmann*, DAR 2023, 2 (7).
[183] BGH NJW 2021, 1173 (1175) Rn. 19.
[184] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 43; *Kudlich*, JA 2019, 631 (633).

Rennabrede mangelt.[185] Die Polizei strebt keinen wechselseitigen Geschwindigkeitswettbewerb an, sondern die Beendigung der Flucht.[186] Das OLG Oldenburg begründete dies beispielsweise in einem Urteil überzeugend, welches festhielt, dass die Verfolgungsjagd seitens der Polizei nicht der Förderung eines Wettbewerbs dient und der Polizeibeamte daher kein „Teilnehmer" im Sinne des § 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB sein kann.[187] Die Einordnung solcher Fälle erfolgt stattdessen typischerweise unter § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB, der den sogenannten „Einzelraser" oder das „Alleinrennen" erfasst.[188] Für die Strafbarkeit nach dieser Norm ist, wie zuvor erläutert, als besonderes subjektives Tatbestandsmerkmal die Absicht erforderlich, eine „höchstmögliche Geschwindigkeit" zu erreichen. Der BGH hat klargestellt, dass Polizeifluchtfälle von § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB erfasst werden können, sofern festgestellt werden kann, dass es dem Täter darauf ankam, die höchstmögliche Geschwindigkeit als notwendiges Zwischenziel für eine erfolgreiche Flucht über eine nicht ganz unerhebliche Wegstrecke zu erreichen.[189] Eine bloße Fluchtmotivation allein genügt jedoch nicht, um ohne Weiteres auf die Absicht zu schließen, die gefahrene Geschwindigkeit bis zur Grenze der situativ möglichen Höchstgeschwindigkeit zu steigern.[190] Es sind vielmehr konkrete Feststellungen dazu erforderlich, dass der Täter sein Handlungsziel gerade durch die Beschleunigung auf die situativ höchstmögliche Geschwindigkeit erreichen wollte.[191] Ein instruktives Beispiel hierfür liefert erneut das OLG Oldenburg in der bereits erwähnten Entscheidung. Obwohl das Gericht anerkannte, dass Polizeifluchtfälle grundsätzlich unter § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB subsumiert werden können, verneinte es im konkreten Fall die Strafbarkeit. Es stützte sich auf die Wür-

[185] LG Deggendorf BeckRS 2019, 35102 Rn. 130; BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 13; *Jansen*, NZV 2017, 214 (216).
[186] OLG Oldenburg BeckRS 2022, 32495 Rn. 14; BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 25.1; *König*, DAR 2023, 362 (363).
[187] OLG Oldenburg BeckRS 2022, 32495 Rn. 8.
[188] B/H/H/J/*Niehaus* § 315d Rn. 11; MüKo StGB/*Pegel* § 315d Rn. 27.
[189] BGH BeckRS 2021, 19204; BeckRS 2021, 11911; NJW 2021, 1173 Rn. 17.
[190] Lackner/Kühl/Heger/*Heger* § 315d Rn. 5; MüKo StGB/*Pegel* § 315d Rn. 27.
[191] BGH DAR 2021, 522 (524) Rn. 11; BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 42; B/H/H/J/*Niehaus* § 315d Rn. 11; Lackner/Kühl/Heger/*Heger* § 315d Rn. 5.

digung, dass die Kammer die Absicht des Angeklagten, eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen, nicht feststellen konnte.[192] Das Gericht berücksichtigte dabei die Argumentation des Angeklagten, er hätte auf der ihm bekannten und in Teilen geraden Strecke schneller fahren können. Diese Einlassung, dass der Fahrer, obwohl mit hoher Geschwindigkeit unterwegs, bewusst unter dem situativ Möglichen blieb, um nicht die absolute Grenze auszureizen, wurde als Beleg gegen die erforderliche Absicht gewertet.[193] Damit wird deutlich, dass die Absicht, die höchstmögliche Geschwindigkeit zu erzielen, ein spezifisches subjektives Element ist, das nicht automatisch aus dem objektiven schnellen Fahren oder der Fluchtmotivation abgeleitet werden darf. Diese differenzierte Rechtsprechung, wie sie das OLG Oldenburg aufzeigt, ist von erheblicher praktischer Bedeutung, da sie eine saubere Abgrenzung zwischen bloßen (wenn auch erheblichen) Geschwindigkeitsüberschreitungen, die als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden, und dem strafbaren Einzelrasen mit seiner besonderen Absicht ermöglicht. Sie unterstreicht, dass die Feststellung des Vorsatzes stets eine umfassende Prüfung des Willenselements im Rahmen der Beweiswürdigung erfordert und durch tatsächliche Feststellungen belegt werden muss.[194] Insbesondere die Möglichkeit, dass der Angeklagte glaubhaft machen kann, er hätte noch schneller fahren können, bietet einen Verteidigungsansatz in Fällen hochmotorisierter Fahrzeuge.

Wie prekär diese tatrichterliche Beweisnot und wie hoch die dogmatischen Hürden in hochdynamischen Fluchtsituationen tatsächlich sind, wird durch die allerneueste höchstrichterliche Rechtsprechung aus dem Januar 2025 eindrucksvoll – und weit über den Einzelfall hinausweisend – bestätigt. In einem Beschluss hatte der 4. Strafsenat des BGH über die Fluchtfahrt eines Schleusers zu entscheiden.[195] Dieser war in einem mit elf ungesicherten Personen besetzten Kleintransporter mit bis zu 160 km/h vor einer Polizeikontrolle geflohen, wobei das Fahrzeug in einer Kurve stark ins Wanken geriet und zudem den Gegenverkehr

[192] OLG Oldenburg BeckRS 2022, 32495, Rn. 12.
[193] OLG Oldenburg BeckRS 2022, 32495, Rn. 13.
[194] BGH, NStZ-RR 2024, 186 (186).
[195] BGH, Beschl. v. 28.1.2025 - 4 StR 397/24.

zu Notbremsungen zwang. Später touchierte er bei der weiteren Flucht die geöffnete Tür des Polizeifahrzeugs.

Von besonderem dogmatischen Mehrwert für die hier geführte Untersuchung ist die nahezu analytische Strenge, mit der der Senat die Verurteilungen des Landgerichts rügte: Der BGH hob die Schuldsprüche wegen gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr (§ 315b StGB) sowie wegen vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315c StGB) auf. Er statuierte unmissverständlich, dass die Annahme einer konkreten Gefährdung bei derart unübersichtlichen Fluchtfahrten zwingend äußerst detaillierte Tatsachengrundlagen verlangt – etwa exakte Feststellungen zu gefahrenen Geschwindigkeiten der Ausweichenden, zu Kurvenradien oder zum konkreten Neigungswinkel des wankenden Fluchtfahrzeugs. Auch die Absicht, den Verkehrsvorgang im Sinne des § 315b StGB zu pervertieren, dürfe nicht pauschal aus einer Kollision während der Flucht abgeleitet werden, solange nicht auszuschließen sei, dass der Täter lediglich sein bloßes Fortkommen anstrebte.

Wenngleich diese Entscheidung vordergründig die Tatbestände der §§ 315b und 315c StGB betrifft, entfaltet sie eine weitreichende dogmatische Ausstrahlungswirkung auf die Anwendung des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB in Fluchtfällen. Sie verifiziert die in dieser Arbeit geäußerte Fundamentalkritik an der normativen Unschärfe der Gesetzgebung: Wenn die Höchstrichterlichkeit bereits an den Nachweis objektivierbarer, physischer Parameter (wie der konkreten Gefahr nach § 315c StGB) derart exorbitante und in der Hektik einer Verfolgungsjagd kaum sicherbare Anforderungen stellt, geraten die Tatgerichte bei der Feststellung der rein subjektiven, hochgradig diffusen „Raserabsicht“ nach § 315d StGB unweigerlich in eine unauflösbare Beweisnot. Der BGH zieht hier erfreulicherweise eine rechtsstaatliche rote Linie gegen eine uferlose Kriminalisierung, die Beweislücken mit bloßen tatrichterlichen Vermutungen über die generelle Verwerflichkeit der Flucht überspielt. Damit entlarvt diese jüngste Entscheidung die gesetzgeberische Konstruktion des Einzelrasers endgültig als ein forensisches Dilemma, das die Praxis mit kaum zu erbringenden Darlegungslasten überfordert und den Ruf nach objektivierbaren Kriterien zwingend macht.

5.3 Die subjektiven Anforderungen in den Qualifikationen (§ 315d Abs. 2, Abs. 4 und Abs. 5 StGB)

5.3.1 Vorsatz bei konkreter Gefährdung (§ 315d Abs. 2 StGB)

Der Qualifikationstatbestand des § 315d Abs. 2 StGB, der eine konkrete Gefahr für Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert sanktioniert, erfordert hinsichtlich der Herbeiführung dieser Gefahr mindestens bedingten Vorsatz.[196] Der Täter muss über die allgemeine Gefährlichkeit des Kraftfahrzeugrennens oder der Geschwindigkeitsjagd hinaus die Umstände kennen, die den in Rede stehenden Gefahrerfolg im Sinne eines „Beinahe-Unfalls“ als naheliegende Möglichkeit erscheinen lassen, und er muss sich mit dem Eintritt dieser Gefahrenlage zumindest abfinden.[197] An die gerichtlichen Tatsachenfeststellungen und die Beweiswürdigung dürfen hierbei keine überspannten Anforderungen gestellt werden.[198] Indizien für einen solchen Vorsatz können die Kenntnis des Täters von der Fahrtstrecke und ihren Gefahrenstellen, sein vorangegangenes Fahrverhalten, Erfahrungen aus dem bisherigen Fahrtverlauf sowie die unmittelbare Nähe des drohenden „Beinahe-Unfalls“ sein.[199] In Rechtsprechung und Literatur wird intensiv die Abgrenzung des Gefährdungsvorsatzes vom (eventuellen) Verletzungsvorsatz diskutiert.[200] Der BGH vertritt hierbei die Ansicht, dass der Täter zwar den Eintritt einer Gefahrenlage im Sinne eines „Beinahe-Unfalls“ billigend in Kauf nehmen kann, dies jedoch nicht zwingend bedeutet, dass er auch den Eintritt eines tatsächlichen Schadens infolge eines Unfallgeschehens billigt.[201] Diese Differenzierung zwischen Gefährdungs- und Verletzungsvorsatz muss durch eine nachvollziehbare und widerspruchsfreie

[196] BGH NStZ 2023, 108 Rn. 8; 2023, 546 Rn. 28; BeckRS 2024, 7217 Rn. 17; NK-StGB/*Zieschang* § 315d Rn. 58.
[197] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 50; *Marks*, DAR 2025, 121 (128).
[198] BGH NStZ 2023, 108 Rn. 11; BeckRS 2024, 7217 Rn. 17; BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 50.
[199] BGH NStZ 2023, 108 Rn. 11; BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 50.
[200] BGH NStZ 2024, 539 Rn. 14; BGH JR 2023, 483 (483); BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 50; *Krenberger*, NStZ 2025, 85 (86); *Marks*, DAR 2025, 121 (128).
[201] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 50 f.; *Marks*, DAR 2025, 121 (128).

Begründung des Tatgerichts gestützt werden.[202] Ein wesentlicher vorsatzkritischer Aspekt kann die Eigengefährdung des Täters sein.[203] Wenn der Täter aufgrund einer Überschätzung seiner Fahrkünste oder eines Gottvertrauens auf einen glimpflichen Ausgang vertraut, kann dies gegen einen Verletzungsvorsatz sprechen, ohne den Gefährdungsvorsatz auszuschließen.[204] Dies gilt insbesondere in Konstellationen, in denen die schwebende Todesgefahr gewissermaßen einen besonderen Reiz der Geschwindigkeitsjagd ausmacht und der Täter waghalsige Aktionen meistert.[205] Gleichwohl schließt die Feststellung eines auf die konkrete Gefahr des Todes bezogenen Vorsatzes das kognitive Element eines bedingten Tötungsvorsatzes nicht aus.[206] Die weitere tatgerichtliche Auseinandersetzung hat sich dann auf das voluntative Element des Vorsatzes zu konzentrieren.[207]

5.3.2 Vorsatz-Fahrlässigkeits-Kombination (§ 315d Abs. 4 StGB)

§ 315d Abs. 4 StGB regelt eine *Vorsatz-Fahrlässigkeits-Kombination*. Hierbei handelt der Täter hinsichtlich der grundlegenden Tathandlung nach § 315d Abs. 1 Nr. 2 oder 3 StGB vorsätzlich, verursacht die konkrete Gefahr jedoch lediglich fahrlässig.[208] Gemäß § 11 Abs. 2 StGB wird diese Kombination insgesamt als Vorsatztat eingestuft, was die Möglichkeit der Teilnahme (Anstiftung oder Beihilfe) eröffnet. Im Gegensatz zu § 315c Abs. 3 Nr. 2 StGB hat der Gesetzgeber für § 315d StGB bewusst auf die Schaffung einer reinen *Fahrlässigkeits-Fahrlässigkeits-Kombination* verzichtet.[209]

---

[202] BGH NStZ 2023, 108 Rn. 13; NStZ 2023, 546 Rn. 30 m. Anm. *Steins*; BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 50.1.
[203] BGH NStZ 2020, 602.
[204] LG Berlin, NStZ 2017, 471 (475 f.).
[205] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 50.1; *Krenberger*, NStZ 2025, 85 (86); TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 13.
[206] BGH NStZ 2024, 539 Rn. 14; BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 50.7.
[207] *Kulhanek*, NStZ 2023, 110 (111).
[208] BT-Drs. 18/12964, S. 6 f.; NK-StGB/*Zieschang* § 315d Rn. 58.
[209] BT-Drs. 18/12964, S. 7.

5.3.3 Erfolgsqualifikation Tod oder schwere Gesundheitsschädigung (§ 315d Abs. 5 StGB)

§ 315d Abs. 5 StGB normiert ein *erfolgsqualifiziertes Delikt*. Es setzt voraus, dass der Täter die Grundtat nach § 315d Abs. 2 StGB, also die vorsätzlich herbeigeführte konkrete Gefährdung, begeht und dadurch wenigstens fahrlässig (§ 18 StGB) den Tod, eine schwere Gesundheitsschädigung oder die Gesundheitsschädigung einer großen Zahl von Menschen verursacht. Ein zentrales Element für die Verwirklichung des § 315d Abs. 5 StGB ist der *tatbestandsspezifische Gefahrverwirklichungszusammenhang* zwischen der vorsätzlichen Gefährdung nach Absatz 2 und der eingetretenen schweren Folge.[210] Dies bedeutet, dass sich in der schweren Folge gerade die spezifische Gefahr realisiert haben muss, die mit der vorsätzlich herbeigeführten konkreten Gefährdung verbunden war.[211] Beruht die schwere Folge hingegen auf Gefahren, die außerhalb des originären Schutzzwecks der Norm liegen (z.B. eine Kollision aufgrund eines die Vorfahrt missachtenden Fahrzeugs, das in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit dem Rennen steht), so ist § 315d Abs. 5 StGB nicht erfüllt.[212] Eine Mitursächlichkeit durch die pönalisierte Handlung des Grundtatbestands genügt jedoch.[213] Die genaue Abgrenzung des Gefährdungsvorsatzes zum Verletzungsvorsatz ist auch hier von großer Relevanz.[214] Wenn der Täter mit – wenigstens bedingtem – Vorsatz bezüglich des Eintritts des qualifizierenden Erfolgs handelt, sind die allgemeinen subjektiven Strafbarkeitsvoraussetzungen erfüllt.[215] § 18 StGB wird lediglich zur Erweiterung der Strafbarkeit in Fällen benötigt, in denen bezüglich des eingetretenen Erfolges fahrlässig gehandelt wurde.[216]

[210] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 56; *Rengier*, FS Kindhäuser, S. 779 (786 f.).
[211] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 60; *Rengier*, StrafR BT II, § 44a. Rn. 1 f.; TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 16.
[212] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 60.
[213] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 60.
[214] TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 16.
[215] *Mitsch*, NZV 2024, 373 (374).
[216] *Mitsch*, NZV 2024, 373 (375).

5.4 Beispielhafte Referenz

Der folgende Abschnitt analysiert beispielhaft den Beschluss des BGH zum „Stuttgarter Raser-Fall“ als Illustration der komplexen dogmatischen Anwendung der Qualifikationstatbestände des § 315d StGB.[217]

Dieser Beschluss des BGH markiert einen signifikanten Referenzpunkt in der noch jungen Rechtsprechung zum Straftatbestand des verbotenen Kraftfahrzeugrennens. Er präzisiert die Auslegung und Anwendung der Vorschrift, insbesondere im Hinblick auf die erfolgsqualifizierten Varianten. Dem Beschluss lag die Verurteilung des Angeklagten durch das Landgericht Stuttgart wegen eines verbotenen Kraftfahrzeugrennens mit Todesfolge in Tateinheit mit vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs zu einer Jugendstrafe von fünf Jahren zugrunde. Dem Angeklagten wurde vorgeworfen, mit einem leistungsstarken Fahrzeug mit erheblich überhöhter Geschwindigkeit durch die Stuttgarter Innenstadt gefahren zu sein und dabei einen schweren Verkehrsunfall verursacht zu haben, bei dem zwei unbeteiligte Verkehrsteilnehmer ums Leben kamen. Das Landgericht Stuttgart verurteilte den zur Tatzeit 20-jährigen Angeklagten wegen eines verbotenen Kraftfahrzeugrennens mit Todesfolge sowie eines weiteren Straßenverkehrsdelikts zu einer Jugendstrafe von fünf Jahren und entzog ihm die Fahrerlaubnis für die Dauer von vier Jahren. Eine Verurteilung wegen eines vorsätzlichen Tötungsdelikts lehnte das Gericht ab. Der 4. Strafsenat des Bundesgerichtshofs, der unter anderem für Verkehrsstrafsachen zuständig ist, hatte im Revisionsverfahren allein über die Rechtsmittel der Nebenkläger – der Eltern der beiden Opfer – zu entscheiden. Diese begehrten eine Verurteilung des Angeklagten wegen Mordes. Zugleich hatte der Senat in diesem Verfahren erstmals über die Anwendung des neu eingeführten Straftatbestands des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB (sogenanntes „Alleinrennen“) zu befinden.

[217] BGH, Beschl. v. 17.2. 2021 - 4 StR 225/20.

Die Verwirklichung des Grundtatbestandes gemäß § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB

Die strafrechtliche Würdigung begann mit der Feststellung, dass der Angeklagte den Grundtatbestand des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB verwirklichte.

Die objektive Tathandlung des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB ist das grob verkehrswidrige und rücksichtslose Sich-Fortbewegen als Kraftfahrzeugführer mit nicht angepasster Geschwindigkeit. Der Angeklagte befuhr die R.-Straße innerorts mit bis zu 163 km/h bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, was als massive Überschreitung und somit als nicht angepasste Geschwindigkeit sowie grob verkehrswidrig und rücksichtslos gewertet wurde.

Das Sich-Fortbewegen muss ferner von der Absicht getragen sein, eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen. Das Bremsen des Angeklagten unmittelbar vor der Kollision zur Geschwindigkeitsreduzierung war für die Tatbestandsverwirklichung unerheblich, da die Tat bereits zuvor vollständig eingetreten war. Das Gericht stellte fest, dass die Fahrt unter maximaler Beschleunigung von der Absicht getragen war, die unter den konkreten situativen Gegebenheiten höchstmögliche Geschwindigkeit über eine längere Fahrtstrecke zu erreichen.

Die Qualifikation gemäß § 315d Abs. 2 StGB und die Erfolgsqualifikation gemäß § 315d Abs. 5 StGB

Der Angeklagte erfüllte neben dem Grundtatbestand auch den Qualifikationstatbestand des § 315d Abs. 2 StGB und die daran anknüpfende Erfolgsqualifikation des § 315d Abs. 5 StGB.

§ 315d Abs. 2 StGB ist ein konkretes Gefährdungsdelikt, das eine vorsätzliche Herbeiführung einer konkreten Gefahr für Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert voraussetzt. Das Landgericht hatte festgestellt, dass die konkrete Gefahrenlage, die zum Tod führte, vom Vorsatz des Angeklagten umfasst war. Der Angeklagte schuf mit seiner Fahrt eine konkrete Gefahrenlage. Der bedingte Gefährdungsvorsatz lag vor, weil der Täter über die allgemeine Gefährlichkeit des Rennens hinaus die Umstände kannte, die den Gefahrerfolg als naheliegende Möglichkeit erscheinen ließen, und sich mit dem Eintritt dieser Gefahrenlage zumindest abfand.

Die Anwendung des § 315d Abs. 5 StGB setzt voraus, dass die zugrunde liegende Gefahr durch die Beteiligung an einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen vorsätzlich herbeigeführt wird und sich in der Folge der Tod oder eine schwere Gesundheitsschädigung ereignet. Hinsichtlich der schweren Folge genügt Fahrlässigkeit, s.o. Es ist jedoch erforderlich, dass sich der Vorsatz auf die konkrete Gefährdung von Leib oder Leben bezog, um eine Todesfolge zu qualifizieren; ein bloßer Gefährdungsvorsatz bezüglich fremder Sachen genügt hierfür nicht. Die eingetretene schwere Folge, hier der Tod der beiden Tatopfer, musste gerade die typische Gefahr des Grundtatbestandes sein, die das Verhalten pönalisiert. Dieser Zusammenhang wurde durch das Bremsen des Angeklagten unmittelbar vor der Kollision nicht infrage gestellt. Die Abgrenzung zum Tötungsvorsatz war ebenfalls relevant. Das Landgericht verneinte einen bedingten Tötungsvorsatz, da der Angeklagte nicht ausschließbar darauf vertraute, sein Fahrzeug in gefährlichen Situationen auch bei hohen Geschwindigkeiten sicher beherrschen zu können. Der Bundesgerichtshof sah dies als rechtsfehlerfrei an, da sich die konkrete, zum Tod führende Kollision außerhalb der Fahrbahn ereignete, nachdem der Angeklagte die Herrschaft über das Fahrzeug verloren hatte.

Conclusio

Im vorliegenden Fall des BGH hat der Angeklagte durch seine extrem grob verkehrswidrige und rücksichtslose Fahrt mit unangepasster, auf höchstmögliche Geschwindigkeit ausgerichteter Fahrweise den Grundtatbestand des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB verwirklicht. Er schuf vorsätzlich eine konkrete Gefahr im Sinne des § 315d Abs. 2 StGB für Leib und Leben anderer Menschen, und diese Gefahr realisierte sich vorhersehbar in der qualifizierenden Todesfolge gemäß § 315d Abs. 5 StGB. Die Differenzierung zwischen Gefährdungs- und Tötungsvorsatz war essentiell, um die Erfolgsqualifikation angemessen anzuwenden. Die Entscheidung des BGH unterstreicht die Notwendigkeit einer präzisen Anwendung der relativ neuen Vorschrift des § 315d StGB, insbesondere seiner erfolgsqualifizierten Varianten, im System der Verkehrsdelikte.

5.5 Dogmatische Zwischenwürdigung: Die Subjektivierung des Unrechts als Achillesferse der Norm

Die Analyse der subjektiven Tatseite offenbart die eigentliche dogmatische Sollbruchstelle des § 315d StGB. Während der Gesetzgeber bei den klassischen Verkehrsdelikten (§§ 315c, 316 StGB) primär an objektive Fehlverhaltensweisen anknüpft, vollzieht er mit § 315d StGB – namentlich in der Variante des „Einzelrasers“ (Abs. 1 Nr. 3) – eine bedenkliche Flucht ins Subjektive.

1. Die Absicht als rechtstaatliche Krücke

Die Einführung des Merkmals der „Absicht, eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen“, entlarvt sich bei genauerer Betrachtung als Hilfskonstruktion. Weil der objektive Tatbestand („nicht angepasste Geschwindigkeit“) die Grenze zwischen Ordnungswidrigkeit und Verbrechen nicht trennscharf zu ziehen vermochte, wurde dem Täterwillen eine Selektionsfunktion aufgebürdet, die er kaum leisten kann. Dogmatisch führt dies zu der paradoxen Situation, dass zwei objektiv identische Fahrmanöver – etwa eine Flucht mit 160 km/h – diametral unterschiedlich bewertet werden müssen: Der Flüchtende, der nur entkommen will, bleibt straflos (bzw. im Bußgeldbereich), während derjenige, der den „Kick“ des Limits sucht, zum Verbrecher wird. Die Entscheidung des OLG Oldenburg zu den „Polizeiflucht-Fällen“ illustriert eindrücklich, wie sehr die Strafbarkeit hier von der richterlichen Psychologie abhängt, statt von der objektiven Gefährlichkeit des Fahrverhaltens. Damit droht das Verkehrsstrafrecht in diesem Bereich zu einem Gesinnungsstrafrecht zu verkommen, bei dem nicht die Gefahr, sondern die innere Einstellung pönalisiert wird.

2. Das Beweisdilemma und der Zirkelschluss

Die praktische Konsequenz dieser „Subjektivierung des Unrechts“ ist eine erhebliche Beweisnot. Der BGH versucht, dieses Dilemma zu lösen, indem er den Rückschluss von objektiven Indizien (Gaspedalstellung, Fahrstrecke) auf die innere Absicht zulässt. Dies birgt jedoch die Gefahr eines Zirkelschlusses: Weil der Täter objektiv extrem schnell fuhr, wird unterstellt, er habe dies auch als „höchst-

mögliches“ Ziel gewollt. Die vom Gesetzgeber geforderte *überschießende Innentendenz* droht damit in der Praxis zur bloßen Fiktion zu verkommen, um verurteilungsreife Sachverhalte zu generieren.

3. Die Inkohärenz an der Schnittstelle zum Tötungsvorsatz

Schließlich legt die subjektive Konstruktion des § 315d StGB den Grundstein für die später noch zu erörternde Inkonsistenz bei den Tötungsdelikten. Indem die Norm für das „Rennen“ einen direkten Vorsatz (Absicht) verlangt, für die Gefährdung (§ 315d Abs. 2 StGB) einen bedingten Vorsatz genügen lässt, bei der Tötung aber oft auf das „Vertrauen auf einen guten Ausgang“ (bewusste Fahrlässigkeit) rekurriert, entsteht ein dogmatischer Bruch. Es ist kaum vermittelbar, dass ein Täter, der absichtlich die physikalischen Grenzen seines Fahrzeugs ausreizt („Raserabsicht“), gleichzeitig darauf vertrauen darf, niemanden zu töten.

Der subjektive Tatbestand des § 315d StGB erweist sich somit als der fragilste Teil der Neuregelung. Die Konstruktion überfordert die Beweiswürdigung und schafft Unsicherheiten, die allein mit den Mitteln der klassischen Vorsatzdogmatik kaum aufzulösen sind. Es bedarf daher eines objektivierenden Korrektivs, das die Strafbarkeit wieder stärker an der faktischen Verkehrsrechtswidrigkeit ausrichtet, statt sich in der Erforschung der Täterpsyche zu verlieren. Genau hier wird die im weiteren Verlauf dieser Arbeit zu entwickelnde „Lehre der gesteigerten Verkehrsrechtswidrigkeit“ ansetzen.

6 Die Konkurrenz zu anderen Straftaten

Im Strafrecht sind Exzellenz und Präzision bei der dogmatischen Verortung neuer Delikte von grundlegender Bedeutung. Nach umfassender Erörterung des objektiven und subjektiven Tatbestands des § 315d StGB widmet sich die Analyse nun dem zentralen Kernproblem der Abgrenzung und strafrechtlichen Konkurrenz zu den etablierten Straßenverkehrsdelikten der §§ 315c, 315b und 316 StGB. Die Einführung des § 315d StGB hat das Gefüge der Verkehrsdelikte maßgeblich beeinflusst, weshalb eine detaillierte Analyse der Wechselwirkungen für eine kohärente Rechtsanwendung unerlässlich ist.

6.1 Abgrenzung zu § 315c StGB, § 315b StGB und § 316 StGB

Die Abgrenzung des § 315d StGB von anderen Verkehrsdelikten ist von hoher praktischer Relevanz, da die Vorschrift spezifische Verhaltensweisen kriminalisiert, die zuvor mitunter nur als Ordnungswidrigkeiten oder unter andere, weniger spezifische Straftatbestände fielen.[218]

6.1.1 Abgrenzung zu § 316 StGB (Trunkenheit im Verkehr)

Da es sich sowohl bei § 316 StGB als auch bei § 315d StGB um abstrakte Gefährdungsdelikte handelt, stehen diese bei einer unter Alkoholeinfluss begangenen Rennteilnahme grundsätzlich in Idealkonkurrenz (§ 52 StGB). Zu beachten ist hierbei jedoch die Subsidiaritätsklausel des § 316 Abs. 1 StGB: Sofern die Trunkenheitsfahrt zugleich eine konkrete Gefährdung nach § 315c Abs. 1 Nr. 1a StGB begründet, tritt § 316 StGB hinter diesen zurück.

Ein Vergleich der Strafrahmen verdeutlicht die normative Hierarchie: Mit einer Strafandrohung von bis zu zwei Jahren Freiheitsstrafe bewertet der Gesetzgeber das Unrecht des § 315d Abs. 1 StGB schwerer als das des § 316 StGB (bis zu

[218] BT-Drs. 18/12964, S. 4; *Rengier*, StrR BT II, § 44a Rn. 1.

einem Jahr).[219] Diese Abstufung reflektiert die kriminalpolitische Einschätzung, dass die Eskalationsgefahr und Eigendynamik eines illegalen Rennens das abstrakte Gefährdungspotenzial einer „einfachen" Trunkenheitsfahrt signifikant übersteigen

6.1.2 Abgrenzung zu § 315b StGB (Gefährliche Eingriffe in den Straßenverkehr)

Eine Abgrenzung zu § 315b StGB ist insbesondere bei den sogenannten *Inneneingriffen* relevant. § 315b StGB erfasst grundsätzlich nur Eingriffe in den Straßenverkehr von außen.[220] Eng umgrenzte, gefährliche Arten der Fahrzeugführung werden von § 315b StGB nur erfasst, wenn ein Verkehrsteilnehmer sein Fahrzeug zweckentfremdet.[221] Die herrschende Meinung sieht die bloße Teilnahme an einem Kraftfahrzeugrennen in der Regel nicht als verkehrsfeindlichen Inneneingriff im Sinne des § 315b StGB an.[222] Das liegt daran, dass das Kraftfahrzeug insoweit – auch wenn es gegen das Verbot von Kraftfahrzeugrennen verstößt – als Verkehrsmittel und nicht etwa als Waffe, Nötigungsmittel oder in einer sonstigen zweckentfremdeten Form verwendet wird.[223] Ein tateinheitliches Zusammentreffen von § 315b StGB und § 315d StGB ist zwar möglich, wenn im Rahmen eines einheitlichen Geschehens einzelne Teilakte § 315d StGB, andere § 315b StGB verwirklichen. Bei ein und derselben Handlung (z.B. Rammen bei einem Überholvorgang) ist § 315b Abs. 1 StGB vorrangig.[224]

[219] NK-StGB/*Zieschang* § 315d Rn. 70.
[220] BeckOK StGB/*Kudlich* § 315b Rn. 2.
[221] MüKo StGB/*Pegel* § 315b Rn. 1.
[222] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 83 f.; TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 1.
[223] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 83 f.; TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 1.
[224] Matt/Renzikowski/*Renzikowski* § 315d Rn. 13.

6.1.3 Abgrenzung zu § 315c StGB (Gefährdung des Straßenverkehrs)

Die wesentliche Divergenz liegt im Gefährdungsgrad: § 315c StGB setzt als konkretes Gefährdungsdelikt zwingend den Eintritt einer kritischen Situation („Beinahe-Unfall“) voraus. Demgegenüber knüpft § 315d Abs. 1 StGB als abstraktes Gefährdungsdelikt die Strafbarkeit allein an die dem Handeln inhärente Gefährlichkeit, losgelöst vom Eintritt einer konkreten Gefahrenlage im Einzelfall.[225] So erfüllt beispielsweise auch ein nächtliches Rennen auf menschenleerer Straße den Tatbestand des § 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB, während § 315c StGB mangels Gefährdungsobjekts ausscheidet.[226]

Handlungsfokus und Lückenschluss: Während § 315c StGB einen abschließenden Katalog von „sieben Todsünden“ im fließenden Straßenverkehr normiert, welche zudem grob verkehrswidrig und rücksichtslos begangen werden müssen, wurde § 315d StGB gerade zur Schließung einer Strafbarkeitslücke geschaffen.[227] Die Teilnahme an einem nicht erlaubten Kraftfahrzeugrennen war zuvor lediglich eine Ordnungswidrigkeit und fand im Tatbestand des § 315c StGB keine Erwähnung, selbst wenn dabei konkrete Gefahren entstanden.[228]

Abgrenzung zum „Einzelraser“: Die Abgrenzungsproblematik verschärft sich bei § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB. Zwar ähnelt die Tathandlung (grob verkehrswidrig und rücksichtslos) objektiv dem § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB, doch unterscheidet sich der „Einzelraser“ durch das spezifische subjektive Element der „Absicht, eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen“. Während für § 315c StGB bedingter Gefährdungsvorsatz genügt, verlangt § 315d StGB in dieser Variante eine finale Ausrichtung auf die Geschwindigkeitsmaximierung (*dolus directus 1. Grades*). Fehlt es an einer konkreten Gefährdung (z.B. bei einer Alleinfahrt auf leerer Autobahn), verbleibt § 315c StGB im Versuchsstadium oder in der Straflosigkeit, wohingegen § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB vollendet ist.

---

[225] Lackner/Kühl/Heger/*Heger* § 315d Rn. 1; NK-StGB/*Zieschang* § 315d Rn. 8; TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 1.
[226] NK-StGB/*Zieschang* § 315d Rn. 9.
[227] BT-Drs. 18/12964, S. 6; TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 1.
[228] BT-Drs. 18/12964, S. 6; Lackner/Kühl/Heger/*Heger* § 315d Rn. 1.

Rechtsgüterschutz: Während § 315d Abs. 1 StGB primär die allgemeine Sicherheit des Straßenverkehrs schützt und Individualrechtsgüter eher reflexhaft oder erst in den Qualifikationen der Absätze 2, 4 und 5 explizit in den Vordergrund rückt, schützt § 315c StGB die Individualrechtsgüter Leib, Leben und Eigentum Dritter neben der allgemeinen Verkehrssicherheit.[229]

6.2 § 315c StGB als Auffangtatbestand

Die dogmatische Diskussion um die Funktion des § 315c StGB war lange von dessen Sperrwirkung geprägt: Fehlverhalten im fließenden Verkehr, das nicht unter die enumerativen „sieben Todsünden" fiel, verblieb bislang konsequent im Bereich des Ordnungswidrigkeitenrechts.[230] Diese Exklusivität ist durch die Einführung des § 315d StGB, spezifisch der Variante des „Einzelrasers" (§ 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB), obsolet geworden. Der Gesetzgeber hat hier terminologisch zwar an die Merkmale des § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB (grob verkehrswidrig, rücksichtslos) angeknüpft, jedoch die Strafbarkeit von der konkreten Gefahr gelöst und primär an die subjektive „Raserabsicht" gekoppelt.[231] Damit stellt sich die fundamentale Frage, ob § 315c StGB seine Rolle als zentraler Auffangtatbestand überhaupt noch behaupten kann oder ob er durch die neue Norm verdrängt wird.

Systematische Neuordnung: Die Entzauberung des § 315c StGB

Die gängige Lehrmeinung, § 315c StGB fungiere als universeller Auffangtatbestand, ist im Lichte des § 315d StGB als überholt anzusehen. Die Analyse zeigt vielmehr das Gegenteil: Durch die Einführung des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB („Einzelraser") hat der Gesetzgeber faktisch einen neuen, schärferen Auffangtatbestand geschaffen, der die bisherige Sperrwirkung der „sieben Todsünden" des § 315c StGB aushebelt. Während § 315c StGB dogmatisch sauber an konkrete

[229] BeckOK StGB/*Kudlich* § 315c Rn. 1; Matt/Renzikowski/*Renzikowski* § 315d Rn. 1; MüKo StGB/ *Pegel* § 315d Rn. 2 f.; *Rengier*, StrafR BT II § 44 Rn. 1.
[230] BGHSt 48, 233, 237; MüKo StGB/*Pegel* § 315c Rn. 3; *Rengier*, StrafR BT II, § 44. Rn. 2.
[231] BT-Drs. 18/12964, S. 5; BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 31.

Fehler (falsches Überholen, Vorfahrt etc.) und konkrete Gefahren anknüpft, etabliert § 315d StGB eine Strafbarkeit für ein diffuses Gesamtverhalten. Das ist eine dogmatische tektonische Verschiebung: Wo früher die Grenze zur Ordnungswidrigkeit verlief, greift nun bei entsprechender subjektiver Färbung („Raserabsicht") sofort das Strafrecht – und zwar als Verbrechenstatbestand in der Qualifikation. Es ist daher festzuhalten, dass § 315d StGB nicht als Lückenfüller, sondern als „Systemsprenger" agiert, der die bisherige Privilegierung bloßer Geschwindigkeitsverstöße beendet. Die Konkurrenzfrage lässt sich daher nicht mehr mit klassischen Subsidiaritätsregeln lösen, sondern verlangt nach einer wertenden Betrachtung des Unrechtsgehalts, bei der das Rennen als *aliud* (etwas anderes) und nicht nur als *plus* (etwas mehr) gegenüber der Verkehrsgefährdung zu begreifen ist.

6.3 Konkurrenz zu § 315c StGB, § 315b StGB und § 316 StGB

Konkurrenzverhältnis zu § 316 StGB

Ein Konfliktpotential ergibt sich, wenn ein Täter im Zustand der Fahruntüchtigkeit ein verbotenes Kraftfahrzeugrennen ausrichtet, daran teilnimmt oder als Einzelraser auftritt. Es ist durchaus denkbar und möglich, dass eine Idealkonkurrenz zwischen § 315d StGB und § 316 StGB besteht.[232] Dies ist auch systemgerecht, da beide Normen zwar die Sicherheit des Straßenverkehrs als Schutzgut gemein haben, jedoch unterschiedliche Unrechtsgehalte zum Ausdruck bringen: § 316 StGB pönalisiert die durch den fahruntüchtigen Zustand bedingte allgemeine Gefährlichkeit der Fahrzeugführung, während § 315d StGB die spezifische Gefährlichkeit des Rennens oder des Nachstellens eines Rennens, insbesondere durch Geschwindigkeitsjagd, erfasst.[233]

[232] MüKo StGB/*Pegel* § 315d Rn. 45; TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 19.
[233] MüKo StGB/*Pegel* § 315d Rn. 1; TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 1.

Konkurrenzverhältnis zu § 315b StGB

Eine Überschneidung kann entstehen, wenn ein Verkehrsteilnehmer sein Fahrzeug in verkehrsfeindlicher Einstellung bewusst zweckentfremdet.[234] Ein Rennteilnehmer erfüllt die engen Voraussetzungen eines verkehrsfremden Inneneingriffs im Sinne des § 315b StGB jedoch kaum jemals.[235] Dennoch wird Tateinheit für möglich gehalten, wenn im Rahmen eines einheitlichen Geschehens einzelne Teilakte § 315d StGB und andere § 315b StGB verwirklichen.[236] Bei ein und derselben Handlung (z.B. Rammen bei einem Überholvorgang) wird § 315b Abs. 1 Nr. 1 StGB als vorrangig angesehen.[237] Auch hier kann die Möglichkeit einer Tateinheit mit § 315b StGB bestätigt werden.[238]

Konkurrenzverhältnis zu § 315c StGB

Das Konkurrenzverhältnis zwischen § 315d StGB und § 315c StGB ist komplex.

Im Grundtatbestand (§ 315d Abs. 1 Nr. 1, Nr. 2 und Nr. 3 StGB vs. § 315c StGB):

Die Taten im Grundtatbestand nach § 315d Abs. 1 Nr. 1 bis Nr. 3 StGB sind abstrakte Gefährdungsdelikte.[239] Sie können somit nicht direkt mit dem konkreten Gefährdungsdelikt des § 315c StGB konkurrieren, wenn Letzteres mangels konkreter Gefahr nicht vollendet ist. Verursacht der Täter im Rahmen eines verbotenen Kraftfahrzeugrennens oder als Einzelraser eine konkrete Gefahr, so kommt die Qualifikation des § 315d Abs. 2 StGB zur Anwendung.

Im qualifizierten Tatbestand (§ 315d Abs. 2, 4, 5 StGB vs. § 315c StGB):

Der als konkretes Gefährdungsdelikt ausgestaltete § 315d Abs. 2 StGB verwendet dieselben Begrifflichkeiten wie § 315c Abs. 1 StGB („Gefahr für Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem

[234] BeckOK StGB/*Kudlich* § 315b Rn. 2; *W/H/E*, StrR BT 1, § 22 Rn. 989 f.
[235] TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 1.
[236] Matt/Renzikowski/*Renzikowski*, § 315d Rn. 13.
[237] Matt/Renzikowski/*Renzikowski*, § 315d Rn. 13.
[238] MüKo StGB/*Pegel* § 315d Rn. 45; TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 19.
[239] Lackner/Kühl/Heger/*Heger* § 315d Rn. 1; TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 1.

Wert“).[240] Dies ermöglicht einen Gleichlauf in der Auslegung des Gefährdungsbegriffs.[241]

Wird durch die Teilnahme an einem illegalen Rennen (§ 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB) oder das Nachstellen eines Rennens (§ 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB) gleichzeitig eine der „Todsünden“ des § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB begangen, so ist nach herrschender Ansicht von Idealkonkurrenz auszugehen.[242] Der Gesetzgeber hat bewusst darauf verzichtet, § 315d StGB als Auffang- oder Verdrängungstatbestand zu konzipieren, um den zusätzlichen Unrechtsgehalt des Rennens bzw. der Geschwindigkeitsjagd neben dem spezifischen Verkehrsverstoß des § 315c StGB zu erfassen.[243]

Eine besondere Problematik ergibt sich bei der Tat des Einzelrasers nach § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB. Diese Tatvariante ähnelt - wie geschildert - in ihren objektiven Merkmalen dem § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB. Allerdings erfordert § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB im subjektiven Tatbestand die spezifische Absicht, eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen.[244] Erreicht der Einzelraser eine konkrete Gefährdung, so kommt § 315d Abs. 2 StGB zur Anwendung, und es besteht Idealkonkurrenz zu § 315c StGB, falls dessen Tatbestandsmerkmale ebenfalls erfüllt sind.[245]

Zu beachten ist, dass § 315d Abs. 2 StGB, anders als § 315c StGB, bei der Teilnahme an einem Rennen die Merkmale der groben Verkehrswidrigkeit und Rücksichtslosigkeit nicht explizit voraussetzt, da die Teilnahme an einem nicht erlaubten Kraftfahrzeugrennen als Kraftfahrzeugführer per se als grob verkehrswidrig und rücksichtslos eingestuft wird.[246]

---

[240] BT-Drs. 18/12964, S. 6.
[241] BGH Beschl. v. 4.12.2012 – 4 StR 435/12, NStZ 2013, 167; Urt. v. 20.11.2008 – 4 StR 323/08, BGHSt 53, 55 f. Rn. 29; BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 44.
[242] MüKo StGB/*Pegel* § 315d Rn. 45; TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 19.
[243] BT-Drs. 18/12964, S. 6.
[244] BT-Drs. 18/12964, S. 5 f.
[245] MüKo StGB/*Pegel* § 315d Rn. 45; TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 19.
[246] NK-StGB/*Zieschang* § 315d Rn. 46.

6.4 Konkurrenzen innerhalb des § 315d StGB

Abschließend ist das Binnenverhältnis der einzelnen Tatbestandsvarianten des § 315d StGB zu beleuchten. Die Konkurrenzen innerhalb der Strafnorm stellen in der wissenschaftlichen Diskussion und Rechtsprechung eine vielschichtige Materie dar. Im Folgenden werden die maßgeblichen Konkurrenzverhältnisse zwischen den einzelnen Absätzen und Nummern des § 315d StGB detailliert erörtert.

Verhältnis von § 315d Abs. 1 Nr. 1 StGB (Ausrichten/Durchführen) und § 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB (Teilnahme)

Nimmt der Ausrichter eines nicht erlaubten Kraftfahrzeugrennens selbst am Rennen teil, so stehen § 315d Abs. 1 Nr. 1 StGB und § 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB in klarstellender Idealkonkurrenz zueinander.[247] Diese Ansicht begründet sich damit, dass die unterschiedlichen Unrechtsvorwürfe trotz teilweise zeitlicher Überschneidung abgebildet werden müssen.[248] § 315d Abs. 1 Nr. 1 StGB pönalisiert das über die gefährdende Teilnahme hinausgehende organisatorische Moment, während § 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB ein vom organisatorischen Aspekt unabhängiges, aktiv gefährdendes Verhalten unter Strafe stellt.[249] Die vom Gesetz gemachten Vorwürfe ergänzen sich somit und sind nicht ineinander enthalten.[250] Indem die Strafbarkeit des Organisators durch die neue Fassung („ausrichtet oder durchführt") teilweise aus dem Vorfeld nach hinten verlagert wurde und die Ausrichtung/Durchführung jedenfalls auch während der eigenen Teilnahme noch andauert, rechtfertigt sich die Annahme von Tateinheit.[251] Dies gilt ebenso, wenn zu § 315d Abs. 1 Nr. 1 StGB lediglich Anstiftung oder Beihilfe geleistet wurde.[252] Demgegenüber tritt die Anstiftung/Beihilfe zu § 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB durch den

[247] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 79; MüKo StGB/*Pegel* § 315d Rn. 44; TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 19.
[248] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 79; MüKoStGB/*Pegel* § 315d Rn. 48.
[249] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 79.
[250] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 79.
[251] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 79.
[252] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 79.

Ausrichter hinter § 315d Abs. 1 Nr. 1 StGB zurück, da in der Ausrichtung notwendig die entsprechende Tatunterstützung liegt.[253] Eine Ausnahme besteht, wenn die unterstützte Tat nach § 315d Abs. 2, Abs. 4 oder Abs. 5 StGB qualifiziert verwirklicht wurde, da § 315d Abs. 1 Nr. 1 StGB nicht qualifiziert verwirklichbar ist.[254] Teile der Literatur vertreten abweichend davon, dass bei Ausrichtung und eigener Teilnahme lediglich eine Tat vorliegt, während andere Realkonkurrenz annehmen.[255] Wiederum andere sind der Ansicht, dass die Teilnahmehandlung hinter der Ausrichtung zurücktritt.[256] Einige Literaturstimmen bejahen jedoch die Idealkonkurrenz.[257]

Verhältnis von § 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB (Teilnahme) und § 315d Abs. 1 Nr. 3 (Einzelrasern) StGB

Die Tatbestandsvarianten des § 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB und § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB schließen sich gegenseitig aus.[258] Während § 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB die Teilnahme an einem Wettbewerb mit mindestens zwei Fahrzeugen regelt,[259] erfasst § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB Fälle, in denen nur ein einziges Fahrzeug objektiv und subjektiv ein Kraftfahrzeugrennen nachstellt.[260] Bei dem Einzelraser liegt gerade kein wirkliches Rennen im Sinne eines Wettbewerbs vor.[261]

Verhältnis des Grundtatbestands (§ 315d Abs. 1 StGB) zu den Qualifikationen (§ 315d Abs. 2, 4, 5 StGB)

Grundsätzlich verdrängt der qualifizierte Tatbestand den Grundtatbestand. § 315d Abs. 2 StGB verdrängt § 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB und § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB: Wenn die Voraussetzungen des § 315d Abs. 2 StGB erfüllt sind (d.h., es

253 BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 79.
254 BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 79.
255 BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 79; *Jansen*, NZV 2017, 214 (217).
256 NK-StGB/*Zieschang* § 315d Rn. 72; *Zieschang*, JA 2016, 721 (723).
257 LK-StGB/*König* § 315d Rn. 48; SK-StGB/*Wolters* § 315d Rn. 60; TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 19.
258 Matt/Renzikowski/*Renzikowski* § 315d Rn. 12; NK-StGB/*Zieschang* § 315d Rn. 72.
259 BGH NStZ 2022, 292 (293) Rn. 17; BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 11.1.
260 BT-Drs. 18/12964, S.5.
261 BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 30.

tritt eine konkrete Gefährdung von Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremder Sachen von bedeutendem Wert ein), dann tritt § 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB und § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB zurück.[262]

§ 315d Abs. 4 StGB verdrängt § 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB und § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB: Gleiches gilt für § 315d Abs. 4 StGB, der die vorsätzliche Teilnahme am Rennen mit fahrlässiger Herbeiführung einer Gefahr sanktioniert.[263]

§ 315d Abs. 5 StGB verdrängt § 315d Abs. 2 StGB sowie § 315d Abs. 1 Nr. 2 und § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB: Als Erfolgsqualifikation verdrängt § 315d Abs. 5 StGB, der den Eintritt des Todes, einer schweren Gesundheitsschädigung oder der Gesundheitsschädigung einer großen Zahl von Menschen voraussetzt, die vorangegangenen Qualifikationen des Abs. 2 und die Grundtatbestände des Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 3.[264] Dies ist eine Konsequenz der Gesetzeskonkurrenz durch Spezialität oder Subsidiarität, da der qualifizierte Tatbestand das Unrecht des weniger qualifizierten Tatbestands vollständig erfasst.[265]

Verhältnis von § 315d Abs. 2 und § 315d Abs. 4 StGB

§ 315d Abs. 2 StGB setzt vorsätzliche Gefährdung voraus, während § 315d Abs. 4 StGB eine vorsätzliche Tathandlung mit lediglich fahrlässiger Gefährdung kombiniert.[266] Wenn durch dieselbe Handlung Personen vorsätzlich gefährdet werden und andere nur fahrlässig, geht § 315d Abs. 2 StGB insgesamt vor; eine Aufteilung findet nicht statt.[267] Die Strafandrohung in Abs. 4 ist im Verhältnis zu Abs. 2 niedriger.[268]

[262] NK-StGB/*Zieschang* § 315d Rn. 73.
[263] NK-StGB/*Zieschang* § 315d Rn. 73.
[264] NK-StGB/*Zieschang*§ 315d Rn. 73; TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 19.
[265] *Rengier*, StrR AT, 11. Kap. § 56 Rn. 26 f.
[266] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 52; *Rengier*, StrafR BT II, § 44a. Rn. 2.
[267] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 80.
[268] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 52; NK-StGB/*Zieschang*§ 315d Rn. 70.

Behandlung mehrerer Opfer oder Gegenstände

Werden durch eine Handlung mehrere Personen oder fremde Sachen gefährdet oder verletzt, so liegt nur eine einheitliche Tat nach § 315d StGB vor.[269] Dies gilt auch, wenn in mehreren Situationen Personen oder Sachen gefährdet oder verletzt werden, da § 315d Abs. 1 Nr. 2 und § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB als Dauerdelikte anzusehen sind.[270] Diese Ansicht wird in der Rechtsprechung, beispielsweise vom LG Deggendorf und LG Arnsberg, vertreten.[271]

Behandlung mehrerer Rennen innerhalb einer Fahrt

Werden innerhalb einer einheitlichen Fahrt mehrere, als solche abgrenzbare Rennen durchgeführt (z.B. durch wiederholtes Beschleunigen), hängt die konkurrenzrechtliche Beurteilung vom Vorstellungsbild des Täters ab.[272] Ist von vornherein eine kontinuierliche Tatbestandsverwirklichung geplant, liegt nur eine Tat vor.[273] In diesem Fall ist die gesamte Fahrt als ein aus mehreren Etappen bestehender einheitlicher Wettbewerb zu sehen.[274] Wird dagegen ein neuer Tatentschluss gefasst, handelt es sich um Realkonkurrenz.[275]

6.5 Spezielle Konkurrenzsituationen und weitere Delikte

Die Anwendung von § 315d StGB wirft in der juristischen Praxis komplexe Fragen auch bezüglich der Konkurrenzen mit anderen Straftatbeständen auf. Eine häufige Konstellation ist die Verbindung zu § 21 StVG (Fahren ohne Fahrerlaubnis). Fährt eine Person ohne gültige Fahrerlaubnis ein verbotenes Kraftfahrzeugrennen, so besteht zwischen § 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB oder § 315d Abs. 1 Nr. 3

[269] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 80; Matt/Renzikowski/*Renzikowski* § 315d Rn.12; TK-StGB/ *Hecker* § 315d Rn. 19.
[270] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 81; MüKo StGB/*Pegel* § 315d Rn. 44.
[271] LG Deggendorf BeckRS 2019, 35102 Rn. 240; LG Arnsberg BeckRS 2020, 11984 Rn. 260, 286.
[272] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 81.
[273] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 81.
[274] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 81.
[275] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 81.

StGB und § 21 StVG in der Regel Tateinheit, da beide Delikte durch dieselbe Handlung verwirklicht werden.[276]

Besondere dogmatische Brisanz entfaltet die Konkurrenzbewertung des § 315d StGB zum unerlaubten Entfernen vom Unfallort (§ 142 StGB). Nach herrschender Meinung führt ein Verkehrsunfall unweigerlich zu einer sogenannten Zäsurwirkung: Die dem Unfall vorangehende gefährdende Handlung (das Rennen) und die anschließende Flucht, die ein neues Unrecht (den Schutz zivilrechtlicher Feststellungsinteressen) begründet, werden als separate Taten betrachtet, was zwingend zur Annahme von Tatmehrheit (§ 53 StGB) führt.[277] Der Bundesgerichtshof divergiert von dieser starren Betrachtungsweise und nimmt bei einer ununterbrochenen Polizeiflucht, die von einem einheitlichen Tatentschluss getragen ist, Tateinheit (§ 52 StGB) sämtlicher auf der Fahrt verwirklichter Delikte an – auch dann, wenn der Tatbestand des § 142 StGB hinzutritt.[278] Dieser rechtsdogmatische Konflikt lässt sich durch die Heranziehung der in dieser Arbeit entwickelten „Lehre der gesteigerten Verkehrsrechtswidrigkeit“ trennscharf auflösen. Die künstliche Aufspaltung des Geschehens durch die herrschende Meinung ignoriert die dynamische Realität dieser Taten. Wenn ein Täter sich durch die Raserabsicht oder eine hochdynamische Polizeiflucht bewusst in den Zustand maximaler Verkehrsfeindlichkeit und Unbeherrschbarkeit begibt, stellt der unweigerlich folgende Unfall keine psychologische oder normative Zäsur dar. Er ist vielmehr die logische Manifestation ebenjenes Exzesses. Flieht der Täter nach der Kollision weiter, fasst er keinen neuen Tatentschluss, sondern perpetuiert lediglich den bereits bestehenden Zustand der gesteigerten Verkehrsrechtswidrigkeit.[279] Der gesamte Vorgang wird von demselben, ununterbrochenen Willen getragen, sich unter radikaler Ausblendung aller Risiken und Schäden der behördlichen Kontrolle zu entziehen oder das Rennen fortzusetzen. Der Rechtsprechung des BGH ist folglich dogmatisch uneingeschränkt beizupflichten: Die Annahme einer natürlichen Handlungseinheit und somit der Tateinheit (§ 52 StGB) ist hier keine bloße

[276] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 39.4; TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 19.
[277] Matt/Renzikowski/*Renzikowski* § 315d Rn. 13; MüKo StGB/*Pegel* § 315d Rn. 45; TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 19.
[278] BGH Beschl. v. 6.7.2021 – 4 StR 155/21, BeckRS 2021, 21668.
[279] *Krenberger*, NStZ 2025, 85 (87).

Billigkeitslösung zur Schließung von Strafbarkeitslücken, sondern der einzig systemgerechte Weg, um das unteilbare Gesamtunrecht der Tat adäquat abzubilden.

Darüber hinaus können bei illegalen Kraftfahrzeugrennen weitere Delikte tateinheitlich verwirklicht werden. Beispielsweise ist eine Tateinheit zwischen § 315d Abs. 5 StGB und § 303 StGB (Sachbeschädigung) möglich, wenn bei dem Rennen vorsätzlich eine fremde Sache von bedeutendem Wert beschädigt wird.[280] Ebenso kann zwischen § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB und Verstößen gegen das Waffengesetz oder § 240 StGB (Nötigung**)** Tateinheit bestehen.[281] Des Weiteren wurde die Verurteilung wegen tateinheitlich begangener vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315c Abs. 1 Nr. 2d StGB neben den Tatbeständen des § 315d StGB in der Revisionsrechtsprechung nicht beanstandet, was die komplexe Verflechtung der Verkehrsdelikte unterstreicht.[282]

6.6 Dogmatische Zwischenwürdigung: Die konkurrenzrechtliche Überfüllung als Symptom einer unscharfen Gesetzgebung

Die soeben vorgenommene Sektion der Konkurrenzverhältnisse fördert einen Befund zutage, der über die bloße Technik der Gesetzesanwendung hinausweist: Der 28. Abschnitt des StGB leidet seit der Einführung des § 315d StGB unter einer normativen Dichte, die dogmatisch kaum noch sauber aufzulösen ist.

1. Die Entthronung des § 315c StGB

Es hat sich gezeigt, dass die traditionelle Lehrmeinung, § 315c StGB bilde das exklusive Zentrum des Verkehrsstrafrechts, nicht mehr haltbar ist. Durch die weite Fassung des § 315d StGB – insbesondere in der „Einzelraser"-Variante (Abs. 1 Nr. 3) – wird § 315c StGB in vielen Fällen faktisch degradiert. Während § 315c StGB mühsam konkrete Todsünden (Vorfahrt, Überholen etc.) verlangt,

[280] MüKo StGB/*Pegel* § 315d Rn. 46.
[281] MüKo StGB/*Pegel* § 315d Rn. 46.
[282] BGH 4 StR 225/20 – Beschl. v. 17.2.2021 (LG Stuttgart) Rn. 21 = BGHSt 66, 27; NJW 2021, 1173.

genügt für § 315d StGB nunmehr der Nachweis einer „Raserabsicht“, um selbst bei identischer Gefahrenlage den Strafrahmen massiv zu erhöhen. Dass die Praxis hierbei überwiegend in die Idealkonkurrenz (§ 52 StGB) flüchtet, ist weniger Ausdruck einer klaren Gesetzeslage als vielmehr ein pragmatischer Hilferuf: Weil sich das Unrecht der abstrakten Renn-Gefahr und der konkreten Verkehrsgefährdung kaum noch trennscharf voneinander isolieren lässt, wird alles bestraft. Dies führt zu einer Überkriminalisierung desselben Lebenssachverhalts, die unter dem Gesichtspunkt des Doppelverwertungsverbots zumindest bedenklich stimmt.

2. Das Dilemma der Zäsurwirkung bei § 142 StGB

Besonders evident wird die Systemschwäche in den Polizeiflucht-Fällen. Die Kontroverse darüber, ob ein Unfall eine Zäsur bildet (Tatmehrheit) oder die Flucht eine natürliche Handlungseinheit fortsetzt (Tateinheit), offenbart die Willkürlichkeit der Abgrenzung. Wenn der Täter durch das Rasen einen Unfall baut und durch weiteres Rasen flieht, ist dies psychologisch ein einziger Vorgang der „gesteigerten Verkehrsrechtswidrigkeit“. Die künstliche Aufspaltung in Einzelakte durch die herrschende Meinung ignoriert die dynamische Realität dieser Taten und dient oft nur dazu, Strafbarkeitslücken zu schließen, die ein kohärenteres Gesetz gar nicht erst aufreißen würde.

3. Conclusio und Überleitung

Das konkurrenzrechtliche Fazit lautet somit: § 315d StGB fügt sich nicht harmonisch in das System ein, sondern überwölbt es. Wenn aber schon die Abgrenzung auf der Ebene der Verkehrsdelikte (Gefährdung vs. Gefährdung) zu derart diffusen Ergebnissen führt, drängt sich die entscheidende Frage für das folgende Kapitel umso schärfer auf: Wie soll eine rechtssichere Abgrenzung gelingen, wenn wir die Ebene der Verkehrsdelikte verlassen und in den Bereich der Tötungsdelikte vorstoßen? Wenn schon unklar ist, wo die einfache Gefährdung aufhört und das Rennen beginnt, wie viel schwerer wiegt dann die Unterscheidung zwischen dem „Vertrauen auf einen guten Ausgang“ (bewusste Fahrlässigkeit) und der „Billigung des Todes“ (bedingter Vorsatz)? Die nun folgende Analyse wird zeigen, dass die Unschärfe des § 315d StGB hier nicht mehr nur ein konkurrenzrechtliches Ärgernis ist, sondern über „lebenslänglich“ entscheidet – und

dass wir genau deshalb die „Lehre der gesteigerten Verkehrsrechtswidrigkeit“ benötigen.

7 Die Abgrenzung zu Tötungsdelikten: Eine Gratwanderung

Im Rahmen der dogmatischen Analyse des § 315d StGB stellt die Abgrenzung zu den Tötungsdelikten der §§ 211, 212 StGB (Mord, Totschlag) eine der zentralsten und zugleich komplexesten Herausforderungen dar. Diese Problematik ist nicht nur für die Rechtsanwendung von erheblicher praktischer Relevanz, sondern fordert auch die dogmatische Kohärenz des gesamten Verkehrsstrafrechts heraus. Die Einführung des § 315d StGB im Jahr 2017 zielte zwar darauf ab, die Lücken in der Sanktionierung illegaler Kraftfahrzeugrennen zu schließen, die zuvor lediglich als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden konnten.[283] Insbesondere sollte eine adäquate Strafbarkeit jenseits der fahrlässigen Tötung nach § 222 StGB ermöglicht werden, wenn ein Tötungsvorsatz nicht nachweisbar war.[284] Gleichwohl hat die Norm die Abgrenzungsfragen zum vorsätzlichen Tötungsdelikt nicht obsolet gemacht, sondern in Teilen sogar neue Facetten hinzugefügt.

7.1 Die zentrale Debatte: Bedingter Tötungsvorsatz bei „Rasern“

7.1.1 Das Problemfeld und die Notwendigkeit der Abgrenzung

Die Debatte um den bedingten Tötungsvorsatz bei Rasern ist seit aufsehenerregenden Fällen wie dem „Ku´damm-Raser-Fall“.[285] Seit diesen Ereignissen muss in Fällen illegaler Kraftfahrzeugrennen stets eine Strafbarkeit nach §§ 211 ff. StGB in Betracht gezogen werden.[286] Die Schwierigkeit besteht darin, den Vorsatz des Täters – insbesondere das voluntative Element – eindeutig zu bestimmen. Häufig nehmen Gerichte lediglich einen Gefährdungsvorsatz an, während sie den Tötungsvorsatz verneinen, da der Täter gegebenenfalls darauf vertraute,

[283] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 3; Lackner/Kühl/Heger/*Heger* § 315d Rn. 1.
[284] BT-Drs. 18/12964, S. 7; B/H/H/J/*Niehaus* § 315d Rn. 14.
[285] Lackner/Kühl/Heger/*Heger* § 315d Rn. 1; *Mitsch*, NZV 2024, 373 (376); *Steinert*, SVR 2023, 87 (90).
[286] *Mitsch*, NZV 2024, 373 (376).

sein Fahrzeug auch bei hohen Geschwindigkeiten sicher beherrschen zu können oder dass andere Verkehrsteilnehmer rechtzeitig reagieren würden.[287] Diese widersprüchlichen Feststellungen führen wiederholt zu revisionsrechtlichen Beanstandungen durch den BGH.[288]

7.1.2 Die dogmatischen Anforderungen an den bedingten Tötungsvorsatz

Ein bedingter Tötungsvorsatz setzt nach gefestigter Rechtsprechung und herrschender Lehre voraus, dass der Täter den Eintritt des Todes als mögliche Folge seiner Handlung erkennt (kognitives Element) und diesen Erfolg billigend in Kauf nimmt oder sich zumindest mit ihm abfindet (voluntatives Element), auch wenn er ihn nicht als Endziel anstrebt.[289] Die bloße Möglichkeit der Todesfolge reicht dabei nicht aus; vielmehr muss die Todesfolge als ernsthaft und nicht ganz unwahrscheinlich in die Vorstellung des Täters aufgenommen werden.[290] Die Feststellung dieses Vorsatzes erfordert eine umfassende Beweiswürdigung, die beide Elemente – Wissen und Wollen – durch tatsächliche Feststellungen belegt.[291] Dabei dürfen keine überspannten Anforderungen an die gerichtliche Tatsachenfeststellung gestellt werden.[292] Indizien für das Vorliegen des Vorsatzes können die Kenntnis der Fahrtstrecke, das vorangegangene Fahrverhalten, Erfahrungen des Täters aus dem bisherigen Fahrtverlauf sowie die Nähe des drohenden Unfalls sein.[293]

[287] BGH NJW 2021, 1173 (1174) Rn. 8.
[288] *Krenberger*, NStZ 2025, 85 (87); *Steinert*, SVR 2023, 87 (88 f.).
[289] *Krenberger*, NStZ 2025, 85 (86).
[290] *Krenberger*, NStZ 2025, 85 (86).
[291] *Krenberger*, NStZ 2025, 85 (86).
[292] BGH NStZ 2023, 108 Rn. 11; BeckRS 2024, 7217 Rn. 17; BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 50.
[293] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 50.

7.1.3 Die Abgrenzung des Gefährdungs- vom Tötungsvorsatz: Wissens- und Willenselement

Der BGH hat klar ausgeführt, dass Gefährdungs- und Tötungsvorsatz verschiedene Bezugspunkte haben.[294] Die Gefahr im Sinne eines Gefährdungsdelikts beschreibt nichts anderes als die naheliegende Möglichkeit einer Schädigung.[295] Liegt ein auf die konkrete Gefahr des Todes bezogener Vorsatz vor, kann das kognitive Element eines bedingten Tötungsvorsatzes nicht mehr tragfähig verneint werden.[296] Die zentrale Differenzierung verlagert sich daher auf das voluntative Element. Der Täter kann den Eintritt einer Gefahrenlage im Sinne eines „Beinahe-Unfalls" billigend in Kauf nehmen, nicht aber den Eintritt eines tatsächlichen Schadens in Folge eines Unfallgeschehens.[297]

Einige Gerichte argumentieren jedoch, dass das Erkennen und Abfinden mit einer konkreten Gefährdung notgedrungen auch ein Erkennen und Abfinden mit der Verletzung bedeuten müsse, da das Rechtsgut in einer solchen Situation bereits so stark beeinträchtigt sei, dass sein Ausbleiben nur noch von Zufälligkeiten abhänge.[298] Diese Ansicht wurde jedoch vom BGH nicht durchgängig geteilt, der eine inhaltlich widerspruchsfreie Begründung der Differenzierung verlangt.[299] Die Vorstellung des Täters muss sich nicht auf alle Einzelheiten des Ablaufs beziehen, sondern es genügt, wenn er sich aufgrund seiner Fahrweise eine kritische Verkehrssituation vorstellt, die in ihren wesentlichen gefahrbegründenden Umständen dem tatsächlich eingetretenen Beinahe-Unfall entspricht.[300] Letztlich kann ein Täter, der eine konkrete Gefahr wahrnimmt und sich mit ihr abfindet,

[294] *Marks*, DAR 2025, 121 (122 f.); TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 13.
[295] BGH NStZ 2024, 539 Rn. 14; BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 50.7.
[296] BGH NStZ 2024, 539 Rn. 14; BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 50.7.
[297] BGH NStZ 2024, 539 Rn. 14; BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 50.7.; *Marks*, DAR 2025, 121 (122).
[298] BGH BeckRS 2019, 1667 Rn. 13; LG Deggendorf BeckRS 2019, 35102 Rn. 156; BeckOK StGB/ *Kulhanek* § 315d Rn. 50.1.
[299] BGH NStZ 2024, 539 Rn. 15; BGH NStZ 2023, 108 Rn. 13; BGH NJW 2021, 1173 (1174) Rn. 8; BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 50.1.
[300] BGH NStZ 2023, 108 Rn. 11.

aber ihre Konsequenzen – aus welchen Gründen auch immer – beiseiteschiebt, die Gefahr billigen, ohne zwingend eine tatsächliche Verletzung zu billigen.[301]

7.1.4 Die Rolle des Tätervertrauens

Ein zentrales Argument für die Verneinung des bedingten Tötungsvorsatzes ist oft das Vertrauen des Täters auf ein glückliches Gelingen, seine eigenen Fähigkeiten oder das rechtzeitige Reagieren anderer Verkehrsteilnehmer.[302] Dieses Vertrauen kann dazu führen, dass das voluntative Element des Tötungsvorsatzes verneint wird, auch wenn das kognitive Element bejaht werden könnte.[303] Raser würden die Möglichkeit eines Unfalls bewusst verdrängen und nur das siegreiche Ende des Rennens vor Augen haben.[304] Allerdings muss dieses Vertrauen nachvollziehbar begründet werden und darf nicht im Widerspruch zu den objektiven Umständen oder den Annahmen bezüglich des Gefährdungsvorsatzes stehen.[305]

Wie schmal der dogmatische Grat und wie hoch die Hürden der tatrichterlichen Beweiswürdigung tatsächlich sind, illustriert in paradigmatischer Weise der Beschluss des Bundesgerichtshofs vom 27. März 2024 zum sogenannten „Ingolstädter Raser-Fall".[306] In diesem Verfahren hatte ein 22-jähriger Angeklagter nachts auf der Autobahn 9 mit einem auf 575 PS leistungsgesteigerten BMW M4 trotz Geschwindigkeitsbegrenzungen auf bis zu 233 km/h beschleunigt. Er nahm den auf die linke Spur wechselnden Audi des späteren Tatopfers erst so spät wahr, dass er trotz Vollbremsung mit 207 km/h auffuhr, wodurch der Geschädigte tödliche Verletzungen erlitt. Das Landgericht bejahte im zweiten Rechtsgang zwar den bedingten Gefährdungsvorsatz, verneinte jedoch den Tötungsvorsatz

[301] BGH NStZ 2023, 108 Rn. 11; BeckRS 2024, 7217 Rn. 17; BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 50.
[302] BGH NJW 2021, 1173 (1174) Rn. 8; BGH NJW 2021, 1173 (1176) Rn. 20; B/H/H/J/*Niehaus* § 315d Rn. 14 f.
[303] BGH NStZ 2024, 539 Rn. 14; BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 50.7 f.
[304] BGH BeckRS 2021, 4973 Rn. 11 f.; BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 5.1.
[305] BGH BeckRS 2023, 8083; B/H/H/J/*Niehaus* § 315d Rn. 14; *Krenberger*, NStZ 2025, 85 (87).
[306] BGH NStZ 2024, 540 (540).

mit der Begründung, der Angeklagte habe ernsthaft darauf vertraut, sein Fahrzeug auch bei extremen Geschwindigkeiten sicher beherrschen und einen Unfall noch „m letzten Moment verhindern zu können. Der BGH bestätigte diese hochgradig paradox anmutende gedankliche Spaltung der Täterpsyche ausdrücklich als rechtsfehlerfrei. Er zementierte seine Rechtsprechung, wonach Gefährdungs- und Tötungsvorsatz verschiedene Bezugspunkte aufweisen: Ein Täter könne den Eintritt einer Gefahrenlage im Sinne eines bloßen Beinaheunfalls billigend in Kauf nehmen, nicht aber den Eintritt des tatsächlichen Schadens. Dass das Vertrauen auf die eigenen Fahrfertigkeiten bei einer Geschwindigkeit von 233 km/h objektiv jedweder physikalischen Grundlage entbehrt, wurde zugunsten des Täters als bloße Selbstüberschätzung gewertet, die den Tötungsvorsatz entfallen lässt. Bemerkenswert an dieser Entscheidung ist jedoch, dass das Urteil des Landgerichts dennoch durch den BGH aufgehoben wurde – und zwar aufgrund eines Rechtsfehlers bei der Feststellung der subjektiven „Raserabsicht“ des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB. Die Strafkammer hatte es versäumt, eigene Feststellungen zu dem Willen des Täters, eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erzielen, zu treffen, und sich fälschlicherweise an Feststellungen des ersten Rechtsgangs gebunden gefühlt.

Dogmatische Konsequenz: Dieser Fall entlarvt die Fragilität der gegenwärtigen Abgrenzungsdogmatik in zweifacher Hinsicht. Einerseits verdeutlicht die Aufhebung, in welch gravierendes forensisches Beweisdilemma die Tatgerichte durch die hochgradig subjektivierte Struktur des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB gezwungen werden. Andererseits offenbart die Billigung des „Tätervertrauens“ durch den BGH bei der Prüfung des Tötungsvorsatzes eine bedenkliche Schieflage: Die Justiz konstruiert bei Rasern ein irrationales Rest-Vertrauen in die Beherrschbarkeit unkontrollierbarer physikalischer Kräfte. Diese psychologische Fiktion führt dazu, dass Täter, die objektiv die Grenzen der Fahrdynamik vorsätzlich außer Kraft setzen, subjektiv das Privileg der Fahrlässigkeit genießen. Genau diese unhaltbare Diskrepanz macht die Einführung eines objektivierenden Korrektivs zwingend erforderlich.

7.2 Die Rolle des § 315d StGB als Indikator für einen bedingten Tötungsvorsatz

7.2.1 Die systematische Einordnung des § 315d StGB im Verhältnis zu Tötungsdelikten

Zur Erinnerung: § 315d StGB ist als Teil der gemeingefährlichen Straftaten (§§ 315 ff. StGB) im Strafgesetzbuch verankert. Sein Grundtatbestand (§ 315d Abs. 1 StGB) ist ein abstraktes Gefährdungsdelikt, während die Qualifikationen (§ 315d Abs. 2, 4 StGB) konkrete Gefährdungsdelikte und § 315d Abs. 5 StGB eine Erfolgsqualifikation darstellen. Der primäre Schutzbereich des § 315d StGB erfasst die Sicherheit des Straßenverkehrs sowie Individualrechtsgüter wie Leib, Leben und Eigentum. Im Falle einer Todesfolge tritt § 222 StGB (fahrlässige Tötung) hinter § 315d Abs. 5 StGB zurück; nicht jedoch bei § 315d Abs. 4 StGB.[307] Tateinheit zwischen § 315d Abs. 5 StGB und den vorsätzlichen Tötungsdelikten (§§ 211, 212 StGB) ist jedoch möglich.[308]

7.2.2 Der qualifizierte Tatbestand des § 315d Abs. 2 StGB und sein Gefährdungsvorsatz

§ 315d Abs. 2 StGB stellt die vorsätzliche Herbeiführung einer konkreten Gefahr für Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremder Sachen von bedeutendem Wert unter Strafe, wenn diese im Rahmen der Teilnahme an einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen oder als Einzelraser erfolgt. Für die Verwirklichung des § 315d Abs. 2 StGB ist mindestens bedingter Gefährdungsvorsatz, der das Wissen um die Umstände, die zu einem Beinahe-Unfall führen, in ihrer gefahrbe-

[307] BGH NStZ 2022, 292 (296) Rn. 55, 59; BeckRS 2023, 37923 Rn. 16; BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 82.

[308] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 82; Lackner/Kühl/Heger/*Heger* § 315d Rn. 11; TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 19.

gründenden Bedeutung voraussetzt und das Sich-Abfinden damit beinhaltet, erforderlich.[309] Die Annahme dieses Gefährdungsvorsatzes kann im Einzelfall ein starkes Indiz für das kognitive Element eines Tötungsvorsatzes sein.[310]

7.2.3 Die Erfolgsqualifikation des § 315d Abs. 5 StGB und ihr Verhältnis zu §§ 211, 212 StGB

§ 315d Abs. 5 StGB ist eine Erfolgsqualifikation, die an eine vorsätzliche Tat nach § 315d Abs. 2 StGB anknüpft und den Eintritt des Todes, einer schweren Gesundheitsschädigung oder der Gesundheitsschädigung einer großen Zahl von Menschen mit mindestens Fahrlässigkeit voraussetzt. Der Strafrahmen von Freiheitsstrafe nicht unter einem Jahr (bis zu zehn Jahren) ist deutlich höher als bei § 222 StGB und schließt die Lücke zu den Tötungsdelikten.[311] Für die Verwirklichung des § 315d Abs. 5 StGB ist ein Gefahrverwirklichungszusammenhang zwischen der konkret gefährdenden Tathandlung nach Abs. 2 und der schweren Folge erforderlich.[312] Es muss sich in der eingetretenen schweren Folge gerade die spezifische Gefährlichkeit der Tathandlung und die damit verbundene vorsätzlich herbeigeführte konkrete Gefahr realisiert haben.[313]

Die Erfolgsqualifikation des § 315d Abs. 5 StGB verdrängt die fahrlässige Tötung nach § 222 StGB und die vorsätzliche Gefährdung nach § 315d Abs. 2 StGB.[314] Tateinheit mit §§ 211, 212 StGB bleibt jedoch bestehen, wenn der Täter mit Tötungsvorsatz gehandelt hat.[315] Die Einführung des § 315d Abs. 5 StGB verstärkt die Notwendigkeit einer präzisen Abgrenzung zum Tötungsvorsatz, da die Strafandrohung erheblich ist und die parallele Anwendung von Mord- oder Totschlagsdelikten bei entsprechenden Vorsatzfeststellungen weiterhin möglich ist.

[309] NK-StGB/*Zieschang* § 315d Rn. 56 f.; TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 13.
[310] BGH NStZ 2024, 539 Rn. 14; BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 50.7 f.
[311] BT-Drs. 18/12964, S. 7.
[312] BGHSt 66, 294 (303); TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 16.
[313] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 60; TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 16.
[314] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 82; Lackner/Kühl/Heger/*Heger* § 315d Rn. 11.
[315] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 82; Lackner/Kühl/Heger/*Heger* § 315d Rn. 11.

7.2.4 Die „Raserabsicht“ des § 315d Abs. 1 Nr. 3 und ihr Indizwert

Die tatbestandliche „Raserabsicht“ (§ 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB) fungiert an der Schnittstelle zum Tötungsvorsatz als ambivalentes Indiz. Einerseits manifestiert der Wille zur physikalischen Grenzüberschreitung eine starke Gleichgültigkeit gegenüber Rechtsgütern Dritter, die Rückschlüsse auf das voluntative Element des Tötungsvorsatzes (Billigung) nahelegen kann. Wer die Maximierung der Geschwindigkeit zum obersten Handlungsziel erhebt, ordnet die Verkehrssicherheit diesem Zweck unter und dokumentiert eine erhöhte Risikobereitschaft.

Andererseits begründet allein dieses zielgerichtete Streben nach Höchstgeschwindigkeit noch keinen automatischen Zwangsschluss auf den Tötungsvorsatz. Auch derjenige, der die Grenzen der Fahrphysik austestet, kann subjektiv – wenn auch objektiv unbegründet – darauf vertrauen, das Fahrzeug in der Grenzsituation zu beherrschen.[316] Die „Raserabsicht“ markiert somit zwar eine gesteigerte Verkehrsfeindlichkeit, entbindet den Tatrichter jedoch nicht von der Pflicht, die individuelle Tätervorstellung gesondert zu würdigen. Sie ist ein gewichtiges Beweisanzeichen, bedarf jedoch der Einbettung in die Gesamtschau aller Umstände, um die feine Linie zwischen bewusster Selbstüberschätzung (Fahrlässigkeit) und der Inkaufnahme des tödlichen Erfolgs (bedingter Vorsatz) rechtsstaatlich sauber zu ziehen

7.2.5 Die Tatbeteiligten als Schutzobjekte

Ein dogmatisch hochbrisantes Feld eröffnet sich bei der Frage, inwieweit Tatbeteiligte (wie Mitfahrer oder Konkurrenten) als taugliche Schutzobjekte der Qualifikationen gem. §§ 315d Abs. 2 und 5 StGB in Betracht kommen. Der Bundesgerichtshof hat hierzu seine zu § 315c StGB entwickelte restriktive Linie auf § 315d StGB übertragen und schließt Mittäter (§ 25 Abs. 2 StGB) als „andere Menschen“

[316] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 5.2; *Marks*, DAR 2025, 121 (122); TK-StGB/*Hecker* § 315d Rn. 13.

aus dem Schutzbereich konsequent aus.[317] Eine essenzielle Zäsur zieht die Dogmatik jedoch bei bloßen Insassen. Wie präzise die Höchstrichterlichkeit hierbei vorgeht, belegt ein brandaktueller und äußerst instruktiver Beschluss des vierten Strafsenats.[318] Dem Verfahren lag eine klassische Fahrt eines „Einzelrasers" nach § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB zugrunde: Ein Porsche-Fahrer wollte sein zuvor frustriertes Geschwindigkeitsbedürfnis befriedigen, raste mit 165 km/h auf eine Landstraßenkurve zu, verlor die Kontrolle und prallte gegen einen Baum, wodurch sein Beifahrer verstarb. Der BGH statuierte hierbei unmissverständlich: Dass es sich bei der gefährdeten Person „nur" um einen Mitinsassen des Tatfahrzeugs handelt, steht der Anwendung der Qualifikationstatbestände des § 315d Abs. 2 und 5 StGB gerade nicht entgegen.[319] Diese Entscheidung flankiert die Prämisse dieser Untersuchung auf das Trefflichste: Sie bestätigt, dass der bloße Mitfahrer – sofern er nicht selbst als Anstifter oder Mittäter das Unrecht aktiv mitprägt – rechtlich als reiner Repräsentant der zu schützende Gefahrengemeinschaft fungiert. Bemerkenswert scharf ist in diesem Urteil jedoch auch die stringente Koppelung an die subjektive Tatseite: Der Senat fordert zwingend, dass dem Täter bewusst sein muss, dass eine konkrete Gefährdung von Leib und Leben des Mitfahrers „naheliegend mit einer äquivalenten Eigengefährdung einhergehen musste".[320] Wer also den Gefährdungsvorsatz zulasten des Beifahrers bejahen will, muss dem Täter nachweisen, dass dieser auch den eigenen Kontrollverlust – und damit die eigene Lebensgefahr – billigte. Dies ist ein dogmatischer Feinschliff des BGH, der die Hürden der Beweisführung in der Praxis signifikant erhöht und untermauert, wie fragil die Konstruktion der Vorsatzabgrenzung im Raser-Kontext tatsächlich ist.

Bei Konkurrenten eines mehraktigen Rennens hingegen, die sich durch ihre Teilnahme am Geschwindigkeitswettbewerb selbst gefährden, wird die Subsumtion unter § 315d Abs. 5 StGB ausgeschlossen: Das deutsche Strafrecht ist maßgeblich vom Prinzip der Eigenverantwortlichkeit geprägt und nimmt hier eine auf der Straflosigkeit der Selbstverletzung beruhende Schutzbereichseinschränkung

[317] BGH NStZ 2023, 499, Rn. 10; *Rengier*, StrafR BT II, § 44 Rn. 17.
[318] BGH, Beschl. v. 18.06.2025 - 4 StR 8/25.
[319] BGH, Beschl. v. 18.06.2025 - 4 StR 8/25.
[320] BGH, Beschl. v. 18.06.2025 - 4 StR 8/25.

vor.[321] Dies bedeutet, dass ein verletzter Rennteilnehmer, der sich eigenverantwortlich an den Risiken des Rennens beteiligt, nicht als Schutzobjekt für die Erfolgsqualifikation des § 315d Abs. 5 StGB angesehen wird, es sei denn, die Verletzung beruht auf Exzessen, für die er keine Eigenverantwortung trägt.[322] Für die echten Tötungsdelikte (§§ 211, 212 StGB) ist die Einbeziehung von Tatbeteiligten als Opfer hingegen kein limitierendes Diskussionsthema, was die fundamental unterschiedlichen Schutzzweckdimensionen beider Normkomplexe eindrucksvoll unterstreicht.[323]

7.3 Dogmatische Zwischenwürdigung: Das Paradoxon des „Raser-Vertrauens“ und die Grenzen der Hemmschwellentheorie

Die Analyse der Schnittstelle zwischen § 315d StGB und den Tötungsdelikten fördert ein dogmatisches Paradoxon zutage, das die Rechtsprechung bislang nur kasuistisch, aber nicht systematisch gelöst hat. Es zeigt sich eine besorgniserregende Diskrepanz in der Bewertung der Täterpsyche: Derselbe Täter, dem das Gericht attestiert, er habe die konkrete Gefahr für Leib und Leben erkannt und billigend in Kauf genommen (Gefährdungsvorsatz gem. § 315d Abs. 2 StGB), soll im gleichen Atemzug darauf vertraut haben, dass sich diese Gefahr nicht im Tod realisiert (Fahrlässigkeit gem. § 222 StGB). Diese gedankliche Aufspaltung des einheitlichen Lebenssachverhalts wirkt künstlich.

Besonders kritisch ist der Umgang mit dem Vertrauensargument. Die klassische Hemmschwellentheorie, die dem Täter bei Tötungsdelikten eine hohe psychologische Hürde zugutehält, stößt bei Raserfällen an ihre Grenzen. Wer physikalische Grenzen bewusst ausreizt (§ 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB) oder den Wettbewerb über die Sicherheit stellt (Nr. 2), verlässt den Boden des rationalen Vertrauens. Worauf soll ein Täter vertrauen, der alle Sicherheitsmechanismen vorsätzlich außer Kraft setzt? Die aktuelle Rechtsprechung operiert hier mit einer „psychologi-

[321] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 60.1.
[322] BeckOK StGB/*Kulhanek* § 315d Rn. 60.1.
[323] *Mitsch*, NZV 2024, 373 (377).

schen Fiktion“: Sie unterstellt dem Raser ein Rest-Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten („Ich beherrsche den Wagen.“), das objektiv durch die Tatbegehung (Kontrollverlustrisiko als Wesensmerkmal des Rennens) bereits widerlegt ist. Solange die Dogmatik an diesem irrationalen Vertrauen festhält, bleibt die Verurteilung wegen Mordes oder Totschlags ein Glücksspiel, das von den verbalen Einlassungen des Angeklagten abhängt, statt von der objektiven Tatstruktur. Um diese Sackgasse zu verlassen, bedarf es eines normativen Korrektivs, das die Brücke zwischen der objektiven Gefährlichkeit des § 315d StGB und dem subjektiven Tötungsvorsatz schlägt.

7.4 Die Entwicklung der „Lehre der gesteigerten Verkehrsrechtswidrigkeit“

7.4.1 Begründung und dogmatische Herleitung

Die hier entwickelte „Lehre der gesteigerten Verkehrsrechtswidrigkeit“ dient der Überwindung der soeben skizzierten Beweisnot im Bereich des voluntativen Vorsatzelements. Sie postuliert, dass die bewusste Entscheidung für ein verbotenes Kraftfahrzeugrennen oder eine „Einzelraser“-Fahrt eine Qualität des Unrechts begründet, die mit dem Rechtsinstitut der bewussten Fahrlässigkeit (Vertrauen auf das Ausbleiben des Erfolgs) in einer normativen Inkompatibilität steht.

Der Kern der Lehre lautet: Wer sich vorsätzlich in einen Zustand der „gesteigerten Verkehrsrechtswidrigkeit“ begibt – definiert durch das Außerkraftsetzen elementarer Sicherheitsregeln zugunsten von Geschwindigkeitsmaximierung oder Wettbewerb –, verliert die dogmatische Berechtigung, sich auf ein „Vertrauen in den guten Ausgang“ zu berufen. Das Vertrauen darauf, dass „nichts passieren wird“, setzt logisch voraus, dass der Täter noch über ein Restmaß an Steuerungsmöglichkeiten verfügt, die einen guten Ausgang wahrscheinlich machen. Beim Tatbestand des § 315d StGB, insbesondere in der Absicht der Erreichung der „höchstmöglichen Geschwindigkeit“ (Abs. 1 Nr. 3), gibt der Täter diese Steuerungsmacht jedoch freiwillig zugunsten des Risikos auf. Wer physikalische Grenzen sucht, akzeptiert den Kontrollverlust. In dieser Konstellation ist die Behauptung, man

habe auf einen guten Ausgang vertraut, kein Ausdruck bewusster Fahrlässigkeit, sondern eine bloße Schutzbehauptung ohne realen Anknüpfungspunkt.

Die „Lehre der gesteigerten Verkehrsrechtswidrigkeit“ fungiert somit als objektivierendes Indiz: Je exzessiver und systemfeindlicher der Verkehrsverstoß objektiv ist (gesteigerte Rechtswidrigkeit), desto höher ist die indizielle Wirkung für das voluntative Element des Tötungsvorsatzes (Billigung des Erfolgs). Sie kehrt nicht die Beweislast um, sondern rationalisiert die Beweiswürdigung: Die objektive Tat widerlegt die subjektive Hoffnung.

7.4.2 Abgrenzung und Anwendungsbereich

Diese Lehre darf nicht als Wiedereinführung einer dolus-presumptus-Konstruktion (vermuteter Vorsatz) missverstanden werden. Sie führt nicht automatisch zur Bejahung des Tötungsvorsatzes bei jeder Erfüllung des § 315d StGB. Vielmehr verlangt sie eine qualitative Stufung:

- Einfache Verkehrsverstöße (auch grobe): Hier bleibt Raum für das Vertrauen auf einen guten Ausgang (Bereich der Fahrlässigkeit).
- Gesteigerte Verkehrsrechtswidrigkeit (spezifisch § 315d-Niveau): Hier tritt durch den Renncharakter (Wettbewerb) oder die Raserabsicht (Vmax= Höchstgeschwindigkeit) eine Zäsur ein. Der Täter verlässt die „Gefahrengemeinschaft“ des Straßenverkehrs und instrumentalisiert das Fahrzeug als reine Gefahrenquelle.

In der Anwendung bedeutet dies: Wenn ein Täter unter den Bedingungen des § 315d StGB handelt (z.B. Flucht, Rennen, Vmax), kann das Gericht den bedingten Tötungsvorsatz widerspruchsfrei begründen, indem es feststellt: „Ein Vertrauen auf die Vermeidung des Todeserfolgs war angesichts der objektiv gewählten Fahrweise (gesteigerte Rechtswidrigkeit) für den Täter erkennbar irreal, weshalb sein Handeln als Billigung des Risikos zu werten ist.“

7.4.3 Validierung am Beispiel der aktuellen Kasuistik

Die Tragfähigkeit dieses Ansatzes zeigt sich bei der Betrachtung der höchstrichterlichen Rechtsprechung, etwa im „Hamburg-Raser-Fall“.[324] Der BGH hat dort den Tötungsvorsatz bejaht, weil der Täter durch das Fahren auf der Gegenfahrbahn und die Fluchtmotivation das Risiko maximierte. Die „Lehre der gesteigerten Verkehrsrechtswidrigkeit“ liefert hierfür das theoretische Fundament: Nicht die (zufällige) konkrete Gefahr ist entscheidend, sondern der Entschluss des Täters, das Verkehrsrisiko in einer Weise zu steigern, die jede rationale Vertrauensbasis zerstört. Die Lehre ermöglicht es somit, die regelmäßig kritisierte „Lücke“ zwischen § 315d Abs. 5 StGB (bis 10 Jahre) und § 211 StGB (lebenslang) dogmatisch sauber zu schließen, indem sie Kriterien liefert, wann das bloße Gefährdungsdelikt in das Tötungsdelikt „umkippt“.

Hamburg-Raser-Fall

Im Hamburg-Raser-Fall raste ein 24-Jähriger am 4. Mai 2017 in den frühen Morgenstunden alkoholisiert und ohne Fahrerlaubnis mit einem kurz zuvor gestohlenen Taxi vor der Polizei durch die Hamburger Innenstadt. Er fuhr mit erheblich erhöhter Geschwindigkeit – zeitweise weit über 100 km/h – bewusst auf der Gegenfahrbahn, verlor nach mehreren Kollisionen die Kontrolle und prallte frontal mit einem entgegenkommenden Taxi zusammen; ein Fahrgast starb, zwei weitere Personen wurden schwer verletzt.

Im konkreten Fall der Raser-Fälle würde die Lehre eine Verurteilung wegen eines Tötungsdelikts befürworten, selbst wenn der Täter behauptet, auf seine Fahrkünste vertraut zu haben. Die Tatsache, dass er sich auf ein Rennen mit einem anderen Fahrzeug eingelassen hat, das mit überhöhter Geschwindigkeit, riskanten Überholmanövern und dem Missachten von Verkehrsvorschriften einherging, zeigt eine bewusste Inkaufnahme potenzieller Kollisionen. Die Lehre würde argumentieren, dass die intrinsische Gefährlichkeit eines solchen Rennens dazu führt, dass das Billigen einer konkreten Gefahr zwangsläufig das Billigen einer möglichen schweren Verletzung oder des Todes einschließt.

[324] BGH NStZ 2019, 276.

Im Hamburg-Raser-Fall hat der BGH genau diese Denkfigur angewendet, ohne sie immer ausdrücklich so zu nennen. Die entscheidenden Umstände waren Fahren mit gravierend überhöhter Geschwindigkeit, bewusstes Fahren auf der Gegenfahrbahn, bei Dunkelheit, ohne Licht, nach vorherigen Kollisionen sowie obendrein mit Fluchtmotivation vor der Polizei. Das ist keine bloße Verkehrsordnungswidrigkeit mehr, sondern eine maximal gesteigerte Verkehrsrechtswidrigkeit. Der BGH sagt sinngemäß: Wer sich so verhält, bewegt sich außerhalb jedes sozialadäquaten Verkehrsrisikos. Das Risiko tödlicher Kollisionen ist nicht nur abstrakt, sondern konkret evident. Wer trotzdem weiterfährt, kann sich nicht mehr darauf berufen, er habe auf einen guten Ausgang vertraut – dieses Vertrauen ist objektiv nicht mehr plausibel. Genau hier kippt bewusste Fahrlässigkeit in bedingten Vorsatz.

7.4.4 Normative Bestätigung: Der „Barsinghausen-Fall“ als Kulminationspunkt

Dass sich die oftmals beklagte tatrichterliche Beweisnot an der Schwelle zum bedingten Tötungsvorsatz durch eine konsequente normative Gesamtschau überwinden lässt, beweist der unlängst rechtskräftig gewordene „Barsinghausen-Fall“.[325] Diese Entscheidung veranschaulicht in dogmatischer Reinheit, dass die hier vertretene „Lehre der gesteigerten Verkehrsrechtswidrigkeit“ in der neuesten Judikatur des Bundesgerichtshofs bereits immanent angelegt ist.

Dem Beschluss lag ein Sachverhalt zugrunde, in dem sich zwei einander unbekannte Angeklagte auf einer Landstraße nach der Ausfahrt aus einem Kreisverkehr ein spontanes Kraftfahrzeugrennen lieferten. Die Angeklagte P. blieb nach einem Überholvorgang auf der Gegenfahrbahn und beschleunigte massiv weiter, um die Leistungsstärke ihres Fahrzeugs im direkten Vergleich mit dem Mitangeklagten zu demonstrieren. Als ihr im Bereich einer Kurve ein Pkw entgegenkam, versuchte sie nicht etwa, den physikalischen Grenzbereich durch eine Notbrem-

[325] BGH, Beschl. v. 26.3.2025 – 4 StR 487/24.

sung zu verlassen; vielmehr trat sie das Gaspedal bei einer erreichten Geschwindigkeit von ungefähr 180 km/h vollständig durch, um sich noch vor dem Gegenverkehr einzuordnen. Sie verlor die Kontrolle, kollidierte mit dem Gegenverkehr und tötete dabei zwei Kinder, die auf der Rückbank eines entgegenkommenden Pkw saßen. Das Landgericht Hannover verurteilte die Angeklagte im zweiten Rechtsgang wegen Mordes zu einer lebenslangen Freiheitsstrafe und bejahte – vom BGH nunmehr ausdrücklich als rechtsfehlerfrei bestätigt – neben dem bedingten Tötungsvorsatz gar die Mordmerkmale der Heimtücke, der gemeingefährlichen Mittel sowie der niedrigen Beweggründe.[326]

Wendet man die „Lehre der gesteigerten Verkehrsrechtswidrigkeit“ auf dieses Judikat an, entfaltet sie ihre volle analytische Schärfe. Die Angeklagte P. befand sich durch das Fahren auf der Gegenfahrbahn vor einer Kurve bei 180 km/h im absoluten Exzessbereich des § 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB. Der entscheidende dogmatische Wendepunkt manifestiert sich in ihrem Entschluss, im Angesicht der konkreten Kollisionsgefahr nicht zu bremsen, sondern maximal zu beschleunigen. Wer in einer solchen Verkehrslage das Gaspedal durchtritt, entkoppelt sich objektiv und vollumfänglich von jedweden Sicherheitsmechanismen des Straßenverkehrs. Nach der hier vertretenen Lehre zwingt exakt dieses Maß an extrem gesteigerter Verkehrsrechtswidrigkeit dazu, dem Täter die Berufung auf ein „Vertrauen in den guten Ausgang“ normativ und logisch abzuschneiden. Ein rationales Vertrauen auf die Beherrschbarkeit eines ausbrechenden Boliden bei 180 km/h auf der falschen Spur existiert schlichtweg nicht; es verkommt zu einer bloßen Schutzbehauptung, die der Senat hier erfreulicherweise nicht mehr als bewusste Fahrlässigkeit honorierte. Das Urteil belegt damit eindrucksvoll die Prämisse dieser Untersuchung: Das voluntative Element des Tötungsvorsatzes (Billigung) ist bei einer derart rücksichtslosen Instrumentalisierung des Fahrzeugs zur reinen Gefahrenquelle kein Konstrukt unzulässiger Vorsatzfiktion, sondern das einzig vertretbare Ergebnis einer objektivierten Beweiswürdigung. Die „Lehre der gesteigerten Verkehrsrechtswidrigkeit“ bietet somit genau jenes dogmatische Raster, das die Gerichte benötigen, um die bislang oftmals volatile Grenze zum

[326] BGH, Beschl. v. 18.6.2020 – 4 StR 482/19.

Tötungsdelikt bei extremen Raserfällen künftig rechtssicher und restriktiv zu ziehen.

7.4.5 Kritische Würdigung des Ansatzes und seine Bedeutung für die Strafzumessung

Die hier entwickelte „Lehre der gesteigerten Verkehrsrechtswidrigkeit“ stellt einen maßgeblichen dogmatischen Eingriff in die klassische Vorsatzdogmatik dar und bedarf daher einer strengen kritischen Abwägung zwischen dem Schuldprinzip (*nulla poena sine culpa*) und dem Anspruch auf einen effektiven Rechtsgüterschutz.

Dogmatische Bedenken: Die Gefahr der unzulässigen Vorsatzfiktion

Gegen die hier entwickelte Lehre lässt sich auf den ersten Blick ein gewichtiger prozessualer und verfassungsrechtlicher Einwand erheben: Sie laufe Gefahr, den in Art. 6 Abs. 2 EMRK verbürgten Zweifelssatz (*in dubio pro reo*) sowie den Untersuchungsgrundsatz (§ 244 Abs. 2 StPO) zu umgehen, indem sie faktisch eine unzulässige Vorsatzfiktion (*dolus praesumptus*) statuiere. Wenn aus der objektiven Extremität der Fahrt – der gesteigerten Rechtswidrigkeit gem. § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB – quasi zwingend auf die subjektive Billigung des Erfolgs geschlossen werde, so der Einwand, bürde man dem Angeklagten eine verfassungswidrige Argumentations- oder gar Beweislast für sein psychologisches Vertrauen auf. Das deutsche Strafrecht kenne keine Erfolgshaftung (*versari in re illicita*); eine schematische Anwendung der Lehre könnte folglich die individuelle Tätervorstellung unzulässig übergehen.

Entkräftung: Objektivierende Beweiswürdigungsregel statt Beweislastumkehr

Dieser Kritik ist jedoch mit dogmatischer Schärfe entgegenzutreten. Die „Lehre der gesteigerten Verkehrsrechtswidrigkeit" tangiert weder die Unschuldsvermutung, noch verlangt sie eine prozessual unzulässige Beweislastumkehr. Vielmehr rationalisiert und schärft sie die richterliche Überzeugungsbildung und fungiert als *objektivierende Beweiswürdigungsregel* im Rahmen der freien Beweiswürdigung (§ 261 StPO).

Die Lehre bestreitet keineswegs, dass der Tatrichter dem Täter ins Innere blicken muss; sie statuiert lediglich die normative Inkompatibilität eines behaupteten „Vertrauens" mit der bewussten Ausschaltung jeglicher Sicherheitsmechanismen. Wer sich vorsätzlich in einen Zustand begibt, in dem die physische Beherrschbarkeit des Fahrzeugs evident vom Zufall abhängt (Wesensmerkmal der extremen Geschwindigkeitsjagd), der entzieht dem Rechtsbegriff der bewussten Fahrlässigkeit die tatsächliche Basis. Er liefert durch die Ausreizung der physikalischen Grenzen selbst die objektivsten Beweistatsachen gegen die Existenz eines ernsthaften, auf Tatsachen gestützten Vertrauens. Ein „Vertrauen" ohne Anknüpfungspunkt in der Realität ist kein schutzwürdiges Vertrauen im Sinne des § 222 StGB, sondern eine rechtlich irrelevante Schutzbehauptung.

Gelingt der Staatsanwaltschaft der volle Nachweis dieses objektiven Exzesses, etabliert die Lehre mithin keine Automatisierung der Verurteilung, sondern sie aktualisiert lediglich eine sekundäre Darlegungslast des Angeklagten. Angesichts der offenkundigen und erheblichen Lebensgefährlichkeit seines Handelns obliegt es nunmehr ihm, konkrete, fassbare und außergewöhnliche Anhaltspunkte darzulegen, worauf sein behauptetes Vertrauen im Moment der Tat objektiv basierte (etwa eine vollständig übersehbare, leere Fahrbahnstrecke). Kann der Täter folglich keine rationalen Vertrauensgrundlagen vorbringen, ist der tatrichterliche Schluss auf die Billigung des Risikos (bedingter Vorsatz) kein Akt unzulässiger Fiktion, sondern das logische und systemgerechte Ergebnis einer fehlerfreien Beweiswürdigung. Das Schuldprinzip bleibt gewahrt.

Bedeutung für die Strafzumessung und Kriminalpolitik

Die Anwendung dieser Lehre hat über die dogmatische Bereinigung hinaus weitreichende Konsequenzen für die Strafzumessungspraxis und die Schließung von Wertungswidersprüchen:

Schließung der Sanktionsschere: Bislang klafft zwischen der fahrlässigen Tötung (§ 222 StGB, Höchststrafe 5 Jahre) und dem Mord (§ 211 StGB, lebenslange Freiheitsstrafe) eine massive Lücke, die auch durch § 315d Abs. 5 StGB (bis zu 10 Jahre) nur unzureichend gefüllt wird. Die „Lehre der gesteigerten Verkehrsrechtswidrigkeit" ermöglicht es, in den gravierendsten Exzessfällen den Zugang zu den §§ 211, 212 StGB dogmatisch sauber zu eröffnen und das unbillige Ergebnis zu verhindern, dass ein Täter, der sein Auto faktisch wie eine Waffe einsetzt, privilegierte Milde erfährt.

Berücksichtigung der Gesinnung: Die Lehre zwingt das Gericht, das Maß der Rücksichtslosigkeit (§ 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB) adäquat in die Vorsatzprüfung einzubeziehen. Wer aus egoistischen Motiven wie Wettbewerb oder Imponiergehabe die Sicherheit der Allgemeinheit opfert, verwirklicht ein ungleich höheres Unrecht als der klassische „Unfallfahrer".

Kriminalpolitisches Signal statt generalpräventiver Illusion: Zwar mahnt die empirische Kriminologie zu Recht an, dass drakonische Strafandrohungen bei affektgesteuerten oder auf den situativen Adrenalin-Kick fixierten Täterprofilen der sogenannten Raser-Szene oft nur eine limitierte generalpräventive Abschreckungswirkung entfalten. Gleichwohl sendet die konsequente Annahme des Tötungsvorsatzes bei objektiv exzessiven Verstößen ein unabdingbares, kriminalpolitisch intendiertes Signal: Das Fahrzeug wird im Bereich der extremen Verkehrsrechtswidrigkeit rechtlich als gemeingefährliches Mittel bewertet. Die Heranziehung der §§ 211, 212 StGB dient hier folglich nicht der bloßen Abschreckungsfiktion, sondern der zwingenden Wiederherstellung der normativen Ordnung und Systemgerechtigkeit.

Zusammenfassend lässt sich konstatieren: Die „Lehre der gesteigerten Verkehrsrechtswidrigkeit" fungiert nicht als Instrument zur pauschalen Kriminalisierung aller Geschwindigkeitsverstöße, sondern als dringend benötigtes dogmatisches

Korrektiv für den Exzessbereich des § 315d StGB. Sie verhindert rechtssicher, dass sich Täter durch subjektive Schutzbehauptungen der Verantwortung für objektiv mörderische Fahrmanöver entziehen.

8 Fazit und Ausblick

Die rechtsdogmatische Untersuchung des § 315d StGB gelangt zu dem Ergebnis, dass die Einfügung dieser Norm in das Strafgesetzbuch weit mehr bewirkt hat als den bloßen Lückenschluss, den der Gesetzgeber im Blick hatte; sie hat vielmehr eine fundamentale tektonische Verschiebung im System der Verkehrsdelikte ausgelöst, deren Erschütterungen bis in die Tötungsdogmatik reichen. Die zentrale Forschungsfrage, inwiefern die Norm das bestehende Gefüge verschoben hat und ob sich die daraus resultierenden Inkohärenzen auflösen lassen, ist dahingehend zu beantworten, dass § 315d StGB die traditionelle Bipolarität von abstrakten (Trunkenheit) und konkreten Gefährdungsdelikten („sieben Todsünden“) durchbrochen und durch ein dogmatisch fragiles Hybrid-Modell ersetzt hat.

Hinsichtlich der systematischen Einordnung und der Frage nach dem Deliktstypus hat die Analyse offenbart, dass § 315d StGB als abstraktes Gefährdungsdelikt mit konkreten Qualifikationen eine normative Dominanz entfaltet, die das bisherige Zentrum des Verkehrsstrafrechts, den § 315c StGB, an den Rand drängt. Entgegen der ursprünglichen Annahme fungiert § 315c StGB nicht als Auffangtatbestand für den neuen § 315d StGB. Vielmehr verhält es sich umgekehrt: Insbesondere durch die Figur des „Einzelrasers“ (§ 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB) hat der Gesetzgeber einen neuen, schärferen Auffangtatbestand geschaffen, der die bisherige Sperrwirkung des § 315c StGB für Fehlverhalten im fließenden Verkehr faktisch aushebelt. Die Untersuchung der tatbestandlichen Abgrenzungskriterien zeigte hierbei eine bedenkliche „Flucht ins Subjektive“: Weil objektive Kriterien für das „Rasen“ (anders als die klaren Regeln des § 315c StGB) fehlen, wurde mit der „Absicht, eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen“, ein Merkmal etabliert, das die Strafbarkeit von der inneren Einstellung des Täters abhängig macht und das Verkehrsrecht gefährlich nahe an ein Gesinnungsstrafrecht rückt.

Diese Unschärfe auf Tatbestandsebene setzt sich, wie die Prüfung der Konkurrenzen ergab, in der Rechtsanwendung fort. Die in der Praxis zu beobachtende Tendenz zur Annahme von Idealkonkurrenz zwischen § 315d StGB und § 315c StGB ist kein Ausweis differenzierter Rechtsfindung, sondern Symptom einer

normativen Überlagerung, in der das spezifische Unrecht des „Rennens“ und das der „konkreten Gefährdung“ nicht mehr trennscharf isoliert werden können. Die Arbeit hat nachgewiesen, dass diese konkurrenzrechtliche „Alles-oder-Nichts“-Haltung die dogmatische Klarheit opfert, um Strafbarkeitslücken zu vermeiden, die erst durch die handwerklichen Mängel des Gesetzes entstanden sind.

Das gravierendste Ergebnis der Untersuchung betrifft jedoch die Schnittstelle zu den Tötungsdelikten. Es konnte aufgezeigt werden, dass die bisherige Rechtsprechung in einem Zirkelschluss gefangen ist, wenn sie Rasern zwar einen Gefährdungsvorsatz attestiert, den Tötungsvorsatz aber unter Verweis auf ein irrationales „Vertrauen auf einen guten Ausgang“ verneint. Um diesen Wertungswiderspruch aufzulösen, ist die Anwendung der in dieser Arbeit entwickelten „Lehre der gesteigerten Verkehrsrechtswidrigkeit“ nicht nur eine Option, sondern eine dogmatische Notwendigkeit. Diese Lehre liefert den entscheidenden Maßstab, um die Grenze zwischen bewusster Fahrlässigkeit und bedingtem Vorsatz zu objektivieren: Wer sich vorsätzlich in den Bereich der gesteigerten Verkehrsrechtswidrigkeit begibt – sei es durch Wettbewerb oder die Jagd nach der Höchstgeschwindigkeit –, kündigt die „Gefahrengemeinschaft“ des Straßenverkehrs auf. Er begibt sich in eine normative Inkompatibilität zum Vertrauensgrundsatz, womit die Berufung auf ein „Wird schon gutgehen“ als widerlegt gelten muss. Die objektive Extremität der Tat indiziert hierbei zwingend das voluntative Element der Billigung des tödlichen Erfolgs.

Im Ausblick bleibt zu fordern, dass die Rechtsprechung den Mut aufbringt, diese Objektivierung des subjektiven Tatbestands konsequent anzuwenden, um die unbillige Privilegierung von „Todesrasern“ gegenüber anderen Tötungsdelikten zu beenden. Gleichzeitig ist der Gesetzgeber langfristig aufgefordert, den Tatbestand des „Einzelrasers“ durch greifbarere objektive Kriterien zu präzisieren, um die derzeitige Abhängigkeit von der schwer beweisbaren „Raserabsicht“ zu reduzieren. Bis dahin bleibt die „Lehre der gesteigerten Verkehrsrechtswidrigkeit“ das effektivste Instrument, um dem § 315d StGB jene dogmatische Kontur zu verleihen, die er zur Erfüllung seiner schützenden Funktion benötigt, ohne die rechtsstaatlichen Grenzen des Schuldprinzips zu überschreiten.

Literatur

Burmann, Michael / Heß, Rainer / Hühnermann, Dieter / Jahnke, Jürgen / Niehaus, Holger: *Straßenverkehrsrecht: Kommentar*, 28. Auflage, München 2024 (zitiert: B/H/H/J/Bearbeiter § Rn.).

Eisele, Jörg: *Die Abgrenzung zwischen Vorsatz und Fahrlässigkeit*, JA 2007, 172-179.

Gärditz, Klaus Ferdinand: *Demokratizität des Strafrechts und Ultima Ratio-Grundsatz*, JZ 2016, 641-651.

Geppert, Klaus: *Die Gefährdung Tatbeteiligter im Rahmen der §§ 315b, 315c StGB*, JURA 1996, 48-52.

ders.: *Zur Abgrenzung von Vorsatz und Fahrlässigkeit, insbesondere bei Tötungsdelikten*, JURA 2001, 559-566.

Graul, Hans-Joachim: *Die Rücksichtslosigkeit im Straßenverkehrsstrafrecht*, JuS 1992, 325-329.

Hecker, Bernd / Heinrich, Bernd (Hrsg.): *Tübinger Kommentar zum Strafgesetzbuch*, 31. Auflage, Tübingen 2025 (zitiert: TK-StGB/Bearbeiter § Rn.).

Heintschel-Heinegg, Bernd von / Kudlich, Hans (Hrsg.): *Beck'scher Online-Kommentar StGB*, 66. Edition, München 2025 (zitiert: BeckOK StGB/Bearbeiter § Rn.).

Hilgendorf, Eric / Kudlich, Hans / Valerius, Brian (Hrsg.): *Handbuch des Strafrechts*, Band 5, Heidelberg 2020 (zitiert: HdB StrafR/Bearbeiter, Bd., § Rn.).

Hillenkamp, Thomas: *Probleme der Straßenverkehrsgefährdung (§ 315c StGB)*, JuS 1977, 169-176.

Jäger, Christian: *Ein Raser kommt selten allein – manchmal aber doch (Anm. zu BGH 4 StR 225/20)*, JA 2021, 777-784.

Jahn, Matthias: *Die Neuregelung der Verkehrsdelikte durch das 44. Strafrechtsänderungsgesetz*, JuS 2011, 660-666.

Jansen, Marc: *Verbotene Kraftfahrzeugrennen nach § 315d StGB – Eine Analyse der neuen Strafvorschrift*, NZV 2017, 214-220.

Kindhäuser, Urs / Neumann, Ulfried / Paeffgen, Hans-Ullrich (Hrsg.): *Nomos Kommentar zum Strafgesetzbuch*, 6. Auflage, Baden-Baden 2023 (zitiert: NK-StGB/Bearbeiter § Rn.).

König, Peter: *Aktuelle obergerichtliche Rechtsprechung zum Verkehrsstraf- und -ordnungswidrigkeitenrecht*, DAR 2021, 362-370.

ders.: *Aktuelle obergerichtliche Rechtsprechung zum Verkehrsstraf- und -ordnungswidrigkeitenrecht*, DAR 2023, 362-372.

Koriath, Heinz: *Kausalität und objektive Zurechnung*, GA 2001, 51-72.

Kraftfahrt-Bundesamt (Hrsg.): *Werkstattbericht: Statistische Analysen zu Fahrzeugregistern und Verkehrsverstößen*, Bericht 1/2023, Flensburg 2024 (zitiert: KBA, Werkstattbericht 1/2023, S.).

Krenberger, Benjamin: *Rechtsprechungsübersicht Verkehrsstrafrecht und Verkehrsordnungswidrigkeitenrecht 2023/2024*, NStZ 2025, 85-92.

Kudlich, Hans: *Die „Raser-Fälle" vor dem BGH – Mordanklage und Verurteilung wegen verbotenen Kraftfahrzeugrennens*, JA 2019, 631-636.

Kulhanek, Lukas: *Der subjektive Tatbestand des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB – Das Renn- und Geschwindigkeitsstreben*, NStZ 2022, 296-301.

Küper, Wilfried: *Der „Beinahe-Unfall" als konkrete Gefahr – Zur Problematik des § 315c StGB*, GA 1987, 479-495.

Kusche, Hans-Joachim: *Die Strafbarkeit illegaler Rasereien im Straßenverkehr nach § 315 d StGB n. F.*, NZV 2017, 414-419.

Lackner, Karl / Kühl, Kristian / Heger, Martin: *Strafgesetzbuch: Kommentar*, 31. Auflage, München 2025 (zitiert: Lackner/Kühl/Heger/Bearbeiter § Rn.).

Laufhütte, Heinrich Wilhelm / Rissing-van Saan, Ruth / Tiedemann, Klaus (Hrsg.): *Leipziger Kommentar zum Strafgesetzbuch*, 13. Auflage, Berlin 2021 (zitiert: LK-StGB/Bearbeiter § Rn.).

Marks, Sandra: *Die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs in Verkehrsstrafsachen*, DAR 2025, 121-129.

Matt, Holger / Renzikowski, Joachim (Hrsg.): *Strafgesetzbuch: Kommentar*, 2. Auflage, München 2020 (zitiert: Matt/*Renzikowski/Bearbeiter § Rn.)*.

Miebach, Klaus / Joecks, Wolfgang (Hrsg.): *Münchener Kommentar zum Strafgesetzbuch*, Band 5, 4. Auflage, München 2022 (zitiert: MüKo StGB/Bearbeiter § Rn.).

Ministerium des Innern des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): *Bilanz der Verkehrsunfallentwicklung 2024 in Nordrhein-Westfalen*, Düsseldorf 2024 (zitiert: Innenministerium NRW, Verkehrsunfallbilanz 2024, S.).

Mitsch, Wolfgang: *Strafbare Verabredung zu verbotenen Kraftfahrzeugrennen*, NZV 2024, 373-379.

Nestler, Nina: *Die Strafbarkeit des „Einzelrasers" – Anmerkung zu BGH 4 StR 225/21*, JURA 2022, 402-408.

Nowrousian, Bijan*: Die Absicht zur Erreichung einer höchstmöglichen Geschwindigkeit bei § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB*, NZV 2022, 522-527.

Ofosu-Ayeh, Christopher: *§ 315d I Nr. 3 StGB: Die Einzelraser-Konstellation in der juristischen Ausbildung*, JA 2025, 26-32.

Preuß, Nicola: *Anmerkung zum Beschluss des OLG Stuttgart vom 04.07.2017 – 4 Rv 28 Ss 103/17* in: NZV 2017, 494-496.

Pschorr, Simon: *Strukturbedingt unbestimmte Straftatbestände – Zur Verfassungswidrigkeit des § 315d StGB*, Bd. 130, 1. Auflage, Baden-Baden 2024 (zitiert: Pschorr, Verfassungswidrigkeit, S.).

Rengier, Rudolf: *Strafrecht Besonderer Teil II*, 26. Auflage, München 2025 (zitiert: Rengier, StrafR BT II, § Rn.).

ders.: *Der bedingte Tötungsvorsatz bei verbotenen Kraftfahrzeugrennen*, in: Festschrift für Urs Kindhäuser zum 70. Geburtstag, Baden-Baden 2019, 779-795 (zitiert: Rengier, FS Kindhäuser, S.).

Renzikowski, Joachim / Berndt, Sarah: *Das „Alleinrennen" gemäß § 315d I Nr. 3 StGB – Eine kritische Analyse*, JZ 2021, 794-801.

Satzger, Helmut / Schluckebier, Wilhelm / Widmaier, Gunter (Hrsg.*): Strafgesetzbuch: Kommentar*, 6. Auflage, Köln 2025 (zitiert: SSW StGB/Bearbeiter § Rn.).

Schneider, Hartmut: *Gefährliche Eingriffe in den Straßenverkehr durch Raser? – Zur Reichweite des § 315b StGB*, NStZ 2020, 350-355.

Schroeder, Friedrich-Christian: *Die Abgrenzung von Vorbereitung und Versuch bei Gefährdungsdelikten*, JuS 1994, 847-852.

Steinert, Philipp: *Die praktischen Probleme bei der Abgrenzung von Gefährdungs- zu Verletzungsvorsatz am Beispiel des verbotenen Kraftfahrzeugrennens mit Todesfolge*, SVR 2020, 471-478.

Steinert, Philipp: *Die praktischen Probleme bei der Abgrenzung von Gefährdungs- zu Verletzungsvorsatz am Beispiel des verbotenen Kraftfahrzeugrennens mit Todesfolge*, SVR 2023, 87-94.

Steins, Kaan: *Anmerkung zum Beschluss des BGH vom 17.02.2021 – 4 StR 225/20* in: HRRS 2021, 147-152.

Tepperwien, Ingeborg: *Zur Problematik des bedingten Vorsatzes bei Tötungsdelikten im Straßenverkehr*, in: Festschrift für Klaus Nehm zum 65. Geburtstag, München 2006, 427-438 (zitiert: Tepperwien, FS Nehm, S.).

Weigend, Thomas: *Vorsatz und Fahrlässigkeit bei Erfolgsqualifikationen*, in: Festschrift für Thomas Fischer, München 2018, 569-582 (zitiert: Weigend, FS Fischer, S.).

Wessels, Johannes / Engländer, Armin / Hettinger, Michael: *Strafrecht Besonderer Teil 1*, 48. Auflage, Heidelberg 2024 (zitiert: W/H/E, StrR BT 1, Rn.).

Winkelmann, Andreas*: „Einzelraser" nach § 315 d Abs. 1 Nr. 3 StGB und der Nachweis durch digitale Fahrzeugdaten*, DAR 2023, 2-10.

Wörner, Liane / Zivanic, Marko: *Der Tatbestand des verbotenen Kraftfahrzeugrennens (§ 315d StGB)*, JA 2021, 561-569.

Wolters, Gereon (Hrsg.): *Systematischer Kommentar zum Strafgesetzbuch*, 9. Auflage, Köln 2017 (zitiert: SK-StGB/Bearbeiter § Rn.).

Zieschang, Frank: *Die Neuregelung des § 315d StGB – Das verbotene Kraftfahrzeugrennen*, JA 2016, 721-728.

ders.: *Straßenverkehrsstrafrecht*, in: Hilgendorf, Eric / Kudlich, Hans / Valerius, Brian (Hrsg.), Handbuch des Strafrechts, Band 5: Besonderer Teil I, Heidelberg 2020, S. 1015-1098 (zitiert: HdB StrafR/Zieschang, Bd. 5, § 45 Rn.).

Zopfs, Jan: *Strafrechtliche Aspekte illegaler Kraftfahrzeugrennen – Aktuelle Tendenzen in der Rechtsprechung*, DAR 2020, 9-15.

Folgende Bände sind bisher in dieser Reihe erschienen:

Band 1 (2020)
Tim Jesgarzewski
Wirtschaftsverwaltungsrecht: Schwerpunkt Gewerberecht und Anwendungsfälle
ISBN (Print) 978-3-89275-210-3 ISSN (Print) 2748-6869
ISBN (eBook) 978-3-89275-211-0 ISSN (eBook) 2748-6877

Band 2 (2025)
Béatrice Grewer
Kompensation von Ungleichgewichtslagen im Arbeitsrecht und im Verbraucherschutzrecht
ISBN (Print) 978-3-89275-408-4 ISSN (Print) 2748-6869
ISBN (eBook) 978-3-89275-409-1 ISSN (eBook) 2748-6877

Band 3 (2025)
Barbara Mertes
Verbraucherschützende Widerrufsrechte: Implikationen für Unternehmer
ISBN (Print) 978-3-89275-419-3 ISSN (Print) 2748-6869
ISBN (eBook) 978-3-89275-420-6 ISSN (eBook) 2748-6877

Band 4 (2025)
Matthias Krause
Interne Untersuchungen in Unternehmen: Rechtlicher Rahmen und Praxisprobleme
ISBN (Print) 978-3-89275-425-1 ISSN (Print) 2748-6869
ISBN (eBook) 978-3-89275-426-8 ISSN (eBook) 2748-6877

Band 5 (2026)
Lisa Marie Pinno
Künstliche Intelligenz und Corporate Governance: Eine kritische Analyse der Anforderungen für Unternehmen vor dem Hintergrund der KI-Verordnung
ISBN (Print) 978-3-89275-427-5 ISSN (Print) 2748-6869
ISBN (eBook) 978-3-89275-428-2 ISSN (eBook) 2748-6877



Forschungsstark und praxisnah

FOM. Die Hochschule. Für Berufstätige.

FOM Hochschulzentrum Düsseldorf

Rund 45.000 Studierende, mehr als 20 Forschungseinrichtungen und 500 Veröffentlichungen im Jahr – damit zählt die FOM zu den größten und forschungsstärksten Hochschulen Europas. Initiiert durch die Stiftung für internationale Bildung und Wissenschaft folgt sie einem klaren Bildungsauftrag: Berufstätige und Abiturienten durch qualitativ hochwertige und bezahlbare Studiengänge akademisch zu qualifizieren. Als gemeinnützige Hochschule ist die FOM nicht gewinnorientiert, sondern reinvestiert sämtliche Gewinne – unter anderem in die Lehre und Forschung.

Die FOM ist staatlich anerkannt und bietet mehr als 60 praxisorientierte Bachelor- und Master-Studiengänge an. Studiert wird im Campus-Studium+ mit Vorlesungen im Hörsaal und virtuellen Anteilen oder komplett ortsunabhängig im Digitalen Live-Studium.

Lehrende und Studierende forschen an der FOM in einem großen Forschungsbereich aus hochschuleigenen Instituten und KompetenzCentren. Dort werden anwendungsorientierte Lösungen für betriebliche und gesellschaftliche Problemstellungen generiert. Aktuelle Forschungsergebnisse fließen unmittelbar in die Lehre ein und kommen so den Unternehmen und der Wirtschaft insgesamt zugute.

Zudem fördert die FOM grenzüberschreitende Projekte und Partnerschaften im europäischen und internationalen Forschungsraum. Durch Publikationen, über Fachtagungen, wissenschaftliche Konferenzen und Vortragsaktivitäten wird der Transfer der Forschungs- und Entwicklungsergebnisse in Wissenschaft und Wirtschaft sichergestellt.

Alle Institute und KompetenzCentren unter
fom.de/forschung

FOM Hochschule

ISBN (Print) 978-3-89275-434-3 ISSN (Print) 2748-6869
ISBN (eBook) 978-3-89275-435-0 ISSN (eBook) 2748-6877

KCW KompetenzCentrum
für Wirtschaftsrecht
der FOM Hochschule für Oekonomie & Management

FOM Hochschule

Mit rund 45.000 Studierenden ist die FOM eine der größten Hochschulen Europas und führt seit 1993 Studiengänge für Berufstätige durch, die einen staatlich und international anerkannten Hochschulabschluss (Bachelor/Master) erlangen wollen.

Die FOM ist der anwendungsorientierten Forschung verpflichtet und verfolgt das Ziel, adaptionsfähige Lösungen für betriebliche bzw. wirtschaftsnahe oder gesellschaftliche Problemstellungen zu generieren. Dabei spielt die Verzahnung von Forschung und Lehre eine große Rolle: Kongruent zu den Masterprogrammen sind Institute und KompetenzCentren gegründet worden. Sie geben der Hochschule ein fachliches Profil und eröffnen sowohl Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern als auch engagierten Studierenden die Gelegenheit, sich aktiv in den Forschungsdiskurs einzubringen.

Weitere Informationen finden Sie unter **fom.de**

KCW

Das KCW KompetenzCentrum für Wirtschaftsrecht forscht in für Wirtschaftsunternehmen relevanten Rechtsbereichen. Der Fokus liegt auf Fragestellungen, die sich aus Unternehmenssicht in der wirtschaftsrechtlichen Praxis ergeben. Die im Rahmen von Forschungsprojekten aufzuwerfenden Fragestellungen weisen daher stets einen größtmöglichen Praxisbezug auf.

Neben der Forschungsarbeit legt das KCW großen Wert auf den Wissenstransfer. Es werden daher regelmäßig Fortbildungen und Schulungen für Unternehmen und Verbände angeboten. Zudem fließen die aktuellen Forschungsergebnisse in die Lehre der FOM Hochschule ein.

Weitere Informationen finden Sie unter **fom-kcw.de**

FOM forscht.
Der Wissenschaftsblog
der FOM Hochschule

Der Wissenschaftsblog der FOM Hochschule bietet Einblicke in die vielfältigen Themen, zu denen an der FOM geforscht wird: **fom-blog.de**