

## Entscheidungsbesprechung

BGH, Urt. v. 18.8.2022 – 4 StR 377/21 (LG Ingolstadt)<sup>1</sup>

### Zum Gefährdungs- und Schädigungsvorsatz sowie dem Schutzzweckzusammenhang bei einem tödlich endenden Alleinrasen nach § 315d Abs. 1 Nr. 3, Abs. 2, Abs. 5 StGB

Ein zur Verwirklichung der §§ 315d Abs. 1 Nr. 3, Abs. 2, Abs. 5 StGB notwendiger Gefährdungsvorsatz setzt voraus, dass der Täter über die allgemeine Gefährlichkeit des Alleinrennens hinaus auch die Umstände kennt, die den in Rede stehenden Gefahrerfolg im Sinne eines Beinaheunfalls als naheliegende Möglichkeit erscheinen lassen, und er sich mit dem Eintritt dieser Gefahrenlage zumindest abfindet.

(Leitsatz des Verf.)

StGB §§ 315d Abs. 1 Nr. 3, Abs. 2, Abs. 5, 229, 222, 212, 211

StPO §§ 400, 358 Abs. 1, Abs. 2 S. 1, 353 Abs. 1, Abs. 2

Wiss. Mitarbeiter Hao-Hao Wu, München\*

### I. Einführung

Gegenstand der Besprechung ist eine neuere Entscheidung zum sog. Alleinrasen<sup>2</sup>, das 2017 unter Strafe gestellt wurde. Der Gesetzgeber erachtete den Umstand, dass die Veranstaltung von und die Teilnahme an illegalen Kraftfahrzeugrennen nur als Ordnungswidrigkeit (§§ 29 Abs. 1, 49 Abs. 2 Nr. 5 StVO a.F.) sanktioniert werden konnte, als unbefriedigend.<sup>3</sup> Einige Gerichte bemühten sich bei Kraftfahrzeugrennen mit tödlichem Ausgang ersichtlich um eine Verurteilung wegen eines bedingt vorsätzlichen Tötungsdelikts (§§ 211, 212 StGB), um zu einem möglichst hohem Strafraumen zu gelangen.<sup>4</sup> Im Zuge der darauffolgenden Gesetzesreform<sup>5</sup> wurde in § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB auch das AL-

\* Der Autor ist Wiss. Mitarbeiter am Max-Planck-Institut für Sozialrecht und Sozialpolitik in München. Er dankt Herrn Rechtsanwalt *Michael Wuschko* und Herrn Wiss. Mitarbeiter *Max Mewes* für wertvolle Anmerkungen.

<sup>1</sup> Die Entscheidung ist online abrufbar unter <https://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&sid=a682db98783e2dec59f045c5c420a879&nr=131194&pos=0&anz=1&Blank=1.pdf>. Sie ist auch erschienen in der NZV 2022, 569 m. Anm. *Preuß*, in der DAR 2023, 44 und in BeckRS 2022, 24049. Eine Entscheidungsbesprechung findet sich bei *Jäger*, JA 2022, 1044.

<sup>2</sup> Auch als Einzelrasen bezeichnet. Kritisch zum Begriff des „Rennens“ in der gesetzlichen Überschrift *Fischer*, Strafgesetzbuch mit Nebengesetzen, Kommentar, 70. Aufl. 2023, § 315d Rn. 1.

<sup>3</sup> BT-Drs. 18/10145, S. 9. Dazu *Fischer*, Strafgesetzbuch mit Nebengesetzen, Kommentar, 70. Aufl. 2023, § 315d Rn. 3.

<sup>4</sup> Vgl. etwa den sog. „Ku‘damm-Raser-Fall“, BGH, Urt. v. 1.3.2018 – 4 StR 399/17 = BGHSt 63, 88 (siehe dazu auch Fn. 70). Zur insoweit maßgeblichen Abgrenzung zwischen bedingtem Vorsatz und bewusster Fahrlässigkeit vgl. etwa *Zehetgruber*, KriPoZ, 2018, 358; krit. *Piper*, NZV 2017, 70 (72 ff.).

<sup>5</sup> Sechsfünftzigstes Strafrechtsänderungsgesetz – Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr vom 30.9.2017 (BGBl. I 2017, S. 3532), in Kraft getreten am 13.10.2017.

leinrasen als ein „Rennen gegen sich selbst“<sup>6</sup> unter Strafe gestellt.<sup>7</sup> In der Sache handelt es sich dabei um ein abstraktes Gefährdungsdelikt,<sup>8</sup> dessen Ausgangspunkt in der grob verkehrswidrigen und rücksichtslosen Fortbewegung mit nicht angepasster Geschwindigkeit liegt. In der Literatur werden gerade zum Tatbestand des Alleinrasens von Beginn an (teilweise noch vor Verabschiedung des Gesetzentwurfs) kontroverse Diskussionen geführt<sup>9</sup> und verfassungsrechtliche Bedenken geäußert<sup>10</sup>. Die obergerichtliche Rechtsprechung hatte indes zunächst keine Probleme, zu entsprechenden Verurteilungen zu gelangen.<sup>11</sup> Lediglich das AG Villingen-Schwenningen<sup>12</sup> formulierte in einem viel beachteten Vorlagebeschluss Bedenken zur Verfassungskonformität des Straftatbestands und legte diesen daher gem. Art. 100 Abs. 1 S. 1 GG dem BVerfG vor. Dieses setzte mit seinem Beschl. v. 9.2.2022<sup>13</sup> einen vorläufigen Schlusspunkt unter die Debatte und billigte die Regelung als mit dem Grundgesetz vereinbar. Die Norm wirft jedoch – wie die vorliegende Entscheidung zeigt – weiterhin Schwierigkeiten auf, wenn in Fällen mit tödlichem Ausgang das Vorliegen eines vorsätzlich begangenen Tötungsdelikts verneint, eine billigend in Kauf genommene Gefährdung des Lebens jedoch bejaht werden soll (§ 315d Abs. 2 StGB). An dieser Fragestellung scheiterte auch die landgerichtliche Entscheidung, die in einem wesentlichen Punkt keinen Bestand hatte.

## II. Der festgestellte Sachverhalt

Das Landgericht hat den Angeklagten wegen verbotenen Kraftfahrzeugrennens mit Todesfolge in Tateinheit mit vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs unter anderem zu einer Freiheitsstrafe von drei Jahren und sechs Monaten verurteilt. Einen (bedingten) Tötungsvorsatz hat es verneint.

Nach den Feststellungen des Landgerichts befuhr der Angeklagte mit seinem hochmotorisierten BMW M4 kurz nach 23:00 Uhr des Tattages die Bundesautobahn A 9, auf der aus Lärmschutzgründen ab 1.400 m vor der Unfallstelle die Geschwindigkeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr auf 120 km/h beschränkt, ab 750 m vor dieser auf 100 km/h beschränkt war.<sup>14</sup> Tagsüber gab es für diesen Streckenabschnitt keine Geschwindigkeitsbegrenzung. Der Streckenabschnitt der A 9 verlief gerade und verfügte über drei Spuren mit separatem Standstreifen. Das Verkehrsaufkommen in der tatgegenständ-

<sup>6</sup> Vgl. so die Formulierung bei *Ruhs*, SVR 2018, 286 (287).

<sup>7</sup> § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB war im ursprünglichen Gesetzesentwurf des Bundesrates (BR-Drs. 362/16 = BT-Drs. 18/10145) noch nicht enthalten und wurde erst durch den federführenden Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz ergänzt (BT-Drs. 18/12936, S. 3 [Beschlussempfehlung], BT-Drs. 18/12964, S. 5 f. [Bericht]).

<sup>8</sup> Vgl. BT-Drs. 18/12964, S. 5; *Ernemann*, in: *Satzger/Schluckebier/Widmaier*, Strafgesetzbuch, Kommentar, 5. Aufl. 2021, § 315d Rn. 1; *Ruhs*, SVR 2018, 286 (287).

<sup>9</sup> Vgl. *Ernemann*, in: *Satzger/Schluckebier/Widmaier*, Strafgesetzbuch, Kommentar, 5. Aufl. 2021, § 315d Rn. 12; *Dahlke/Hoffmann-Holland*, KriPoZ 2017, 306; *Jansen*, NZV 2019, 285; *Preuß*, NZV 2018, 537; *Ruhs*, SVR 2018, 286; *Schäfer*, SVR 2022, 127.

<sup>10</sup> Die verfassungsrechtlichen Bedenken betrafen jedoch das Tatbestandsmerkmal der Absicht, eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen (vgl. dazu statt vieler *Czimek*, ZJS 2020, 337), und sind nicht Gegenstand der vorliegenden Entscheidungsbesprechung.

<sup>11</sup> KG, Beschl. v. 15.4.2019 – (3) 161 Ss 36/19 (25/19) = BeckRS 2019, 8319; OLG Stuttgart, Beschl. v. 4.7.2019 – 4 Rv 28 Ss 103/19 = NJW 2019, 2787 m. Anm. *Zopfs*.

<sup>12</sup> AG Villingen-Schwenningen, Aussetzungs- und Vorlagebeschl. v. 16.1.2020 – 6 Ds 66 Js 980/19 = SVR 2020, 146 m. Anm. *Krumm*, ergänzt durch AG Villingen-Schwenningen, Beschl. v. 17.2.2020 – 6 Ds 66 Js 19311/19 und Beschl. v. 28.7.2020 – 6 Ds 66 Js 19311/19.

<sup>13</sup> BVerfG, Beschl. v. 9.2.2022 – 2 BvL 1/20 = NJW 2022, 1160 m. Bespr. *Schneider*, ZJS 2022, 460; dazu auch *Zieschang*, JR 2022, 274.

<sup>14</sup> BGH, Urt. v. 18.8.2022 – 4 StR 377/21, Rn. 2.

lichen Nacht war „moderat“, nur „von Zeit zu Zeit“ befanden sich Fahrzeuge auf allen drei Spuren.<sup>15</sup> Die Sicht war gut und die Fahrbahn trocken.<sup>16</sup> Die linke Spur wurde für Überholvorgänge genutzt.

Innerhalb der Geschwindigkeitsbegrenzung überholte der links fahrende Angeklagte zunächst einen mit ca. 100 km/h fahrenden Pkw, wechselte vor diesem auf die mittlere Spur, dann auf die rechte Spur und ließ sich anschließend hinter den Pkw zurückfallen, so dass dieser an dem Angeklagten vorbeifuhr. Anschließend wechselte der Angeklagte wieder über die mittlere Spur auf die linke Spur und setzte zu einer massiven Beschleunigung an und passierte den vorbezeichneten Pkw mit nicht näher feststellbarer Geschwindigkeit. Das gesamte Fahrmanöver nahm der Angeklagte in der Absicht vor, eine möglichst schnelle Beschleunigung und die höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen, um die Leistungssteigerung seines Fahrzeugs „auszuleben“.<sup>17</sup> Dabei ignorierte er die Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 120 km/h und 100 km/h. Der Angeklagte schloss auf der linken Spur im Weiteren auf einen anderen Pkw auf, woraufhin dieser auf die mittlere Spur wechselte. Der Angeklagte überholte ihn sodann mit weit überhöhter Geschwindigkeit und beschleunigte weiter auf mindestens 233 km/h.<sup>18</sup>

Noch im Sichtbereich des Fahrers des zuvor überholten Pkw nahm der Angeklagte im letzten Augenblick den mit eingeschalteten Abblendlicht vor ihm mittig auf der linken Spur fahrenden Audi A4 des Geschädigten wahr.<sup>19</sup> Trotz einer eingeleiteten Vollbremsung und eines Ausweichmanövers fuhr der Angeklagte mit 207 km/h auf das Heck des Audis auf.<sup>20</sup> Der Geschädigte, der angeschnallt war, hatte etwa 4,2 Sekunden vor der Kollision seinen Blinker gesetzt und war anschließend auf die linke Spur gewechselt, um ein vor ihm mit ca. 100 km/h fahrendes Wohnwagengespann zu überholen.<sup>21</sup> Als der Geschädigte den Blinker setzte, war der Angeklagte noch 125 m entfernt. Der Geschädigte hätte zu diesem Zeitpunkt die Lichter des BMW im Rück- und Seitenspiegel erkennen und den Spurwechsel unterlassen können.<sup>22</sup> Eine zutreffende Einschätzung der Position und Geschwindigkeit des BMW war indes nur mit hoher Fehlertoleranz möglich.<sup>23</sup> Der Unfall wäre bei einer Geschwindigkeit von 197 km/h vermeidbar gewesen. Der Geschädigte verstarb infolge seiner unfallbedingten Verletzungen,<sup>24</sup> während der Angeklagte wegen der Sicherheitsausstattung seines Fahrzeuges nur leichte Verletzungen erlitt.<sup>25</sup> An beiden Fahrzeugen entstand ein Totalschaden.

### III. Die Entscheidung des Senats und kritische Würdigung

Der für das Verkehrsstrafrecht ausschließlich zuständige 4. *Strafsenat* hob auf die Revisionen des Angeklagten und des Nebenklägers die Entscheidung des Landgerichts mit den Feststellungen zur subjektiven Tatseite auf und verwies die Sache im Umfange ihrer Aufhebung zu neuer Verhandlung und Entscheidung an eine andere Strafkammer des Landgerichts zurück. Der *Senat* sah den Grundtatbestand des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB als verwirklicht an (1.). Allerdings habe das Landgericht den nach

---

<sup>15</sup> BGH, Urt. v. 18.8.2022 – 4 StR 377/21, Rn. 2.

<sup>16</sup> BGH, Urt. v. 18.8.2022 – 4 StR 377/21, Rn. 2.

<sup>17</sup> BGH, Urt. v. 18.8.2022 – 4 StR 377/21, Rn. 3.

<sup>18</sup> BGH, Urt. v. 18.8.2022 – 4 StR 377/21, Rn. 3.

<sup>19</sup> BGH, Urt. v. 18.8.2022 – 4 StR 377/21, Rn. 4.

<sup>20</sup> BGH, Urt. v. 18.8.2022 – 4 StR 377/21, Rn. 4.

<sup>21</sup> BGH, Urt. v. 18.8.2022 – 4 StR 377/21, Rn. 4.

<sup>22</sup> BGH, Urt. v. 18.8.2022 – 4 StR 377/21, Rn. 4.

<sup>23</sup> BGH, Urt. v. 18.8.2022 – 4 StR 377/21, Rn. 4.

<sup>24</sup> BGH, Urt. v. 18.8.2022 – 4 StR 377/21, Rn. 5.

<sup>25</sup> BGH, Urt. v. 18.8.2022 – 4 StR 377/21, Rn. 5.

§ 315d Abs. 2 StGB erforderlichen Gefährdungsvorsatz nicht widerspruchsfrei festgestellt, so dass die Verurteilung wegen verbotenen Kraftfahrzeugrennens mit Todesfolge rechtlicher Überprüfung nicht standhalte (2.). Der die Beweiswürdigung betreffende Rechtsfehler führe auch zum Erfolg der Revision des Nebenklägers, der eine Verurteilung wegen eines vorsätzlichen Tötungsdelikts anstrebte (3.). Im Übrigen hat der *Senat* die weitergehende Revision verworfen (4.).

### 1. Grundtatbestand des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB

Der *Senat* sah § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB als unproblematisch erfüllt an und widmete diesem daher nur zwei Sätze:<sup>26</sup> Der Angeklagte habe den Grundtatbestand verwirklicht, „indem er die Bundesautobahn A 9 trotz einer ihm bekannten Geschwindigkeitsbegrenzung mit Geschwindigkeiten bis zu 233 km/h befuhr“.<sup>27</sup> Überdies sei auch die Absicht des Angeklagten, eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen, rechtsfehlerfrei festgestellt.<sup>28</sup> Die Knappheit der Ausführungen wirft Fragen auf. Jedenfalls zur nicht angepassten Geschwindigkeit hätte der *Senat* noch ein paar Worte verlieren können.

Nach der Gesetzesbegründung meint eine Fortbewegung mit nicht angepasster Geschwindigkeit ein zu schnelles Fahren, das Geschwindigkeitsbegrenzungen verletzt oder der konkreten Verkehrssituation zuwiderläuft.<sup>29</sup> Die Geschwindigkeit ist insbesondere den Straßen-, Sicht- und Wetterverhältnissen anzupassen. Der Straftatbestand orientiert sich damit an der Generalklausel des § 3 Abs. 1 StVO.<sup>30</sup> Dabei reicht im Grundsatz die Überschreitung der angeordneten Geschwindigkeit aus; sie hat nicht lediglich eine indizielle Bedeutung.<sup>31</sup> Auch das Landgericht stützt den Geschwindigkeitsverstoß und damit einhergehend die Tatbestandsverwirklichung ausschließlich auf die durch Beschilderung angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 km/h bzw. 100 km/h. Diese Anordnung erfolgte indes nur aus Gründen des Lärmschutzes.<sup>32</sup> Im Übrigen gaben die Straßen-, Sicht- und Wetterverhältnisse jedenfalls nach den landgerichtlichen Feststellungen keinen Anlass zur Anpassung der Geschwindigkeit. Der *Senat* gibt den Grund der Geschwindigkeitsbegrenzung selbst in seinen Urteilsgründen wieder, so dass sich die Frage stellt, welche Bedeutung er diesem Umstand beimisst. Umso überraschender ist es, dass dies nicht weiter aufgegriffen wird.

Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen dient nicht dem Schutz der Verkehrssicherheit oder dem Leben und der Gesundheit *der Verkehrsteilnehmer*, welcher von § 315d StGB intendiert wird<sup>33</sup>, sondern dem öffentlichen Interesse an einer möglichst geringen Belästigung durch Geräuschimmissionen. Damit bezweckt der in Verkehrsschildern gegossene Ver-

<sup>26</sup> BGH, Urt. v. 18.8.2022 – 4 StR 377/21, Rn. 7.

<sup>27</sup> BGH, Urt. v. 18.8.2022 – 4 StR 377/21, Rn. 7.

<sup>28</sup> BGH, Urt. v. 18.8.2022 – 4 StR 377/21, Rn. 7.

<sup>29</sup> BT-Drs. 18/12964, S. 5.

<sup>30</sup> BT-Drs. 18/BT-Drs. 18/12964, S. 5; *Ruhs*, SVR 2018, 286 (288); krit. *Kusche*, NVZ 2017, 414 (417); *Jansen*, NZV 2019, 285 (286).

<sup>31</sup> So aber *Ernemann*, in: Satzger/Schluckebier/Widmaier, Strafgesetzbuch, Kommentar, 5. Aufl. 2021, § 315d Rn. 13 m.w.N.; *Fischer*, Strafgesetzbuch mit Nebengesetzen, Kommentar, 70. Aufl. 2023, § 315d Rn. 14; dagegen *König*, in: LK-StGB, Bd. 17, 13. Aufl. 2021, § 315d Rn. 24 mit gründlicher wie überzeugender Argumentation.

<sup>32</sup> Vgl. § 45 Abs. 1 S. 1, S. 2 Nrn. 3 und 5, Abs. 9 S. 3 StVO; vgl. Zusatzzeichen Nr. 1012-36 (§ 39 Abs. 3 StVO i.V.m. Anlage 7 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung [VwV-StVO]). Dazu *Metz*, NZV 2018, 60.

<sup>33</sup> BT-Drs. 18/10145, S. 9 f.; 18/12964, S. 6; *Fischer*, Strafgesetzbuch mit Nebengesetzen, Kommentar, 70. Aufl. 2023, § 315d Rn. 2; *Kulhanek*, in: BeckOK StGB, Stand: 1.11.2022, § 315d Rn. 7; *Pegel*, in: MüKo-StGB, Bd. 6, 4. Aufl. 2022, § 315d Rn. 2; *Rengier*, Strafrecht, Besonderer Teil II, 23. Aufl. 2022, § 44a Rn. 1; vgl. in Abgrenzung dazu der Schutzzweck des § 29 Abs. 1 StVO a.F., der „zumindest zusätzlich die Verhinderung übermäßiger Straßennutzungen und die Abwehr von Umweltbelastungen (z.B. übermäßige Lärm- bzw. Abgasemissionen)“ bezweckt (*Blanke-Roeser*, JuS 2018, 18 [19]); siehe auch *Schneider*, ZJS 2013, 362 (371).

waltungsakt<sup>34</sup> „lediglich“ den Schutz der Gesundheit *der Anwohner* und steht in keinem Zusammenhang mit den spezifischen Gefahren des Straßenverkehrs. Die Anordnung gilt dementsprechend nur zu den nächtlichen Ruhezeiten (zwischen 22:00 und 6:00 Uhr),<sup>35</sup> in denen Geräuschbelastigungen besonders gesundheitsschädlich sind. Es bestehen daher Bedenken, die gegenständlichen Geschwindigkeitsverstöße im Rahmen einer Straftat nach § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB für ausreichend zu erachten, weil zwar ein solcher Verstoß gegeben ist, diese jedoch in keinem *inneren Zusammenhang* zu den von § 315d StGB erfassten Schutzgütern steht (Leben und körperliche Integrität der Teilnehmer des Straßenverkehrs sowie dessen Sicherheit als Ganzes). Überdies ist bei dieser Fallkonstellation auch die grobe Verkehrswidrigkeit jedenfalls zweifelhaft,<sup>36</sup> weil der Lärmschutz zwar ein legitimes öffentliches Interesse darstellt, allerdings gegenüber dem Gesundheits- und Lebensschutz der Verkehrsteilnehmer sowie der allgemeinen Verkehrssicherheit eine untergeordnete Rolle spielt<sup>37</sup>. Wäre der Unfall während der Tageszeit passiert, hätte sich das Landgericht zumindest bemühen müssen, um einen Geschwindigkeitsverstoß zu begründen. Eine Geschwindigkeit mit 233 km/h mag extrem hoch sein, bewegt sich jedoch gerade vor dem Hintergrund eines im deutschen Rechtskreis nicht bekannten allgemeinen Tempolimits nicht so weit aus dem Rahmen, dass sich *allein* hieraus eine nicht angepasste Geschwindigkeit i.S.d. § 3 Abs. 1 S. 2 StVO herleiten ließe.<sup>38</sup> Allerdings ist eine entsprechend tatrichterliche Würdigung gleichwohl nicht ausgeschlossen und daher denkbar, vielleicht sogar nahelegend – gerade unter Berücksichtigung der eingeschränkten Sicht bei Nacht und der Erwartungshaltung der anderen Straßenverkehrsteilnehmer (dazu sogleich). Diese Frage kann an dieser Stelle nicht abschließend beantwortet werden, weil die Bestimmung der (nicht) „angepassten“ Geschwindigkeit i.S.d. § 3 Abs. 1 S. 2 StVO eine umfassende Würdigung der konkreten Umstände des Einzelfalles erfordert.<sup>39</sup> Letztlich hätte diese Aufgabe dem Trichter – also dem Landgericht – obliegen.<sup>40</sup> Kri-

<sup>34</sup> BVerwG, Urt. v. 9.6.1967 – VII C 18/66; BVerwGE 27, 181 = NJW 1967, 1627; BVerwG, Urt. v. 13.12.1979 – 7 C 46/78 = NJW 1980, 1640.

<sup>35</sup> Vgl. Ziffer 6.4. der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) sowie exemplarisch § 9 Abs. 1 LImSchG NRW.

<sup>36</sup> In der oberlandesgerichtlichen Rechtsprechung zu Bußgeldsachen wird indes eine grobe Pflichtverletzung i.S.d. §§ 25 Abs. 1 S. 1 StVG, 4 Abs. 1 S. 1 BKatV angenommen, vgl. etwa OLG Bamberg, Beschl. v. 21.11.2006 – 3 Ss OWi 1516/06 = BeckRS 2006, 14598; KG, Beschl. v. 15.4.2005 – 2 Ss 56/05 - 3 Ws (B) 182/05 = NZV 2005, 596 (597); BayObLG, Beschl. v. 16.6.1994 – 1 Ob OWi 173/94 = NZV 1994, 370 m. krit. Bespr. Scheffler, NZV 1995, 214 (215): „Das bedeutet nun aber, daß die Überschreitung einer aus Lärmschutzgründen angeordneten Geschwindigkeitsbegrenzung an sich noch keine ‚grobe‘ Pflichtverletzung ist, weil für die Anwohner keine Gefahr, auch keine abstrakte, hervorgerufen wird, sondern eine bloße Belästigung.“

<sup>37</sup> Die obergerichtliche Rechtsprechung betont jedoch den hohen verfassungsrechtlichen Rang der durch die Lärmschutzanordnung geschützten Rechtsgüter (Art. 2 Abs. 2, 14 Abs. 1 GG), vgl. KG, Beschl. v. 15.4.2005 – 2 Ss 56/05 - 3 Ws (B) 182/05 = NZV 2005, 596 (597) m.w.N.

<sup>38</sup> Vgl. den unlängst bekannten Fall eines tschechischen Autofahrers, der mit 417 km/h über die Bundesautobahn A 2 fuhr. Die Staatsanwaltschaft Stendal stellte das gegen ihn eingeleitete Strafverfahren ein, weil es der Tatbestandverwirklichung ermangelte (vgl. LTO v. 22.4.2022, abrufbar unter [https://www.lto.de/persis-tent/a\\_id/48226/](https://www.lto.de/persis-tent/a_id/48226/) [25.1.2023], bestätigt durch die Generalstaatsanwaltschaft Naumburg, vgl. Pressemitteilung der Generalstaatsanwaltschaft v. 15.8.2022, abrufbar unter [https://gensta.sachsen-anhalt.de/fileadmin/tx\\_tsarssinclude/generalstaatsanwaltschaft\\_15\\_08\\_2022\\_pressemitteilung\\_autobahnraser-verfahren-bleibt-eingestellt.pdf](https://gensta.sachsen-anhalt.de/fileadmin/tx_tsarssinclude/generalstaatsanwaltschaft_15_08_2022_pressemitteilung_autobahnraser-verfahren-bleibt-eingestellt.pdf) [25.1.2023]).

<sup>39</sup> Vgl. zu den zu berücksichtigenden Aspekten bei der Bestimmung einer nicht angepassten Geschwindigkeit etwa Gutt, in: *Gesamtes Verkehrsrecht, Kommentar*, 3. Aufl. 2021, StVO § 3 Rn. 3 ff.; Samuel/Krenberger, in: *BeckOK Straßenverkehrsrecht*, Stand: 15.10.2022, StVO § 3 Rn. 44 ff.; plakativ Bender, in: *MüKo-StVR*, Bd. 1, 2016, StVO § 3 Rn. 3: „Der Gesetzgeber knüpft an die nicht abschließend aufgezählten zentralen Punkte *Umwelt, Mensch und Fahrzeug* an“ (*Hervorhebung im Original*).

<sup>40</sup> Zu den Anforderungen an die richterliche Feststellung der Geschwindigkeitsüberschreitung im Strafverfahren vgl. *Burmam*, in: *Straßenverkehrsrecht, Kommentar*, 27. Aufl. 2022, StVO § 3 Rn. 71.

tisiert kann daher nach alledem nicht das Ergebnis der rechtlichen Prüfung selbst, sondern der Begründungsweg dorthin.

Im Ergebnis ist die Annahme einer Tatbestandsverwirklichung jedoch auch jenseits dessen überzeugend. Bei genauerer Betrachtung ist die Einhaltung der Geschwindigkeitsanordnung nämlich auch für den konkreten Straßenverkehr selbst von Bedeutung, weil die Verkehrsteilnehmer aufgrund der Beschilderung davon ausgehen dürfen, andere Autofahrer würden sich gleichfalls an die Beschränkung der Geschwindigkeit halten.<sup>41</sup> Eine Überschreitung der Geschwindigkeit begründet daher auch ungeachtet ihres Anordnungsgrundes spezifische Gefahren für den konkret betroffenen Straßenabschnitt, weil die anderen Verkehrsteilnehmer sich auf eine entsprechend angepasste Geschwindigkeit verlassen dürfen und daran ihr Verhalten ausrichten. Auch im konkreten Fall ist dies nicht ausgeschlossen. Von der (berechtigten) Erwartung ausgehend, dass sich Fahrzeuge in seinem Umfeld maximal mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit fortbewegen, hätte der Geschädigte annehmen dürfen, dass sich der Angeklagte nicht mit einer derart hohen Geschwindigkeit (an-)nähert. Er hätte in der Konsequenz daher nicht mit einer unmittelbaren Kollisionslage bereits beim Spurwechsel rechnen müssen. Damit hat jede Geschwindigkeitsbegrenzung eine zumindest *mittelbar individualschützende* Wirkung, auch wenn sie im konkreten Fall primär andere Ziele verfolgt. Dieser „reflexartige“ Zusammenhang ist jedenfalls für § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB ausreichend (vielleicht sogar entbehrlich), weil er als abstraktes Gefährdungsdelikt ausgestaltet ist. Daher sind keine allzu hohen Anforderungen zu stellen. So ist es etwa auch bei § 316 StGB unbeachtlich, dass das Überschreiten der die „absolute Fahruntüchtigkeit“ verursachenden Blutalkoholkonzentration von 1,1 Promille auch dann ausreichend ist, wenn sie die Fahrtüchtigkeit in tatsächlicher Hinsicht nicht beeinflusst und der Fahrzeugführer das Fahrzeug sicher beherrscht.<sup>42</sup> Für diese Auslegung spricht schließlich auch die klare Intention des Gesetzgebers, eine Tatbestandsverwirklichung an die formale Überschreitung einer angeordneten Geschwindigkeitsbegrenzung zu knüpfen.

## 2. Qualifikation nach § 315d Abs. 2 StGB

### a) Objektiver Tatbestand – insbesondere Schutzzweckzusammenhang

aa) Auch hinsichtlich des objektiven Tatbestands des § 315d Abs. 2 StGB (konkrete Gefährdung des Lebens anderer Menschen und fremder Sachen von bedeutendem Wert) bleiben die Ausführungen in tatsächlicher Hinsicht knapp. Der objektive Tatbestand sei „mit Blick auf das festgestellte Unfallgeschehen ebenfalls verwirklicht“.<sup>43</sup> Der *Senat* konkretisiert dies im Weiteren, indem er auf seine Rechtsprechung verweist. Danach ist der Qualifikationstatbestand in objektiver Hinsicht verwirklicht, „wenn [der Täter] durch sein Fahrverhalten während des Alleinrennens eine konkrete Gefahr für eines der genannten Individualrechtsgüter verursacht und zwischen seinem Verursachungsbeitrag und dem Gefährdungserfolg ein innerer Zusammenhang besteht“.<sup>44</sup> Dazu müsse die Tathandlung „über die ihr innewohnende latente Gefährlichkeit hinaus in eine Verkehrssituation geführt haben, in der die Sicherheit eines der benannten Individualrechtsgüter so stark beschädigt worden ist,

<sup>41</sup> So argumentierend auch VGH BW, Beschl. v. 9.4.1991 – 10 S 745 = NZV 1991, 328 (328).

<sup>42</sup> Ganz h.M., vgl. nur *Hecker*, in: Schönke/Schröder, Strafgesetzbuch, Kommentar, 30. Aufl. 2019, § 316 Rn. 1; *Pegel*, in: MüKo-StGB, Bd. 6, 4. Aufl. 2022, § 316 Rn. 1; a.A. *Zieschang*, in: NK-StGB, Bd. 3, 5. Aufl. 2017, § 316 Rn. 4.

<sup>43</sup> BGH, Urt. v. 18.8.2022 – 4 StR 377/21, Rn. 8.

<sup>44</sup> BGH, Urt. v. 18.8.2022 – 4 StR 377/21, Rn. 9 unter Verweis auf BGH, Urt. v. 11.11.2021 – 4 StR 511/20 = NStZ 2022, 292.



dass der Eintritt einer Rechtsgutverletzung nur noch vom Zufall abhing“ und daher von einem Geschehen auszugehen ist, das „auf Grundlage einer objektiv nachträglichen Prognose als ein sog. Beinaheunfall beschrieben werden kann“. <sup>45</sup> Der Tatbestand orientiert sich daher weitestgehend an demjenigen des § 315c Abs. 1 StGB. <sup>46</sup> Die massive Geschwindigkeitsüberschreitung könnte damit als „achte Todsünde“ aufgefasst werden.

bb) Bei der Frage, ob der Angeklagte den objektiven Tatbestand des § 315d Abs. 2 StGB erfüllt hat, rückt der Grund für die angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzung wieder in den Vordergrund. Die Anordnung der Geschwindigkeitsbegrenzung diene – wie bereits aufgezeigt – nicht dem Schutz von Leben und körperlicher Unversehrtheit der Verkehrsteilnehmer, sondern in erster Linie dem Anwohnerschutz. Der Schutz der Verkehrsteilnehmer ist *allenfalls reflexhaft* <sup>47</sup> gegeben, weil sich andere Verkehrsteilnehmer im Vertrauen auf ein regelkonformes Verhalten auf entsprechende Geschwindigkeiten einrichten und ihr Verhalten danach ausrichten (vgl. oben). Damit liegt der Erfolg (die konkrete Gefährdung des Lebens anderer Menschen) *möglicherweise* außerhalb des Schutzzwecks der Norm <sup>48</sup>, welcher bei der Prüfung des § 315d Abs. 2 StGB zu beachten ist. <sup>49</sup> Der *Senat* spricht in seiner Entscheidung von der Notwendigkeit eines *inneren Zusammenhangs* zwischen dem Verursachungsbeitrag des Täters und dem Gefährdungserfolg. Ein solch innerer Zusammenhang ist in Gestalt des Schutzzweckzusammenhangs indes nur dann gegeben, wenn die konkrete Gefährdung jedenfalls mitursächlich auf den Geschwindigkeitsverstoß zurückzuführen ist <sup>50</sup> und die durch den Täter verletzte Verkehrsregel gerade die Verhinderung des Gefährdungserfolgs bezweckt. <sup>51</sup> Nach den landgerichtlichen Feststellungen ist zwar auch das wahrscheinlich verkehrswidrige Verhalten des Geschädigten, der trotz aufscheinender Scheinwerfer des BMW und nur noch geringer Distanz zum Angeklagten auf die linke Spur wechselte und so den Auffahrunfall jedenfalls mitverantwortete, in den Blick zu nehmen. Es ist jedoch nach den Feststellungen unstrittig, dass der Geschwindigkeitsverstoß des Angeklagten jedenfalls mitursächlich war. Ausschlaggebend bleibt daher der Umstand, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung nicht den Schutz der Verkehrsteilnehmer bezweckte. Da das Vorliegen eines Schutzzweckzusammenhangs allgemeine Voraussetzung einer objektiven Zurechnung ist, ist es im vorliegenden Fall ohne Relevanz, dass der Gesetzgeber im Rahmen der Einführung des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB nicht weiter auf den jeweiligen Zweck der Geschwindigkeitsbegrenzung einging, sondern mit dem Verweis auf § 3 Abs. 1 StVO auf allgemeine straßenverkehrsrechtliche Maßstäbe zur Bestimmung einer angemessenen Geschwindigkeit rekurrierte. Diese allgemeine Verweisung er-

<sup>45</sup> BGH, Urt. v. 18.8.2022 – 4 StR 377/21, Rn. 9.

<sup>46</sup> Fischer, Strafgesetzbuch mit Nebengesetzen, Kommentar, 70. Aufl. 2023, § 315d Rn. 22; Gerhold/Meglalu, ZJS 2018, 321 (322 f.).

<sup>47</sup> Vgl. Roxin/Greco, Strafrecht, Allgemeiner Teil, Bd. 1, 5. Aufl. 2020, § 11 Rn. 86: „Aber auch dort, wo der Kausalverlauf durchaus in adäquatem Zusammenhang mit dem unerlaubten Risiko steht [...], ist die Zurechnung des Erfolges noch ausgeschlossen, wo die Verhinderung solcher Folgen nicht der Schutzzweck, sondern nur ein Schutzreflex der Sorgfaltspflicht ist“.

<sup>48</sup> Diese spielt regelmäßig nur bei Fahrlässigkeitsdelikten (§§ 222, 229 StGB) eine tragende Rolle, kann allerdings auch bei Vorsatzdelikten Bedeutung gewinnen, vgl. Rengier, Strafrecht, Allgemeiner Teil, 14. Aufl. 2022, § 13 Rn. 75 f.; Roxin/Greco, Strafrecht, Allgemeiner Teil, Bd. 1, 5. Aufl. 2020, § 11 Rn. 86.

<sup>49</sup> Pegel, in: MüKo-StGB, Bd. 6, 4. Aufl. 2022, § 315d Rn. 29.

<sup>50</sup> Vgl. Kulhanek, in: BeckOK StGB, Stand: 1.11.2022, § 315d Rn. 46, der auch Beispiele für den fehlenden Schutzzweckzusammenhang aufzählt.

<sup>51</sup> Vgl. König, in: LK-StGB, Bd. 17, 13. Aufl. 2021, § 315c Rn. 182. Der Umstand, dass die Prüfung des Schutzzweckzusammenhangs bei § 315c StGB keine Rolle spielt, findet seine Ursache in der von § 315d Abs. 2 StGB abweichenden Tatbestandstruktur, welche eine Ursächlichkeit des gefahrträchtigen Verhaltens für die konkrete Gefährdung voraussetzt („und dadurch“). Eine solche Verknüpfung fehlt in § 315d StGB, so dass an die Stelle der Ursächlichkeit der Schutzzweckzusammenhang zu prüfen ist. Allgemein zur Figur des Schutzzweckzusammenhangs Wessels/Beulke/Satzger, Strafrecht, Allgemeiner Teil, 52. Aufl. 2022, Rn. 261.

möglicht unter Heranziehung der Schutzanliegen des Gesetzgebers eine präzise und individuelle Beantwortung von Zurechnungsfragen. Klar ist jedenfalls, dass es im Rahmen des Kraftfahrzeugrennens nicht um den Schutz vor Lärmimmissionen geht<sup>52</sup>. Dies ist bei der Auslegung des Tatbestands daher zugrunde- und als Bezugspunkt für die Prüfung des Schutzzweckzusammenhangs festzulegen.

cc) Der vorliegende Fall ist im weitesten Sinne mit dem Lehrbuchbeispiel vergleichbar, in welchem ein Autofahrer eine für einen bestimmten Straßenabschnitt geltende Geschwindigkeitsbegrenzung missachtet, dadurch früher an einem bestimmten, anderem Ort ankommt (bei welchem er sich nunmehr verkehrskonform verhält) und hierdurch (unvermeidbar) den Tod oder die Körperverletzung eines dann die Straße überquerenden Passanten verursacht, der die Straße bereits überquert hätte, wenn der Autofahrer in dem vorherigen Verkehrsabschnitt nicht zu schnell gefahren wäre.<sup>53</sup> In dem Lehrbuchfall leuchtet die Verneinung des für § 222 StGB bzw. § 229 StGB notwendigen Schutzzweckzusammenhangs<sup>54</sup> ohne weiteres ein und entspricht auch einer von der Intuition getragenen Falllösung. Der zur Entscheidung gestellte Fall liegt bei genauerer Betrachtung nicht anders. Auch in diesem Fall würde eine Strafbarkeit (nur) nach § 222 StGB sicherlich am fehlenden Schutzzweckzusammenhang scheitern, wenn man ausschließlich auf den Verstoß gegen die angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkung rekurriert. Nur sind bei § 315d Abs. 1 Nr. 3, Abs. 2 StGB die konkrete Gefährdung und der Geschwindigkeitsverstoß viel enger verknüpft, so dass eine entsprechende Verneinung des Schutzzweckzusammenhangs zunächst merkwürdig anmutet. Dieses scheinbar unbefriedigende Ergebnis lässt sich aber weiter untermauern, wenn man sich ein anderes Beispiel vor Augen führt. In einem anderen Zusammenhang wird etwa die Frage aufgeworfen, ob ein aus Gründen des Lärmschutzes oder zum Zwecke der „Luftreinhaltung“ geschwindigkeitsregulierter Verkehrsabschnitt auch von nahezu geräusch- und emissionslosen Elektrofahrzeuge mit lediglich der angeordneten Höchstgeschwindigkeit befahren werden darf.<sup>55</sup> Losgelöst von der Frage, ob darin ein (bußgeldbewehrter) Geschwindigkeitsverstoß zu sehen ist oder nicht, läge eine durch Geschwindigkeitsverstoß fahrlässig verursachte Tötung eines anderen Menschen sicherlich nicht im Schutzbereich dieser Norm, weil die konkrete Anordnung (etwa einer „Tempo 30“-Zone) nicht dem Schutz der körperlichen Unversehrtheit eines zufällig die Straße passierenden Fußgängers dient. An der Ablehnung des Schutzzweckzusammenhangs vermag der Umstand nichts zu ändern, dass auch Elektrofahrzeuge jedenfalls aufgrund der Reibung mit dem Boden nicht völlig geräuschlos sind.<sup>56</sup> Das gefundene Ergebnis wird durch einen weiteren Umstand gestützt: Da die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung aus Gründen des Lärmschutzes an andere straßenverkehrsrechtliche Voraussetzungen geknüpft ist,<sup>57</sup> als eine solche zum Zwecke des Schutzes von Leib und Leben (etwa ein baulich beding-

<sup>52</sup> Vgl. dazu Fn. 33.

<sup>53</sup> Vgl. dazu nur bei *Rengier*, Strafrecht, Allgemeiner Teil, 14. Aufl. 2022, § 52 Fall 2; *Wessels/Beulke/Satzger*, Strafrecht, Allgemeiner Teil, 52. Aufl. 2022, Rn. 262; das Lehrbuchbeispiel ist angelehnt an OLG Karlsruhe, Urt. v. 7.11.1957 – 1 Ss 150/57 = NJW 1958, 430.

<sup>54</sup> So die h.M., vgl. grundlegend BGH, Beschl. v. 6.11.1984 – 4 StR 72/84 = BGHSt 33, 61 = NJW 1985, 1350; siehe ferner die Lehrbuchausführungen bei *Rengier*, Strafrecht, Allgemeiner Teil, 14. Aufl. 2022, § 52 Rn. 38; *Wessels/Beulke/Satzger*, Strafrecht, Allgemeiner Teil, 52. Aufl. 2022, Rn. 262, 1127; vgl. überdies *Duttge*, in: MüKo-StGB, Bd. 1, 4. Aufl. 2020, § 15 Rn. 187, der auf anderem Wege zum selben Ergebnis gelangt.

<sup>55</sup> KG, Beschl. v. 13.12.2018 – 3 Ws (B) 296/18 – 162 Ss 133/18 = DAR 2019, 214 m. Anm. *Brandt*; zustimmend auch *Koehl*, SVR 2019, 96; zur (parallel gelagerten) Problematik einer aus Gründen der Luftreinhaltung eingerichteten Geschwindigkeitsbegrenzung bereits OLG Stuttgart, Beschl. v. 12.6.1998 – 1 Ss 338/98 = NZV 1998, 422.

<sup>56</sup> Darauf abstellend etwa auch OLG Zweibrücken, Beschl. v. 5.11.2018 – 1 OWi 2 Ss Bs 75/18 = DAR 2019, 218 (218).

<sup>57</sup> Vgl. zu § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO BVerwG, Beschl. v. 18.10.1999 – 3 B 105.99 = NZV 2000, 386; BVerwG, Beschl. v. 24.6.2002 – 3 B 69/02 = NVwZ-RR 2003, 102; VG Bremen, Urt. v. 10.6.2021 – 5 K 1958/18 = BeckRS 2021, 1; VG Düsseldorf, Beschl. v. 16.5.2022 – 6 L 1011/22; zur Anordnung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen vgl. *Suslin/Zilsdorf*, NZV 2020, 407.



tes, erhöhtes Unfallrisiko) ist es dem Ordnungsgeber auch nicht in das Belieben gestellt, die Begründung je nach Verstoß „auszutauschen“. Argumentiert werden kann etwa nicht damit, dass eine aus Gründen des Lärmschutzes angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzung jedenfalls auch dem Schutz von Leib und Leben diene. Dies gilt vor allem in den Fällen, in denen die Geschwindigkeitsbeschränkung nur tagsüber gilt, also zu einem Zeitpunkt, in welchem jedenfalls die Sicht- und Wetterverhältnisse als besser anzusehen sind. Dies vor Augen führend, kann man noch ein letztes Beispiel in den Blick nehmen: Noch deutlicher wird der fehlende Schutzzweckzusammenhang, wenn man Geschwindigkeitsbeschränkungen heranzieht, die lediglich für bestimmte Kraftfahrzeuge (z.B. Lkws) gelten. Eine solche richtet sich nicht an Führer von Pkws, weshalb ein „Verstoß“ durch entsprechende Fahrer unstreitig folgenlos bleibt und nicht zur Begründung einer Sorgfaltspflichtverletzung oder der Annahme einer nicht angepassten Geschwindigkeit herangezogen werden darf. Dieser Fall ist mit dem vorliegenden insoweit vergleichbar als die aus Gründen des Lärmschutzes erfolgte Beschränkung der Geschwindigkeit zwar für alle Fahrzeuge gilt, jedoch in ihrer Schutzrichtung nur auf die Verhinderung von Geräuschemissionen zugeschnitten ist. Rein gedanklich kann man also differenzieren zwischen einer Beschilderung zu Zwecken des Gesundheits-, Lebens- und Verkehrsschutzes und einer Beschilderung aus Gründen des Lärmschutzes. Im vorliegenden Fall handelt der Fahrer aber nur lärmschutzrechtlichen Erwägungen zuwider. Dass er dennoch durch den Geschwindigkeitsverstoß eine Gefahr für Leib und Leben geschaffen hat, ist vor dem Hintergrund des § 315d Abs. 2 StGB als rein zufällig anzusehen. Anders wäre dies nur bei einem sog. „Motivbündel“, bei dem Lebens- und Lärmschutz zufällig aufeinandertreffen (etwa in verkehrsberuhigten Gegenden). Dann wäre aber der Zusatz „Lärmschutz“ entbehrlich.

dd) In dogmatischer Hinsicht lässt sich der Schutzzweckzusammenhang nach alledem nur überzeugend herstellen, wenn man auch der aus Gründen des Lärmschutzes angeordneten Geschwindigkeitsbegrenzung gleichfalls die Intention eines Schutzes der körperlichen Unversehrtheit und des Lebens der Verkehrsteilnehmer zuspricht oder aber diesen Zusammenhang bei § 315d Abs. 2 StGB für gänzlich unbeachtlich hält. Dies ließe sich mit guten Gründen vertreten. Man könnte etwa daran denken, dass der Bezugspunkt des Schutzzweckzusammenhangs lediglich die für § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB notwendig nicht angepasste Geschwindigkeit, nicht aber die angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkung selbst ist. Dann käme es auf ihre primäre Zwecksetzung nicht an. Dies wird jedoch dem in § 315d Abs. 2 StGB deutlich erhöhten Strafraum nicht hinreichend gerecht, weil die Gefährdung des Lebens lediglich „zufällige“ Folge des Geschwindigkeitsverstoßes ist. Allerdings war bzw. ist es dem Tatgericht nicht verwehrt, auch jenseits der konkreten Geschwindigkeitsbegrenzung eine nicht angepasste Geschwindigkeit anzunehmen, weil auch optimale Wetter-, Sicht- und Verkehrsbedingungen gerade bei Nacht keine Geschwindigkeit jenseits der 200 km/h rechtfertigen. Insofern entstünde auch keine als unbefriedigend empfundene Strafbarkeitslücke – ganz abgesehen von der fehlenden Strahlkraft dieser Argumentationsfigur.<sup>58</sup> Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung aus Gründen des Lärmschutzes zwingt das Tatgericht lediglich zu einer genaueren Prüfung, ob auch jenseits dessen eine Gefährdung von Leib und Leben einhergeht. Bedauernd ist daher nur, dass der *Senat* das vorbezeichnete Problem nicht einmal aufwirft.

## b) Subjektiver Tatbestand – Gefährdungs- und Tötungsvorsatz

aa) Der für den *Senat* ausschlaggebende Fehler findet sich in der Beweiswürdigung zur inneren Tatseite. Diese sei widersprüchlich und damit revisionsrechtlich angreifbar<sup>59</sup>, „weil die Erwägungen, mit

<sup>58</sup> Vgl. dazu z.B. *Kertai*, JuS 2011, 976.

<sup>59</sup> Zur revisionsgerichtlichen Überprüfbarkeit von Fehlern in der Beweiswürdigung vgl. BGH, Urt. v. 18.9.2008 –

denen das Landgericht die Annahme eines bedingten Gefährdungsvorsatzes bejaht hat, nicht mit den Ausführungen in Übereinstimmung gebracht werden können, die der Verneinung eines bedingten Tötungsvorsatzes zugrunde liegen“.<sup>60</sup> Der *Senat* fasst zunächst die Rechtsprechung zum Gefährdungsvorsatz zusammen. Danach handelt der Täter „nur dann mit dem erforderlichen, zumindest bedingten Gefährdungsvorsatz, wenn er über die allgemeine Gefährlichkeit des Alleinrennens hinaus auch die Umstände kennt, die den in Rede stehenden Gefährerfolg im Sinne eines Beinaheunfalls als naheliegende Möglichkeit erscheinen lassen, und er sich mit dem Eintritt dieser Gefahrenlage zumindest abfindet“<sup>61</sup>. Er betont, dass es von den Umständen des Einzelfalles abhängig ist, wie konkret die Vorstellung des Täters sein muss und in welchem Umfang Feststellungen zu treffen sind.<sup>62</sup> Dabei dürfen die Anforderungen nicht überspannt werden; ausreichend ist etwa, wenn „sich der Täter aufgrund seiner Fahrweise und der gegebenen Verhältnisse eine kritische Verkehrssituation vorstellt, die in ihren wesentlichen gefahrbezüglichen Umständen [...] dem tatsächlich eingetretenen Beinaheunfall entspricht“<sup>63</sup>.

bb) Nach diesen Maßstäben sei die landgerichtliche Beweiswürdigung rechtsfehlerhaft, weil widersprüchlich. Der *Senat* führte hierzu wörtlich aus:

„Die Strafkammer hat unter anderem mit Blick darauf, dass der Angeklagte kurz vor der Kollision mit dem Fahrzeug des Geschädigten auf einen anderen mit 120 km/h auf der linken Spur fahrenden Pkw getroffen war, dessen Fahrer ihm bereitwillig Platz gemacht hatte, den Schluss gezogen, dass er spätestens zu diesem Zeitpunkt sicher wusste, dass sich überholende Fahrzeuge mit erheblich langsamerer Geschwindigkeit auf der linken Spur befinden oder auf diese wechseln können und in einem solchen Fall infolge des erheblichen Geschwindigkeitsunterschiedes die hohe Wahrscheinlichkeit besteht, dass es zu einem schwerwiegenden Unfall mit möglicherweise sogar tödlichen Folgen kommt [...]. Im Rahmen der Würdigung des voluntativen Elements des bedingten Tötungsvorsatzes ist sie dann aber davon ausgegangen, die Einlassung des Angeklagten nicht widerlegen zu können, er habe darauf vertraut, dass andere Verkehrsteilnehmer sein Fahrzeug sehen und die Spur nicht wechseln würden, da sie ihn und seine Geschwindigkeit erkannt haben [...]. Dies zugrunde gelegt hat der Angeklagte aber – jedenfalls nicht ausschließbar – angenommen, dass es überhaupt nicht zu einer konkreten Gefahrenlage kommen werde. Denn er vertraute nicht lediglich darauf, dass im Fall des Eintritts einer Gefahrenlage eine Erfolgsvermeidung durch ihn oder die gefährdeten Verkehrsteilnehmer doch noch möglich wäre. Stattdessen rechnete er mit dem Ausbleiben von Gefahrenlagen aufgrund der Umsicht der anderen Verkehrsteilnehmer.“<sup>64</sup>

cc) Der *Senat* äußert sich im Weiteren nicht mehr zur Rechtsfrage, wie sich Schädigungs- (also in diesem Fall Tötungs-) und Gefährdungsvorsatz zueinander verhalten. Er verweist lediglich auf eigene Entscheidungen aus Januar 2019 zur Brandstiftung mit Todesfolge<sup>65</sup> sowie aus dem Jahre 1967<sup>66</sup>. Nach der insoweit gefestigten Rechtsprechung des *Senats* haben Gefährdungs- und Schädigungsvor-

5 StR 224/08 = NStZ 2009, 401 (402); BGH, Urt. v. 20.6.2013 – 4 StR 159/13 = BeckRS 2013, 11307 Rn. 19; BGH, Urt. v. 12.1.2017 – 1 StR 360/16 = NStZ-RR 2017, 185 (Ls.) = BeckRS 2017, 104320 Rn. 10.

<sup>60</sup> BGH, Urt. v. 18.8.2022 – 4 StR 377/21, Rn. 12.

<sup>61</sup> BGH, Urt. v. 18.8.2022 – 4 StR 377/21, Rn. 10.

<sup>62</sup> BGH, Urt. v. 18.8.2022 – 4 StR 377/21, Rn. 11.

<sup>63</sup> BGH, Urt. v. 18.8.2022 – 4 StR 377/21, Rn. 11.

<sup>64</sup> BGH, Urt. v. 31.01.2019 – 4 StR 432/18, Rn. 13.

<sup>65</sup> BGH, Urt. v. 31.01.2019 – 4 StR 432/18, Rn. 13.

<sup>66</sup> BGH, Urt. v. 15.12.1967 – 4 StR 441/67 = BGHSt 22, 67 (73 ff.).

satz unterschiedliche Bezugspunkte.<sup>67</sup> Allerdings beschreibe die Gefahr begrifflich nichts anderes als die naheliegende Möglichkeit einer Schädigung, so dass beim Vorliegen eines auf die Gefahr des Todes bezogenen Vorsatzes kein Raum mehr für die Verneinung des kognitiven Elements eines bedingten Tötungsvorsatzes bleibe.<sup>68</sup> Derjenige, der die Gefahrenlage für das Leben anderer erkenne und sich mit ihr abfinde, wisse um die Möglichkeit des Eintritts eines tödlichen Erfolges.<sup>69</sup> Gerade im Kontext von Kraftfahrzeugrennen gewinnt die Diskussion an Bedeutung, weil die tatgerichtliche Rechtsprechung seit jeher Schwierigkeiten hatte, einen bedingten Tötungsvorsatz festzustellen<sup>70</sup> und der Gesetzgeber daher mit der Schaffung des neuen § 315d Abs. 5 StGB eine vermeintliche Strafbarkeitslücke<sup>71</sup> schließen wollte. Diese Intention ginge fehl, wenn Tötungs- und Gefährdungsvorsatz stets nur einheitlich bejaht oder verneint werden könnten.<sup>72</sup> In der Literatur wird dem teilweise entgegengehalten, dass es sehr wohl möglich sei, einen Gefährdungsvorsatz auch dann anzunehmen, wenn der Tötungsvorsatz verneint worden ist.<sup>73</sup> Es sei durchaus denkbar und möglich, dass der Täter eine konkrete Gefahr wahrnehme, diese jedoch rücksichtslos beiseiteschiebe.<sup>74</sup> Er billige dann die Gefahr, nicht jedoch zwingend eine etwaige tatsächliche Verletzung.<sup>75</sup> Letztere Ansicht überzeugt. Übertragen auf den Straßenverkehr bedeutet dies für entsprechende Fallkonstellationen nämlich, dass der Täter zwar mit einer Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer rechnet, also davon ausgeht, es käme immer wieder zu „Beinaheunfällen“. Er vertraut in diesen Fällen jedoch darauf, dass ein tatsächlicher Unfall mit entsprechenden Verletzungen(er)folgen nicht eintritt.<sup>76</sup> Damit ist das kognitive, nicht aber das voluntative Element des (bedingten) Vorsatzes gegeben. Dies entspricht schließlich auch der Intention gerade jüngerer Täter<sup>77</sup>, „waghalsige Aktionen und Situationen herbeizuführen“, die sie

<sup>67</sup> Vgl. BGH, Urt. v. 15.12.1967 – 4 StR 441/67 = BGHSt 22, 67 (73 ff.); BGH, Urt. v. 24.7.1975 – 4 StR 165/75 = BGHSt 26, 176 (182); BGH, Urt. v. 12.6.2008 – 4 StR 78/08 = NStZ-RR 2008, 309 (310); BGH, Urt. v. 31.1.2019 – 4 StR 432/18 = BeckRS 2019, 1667 Rn. 13.

<sup>68</sup> BGH, Urt. v. 31.1.2019 – 4 StR 432/18 = BeckRS 2019, 1667 Rn. 13.

<sup>69</sup> BGH, Urt. v. 31.1.2019 – 4 StR 432/18 = BeckRS 2019, 1667 Rn. 13.

<sup>70</sup> Vgl. den „Ku'damm-Raser-Fall“, der zweimal vor dem BGH verhandelt wurde (BGH, Urt. v. 1.3.2018 – 4 StR 399/17 = BGHSt 63, 88 und BGH, Urt. v. 18.6.2020 – 4 StR 482/19 = BGHSt 65, 42 = NJW 2020, 2900 m. Anm. Grünwald). Im dritten Rechtszug hat der BGH die Revision des noch verbleibenden Angeklagten im Beschlusswege und ohne weitere Begründung verworfen (BGH, Beschl. v. 19.1.2022 – 4 StR 319/21). Das BVerfG hat die gegen die zweite Entscheidung des BGH gerichtete Verfassungsbeschwerde nicht zur Entscheidung angenommen, den Nichtannahmebeschluss allerdings umfassend begründet (BVerfG, Beschl. v. 7.12.2022 – 2 BvR 1404/20 = BeckRS 2022, 36007 m. Anm. Burhoff, StRR 2023, 22).

<sup>71</sup> Auch Nowroussian, NZV 2022, 292 (293).

<sup>72</sup> So etwa LG Deggendorf, Urt. v. 22.11.2019 = BeckRS 2019, 35102, 4. amtlicher Leitsatz, wonach „[d]ie Annahme, der Täter billige zwar eine Gefahr für ein geschütztes Rechtsgut, nicht aber den Eintritt einer tatsächlichen Schädigung desselben, [...] einer tragfähigen Grundlage [entbehre]“, insoweit gebilligt durch die Revisionsentscheidung (BGH, Beschl. v. 8.12.2021 – 4 StR 224/20 = NZV 2022, 290 m. Anm. Nowroussian); Kubiciel/Hoven, NStZ 2017, 439 (444): „Wer einen bedingten Tötungsvorsatz verneint, dürfte sich mit der Annahme eines Gefährdungsvorsatzes [...] ebenfalls schwer tun“; Rengier, Strafrecht, Besonderer Teil II, 23. Aufl. 2022, § 44a Rn. 14 f.; ders., in: Festschrift für Kindhäuser zum 70. Geburtstag, 2019, S. 779 (785 ff.). Vgl. auch Jäger, JA 2022, 1044 (1046), wonach der Gesetzgeber nachbessern sollte: „So zeigt der vorliegende Fall am Ende, dass der Gesetzgeber noch einmal tätig werden müsste, wenn er diese aus einem mitunter schwer nachzuweisenden Gefährdungsvorsatz resultierenden Konsequenzen vermeiden will.“

<sup>73</sup> Vgl. Jäger, JA 2021, 777 (779); Kulhanek, in: BeckOK StGB, Stand: 1.11.2022, § 315d Rn. 50.

<sup>74</sup> Kulhanek, in: BeckOK StGB, Stand: 1.11.2022, § 315d Rn. 50.

<sup>75</sup> Kulhanek, in: BeckOK StGB, Stand: 1.11.2022, § 315d Rn. 50.

<sup>76</sup> Vgl. König, in: LK-StGB, Bd. 17, 13. Aufl. 2021, § 315 Rn. 100; Preuß, NZV 2022, 571 (572). So auch Jäger, JA 2022, 1044 (1045 f.), wonach auch dem hier besprochenen Urteil des BGH nichts Gegenteiliges zu entnehmen sei.

<sup>77</sup> Vgl. Franzke, Kriminalistik 2017, 362: „Jung, männlich und im Geschwindigkeitsrausch“. Zur Einstellung junger Menschen (15- bis 24-Jährige) zum Autofahren überblicksartig Barthelmess, NZV 2019, 289, insbesondere bezugnehmend auf die Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen „Wirkungsvolle Risikokommunikation für junge Fahrerinnen und Fahrer“, 2014, frei abrufbar unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/front->

„durch (eingebildetes) fahrerisches Können gleichwohl zu meistern“ gedenken.<sup>78</sup>

### c) Exkurs: Erfolgsqualifikation gem. § 315d Abs. 5 StGB

Auch eine Strafbarkeit nach 315d Abs. 5 StGB – dazu musste sich der *Senat* nicht mehr äußern – scheidet aus, weil das erfolgsqualifizierte Delikt einen mindestens durch fahrlässiges Verhalten verursachten Eintritt der schweren Folge voraussetzt (§ 18 StGB). Eine solch fahrlässige Tötung setzt aber wiederum die Verletzung einer Verhaltensnorm voraus, welche den Schutz des Lebens bezweckt. Das ist nach alledem nicht gegeben, wenn man nicht nur § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB in den Blick nimmt, sondern die der Bejahung eines Geschwindigkeitsverstößes zugrunde liegenden Beschilderung, welche die Geschwindigkeitsbeschränkung anordnet.

### 3. Revision des Nebenklägers

Auch die nach § 400 Abs. 1 StPO zulässige<sup>79</sup> Revision des Nebenklägers, der eine Verurteilung wegen eines vorsätzlichen Tötungsdelikts anstrebte, hatte Erfolg. Der vom *Senat* aufgezeigte Rechtsfehler betrifft auch die Beweiswürdigung, mit welcher das Landgericht den bedingten Tötungsvorsatz abgelehnt hat. Es handelt sich – vereinfacht ausgedrückt – um die Kehrseite des revisionsgerichtlichen Angriffes gegen den Gefährdungsvorsatz. Auf den ersten Blick ändert sich für den Angeklagten nichts, weil das Urteil in diesem Punkt ohnehin der Aufhebung unterlag. Allerdings hat die erfolgreiche Revision des Nebenklägers gravierende Folgen für den Fortgang des weiteren Verfahrens. Das nun zur Entscheidung berufene Tatgericht wird die Karten gänzlich neu zu mischen haben. Aufgrund der erfolgreichen Revision des Nebenklägers greift das in § 358 Abs. 2 S. 1 StPO normierte Verschlechterungsverbot („reformatio in peius“) nicht ein. Für den Angeklagten kommt daher auch eine Verurteilung wegen eines vorsätzlich begangenen Tötungsdelikts mit den entsprechenden Rechtsfolgen in Betracht. Bei Annahme eines bedingt vorsätzlichen Tötungsdelikts droht etwa wegen des in der Rechtsprechung angenommenen Heimtückemoments<sup>80</sup> eine lebenslange Freiheitsstrafe wegen Mordes (§ 211 Abs. 1 StGB).

### 4. Verwerfung der weiter gehenden Revision

Da der *Senat* nur die Feststellungen zur inneren Tatseite aufhob (vgl. § 353 Abs. 1, Abs. 2 StPO), wird

---

[door/deliver/index/docId/786/file/M249neu\\_b.pdf](#) (25.1.2023); die Angeklagten waren in allen prominenten „Raser-Fällen“ zum Tatzeitpunkt (weit) unter 30 Jahre alt und wurden teilweise noch als Heranwachsende und nach Jugendstrafrecht abgeurteilt: Im „Kölner Raser-Fall“ (BGH, Urt. v. 6.7.2017 – 4 StR 415/16 = NStZ 2018, 29) waren die Angeklagten 21 bzw. 22 Jahre alt, im „Bremer Raser-Fall“ (BGH, Urt. v. 1.3.2018 – 4 StR 311/17 = NStZ-RR 2018, 154) war der Angeklagte 23 Jahre alt, im „Frankfurter Raser-Fall“ (BGH, Urt. v. 1.3.2018 – 4 StR 158/17 = NStZ 2018, 460) war der Angeklagte 20 Jahre alt, im „Berliner Raser-Fall“ (BGH, Urt. v. 1.3.2018 – 4 StR 399/17 = BGHSt 63, 88 und BGH, Urt. v. 18.6.2020 – 4 StR 482/19 = BGHSt 65, 42 = NJW 2020, 2900 m. Anm. *Grünewald*) waren die Angeklagten 24 bzw. 26 Jahre alt, im „Stuttgarter Raser-Fall“ (BGH, Beschl. v. 17.2.2021 – 4 StR 225/20 = NJW 2021, 1173) war der Angeklagte 20 Jahre alt und auch in dem dieser Besprechung zugrunde liegenden „Ingolstädter Raser-Fall“ war der Angeklagte erst 22 Jahre alt.

<sup>78</sup> So auch *Kulhanek*, in: BeckOK StGB, Stand: 1.11.2022, § 315d Rn. 50.

<sup>79</sup> Nach § 400 Abs. 1 StPO kann der Nebenkläger das Urteil nicht mit dem Ziel anfechten, dass eine andere Rechtsfolge der Tat verhängt oder dass der Angeklagte wegen einer Gesetzesverletzung verurteilt wird, die nicht zum Anschluss des Nebenklägers berechtigt. Damit ist eine reine Strafmaßrevision unzulässig. Ihm ist es daher auch nicht gestattet, eine allgemeine Sachrüge ohne nähere Ausführungen zu erheben, weil das Revisionsgericht dann nicht in die Lage versetzt wird, die Angriffsrichtung zu identifizieren.

<sup>80</sup> Vgl. BGH, Urt. v. 18.6.2020 – 4 StR 482/19 = BGHSt 65, 42 = NJW 2020, 2900 (2905 f.); krit. *Bohlander*, NJ 2022, 310 (311).

sich der nunmehr zur Entscheidung berufene Tatrichter nicht mit der Frage auseinanderzusetzen haben, wie die äußeren Tatumstände beschaffen waren (Witterungs-, Straßen- und Verkehrsverhältnisse etc.); die bisherigen Feststellungen sind insoweit in Rechtskraft erwachsen.<sup>81</sup> Allerdings gäbe es schon nach diesen Feststellungen Anlass für das neue Tatgericht, vertieft über die Frage nachzudenken, ob der konkrete Geschwindigkeitsverstoß auch für die Verwirklichung des Grundtatbestands einerseits und die Verwirklichung des objektiven Tatbestands der Qualifikation andererseits als ausreichend anzusehen ist. Es handelt sich um reine Rechtsfragen<sup>82</sup>, ob der Angeklagte mit einer „nicht angepassten Geschwindigkeit“ i.S.d. § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB gefahren ist und dabei zurechenbar eine konkrete Gefahr für die in § 315d Abs. 2 StGB benannten Rechtsgüter verursacht hat. Diese Annahmen wird der Tatrichter nicht seiner neuen Entscheidung zugrunde legen müssen. Der Senat hat die Rechtsfragen nicht etwa dadurch bindend beantwortet, indem er zunächst konstatierte, das Landgericht sei „zutreffend“ von der Verwirklichung des Grundtatbestands ausgegangen. Gleiches gilt bezüglich des objektiven Tatbestands des § 315d Abs. 2 StGB, bei welchem der Senat ebenfalls eine Verwirklichung feststellte. Das Tatgericht ist vielmehr in die Lage versetzt, auch eine andere rechtliche Wertung zu treffen, weil die vorbezeichneten Klarstellungen des Senats aufgrund ihres die Entscheidung nicht tragenden Charakters nicht an der Bindungswirkung des § 358 Abs. 1 StPO teilnehmen.<sup>83</sup> Allerdings kann eine abweichende Bewertung selbstverständlich in einem zweiten Durchgang zur Aufhebung des Urteils führen, wenn die Fragen dann entscheidungserheblich werden.<sup>84</sup> Es besteht insoweit eine faktische Bindung des Tatgerichts an die Hinweise des Senats<sup>85</sup>, zumal aufgrund der Geschäftsverteilung wieder der 4. Strafsenat zur Entscheidung berufen sein wird.

#### IV. Bewertung

Der Entscheidung ist nur im Ergebnis zuzustimmen. Der vom Senat identifizierte Rechtsfehler liegt offenkundig vor, weil sich die landgerichtliche Beweiswürdigung als widersprüchlich erweist. Jedoch hinterlässt er einige offene Fragen, mit denen sich das nun zur Entscheidung berufene Tatgericht im neu eröffneten Rechtszug wegen faktischer Bindung an die revisionsgerichtlichen Ausführungen nicht mehr auseinandersetzen wird. Es wäre der Rechtssicherheit und -klarheit<sup>86</sup> indes dienlich gewesen, wenn der Senat noch einige ergänzende Hinweise gerade zur Einordnung des Grundes der Geschwindigkeitsbegrenzung gegeben hätte. Hinsichtlich der rechtlichen Parameter bei der Bestimmung des Gefährdungs- und Verletzungsvorsatzes wird das Tatgericht weiterhin im unklaren

<sup>81</sup> Knauer/Kudlich, in: MüKo-StPO, Bd. 3, 2019, § 354 Rn. 96; zur Bindung des Tatrichters an die aufrechterhaltenen Feststellungen siehe Gericke, in: Karlsruher Kommentar zur Strafprozessordnung, 9. Aufl. 2023, § 354 Rn. 42.

<sup>82</sup> Solche Rechtsfragen – soweit sie für den Erfolg der Revision nicht tragend waren – binden das nachfolgende, zur neuen Entscheidung berufene Tatgericht nicht (vgl. § 358 Abs. 1 StPO), vgl. BGH, Beschl. v. 30.5.1963 – 1 StR 6/63 = BGHSt 18, 376 (378) = NJW 1963, 1627; BGH, Beschl. v. 3.11.1998 – 4 StR 523/98 = NSTZ 1999, 154 (155); Knauer/Kudlich, in: MüKo-StPO, Bd. 3, 2019, § 354 Rn. 96; Wiedner, in: BeckOK StPO, Stand: 1.4.2022, § 358 Rn. 2, 5.

<sup>83</sup> BGH, Urt. v. 19.12.1952 – 1 StR 2/52 = BGHSt 3, 357 (357 f.): „Hebt das Revisionsgericht ein Urteil auf, weil die Feststellungen Widersprüche enthalten, ohne im übrigen die Rechtsauffassung des Tatrichters zu beanstanden, so ist der Tatrichter durch § 358 Abs. 1 StPO nicht verpflichtet, der neuen Entscheidung die vom Revisionsgericht gebilligte rechtliche Beurteilung der ersten Entscheidung zugrunde zu legen.“ Siehe auch Gericke, in: Karlsruher Kommentar zur Strafprozessordnung, 9. Aufl. 2023, § 358 Rn. 3; ungenau, weil nur auf die Aufhebung wegen Verfahrensfehler abstellend Knauer/Kudlich, in: MüKo-StPO, Bd. 3, 2019, § 358 Rn. 8.

<sup>84</sup> Wiedner, in: BeckOK StPO, Stand: 1.4.2022, § 358 Rn. 4.

<sup>85</sup> Wiedner, in: BeckOK StPO, Stand: 1.4.2022, § 358 Rn. 4.

<sup>86</sup> Zur Sicherung der Rechtseinheit und Fortbildung des Rechts als revisionsgerichtliche Aufgabe vgl. etwa Knauer, NSTZ 2016, 1 (7).

BGH, Urt. v. 18.8.2022 – 4 StR 377/21 (Wu)

Gewässer navigieren müssen, weil der *Senat* es versäumt hat, der in Literatur und Rechtsprechung bestehenden Kontroverse im Kontext von Kraftfahrzeugrennen einen höchstrichterlichen Schlusspunkt zu setzen.