

Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung NRW  
Abteilung Duisburg  
Studienort Mülheim a. d. Ruhr  
Fachbereich Polizeivollzugsdienst



Bachelorthesis zum Thema:

## **Verbotene Kraftfahrzeugrennen**

Evidenzbasierte Täterprofilbildung hinsichtlich erkennbarer  
Motivlagen und die sich daraus ergebenden Konsequenzen  
für die rechtliche Beurteilung und Präventionsansätze

### **Vorgelegt von:**

Alina Loos-Angelo  
Kurs: MH P 19/55  
Einstellungsjahrgang: 2019  
Tel.: [REDACTED]  
E-Mail: [REDACTED]

Abgabedatum: 09.05.2022  
Erstgutachter/in: Markus Wilger  
Zweitgutachter/in: Peter Galczynski

# Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung .....	1
2	Die Vorschrift des § 315d StGB.....	3
2.1	Einführung der Vorschrift und Intention des Gesetzgebers .....	3
2.2	Der Grundtatbestand des § 315d Absatz 1 StGB.....	5
2.2.1	Straßenverkehr .....	5
2.2.2	Kraftfahrzeug .....	5
2.2.3	Kraftfahrzeugführer.....	5
2.2.4	Nicht erlaubtes Kraftfahrzeugrennen .....	6
2.2.5	Veranstalter .....	7
2.2.6	Teilnehmer .....	7
2.2.7	Einzelrennen.....	8
2.3	Qualifikationen.....	12
2.3.1	§ 315d Absätze 2 und 4 StGB .....	12
2.3.2	§ 315d Absatz 5 StGB .....	12
3	Phänomenologie .....	13
3.1	Fallzahlen und statistische Auswertungen .....	13
3.1.1	Fallzahlen und Tatalternativen .....	14
3.1.2	Tatzeit und Tatort .....	15
3.1.3	Tatverdächtige.....	15
3.2	Phänomenologische Deliktsmerkmale .....	15
3.2.1	Die Szene um verbotene Kraftfahrzeugrennen .....	16
3.2.2	Autozentrierter Typ und Action-Typ .....	17
3.2.3	Besondere Fallgruppen .....	19
3.3	Täterprofil .....	21
3.4	Motivlage und physiologische, psychologische und soziologische Erklärungsansätze .....	22
3.4.1	Physiologisch-biologische Konstitution .....	23

3.4.2	Sensation-Seeking .....	23
3.4.3	Persönlichkeitsstörungen.....	25
4	Rechtliche Beurteilung .....	27
4.1	Das Verhältnis zwischen § 315d und § 222 StGB.....	27
4.2	Das Verhältnis zwischen § 315d StGB und vorsätzlichen Tötungsdelikten ...	28
4.2.1	(Bedingter) Vorsatz oder (bewusste) Fahrlässigkeit.....	29
4.2.2	Möglichkeit einer Verurteilung gemäß § 211 StGB – Vorliegen von Mordmerkmalen .....	31
4.3	Folgen der Einführung des § 315d StGB .....	34
5	Prävention.....	35
5.1	Primär-, Sekundär- und Tertiärprävention.....	35
5.2	Prävention durch Aufklärung.....	36
5.2.1	Sensibilisierung durch nicht-polizeiliche Instanzen .....	36
5.2.2	Präventionsmaßnahmen der Polizei .....	37
5.3	Prävention durch Präsenz.....	38
5.4	Prävention durch Repression.....	39
5.4.1	Strafe und Strafzumessung .....	40
5.4.2	Beschlagnahme des Kraftfahrzeugs zur Sicherung der Einziehung .....	41
5.4.3	Sicherstellung/Beschlagnahme des Führerscheins und Entziehung der Fahrerlaubnis .....	43
6	Fazit.....	45
7	Quellenverzeichnis.....	48
8	Eigenständigkeitserklärung .....	51

# 1 Einleitung

„Den Tod provoziert“ – so lautet die Überschrift eines Artikels in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung<sup>1</sup> über ein illegales Kraftfahrzeugrennen auf der A66 bei Hofheim am 10. Oktober 2020 mit tödlichem Ausgang.

Immer wieder tauchen in den Medien solche und ähnliche Schlagzeilen zu Fällen illegaler Kraftfahrzeugrennen auf. Gesetzgebung, Polizei und Justiz beschäftigen sich seit einigen Jahren mit dem Thema. Insbesondere die Gesetzesnovellierung die zu der Einführung des § 315d Strafgesetzbuch<sup>2</sup> geführt hat, aber auch die ersten Verurteilungen wegen Mordes nach illegalen Straßenrennen führten dazu, dass das Thema auch in der Gesellschaft und den Medien Aufmerksamkeit erlangte.

Kriminalistische Relevanz besitzt das Thema „illegale Kraftfahrzeugrennen“ insbesondere deshalb, weil die Tatverdächtigen einer klar umgrenzten Gruppe angehören sollen. Die Täterprofilbildung, insbesondere im Hinblick auf die Motivlage, ist nicht nur entscheidend für die Konzeptionierung wirksamer Präventionsprogramme, sondern hat auch erheblichen Einfluss auf die Bewertung der Strafbarkeit. Sie spielt eine gewichtige Rolle, wenn es darum geht, das Unrecht der Tat in einem Strafverfahren zu bewerten.

Interesse hat das Thema zudem geweckt, weil es eine interdisziplinäre Betrachtung erfordert. Rechtliche, psychologische und gesellschaftliche Aspekte sind bei der Darstellung der Problematik einzubeziehen. Zudem zählt das Phänomen der verbotenen Kraftfahrzeugrennen zu den wenigen Delikten, die alle Direktionen der Polizei beschäftigen. Ziel dieser Ausarbeitung ist die Erläuterung der Vorschrift des § 315d StGB und die Darstellung der Phänomenologie verbotener Kraftfahrzeugrennen, wobei die Analyse der tätertypologischen Hintergründe der Tatmotivation den Schwerpunkt bilden. Hierauf aufbauend werden die Bedeutung der Erkenntnisse für die strafrechtliche Beurteilung der Tat und des Täters<sup>3</sup>, sowie mögliche Präventionsansätze dargestellt.

---

<sup>1</sup> Iskandar, Den Tod provoziert, [www.faz.net](http://www.faz.net).

<sup>2</sup> Im Folgenden: StGB abgekürzt.

<sup>3</sup> Hinweis: Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern das generische Maskulinum verwendet. Weibliche und anderweitige Geschlechteridentitäten werden dabei ausdrücklich mitgemeint, soweit es für die Aussage erforderlich ist.

Diese Abhandlung trägt die bislang gewonnenen Erkenntnisse der verschiedenen wissenschaftlichen Fachrichtungen zusammen und verbindet diese. Ziel ist es, die interdisziplinären Zusammenhänge sichtbar zu machen und in einen Gesamtkontext zu bringen. Zu Beginn wird zunächst die Struktur des § 315d StGB und seine tatbestandlichen Voraussetzungen erläutert. Dabei soll im Rahmen der Ausführungen zu § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB auch auf die Problematik des „Einzelrennens“ und die dazu erst vor wenigen Wochen ergangene Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts<sup>4</sup> eingegangen werden.

Nach der Darstellung der gesetzlichen Grundlage werden die Besonderheiten der Phänomenologie verbotener Kraftfahrzeugrennen herausgearbeitet. Neben der Darstellung einiger besonderer Fallgruppen, soll es schwerpunktmäßig um die Täterprofilbildung insbesondere hinsichtlich der Motivlage und den dahinterstehenden physischen, psychischen und soziologischen Besonderheiten der Täterpersönlichkeit gehen.

Anschließend wird auf Ebene der rechtlichen Betrachtung evaluiert, in welchem Verhältnis § 315d Abs. 5 StGB zu den gesetzlich normierten vorsätzlichen Tötungsdelikten steht und ob die Verurteilung wegen eines vorsätzlichen Tötungsdelikts trotz der Einführung dieser speziellen Erfolgsqualifikation möglich ist und welche Voraussetzungen hierfür bestehen.

Zuletzt werden verschiedene Präventionsansätze dargestellt und in ihrer Wirksamkeit beurteilt.

Im ersten Teil der Arbeit wird unter Nutzung rechtswissenschaftlicher Kommentierung und mittels Rechtsprechungsauswertung die Vorschrift des § 315d StGB dargestellt. In diesem Rahmen erfolgt auch die Erörterung der aktuellen Judikatur.

Durch quantitative und qualitative Literaturrecherche und Auswertung der polizeilich erfassten Datenlage wird die Phänomenologie charakterisiert, insbesondere hinsichtlich der Tätertypologie und der Motivlage.

Die gewonnenen Erkenntnisse werden dann in ihrer Bedeutung für die Praxis analysiert. Den zweiten Schwerpunkt der Ausarbeitung bildet die Beurteilung der Relevanz der Ergebnisse der Täterprofilbildung für die rechtliche Bewertung in einem Strafverfahren und für mögliche Präventionsmaßnahmen.

---

<sup>4</sup> BVerfG, Beschluss vom 09. Februar 2022 - 2 BvL 1/20 -, juris.

## 2 Die Vorschrift des § 315d StGB

Zu Beginn gilt es, sich die Vorschrift des § 315d StGB genauer anzuschauen. Betrachtet wird hierbei zunächst die Intention des Gesetzgebers für die Einführung der Vorschrift. Anschließend werden Struktur und Inhalt der Norm aufgezeigt.

### 2.1 Einführung der Vorschrift und Intention des Gesetzgebers

Die Norm des § 315d StGB ist eine vergleichsweise neue Regelung des Strafgesetzbuches.

Am 29. Juni 2017 beschloss der Bundestag das „Gesetz zur Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr“. Zum 13. Oktober 2017 wurde daraufhin der § 315d StGB als neuer Tatbestand des Strafrechts geschaffen.<sup>5</sup> Dieser ermöglicht nun eine Sanktionierung, auch mit Freiheitsstrafe.

Zuvor stellte die Beteiligung an einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen lediglich eine Ordnungswidrigkeit gemäß § 29 Abs. 1 Straßenverkehrsordnung<sup>6</sup> alte Fassung<sup>7</sup>, § 49 Abs. 2 Nr. 5 StVO a.F. dar und wurde im Regelfall mit einer Geldbuße von 400 EUR und einem einmonatigen Fahrverbot geahndet (Nr. 248 der Anlage zu § 1 Abs. 1 BKatV<sup>8</sup> a.F.). Die Klassifizierung als Ordnungswidrigkeit war nach einhelliger Meinung nicht nachvollziehbar, was sodann auch der Gesetzgeber in seiner Begründung anführte. „Ausweislich der Gesetzesbegründung werden weder die Einstufung als Ordnungswidrigkeit noch die vorgesehenen Rechtsfolgen dem Gewicht der durch illegale Rennen bedrohten Rechtsgüter gerecht.“<sup>9</sup>

Allein der Grundsatz der Gefährdungshaftung im Straßenverkehr verdeutlicht, die erheblichen Gefahren die mit der Nutzung von Fahrzeugen auf öffentlichen Straßen einhergehen. Kommt es zu einem Unfall sind nicht selten schwere Verletzungen oder sogar der Tod die Folge. Es bestand für die Legislative daher ein unbedingter Handlungsbedarf. „Der Grad der Rechtsgutgefährdung geht über denjenigen von ordnungswidrigen Geschwindigkeitsübertretungen deutlich hinaus, Rennteilnehmer werden zusätzlich durch den Wettbewerb bestärkt, Fahr- und Verkehrssicherheit außer Acht zu lassen und für einen Zuwachs an Geschwindigkeit den Verlust der Kontrolle über ihre Fahrzeuge, zumal in unvorhergesehenen Verkehrssituationen, in Kauf zu nehmen.“<sup>10</sup> Allein in dem Jahr 2018 konnten in Nordrhein-Westfalen 131 Fälle von Getöteten im Straßenverkehr

---

<sup>5</sup> BGBl. 2017 I, S. 3532.

<sup>6</sup> Im Folgenden: StVO abgekürzt.

<sup>7</sup> Im Folgenden: a.F. abgekürzt.

<sup>8</sup> Bußgeldkatalog-Verordnung.

<sup>9</sup> Weingarten, Polizei Info Report 06/2019, S. 14 (14).

<sup>10</sup> Ebd.

mit der Hauptunfallursache Geschwindigkeit registriert werden.<sup>11</sup> Laut dem Lagebild „Verbotene Kraftfahrzeugrennen“<sup>12</sup> wurden davon fünf Menschen bei Unfällen in Zusammenhang mit verbotenen Kraftfahrzeugrennen getötet. Bei diesen Daten handelt es sich um die Bewertung des jeweiligen Sachverhalts durch die Polizei zum Abschluss der Ermittlungen. Es ist nicht auszuschließen, dass die Dunkelziffer höher ist.

Auch wenn die offizielle Zahl der Getöteten bei illegalen Kraftfahrzeugrennen im Vergleich zu der Gesamtzahl der Getöteten bei Verkehrsunfällen (2018: 490 Fälle)<sup>13</sup> gering erscheint, so ist das Interesse der Gesellschaft dennoch besonders hoch, insbesondere, weil die Ursache für den Tod meist unbeteiligter Menschen rücksichtsloses, eigensüchtiges und gemeinschädliches Verhalten ist, dem keinerlei Verständnis entgegenzubringen ist. Hierin liegt auch die Intention des Gesetzgebers, die zu der konkreten Ausgestaltung des § 315d StGB geführt hat. „§ 315d StGB will illegale Autorennen generell verhindern. Für die Erfüllung des Tatbestandes kommt es nicht darauf an, dass eine konkrete Gefahr einer Rechtsgutverletzung eingetreten ist. Es handelt sich um einen abstrakten Gefährdungstatbestand.“<sup>14</sup> Die Konzipierung der Norm als abstraktes Gefährdungsdelikt trägt wiederum der Tatsache Rechnung, dass sich das Handlungsunrecht der Täter bereits durch eine unbeherrschbare Risikoerhöhung realisiert. Unfälle sind allein auf den Kontrollverlust über die von den Tätern selbst geschaffene Gefahr zurückzuführen.

Schutzrichtung der Norm ist folglich die Gewährleistung der Sicherheit des Straßenverkehrs, sowie der körperlichen Integrität der Verkehrsteilnehmer, durch die generelle Unterbindung tatbestandlicher Handlungen<sup>15</sup>.

Allein das Vorliegen der normierten Tathandlung erfüllt bereits den Unrechtstatbestand des Grundtatbestands § 315d Abs. 1 StGB. Man spricht von einem reinen Tätigkeitsdelikt<sup>16</sup>.

Die Norm gliedert sich in fünf Absätze, wobei der erste von diesen Absätzen den Grundtatbestand darstellt. Der Absatz 3 der Vorschrift regelt die Versuchsstrafbarkeit in Fällen des Absatzes 1 Nummer 1. Die übrigen Absätze beinhalten verschiedene, an das Grunddelikt anknüpfende Qualifikationen. Im Folgenden werden Inhalt und Aufbau der Vorschrift näher erläutert.

---

<sup>11</sup> Vgl. IM NRW (Hrsg.), Verkehrsunfallstatistik, 2018.

<sup>12</sup> Vgl. LZPD NRW (Hrsg.), Lagebild zum § 315d StGB – Verbotene Kraftfahrzeug-Rennen, 2018.

<sup>13</sup> Vgl. IM NRW (Hrsg.), Verkehrsunfallstatistik, 2018.

<sup>14</sup> Burmann in: Burmann, et al. (Hrsg.), Straßenverkehrsrecht, Kommentar, S. 1205.

<sup>15</sup> Vgl. König in: Hentschel, et al. (Hrsg.), Straßenverkehrsrecht, Kommentar, § 315d StGB, Rn. 1.

<sup>16</sup> Vgl. Bringewat, Grundbegriffe des Strafrechts, Rn. 238.

## **2.2 Der Grundtatbestand des § 315d Absatz 1 StGB**

In diesem Abschnitt werden die Tatbestandselemente des Grundtatbestandes aufgegliedert und mit Inhalt gefüllt.

### **2.2.1 Straßenverkehr**

Grundvoraussetzung der Strafbarkeit gemäß § 315d StGB ist ein Handeln im Straßenverkehr. In dieser Hinsicht stellen die Verkehrsstraftaten eine Besonderheit dar, da sie von Gesetzes wegen eine ausdrückliche, tatsächliche und räumliche Beschränkung des Tatortes statuieren. Der Straßenverkehr „meint Vorgänge im öffentlichen Verkehrsraum. [...] Dem öffentlichen Verkehrsraum dienen alle Flächen, die der Allgemeinheit zu Verkehrszwecken offen stehen.“<sup>17</sup> Ausgeschlossen werden so Handlungen, die ausschließlich auf Privatgrundstücken und unter Ausschluss der Allgemeinheit, vorgenommen werden. Der Schutzzweck der Norm ist insoweit auf die Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs restringiert, was auch aus einer systematischen Auslegung der §§ 315 ff. StGB folgt<sup>18</sup>.

### **2.2.2 Kraftfahrzeug**

Kraftfahrzeuge sind „alle Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein [...]“<sup>19</sup>. Dadurch sind nicht nur Personenkraftwagen, sondern beispielsweise auch Krafträder als taugliches Tatmittel umfasst.

### **2.2.3 Kraftfahrzeugführer**

Kraftfahrzeugführer ist, „wer [das Kraftfahrzeug] unter bestimmungsgemäßer Anwendung seiner Antriebskräfte unter eigener Allein- oder Mitverantwortung in Bewegung setzt oder unter Handhabung seiner technischen Vorrichtungen während der Fahrtbewegung durch den öffentlichen Verkehrsraum ganz oder wenigstens zum Teil lenkt [...]“<sup>20</sup>. Dieses Tatbestandsmerkmal dürfte in Ausnahmefällen Probleme im Rahmen der rechtlichen Begutachtung bereiten, diese sind jedoch nicht Gegenstand dieser Ausarbeitung.

---

<sup>17</sup> König, in Hentschel et al. (Hrsg.), Straßenverkehrsrecht, Kommentar, § 1 StVO, Rn. 13.

<sup>18</sup> Vgl. Gründel, ZJS 3/2019, S. 211 (219).

<sup>19</sup> Dauer, in Hentschel et al. (Hrsg.), Straßenverkehrsrecht, Kommentar, § 1 StVG, Rn. 14.

<sup>20</sup> Ebd., § 2 StVG, Rn. 28.



#### 2.2.4 Nicht erlaubtes Kraftfahrzeugrennen

Lange war umstritten, ob § 315d StGB dem Bestimmtheitsgebot genügt. Hierbei stellte sich insbesondere die Frage, ob der Begriff des „Rennens“ den Anforderungen des Art. 103 Abs. 2 Grundgesetz<sup>21</sup> entspricht.

Der Bestimmtheitsgrundsatz ist Teil des Rechtsstaatsprinzips und normiert, dass Gesetze so formuliert sein müssen, dass der Adressat erfassen kann, welche Forderungen an sein Verhalten gestellt werden<sup>22</sup>. Bisweilen wurde zur Begriffsbestimmung auf die Definition des Rennens der Verwaltungsvorschrift zu § 29 Abs. 1 StVO zurückgegriffen. Dies stieß erwartungsgemäß auf Kritik, da die direkte Anwendung einer Definition einer fremdgesetzlichen Norm im Strafrecht grundsätzlich nicht zulässig ist. Einer unmittelbaren, bezugslosen Anwendung der Definition aus dem Straßenverkehrsrecht bedarf es vorliegend jedoch nicht, wie der Bundesgerichtshof nun klarstellte. „Nach dem Willen des Gesetzgebers sollte der Begriff des Kraftfahrzeugrennens [...] anhand der bereits eingeführten Tatbestandsmerkmale zu § 29 Abs. 1 StVO [...] zu bestimmen sein“<sup>23</sup>. Spätestens seit Veröffentlichung eben dieser Entscheidung des Bundesgerichtshofs ist die angerissene Diskussion endgültig obsolet. Die somit seit dem 11. November 2021 anzuwendende Definition des Bundesgerichtshofs lautet:

*„Ein Kraftfahrzeugrennen im Sinne des § 315d Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 StGB ist ein Wettbewerb zwischen wenigstens zwei Kraftfahrzeugführern, bei dem 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. Dabei macht es keinen Unterschied, ob die Teilnehmer zueinander in Bezug auf die Höchstgeschwindigkeit, die höchste Durchschnittsgeschwindigkeit oder die schnellste Beschleunigung in Konkurrenz treten“<sup>24</sup>*

Das Kraftfahrzeugrennen müsste auch nicht erlaubt sein. Die Prüfung des Vorliegens dieses Tatbestandsmerkmals erfolgt über eine Negativabgrenzung. Danach sind alle

---

<sup>21</sup> Im Folgenden: GG abgekürzt.

<sup>22</sup> Vgl. Bringewat, Grundbegriffe des Strafrechts, Rn. 161 ff.

<sup>23</sup> BGH, Urteil vom 11. November 2021 – 4 StR 511/20, Rn. 30, juris; BT-Drucks. 18/10145 S. 9 und 18/12964 S. 5.

<sup>24</sup> Ebd., Rn. 17.

Kraftfahrzeugrennen nicht erlaubt, für die keine Genehmigung vorliegt<sup>25</sup>. Eine Genehmigung für ein Kraftfahrzeugrennen kann gemäß § 46 Abs. 2 StVO durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde erteilt werden.

### **2.2.5 Veranstalter**

Tathandlung des § 315d Abs. 1 Nr. 1 StGB ist das Ausrichten oder Durchführen des Rennens. Abzugrenzen sind beide Tatbestandsalternativen durch das zeitliche Moment. Während „ausrichten“ die Planung und Organisation<sup>26</sup> im Vorfeld der eigentlichen Veranstaltung betrifft, meint „durchführen“ die temporär darauffolgende Umsetzung der Planung<sup>27</sup> an dem vorgesehenen Austragungsort des Rennens selbst. Tatbestandsausfüllend können hierbei jedoch nur Tätigkeiten sein, die für das Zustandekommen der Veranstaltung potentiell entscheidend sind. Ist dies nicht der Fall, bleibt die Möglichkeit der Prüfung einer Teilnehmerstrafbarkeit im Sinne der §§ 25 ff. StGB.

### **2.2.6 Teilnehmer**

§ 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB stellt die aktive Teilnahme an einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen unter Strafe. „Teilnehmen“ ist in diesem Zusammenhang nicht in dem Sinne der §§ 25 ff. StGB zu verstehen, sondern in dem eigentlichen Wortsinn. Die bloße Anwesenheit bei der Veranstaltung reicht nicht aus, vielmehr ist ein Mitmachen durch Führen eines Kraftfahrzeuges bei dem Rennen<sup>28</sup> gefordert.

Da sich die Versuchsstrafbarkeit gemäß § 315d Abs. 3 StGB ausdrücklich auf das Ausrichten und Durchführen eines nicht erlaubten Kraftfahrzeugrennens beschränkt, ist im Rahmen des § 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB erörterungsbedürftig, ab welchem Zeitpunkt von einer Vollendung im strafrechtlichen Sinne gesprochen werden kann.

Die Vollendung einer Tat im Sinne des Strafgesetzbuches ist gegeben, wenn der Täter alle im Gesetz genannten Tatbestandsmerkmale eines Delikts verwirklicht hat<sup>29</sup>. Es ist zu ermitteln, ab welchem Zeitpunkt bereits von einer Teilnahme gesprochen werden kann. Dazu kann sich der anerkannten juristischen Auslegungsmethoden bedient werden. Bei der Auslegung nach dem Wortlaut ist zu analysieren, welche Bedeutung dem

---

<sup>25</sup> Vgl. § 29 Abs. 2 StVO.

<sup>26</sup> Vgl. Krumm in: Leipold et al., Anwaltskommentar StGB, § 315d, Rn. 4.

<sup>27</sup> Vgl. ebd.

<sup>28</sup> Vgl. Fischer, Strafgesetzbuch, Kommentar, § 315d, Rn. 10.

<sup>29</sup> Vgl. Bringewat, Grundbegriffe des Strafrechts, Rn. 505.

in Rede stehenden Begriff im Alltags- oder Fachsprachengebrauch zukommt<sup>30</sup>. Teilnehmen kann in diesem Zusammenhang als aktives Mitwirken als Beteiligter des Rennens mit dem Ziel einer Partizipation in dem Wettbewerb verstanden werden. Hierauf basierend könnte eine Teilnahme in dem Zeitpunkt vorliegen, in dem der Kraftfahrzeugführer sein Fahrzeug auf das zuvor bestimmte Startsignal willentlich in Bewegung setzt, das Rennen also faktisch gestartet ist.

Dieses Auslegungsergebnis dürfte jedoch dem Willen des Gesetzgebers zuwiderlaufen. Unter teleologischen Gesichtspunkten betrachtet kann Sinn und Zweck der Norm nicht sein, dass eine Strafbarkeit erst dann gegeben ist, wenn die an einem Rennen teilnehmenden Fahrzeuge bereits in Bewegung gesetzt wurden. Dies würde unter anderem dazu führen, dass die Teilnehmer eines Kraftfahrzeugrennens, die von der Polizei am Startpunkt des Rennens gestoppt, beziehungsweise am Starten gehindert werden, straffrei bleiben. Intention des Gesetzgebers ist jedoch gerade die Gewährleistung der Sicherheit des Straßenverkehrs, sowie der körperlichen Integrität der Verkehrsteilnehmer, durch die generelle Unterbindung tatbestandlicher Handlungen<sup>31</sup>. Daher muss für eine sachgemäße und praxistaugliche Anwendung der Strafvorschrift von einer Teilnahme bereits vor In-Bewegung-Setzen des Fahrzeuges gesprochen werden.

Der Wortlaut der Norm lässt auch dieses Auslegungsergebnis zu, da er eben nur das Teilnehmen an einem Rennen und gerade nicht das Führen des Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr verlangt.

Somit ist von einer Teilnahme an einem unerlaubten Kraftfahrzeugrennen dann zu sprechen, wenn der Kraftfahrzeugführer sich mit dem Willen zur Teilhabe an dem Wettbewerb an den Startpunkt begibt<sup>32</sup>.

### **2.2.7 Einzelrennen**

Die umstrittenste Variante des Grundtatbestands stellt das sogenannte Einzelrennen dar. § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB sanktioniert das grob verkehrswidrige und rücksichtslose Fortbewegen mit nicht angepasster Geschwindigkeit, mit dem Ziel höchstmögliche Geschwindigkeiten zu erreichen.

---

<sup>30</sup> Vgl. ebd., Rn. 184.

<sup>31</sup> Vgl. König in: Hentschel, et al. (Hrsg.), Straßenverkehrsrecht, Kommentar, § 315d StGB, Rn. 1.

<sup>32</sup> Vgl. ebd., Rn. 9.

Gegenstand der Diskussion um die Verfassungsmäßigkeit der Norm ist die Vereinbarkeit mit dem Bestimmtheitsgebot des Art. 103 Abs. 2 GG. Der Inhalt dieser Bestimmung wurde bereits zuvor dargestellt<sup>33</sup>. Im Rahmen des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB wird insbesondere die Konformität verschiedener Tatbestandsmerkmale mit dem Verschleifungsverbot als Teil des Bestimmtheitsgrundsatzes debattiert.

Umstritten sind zunächst die Begriffe „grob verkehrswidrig“ und „rücksichtslos“. Die Verwendung dieser Begriffe führe laut Kritikern der Norm zu Abgrenzungsschwierigkeiten. Es sei für den Normadressaten ohne fundierte Fachkenntnisse nicht erkennbar, welche Anforderungen an ein tatbestandsausfüllendes Verhalten gestellt werden. Insbesondere sei unklar, „wie eine grobe Überschreitung der Geschwindigkeit [...] von der noch höheren höchstmöglichen Geschwindigkeit abgegrenzt werden solle“<sup>34</sup> und „es sei abstrakt kein Fall ersichtlich, in dem das Anstreben einer situativ höchstmöglichen Geschwindigkeit nicht zugleich rücksichtslos sei“<sup>35</sup>.

Der Argumentation den Ausdruck „grob verkehrswidrig“ betreffend kann schon deshalb nicht gefolgt werden, weil der geforderte „besonders massive Geschwindigkeitsverstoß“<sup>36</sup> gerade „keine maximal mögliche Geschwindigkeit erfordert“<sup>37</sup>. Es ist rein praktisch möglich, massive Geschwindigkeitsüberschreitungen zu begehen, ohne dabei den Punkt der situativen Maximalgeschwindigkeit zu erreichen. Folglich besteht auch nicht die Möglichkeit eines Verstoßes gegen das Verschleifungsverbot im Hinblick auf das Tatbestandsmerkmal der erstrebten höchstmöglichen Geschwindigkeit. Als Teil des Analogieverbots untersagt das Verschleifungsverbot, dass verschiedene Tatbestandsvoraussetzungen ineinander aufgehen und so funktionslos werden<sup>38</sup>. Nicht ausreichend berücksichtigt wird von den Vertretern der dargestellten Ansicht, dass der Terminus „grob verkehrswidrig“ objektiv zu bewerten ist, wohingegen der „höchstmöglichen Geschwindigkeit“ zusätzlich eine subjektive Bewertung gebietet.

Ebenso bestünden, wie bereits zuvor erwähnt, Abgrenzungsschwierigkeiten bezüglich des Tatbestandsmerkmals „rücksichtslos“, da dieses keinen eigenen Inhalt habe.<sup>39</sup> Ar-

---

<sup>33</sup> siehe Abschnitt 2.2.4.

<sup>34</sup> BVerfG, Beschluss vom 09. Februar 2022 - 2 BvL 1/20- , Rn. 29, juris.

<sup>35</sup> Ebd., Rn. 30.

<sup>36</sup> Ebd., Rn. 120.

<sup>37</sup> Ebd.

<sup>38</sup> Vgl. Kuhlen, JR, 2011, S. 246 (253).

<sup>39</sup> Vgl. BVerfG, Beschluss vom 09. Februar 2022, - 2 BvL 1/20 -, Rn. 30, juris.

gumentiert wird hier, dass die Unternehmung, die in der konkreten Situation höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen, stets auch unter den Begriff „rücksichtslos“ zu subsumieren sei.

Laut Bundesgerichtshof liegt Rücksichtslosigkeit vor, wenn der Täter aus eigensüchtigen Motiven unter bewusster Hinwegsetzung über die berechtigten Belange anderer Verkehrsteilnehmer handelt<sup>40</sup>. Wesentlicher Anknüpfungspunkt der Bewertung ob ein Verhalten als rücksichtslos zu werten ist, ist folglich die dem Handeln zugrundeliegende Motivation des Täters. Gefordert ist, dass die egozentrische Gesinnung des Täters in seinem Verhalten Ausdruck findet.

Das Tatbestandsmerkmal der „höchstmöglichen Geschwindigkeit“ ist laut Bundesgerichtshof hingegen losgelöst von der zugrunde liegenden Motivation zu bewerten<sup>41</sup>. Es geht allein darum festzustellen, ob der Täter in der Absicht handelte, die situativ höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen und nicht darum, welche Intention hinter dieser Absicht steckt.

Somit liegt weder hinsichtlich des Merkmals „grob verkehrswidrig“, noch hinsichtlich des Merkmals „rücksichtslos“ ein Verstoß gegen das Verschleifungsverbot vor. Zwar sind inhaltliche und wertungsrelevante Überschneidungen der Tatbestandsmerkmale „grob verkehrswidrig“, „rücksichtslos“ und „höchstmögliche Geschwindigkeit“ erkennbar, allerdings sind diese teilweisen Überschneidungen unvermeidbar und im Rahmen des Zulässigen. Zudem konnte gezeigt werden, dass die genannten Merkmale gerade nicht ineinander aufgehen, sondern jedes für sich Elemente enthält, die über den Regelungsgehalt des jeweils anderen hinausgehen. Es bleibt festzuhalten, dass der Tatbestand des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB dem Verschleifungsverbot Rechnung trägt und dem Bestimmtheitsgrundsatz genügt.

Weitere Kritik erfährt die Norm des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB da sie Verhaltensweisen erfasse, die nicht den als gefährdungsbegründend angesehenen Renncharakter aufweisen. Der Renncharakter wird nach allgemeinem Verständnis durch den Wettbewerb zwischen mindestens zwei Teilnehmern begründet<sup>42</sup>. Der durch das duellieren mit einem Kontrahenten hervorgerufene Wettbewerbsgedanke trägt maßgeblich zu der besonderen Gefährlichkeit von Straßenrennen bei. Durch den unbedingten Willen als Sieger aus

---

<sup>40</sup> Vgl. BGH, Beschluss vom 17 Februar 2021 - 4 StR 225/20 -, NJW 2021, Rn. 19.

<sup>41</sup> Vgl. ebd., Rn. 16.

<sup>42</sup> Vgl. König, in Hentschel et al. (Hrsg.), Straßenverkehrsrecht, Kommentar, § 315 StGB, Rn. 4.

dem Rennen hervorzugehen, steigen Risikobereitschaft und Ehrgeiz der Teilnehmer besonders gravierend an. Gruppendynamische Prozesse und der Gedanke sich beweisen zu müssen sorgen dafür, dass die Beteiligten ein Fahrverhalten zeigen, bei dem sie sich selbst nicht mehr sicher fühlen und welches sie ohne die Aufmerksamkeit des Wettbewerbs nicht zeigen würden.

Bei den sogenannten Einzelrennen wird beanstandet, dass es gerade keinen Wettbewerb zwischen mindestens zwei Teilnehmern mit dem Ziel einer Siegerermittlung gibt. Der Renncharakter bei Alleinrennen findet jedoch Ausdruck in dem Tatbestandselement der „höchstmöglichen Geschwindigkeit“. Es geht um „diejenigen Fälle, in denen nur ein einziges Fahrzeug objektiv und subjektiv ein Kraftfahrzeugrennen nachstellt“<sup>43</sup>. Hierzu reicht es, wie bereits erläutert, nicht aus, bloße, wenn auch erhebliche, Geschwindigkeitsverstöße zu begehen. Vielmehr dient das in dem Tatbestandsmerkmal zum Ausdruck kommende Absichtserfordernis gerade zur Abgrenzung solcher bloßen Geschwindigkeitsverletzungen von dem tatbestandlichen Nachstellen eines Kraftfahrzeugrennens durch einen Einzeltäter<sup>44</sup>. Die auf den ersten Blick fehlenden renntypischen Umstände des Wettbewerbsgedankens und des Siegeswillens werden durch psychologisch ähnlich wirkende Prozesse kompensiert. Die bei Rennen mehrerer Beteiligter aus dem Wettbewerb resultierende abstrakte Gefährlichkeit, ergibt sich bei Einzelrennen „aus dem unbedingten Willen [...], sein Fahrzeug bis zur relativen Grenzgeschwindigkeit zu beschleunigen“<sup>45</sup>. Zudem handeln auch die „Einzelraser“ zumeist nicht unter Ausschluss jedweder Beobachtung nur um des schnellen Fahrens willen. Entweder es ist zumindest ein weiterer Insasse in dem Fahrzeug selbst oder ein Beobachter außerhalb des Tatfahrzeugs vorhanden oder die Tat wird videografisch dokumentiert, um das Bildmaterial zu einem späteren Zeitpunkt zu veröffentlichen oder auf eine andere Weise anderen Personen zugänglich zu machen.

Im Ergebnis lässt sich festhalten, dass Fälle von Einzelrennen denkbar sind, die in ihrer Charakteristik der von Kraftfahrzeugrennen mit mindestens zwei Teilnehmern gleichstehen und dass die Vorschrift des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB weder dem Schutzzweck der Gesamtnorm zuwiderläuft, noch durchgreifende Zweifel an ihrer Verfassungsmäßigkeit bestehen.

---

<sup>43</sup> BVerfG, Beschluss vom 09. Februar 2022, - 2 BvL 1/20 -, Rn. 10, juris.

<sup>44</sup> Vgl. BVerfG, Beschluss vom 09. Februar 2022, - 2 BvL 1/20 -, Rn. 82, juris.

<sup>45</sup> Ebd., Rn. 80.

## 2.3 Qualifikationen

Die Absätze 2, 4 und 5 des § 315d StGB normieren verschiedene Qualifikationen, deren tatbestandliche Erfüllung sich erheblich auf den Strafraumen auswirkt.

### 2.3.1 § 315d Absätze 2 und 4 StGB

Die Absätze 2 und 4 des § 315d StGB enthalten eine sogenannte Qualifikation, durch die der Grundtatbestand durch strafscharfende Merkmale erweitert wird. Vorliegend wird das Grunddelikt dahingehend erweitert, dass durch die tatbestandliche Handlung „Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet“ werden. Durch die Qualifikation wird aus dem Grundtatbestand ein konkretes Gefährdungsdelikt. Absatz 2 verlangt die vorsätzliche Herbeiführung der konkreten Gefahr, während Absatz 4 eine fahrlässige Herbeiführung genügen lässt. Zur Beurteilung des Vorliegens einer konkreten Gefahr kann auf die Rechtsprechung zum insoweit gleichlautenden § 315c Abs. 1 StGB zurückgegriffen werden. Danach liegt eine konkrete Gefahr vor, wenn die Sicherheit eines anderen Menschen oder einer fremden Sache so stark beeinträchtigt ist, dass es nur vom Zufall abhängt, ob eine Schädigung eintritt oder nicht<sup>46</sup>. Der Bundesgerichtshof spricht in diesem Zusammenhang auch von einem „Beinahe-Unfall“<sup>47</sup>.

### 2.3.2 § 315d Absatz 5 StGB

Eine noch weitreichendere Strafschärfung hat die Verwirklichung der Merkmale des § 315d Abs. 5 StGB zur Folge.

Der Absatz 5 der Vorschrift statuiert eine Erfolgsqualifikation.<sup>48</sup>

Tatbestandsmäßiger Erfolg ist unter anderem eine schwere Gesundheitsschädigung eines anderen Menschen oder eine Gesundheitsschädigung einer großen Zahl von Menschen.

Die Erfolgsqualifikation ist ferner dann erfüllt, wenn der Täter den Tod eines Menschen verursacht. Damit wurde nun ein eigenständiger Tatbestand erschaffen, der einschlägig ist, wenn im

---

<sup>46</sup> Vgl. BGH, Urteil vom 30. März 1995 – 4 StR 725/94 -, Rn. 6, juris.

<sup>47</sup> Vgl. ebd., Rn. 9.

<sup>48</sup> Vgl. Kindhäuser, in Kindhäuser/Hilgendorf, Strafgesetzbuch, Lehr- und Praxiskommentar, § 315d, Rn. 8.

Rahmen eines verbotenen Kraftfahrzeugrennens ein Mensch getötet wird. Der Tod muss im Rahmen des § 315d Abs. 5 StGB nur fahrlässig im Sinne des § 18 StGB verursacht worden sein.<sup>49</sup> Es ist daher grundsätzlich möglich, dass der Täter tateinheitlich ein vorsätzliches Tötungsdelikt (§§ 211, 212 StGB) begeht.

Zu dem Verhältnis zwischen dem § 315d Abs. 5 StGB und den vorsätzlichen Tötungsdelikten (§§ 211, 212 StGB) erfolgen noch detaillierte Ausführungen im weiteren Verlauf dieser Ausarbeitung.

Mit der Einführung des § 315d Abs. 5 StGB hat der Gesetzgeber aber zugleich klargestellt, dass der Strafraum der fahrlässigen Tötung gemäß § 222 StGB nicht tat- und schuldangemessen ist, dazu ebenfalls später mehr.

Die für die Erfolgsqualifikation gesetzlich vorgesehene Strafraumschärfung mit einer Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe führt dazu, dass die Tat ein Verbrechen gemäß § 12 StGB darstellt.

### **3 Phänomenologie**

Im Rahmen der phänomenologischen Betrachtung erfolgt zunächst eine Auswertung der empirischen Daten<sup>50</sup>. Hieran anschließend werden charakterisierende Deliktsmerkmale aufgezeigt. Nach einer darauf aufbauenden Täterprofilbildung, werden verschiedene Ansätze zur Erklärung des Täterhandelns vorgestellt.

#### **3.1 Fallzahlen und statistische Auswertungen**

Seit Einführung der Vorschrift des § 315d StGB werden die Fälle, in denen wegen des Verdachts eines verbotenen Kraftfahrzeugrennens durch die Polizei Nordrhein-Westfalens ermittelt wird, dokumentiert. Die statistische Auswertung erfolgt in Lagebildern, die durch das Landesamt für Zentrale Polizeiliche Dienste Nordrhein-Westfalen<sup>51</sup> herausgegeben werden. Die folgenden Ausführungen basieren insbesondere auf den Fallzahlen der Jahre 2018 und 2021. Dadurch ist es möglich, auch die Entwicklung der Verfahrenszahlen darzustellen.

---

<sup>49</sup>Vgl. ebd.

<sup>50</sup> Vgl. LZPD NRW (Hrsg.), Lagebild § 315d StGB 2018; 2021.

<sup>51</sup> Im Folgenden: LZPD NRW abgekürzt.



### 3.1.1 Fallzahlen und Tatalternativen

Die Registrierung der Fälle verbotener Kraftfahrzeugrennen erfolgte bereits vor Einführung des § 315d StGB. Die Teilnahme an einem illegalen Rennen stellte zuvor jedoch eine Ordnungswidrigkeit dar<sup>52</sup>. Im Jahr 2016 wurden 306 Fälle und im darauffolgenden Jahr 335 Fälle registriert<sup>53</sup>. Um eine taugliche Beurteilungsgrundlage zu gewährleisten, beschränkt sich die weitere Betrachtung auf die Auswertungen ab dem Jahr 2018.

Seit Einführung der Strafvorschrift ist ein deutlicher Anstieg der Gesamtverfahren zu beobachten. In dem Zeitraum von 2018 (474 Fälle<sup>54</sup>) bis 2021 (1.-3. Quartal, 1625 Fälle<sup>55</sup>) hat sich die Anzahl der Verfahren bereits mehr als verdreifacht, obwohl die Zahlen des vierten Quartals 2021 noch nicht in die vorliegende Auswertung einkalkuliert sind. Ein erster enormer Anstieg von 97,8 % erfolgte von 2019 auf 2020, der jedoch auch auf die gesteigerte Ermittlungsarbeit im Rahmen von Sondereinsätzen und Schwerpunktkontrollen durch die nordrhein-westfälische Polizei zurückzuführen ist<sup>56</sup>. Die Verteilung der Tatalternativen des § 315d StGB hat sich ebenfalls erheblich geändert. Zwar sind die Fälle des § 315d Abs. 1 Nr. 1 StGB stetig niedrig geblieben (2018: 2 Fälle, 2021: 10 Fälle)<sup>57</sup>, hinsichtlich der beiden anderen Tatbestandalternativen zeichnete sich jedoch eine deutliche Veränderung der Fallzahlen ab. Während die Verteilung im Jahre 2018 noch nahezu ausgewogen war<sup>58</sup>, zeigte sich im 3. Quartal des Jahres 2021, dass der Anteil an Fällen des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB (253 Fälle) knapp dreimal so hoch wie der des § 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB (87 Fälle) war<sup>59</sup>.

Auch wenn der enorme Anstieg der Fallzahlen zum Teil auf den gesteigerten Ermittlungs- und Bekämpfungseinsatz zurückzuführen ist, zeigen die Zahlen deutlich, welche Relevanz das Phänomen der verbotenen Kraftfahrzeugrennen in der Praxis der Strafverfolgungsbehörden besitzt. Im Folgenden werden prägnante Auswertungsergebnisse des 3. Quartalsberichts aus dem Jahr 2021 dargestellt, die für die Analyse der Phänomenologie von Bedeutung sind.

---

<sup>52</sup> Vgl. LZPD NRW (Hrsg.), Lagebild Lokale Illegale Kfz- und Beschleunigungsrennen in NRW 2017.

<sup>53</sup> Vgl. ebd.

<sup>54</sup> LZPD NRW (Hrsg.), Lagebild § 315d StGB (2018).

<sup>55</sup> LZPD NRW (Hrsg.), Lagebild § 315d StGB (2021).

<sup>56</sup> Vgl. Staatskanzlei NRW (Hrsg.), Verkehrsunfallstatistik auf Tiefstand, [www.land-nrw.de](http://www.land-nrw.de).

<sup>57</sup> LZPD NRW (Hrsg.), Lagebild § 315d StGB (2018; 2021).

<sup>58</sup> Vgl. LZPD NRW (Hrsg.), Lagebild § 315d StGB (2018).

<sup>59</sup> Vgl. LZPD NRW (Hrsg.), Lagebild § 315d StGB (2021).

### 3.1.2 Tatzeit und Tatort

Die Anzahl der gefertigten Anzeigen zeigt einen Anstieg ab Februar, der seinen Höhepunkt in dem Monat April erreicht und anschließend wieder abflacht<sup>60</sup>. Die Fallzahl ist zudem an Donnerstagen und Samstagen erhöht, wobei die Tatzeit sich im Tagesverlauf insbesondere auf die Zeiten des späten Nachmittags und die Abend- bis frühen Nachtstunden konzentriert<sup>61</sup>.

Hinsichtlich des Tatortes ist festzustellen, dass ca. drei Viertel der Taten innerhalb geschlossener Ortschaften registriert wurden<sup>62</sup>.

### 3.1.3 Tatverdächtige

Insbesondere Alter und Geschlecht der erfassten Tatverdächtigen sind für die phänomenologische Betrachtung von Relevanz. Das Durchschnittsalter der Tatverdächtigen lag 2021 bei 26,72 Jahren<sup>63</sup>. Diesbezüglich ist keine erhebliche Veränderung zu den Vorjahren erkennbar (2017: 25,99 J.; 2018: 25,63 J.)<sup>64</sup>.

Bemerkenswert ist, dass der Anteil der männlichen Tatverdächtigen bei über 95 % liegt<sup>65</sup>. Auf dieses Auswertungsergebnis wird in der Darstellung der phänomenologischen Betrachtung näher eingegangen.

## 3.2 Phänomenologische Deliktsmerkmale

Das Phänomen der verbotenen Kraftfahrzeugrennen weist einige Besonderheiten auf, die zum einen die Tätertypologie betreffen, zum anderen die konkrete Art der Tatbegehung. Im Folgenden wird auf diese Besonderheiten eingegangen, wobei zunächst die Szene rund um illegale Straßenrennen betrachtet wird. Anschließend werden zwei ausgewählte Tätertypen analysiert. Schließlich werden verschiedene Fallgruppen dargestellt, die sich seit Einführung der Vorschrift des § 315d StGB in Praxis und Rechtsprechung etabliert haben.

---

<sup>60</sup> Vgl. ebd.

<sup>61</sup> Vgl. ebd.

<sup>62</sup> Vgl. ebd.

<sup>63</sup> Ebd.

<sup>64</sup> Vgl. LZPD NRW (Hrsg.), Lagebild § 315d StGB (2018).

<sup>65</sup> Vgl. LZPD NRW (Hrsg.), Lagebild § 315d StGB (2021).

### 3.2.1 Die Szene um verbotene Kraftfahrzeugrennen

Über das gesamte Bundesgebiet verteilt gibt es Gruppen von Menschen, die ihre Freizeit der Leidenschaft für Kraftfahrzeuge widmen. Teile dieser Gruppierungen können mit der Austragung nicht erlaubter Kraftfahrzeugrennen in Verbindung gebracht werden. Man kann insofern von einer Szenebildung sprechen.

Die Szene lässt sich zunächst in drei Gruppen unterteilen: die Optikszene, die Cruiserszene und die Raserszene.<sup>66</sup> Die Angehörigen der Optikgruppe stellen aus polizeilicher Sicht kein Problem dar. Ihnen geht es nur um die optische Optimierung ihrer Fahrzeuge. Rechtswidriges Verhalten ist nur äußerst selten zu beobachten. Sie nehmen nicht an verbotenen Kraftfahrzeugrennen teil, da sie ihre Fahrzeuge unter keinen Umständen beschädigen wollen.

Es geht ihnen allein darum, ihr Fahrzeug zur Schau zu stellen und Aufmerksamkeit und Bewunderung für den zeitlichen und finanziellen Aufwand zu erlangen, den sie in die Gestaltung ihres Fahrzeugs investiert haben. Der „Wettstreit“ mit anderen Szenemitgliedern erschöpft sich in dem Vergleich, wer die außergewöhnlichere Optik oder die kostspieligsten Veränderungen an dem eigenen Fahrzeug darbieten kann. Leistungssteigernde Modifikationen spielen für die Vertreter der Optikszene eine untergeordnete Rolle und dienen häufig nur der rein demonstrativen Vorführung und nicht dem praktischen Vergleich in Form eines Rennens.

Anders sieht es in der Gruppe der Cruiserszene aus. Die Angehörigen dieser Gruppe nutzen ebenfalls optisch veränderte Fahrzeuge, nehmen jedoch auch gezielt leistungssteigernde Veränderungen an ihren Autos vor. Die Cruisergruppe kann als Zwischenglied zwischen Optik- und Raserszene verstanden werden. Innerhalb der Cruiserszene kann es durchaus zur Austragung verbotener Kraftfahrzeugrennen kommen, insbesondere auch mit bzw. gegen Angehörige der Raserszene.

Die Wahrscheinlichkeit, dass Angehörige der Cruiserszene an einem nicht erlaubten Kraftfahrzeugrennen teilnehmen ist zwar höher als innerhalb der reinen Optikszene,

---

<sup>66</sup> Vgl. Schärer, DPoIBl., 02/2017, S. 17 (17).

dennoch dürfte sich auf die Risikobereitschaft auch hier auswirken, dass eine Beschädigung der aufwendig gestalteten und kostspielig veränderten Fahrzeuge unbedingt vermieden werden soll.

Die dritte zu betrachtende Gruppe ist die sogenannte Raserszene. Die weiteren Ausführungen dieser Ausarbeitung werden sich vornehmlich mit den Tätern befassen, die dieser Szene zuzurechnen sind.

Hier liegt das größte Gefährdungspotenzial. Schwere Verkehrsunfälle haben sich insbesondere in Zusammenhang mit Rasern ereignet.<sup>67</sup> Den Angehörigen dieser Gruppe kommt es auf die Erbringung der fahrzeugtechnischen Höchstleistung an und sie möchten um jeden Preis angetretene Vergleichsrennen gewinnen, dies unter bewusster Inkaufnahme der Gefährdung anderer und sich selbst.

Die Optik der genutzten Fahrzeuge spielt dabei eine untergeordnete Rolle, es gilt Leistung vor Optik. Genutzt werden daher häufig Fahrzeuge die serienmäßig mit einer großen Motorleistung ausgestattet sind. Optische Veränderungen sind hingegen eher zweitrangig.

Aufgrund der hohen Kauf- und Leasingpreise dieser hochmotorisierten Mittel- und Oberklassewagen, konnte in der Vergangenheit beobachtet werden, dass sich die Teilnehmer der Raserszene Miet- oder Car-Sharing-Fahrzeugen bedienen<sup>68</sup>. Eine gefährliche Entwicklung, die dazu führt, dass noch mehr potentielle Täter Zugriff auf leistungsstarke Fahrzeuge haben, ohne über die notwendige Erfahrung und Fahrpraxis mit diesen Fahrzeugen zu verfügen.

### **3.2.2 Autozentrierter Typ und Action-Typ**

Nachdem festgestellt werden konnte, dass die sogenannte Raserszene Wiege potentieller Täter von verbotenen Kraftfahrzeugrennen ist, sollen nun die Struktur dieser Szene, sowie die ihr angehörenden Personengruppen, näher betrachtet werden.

---

<sup>67</sup> Vgl. LZPD NRW (Hrsg.), Lagebild § 315d StGB, 2018.

<sup>68</sup> Vgl. z.B. AG Villinen-Schwenningen, Vorlagebeschluss vom 16. Januar 2020 – 6 Ds 66 Js 980/19 -, juris; KG Berlin, Beschluss vom 15. April 2019 – (3) 161 Ss 36/19 (25/19) -, juris; IWW Institut, VA 2021, S. 166 (166).

Diskutiert wird, ob die Raserszene eine homogene Gruppe darstellt. Franzke beschreibt in ihrer Ausarbeitung, dass es sich um eine heterogene Personengruppe handele.<sup>69</sup> Innerhalb der Raserszene könne insbesondere zwischen zwei Tätergruppen differenziert werden. Zum einen dem autozentrierten Typ und zum anderen dem Actiontyp.<sup>70</sup> Bei dem autozentrierten Typ handele es sich vor allem um männliche Personen, „die in ihrem sonstigen Leben relativ unauffällig sind, einem Beruf nachgehen, vielleicht auch eine Familie haben, nur eben eine starke Leidenschaft für PS-starke, mitunter getunte Autos besitzen, mit denen sie gerne rasant fahren und sich auf einsamen ländlichen oder vorstädtischen Straßen Rennen liefern.“<sup>71</sup> Dieser Tätertyp weiß um die Gefahren, die er durch sein Fahrverhalten schafft und versucht diese durch die Auswahl geeigneter Strecken zu minimieren. Den autozentrierten Rasern kommt es nicht darauf an, die Aufmerksamkeit vieler Beobachter zu gewinnen. „Ihr Ziel ist die hohe Geschwindigkeit, nicht das Risiko. Sie wollen möglichst unerkannt bleiben und niemanden gefährden.“<sup>72</sup>

Unmittelbar deutlich wird, dass der autozentrierte Typ nur geringes Täterpotential für illegale Kraftfahrzeugrennen aufweist. Seine Intention, Motivation und seine Handlungsweisen widersprechen dem, was die besondere Gefährlichkeit verbotener Kraftfahrzeugrennen ausmacht. Dem Verhalten des autozentrierten Typen wohnt gerade kein Wettbewerbsgedanke inne und der Mangel an einem erkennbaren Bestreben nach Selbstdarstellung gegenüber anderen Personen erfüllt nicht die typischen Täter-Charakteristika.

Anders zu beurteilen ist hingegen der sogenannte Actiontyp<sup>73</sup>. Ihm kommt es gerade darauf an, bei seinen riskanten Fahrmanövern von anderen wahrgenommen zu werden. Dieser Umstand und die generell feststellbare Charakteristik dieses Typus implizieren die besondere Gefährlichkeit desselben.

Er sucht sich gezielt Strecken, die ihm ein Mindestmaß an Aufmerksamkeit bieten. Anders als der autozentrierte Typ, scheut der Action-Typ nicht davor zurück, Geschwindigkeitsduelle im Innenstadtbereich von Großstädten auszutragen, er tut dies sogar bewusst. Je größer das Risiko und die erlangte Aufmerksamkeit, desto befriedigender wirkt das Handeln für den Täter selbst. Nicht nur die gewählten Örtlichkeiten, sondern auch

---

<sup>69</sup>Vgl. Franzke, Kriminalistik, 06/2017, S. 362 (362).

<sup>70</sup> Vgl. ebd.

<sup>71</sup> Ebd.

<sup>72</sup> Ebd.

<sup>73</sup> Vgl. ebd.

das rein bedürfnisorientierte Vorgehen ohne Rücksicht und Abwägung der möglichen Konsequenzen führen zu einer unüberschaubaren Gefährdung der Verkehrssicherheit.

### **3.2.3 Besondere Fallgruppen**

Im Rahmen des § 315d StGB haben sich verschiedene Fallgruppen herausgebildet. Im Folgenden werden einige dieser Fallgruppen dargestellt.

#### **3.2.3.1 Klassische Szenerennen**

Mit dem Begriff „klassisches Szenerennen“ soll das Szenario umschrieben werden, bei dem sich gezielt zur Austragung von Geschwindigkeitsduellen getroffen wird<sup>74</sup>. Lokal ansässige Gruppen der Raserszene treffen sich an szenebekanntem Orten, wie etwa Tankstellengeländen oder öffentlichen Parkplätzen. Die Treffen sind dabei nicht zufällig, sondern im Vorfeld organisiert oder es handelt sich um bereits etablierte wiederkehrende Zusammenkünfte. Die Teilnehmer kennen sich üblicherweise untereinander und es finden gezielt Absprachen über bevorstehende Wettbewerbe statt. Stehen mindestens zwei Duellanten fest, erfolgt die Festlegung der Wettkampfregeln (z.B. Beschleunigungsrennen, Erreichen einer größtmöglichen Höchstgeschwindigkeit oder Ermittlung eines Streckenrekords). Anschließend wird von einem zuvor bestimmten Startpunkt auf ein ebenfalls festgelegtes Startsignal angefahren.

Wie zuvor problematisiert ist im Ergebnis spätestens mit der Aufstellung in Startposition eine Vollendung des Straftatbestandes des § 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB zu bejahen (vgl. 2.2.6). Dabei kommt es indes nicht auf die konkrete Ausgestaltung des Starts an<sup>75</sup>.

Der Sieger des Rennens kann sich anschließend der Anerkennung und Aufmerksamkeit der gesamten Teilnehmerschaft erfreuen.

#### **3.2.3.2 Spontanrennen**

Anders als bei den zuvor zumindest teilweise organisierten Rennen im Rahmen von Szenetreffen verhält es sich mit den sogenannten Spontanrennen. Ihnen geht, wie der Begriff bereits vermuten lässt, keine eingehende Planung voraus. Die Teilnehmer können, müssen sich aber nicht völlig unbekannt sein. Die vorherige Organisation ist jedoch

---

<sup>74</sup> Vgl. LZPD NRW (Hrsg.), Lagebild zu § 315d StGB, 2018.

<sup>75</sup> Vgl. König, in Hentschel et al. (Hrsg.), Straßenverkehrsrecht, Kommentar, § 315d StGB, Rn. 9.

nicht notwendige Voraussetzung für die Erfüllung des Tatbestands des § 315d StGB. Erforderlich ist jedoch zumindest eine konkludente Kommunikation<sup>76</sup> zwischen den Duellanten, etwa durch Handzeichen oder bewusste Beschleunigung zur gegenseitigen Aufforderung.

### **3.2.3.3 Einzelrennen**

Auch die sogenannten Einzelrennen stellen eine mittlerweile anerkannte Fallgruppe nicht erlaubter Kraftfahrzeugrennen dar. Im Rahmen dieser Fallgruppe kann zunächst auf die Ausführungen zu dem autozentrierten Raser und dem Action-Typ verwiesen werden (3.2.2). Zudem wurden bereits Ausführungen zu dieser Fallgruppe im Rahmen der Erläuterungen zu § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB getätigt (2.2.7).

Der vermeintlich fehlende Wettbewerbscharakter aufgrund Nichtvorhandenseins eines Antagonisten wird durch die Absicht eine situative Höchstgeschwindigkeit zu erreichen kompensiert. Nicht selten wird die Tat gefilmt und anschließend veröffentlicht. Auf Social-Media- und Videoplattformen, wie etwa YouTube, erlangen derartige Videos erschreckend großen Zuspruch. Das Streben der Täter nach Aufmerksamkeit und Anerkennung das aufgrund fehlender Beobachter in der realen Welt nicht befriedigt wird, erfährt Erfüllung durch die Verlagerung in die Welt der sozialen Medien.

Es ist zu beobachten, dass in einer Vielzahl dieser Videos auch Krafträder als Tatmittel genutzt werden. Krafträder sind ebenso wie Personenkraftwagen taugliche Tatmittel des § 315d StGB, als solche aber vergleichsweise nicht derart präsent. Dies dürfte insbesondere daran liegen, dass die Gefährlichkeit eines Einzelrennens mittels Kraftrad in vielen Fällen allein den Fahrzeugführer selbst betrifft.

### **3.2.3.4 Polizeiflucht**

Ein spezieller Unterfall des Einzelrennens ist die Polizeiflucht. In der Literatur wird teilweise vertreten, dass die Flucht vor die Verfolgung aufgenommenen Polizeikräften nicht unter den Tatbestand des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB zu subsumieren sei<sup>77</sup>. Argumentiert wird damit, dass die „Absicht höchstmögliche Geschwindigkeiten zu erreichen“ nur ein Zwischenschritt in der Gesamtmotivation (sich erfolgreich der polizeilichen Maßnahmen

---

<sup>76</sup> Vgl. Fischer, Strafgesetzbuch, Kommentar, § 315d, Rn. 7.

<sup>77</sup> Büchter, PSP 4/2019, S. 3 (7).

zu entziehen) ist und dass der Täter gerade durch die Verfolgung zu dem risikobehafteten Fahrverhalten gedrängt wird<sup>78</sup>. Der Bundesgerichtshof<sup>79</sup> stellte jedoch klar, dass der Wortlaut der Norm keinen Anlass dafür biete, das Tatbestandsmerkmal der Absicht derart restriktiv auszulegen, dass sie Hauptbeweggrund des Täterhandelns sein müsse. Es reiche somit aus, wenn festgestellt werden könne, dass das Erreichen einer höchstmöglichen Geschwindigkeit aus Sicht des Täters notwendiges Zwischenziel gewesen ist. Diese Auslegung „entspreche auch der herkömmlichen Interpretation der Vorsatzform des dolus directus ersten Grades“<sup>80</sup>.

Hauptzweck der Vorschrift des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB sollte nach dem Willen des Gesetzgebers sein, ein Verhalten, das über die bloße, wenn auch erhebliche, Geschwindigkeitsüberschreitung hinausgeht, unter Strafe zu stellen. Dabei wurde die Formulierung der Norm derart gestaltet, dass sie die Funktion eines Auffangtatbestands erfüllt. Der Wortlaut der Vorschrift wurde bewusst offen formuliert, sodass die Absicht eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen gerade nicht Haupt- oder Endziel des Verhaltens darstellen muss. Die Intention dürfte vielmehr gewesen sein, Handlungen zu pönalisieren, die in ihrer objektiven Gefährlichkeit und der konkreten Ausgestaltung, der Teilnahme an einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen gleichzustellen sind. Somit wird vorliegend die Ansicht vertreten, dass eine Subsumtion der Polizeifluchtfälle, bei Vorliegen der objektiven und subjektiven Tatbestandsmerkmale (s. 2.2) unter den § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB sachlich und rechtlich möglich und zutreffend ist.

### 3.3 Täterprofil

Die Recherche bislang veröffentlichter Daten und die Auswertung des Landeslagebildes<sup>81</sup> ergab eine klar definierbare Tätertypologie: Die Gruppe der Beschuldigten stellt sich als homogen dar. Sie korrespondiert mit dem von Franzke umschriebenen Actiontyp. Es handelt sich um junge männliche Personen, meist zwischen 18 und 25 bis 30 Jahre alt, mit Migrationshintergrund (häufig türkisch).<sup>82</sup> Sie leben noch im Familienverbund, meist in prekären Verhältnissen, sind Geringverdiener oder arbeitslos bzw. arbeitssuchend und fallen durch enorme Selbstüberschätzung betreffend ihrer Fahrfähigkeiten auf, obwohl sie Fahranfänger sind.<sup>83</sup> Hierbei ist zu erwähnen, dass

---

<sup>78</sup> Vgl. ebd.

<sup>79</sup> Vgl. BGH, Urteil vom 17. Februar 2021 - 4 StR 225/20 -, BGHSt 66, 27-37.

<sup>80</sup> Ebd.

<sup>81</sup> LZPD NRW (Hrsg.), Lagebild § 315d StGB, 2018.

<sup>82</sup> Vgl. Baldarelli, DPoIbI., 02/2017, S. 2 (2); Fuchs, Der Kriminalist, 10/2019, S. 19 (19).

<sup>83</sup> Vgl. Schlanstein, DPoIbI., 02/2017, S. 3 (4).



das Unfallrisiko zwar grundsätzlich nach neun Monaten Fahrpraxis um die Hälfte reduziert ist, durch die Teilnahme an verbotenen Kraftfahrzeugrennen wird dies jedoch konterkariert.<sup>84</sup> Die Homogenität der Tätergruppe konnte auch von dem Leiter des ET Rennen der Polizei Köln Alexander Schwarzer bestätigt werden.<sup>85</sup> Die Erfahrungen in der Praxis geben keinen Anhaltspunkt für die Hypothese, dass es sich um eine heterogene Tätergruppe handele<sup>86</sup>.

Diesem Tätertyp gehören auch die Beschuldigten bzw. Verurteilten an, die in den letzten Jahren durch verbotene Kraftfahrzeugrennen mit tödlichem Ausgang in den Diskurs der Öffentlichkeit geraten sind. Sie entsprechen dem dargestellten Tätertypus, dessen Motivlage im Folgenden näher analysiert werden soll.

Die weitere Darstellung beschränkt sich auf die Betrachtung des zuletzt beschriebenen Tätertyps, da die Auffassung vertreten wird, dass es sich bei den Tätern illegaler Autorennen um eine weitestgehend homogene Gruppierung handelt. Dies belegen sowohl die medial bekannt gewordenen Fälle, als auch die empirischen Ergebnisse des Landeslagebildes NRW zu verbotenen Kraftfahrzeugrennen<sup>87</sup>. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass es auch andere Tätertypen gibt, hierbei dürfte es sich aber eher um Ausnahmen handeln. Den Ausführungen von Franzke<sup>88</sup> zur Einstufung als heterogene Gruppe kann jedenfalls aufgrund der empirischen Datenlage nicht gefolgt werden, zumal sie keine Belege für ihre Annahme liefert.

### **3.4 Motivlage und physiologische, psychologische und soziologische Erklärungsansätze**

Der Phänomenologie illegaler Kraftfahrzeugrennen ist immanent, dass Tätertypus und Motivlage eine nicht dissoziiert zu betrachtende Bewertungseinheit bilden. Vordergründiges Motiv des dargestellten Tätertyps ist sein Können in Duellen mit Angehörigen der eigenen Bezugsgruppe unter Beweis zu stellen und letztlich der Gewinn dieses Vergleichswettbewerbs, um Anerkennung zu erlangen und das eigene Selbstwertgefühl zu steigern. Hinter diesem ohne Weiteres erkennbaren Beweggrund stehen allerdings tiefergreifende Intentionen in der Person des Täters, die teilweise von diesem selbst nicht unmittelbar wahrgenommen werden. Sie führen allerdings in ihrer Ge-

---

<sup>84</sup> Vgl. LZPD NRW (Hrsg.), Lagebild § 315d StGB, 2018.

<sup>85</sup> Alexander Schwarzer ist stellvertr. Leiter des ET Verkehr/Rennen bei dem PP Köln, dieser teilte auf Anfrage per E-Mail mit, dass die Erfahrungen der Praxis bestätigen, dass es sich um eine homogene Tätergruppe handelt.

<sup>86</sup> Vgl. LZPD NRW (Hrsg.), Lagebild § 315d StGB, 2018; 2021.

<sup>87</sup> Vgl. ebd.

<sup>88</sup> Vgl. Franzke, Kriminalistik 06/2017, S. 362 (362).

samtheit zu einer enormen Risikobereitschaft und der Inkaufnahme einer erheblichen Gefährdung der eigenen Person und Unbeteiligter. Der in dem vorherigen Abschnitt beschriebene Tätertyp weist Merkmale auf, die gleich mehrere Erklärungsansätze für diese Einstellung liefern.

### **3.4.1 Physiologisch-biologische Konstitution**

Es hat sich herausgestellt, dass die überwiegende Mehrheit der Täter von verbotenen Krafffahrzeugrennen männlich und zwischen 18 und 30 Jahren alt ist und die Tätergruppe daher, anders als bei anderen Delikten, sehr spezifisch eingegrenzt werden kann. Dies führt unter anderem dazu, dass der Zusammenhang zwischen alters- und geschlechtsspezifischen Charakteristika und deliktstypischen Merkmalen eine besonders geeignete Forschungsgrundlage bietet.

Zu betrachten ist zunächst die alters- und geschlechtsspezifische physiologisch-biologische Konstitution. Es gilt als erwiesen, dass junge Männer den höchsten Gehalt des männlichen Sexualhormons Testosteron aufweisen und ebenso, dass dieses Hormon wut- und aggressionsauslösend wirkt und zu einer größeren Risikobereitschaft führt.<sup>89</sup>

Der mit der Pubertät beginnende Reifeprozess führt zu hormonellen Veränderungen, die eine Neu- und Reorganisation der neuronalen Kreisläufe zur Folge hat<sup>90</sup>. Neurochemisch betrachtet verursacht die alters- und geschlechtscharakteristische Aktivität von Neurotransmittern, Enzymen und Hormonen eine biologische Umgestaltung, die sich auf emotionaler, behavioraler und kognitiver Ebene auswirkt. Allerdings besteht keine einfache Kausalität zwischen den beschriebenen biochemischen Prozessen und dem Entstehen von Risikoverhalten, vielmehr hängt es auch von den äußeren Einflüssen auf ein Individuum ab, in welcher Ausgestaltung das erhöhte Statusbewusstsein zum Ausdruck kommt<sup>91</sup>. Die biologisch-physiologische Konstitution bietet somit einen Nährboden für die tatspezifischen Charakteristika, vermag das Verhalten allein aber nicht vollumfänglich zu begründen.

### **3.4.2 Sensation-Seeking**

Teilnehmer von Autorennen berichten davon, dass ihr gesetzeswidriges Verhalten einen Nervenzettel auslöst<sup>92</sup>, Rennen geben ihnen einen Kick, vergleichbar mit Drogen.<sup>93</sup> Die beschriebene

---

<sup>89</sup> Vgl. Jäker, DPolBl., 02/2017, S. 9 (10).

<sup>90</sup> Vgl. Raithel, Jugendliches Risikoverhalten, S. 47.

<sup>91</sup> Vgl. Raithel, Jugendliches Risikoverhalten, S. 48.

<sup>92</sup> Vgl. Brings, DPolBl., 02/2017, S. 20 (21).

<sup>93</sup> Vgl. Baldarelli, DPolBl., 02/2017, S. 2 (2).

Wirkung dürfte auf die Ausschüttung des Botenstoffes Dopamin zurückzuführen sein. Diese biochemische Reaktion wird unter anderem auch in Zusammenhang mit dem sogenannten Sensation-Seeking angebracht.<sup>94</sup>

Der Erklärungsansatz des Sensation-Seekings als einer der „distale[n] Faktoren, die nachweislich im Zusammenhang mit Verkehrsauffälligkeiten stehen“<sup>95</sup> dürfte für die Beurteilung des delinquenten Verhaltens von besonderer Relevanz sein. Angehörige der herausgestellten Tätergruppe suchen Anerkennung, die sie aufgrund ihres sozioökonomischen Status in anderen Bereichen, wie etwa Beruf oder Sport, nicht erlangen können.<sup>96</sup> Sensation-Seeking „wird als ein biopsychologisches Persönlichkeitsmerkmal angesehen, das insbesondere auf eine erhöhte Testosteronproduktion zurückzuführen ist und mit gesteigerter Impulsivität einhergeht.“<sup>97</sup> Die Täter nehmen hohe Risiken in Kauf, um die Aufmerksamkeit ihrer Bezugsgruppen zu gewinnen und sich so zu profilieren. Andererseits sind die Risikogruppen häufig geplagt von Langeweile und Frustration, ein weiterer Faktor, der risikobehaftetes Verhalten fördert.<sup>98</sup>

Zeitgleich vermag diese Theorie auch erklären, warum ein auffallend großer Anteil der Täter einen Migrationshintergrund aufweist. Junge Menschen mit Migrationshintergrund leiden häufig unter einem inneren Kulturkonflikt. Sie fühlen sich fremd, sowohl in ihrem Herkunftsland, als auch in ihrem Aufnahmeland. Die divergierenden kulturellen Anforderungen beider Länder sind spannungsreich, insbesondere für junge Menschen, die ihre Identitätsfindung noch nicht abgeschlossen haben.<sup>99</sup> Ihnen fehlt aufgrund der sie umgebenden prekären Verhältnisse oftmals die soziale Kontrolle und die Delinquenz ablehnende Werteorientierung, die zu konformen Verhalten führen würden.<sup>100</sup> Daher suchen sich die Angehörigen dieser Gruppe Gleichgesinnte mit vergleichbarem sozialen Status und kulturellem Hintergrund. Sie bilden eine Art Subkultur, getragen von einer gemeinsamen Mentalität.<sup>101</sup> Innerhalb dieser Gemeinschaft ist es ihnen möglich, eigene Normen und Werte aufzustellen und dadurch gegenseitige Akzeptanz zu erfahren, die ihnen in der Gesamtgesellschaft nicht zu Teil wird.

---

<sup>94</sup> Vgl. Jäcker, DPoIBl., 02/2017, S. 9 (10).

<sup>95</sup> Wagner et al. (Hrsg.), Fahreignungszweifel bei Verkehrsdelinquenz, Aggressionspotenzial und Straftaten, S. 58.

<sup>96</sup> Brings, DPoIBl., 02/2017, S. 20 (21).

<sup>97</sup> Bachmann/Buttler, Neue Kriminalpolitik, 04/2019, S. 441 (455).

<sup>98</sup> Vgl. Jäcker, DPoIBl., 02/2017, S. 9 (10).

<sup>99</sup> Vgl. Boers/Reinecke, Delinquenz im Altersverlauf, S. 337.

<sup>100</sup> Vgl. ebd., S. 468.

<sup>101</sup> Vgl. Fuchs, Der Kriminalist 10/2019, S. 20 (21).

### 3.4.3 Persönlichkeitsstörungen

Auch medizinisch anerkannte Persönlichkeitsstörungen könnten taugliche Erklärungsansätze liefern. Persönlichkeitsstörungen sind laut Psychologen „durch überdauernde und tiefgreifende Muster im Erleben und Verhalten gekennzeichnet, die Leiden und Beeinträchtigungen verursachen und die Entwicklung einer positiven Identität und konstruktiver Beziehungen verhindern“<sup>102</sup>. Die anerkannten Persönlichkeitsstörungen werden anhand des Vorliegens bestimmter allgemeiner Kriterien kategorisiert. Die hierfür gängigen Kataloge sind die ICD-10<sup>103</sup> und das DSM-V<sup>104</sup>.

Hinsichtlich der bis zu diesem Punkt herausgearbeiteten Spezifika der Täter verbotener Kraftfahrzeugrennen, erscheinen insbesondere zwei Persönlichkeitsstörungen betrachtenswert. Zum einen die antisoziale beziehungsweise dissoziale Persönlichkeitsstörung, zum anderen die narzisstische Persönlichkeitsstörung. Vorab sei angemerkt, dass beide Persönlichkeitsstörungen statistisch bedeutend häufiger bei Männern diagnostiziert werden<sup>105</sup>.

Typisch für die dissoziale Persönlichkeitsstörung sind Eigenschaften wie Verantwortungslosigkeit, geringe Frustrationstoleranz, hohe Aggressivität, Selbstbezogenheit, Impulsivität und fehlendes Mitgefühl<sup>106</sup>. Bezogen auf das Phänomen der verbotenen Kraftfahrzeugrennen lassen sich bei diesem alle genannten Störungselemente diagnostizieren. Beispielsweise finden Verantwortungslosigkeit und Impulsivität ihren Ausdruck in der bewussten und erheblichen Hinwegsetzung über Verkehrsregeln unter Inkaufnahme hoher Risiken für die Täter selbst und Dritte. Der unbedingte Wille Anerkennung zu erlangen offenbart die Selbstbezogenheit der Täter, die auf aggressive Weise durchgesetzt wird. Die rücksichtslose Missachtung der eigenen Sicherheit und der Sicherheit anderer ist grundlegendes Merkmal der antisozialen Persönlichkeit und spiegelt sich in dem Verhalten des beschriebenen Tätertypus wieder.

---

<sup>102</sup> Kring/Johnson/Hautzinger, *Klinische Psychologie*, S. 420.

<sup>103</sup> Dilling/Mombour/Schmidt, *Internationale Klassifikation psychischer Störungen: ICD-10 Kapitel V (F) – Klinisch-diagnostische Leitlinien*, 2015.

<sup>104</sup> American Psychiatric Association (Hrsg.), *Diagnostic and Statistical Manual of Mental Disorders*, 2013.

<sup>105</sup> Vgl. Kring/Johnson/Hautzinger, *Klinische Psychologie*, S. 431; Jäker, *DPoIBl.*, 02/2017, S. 9 (11).

<sup>106</sup> Vgl. Kring/Johnson/Hautzinger, *Klinische Psychologie*, S. 431.

Viele der im Rahmen der antisozialen Persönlichkeitsstörung beschriebenen Merkmale finden sich auch in den Kriterien zur Diagnose einer narzisstischen Persönlichkeitsstörung wieder. Narzissten zeigen ein übersteigertes Bedürfnis nach Anerkennung, Wertschätzung und erhöhtem Selbstwert und ordnen diesem soziale Erwartungshaltungen bedingungslos unter<sup>107</sup>.

Anders als bei einer rein dissozialen Persönlichkeitsstruktur ist der Narzisst durchaus in der Lage, die Folgen seines asozialen Verhaltens zu reflektieren, diese sind ihm auch durchgängig bewusst, er nimmt sie jedoch vorsätzlich in Kauf, um sein über alles geordnetes Ziel der Anerkennung zu erreichen. Die intern bestehende negative Selbstwahrnehmung und der bestehende Mangel an Selbstwertgefühl sind für Menschen mit narzisstischer Persönlichkeitsstruktur nur durch externe Bestätigung kompensierbar. Eine auffällige Parallele, da bereits zuvor herausgestellt werden konnte, dass die Gruppe der Täter mit der Tatbegehung um Anerkennung kämpft, die sie aufgrund ihres sozioökonomischen Status und des mangelnden Erfolges in anderen Lebensbereichen in der Gesamtgesellschaft nicht erfährt.

Narzisstische Tendenzen sind bei den typisierten Tätern in dem Deliktsbereich der illegalen Krafffahrzeugrennen nicht von der Hand zu weisen. Allerdings dürften sowohl die erkennbaren dissozialen, als auch narzisstischen Persönlichkeitszüge der analysierten Tätergruppe letztlich nur in Ausnahmefällen einen Grad erreichen, der im Rahmen einer gerichtlich anzuordnenden psychologischen Begutachtung zu einer Schuldminderung oder –unfähigkeit führt.

Der analysierte Tätertyp zeigt Verhaltensweisen, die sowohl dissoziale, als auch narzisstische Persönlichkeitszüge offenbaren. Die Prävalenz<sup>108</sup> der dargestellten psychischen Störungen und die Ausprägung der Störungskriterien sprechen jedoch dafür, dass bei der Mehrheit der Täter die Diagnose einer pathologischen Störung unwahrscheinlich ist. Aufgrund der im Vergleich zu anderen Deliktgruppen geringen Fallzahl liegen ausreichende empirische Daten nicht vor und das Interesse der psychologischen Forschung dürfte daher ebenfalls gering sein.

Jedoch vermögen auch den Diagnosekriterien entsprechende Persönlichkeitszüge die nicht den Grad einer psychologischen Persönlichkeitsstörung erreichen eine, die bereits

---

<sup>107</sup> Vgl. Jäker, DPoIBl., 02/2017, S. 9 (11).

<sup>108</sup> Vgl. Kring/Johnson/Hautzinger, Klinische Psychologie, S. 422.

dargestellten Ansätze ergänzende, Erklärung für die Teilnahme an einem nicht erlaubten Kraftfahrzeugrennen bieten.

Festzuhalten ist, dass die Motivlage des dargestellten Tätertyps auf komplexen Persönlichkeitsmerkmalen und facettenreichen psychosozialen Einflussfaktoren basiert. Die dargestellten Erklärungsmodelle stützen zudem die in dem vorherigen Abschnitt gewonnene Erkenntnis, dass es sich bei den Teilnehmern illegaler Autorennen um eine homogene Gruppe mit stereotypem Täterprofil handelt.

Die alters- und geschlechtsspezifische biologisch-physiologische Konstitution der herausgearbeiteten Tätergruppe bildet dabei die Grundlage für die gesteigerte Vulnerabilität hinsichtlich des Auftretens psychopathologischer Auffälligkeiten, wie etwa dissozialer oder narzisstischer Persönlichkeitsmerkmale. Es zeigte sich ferner, dass in der Person angelegte Faktoren allein nicht zu einer erhöhten Wahrscheinlichkeit delinquenten Verhaltens führen. Vielmehr führt das Aufeinandertreffen interner Veranlagungen und externer Einflüsse des Umfeldes zu einer Steigerung der Disposition an einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen teilzunehmen.

## **4 Rechtliche Beurteilung**

Im Rahmen des Abschnitts wird auf das Verhältnis der Erfolgsqualifikation des § 315d Absatz 5 StGB und der gesetzlich normierten Tötungsdelikte eingegangen. Hierbei werden auch Rückschlüsse zu den im Rahmen der Phänomenologie dargestellten Tathintergründen gezogen.

### **4.1 Das Verhältnis zwischen § 315d und § 222 StGB**

Die Erfolgsqualifikation des § 315d Abs. 5 StGB sieht als Taterfolg unter anderem den Tod eines Menschen vor (da es um das Verhältnis des § 315d StGB zu den gesetzlich normierten Tötungsdelikten geht, wird insofern nur auf diese Erfolgsalternative eingegangen).

Tod meint das „endgültige Erlöschen der gesamten Hirntätigkeit“<sup>109</sup>. § 315d Abs. 5 StGB bestimmt, dass der Erfolg mindestens fahrlässig verursacht werden muss.

---

<sup>109</sup>Vgl. § 3 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2 Nr. 2 TPG (Transplantationsgesetz)

Vor Einführung der Strafvorschrift zu verbotenen Kraftfahrzeugrennen stellte die Teilnahme an einem solchen lediglich eine Ordnungswidrigkeit dar. Kam es im Zusammenhang mit der Austragung eines illegalen Kraftfahrzeugrennens zu einem Verkehrsunfall und wurde hierbei ein Mensch getötet, so war eine Strafbarkeit lediglich nach § 222 StGB anzunehmen. Gemäß § 222 StGB wird bestraft, wer durch Fahrlässigkeit den Tod eines Menschen verursacht. Der Strafraum der fahrlässigen Tötung erstreckt sich von Geldstrafe bis zu Freiheitsstrafe von bis zu fünf Jahren.

Das vergleichsweise geringe Strafmaß des § 222 StGB erschien nicht tat- und schuldangemessen. In der Gesetzesbegründung wurde angeführt, dass durch die Einführung des § 315d Abs. 5 StGB eine, dem erhöhten Unrechts- und Schuldgehalt aufgrund gesteigerter Sozialschädlichkeit, der Tat angemessene Bestrafung ermöglicht werden sollte<sup>110</sup>. Eine Tat nach § 315d Abs. 1 Nr. 2 oder 3, 5 StGB erfüllt – bei Tod mindestens eines Menschen - immer auch den Tatbestand des § 222 StGB. Dieser tritt jedoch nunmehr aufgrund der Spezialität der neuen Vorschrift im Wege der Gesetzeskonkurrenz zurück. Der Strafraum für die erfolgsqualifizierte Tat nach § 315d Abs. 5 StGB liegt bei Freiheitsstrafe von einem Jahr bis zu zehn Jahren. Damit stellt die erfolgsqualifizierte Teilnahme an einem verbotenen Straßenrennen ein Verbrechen im Sinne des § 12 StGB dar.

## **4.2 Das Verhältnis zwischen § 315d StGB und vorsätzlichen Tötungsdelikten**

Wird in Zusammenhang mit einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen der Tod eines Menschen vorsätzlich herbeigeführt, so stellt sich die Frage, in welchem Verhältnis die Erfolgsqualifikation des § 315d Abs. 5 StGB und die vorsätzlichen Tötungsdelikte gemäß §§ 211, 212 StGB stehen.

Gemäß § 52 Abs. 2 StGB wird die auszurteilende Strafe bei Verletzung mehrere Strafgesetze durch die gleiche Handlung (Tateinheit im Sinne des § 52 Abs. 1 StGB) nach dem Gesetz bestimmt, das die schwerste Strafe androht. Dies ist jedoch nur dann der Fall, wenn die eine Norm nicht wegen ihrer Subsidiarität im Wege der Gesetzeskonkurrenz hinter der anderen Norm zurücktritt. Aufgrund der Klassifizierung als Straßenverkehrsdelikt und dem damit einhergehenden besonderen Schutzzweck, dürfte dies im

---

<sup>110</sup> BTDrucks 18/10145, S. 7 f.

Verhältnis des § 315d Abs. 5 und den §§ 211, 212 StGB nicht der Fall sein. Die vorsätzlichen Tötungsdelikte und die Herbeiführung des qualifizierten Erfolges stehen folglich in Tateinheit nebeneinander, wobei die Strafzumessung anhand des Strafrahmens der Tötungsdelikte zu bestimmen ist.

#### **4.2.1 (Bedingter) Vorsatz oder (bewusste) Fahrlässigkeit**

Damit dies der Fall ist, müsste der Täter jedoch neben dem objektiven Tatbestand, auch den subjektiven Tatbestand beider Strafvorschriften erfüllt haben. Dies hängt davon ab, ob dem Beschuldigten Vorsatz hinsichtlich der Tötung eines Menschen nachgewiesen werden kann.

Der Vorsatz als subjektives Strafbarkeitselement entzieht sich häufig einer direkten Beweisbarkeit, weshalb im Rahmen einer Gesamtwürdigung eine straffe Indizienkette herausgebildet werden muss. Hierbei bilden das Täterprofil und die Motivlage die Kernaspekte.

Wie die Analyse der Motivlage zeigen konnte, wird die Einstellung und das Handeln der Täter durch biologische, psychologische und soziologische Einflussfaktoren bedingt. Diese bilden die Grundlage für die Beurteilung der dogmatischen Grundsatzproblematik, ob der Täter (bedingt) vorsätzlich oder (bewusst) fahrlässig gehandelt hat.

*„Bedingter Tötungsvorsatz ist gegeben, wenn der Täter den Tod als mögliche, nicht ganz fernliegende Folge seines Handelns erkennt (Wissenselement) und dies billigt oder sich um des erstrebten Ziels willen zumindest mit dem Eintritt des Todes eines anderen Menschen abfindet, mag ihm der Erfolgseintritt auch gleichgültig oder an sich unerwünscht sein (Willenselement). Bewusste Fahrlässigkeit liegt dagegen vor, wenn der Täter mit der als möglich erkannten Tatbestandsverwirklichung nicht einverstanden ist und ernsthaft und nicht nur vage darauf vertraut, der tatbestandliche Erfolg werde nicht eintreten.“<sup>111</sup>*

Um einem Beschuldigten Vorsatz vorwerfen zu können muss festgestellt werden, dass er zum einen die objektive Gefährlichkeit seines Handelns erkannt hat, zum anderen, dass er den Erfolgseintritt billigend in Kauf genommen hat. Bei äußerst groben Verkehrsverstößen, wozu verbotene Rennen mit gefahrenen Geschwindigkeiten von über 100 km/h in Verkehrsräumen, die hierzu nicht ausgelegt sind, unzweifelhaft zu zählen sind, dürfte für die Täter pauschal erkennbar sein, dass die Möglichkeit eines Schadenseintritts nicht ganz fernliegt.<sup>112</sup> Das Wissenselement

---

<sup>111</sup> BGH NJW 2018, 1621 (1622).

<sup>112</sup> Vgl. Bachmann/Buttler, Neue Kriminalpolitik, 04/2019, S. 441 (444).



des Vorsatzes dürfte daher die geringeren Schwierigkeiten im Rahmen der Nachweisbarkeit bereiten.

Problematischer ist der Nachweis des voluntativen Vorsatzelements. Die billigende Inkaufnahme des Erfolgseintritts kann nicht alleine auf das Vorliegen einer, als solche erkannte, besonders gefährlichen Handlung gestützt werden.<sup>113</sup> Allerdings dient dieser Aspekt als Ausgangspunkt, um darauf basierend vorsatzkritische Bewertungspunkte zu diskutieren. Herausstechend ist hier insbesondere die Eigengefährdung, der sich die Täter aussetzen und der Umstand, dass das vordergründige Motiv des Siegs durch die Verursachung eines Unfalls gerade vereitelt würde.

Bezogen auf die Eigengefährdung ist zunächst zu erwähnen, dass im Bereich verbotener Autorennen überwiegend schwere, sportliche Fahrzeuge genutzt werden, die über hochentwickelte Fahrzeugsicherheitstechnik verfügen und dem Fahrer so das Gefühl der Sicherheit vermitteln.<sup>114</sup>

Zudem sind sowohl bei dem Kriterium der Eigengefährdung, als auch bei der Gewinnvereitelung bei einem Unfall zwei wesentliche Leitmotive zu berücksichtigen. Zum einen zeigt sich bei den Tätern ein hohes Maß an Selbstüberschätzung, obwohl sie häufig noch Fahranfänger sind.<sup>115</sup> Sie sind der Ansicht überlegene Fahrfähigkeiten zu besitzen und in jedem Zeitpunkt absolute Kontrolle über das Fahrzeug zu haben. Zum anderen taugt das Argument, dass ein Unfall den angestrebten Sieg vereiteln würde nicht, um den Vorsatz zu verneinen. Aus Sicht des Täters gibt es zwei denkbare Ausgänge des Rennens: entweder er gewinnt oder er verliert, ob wegen eines verursachten Unfalls oder aus anderen Gründen, ist für ihn zweitrangig. Das Streben nach Erfolg ist derart ausgeprägt, dass das Risiko aus Tätersicht unbedingt maximal zu steigern ist, um die Gewinnchancen zu erhöhen. In einem Fall führte das Gericht aus, dass „der unbedingte Wille des Angekl., das Rennen zu gewinnen, [...] als Handlungsmotiv derart wirkungsmächtig gewesen [sei], dass ihm die weiteren als möglich erkannten, wenn auch unerwünschten Folgen letztlich gleichgültig waren.“<sup>116</sup>

Beide vorsatzkritischen Argumente können somit, mit den im Rahmen der Motivlagenanalyse herausgestellten Erklärungsansätzen entkräftet werden. Zwar ist insbesondere bei Tötungsdelikten eine Gesamtschau aller vorsatzbekräftigenden und –ausschließenden Faktoren unabdingbar, allerdings „kann die Motivlage des Täters im Rahmen der gebotenen umfassenden Gesamtwürdigung aller Umstände ein gewichtiges Indiz sein.“<sup>117</sup>

---

<sup>113</sup> Vgl. ebd., S. 445.

<sup>114</sup> Vgl. ebd., S. 446f.

<sup>115</sup> Brings, DPoIBl., 02/2017, S. 20 (21).

<sup>116</sup> BGH NJW 2020, 2900-2906.

<sup>117</sup>Ebd.

Auch im sogenannten Berliner Raser-Fall<sup>118</sup> haben sich die analysierte Motivlage und die in einem psychologischen Gutachten festgestellten Hintergründe in der Täterpersönlichkeit als entscheidungstragend herausgebildet. Inhaltlich decken sich die Urteilsbegründung des Gerichts und die vorliegend beschriebenen Erkenntnisse.

Es bleibt damit festzuhalten, dass Täterprofil und Motivlage gewichtige Beurteilungsfaktoren für die gerichtliche Feststellung des Tötungsvorsatzes darstellen.

#### **4.2.2 Möglichkeit einer Verurteilung gemäß § 211 StGB – Vorliegen von Mordmerkmalen**

Nachdem nun festgestellt werden konnte, dass die Annahme eines (bedingten) Tötungsvorsatzes bei Teilnehmern verbotener Kraftfahrzeugrennen möglich ist und die Verurteilung gemäß § 212 StGB in diesen Fällen neben die gemäß § 315d Abs. 1, 5 StGB tritt, soll untersucht werden, inwiefern § 211 StGB zusätzlich in Betracht kommt.

Neben dem Tod eines anderen Menschen verlangt § 211 StGB das Vorliegen eines sogenannten Mordmerkmals. Die Mordmerkmale sind in drei Gruppen unterteilt. Die erste Gruppe (Mordlust, Befriedigung des Geschlechtstriebes, Habgier, sonstige niedrige Beweggründe) knüpft an die Verwerflichkeit des Tatmotivs an. Die Merkmale der zweiten Gruppe (heimtückisch, grausam, mit gemeingefährlichen Mitteln) beschreiben die besonders verwerfliche Art der Tatbegehung. Die dritte Gruppe (um eine andere Straftat zu ermöglichen oder zu verdecken) definiert die besondere Verwerflichkeit des Zwecks des Täterhandelns.

Für Fälle, in denen ein Mensch im Zusammenhang mit einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen getötet wird, kommen verschiedene Mordmerkmale in Betracht. Näher eingegangen wird auf die Merkmale des gemeingefährlichen Mittels, der Heimtücke und der sonstigen niedrigen Beweggründe.

##### **4.2.2.1 Gemeingefährliches Mittel**

Das Kraftfahrzeug als Tatmittel des § 315d StGB könnte ein gemeingefährliches Mittel im Sinne des § 211 StGB darstellen. Als gemeingefährliches Mittel bezeichnet man „ein Mittel, wenn es durch seine Anwendung im Einzelfall eine Gefahr für eine unbestimmte

---

<sup>118</sup>Vgl. ebd.

Anzahl anderer Personen mit sich bringt, weil die Ausdehnung der Gefahr vom Täter nicht kontrolliert werden kann“<sup>119</sup>.

Zunächst ist festzustellen, dass dem Führen eines Kraftfahrzeuges im öffentlichen Verkehrsraum stets die typischen Gefahren des Straßenverkehrs immanent sind. Einfluss auf das Ausmaß dieser Gefahren hat das individuelle Fahrverhalten des jeweiligen Verkehrsteilnehmers. Der Führer eines Kraftfahrzeuges hat grundsätzlich bis zu einem bestimmten Grad Kontrolle über die Gefährlichkeit seiner Verkehrsteilnahme. Regelwidriges Verhalten wirkt, insbesondere im Straßenverkehr, gefahrerhöhend. Ab wann von einer Unkontrollierbarkeit der Gefahren gesprochen werden kann, hängt von unterschiedlichen subjektiven und objektiven Faktoren, wie etwa der Erfahrung und den Fähigkeiten des Verkehrsteilnehmers, aber auch den Straßen-, Verkehrs- und Witterungsverhältnissen ab. Die durch das Führen des Kraftfahrzeuges geschaffene Gefahr dürfte jedenfalls dann nicht mehr kontrollierbar sein, wenn der Fahrzeugführer sich mit Geschwindigkeiten fortbewegt, bei denen es ihm rein technisch nicht mehr möglich ist, auf plötzlich auftretende Verkehrsumstände rechtzeitig zu reagieren. Zeigt sich dieses Verhalten in Verkehrsbereichen, in denen die Anwesenheit einer unbestimmten Anzahl von Personen zumindest nicht auszuschließen ist, kann ein Kraftfahrzeug die Merkmale eines gemeingefährlichen Mittels im Einzelfall erfüllen, diese Einordnung ist aber keinesfalls allgemeingültig.

Ob ein Mittel als gemeingefährlich zu beurteilen ist, hängt somit von der konkreten Tat-situation ab<sup>120</sup>. Die grundsätzliche Tauglichkeit eines Personenkraftwagens als gefährliches Mittel wurde bereits mehrfach gerichtlich bestätigt<sup>121</sup>.

#### **4.2.2.2 Heimtücke**

„Heimtückisch tötet, wer in feindseliger Willensrichtung die Arg- und Wehrlosigkeit des Opfers bewusst zur Tötung ausnutzt.“<sup>122</sup> Von der Arg- und Wehrlosigkeit eines Opfers ist auszugehen, wenn dieses sich zum Tatzeitpunkt nicht eines Angriffs versieht und aufgrund dessen seine natürliche Abwehrbereitschaft und –fähig zumindest eingeschränkt ist<sup>123</sup>.

---

<sup>119</sup> Fischer, Strafgesetzbuch, Kommentar, § 211, Rn. 59.

<sup>120</sup> Vgl. ebd.

<sup>121</sup> Vgl. z.B. LG Kleve, Urteil vom 17. Februar 2020 - 140 Ks- 507 Js 281/19 – 6/19 -, juris.

<sup>122</sup> Kindhäuser/Hilgendorf, Strafgesetzbuch, Lehr- und Praxiskommentar, § 211, Rn. 18.

<sup>123</sup> Vgl. Fischer, Strafgesetzbuch, Kommentar, § 211, Rn. 35, 39.

Die Opfer bei verbotenen Kraftfahrzeugrennen mit tödlichem Ausgang, um die es bei der Prüfung des Mordmerkmals vorliegend geht, sind unbeteiligte Verkehrsteilnehmer. Diese sind sich zwar wenigstens mittelbar über die Gefahren des Straßenverkehrs bewusst, rechnen aber nicht mit einem Angriff auf ihr Leben durch ein derart erhebliches Risikoverhalten, wie es die Teilnahme an einem illegalen Straßenrennen darstellt. Insbesondere dann, wenn sie sich selbst verkehrsregelkonform verhalten, werden sie von dem „Angriff“ überrascht und sind deshalb auch nicht in der Lage, Abwehrmaßnahmen zu ergreifen.

Fraglich ist indes, ob der Täter diese Arg- und Wehrlosigkeit des Opfers auch bewusst ausnutzt. „Für das Ausnutzungsbewusstsein ist es weder erforderlich, dass der Täter ein konkretes Opfer sinnlich wahrnimmt, noch, dass er die erkannte Arg- und Wehrlosigkeit für die Tatausführung instrumentalisiert oder anstrebt.“<sup>124</sup> Kann man in einem zu begutachtenden Einzelfall folglich den Tötungsvorsatz bejahen, ist es konsequent, bei Feststellung der übrigen Tatbestandsmerkmale, auch das Ausnutzungsbewusstsein zu bejahen. Dem Täter ist zwar kein direkter Vorsatz hinsichtlich der Tötung unbeteiligter Verkehrsteilnehmer zuzuschreiben, stellt man aber fest, dass der Täter die Gefährdung der arg- und wehrlosen Unbeteiligten bewusst in Kauf nimmt, um sein subjektiv höherrangiges Ziel eines Sieges zu erreichen, ist ihm diesbezüglich doch zumindest bedingter Vorsatz anzulasten. Folglich besteht die Möglichkeit die Teilnahme an einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen im Einzelfall als heimtückischen Mord einzustufen.

#### **4.2.2.3 Sonst aus niedrigen Beweggründen**

Wenn die Tötungsmotive eines Täters „nach allgemeiner sittlicher Anschauung verachtenswert sind und auf tiefster Stufe stehen“<sup>125</sup>, ist von einer Tötung aus sonstigen niedrigen Beweggründen zu sprechen. Zur Feststellung, ob die Motivation des Täters eine derartige Einstufung rechtfertigt, ist eine Gesamtwürdigung aller möglichen Einflussfaktoren des Einzelfalls vorzunehmen.

Der bei der Teilnahme an einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen im Einzelfall feststellbare unbedingte Wille zum Sieg, steht in einem krassen Missverhältnis zur billigen Tötung eines Unbeteiligten und stellt sich als besonders selbstsüchtige und rücksichtslose Hinwegsetzung über das Lebensrecht anderer Verkehrsteilnehmer dar<sup>126</sup>. Die im

---

<sup>124</sup> BGH, NJW 2020, 2900-2906.

<sup>125</sup> Fischer, Strafgesetzbuch, Kommentar, § 211, Rn. 14a.

<sup>126</sup> Vgl. BGH NJW 2020, 2900-2906.

Rahmen der Beschäftigung mit den psychologischen und soziologischen Hintergründen festgestellten Täterspezifika tragen diese Feststellung. Der Bundesgerichtshof fasst es in einem seiner Urteile<sup>127</sup> wie folgt zusammen: „Dieses Handeln sei nicht einmal ansatzweise menschlich verständlich, hochverwerflich und rechtfertige die Stigmatisierung als Mord.“ Demnach ist auch die Einordnung der Teilnahme an einem illegalen Straßenrennen als Mord aus sonstigen niedrigen Beweggründen grundsätzlich möglich.

### **4.3 Folgen der Einführung des § 315d StGB**

Die Einführung des § 315d Abs. 5 StGB ist kontrovers zu werten. Einerseits besteht die Befürchtung, dass aufgrund der dargestellten Beweisproblematiken im Rahmen des Vorsatzvorwurfs, die Wahrscheinlichkeit einer Verurteilung wegen eines vorsätzlichen Tötungsdelikts stark gesunken ist. Um den Schwierigkeiten einer rechtsmittelfesten Beweiswürdigung zu entgehen, könnten die Gerichte nunmehr geneigt sein, die Prüfung eines Tötungsdelikts nach den §§ 211, 212 StGB zu umgehen, indem von Beginn an, allein eine Tat nach § 315d Abs. 5 StGB zum Verfahrensgegenstand gemacht wird.

Andererseits liegt hierin gerade die Chance für ein dem Gerechtigkeitsempfinden der Gesellschaft eher entsprechendes Urteil. Zuvor konnte etwa eine fahrlässige Tötung gemäß § 222 StGB ausgeurteilt werden. Die angedrohte maximale Straferwartung liegt hier bei 5 Jahren Freiheitsstrafe. Der § 315d StGB lässt nun eine Freiheitsstrafe von bis zu 10 Jahren zu. Gerade angesichts der Schwierigkeiten einer haltbaren Vorsatzbegründung bietet die Vorschrift damit nun die Möglichkeit, eine der Tat und Schuld angemessene Sanktion auszusprechen. Sollte der Vorsatz überdies in einem konkreten Einzelfall nachgewiesen werden können, bleibt die Annahme eines tateinheitlich begangenen Tötungsdelikts weiter unberührt und denkbar.

Im Ergebnis bietet die Einführung der Vorschrift des § 315d StGB Staatsanwaltschaften und Gerichten erweiterte Möglichkeiten die Teilnahme an einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen zu bewerten und zu bestrafen.

Zusätzlich dazu eröffnet die Klassifizierung des verbotenen Kraftfahrzeugrennens als Straftat dem Exekutivorgan Polizei den Anwendungsbereich vieler gefahrenabwehrender und strafverfolgender Ermächtigungsgrundlagen und damit neue Handlungsmöglichkeiten mit repressiver und präventiver Wirkung.

---

<sup>127</sup> Ebd.

## 5 Prävention

Grundsatz des Sicherheitskonzepts aller Polizeien in Deutschland ist Prävention vor Repression. Prävention meint Vorbeugung. In der polizeilichen Dienstvorschrift<sup>128</sup> heißt es:

„Prävention umfasst die Gesamtheit aller staatlichen und privaten Bemühungen, Programme und Maßnahmen, welche die Kriminalität und die Verkehrsunfälle als gesellschaftliche Phänomene oder individuelle Ereignisse verhüten, mindern oder in ihren Folgen gering halten. Zu solchen negativen Folgen zählen physische, psychische und materielle Schäden sowie Kriminalitätsangst, insbesondere die Furcht, Opfer zu werden.“

Im Bereich der Verhütung von Straftaten gemäß § 315d StGB kommen verschiedene Maßnahmen der Kriminalprävention und der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit in Betracht. Einzelheiten der Kriminalprävention in Nordrhein-Westfalen werden unter anderem in einem Runderlass des Innenministeriums<sup>129</sup> geregelt. Ein Orientierungsrahmen für die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei Nordrhein-Westfalen liefert ein gleichnamiger Runderlass<sup>130</sup>.

Hinsichtlich des Deliktsbereichs verbotener Kraftfahrzeugrennen kommen eine Reihe verschiedener Präventionsmaßnahmen in Betracht auf die in diesem Abschnitt eingegangen wird. Dabei erheben die folgenden Ausführungen keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

### 5.1 Primär-, Sekundär- und Tertiärprävention

Die Prävention orientiert sich an einem Drei-Stufen-Modell. Durch Zielgruppenorientierung und –spezialisierung soll eine größtmögliche Wirksamkeit sichergestellt werden. Man unterscheidet in primäre, sekundäre und tertiäre Prävention<sup>131</sup>.

Die primäre Prävention richtet sich an die Allgemeingesellschaft. Sie baut insbesondere auf die Wertevermittlung und findet ihren Ausdruck beispielsweise in Form von sanktionierenden Gesetzen. Insbesondere im Strafrecht spricht man daher auch von positiver

---

<sup>128</sup> PDV 100, Ziff. 2.1.1.1.

<sup>129</sup> Runderlass des IM NRW 42 – 62.02.01 vom 09.05.2019.

<sup>130</sup> Runderlass des IM NRW 41 – 61.02.01 – 3 – vom 19.10.2009.

<sup>131</sup> Vgl. Schwind/Schwind, Kriminologie und Kriminalpolitik, § 1, Rn. 42f.

Generalprävention<sup>132</sup>. Auf praktischer Ebene zählen etwa städtebauliche Maßnahmen, die Bereitstellung von Beschäftigungsmöglichkeiten für die Freizeit oder schulische Aufklärungsarbeit zur Primärprävention.

Adressaten der Sekundärprävention sind durch kriminologische Auswertung identifizierte Risikogruppen. Ziel der sekundären Prävention ist es, Tatgelegenheiten zu minimieren und potentielle Täter gezielt von der Begehung von Straftaten abzuhalten. Strafrechtsdogmatisch findet der Begriff der negativen Generalprävention<sup>133</sup> Anwendung. Bevölkerungsgruppen mit einer agnoszierten gesteigerten Vulnerabilität für bestimmtes kriminelles Verhalten sollen durch die Angst vor einer Bestrafung zu gesetzeskonformem Verhalten bewegt werden.

Ziel der tertiären Kriminalprävention ist die Verringerung des Rückfallrisikos bei bereits straffällig Gewordenen. Man spricht von Spezialprävention<sup>134</sup>, wobei auch diese positiv (Verbesserung der Lebensumstände und Rehabilitation der Straftäter) oder negativ (Abschreckung des Täters durch Bestrafung) ausgestaltet sein kann. Die Maßnahmen der Tertiärprävention betreffen das Individuum und sind dementsprechend die konkretisier- ten und speziellsten Ansätze.

## **5.2 Prävention durch Aufklärung**

Der erste näher zu betrachtende Ansatz ist die Prävention durch Aufklärung. Dieser ist auf der Ebene der Primär-, teilweise auf der Ebene der Sekundärprävention anzusiedeln und Form der Generalprävention. Prävention durch Aufklärung kann sowohl von polizeilicher Seite erfolgen, aber auch durch nicht-polizeiliche Instanzen.

### **5.2.1 Sensibilisierung durch nicht-polizeiliche Instanzen**

Aufklärung und Sensibilisierung zu dem Thema verbotene Kraftfahrzeugrennen oder generell hinsichtlich des Verhaltens im öffentlichen Straßenverkehr, sind Aufträge der Schulen und Fahrschulen.

„Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung ist der Schule [in Nordrhein-Westfalen] als Teil ihres Unterrichts- und Erziehungsauftrag zugewiesen.“<sup>135</sup> Den Schülern soll bereits ab der Grundschule ein Verständnis für die Gefahren des öffentlichen Straßenverkehrs und

---

<sup>132</sup> Vgl. Kunz/Singelstein, Kriminologie, § 20, Rn. 7.

<sup>133</sup> Vgl. ebd., Rn. 4ff.; vgl. Bringewat, Grundbegriffe des Strafrechts, Rn. 50.

<sup>134</sup> Vgl. ebd., Rn. 4, 25ff.

<sup>135</sup> Runderlass des Ministeriums für Schule und Weiterbildung vom 14.12.2009, ABl. NRW, S. 38.

die Regeln für verkehrssicheres Verhalten vermittelt werden. Ihnen sollen die Pflichten, die aus der Teilnahme am Straßenverkehr erwachsen, bewusstgemacht werden. Durch die früh ansetzende Verkehrserziehung wird der Grundstein für verkehrsregelkonformes Verhalten gesetzt. Besonders die Sensibilisierung hinsichtlich der Folgen regelwidrigen Verhaltens in Form von Verkehrsunfällen dürften auch bei jungen Schülern durchdringende Wirkung erzielen.

Aufbauend zu dem in der Schule vermittelten Wissen zu Verkehrsregeln und Verkehrssicherheit bilden Fahrschulen für die motorisierte Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr aus. Gemäß § 12 FahrIG<sup>136</sup> sind die Fahrlehrer verpflichtet, ihren Schülern „die Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen zu vermitteln, die [die einschlägigen Gesetze und Verordnungen] für die Ausbildung und Prüfung der Bewerber um die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen fordern“ und „über die Folgen von Zuwiderhandlungen gegen [diese Vorschriften] zu unterrichten“.

Im theoretischem Fahrschulunterricht soll zum einen über mögliche Sanktionen verkehrswidrigen Verhaltens aufgeklärt werden (positive und negative Generalprävention), zum anderen sollen Risikobereitschaft und Einstellung der Fahrschüler nachhaltig korrigiert werden. Vermittelt werden soll ferner, welche Gefahren dem Straßenverkehr immanent sind und welche schweren Folgen ein dieses Gefahren erhöhendes delinquentes Verkehrsverhalten haben kann.

Die dargestellten Ansätze der Primär- und Sekundärprävention im Kindes- und Jugendalter vermögen die Basis für das Bewusstsein der Gefahren im Straßenverkehr zu schaffen und das Wissen, um verkehrsregelkonformes Verhalten zu vermitteln. Die evidentielle Erforschung der Wirksamkeit der Prävention durch Aufklärung in dieser Form ist jedoch selbsterklärend nicht möglich.

### **5.2.2 Präventionsmaßnahmen der Polizei**

Auch die Polizei selbst nutzt den Ansatz Prävention durch Aufklärung im Rahmen ihrer Verkehrssicherheitsarbeit. „Die Verkehrssicherheitsarbeit umfasst präventive, repräsentive und öffentlichkeitswirksame Maßnahmen zur Förderung regelkonformen Verhaltens von Verkehrsteilnehmern.“<sup>137</sup> Beispielhaft soll eine der polizeilichen Präventionsmaßnahmen für delinquentes Verhalten im Straßenverkehr dargestellt werden.

---

<sup>136</sup> Fahrlehrergesetz.

<sup>137</sup> Runderlass des IM NRW – 41 – 61.02.01 – 3 –, vom 19.10.2009.



Bundesweit bekannt ist das Präventionsprogramm „Crash Kurs“<sup>138</sup> der nordrhein-westfälischen Polizei. Das Programm startete 2010 und fand seitdem an über 4.500 Schulen und Berufkollegs mit über einer Million Teilnehmern statt.

Eine Gruppe aus Polizeibeamten, Feuerwehrleuten, Rettungssanitätern, Notfallseelsorgern, Angehörigen und Opfern berichtet, unterstützt durch Bildmaterial von realen Verkehrsunfällen, über ihre Erfahrungen und Erlebnisse<sup>139</sup>. Vermittelt werden soll, dass Verkehrsunfälle stets auf ein Fehlverhalten zurückzuführen sind, welches es zu vermeiden gilt. Dabei steht im Fokus, die Teilnehmer sowohl kognitiv, als auch emotional zu tangieren und für die mögliche Schwere der Folgen von verkehrswidrigem Verhalten zu sensibilisieren.

Zielgruppe des Projekts sind Jugendliche, junge Erwachsene und insbesondere die Fahranfänger dieser Altersgruppe<sup>140</sup>. Seit der Einführung dieses Programms zeigt die Verkehrsunfallstatistik für das Land Nordrhein-Westfalen einen stetigen Rückgang der Zahl der Unfälle mit Verkehrsteilnehmern im Alter von 18 bis 24 Jahren<sup>141</sup>.

Sicher ist der Rückgang dieser Zahlen nicht allein auf die Einführung des Präventionsprogramms Crash-Kurs zurückzuführen. Das Programm trägt aber einen Teil dazu bei, jungen Menschen, insbesondere Fahranfängern zu der Erkenntnis zu verhelfen, dass Verkehrsunfälle vermeidbar sind und welchen Einfluss das eigene Verhalten auf die Sicherheit des Straßenverkehrs hat.

### **5.3 Prävention durch Präsenz**

Ebenfalls der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit und Kriminalprävention zuzuordnen ist der Ansatz Prävention durch Präsenz. Die polizeiliche Präsenz ist deshalb ein wirkungsvoller Präventionsansatz, weil sie gleich an mehreren Stellen ansetzt. Sie erhöht zum einen den Kontrolldruck auf potentielle Täter und steigert das Entdeckungsrisiko bei der Tatbegehung, zum anderen fördert sie das Sicherheitsgefühl der übrigen Verkehrsteilnehmer<sup>142</sup>. Bereits das bloße „Streife fahren“ bewirkt die beschriebenen Effekte. Darüber hinaus stehen der Polizei mit anlassunabhängigen Verkehrskontrollen

---

<sup>138</sup> Polizei NRW (Hrsg.), „Crash Kurs NRW“, [www.polizei.nrw.de](http://www.polizei.nrw.de).

<sup>139</sup> Vgl. ebd.

<sup>140</sup> Vgl. ebd.

<sup>141</sup> Vgl. IM NRW (Herausgeber), Verkehrsunfallstatistik für NRW, 2018ff.

<sup>142</sup> Vgl. Kunz/Singelnstein, Kriminologie, § 22, Rn. 8 ff.

gemäß § 36 Abs. 5 StVO und Schwerpunktkontrollen in deliktstypischen Bereichen des Verkehrsraums effiziente Mittel zur Verfügung, um die beabsichtigte Wirkung zu erzielen.

Das gesteigerte Entdeckungs- und Verfolgungsrisiko führt zu einer erhöhten Sanktionsfurcht und kann so zu einem Absehen von der Tatbegehung führen<sup>143</sup>.

Weitere Anknüpfungspunkte in diesem Zusammenhang sind beispielsweise die Präsenz in sozialen Medien und auf von der Szene genutzten Internetplattformen oder die offene Videoüberwachung szenetypischer Treff- und Tatorte. Auf diese Strategien wird im Rahmen dieser Ausarbeitung jedoch nicht näher eingegangen.

## 5.4 Prävention durch Repression

Dem Prinzip Prävention durch Repression liegt die Diskussion um die sogenannten Strafzwecktheorien zugrunde. Hierbei kann zwischen absoluten und relativen Straftheorien unterschieden werden.

Die absoluten Straftheorien (auch Vergeltungstheorien) schreiben der Strafe den alleinigen Sinn der Vergeltung der begangenen Unrechtstat zu.<sup>144</sup> Die relativen Strafzwecktheorien hingegen sehen in der Strafe den Zweck, der Verhinderung delinquenten Verhaltens.<sup>145</sup>

Der Strafzweck ist gesetzlich nicht ausdrücklich geregelt, er kann aber in Teilen aus einzelnen Formulierungen des StGB (§§ 46 f. StGB) abgeleitet werden. Dies hat die Rechtsprechung getan und so zusammengefasst, dass die Strafe in erster Linie gerechter Schuldausgleich ist, die schuldangemessene Strafe möglichst spezialpräventiv auszugestalten ist und in Ausnahmefällen im Rahmen der Schuldangemessenheit auch generalpräventive Gesichtspunkte berücksichtigt werden dürfen.<sup>146</sup> Die Rechtsprechung vertritt somit eine Vereinigungstheorie aus beiden Positionen.

Damit steht fest, dass Prävention durch Repression grundsätzlich zulässig ist. Im Rahmen der präventiven Zielrichtung wird danach unterschieden, wer Adressat der Präventionwirkung ist. Man differenziert insofern zwischen Spezial- (auch Individual-) und Ge-

---

<sup>143</sup> Vgl. Kunz/Singelstein, Kriminologie, § 20, Rn. 11 ff.

<sup>144</sup> Vgl. Bringewat, Grundbegriffe des Strafrechts, Rn. 44ff.

<sup>145</sup> Vgl. ebd., Rn. 47 ff.

<sup>146</sup> Vgl. ebd., Rn. 53ff.

neralprävention. Die Spezialprävention richtet sich an den einzelnen Straftäter und bezweckt dessen Sicherung und Resozialisierung.<sup>147</sup> Die Generalprävention hingegen richtet sich an die Gesamtgesellschaft und soll mittels Konformitätsdruck und Abschreckung sowohl positiv, als auch negativ präventiv wirken.<sup>148</sup>

Im Folgenden werden Maßnahmen und Rechtsfolgen im Rahmen des § 315d StGB beschrieben, die sowohl spezial-, als auch generalpräventive Wirkung zeigen.

#### **5.4.1 Strafe und Strafzumessung**

Vor Einführung des § 315d StGB stellte die Beteiligung an einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen eine Ordnungswidrigkeit gemäß § 29 Abs. 1 StVO a.F., § 49 Abs. 2 Nr. 5 StVO a.F. dar und wurde im Regelfall mit einer Geldbuße von 400 EUR und einem einmonatigen Fahrverbot geahndet (Nr. 248 der Anlage zu § 1 Abs. 1 BKatV a.F.). Mittlerweile stellt die Teilnahme an einem illegalen Rennen eine Straftat dar.

Der Strafraum des § 315d StGB reicht je nach Tatumständen von Geldstrafe bis hin zu einer Freiheitsstrafe von bis zu zehn Jahren. Damit erfolgte eine erhebliche Sanktionsverschärfung für dieses Delikt. Dass die präventive Wirkung auch zulässiger Strafzweck ist wurde bereits erläutert. Näher eingegangen wird nun auf die Wirkungsweise von Repression zur Prävention.

Ein hierzu anerkannter Erklärungsansatz auf dem Fachgebiet der Kriminologie ist die sogenannte „Rational Choice Theory“ oder Kosten-Nutzen-Abwägung<sup>149</sup>. Dabei handelt es sich um eine allgemeine Handlungstheorie, die ursprünglich aus dem Bereich der Sozialwissenschaften stammt<sup>150</sup>, deren Eignung zur Erklärung kriminellen Handelns aber mittlerweile bewährt ist.

Angewandt auf delinquentes Verhalten steht auf Seiten der Kosten das Entdeckungsrisiko, sowie die Höhe und die Art der zu erwartenden Sanktion, auf der Nutzenseite hingegen stehen die durch die Tat erlangten Vorteile. Diese Vorteile beziehungsweise Nutzen sind im Falle der Teilnehmer von verbotenen Kraftfahrzeugrennen Nervenkitzel, Anerkennung und Fremdbestätigung.

---

<sup>147</sup> Vgl. Kunz/Singelstein, Kriminologie, § 20, Rn. 4.

<sup>148</sup> Vgl. ebd.

<sup>149</sup> Vgl. Schwind/Schwind, Kriminologie und Kriminalpolitik, § 6, Rn. 19a ff.

<sup>150</sup> Vgl. Kunz/Singelstein, Kriminologie, § 12, Rn. 23 ff.

Dass die Neu-Kategorisierung der Teilnahme an verbotenen Kraftfahrzeugrennen als Straftat mit erhöhten Sanktionsmöglichkeiten zu einem veränderten Ergebnis der Kosten-Nutzen-Abwägung bei potentiellen Täter geführt hat, kann aus verschiedenen Gründen nicht nachgewiesen werden. Zum einen erfolgt die Datenerhebung zu diesem Phänomen erst seit 2015<sup>151</sup>. Zudem wurden aufgrund der schwierigen Beweisführung im Rahmen dieses Deliktes meist nur Geschwindigkeitsverstöße geahndet<sup>152</sup>. Daher fehlt es an ausreichenden Datenmengen, um eine Auswertung vornehmen zu können.

Generell gilt jedoch, dass der dargestellte rationale Ansatz nur für die Straftaten anwendbar ist, die einer rationalen Abwägung überhaupt zugänglich sind. Verkehrsdelinquentes Verhalten unterliegt grundsätzlich der individuellen Kontrollierbarkeit. Deshalb gilt der Straßenverkehr auch als der Bereich, in dem ein härteres Strafmaß nachweislich abschreckend wirkt<sup>153</sup>.

Auch wenn empfindlicheren Bestrafungen nicht pauschal eine Verhinderungswirkung innewohnt, so ist jedoch der Qualifizierung der Teilnahme an einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen zu einer Straftat abschreckende Wirkung zuzugestehen. Zusätzlich dürfte bereits die öffentlichkeitswirksame Einführung des § 315d StGB zu einer Sensibilisierung der Gesamtgesellschaft geführt haben.

#### **5.4.2 Beschlagnahme des Kraftfahrzeugs zur Sicherung der Einziehung**

Mit § 315f StGB hat der Gesetzgeber die Möglichkeit geschaffen, Kraftfahrzeuge, auf die sich eine Tat nach § 315d Abs. 1 Nr. 2 oder 3, Abs. 2, 4 oder 5 bezieht, einzuziehen. Damit macht der Gesetzgeber deutlich, dass es sich bei den für ein verbotenes Kraftfahrzeugrennen genutzten Fahrzeugen um Beziehungsgegenstände handelt. Als Beziehungsgegenstände bezeichnet man Gegenstände, „die nicht Werkzeuge oder Produkte der Tat, sondern der notwendige Gegenstand der Tat selbst sind“<sup>154</sup>.

Ferner sieht der § 315f S. 2 StGB auch den sogenannten erweiterten Verfall gemäß § 74a StGB vor, also die Einziehung von Beziehungsgegenständen die nicht im Eigentum des Täters selbst stehen.

---

<sup>151</sup> Vgl. IM NRW, Schriftlicher Bericht vom 31.08.2020, Vorlage Landtag NRW 17/3805.

<sup>152</sup> Vgl. ebd.

<sup>153</sup> Vgl. Müller, Kriminalitäts-Statistik versus gefühlte Sicherheit, [www.forschung-und-lehre.de](http://www.forschung-und-lehre.de).

<sup>154</sup> BGH, Beschluss vom 05. Dezember 1956 – 4 StR 406/56 –, BGHSt 10, 28-35

Die Einziehung erfolgt durch Anordnung durch das zuständige Gericht (vgl. § 73 Abs. 1 StGB). Zum Zwecke der Sicherung der Einziehung ermächtigt § 111b Strafprozessordnung<sup>155</sup> die vor Ort tätig werdenden Polizeivollzugsbeamten zur Beschlagnahme des Kraftfahrzeuges. Durch Einbeziehung des erweiterten Verfalls gemäß § 74a StGB wird das Problem der Feststellung der Eigentumsverhältnisse für die einschreitenden Polizeibeamten vor Ort eliminiert. Zudem genügt gemäß § 111b StPO für die Beschlagnahme zur Sicherung der Vollstreckung die begründete Annahme, dass die Voraussetzungen für eine Einziehung vorliegen.

Neben der repressiven Wirkung wohnen der Einziehung (und der vorgeschalteten Beschlagnahme) des Kraftfahrzeuges auch einige präventive Effekte inne. Die offensichtlichste Folge, ist die, zumindest vorübergehende, Entfernung des zur Tat genutzten Kraftfahrzeuges aus dem öffentlichen Straßenverkehr. Das Fahrzeug kann aufgrund der staatlichen Inverwahrungnahme nicht mehr im Straßenverkehr geführt werden und somit auch nicht mehr zur Teilnahme an verbotenen Kraftfahrzeugrennen genutzt werden. Zugleich wird das Fahrzeug dem Zugriff des Täters entzogen. Dieser kann das beschlagnahmte und gegebenenfalls später eingezogene Kraftfahrzeug nicht mehr nutzen und müsste sich zur erneuten Tatbegehung zunächst ein neues Fahrzeug beschaffen. Zudem tangiert der Entzug des Fahrzeuges auch die private Lebensgestaltung des Täters, indem ihm sein Fortbewegungs- und Transportmittel genommen wird. Ferner hat die Einziehung einen negativen spezialpräventiven Zweck, sie dürfte vor einer erneuten Tatbegehung mit einem neu erworbenen Fahrzeug abschrecken.

Neben den genannten individualpräventiven Auswirkungen können der Beschlagnahme und der Einziehung der genutzten Kraftfahrzeuge auch generalpräventive Wirkungen zugeschrieben werden. Sinngemäß kann hierbei auf die generellen Ausführungen zum Wirkungsprinzip der Strafe im Rahmen der Generalprävention verwiesen werden. Zusätzlicher Abschreckungsfaktor der Beschlagnahme beziehungsweise der Einziehung des Kraftfahrzeuges ist, dass dem Täter mit dem Fahrzeug das Verbindungselement zu seiner Bezugsgruppe und zugleich sein Statussymbol entzogen wird. Diese repressive Maßnahme hat zudem auch psychologische Auswirkungen auf die Betroffenen, konnte doch im Rahmen der Täteranalyse herausgestellt werden, welche tragende Rolle die Zugehörigkeit zur Rennszene für die Selbstwahrnehmung des Täters hat.

---

<sup>155</sup> Im Folgenden: StPO abgekürzt.

Die Überlegungen zur Wirksamkeit der beschriebenen Repressionsmöglichkeit gelten naturgemäß nicht für die Gruppe von Tätern, die zur Tatbegehung ein Miet- oder Car-sharing-Fahrzeug nutzt.

#### **5.4.3 Sicherstellung/Beschlagnahme des Führerscheins und Entziehung der Fahrerlaubnis**

Eine weitere repressive Option ist die Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 111a Abs. 1 StPO. Voraussetzung für die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis ist, dass dringende Gründe für Annahme vorhanden sind, dass die Fahrerlaubnis im späteren Verfahren entzogen wird. Die Entziehung der Fahrerlaubnis stellt eine Maßregel der Besserung und Sicherung dar und kann durch das zuständige Gericht im Strafurteil angeordnet werden. Gemäß § 69 Abs. 1 StGB entzieht das Gericht die Fahrerlaubnis, wenn jemand eine rechtswidrige Tat, bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers, begangen hat und sich aus der Tat ergibt, dass der Täter zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist. Absatz 2 der Norm enthält Regelbeispiele für die Ungeeignetheit des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen. Eines dieser Regelbeispiele ist gemäß § 69 Abs. 2 Nr. 1a StGB ein Vergehen des verbotenen Kraftfahrzeugrennens gemäß § 315d StGB. Damit ist die Möglichkeit eröffnet, dass das Gericht mit der Verurteilung wegen einer Tat nach § 315d StGB die Fahrerlaubnis entzieht und den Führerschein im Urteil einzieht, wobei die Fahrerlaubnis mit Rechtskraft des Urteils erlischt (vgl. § 69 Abs. 3 StGB).

Auch die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis steht allein dem Richter zu. Die Polizei wird jedoch gemäß §§ 111a i.V.m. 94 Abs. 3 StPO i.V.m. 69 StGB zur Sicherstellung beziehungsweise Beschlagnahme des Führerscheins ermächtigt.

Schutzzweck des § 69 StGB ist die Sicherheit des Straßenverkehrs<sup>156</sup>. Damit gibt bereits der Schutzzweck der Norm den auch präventiven Charakter vor. Durch die Entziehung der Fahrerlaubnis sollen Verkehrsteilnehmer, die sich als ungeeignet erwiesen haben, von der Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr mit fahrerlaubnispflichtigen Fahrzeugen ausgeschlossen werden. Dadurch soll weiterem verkehrsdelinquenten Verhalten

---

<sup>156</sup> Vgl. BVerwG, Urteil vom 27. September 1995 – 11 C 34/94 -, juris; BVerwG, Beschluss vom 22. Januar 2001 – 3 B 144/00 -, juris.

vorgebeugt werden. Zusätzlich führt die Fahrerlaubnisentziehung dazu, dass das Führen eines erlaubnispflichtigen Fahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr trotz Entziehung eine Straftat gemäß § 21 Straßenverkehrsgesetz<sup>157</sup> darstellt.

Zudem bringt die Entziehung ähnliche oder gar stärker einschneidende Konsequenzen als die Einziehung des Fahrzeuges für den Privat- und Berufsalltag des Betroffenen mit sich (etwa, wenn dieser beruflich auf seine Fahrerlaubnis angewiesen ist). Neben der individuellen Folgen der Entziehung der Fahrerlaubnis, hat diese auch generalpräventive Wirkung, wenngleich diese faktisch nicht Hauptzweck der Anordnung seien darf<sup>158</sup>.

Die vorangegangenen Betrachtungen haben gezeigt, dass im Phänomenbereich verbotener Krafffahrzeugrennen eine Vielzahl differenzierter Präventionsansätze zur Verfügung steht. Die Auflistung der Möglichkeiten in dieser Ausarbeitung ist keinesfalls als abschließend zu betrachten. Denkbare weitere Formen der Prävention sind etwa der Erlass neuer gesetzlicher Regelungen zur Beschränkung der Motorleistung für bestimmte Altersgruppen oder die Videoüberwachung öffentlicher Verkehrsflächen mit Kennzeichenerfassung, wie sie beispielsweise in den Niederlanden bereits angewandt wird.

Gerade weil eine so große Zahl verschieden wirkender Präventionsansätze für den gegenständlichen Deliktsbereich in Frage kommen, sollte auf ein umfassendes Programm ineinandergreifender Maßnahmen gebaut werden. Die Maßnahmen sollten sowohl spezial- als auch generalpräventiv wirken. Die Basis für die Verhinderung verkehrsdelinquenten Verhaltens ist polizeiliche und nicht-polizeiliche Aufklärung und Sensibilisierung. Auf einer zweiten Stufe wird durch polizeiliche Präsenz auf verschiedenen Ebenen der Kontrolldruck erhöht und das Entdeckungsrisiko gesteigert. Zusätzlich ist es sinnvoll, der Risikogruppe Alternativbeschäftigungen, wie etwa die Betätigung in Sportvereinen und Freizeiteinrichtungen, aber auch Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten zur Verfügung zu stellen, um das Bedürfnis nach Anerkennung zu stillen und die durch Langweile entstehende Frustration gering zu halten. Die Zuständigkeit für diese Art der Prävention liegt hier jedoch nicht auf Seiten der Polizei, sondern ist auf kommunaler und privater Ebene zu verorten.

---

<sup>157</sup> Im Folgenden: StVG abgekürzt.

<sup>158</sup> Vgl. Fischer, Strafgesetzbuch, Kommentar, § 69 Rn. 1a.

Insbesondere mit der Klassifizierung als Straftat dürfte sich in Bezug auf illegale Kraftfahrzeugrennen das Prinzip Prävention durch Repression manifestiert haben. Die Möglichkeiten zur Entziehung der Fahrerlaubnis und zur Einziehung des Fahrzeuges dürften ebenfalls durchschlagende Wirkung haben, insbesondere, wenn man den Stellenwert des Fahrzeuges, beziehungsweise die Bedeutung des Führens eines Fahrzeuges in der beschriebenen Tätergruppe bedenkt. Von den Maßnahmen zur Prävention, als auch von Ermächtigungen im Bereich der Ordnungswidrigkeiten- und Strafverfolgung sollte konsequent Gebrauch gemacht werden.

## **6 Fazit**

Tödliche Verkehrsunfälle stehen im medialen Interesse und erregen gesellschaftliche Aufmerksamkeit, auch, weil in vielen Fällen nicht zweifelsfrei festgestellt werden kann, welche Ursache dem tragischen Ereignis zugrunde liegt. Noch intensiver sind die Reaktionen jedoch, wenn beweissicher festgestellt wurde, dass das rücksichtslose und egozentrische Fehlverhalten eines Verkehrsteilnehmers zum Tod eines Unbeteiligten geführt hat.

Nicht erst seit der Einführung der Vorschrift des § 315d StGB geraten Fälle von verbotenen Kraftfahrzeugrennen stetig in den Diskurs der Öffentlichkeit. Die Einführung der neuen Strafvorschrift, erste Verurteilung wegen Mordes im Zusammenhang mit der Teilnahme an einem illegalen Straßenrennen und zuletzt die vor wenigen Wochen veröffentlichte Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts zur Verfassungsmäßigkeit des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB entfachen die Diskussionen zu diesem Phänomen regelmäßig erneut.

Die Schutzrichtung der Norm ist die Gewährleistung der Straßenverkehrssicherheit, durch die generelle Verhinderung verbotener Kraftfahrzeugrennen. Die Ausgestaltung des Grundtatbestands als abstraktes Gefährdungsdelikt trägt dem Umstand Rechnung, dass die Beteiligung an einem illegalen Straßenrennen ein gewissenloses und egoistisches Verhalten darstellt. Mit der Einführung der Vorschrift hat der Gesetzgeber deutlich gemacht, dass ein solches Verhalten insbesondere im Gefahrenbereich Straßenverkehr nicht zu dulden ist.



Mit der Gestaltung des § 315d StGB ist der Gesetzgeber den besonderen Anforderungen des „Tatortes öffentlicher Verkehrsraum“ gerecht geworden. Die strukturierten Alternativ- und Qualifikationstatbestände erlauben eine tat- und schuldangemessene Anwendung der Norm in der gerichtlichen Praxis.

Der sich seit 2017 ausbauenden Debatte um die Anwendung des Rechtssatzes auf den Fall der „Einzelrennen“ und deren Vereinbarkeit mit dem Grundgesetz dürfte, durch die grundsätzlich bejahende verfassungsgerichtliche Entscheidung im Februar dieses Jahres, nun eine Richtung vorgegeben worden sein. Es ist zu erwarten, dass sich die Judikatur hinsichtlich dieser Problematik aufbauend auf die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts in den nächsten Jahren entwickeln und festigen wird.

Die Auswertung der empirischen Daten hat ergeben, dass es sich bei den Tätern um eine homogene Gruppe handelt. Die überwiegende Zahl der Tatverdächtigen ist männlich, zwischen 18 und 25 bis 30 Jahre alt, häufig mit Migrationshintergrund und ist sozial und wirtschaftlich schlecht situiert. Zudem zeigt die Gruppe der Tatverdächtigen einige biologische, psychologische und soziologische Besonderheiten, die Einfluss auf die Motivlage und Tatgeneigtheit haben. Besondere Bedeutung haben neben endokrinologischen Charakteristika, wie etwa ein gesteigertes Testosteronlevel, und psycho-sozialen Mechanismen wie das Sensation-Seeking, auch vermehrt zu beobachtende Persönlichkeitsstrukturen. Die Tatverdächtigen zeigen häufig Tendenzen einer dissozialen und narzisstischen Persönlichkeitsveranlagung, wobei diese nur in wenigen Fällen den Grad einer psychosomatischen Persönlichkeitsstörung erreicht. Tätertypologie und Motivlage stellen sich, wie gezeigt, als eine untrennbare Beurteilungseinheit dar.

Die Erkenntnisse zu Tätertyp und Motivlage haben auch Einfluss auf die rechtliche Beurteilung der Strafbarkeit. Zunächst hat sich herausgestellt, dass die Qualifikation des § 315d Absatz 5 StGB lediglich gegenüber § 222 StGB als Spezialnorm fungiert. Eine Verurteilung wegen eines vorsätzlichen Tötungsdelikt ist auch nach Einführung der Vorschrift weiter möglich. Schwerpunkt der Beurteilung, ob sich die Beteiligung an einem verbotenen Rennen mit tödlichem Ausgang als Delikt nach §§ 211, 212 StGB darstellt, ist die Differenzierung zwischen bewusster Fahrlässigkeit und bedingtem Vorsatz. Bei der Prüfung des voluntativen Vorsatzelements hat sich auch in der höchstrichterlichen Rechtsprechung bereits gezeigt, dass die Motivlage und die Besonderheiten der Täterpersönlichkeit einzubeziehen sind, in vielen Fällen sogar die Grundlage bilden. Gleiches gilt für die Bewertung, ob im konkreten Einzelfall ein Mordmerkmal vorliegt.

Im letzten Abschnitt stellte sich heraus, dass es verschiedene Ansätze zur wirkungsvollen Prävention im Deliktsbereich verbotener Kraftfahrzeugrennen gibt. Dabei zeigte sich, dass die phänomenologischen Besonderheiten auch in diesem Zusammenhang Ausgangspunkt für die Entwicklung präventiver Maßnahmen sind. Nur wenn ein Verständnis für die Charakteristika der Tätergruppe und die interdisziplinären Hintergründe besteht, ist es möglich spezielle polizeiliche und nicht-polizeiliche Vorbeugungs- und Bekämpfungsstrategien zu entwickeln.

Die empirische Forschungslage weist hinsichtlich der Wirksamkeit der gegenwärtigen Präventionspraxis marginale Lücken auf. Hier ergibt sich Potenzial für zukünftige Studien, es dürfte sich insbesondere um einen lohnenswerten Forschungsbereich für die Fachdisziplinen (Kriminal-)Psychologie und Kriminologie handeln.

Diese Arbeit hat auch gezeigt, dass die Fallzahlen in den letzten Jahren rapide gestiegen sind. Ursächlich hierfür ist jedoch der erhöhte Ermittlungseinsatz der Polizei Nordrhein-Westfalen. Ob die gegenwärtige Praxis im Rahmen der Prävention Wirkung zeigt, könnte in Zukunft durch Auswertung der Zahlen der eingeleiteten Verfahren bei gleichbleibender Einsatzintensität untersucht werden.

Auch in der gerichtlichen Praxis dürften Verfahren wegen des Vorwurfs einer Tat nach § 315d StGB in den nächsten Jahren präsent bleiben. Es ist zu erwarten, dass die kürzlich ergangene Entscheidung zur Verfassungsmäßigkeit der dritten Tatalternative durch künftige Einzelfallentscheidungen Festigung erfährt. Gleiches gilt für die Möglichkeit einer Verurteilung wegen eines vorsätzlichen Tötungsdelikts.

Das Thema verbotene Kraftfahrzeugrennen wird auch in Zukunft die Gerichte, die Polizei, die Medien, aber auch die Gesellschaft im Allgemeinen beschäftigen. Hinsichtlich der Arbeit staatlicher Institutionen wird es noch Zeit in Anspruch nehmen, bis sich eine gefestigte Praxis etabliert hat.

## 7 Quellenverzeichnis

*American Psychiatric Association (Hrsg.)*, Diagnostic and Statistical Manual of Mental Disorders, 5. Auflage, 2013.

*Bachmann, M./Buttler, M.*, Auf der richtigen Spur? – Bilanz der Diskussion über verbotene Kraftfahrzeugrennen, *Neue Kriminalpolitik*, 2019, S. 441-458.

*Baldarelli, M.*, „Denn Sie wissen (nicht), was sie tun.“, *Deutsches Polizeiblatt*, 2017, S. 2 f.

*Boers, K./Reinecke, J. (Hrsg.)*, Delinquenz im Altersverlauf. Münster, 2019.

*Bringewat, P.*, Grundbegriffe des Strafrechts, 3. Auflage, Baden-Baden, 2018.

*Brings, A.*, Illegale Autorennen. *Deutsches Polizeiblatt*, 2017, S. 20-23.

*Büchter, T.*, Zur Strafbarkeit illegaler Kraftfahrzeugrennen, *Polizei-Studium-Praxis*, 2019, S. 3-8.

*Burmann, M. et al. (Hrsg.)*, Kommentar Straßenverkehrsrecht, 27. Auflage, München, 2022.

*Fischer, T.*, Strafgesetzbuch, Kommentar, 68. Auflage, 2021.

*Franzke, B.*, Jung, männlich und im Geschwindigkeitsrausch?, *Kriminalistik*, 2017, S. 362-368.

*Fuchs, R.*, Illegale Kraftfahrzeugrennen mit BAO und in einem Projekt bekämpft. *Der Kriminalist*, 2019, S. 19-25.

*Dilling, H./Mombour, W./Schmidt, M.*, Internationale Klassifikation psychischer Störungen: ICD-10 Kapitel V (F) – Klinisch-diagnostische Leitlinien, Göttingen, 2015.

*Gründel, J.*, Kraftfahrzeugrennen vor deutschen Gerichten – Was man aus und mit den Raserfällen des BGH lernen kann, *Zeitschrift für das juristische Studium*, 2019, S. 211-220.

*Hentschel, P./König, P./Dauer, P.*, Straßenverkehrsrecht, Kommentar, 46. Auflage, München, 2021.

*Institut für Wissen in der Wirtschaft GmbH (Hrsg.)*, Einziehung: Einziehung eines Leasingfahrzeugs nach verbotenen Rennen, Verkehrsrecht aktuell, 2021, S. 166.

*Iskandar, K.*, Frankfurter Allgemeine Zeitung, Den Tod provoziert, <https://www.faz.net/aktuell/rhein-main/a66-autorennen-den-tod-provoziert-16998698.html>, abgerufen am 12.04.2022.

*Jäker, C.*, Kick oder Kickstart – Sind illegale Autorennen eine neue Droge?, Deutsches Polizeiblatt, 2017, S. 9-12.

*Kindhäuser, U./Hilgendorf, E.*, Strafgesetzbuch, Lehr- und Praxiskommentar, 8. Auflage, Baden-Baden, 2020.

*Kring, A./Johnson, S./Hautzinger, M.*, Klinische Psychologie, 9. Auflage, Weinheim, 2019.

*Kuhlen, L.*, Gesetzlichkeitsprinzip und Untreue, Juristische Rundschau, 2021, S. 246-254.

*Kunz, K./Singelstein, T.*, Kriminologie, 7. Auflage, Bern, 2016.

*Landesamt für Zentrale Polizeiliche Dienste Nordrhein-Westfalen (Hrsg.)*, Lagebild zum § 315d StGB – Verbotene Kraftfahrzeug-Rennen 2017, 2018, 2021.

*Leipold/Tsambikakis/Zöller*, Anwaltskommentar StGB, 3. Auflage, 2020-, juris.

*Ministerium des Inneren des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.)*, Verkehrsunfallstatistik für Nordrhein-Westfalen, 2018, 2021.

*Müller, V.*, Kriminalitäts-Statistik versus gefühlte Sicherheit, [www.forschung-und-lehre.de/zeitfragen/kriminalitaets-statistik-versus-gefuehlte-sicherheit-2291](http://www.forschung-und-lehre.de/zeitfragen/kriminalitaets-statistik-versus-gefuehlte-sicherheit-2291), abgerufen am 12.04.2022.

*Polizei Nordrhein-Westfalen*, Internetauftritt zu dem Programm „Crash Kurs NRW“, [www.polizei.nrw.de/artikel/crash-kurs-nrw-realitaet-erfahren-echt-hart](http://www.polizei.nrw.de/artikel/crash-kurs-nrw-realitaet-erfahren-echt-hart), abgerufen am 11.04.2020.

*Prondzinski, P.*, Illegale Autorennen, Deutsches Polizeiblatt, 2017, S. 31.

*Raithe, J.*, Jugendliches Risikoverhalten, 2. Auflage, Wiesbaden, 2011.

*Schärer, R.*, Erfahrungen der Polizeiautobahnstation Kaiserslautern, Deutsches Polizeiblatt, 2017, S. 17-20.

*Schlanstein, P.*, Autorennen sind kein Party-Spaß, Deutsches Polizeiblatt, 2017, S. 3-8.

*Schwind, H./Schwind, J.*, Kriminologie und Kriminalpolitik, 24. Auflage, Heidelberg, 2021.

*Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.)*, Verkehrsunfallstatistik auf Tiefstand, [www.land.nrw.de/pressemitteilung/verkehrsunfallstatistik-auf-tiefstand](http://www.land.nrw.de/pressemitteilung/verkehrsunfallstatistik-auf-tiefstand), abgerufen am 14.04.2020.

*Wagner, T., et al. (Hrsg.)*, Fahreignungszweifel bei Verkehrsdelinquenz, Aggressionspotenzial und Straftaten, Bonn, 2020.

*Walburg, C.*, Migration und Jugenddelinquenz, in: Boers, K./Reinecke, J., Delinquenz im Altersverlauf, 2019, S. 335-382.

*Weingarten, D.*, Kraftfahrzeugrennen mit der Polizei? Polizeiflucht – Besser nicht!, Polizei Info Report, 2019, S. 14-16.

## 8 Eigenständigkeitserklärung



HSPV NRW

Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung  
Nordrhein-Westfalen

### Eigenständigkeitserklärung

Hiermit versichere ich, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig und ohne fremde Hilfe angefertigt habe und außer den im Quellen- und Literaturverzeichnis sowie in den Anmerkungen genannten Hilfsmitteln keine weiteren benutzt habe. Alle Stellen der Arbeit, die anderen Werken dem Wortlaut oder Sinn nach entnommen sind, habe ich unter Angabe der Quelle als Entlehnung kenntlich gemacht. Dies trifft insbesondere auch auf Informationen aus dem Internet zu.

Gleichzeitig erkläre ich, dass weder diese Arbeit – in dieser oder einer inhaltlich äquivalenten Form – noch Teile daraus von mir oder einer anderen Person als Studienleistung an anderer Stelle vorgelegt oder veröffentlicht wurde. Mir ist insofern bekannt, dass es sich bei der Abgabe eines Plagiats um ein schweres akademisches Fehlverhalten handelt.

Der Umfang der Arbeit (Haupttext inkl. Fußnoten, ohne Deckblatt, Inhaltsübersicht, Verzeichnisse etc.) beträgt insgesamt

10.292 Wörter.

Zutreffendes bitte ankreuzen:

Ich versichere, dass ich bei der Erstellung der Arbeit keine Quellen verwendet habe, die als „Verschlussache – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft sind.

Ich habe bei der Erstellung der Arbeit Quellen verwendet, die als "Verschlussache – Nur für den Dienstgebrauch" eingestuft sind. Mir ist bekannt, dass meine Arbeit daher ebenfalls als "Verschlussache – Nur für den Dienstgebrauch" einzustufen ist. Ich verpflichte mich ausdrücklich, die Arbeit verschlossen aufzubewahren und unbefugten Personen nicht zugänglich zu machen. Mir ist bekannt, dass eine Veröffentlichung der Arbeit ausgeschlossen ist und die Arbeit bei der Einschreibung in einer anderen Hochschule nicht vorgelegt werden kann.

Name, Vorname: LOOS-ANGELO, Alina

Ort, Datum: Düsseldorf, 02.05.2022

Unterschrift: 