

„The Fast and the Furious“

Zur Strafbarkeit von illegalen Autorennen bei Verletzung Unbeteiligter

Von Wiss. Mitarbeiterin Dr. Anne Schneider, LL.M. (U.W.E.), Bonn*

I. Einführung

„The Fast and the Furious“ ist der Titel einer Filmreihe, in der es um illegale Straßenrennen und Tuning geht. Die große Beliebtheit der Filmreihe – Teil 6 startete am 23.5.2013 in Deutschland – zeigt, dass das Thema „illegale Autorennen“ in der Bevölkerung auf breites Interesse stößt. Wer jedoch denkt, es handele sich dabei um eine Erfindung Hollywoods, die mit der Realität auf deutschen Straßen nichts zu tun habe, muss sich eines Besseren belehren lassen: Auch in Deutschland finden illegale Autorennen statt, die teilweise zu Unfällen mit schweren Verletzungen führen. In solchen Fällen stellt sich häufig die Frage nach der Strafbarkeit der an dem Rennen beteiligten Personen.¹ Derartige Fälle haben des Öfteren die Rechtsprechung beschäftigt² und sind auch ein beliebtes Thema für Prüfungsarbeiten im juristischen Studium³. Im Folgenden sollen daher die Grundzüge der Strafbarkeit thematisiert werden.

In strafrechtlichen Prüfungsarbeiten geht es meist um Konstellationen, in denen Personen auf Grund des Rennens Verletzungen davon getragen haben. Zwar stellt bereits die Teilnahme an einem Rennen als Kraftfahrzeugführer eine Ordnungswidrigkeit dar (§ 24 Abs. 1 S. 1 StVG i.V.m. §§ 29 Abs. 1, 49 Abs. 2 Nr. 5 StVO). Da Verkehrsordnungswidrigkeiten jedoch in Prüfungsarbeiten üblicherweise nicht zu prüfen sind, werden die entsprechenden Fälle regelmäßig um eine Verletzung erweitert, die den Weg zu den Körperverletzungs- und Tötungsdelikten des Kernstrafrechts eröffnet. Dabei lassen sich die Fälle nach der Rolle des Verletzten unterscheiden: Auf der einen Seite stehen die Fälle, in denen der Verletzte an dem Rennen beteiligt war oder zumindest von dem Rennen wusste, auf der anderen Seite die Fälle, in denen der Verletzte ein völlig Unbeteiligter war. Diese Weichenstellung ist für die weitere Prüfung entscheidend, weil nur bei Kenntnis des Verletzten vom Rennen eine mögliche Selbstgefährdung oder eine Einwilligung im Raum steht.⁴ Während diese Konstellation im Anschluss an eine BGH-Entscheidung aus dem Jahre 2008⁵ vielfach diskutiert wurde,⁶ ist die Kon-

stellation der Verletzung Unbeteiligter erst kürzlich in den Blick der Rechtsprechung gerückt. Im Folgenden soll daher diese Konstellation näher beleuchtet werden.

Die Konstellation der Verletzung von unbeteiligten Personen lässt sich am besten anhand eines kurzen Beispielsachverhalts behandeln:

Beispiel: A und B liefern sich mit ihren PKWs auf der Autobahn ein Rennen, bei dem sie sich mehrfach gegenseitig überholen und immer schneller werden. Beide überschreiten dabei die zulässige Höchstgeschwindigkeit erheblich. In einer Kurve gerät der Wagen des B deswegen ins Schleudern und kommt von der Fahrbahn ab.

Bei einer solchen, für Autorennen typischen Fallkonstellation können verschiedene Unbeteiligte verletzt werden. So könnte das Auto des B etwa einen Spaziergänger⁷ oder ein anderes Fahrzeug erfassen. Auch könnten Beifahrer durch den Unfall verletzt werden.⁸ Sofern die Beifahrer beim Einstieg in das Fahrzeug nicht wussten, dass ein Rennen stattfinden würde, bzw. es sich um ein Spontanrennen handelt, sind sie als Unbeteiligte zu klassifizieren. Etwas anderes gilt, wenn die Beifahrer von Anfang an über das Rennen informiert waren.⁹

Da an einem Rennen immer mindestens zwei Fahrer beteiligt sind, gibt es in diesen Fällen der Verletzung unbeteiligter Dritter mehrere Personen, deren Strafbarkeit zu prüfen ist, nämlich zumindest alle Fahrer. Im Beispielsfall ist daher die Strafbarkeit von A und B zu prüfen. Aufbautechnisch empfiehlt es sich dabei, mit dem Tatnächsten zu beginnen, d.h. mit demjenigen, der unmittelbar die Verletzung des Opfers hervorgerufen haben könnte. Das ist in den Autorennfällen derjenige, der die Kontrolle über sein Fahrzeug verloren und dadurch einen Unfall verursacht hat, im Beispielsfall also B.

II. Strafbarkeit des unmittelbaren Unfallverursachers

Für die Strafbarkeit des unmittelbaren Unfallverursachers kommen, je nach Art der Verletzung der Dritten, Tötungs- sowie Körperverletzungsdelikte in Betracht. Typischerweise geht es dabei um Fahrlässigkeitstaten.¹⁰ Denkbar wäre jedoch auch die Prüfung von Vorsatzdelikten, wenn sich im Sachverhalt entsprechende Hinweise finden. Steht dort beispielsweise, der Täter wisse, dass Autorennen gefährlich seien, ihm sei jedoch egal, ob Unbeteiligte verletzt würden, ist auch eine Strafbarkeit wegen vorsätzlichen Begehungsdelikts nicht ausgeschlossen. In diesem Fall sollten zunächst vorsätzliche

* Die Autorin ist wissenschaftliche Mitarbeiterin am Strafrechtlichen Institut der Universität Bonn.

¹ Es sind allerdings auch andere Fragestellungen denkbar, etwa die nach der Haftung der Beteiligten auf Schadensersatz, s. OLG Karlsruhe NZV 2012, 585.

² Z.B. BGHSt 53, 55; OLG Celle StV 2013, 27; OLG Stuttgart JR 2012, 163; OLG Bamberg NZV 2011, 208.

³ Siehe etwa die Falllösungen von *Timpe*, ZJS 2009, 170; *Hinderer/Brutscher*, JA 2011, 907. Vgl. auch den Hinweis auf entsprechende Staatsexamensklausuren bei *W.-F. Schneider*, Rechtsprechungsübersicht 2013, 175.

⁴ So auch *Rengier*, StV 2013, 30 (31 f.). Überflüssig sind daher die Ausführungen zur Selbstgefährdung vom OLG Celle StV 2013, 27 (29).

⁵ BGHSt 53, 55.

⁶ Siehe etwa die Besprechungen von *Brüning*, ZJS 2009, 194; *Renzikowski*, HRRS 2009, 347; *Dutge*, NStZ 2009, 690; *Roxin*, JZ 2009, 399; *Kühl*, NJW 2009, 1158.

⁷ OLG Stuttgart JR 2012, 163 f.

⁸ Siehe OLG Celle StV 2013, 27.

⁹ Siehe BGHSt 53, 55.

¹⁰ So wie in den Entscheidungen OLG Celle StV 2013, 27; OLG Stuttgart JR 2012, 163.

Verletzungsdelikte geprüft werden, weil diese die fahrlässigen Delikte im Wege der Gesetzeskonkurrenz verdrängen.¹¹ Dieselben Probleme, die bei Fahrlässigkeitsdelikten auftauchen, sind bei der Prüfung von Totschlag und Körperverletzung im Rahmen der objektiven Zurechnung anzusprechen.¹²

Im Folgenden wird allerdings nur die Strafbarkeit wegen Fahrlässigkeitsdelikten dargestellt. Je nachdem, ob das Opfer verletzt oder getötet wurde, ist § 222 oder § 229 StGB zu prüfen. Außerdem sind in entsprechenden Fällen typischerweise Straßenverkehrsdelikte verwirklicht, die ebenfalls geprüft werden müssen.

1. Fahrlässige Tötung und fahrlässige Körperverletzung

a) Handlung

Die Prüfung einer fahrlässigen Körperverletzung oder Tötung in Fällen von Autorennen verläuft nach den allgemeinen, für Erfolgsdelikte geltenden Grundsätzen. Es ist also zunächst ein Obersatz zu bilden, in dem das zu prüfende Verhalten genau bezeichnet wird.¹³ Dies ist nicht nur für die Kausalitätsprüfung von Bedeutung, sondern auch, weil später im Rahmen der Prüfung der Fahrlässigkeit die Sorgfaltswidrigkeit dieses Verhaltens zu untersuchen ist. Dabei sollte man darauf achten, das passende Tatverhalten – bei illegalen Autorennen typischerweise ein aktives Tun, also eine willensgesteuerte Körperbewegung¹⁴ – zu wählen, wenn mehrere Handlungen als Anknüpfungspunkt in Betracht kommen, weil ansonsten sowohl Kausalität als auch Zurechnung problematisch sein können. Gleichzeitig sollte, wie sonst im Strafrecht auch, ein Verhalten gewählt werden, bei dem eine Strafbarkeit möglich erscheint.

Beispiel: Im Beispielfall sind weder das Ins-Schleudern-Geräten noch das Von-der-Fahrbahn-Abkommen taugliche Tathandlungen, weil B diesen Vorgang ersichtlich nicht steuern konnte. Es wäre aber denkbar, den Überholvorgang zu wählen und – vorausgesetzt ein Unbeteiligter U wäre gestorben – folgenden Obersatz zu bilden: „B könnte sich gem. § 222 StGB wegen fahrlässiger Tötung an U strafbar gemacht haben, indem er A überholte.“ Ein solcher Obersatz würde jedoch im weiteren Verlauf der Prüfung zu Problemen führen. So ist schon fraglich, ob das Überholen für sich genommen kausal dafür war, dass Bs Wagen ins Schleudern geriet und von der Fahrbahn abkam.¹⁵ Des Weiteren müsste auch geprüft werden, ob das Überholen sorgfaltswidrig war. Diese Fragestellung verengt jedoch die Prüfung der Sorgfaltswidrigkeit auf einen einzelnen Vorgang und verbaut dadurch möglicherweise den Zugang zu anderen Sorgfaltspflichtverletzungen. Auch der BGH stellt in seinem bekannten Autoren-

nen-Fall auf mehrere Sorgfaltspflichtverletzungen ab, obwohl es in dem Urteil im Wesentlichen um einen einzigen Überholvorgang geht.¹⁶

Der Grund dafür liegt in der Konkurrenzlehre. Bei Fahrlässigkeitserfolgsdelikten wird der gesamte sorgfaltswidrige Vorgang als Handlungseinheit angesehen, wenn der Erfolg nur einmal eingetreten ist, auch wenn mehrere Sorgfaltspflichtverletzungen vorliegen oder das Geschehen einen längeren Zeitraum einnimmt.¹⁷ Die Zusammenfassung verschiedener Handlungen im natürlichen Sinn, d.h. Körperbewegungen, zu einer Handlungseinheit ist im Strafrecht üblich und wird auch in vielen Tatbeständen vorausgesetzt.¹⁸ Wenn sich z.B. gem. § 316 StGB strafbar macht, wer ein Fahrzeug führt, ergibt sich schon aus der Beschreibung, dass nur mehrere Körperbewegungen zusammen die Tathandlung des § 316 StGB darstellen, nämlich Lenken, Schalten, Gaseben etc. Aber auch Handlungen, die bereits für sich genommen einen Tatbestand erfüllen, können als Handlungseinheit zusammengefasst werden, wenn sie von einem einheitlichen Willensentschluss getragen werden, in engem zeitlichen und räumlichen Zusammenhang stehen und das Unrecht dadurch lediglich gesteigert wird (sog. iterative Tatbestandsverwirklichung).¹⁹ Dies ist z.B. der Fall bei einer Körperverletzung durch verschiedene Schläge.²⁰ Da es bei Fahrlässigkeitsdelikten jedoch keinen Willensentschluss gibt, müssen diese Regeln modifiziert werden.²¹ An die Stelle des einheitlichen Willensentschlusses tritt daher die einheitliche Erfolgsverursachung.²² So erklärt sich die Regel, dass alle Sorgfaltspflichtverletzungen, die einen Erfolg verursacht haben, als einheitliche Handlung anzusehen sind.

Für die Prüfung der Autorennfälle bedeutet dies, dass im Obersatz nicht auf eine konkrete Sorgfaltspflichtverletzung abgestellt werden sollte. Stattdessen sollte – sofern nicht nur ein einzelnes Manöver geschildert wird – der gesamte Fahrvorgang als einheitliche Handlung in den Obersatz aufgenommen

¹⁶ BGHSt 53, 55 (58 f.).

¹⁷ *Stree/Sternberg-Lieben*, in: Schönke/Schröder, Strafgesetzbuch, Kommentar, 28. Aufl. 2010, vor §§ 52 ff. Rn. 28b; v. *Heintschel-Heinegg*, in: Joecks/Miebach (Hrsg.), Münchener Kommentar zum Strafgesetzbuch, Bd. 2, 2. Aufl. 2012, § 52 Rn. 69; *Rissing-van Saan*, in: Laufhütte/Rissing-van Saan/Tiedemann (Hrsg.), Strafgesetzbuch, Leipziger Kommentar, Bd. 2, 12. Aufl. 2006, vor § 52 Rn. 87; *Puppe*, in: Kindhäuser/Neumann/Paeffgen (Hrsg.), Nomos Kommentar, Strafgesetzbuch, Bd. 1, 4. Aufl. 2013, § 52 Rn. 18; *Jescheck/Weigend*, Strafrecht, Allgemeiner Teil, 5. Aufl. 1996, S. 713; *Roxin*, Strafrecht, Allgemeiner Teil, Bd. 2, 2003, § 33 Rn. 67. So offenbar auch die Annahme in BGH VRS 9, 350 (353).

¹⁸ Näher etwa v. *Heintschel-Heinegg* (Fn. 17), § 52 Rn. 24 ff.

¹⁹ *Rengier* (Fn. 14), § 56 Rn. 16. Siehe auch *Jescheck/Weigend* (Fn. 17), S. 710; *Stree/Sternberg-Lieben* (Fn. 17), vor §§ 52 ff. Rn. 17; *Wessels/Beulke*, Strafrecht, Allgemeiner Teil, 42. Aufl. 2012, Rn. 763.

²⁰ Siehe etwa das Beispiel bei *Rengier* (Fn. 14), § 56 Rn. 17.

²¹ *Roxin* (Fn. 17), § 33 Rn. 67.

²² Siehe *Puppe* (Fn. 17), § 52 Rn. 18.

¹¹ Siehe auch *Beck*, JA 2009, 111 (113).

¹² Siehe auch *Mitsch*, JuS 2013, 20 (22).

¹³ *Beck*, JA 2009, 111 (113).

¹⁴ Siehe nur *Rengier*, Strafrecht, Allgemeiner Teil, 4. Aufl. 2012, § 7 Rn. 8.

¹⁵ Vgl. BGHSt 53, 55 (59), wo die einzelnen kausalen Handlungen aufgelistet werden.

men werden.²³ Im Rahmen der Prüfung der objektiven Fahrlässigkeit sind dann alle durch diesen Vorgang möglicherweise begangenen Sorgfaltspflichtverletzungen zu untersuchen.

b) Erfolg und Kausalität

Erfolg und Kausalität bereiten in diesen Fällen typischerweise keine Schwierigkeiten. Mit Hilfe der *conditio*-Formel lässt sich in aller Regel unproblematisch feststellen, dass der Unfall nicht geschehen wäre, wenn der Täter die Fahrt gar nicht durchgeführt hätte. Ob der Unfall auch bei pflichtgemäßem Verhalten des Fahrers geschehen wäre – was ggf. problematisch sein könnte – ist eine Frage des Pflichtwidrigkeitszusammenhangs, der üblicherweise im Rahmen der objektiven Fahrlässigkeit geprüft wird.

c) Verursachung „durch Fahrlässigkeit“

Zentrales Merkmal der fahrlässigen Körperverletzung und Tötung ist, dass der Erfolg ausweislich des Gesetzes „durch Fahrlässigkeit“ verursacht sein muss.²⁴ Was unter Fahrlässigkeit zu verstehen ist, wird in Lehrbüchern unterschiedlich dargestellt, wobei einige Unterschiede primär terminologischer Natur sind.²⁵ Im Folgenden soll das vorherrschende zweistufige Fahrlässigkeitsmodell zu Grunde gelegt werden.²⁶ Danach ist zwischen objektiver und subjektiver Fahrlässigkeit zu differenzieren, wobei die objektive Fahrlässigkeit im Tatbestand und die subjektive Fahrlässigkeit in der Schuld geprüft wird.²⁷ Das Adjektiv „objektiv“ bezieht sich auf den Maßstab, anhand dessen ermittelt wird, ob fahrlässiges Verhalten vorliegt; Maßstabsfigur ist hierbei ein „gewissenhafter und einsichtiger Angehöriger des einschlägigen Lebensbereichs“²⁸. Erst auf der Ebene der Schuld wird die Frage aufgeworfen, ob auch der Täter die entsprechenden Umstände erkennen konnte.²⁹

Da die subjektive Fahrlässigkeit nur die Frage betrifft, ob der Täter nach seinen persönlichen Kenntnissen und Fähigkeiten in der Lage war, die Sorgfaltspflichten zu erfüllen, ist die subjektive Fahrlässigkeit in der Fallbearbeitung in der

Regel unproblematisch.³⁰ Dagegen stellt die objektive Fahrlässigkeit bei Fahrlässigkeitserfolgsdelikten regelmäßig einen Prüfungsschwerpunkt dar – so auch in Autorennfällen. Auf keinen Fall darf die Prüfung der objektiven Fahrlässigkeit vergessen werden.

Bei der Prüfung der objektiven Fahrlässigkeit kann man für einen ersten Zugriff zwei Merkmale unterscheiden. Zum einen muss der Täter bei objektiver Vorhersehbarkeit eine Sorgfaltspflicht verletzt haben, zum anderen muss der Erfolgseintritt auch auf dieser Sorgfaltspflichtverletzung beruhen.³¹ Dabei fällt auf, dass diese beiden Merkmale unterschiedliche Bereiche betreffen: Während das Kriterium der Sorgfaltspflichtverletzung die Qualität des strafbaren Verhaltens betrifft, bezieht sich das zweite Kriterium auf die Zurechnung des Erfolgs.³²

aa) Objektive Sorgfaltspflichtverletzung

Im Zentrum der Fahrlässigkeitsprüfung steht die Frage, ob das Verhalten des Täters sorgfaltswidrig war. Objektiv sorgfaltswidrig handelt, wer (aus Sicht einer verständigen Person in der Position und aus dem Verkehrskreis des Täters) die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht lässt (vgl. § 276 Abs. 2 BGB).³³ Was die im Verkehr erforderliche Sorgfalt ist, kann auf unterschiedliche Art und Weise bestimmt werden. Am einfachsten sind die Fälle, in denen Rechtsnormen existieren, die das Verhalten der Verkehrsteilnehmer regeln – in der Regel indiziert die Übertretung der Rechtsnormen die Sorgfaltswidrigkeit.³⁴ Schwieriger ist es in Bereichen, für die keine Rechtsnormen oder Verkehrsnormen (wie z.B. Sportregeln) existieren. Hier muss abgewogen werden, ob die in dem Verhalten erkennbare Gefahr für ein Rechtsgut so groß ist, dass die Handlung aus Gründen des allgemeinen Rechtsgüterschutzes unterlassen werden sollte.³⁵ An dieser Stelle zeigt sich auch der enge Zusammenhang der Sorgfaltspflichtverletzung zur Vorhersehbarkeit: Ist eine Rechtsgutsverletzung nicht vorhersehbar, kann schon das diese Verletzung verursachende Verhalten nicht als sorgfaltswidrig angesehen werden.³⁶

In Autorennfällen greifen die Regelungen der StVO, so dass eine Sorgfaltspflichtverletzung recht problemlos unter

²³ So zutreffend *Timpe*, ZJS 2009, 170 („Teilnahme am Rennen“). Noch präziser ist die Formulierung bei *Hinderer/Brutscher* (JA 2011, 907 [908]), die auf die Steuerung des Fahrzeugs bei der Wettfahrt abstellen.

²⁴ Siehe zur Fahrlässigkeitsprüfung die Überblicksaufsätze von *Kaspar*, JuS 2012, 16 und 112; *Beck*, JA 2009, 111 und 268.

²⁵ *Kaspar*, JuS 2012, 16 (17); *Kühl*, Strafrecht, Allgemeiner Teil, 7. Aufl. 2012, § 17 Rn. 7. *Roxin* (Strafrecht, Allgemeiner Teil, Bd. 1, 4. Aufl. 2006, § 24 Rn. 8) weist ebenfalls auf die „Fülle unterschiedlicher Merkmale“ hin.

²⁶ Zu anderen Modellen *Kindhäuser*, Strafrecht, Allgemeiner Teil, 6. Aufl. 2013, § 33 Rn. 49 ff.; *Kaspar*, JuS 2012, 16 (17 ff.).

²⁷ Siehe etwa *Rengier* (Fn. 14), § 52 Rn. 11 f.; *Fischer*, Strafrechtsgesetzbuch und Nebengesetze, Kommentar, 60. Aufl. 2013, § 15 Rn. 12a.

²⁸ *Kindhäuser* (Fn. 26), § 33 Rn. 13.

²⁹ *Kindhäuser* (Fn. 26), § 33 Rn. 13.

³⁰ *Rengier* (Fn. 14), § 52 Rn. 86.

³¹ Vgl. *Kaspar*, JuS 2012, 16 (17).

³² Aus diesem Grund wird gelegentlich zwischen Handlungs- und Erfolgssunrecht der Fahrlässigkeitsdelikte unterschieden, *Sternberg-Lieben*, in: Schönke/Schröder (Fn. 17), § 15 Rn. 120; *Duttge*, in: Jocks/Miebach (Hrsg.), Münchener Kommentar zum Strafgesetzbuch, Bd. 1, 2. Aufl. 2011, § 15 Rn. 94.

³³ Auf das Zivilrecht verweisen in diesem Zusammenhang auch *Rengier* (Fn. 14), § 52 Rn. 15; *Kaspar*, JuS 2012, 16 (19); *Kühl* (Fn. 25), § 17 Rn. 3.

³⁴ Zu möglichen Ausnahmen *Roxin* (Fn. 25), § 24 Rn. 15 ff.

³⁵ *Beck*, JA 2009, 111 (114); *Roxin* (Fn. 25), § 24 Rn. 39.

³⁶ Hierzu *Kaspar*, JuS 2012, 16 (19). Siehe auch *Kühl* (Fn. 25), § 17 Rn. 19; *Wessels/Beulke* (Fn. 19), Rn. 667. Andere ordnen die Vorhersehbarkeit nicht bei der Sorgfaltspflichtverletzung, sondern beim Zurechnungszusammenhang ein, vgl. *Rengier* (Fn. 14), § 52 Rn. 12.

Verweis auf die einschlägigen Verkehrsregeln begründet werden kann.

Im *Beispielsfall* ist B bei den Überholvorgängen falsch gefahren, indem er beim Überholen keine wesentlich höhere Geschwindigkeit als A hatte (§ 5 Abs. 2 S. 2 StVO) bzw. seine Geschwindigkeit beim Überholt werden erhöht hat (§ 5 Abs. 6 S. 1 StVO). Außerdem ist er zu schnell gefahren, als dass er sein Fahrzeug noch beherrschen könnte (§ 3 Abs. 1 S. 1 StVO), und hat die – offensichtlich durch Verkehrsschilder angeordnete – zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten (§ 41 Abs. 1 StVO i.V.m. Zeichen 274 Nr. 49 Anlage 2 zur StVO).

Des Weiteren hat B an einem verbotenen Rennen teilgenommen (§ 29 Abs. 1 StVO). Rennen sind Wettbewerbe zur Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten mit Kraftfahrzeugen.³⁷ Dabei sind auch nichtorganisierte Rennen verboten.³⁸ Es kommt also nicht darauf an, ob das Rennen von vornherein vereinbart war³⁹ oder sich erst spontan auf der Straße entwickelt hat.⁴⁰ Auch eine vorherige Absprache ist nicht erforderlich.⁴¹ Jedenfalls wenn die Fahrer sich zu überholen suchen, ist von einem Rennen auszugehen.⁴² Demnach liegt ein Verstoß gegen § 29 Abs. 1 StVO vor.⁴³ Das Verhalten des B ist daher sorgfaltswidrig.

bb) Beruhen des Erfolgseintritts auf der Sorgfaltspflichtverletzung

Die Feststellung der Sorgfaltswidrigkeit des Verhaltens des Täters begründet für sich genommen noch nicht die objektive Fahrlässigkeit. Hinzukommen muss vielmehr, dass der Erfolgseintritt auf der Sorgfaltspflichtverletzung beruht, also genau das ist, was durch die Bewertung des Verhaltens als pflichtwidrig verhindert werden sollte. Typischerweise werden hier folgende Punkte diskutiert: Pflichtwidrigkeitszusammenhang, Schutzzweckzusammenhang, Dazwischentreten Dritter oder eigenverantwortliche Selbstgefährdung des Opfers. Die letzten beiden Aspekte können allerdings bereits bei der Bestimmung der Sorgfaltspflichtverletzung eine Rolle spielen.⁴⁴ In Klausuren werden die einzelnen Punkte nur angesprochen, wenn es hinreichende Anhaltspunkte im Sachverhalt gibt. Ansonsten genügt ein kurzer Hinweis, dass der Erfolg auch auf der Sorgfaltspflichtverletzung beruht.

³⁷ Verwaltungsvorschrift zu § 29 StVO, abgedruckt bei *Janker*, in: *Burmann/Heß/Jahnke/Janker*, Straßenverkehrsrecht, Kommentar, 22. Auflage 2012, § 29 StVO VwV Rn. 1.

³⁸ Verwaltungsvorschrift zu § 29 StVO, abgedruckt bei *Janker* (Fn. 37), § 29 StVO VwV Rn. 2. Siehe auch OLG Bamberg NZV 2011, 208 (209) m. Anm. *Sandherr*.

³⁹ So die Sachlage bei BGHSt 53, 55.

⁴⁰ So die Sachlage bei OLG Stuttgart JR 2012, 163; OLG Celle StV 2013, 27.

⁴¹ OLG Hamm NZV 1997, 367.

⁴² So schon *Floegel/Hartung*, Straßenverkehrsrecht, 14. Aufl. 1963, § 5 StVO Rn. 4 (zu § 5 Abs. 3 StVO a.F.).

⁴³ So auch in vergleichbaren Fällen *Mitsch*, JuS 2013, 20 (23); *Puppe*, JR 2012, 164 (165 f.); *Rengier*, StV 2013, 30 (32).

⁴⁴ Zutreffend *Kaspar*, JuS 2012, 112 (113 f.).

In Autorennenfällen bereitet die Zurechnung des eingetretenen Erfolgs zum pflichtwidrigen Verhalten des unmittelbaren Unfallverursachers wenig Probleme. In aller Regel fehlen Anhaltspunkte dafür, dass der Unfall bei pflichtgemäßem Verhalten unvermeidbar gewesen wäre. Auch der Schutzzweckzusammenhang besteht. Hierbei geht es um die Frage, ob der Erfolgseintritt im Schutzbereich der übertretenen Sorgfaltsnorm liegt.⁴⁵ Dabei genügt es, wenn der Erfolg von einer der begangenen Sorgfaltspflichtverletzungen umfasst ist. Es ist also in einer Klausur nicht erforderlich, alle Sorgfaltspflichtverletzungen daraufhin zu untersuchen, ob diese Art der Erfolgsverursachung von ihrem Schutzbereich umfasst ist.

Im *Beispielsfall* ist B mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren. Das Verbot des schnellen Fahrens soll verhindern, dass der Fahrer die Kontrolle über sein Fahrzeug verliert (siehe § 3 Abs. 1 StVO). Verletzungen Dritter, die aus Unfällen resultieren, die dadurch entstanden sind, dass der Fahrer auf Grund zu hoher Geschwindigkeit die Kontrolle verloren hat, fallen daher in den Schutzbereich der §§ 3 Abs. 1, 41 Abs. 1 i.V.m. Zeichen 274 Nr. 49 der Anlage 2 zur StVO. Die Verletzung Unbeteiligter beruht daher auch auf der Sorgfaltspflichtverletzung des B.

d) Rechtswidrigkeit, subjektive Fahrlässigkeit und Schuld

Die Prüfung der übrigen Strafbarkeitsvoraussetzungen ist in Autorennenfällen in der Regel unproblematisch. Auch die subjektive Fahrlässigkeit stellt in Klausuren selten ein Problem dar (s.o.).

2. Gefährdung des Straßenverkehrs

Nicht vergessen werden sollte bei der Prüfung von Autorennenfällen, dass auch Straßenverkehrsdelikte in Betracht zu ziehen sind. Einschlägig ist § 315c StGB, weil das Autorennen im Straßenverkehr stattfindet (vgl. Abs. 1). In Betracht kommen bei Autorennen falsches Überholen (Nr. 2 lit. b) sowie schnelles Fahren an unübersichtlichen Stellen (Nr. 2 lit. d). Da die Fahrfehler vorsätzlich begangen werden, liegt entweder eine Vorsatz-Vorsatz- oder eine Vorsatz-Fahrlässigkeits-Kombination im Sinne des § 315c Abs. 3 Nr. 1 StGB vor. Wahrscheinlicher ist in solchen Fällen, dass dem Täter auch im Hinblick auf die Gefährdung anderer *dolus eventualis* zur Last fällt.⁴⁶ In der Klausur sollte im Zweifel mit der Vorsatz-Vorsatz-Kombination (Abs. 1) begonnen werden. Wird Vorsatz verneint, kann sodann unter einem neuen Obersatz die Vorsatz-Fahrlässigkeitsvariante geprüft werden.⁴⁷

Allerdings ist genau darauf zu achten, ob das Verhalten des Täters den Tatbestand des § 315c Abs. 1 StGB erfüllt. Das ist nicht selbstverständlich, weil ein Kausalzusammenhang zwischen den in Nr. 2 genannten Fahrfehlern und der Gefährdung bestehen muss.

⁴⁵ *Rengier* (Fn. 14), § 52 Rn. 37; *Wessels/Beulke* (Fn. 19), Rn. 674.

⁴⁶ So auch *Timpe*, ZJS 2009, 170 (176).

⁴⁷ Ungenau *Hinderer/Brutscher*, JA 2011, 907 (912).

Dies kann anhand des *Beispielfalles* verdeutlicht werden: B hat falsch überholt und dadurch Nr. 2 lit. b verwirklicht. Außerdem ist er zu schnell in die Kurve gefahren. Kurven sind nur dann unübersichtliche Stellen, wenn sie nicht einsehbar sind.⁴⁸ Da zur Sicht in der Kurve Angaben fehlen, müsste hier zu Gunsten des B von einer gut einsehbar Kurve ausgegangen werden. In anderen Autorenfällen wäre es jedoch denkbar, dass ein zu schnelles Fahren im Sinne der Nr. 2 lit. d vorliegt. In der Regel sind diese Verhaltensweisen dann auch grob verkehrswidrig und rücksichtslos.⁴⁹

§ 315c Abs. 1 StGB setzt jedoch des Weiteren voraus, dass die Gefahr durch den Fahrfehler im Sinne der Nr. 2 entstanden ist. Bei Nr. 2 lit. b müsste die Gefahr also durch den Überholvorgang entstanden sein, bei Nr. 2 lit. d durch das schnelle Fahren bei Unübersichtlichkeit.

Im *Beispielfall* verliert B auf Grund der hohen Geschwindigkeit die Kontrolle über seinen Wagen und kommt in der Kurve von der Fahrbahn ab. Ein direkter Zusammenhang zum Überholvorgang besteht nicht. Auch ist nicht erkennbar, dass die Uneinsehbarkeit der Kurve – unterstellt, sie wäre nicht einsehbar – sich hier ausgewirkt hat. Nr. 2 lit. d stellt jedoch explizit auf Zu-schnelles-Fahren an unübersichtlichen Stellen ab. Der Tatbestand ist daher nur dann erfüllt, wenn sich nicht nur das Zu-schnelle-Fahren, sondern gerade auch die mit der Unübersichtlichkeit verbundenen Risiken ausgewirkt haben.⁵⁰ Im Ergebnis läge im *Beispielfall* daher keine Gefährdung des Straßenverkehrs vor.

III. Strafbarkeit des anderen Rennteilnehmers

Schwieriger zu beurteilen ist die Strafbarkeit des Rennteilnehmers, der nicht die Kontrolle über sein Fahrzeug verloren und daher nicht unmittelbar einen Unfall verursacht hat. Der Ausgangspunkt ist zunächst identisch – auch hier kommen fahrlässige Körperverletzung bzw. Tötung und Straßenverkehrsdelikte in Betracht.

1. Fahrlässige Tötung und fahrlässige Körperverletzung

a) Handlung, Erfolg, Kausalität

Die Prüfung von Handlung und Erfolg erfolgt wie beim unmittelbaren Verursacher. Auch hier ist also die gesamte Rennfahrt als einheitliche Tathandlung anzugeben. Im Rahmen der Kausalität ist dann zu prüfen, ob die Verletzung durch den Unfall des anderen Rennfahrers unterblieben wäre, wenn der eine Rennteilnehmer auf die Fahrt verzichtet hätte. Anders ausgedrückt, geht es darum, ob die Fahrweise des nicht-unfallten Fahrers den Entschluss des anderen Fahrers, selbst

sorgfaltswidrig zu fahren, hervorgerufen hat. Es geht also um psychisch vermittelte Kausalität.⁵¹

Problematisch an psychisch vermittelter Kausalität ist, dass diese Willensentscheidungen als die Kausalität vermittelnde Faktoren ansieht. Wie sich eine Person entscheidet, lässt sich jedoch nicht mit Hilfe von naturgesetzlichen Zusammenhängen vorhersagen.⁵² Dennoch ist anerkannt, dass auch freie Entscheidungen anderer Personen auf einem Verhalten des Täters beruhen können. Andernfalls ließe sich z.B. gar nicht ermitteln, ob der Täter bei der Anstiftung einen anderen zu einer Vorsatztat bestimmt hätte.⁵³ Dabei genügt es – wie sonst auch bei der Kausalität – wenn die psychische Einwirkung des Täters mitursächlich für die Entscheidung des unmittelbaren Verursachers war. Es kommt also darauf an, ob der vom Täter gesetzte Faktor für den Entschluss des unmittelbaren Täters eine Rolle gespielt hat.⁵⁴

Im *Beispielfall* fühlte sich B offensichtlich durch das Verhalten des A zu einer schnelleren Fahrweise provoziert. Es ist daher anzunehmen, dass das Fahrverhalten des A den Entschluss des B beeinflusst hat, zumal keine andere plausible Erklärung für das Fahrverhalten des B erkennbar ist.⁵⁵ Die Fahrt des A war daher letztendlich kausal für die Verletzung der unbeteiligten Personen.⁵⁶

b) Objektive Fahrlässigkeit

Wie beim unmittelbaren Unfallverursacher liegt auch bei dem anderen Rennteilnehmer der Schwerpunkt auf der Prüfung der Fahrlässigkeit.

aa) Objektive Sorgfaltspflichtverletzung

Die Bewertung des Verhaltens als pflichtwidrig bereitet keine besonderen Schwierigkeiten.⁵⁷ Typischerweise übertritt der Rennteilnehmer, der nicht unmittelbar den Unfall verursacht hat, dieselben Sorgfaltsnormen wie der andere Rennteilnehmer.

Im *Beispielfall* verletzt A daher, genauso wie B, Überholvorschriften (§ 5 Abs. 2 S. 2, Abs. 6 S. 1 StVO), Geschwindigkeitsbegrenzungen (§ 3 Abs. 1 S. 1 StVO und § 41 Abs. 1 StVO i.V.m. Zeichen 274 Nr. 49 Anlage 2 zur StVO) und das Rennverbot (§ 29 Abs. 1 StVO).

⁵¹ Mitsch, JuS 2013, 20 (21 f.).

⁵² Puppe (Fn. 17), vor §§ 13 ff. Rn. 125.

⁵³ Siehe auch Mitsch, JuS 2013, 20 (22); Roxin (Fn. 25), § 11 Rn. 31; Renzikowski, in: Matt/Renzikowski (Hrsg.), Strafrecht, Kommentar, 2013, vor § 13 Rn. 86.

⁵⁴ Roxin (Fn. 25), § 11 Rn. 31; Puppe, Strafrecht, Allgemeiner Teil, 2. Aufl. 2011, § 2 Rn. 45. Kritisch zur fahrlässigen Anstiftung allerdings Stübinger, ZIS 2011, 602 (611).

⁵⁵ Vgl. Mitsch, JuS 2013, 20 (22).

⁵⁶ Auch die Rspr. sieht kein Kausalitätsproblem, vgl. OLG Stuttgart JR 2012, 163; OLG Celle StV 2013, 27 (29).

⁵⁷ So auch Mitsch, JuS 2013, 20 (21).

⁴⁸ Groeschke, in: Joecks/Miebach (Hrsg.), Münchener Kommentar zum Strafgesetzbuch, Bd. 4, 2006, § 315c Rn. 41.

⁴⁹ Siehe dazu Timpe, ZJS 2009, 170 (176).

⁵⁰ Vgl. Groeschke (Fn. 48), § 315c Rn. 43; Fischer (Fn. 27), § 315c Rn. 8.

Die Sorgfaltswidrigkeit des Verhaltens des A wird auch nicht dadurch ausgeschlossen, dass A möglicherweise darauf vertrauen durfte, dass B sich regelkonform verhalten würde. Zum einen wird vertreten, dass der Vertrauensgrundsatz generell nur bei eigenem verkehrsgerechten Verhalten eingreife.⁵⁸ Selbst wenn man den Vertrauensgrundsatz auch bei nicht verkehrsgerechtem eigenem Verhalten heranzieht, kann Vertrauen in das pflichtgemäße Verhalten anderer aber nur bestehen, wenn keine gegenteiligen Anhaltspunkte erkennbar sind.⁵⁹ Spornt man durch seine Fahrweise einen anderen zu einem Rennen an, werden Verkehrsverstöße dadurch jedoch geradezu provoziert. Mit Recht führt *Puppe* in diesem Zusammenhang aus: „Wer aber einen anderen zu sorgfaltswidrigem Verhalten animiert oder provoziert, würde sich mit seinem eigenen Verhalten in Widerspruch setzen, wenn er geltend machen würde, er habe dabei drauf vertraut, dass der andere seiner Anreizung widerstehen werde.“⁶⁰ In den Autorennfällen ist der Vertrauensgrundsatz daher nicht anwendbar.

Im *Beispielsfall* handelt daher auch A sorgfaltswidrig.

bb) Beruhen des Erfolgseintritts auf der Sorgfaltspflichtverletzung

Damit ist jedoch noch nicht die Frage beantwortet, ob der Erfolg dem Täter, der den Unfall nur mittelbar verursacht hat, auch zugerechnet werden kann. Dies setzt voraus, dass sich in der Verletzung eines Unbeteiligten durch den Unfall des Mitrennfahrers das Risiko realisiert, welches durch die Sorgfaltsnormen verhindert werden sollte.⁶¹ Das ist insbesondere in Fällen problematisch, in denen – wie hier – der Erfolg, d.h. die Verletzung des Opfers, erst durch das Verhalten eines Dritten verursacht wird. Häufig wird dabei zwischen Fällen unterschieden, in denen der Dritte vorsätzlich handelt, und solchen, in denen er fahrlässig handelt.⁶² In der Konstellation der illegalen Autorennen geht es regelmäßig um fahrlässiges Verhalten, so dass hier nur die Grundsätze zur Zurechnung von fahrlässigem Verhalten Dritter näher erläutert werden.

Die Frage, unter welchen Voraussetzungen dem potentiellen Fahrlässigkeitstäter fahrlässiges Verhalten Dritter zugerechnet werden kann, wird in der Literatur kontrovers diskutiert. Dabei geht es nicht so sehr um die einzelnen Voraussetzungen als vielmehr darum, ob eine Zurechnung überhaupt möglich ist.

⁵⁸ Siehe etwa *Rengier* (Fn. 14), § 52 Rn. 22; *Kühl* (Fn. 25), § 17 Rn. 39; *Sternberg-Lieben* (Fn. 32), § 15 Rn. 150; *Momson*, in: *Satzger/Schmitt/Widmaier* (Hrsg.), *Strafgesetzbuch, Kommentar*, 2009, § 15 Rn. 69. Im Grundsatz auch *Wessels/Beulke* (Fn. 19), Rn. 671 f., der allerdings Ausnahmen anerkennt.

⁵⁹ *Duttge* (Fn. 32), § 15 Rn. 145; *Roxin* (Fn. 25), § 24 Rn. 24; *Kindhäuser* (Fn. 26), § 33 Rn. 33; *Kaspar*, *JuS* 2012, 16 (20 f.); *Lackner/Kühl*, *Strafgesetzbuch, Kommentar*, 27. Aufl. 2011, § 15 Rn. 39; *Gaede*, in: *Matt/Renzikowski* (Fn. 53), § 15 Rn. 43.

⁶⁰ *Puppe*, *JR* 2012, 164 (165).

⁶¹ Siehe *Fischer* (Fn. 27), § 15 Rn. 16c.

⁶² *Puppe* (Fn. 17), vor §§ 13 ff. Rn. 167 ff.

(1) Genereller Ausschluss der Zurechnung

Der Ausschluss der Zurechnung wird unter dem Gesichtspunkt des Verantwortungsprinzips diskutiert. Die Vertreter des Verantwortungsprinzips gehen davon aus, dass jeder grundsätzlich nur für sein eigenes Verhalten verantwortlich ist.⁶³ Dabei lassen sich jedoch zwei unterschiedliche Begründungsansätze herausfiltern.

(a) Restriktiver Täterbegriff im Strafrecht

Einer Ansicht nach sind fahrlässige Handlungen, die als Teilnahme zu qualifizieren sind, generell straflos. Während dies für fahrlässige Teilnahme am Vorsatzdelikt recht häufig vertreten wird (unter dem Stichwort „Regressverbot“)⁶⁴, wird diese Konsequenz nur vereinzelt für die fahrlässige Teilnahme am Fahrlässigkeitsdelikt gezogen.⁶⁵ Hintergrund dieser Einordnung ist ein bestimmtes Verständnis der Fahrlässigkeits-täterschaft. Die Vertreter dieser Ansicht gehen davon aus, dass für Fahrlässigkeitsdelikte, ebenso wie für Vorsatzdelikte, ein restriktiver Täterbegriff herrscht. Sie beziehen § 25 StGB somit nicht nur auf Vorsatzdelikte, sondern auch auf Fahrlässigkeit, so dass es neben der fahrlässigen Alleintäterschaft auch eine fahrlässige mittelbare Täterschaft⁶⁶ und eine fahrlässige Mittäterschaft⁶⁷ geben soll. Da §§ 26, 27 StGB jedoch nur die vorsätzliche Teilnahme am Vorsatzdelikt unter Strafe stellen, müsse die fahrlässige Teilnahme straflos sein.⁶⁸

In Autorennfällen wie dem *Beispielsfall* führt diese Ansicht jedoch nicht zwingend zu einer Straflosigkeit des nicht-verunfallten Fahrers. Da die Zurechnungsregeln des § 25 StGB nach dieser Ansicht auf die Fahrlässigkeitsstrafbarkeit über-

⁶³ *Lenckner*, in: *Bockelmann/Kaufmann/Klug* (Hrsg.), *Festschrift für Karl Engisch zum 70. Geburtstag*, 1969, S. 490 (S. 506); *Kühl* (Fn. 25), § 4 Rn. 84; *Lenckner/Eisele*, in: *Schönke/Schröder* (Fn. 17), vor § 13 Rn. 101; *Walter*, in: *Laufhütte/Rissing-van Saan/Tiedemann* (Hrsg.), *Strafgesetzbuch, Leipziger Kommentar*, Bd. 1, 12. Aufl. 2007, vor § 13 Rn. 103; *Geppert*, *Jura* 2001, 490 (491); *Jakobs*, *Strafrecht, Allgemeiner Teil*, 2. Aufl. 1993, 7/59; *Schumann*, *Strafrechtliches Handlungsunrecht und das Prinzip der Selbstverantwortung der Anderen*, 1986, S. 42. Dem folgen auch die Vertreter eines restriktiven Täterbegriffs.

⁶⁴ *Renzikowski*, *Restriktiver Täterbegriff und fahrlässige Beteiligung*, 1997, S. 157.

⁶⁵ *Hoyer*, in: *Paeffgen* (Hrsg.), *Strafrechtswissenschaft als Analyse und Konstruktion*, *Festschrift für Ingeborg Puppe zum 70. Geburtstag*, 2011, S. 515; *Renzikowski* (Fn. 64), S. 261; *ders.* (Fn. 53), vor § 13 Rn. 128; *Schumann* (Fn. 63), S. 112 f. Siehe hierzu auch *Haas*, in: *Matt/Renzikowski* (Fn. 53), vor §§ 25 ff. Rn. 29.

⁶⁶ *Sutschet*, *Die Erfolgszurechnung im Falle mittelbarer Rechtsgutsverletzung*, 2010, S. 219 ff.; *Hoyer*, in: *Wolter* (Hrsg.), *Systematischer Kommentar zum Strafgesetzbuch*, 32. Lfg., Stand: März 2000, § 25 Rn. 153.

⁶⁷ Ausführlich *Hoyer* (Fn. 65), S. 515 ff. Die fahrlässige Mittäterschaft hat weit mehr Anhänger als der restriktive Täterbegriff, siehe die Nachweise bei *Sutschet* (Fn. 66), S. 214 f.

⁶⁸ *Hoyer* (Fn. 65), S. 527.

tragen werden, kann in solchen Fällen eine fahrlässige Mittäterschaft nach § 25 Abs. 2 StGB in Betracht kommen. Diese müsste konsequenterweise im Anschluss an die Verneinung einer fahrlässigen Alleintäterschaft geprüft werden.⁶⁹ Hält man eine fahrlässige Mittäterschaft für möglich, lässt sich ein Wettrennen in der Tat unproblematisch als gemeinschaftlich begangenes sorgfaltswidriges Verhalten qualifizieren.⁷⁰

Im *Beispielsfall* würde A daher unter konsequenter Anwendung eines restriktiven Täterbegriffs bei Fahrlässigkeitsdelikten zusammen mit B als Mittäter für die fahrlässige Körperverletzung oder Tötung haften.

(b) Das Verantwortungsprinzip

Kritisch gesehen wird eine Bestrafung „fahrlässiger Teilnahme“ auch von den Vertretern eines Einheitstäterbegriffs vor dem Hintergrund des Verantwortungsprinzips. Die Vertreter des Verantwortungsprinzips gehen, wie gesagt, davon aus, dass jeder grundsätzlich nur für sein eigenes Verhalten verantwortlich ist.⁷¹ Eine Zurechnung fremden fahrlässigen Verhaltens verbietet sich daher im Grundsatz. Allerdings erkennen auch die Vertreter dieser Ansicht, die den Einheitstäterbegriff zu Grunde legen, an, dass ein solches Verantwortungsprinzip nicht absolut gilt. Ausnahmen vom Verantwortungsprinzip sind daher möglich, bedürfen aber besonderer Begründung.⁷² So wird eine Zurechnung etwa bejaht, wenn der Geschehensablauf vorhersehbar war⁷³ oder konkrete Anhaltspunkte für eine Tat durch einen Dritten vorliegen.⁷⁴ Eine einheitliche Linie ist bislang nicht ersichtlich. Im Gegensatz zu der Ansicht, die von einem restriktiven Täterbegriff ausgeht, kann die Zurechnung in einer Fahrlässigkeits-Fahrlässigkeits-Konstellation jedenfalls nicht ohne Diskussion des konkreten Falls pauschal abgelehnt werden.

(c) Bewertung

Was bedeutet das für die Autorennfälle? Das OLG Stuttgart hatte unter Bezugnahme auf das Verantwortungsprinzip in einem Autorennfall die Zurechnung des Todes eines Unbeteiligten zu dem Verhalten des Fahrers, der nicht unmittelbar den Unfall verursacht hat, abgelehnt.⁷⁵ Diese Entscheidung

wurde überwiegend kritisiert.⁷⁶ Vorgeworfen wurde dem OLG Stuttgart, mit der Mindermeinung einen restriktiven Täterbegriff zu vertreten, ohne dies hinreichend deutlich zu machen.⁷⁷ Tatsächlich ist nur die Ansicht, in der Fahrlässigkeit gelte ein restriktiver Täterbegriff, in der Lage, die Ablehnung der Zurechnung ohne weitere Erläuterung zu begründen. Geht man hingegen von einem Einheitstäterbegriff aus, kann eine Zurechnung fremden Verhaltens nicht pauschal ausgeschlossen werden. Mithin hängt die weitere Prüfung davon ab, welchen Täterbegriff man bei Fahrlässigkeitsdelikten zu Grunde legt.

Die Vertreter des restriktiven Täterbegriffs berufen sich darauf, dass § 25 StGB dem Wortlaut nach nicht explizit auf Vorsatzdelikte beschränkt sei.⁷⁸ Es stelle daher einen Verstoß gegen das Bestimmtheitsgebot dar, wenn man die Regelungen des § 25 StGB und damit den restriktiven Täterbegriff nicht auf Fahrlässigkeitsdelikte anwende. Dem halten die Vertreter des Einheitstäterbegriffs entgegen, dass eine Unterscheidung von Täterschaftsformen beim Fahrlässigkeitsdelikt gar nicht möglich sei.⁷⁹ Weder könne es einen gemeinsamen Tatplan geben,⁸⁰ noch komme eine mittelbare Täterschaft kraft überlegenen Wissens oder Willens in Betracht.⁸¹ Auch wertungsmäßig gebe es keinen Unterschied zwischen einzelnen Kausalbeiträgen.⁸² Dies habe auch der historische Gesetzgeber so gesehen und sei vom Einheitstäterbegriff ausgegangen.⁸³ Außerdem sei die Lehre vom restriktiven Täterbegriff bei der Fahrlässigkeit unvereinbar mit den allgemein anerkannten Sorgfaltspflichten, die die Gefährdung von Rechtsgütern durch Dritte untersagen.⁸⁴ In der Tat ist der letztgenannte Aspekt überzeugend: Wenn der Gesetzgeber es in bestimmten Normen verbietet, Dritte fahrlässig zu pflichtwidrigem Verhalten zu veranlassen, muss es auch eine Möglichkeit geben, ein solches Verbot strafrechtlich zu sanktionieren, wenn eine Verletzung dieser Pflichten zum Tode eines Unbeteiligten führt.⁸⁵ Eine Auslegung des allgemeinen Teils, die diese Möglichkeit nicht gewährleistet, stünde damit im Widerspruch zur Intention des Gesetzgebers.

Unabhängig davon, welcher Ansicht man folgt, sollte man sich die jeweiligen Konsequenzen bewusst machen. Legt man den Einheitstäterbegriff zu Grunde, bereitet die weitere Prüfung aufbautechnisch verhältnismäßig wenige Schwierigkeiten. Dies ist nämlich der Täterbegriff, der jedem Fahrlässig-

⁶⁹ So in der Tat für Autorennfälle *Renzikowski*, HRSS 2009, 347 (351); *Hoyer* (Fn. 65), S. 527; *Sutschet* (Fn. 66), S. 215.

⁷⁰ *Renzikowski*, HRSS 2009, 347 (351).

⁷¹ *Lenckner* (Fn. 63), S. 506; *Kühl* (Fn. 25), § 4 Rn. 84; *Lenckner/Eisele* (Fn. 63), vor § 13 Rn. 101; *Walter* (Fn. 63), vor § 13 Rn. 103; *Geppert*, Jura 2001, 490 (491); *Jakobs* (Fn. 63), 7/59; nur für vorsätzliches Dazwischentreten *Heinrich*, Strafrecht, Allgemeiner Teil, 3. Aufl. 2012, Rn. 253.

⁷² *Lenckner* (Fn. 63), S. 506; *Kühl* (Fn. 25), § 4 Rn. 85; *Lenckner/Eisele* (Fn. 63), vor § 13 Rn. 101 b ff.; *Walter* (Fn. 63), vor § 13 Rn. 104 ff. Näher zu Ausnahmen *Sutschet* (Fn. 66), S. 250.

⁷³ *Lenckner* (Fn. 63), S. 507. Wohl auch *Heinrich* (Fn. 71), Rn. 255.

⁷⁴ *Kühl* (Fn. 25), § 4 Rn. 85, allerdings zu Vorsatztaten.

⁷⁵ OLG Stuttgart JR 2012, 163 f.

⁷⁶ *Puppe*, JR 2012, 164 (165); *Rengier*, StV 2013, 30 (32); *Mitsch*, JuS 2013, 20 (23 f.).

⁷⁷ *Rengier*, StV 2013, 30.

⁷⁸ So wohl *Hoyer* (Fn. 66), vor § 25 Rn. 4. Siehe auch die Zusammenfassung der Argumente bei *Sutschet* (Fn. 66), S. 208 ff.

⁷⁹ *Puppe* (Fn. 17), vor §§ 13 ff. Rn. 179; *dies.*, JR 2012, 164 (166 f.).

⁸⁰ *Jeschek/Weigend* (Fn. 17), S. 676; *Gropp*, GA 2009, 265 (272 f.).

⁸¹ *Kühl* (Fn. 25), § 20 Rn. 10.

⁸² *Puppe* (Fn. 17), vor §§ 13 ff. Rn. 179.

⁸³ *Gropp*, GA 2009, 265 (272).

⁸⁴ *Puppe* (Fn. 17), vor §§ 13 ff. Rn. 179.

⁸⁵ Siehe den Sachverhalt des sog. Amoklaufs von Winnenden (BGH, Beschl. v. 22.3.2012 – 1 StR 359/11 = NStZ 2013, 238).

keitsprüfungsschema zu Grunde liegt, das in Lehrbüchern oder Skripten gelehrt wird.⁸⁶ Die Prüfung eines einheitstäterschaftlichen Fahrlässigkeitsdelikts ist für den Studenten also vertrautes Terrain. Vertritt man hingegen einen restriktiven Täterbegriff, sollte man sich im Klaren darüber sein, dass man diesen über die gesamte Klausur hinweg konsequent vertreten sollte. Im Autorennenfall müsste also im Anschluss eine fahrlässige Mittäterschaft geprüft werden. Falls andere Fahrlässigkeitsdelikte vorkommen, müssten diese auch auf Basis eines restriktiven Täterbegriffs geprüft werden. Wer mit dieser Ansicht liebäugelt, sollte sich daher vor der Klausur entsprechend vorbereiten.

(2) Bejahung einer möglichen Zurechnung

Hält man eine Zurechnung prinzipiell für möglich, stellt sich die Frage nach den maßgeblichen Zurechnungskriterien. Diskutiert wird diese Problematik hauptsächlich anhand von Fällen, in denen der Täter eine Person verletzt und diese dann durch fahrlässiges Verhalten der behandelnden Ärzte weitere Verletzungen erleidet.⁸⁷

Einer Ansicht nach kommt es für eine Zurechnung darauf an, ob das Eingreifen des Dritten vorhersehbar war.⁸⁸ Dabei soll fahrlässiges Verhalten Dritter in der Regel vorhersehbar sein, grob fahrlässiges jedoch nicht.⁸⁹ Hier zeigt sich jedoch, dass die für ärztliche Kunstfehler entwickelten Grundsätze sich nicht eins zu eins auf die Autorennenfälle übertragen lassen:⁹⁰ An der Vorhersehbarkeit eines Unfalls durch Mitrennfahrer, bei dem Dritte verletzt werden, dürften kaum Zweifel bestehen. Auf Grund der hohen Gefährlichkeit solcher Rennen im normalen Straßenverkehr könnte aber durchaus von grober Fahrlässigkeit ausgegangen werden.⁹¹ Es wäre widersinnig, wenn das eindeutig vorhersehbare grob fahrlässige Verhalten dann nicht zugerechnet werden könnte.⁹² Unter Anwendung des Vorhersehbarkeitskriterium haftet ein Rennteilnehmer daher für den Unfall des anderen.

In eine ähnliche Richtung geht die Lösung der Ansicht, die erkennbare Anzeichen für die Tat des Dritten fordert.⁹³ Soweit man dies überhaupt auf fahrlässige Taten des Dritten übertragen kann, sind die Anzeichen hier zweifelsfrei gegeben, weil das verkehrswidrige Rennverhalten und die darin bestehende Gefahr für Unbeteiligte für jeden Rennteilnehmer erkennbar sind.

Die überwiegende Ansicht im Schrifttum stellt nicht nur auf die Vorausssehbarkeit eines bestimmten Vorgangs ab, sondern zieht weitere allgemeine Grundsätze der objektiven Zurechnung heran.⁹⁴ Zu fragen ist danach, ob sich im Erfolg, d.h. in der konkreten Erfolgsherbeiführung durch den fahrlässigen Unfall eines Dritten, das Risiko, das durch die Sorgfaltpflichtverletzung verhindert werden sollte, realisiert hat. Dabei spielt es keine Rolle, ob man diesen Aspekt unter den Schutzzweck der Norm fasst⁹⁵ oder ob man die Frage nach einem Austausch des ursprünglichen Risikos⁹⁶ aufwirft. Entscheidend kommt es in beiden Fällen darauf an, welche Erfolge die Sorgfaltnorm verhindern soll. Im Ergebnis herrscht daher – zumindest für Autorennenfälle – weitgehende Einigkeit. Ist ein Verhalten nämlich als sorgfaltswidrig zu bewerten, weil gegen konkrete Rechtsnormen – hier die StVO – verstoßen wurde, richtet sich die Zurechnung des fahrlässigen Verhaltens Dritter danach, ob die Norm gerade dazu dient, pflichtwidriges Verhalten Dritter zu verhindern.⁹⁷

Diese Ansicht ist auch überzeugend. Es wäre widersprüchlich, wenn der Gesetzgeber Normen schaffen würde, die eine Beeinflussung Dritter zu pflichtwidrigem Verhalten untersagen, eine Zurechnung dieses pflichtwidrigen Verhaltens dann aber nicht möglich wäre.⁹⁸ Jedenfalls in Fällen, in denen besondere Rechtsnormen dieser Art vorliegen, muss daher eine Zurechnung möglich sein.

Es ist also zu prüfen, ob die vom Rennteilnehmer begangenen Sorgfaltpflichtverletzungen auch die Verletzung Unbeteiligter durch Unfälle anderer Verkehrsteilnehmer verhindern wollten. Zu diesem Zweck sind die entsprechenden Vorschriften anhand der üblichen Methodik auszulegen.

⁸⁶ In didaktischen Beiträgen wird der restriktive Täterbegriff des Fahrlässigkeitsdelikts meist gar nicht erwähnt, vgl. *Beck*, JA 2009, 111 (114); *Kaspar*, JuS 2012, 112 (116).

⁸⁷ Siehe hierzu etwa *Geppert*, Jura 2001, 490 (494); *Frisch*, JuS 2011, 205 (208 f.).

⁸⁸ *Jescheck/Weigend* (Fn. 17), S. 574; *Kindhäuser* (Fn. 26), § 11 Rn. 45; *ders.*, Strafgesetzbuch, Lehr- und Praxiskommentar, 5. Aufl. 2013; *Kudlich*, in: *Satzger/Schmitt/Widmaier* (Fn. 58), vor §§ 13 ff. Rn. 57; *Gropp*, Strafrecht, Allgemeiner Teil, 3. Aufl. 2005, § 5 Rn. 51; für Fahrlässigkeitsdelikte so auch *Kaspar*, JuS 2012, 112 (113).

⁸⁹ Siehe etwa *Walter* (Fn. 63), vor § 13 Rn. 110.

⁹⁰ Zutreffend differenziert *Kindhäuser* ([Fn. 26], § 11 Rn. 35 ff.) zwischen der Mitwirkung an einem von Dritten gesteuerten Risiko und Folgerisiken.

⁹¹ *Kühl* (NJW 2009, 1158) bezeichnet etwa solche Rennen als „unsinnige und lebensgefährliche Veranstaltung“.

⁹² *Mitsch*, Jus 2013, 20 (23). Auch *Sutschet* ([Fn. 66], S. 254) hält die Differenzierung nach Fahrlässigkeitsformen für einen Unterfall der Vorhersehbarkeit.

⁹³ *Kühl* (Fn. 25), § 4 Rn. 51, 85; *Duttge* (Fn. 32), § 15 Rn. 148; *Rudolphi*, in: *Wolter* (Hrsg.), Systematischer Kommentar zum Strafgesetzbuch, 26. Lfg., Stand: Juni 1997, vor § 1 Rn. 73.

⁹⁴ *Rengier* (Fn. 14), § 52 Rn. 69; *Fischer* (Fn. 27), § 13 Rn. 38. Vgl. auch *Walter* (Fn. 63), vor § 13 Rn. 110.

⁹⁵ *Puppe*, JR 2012, 164 (166); *dies.* (Fn. 17), vor §§ 13 Rn. 181; *Mitsch*, JuS 2013, 20 (22 f.); *Rengier*, StV 2013, 30 (32); *Lackner/Kühl* (Fn. 59), § 15 Rn. 39; wohl auch *Wessels/Beulke* (Fn. 19), Rn. 192.

⁹⁶ *Beck*, JA 2009, 268 (269); *Geppert*, Jura 2001, 490 (494); *Roxin* (Fn. 25), § 11 Rn. 142 f. Wohl auch *Frisch*, JuS 2011, 206 (208 f.); *Frister*, Strafrecht, Allgemeiner Teil, 5. Aufl. 2011, Kap. 10 Rn. 12 ff.

⁹⁷ *Puppe*, JR 2012, 164 (166); *Mitsch*, JuS 2013, 20 (22 f.); *Rengier*, StV 2013, 30 (32). Vgl. auch zur Pflicht zur sorgfältigen Aufbewahrung von Waffen *Mitsch*, ZJS 2011, 128 (131); *Jäger*, JA 2012, 634 (635); *Frister* (Fn. 96), Kap. 10 Rn. 14; *Wessels/Beulke* (Fn. 19), Rn. 192.

⁹⁸ Vgl. *Puppe*, JR 2012, 164.

Im *Beispielsfall*, der repräsentativ für Autorennfälle gelten kann, lagen Überholfehler, Geschwindigkeitsübertretungen sowie ein verbotenes Rennen vor.

(a) §§ 3, 41 StVO

§ 3 StVO, dessen Grundsätze auch für durch Schilder bestimmte Geschwindigkeitsverbote gelten, erwähnt neben dem Fahrer, an den sich das Verbot richtet, auch andere Verkehrsteilnehmer. So ist gem. § 3 Abs. 1 S. 5 StVO bei schmalen Straßen darauf zu achten, dass der Gegenverkehr nicht gefährdet wird; die Vorschrift dient dem Schutz des Gegenverkehrs.⁹⁹ § 3 Abs. 2a StVO verpflichtet den Fahrer darüber hinaus zu besonderer Sorgfalt gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen. Aus dem Wortlaut ergibt sich jedoch nicht, dass eine Gefährdung nicht nur durch eigenes Fahrverhalten, sondern auch durch Provokation anderer vermieden werden soll. § 3 Abs. 2a StVO geht vielmehr davon aus, dass die Gefährdung der anderen Verkehrsteilnehmer durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und Bremsbereitschaft vermieden werden soll. Dies spricht dafür, dass § 3 StVO darauf zielt, die Risiken zu untersagen, die auf Grund der eigenen Fahrt bestehen, nicht jedoch solche Risiken, die aus der Provokation anderer Fahrzeuge resultieren.

Auch systematische und teleologische Gesichtspunkte führen zu keiner anderen Auslegung. Der Zweck des § 3 StVO ist die Unfallvermeidung. Die Nichteinhaltung von Geschwindigkeitsverboten, seien es allgemeine aus § 3 StVO, seien es besondere aus Verkehrszeichen in Verbindung mit § 41 Abs. 1 StVO, ist eine der häufigsten Unfallursachen.¹⁰⁰ Dabei entstehen Unfälle typischerweise dadurch, dass ein Fahrer auf Grund von überhöhter Geschwindigkeit die Kontrolle über sein Fahrzeug verliert. Dass andere Fahrer sich durch die hohe Geschwindigkeit zu verkehrswidrigem Verhalten herausgefordert fühlen, ist hingegen eine so atypische Konsequenz der Geschwindigkeitsüberschreitung, dass sie nicht mehr von § 3 StVO umfasst wird. Zweck des § 3 StVO ist daher nicht, Verletzungen anderer Personen zu verhindern, die dadurch entstehen, dass ein anderer sich durch das schnelle Fahren des mutmaßlichen Täters zu eigenem schnellen Fahren provoziert fühlt und einen Unfall verursacht.¹⁰¹

(b) § 5 Abs. 2, 6 StVO

Die Regelung zum Überholen dient dem Schutz anderer Verkehrsteilnehmer, nämlich des Gegenverkehrs, vorausfahrender und nachfolgender Fahrzeuge.¹⁰² Auch der zu Überholende wird geschützt, etwa indem Abstand zu ihm zu halten ist (Abs. 4 S. 2) und er nicht behindert werden darf (Abs. 4

S. 4).¹⁰³ Dabei dienen diese Gebote auch dazu, zu verhindern, dass der Überholte die Kontrolle über sein Fahrzeug verliert und einen Unfall verursacht.¹⁰⁴ Wird beim Überholen ein zu geringer Abstand eingehalten, kann der Überholte dadurch in Panik geraten und sich deshalb selbst verkehrswidrig verhalten.¹⁰⁵ Anders ausgedrückt, handelt es sich “[...] um eine erhebliche und nahe liegende Gefahr, dass sich der Fahrer eines Fahrzeugs, dem ein anderes Fahrzeug all zu dicht auffährt, das sich darüber hinaus noch drastisch weiter nähert, dadurch zu einem unsachgemäßen und sich und andere gefährdenden unfallträchtigen Verhalten hinreißen lässt [...]”¹⁰⁶. Zu Recht hat der BGH daher in einem Fall, in dem ein überholtes Fahrzeug verunglückte, den Zurechnungszusammenhang in dieser Hinsicht unproblematisch bejaht.¹⁰⁷ Unfälle, die auf ein Verunglücken durch einen gefährlichen Überholvorgang zurückzuführen sind, sind daher dem Überholenden zuzurechnen.

Es muss jedoch im Einzelnen genau geprüft werden, ob eine solche Konstellation vorliegt. In einer Entscheidung des LG Bückeburg¹⁰⁸ hatte der Angeklagte zum Überholen angesetzt und der spätere Nebenkläger beschleunigt, um das Überholtwerden zu verhindern. Durch die Beschleunigung fuhr der Nebenkläger zu schnell in eine Kurve, so dass es zu einem tödlichen Unfall kam. Das LG Bückeburg prüfte den Überholvorgang sorgfältig, kam jedoch zu dem Schluss, dass die Verhaltensweise des Nebenklägers zwar durch den Angeklagten herausgefordert worden, dieser aber nicht auf das Fahrzeug des Nebenklägers eingewirkt hätte.¹⁰⁹ Das OLG Celle kommt zu einem anderen Ergebnis: Wenn der Nebenkläger den Angeklagten neben sich wusste und deswegen seine volle Konzentration auf die Beherrschung seines Fahrzeugs richten musste, sei eine Auswirkung auf den Nebenkläger gegeben, die den Weg zur Fahrlässigkeitsstrafbarkeit eröffne.¹¹⁰ Vor dem Hintergrund des § 5 StVO geht diese Begründung zu weit. Danach ist der Überholende dazu angehalten, Abstand zu halten und den zu Überholenden nicht zu behindern. Ihn trifft jedoch nicht die Pflicht, zu verhindern, dass er neben dem zu Überholenden fährt. Andernfalls wäre ein Überholvorgang überhaupt nicht möglich. Allein die Tatsache, dass der Angeklagte sich mit seinem Fahrzeug zeitweilig neben dem Nebenkläger befand, genügt daher nicht, um eine Verletzung der Überholvorschriften zu begründen.¹¹¹ Da das LG Bückeburg – mit Ausnahme einer Gefährdung des Gegenverkehrs – keine Verletzung des Überholverbots festgestellt hatte,

¹⁰³ Heß (Fn. 102), § 5 StVO Rn. 13.

¹⁰⁴ Rengier, StV 2013, 30 (31).

¹⁰⁵ König (Fn. 102), § 5 Rn. 54. Siehe auch den Fall des sog. Autobahnrasers in OLG Karlsruhe NZV 2005, 274.

¹⁰⁶ OLG Karlsruhe NZV 2005, 274 (275).

¹⁰⁷ Vgl. BGHSt 53, 55 (59 f.). Bedenken bestanden allerdings wegen einer möglichen Selbstgefährdung, BGHSt 53, 55 (60 ff.).

¹⁰⁸ LG Bückeburg, Urt. v. 8.9.2011 – 4 Ns 304 Js 2457/10 (23/11).

¹⁰⁹ LG Bückeburg, Urt. v. 8.9.2011 – 4 Ns 304 Js 2457/10 (23/11), Rn. 165 (juris).

¹¹⁰ OLG Celle StV 2013, 27 (30).

¹¹¹ Ablehnend auch Mitsch, JuS 2013, 20 (23).

⁹⁹ Burmann, in: Burmann/Heß/Jahnke/Janker (Fn. 37), § 3 StVO Rn. 20.

¹⁰⁰ Schurig/Frey, Straßenverkehrsordnung, Kommentar, 14. Aufl. 2013, § 3 Nr. 2.

¹⁰¹ Mitsch, JuS 2013, 20 (23).

¹⁰² Heß, in: Burmann/Heß/Jahnke/Janker (Fn. 37), § 5 StVO Rn. 1; König, in: Hentschel/König/Dauer (Hrsg.), Straßenverkehrsrecht, Kommentar, 42. Aufl. 2013, § 5 Rn. 33; Schurig/Frey (Fn. 100), § 5 Nr. 2.9.

bleibt offen, auf welche Grundlage das OLG Celle die Verurteilung stützen will.¹¹²

§ 5 Abs. 6 S. 1 StVO verbietet demjenigen, der überholt wird, die Beschleunigung. Die Vorschrift dient dem Schutz des Überholenden, dessen Gefährdung damit ausgeschlossen werden soll.¹¹³ Der Überholende darf grundsätzlich darauf vertrauen, dass der Überholte seine Geschwindigkeit nicht erhöht.¹¹⁴ Insbesondere darf der Überholte „[...] kein Wettfahren beginnen.“¹¹⁵ Führt die verkehrswidrige Beschleunigung des Überholten daher zu einer Verletzung oder einem Kontrollverlust des Überholenden, sind dem Überholten die daraus resultierenden Verletzungen zuzurechnen.

Im Ergebnis dienen die Regelungen zum Überholen daher dem Zweck, Unfälle beim Überholvorgang, die auch Unbeteiligte verletzen können, zu vermeiden. Dies setzt jedoch voraus, dass der Unfall tatsächlich in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Überholvorgang steht.

Im *Beispielsfall* kann ein solcher Zusammenhang nicht nachgewiesen werden, weil letztendlich die hohe Geschwindigkeit den Unfall verursacht hat. Die Sorgfaltpflichtverletzungen des A aus § 5 Abs. 2 und 6 StVO haben sich daher nicht im konkreten Erfolg – Unfall des B – realisiert.

(c) § 29 Abs. 1 StVO

Gemäß § 29 Abs. 1 StVO sind Rennen mit Kraftfahrzeugen verboten. Schon der Wortlaut deutet darauf hin, dass ein Verhalten Dritter hier möglicherweise in den Schutzbereich der Verbotsnorm miteinbezogen ist: Ein Rennen kann nämlich gezwungenermaßen nicht alleine, sondern nur zusammen mit mindestens einer Person durchgeführt werden. Deswegen spricht die Regelung auch von „Kraftfahrzeugen“ im Plural. Das Verbot betrifft daher nie eine Einzelperson, sondern immer mehrere Personen. Ähnlich wie beim Überholvorgang und anders als bei § 3 StVO sind bei einem Rennen daher immer mehrere Personen vom Verbot betroffen.

Historisch betrachtet ist das Verbot von Autorennen recht alt. Eine Vorgängervorschrift von § 29 Abs. 1 StVO fand sich in § 5 der StVO von 1937¹¹⁶. Danach war es verboten, die Straßen mehr als verkehrüblich in Anspruch zu nehmen (Abs. 1). Eine solche Inanspruchnahme konnte auch dann vorliegen, wenn infolge schnellen Fahrens die Benutzung der Straßen für den allgemeinen Verkehr eingeschränkt wurde (Abs. 2). Schon damals wurde schnelles Fahren also als (illegale) Sondernutzung eingeordnet. Das erste Verbot von „Rennveranstaltungen mit Kraftwagen auf öffentlichen Straßen“ wurde 1956 in die StVO eingefügt (§ 5 Abs. 3 StVO a.F.).¹¹⁷ Als Begründung wurde angegeben, dass die Straßen keine

hinreichende Sicherheit für Kraftfahrzeugrennen mehr böten.¹¹⁸ Anders als in 1937 ging es also nicht mehr nur um die Einschränkung des Straßenverkehrs, sondern auch um individualbezogene Aspekte. Zwar macht die Begründung nicht deutlich, welche Interessen genau geschützt werden sollten. Schon hier lässt sich aber ausmachen, dass das Verbot der Kraftfahrzeugrennen nicht nur Ordnungs-, sondern auch Sicherheitsaspekten dienen sollte.

Wie damals ist das Rennverbot auch heute unter der Überschrift „übermäßige Straßenbenutzung“ angesiedelt, stellt also (illegale) Sondernutzung dar.¹¹⁹ Kennzeichnend für Sondernutzung ist, dass diese dem Schutz der Allgemeinheit dient.¹²⁰ Dies bedeutet allerdings nicht, dass § 29 Abs. 1 StVO nicht auch Individualinteressen schützt. Die über die Generalklausel des § 1 Abs. 2 StVO begründete Rücksichtnahmepflicht gilt auch für § 29 Abs. 1 StVO. Auch bei verbotenen Rennen haben die Teilnehmer daher darauf zu achten, andere nicht zu behindern oder belästigen. Dass das Rennverbot auch dem Schutz von Individualinteressen dient, hat bereits die historische Auslegung gezeigt. Dies sagt allerdings noch nichts darüber aus, ob auch die Verletzung durch andere Rennteilnehmer untersagt werden soll. Ergiebiger ist hier ein Vergleich mit den übrigen Regeln der StVO. Ein Rennen definiert sich primär durch schnelles Fahren.¹²¹ Dies ist jedoch bereits in § 3 StVO verboten. Ein über § 3 StVO hinausgehendes Rennverbot macht daher nur dann einen Sinn, wenn solche Rennen auch aus anderen Gründen gefährlich sind.¹²² Vieles spricht dafür, diese besondere Gefährlichkeit darin zu sehen, dass das eigene schnelle Fahren bei einem Rennen die anderen Rennteilnehmer zu verkehrswidrigem Verhalten anspricht.¹²³

Dies leitet schon zum Sinn und Zweck der Vorschrift über. Kennzeichen von Rennen ist es, dass jeder versucht, den anderen zu übertrumpfen, um am Ende als Sieger gekürt zu werden. Dadurch entsteht in der Tat ein psychologischer Effekt, der Verkehrsübertretungen anderer Verkehrsteilnehmer begünstigt.¹²⁴ Da die Verkehrsübertretungen als solche bereits durch andere Normen erfasst werden, kann der Zweck des Verbots des § 29 Abs. 1 StVO nur sein, diesen gruppendynamischen Effekt zu erfassen. Es geht dabei also primär darum, zu verhindern, dass andere Teilnehmer am Straßenverkehr verkehrswidriges Verhalten an den Tag legen und dadurch andere Personen verletzen. Dies erkennt man auch daran, dass der Veranstalter eines erlaubten Rennens verpflichtet werden muss, für die Sicherheit der Teilnehmer, Sportwarte und Zuschauer zu sorgen.¹²⁵ Dieser Grundsatz gilt nicht nur für andere Rennteilnehmer, sondern auch für Dritte, die

¹¹⁸ *Floegel/Hartung* (Fn. 42), § 5 StVO Rn. 1.

¹¹⁹ Siehe auch *Janker* (Fn. 37), § 29 StVO Rn. 1.

¹²⁰ *Janker* (Fn. 37), § 29 StVO Rn. 1.

¹²¹ *Janker* (Fn. 37), § 29 StVO Rn. 2.

¹²² Siehe *Mitsch*, JuS 2013, 20 (23); *Puppe*, JR 2012, 164 (166).

¹²³ *Mitsch*, JuS 2013, 20 (23); *Puppe*, JR 2012, 164 (166); *Rengier*, StV 2013, 30 (32).

¹²⁴ *Mitsch*, JuS 2013, 20 (23).

¹²⁵ III. 2. c) aa) Var. 3 der Verwaltungsvorschrift zu § 29 StVO, abgedruckt bei *Janker* (Fn. 37), § 29 StVO VwV Rn. 44.

¹¹² *Mitsch*, JuS 2013, 20 (23).

¹¹³ *Heß* (Fn. 102), § 5 StVO Rn. 53.

¹¹⁴ *Heß* (Fn. 102), § 5 StVO Rn. 55.

¹¹⁵ *König* (Fn. 102), § 5 Rn. 62.

¹¹⁶ Verordnung über das Verhalten im Straßenverkehr v. 13.11.1937 = RGBl. I 1937, S. 1179 (S. 1181).

¹¹⁷ Siehe die Hinweise zur Entstehungsgeschichte in *Floegel/Hartung* (Fn. 42), § 5 StVO Rn. 1.

sich dem Rennen anschließen wollen und deswegen Verkehrsverstöße begehen.¹²⁶ Ist der Schutzzweck der Norm aber, Verkehrsverstöße anderer Verkehrsteilnehmer zu verhindern, muss deren fahrlässiges Verkehrsverhalten auch dem Renn Teilnehmer zugerechnet werden.¹²⁷ Im Ergebnis dient § 29 Abs. 1 StVO daher der Verhinderung von Unfällen durch andere (potentielle) Renn Teilnehmer, so dass solche Unfälle zugerechnet werden müssen.

(3) Ergebnis

Zusammenfassend lässt sich festhalten: Ein pauschaler Ausschluss der „fahrlässigen Teilnahme am Fahrlässigkeitsdelikt“ lässt sich nur mit dem restriktiven Täterbegriff begründen. Nimmt man diesen ernst, muss jedoch in Autorennfällen eine fahrlässige Mittäterschaft in Betracht gezogen werden.

Lehnt man hingegen einen restriktiven Täterbegriff ab, kann die „fahrlässige Teilnahme“ nicht per se für straflos gehalten werden. Bei der Bestimmung der Fahrlässigkeit ist jedenfalls in Fällen, in denen sich Sorgfaltsanforderungen aus Rechtsnormen ergeben, danach zu fragen, ob der Schutzzweck der übertretenen Sorgfaltsnorm auch die fahrlässige Herbeiführung von Schäden durch Dritte umfasst. In Autorennfällen ist dies bei den Überholvorschriften (§ 5 StVO) und dem Rennverbot (§ 29 Abs. 1 StVO), nicht jedoch bei dem Verbot zu schnellem Fahren (§ 3 StVO) der Fall.

Im *Beispielsfall* wäre eine fahrlässige Körperverletzung oder Tötung dem A also zuzurechnen.

c) Rechtswidrigkeit, subjektive Fahrlässigkeit und Schuld

In der Regel sind diese Merkmale in Autorennfällen unproblematisch gegeben.

2. Gefährdung des Straßenverkehrs

Hat man erst einmal eine fahrlässige Tötung oder Körperverletzung bejaht, bereitet die Prüfung des § 315c StGB wenig Probleme. Da Straßenrennen jedoch nicht von § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB erfasst sind, kommt es hier entscheidend darauf an, ob Fahrfehler beim Überholen (Nr. 2 lit. b StGB) oder durch zu schnelles Fahren an unübersichtlichen Stellen (Nr. 2 lit. d) geschehen sind. Des Weiteren muss, wie beim unmittelbaren Unfallverursacher, darauf geachtet werden, ob die Gefahr, aus der letztendlich die Verletzung resultierte, vom Vorsatz des Täters umfasst war.

IV. Konkurrenzen

In Autorennfällen stehen § 315c und § 222 und/oder § 229 StGB in Tateinheit (§ 52 StGB), weil sie durch dieselbe Fahrhandlung verwirklicht worden sind.

¹²⁶ Vgl. VG Hannover, Urt. v. 27.4.2010 – 7 A 1107/10, Rn. 40 (juris).

¹²⁷ Ebenso Mitsch, JuS 2013, 20 (23); Puppe, JR 2012, 164 (166); Rengier, StV 2013, 30 (32); ders. (Fn. 14), § 52 Rn. 72. So wohl auch Schurig/Frey (Fn. 100), § 29 Nr. 2.1.