

Martin Hörtz

Die Gefährdung von Tatbeteiligten im Anwendungsbereich der §§ 315 b, 315 c StGB

Schriften zum Verkehrsstrafrecht 2

Herausgegeben von Jan Zopfs

A. Einleitung und Problemdarstellung

I. Vorbemerkungen

Das Verkehrsrecht und insbesondere das Verkehrsstrafrecht erfreuen sich in unserer Zeit zweifelhafter „Beliebtheit“. Kaum vergeht ein Tag, an dem nichts über Verhaltensweisen mit verkehrrechtlichem Bezug bekannt wird. Aber nicht nur medial, sondern auch im persönlichen und privaten Bereich sind derartige Geschichten und Erlebnisse beinahe an der Tagesordnung. Und es sind nicht die positiven Erlebnisse, über die berichtet wird. Vielmehr wird über Alkoholfahrten, „Rasen“, „Auto-Surfen“ oder „Beschleunigungsrennen“ erzählt. Die Fortbewegung mittels eines Automobils wird als Ausdruck der individuellen Freiheit verstanden und macht die Themen Straßenverkehr und Straßenverkehrsstrafrecht (seit jeher) aktuell. Im Allgemeinen wird für die Institution Straßenverkehr ein Schutzbedürfnis reklamiert. Denn das, was – wie die individuelle Mobilität – wichtig ist, muss nach der landläufigen, nicht zu Unrecht vorgebrachten Ansicht auch geschützt werden. Zur Sicherstellung dieses Schutzes muss konsequenterweise auch in diesem Bereich das Strafrecht walten und sich – soweit erforderlich – im Hinblick auf den strafrechtlichen Schutzbereich gegebenenfalls weiterentwickeln. Dies gilt insbesondere deshalb, weil die Anzahl der Delikte von sogenannten Verkehrsrowdys – sei es durch „Rasen“ oder durch „Nötigung im Straßenverkehr“ – in der Vergangenheit gefühlt zugenommen haben. Auch das Wissen darum, dass Fehlverhalten im Straßenverkehr immensen Sach- und Personenschaden herbeiführen kann, tut sein Übriges. Die geführte Diskussion um einen eventuell notwendigen Gesetzgebungsbedarf im Hinblick auf das Verkehrsstrafrecht und das Verkehrsrecht im Allgemeinen trägt ihren Teil zu jener „Beliebtheit“ bei.¹

Da auch jedermann die individuelle Freiheit (noch häufiger) auskosten möchte, erhöht sich zunehmend die Verkehrsdichte auf deutschen Straßen.² Unter anderem dadurch bedingt, werden Polizeikontrollen öfter und strenger durchgeführt und die eingesetzten Beamten decken nicht selten Normverstöße auf. Was in der Regel folgt, ist der „Kampf“ des Verkehrssünders um seine Fahrerlaubnis, immer mehr, denn – wie bereits gesagt – ist das „Auto fahren“ von (fast) unverzichtbarer Wichtigkeit. Ordnungswidrigkeitenverfahren, an deren Ende ein Fahrverbot stehen kann, werden oft bis zur letzten Instanz ausgefochten. Auch die Anwaltschaft hat

-
- 1 Zum Einsatz des Strafrechts gegen Verkehrsrowdys und der Diskussion, ob dahingehend ein Gesetzgebungsbedarf besteht, siehe exemplarisch: *König*, NZV 2005, 27.
 - 2 Vgl. dazu die Ausführungen von *Ramsauer* im Rahmen seines Plenarvortrages beim 49. Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar, wonach bis zum Jahr 2025 im Bereich des Güterverkehrs mit einer Steigerung um 80%, im Bereich des Transitverkehrs mit einer Steigerung um 150% und im Bereich des Personenverkehrs mit einer Zunahme um 20% zu rechnen ist (vgl. *Born*, NZV 2011, 120).

reagiert, gibt es mit dem Fachanwalt für Verkehrsrecht einen Spezialisten auch für den Bereich des Verkehrsstrafrechts. Der Umstand, dass nahezu jede Person, die ein Kraftfahrzeug fahren darf (oder meint, dies trotz fehlender Fahrerlaubnis tun zu müssen) und deshalb mit den Regelungen betreffend den Straßenverkehr in Berührung kommt, leistet jener „Beliebtheit“ gerade in Bezug auf strafrechtlich relevante Fragestellungen weiter Vorschub.

Im Strafgesetzbuch finden sich im 28. Abschnitt die gemeingefährlichen Straftaten. Zu ihnen gehören auch die §§ 315 b, 315 c StGB, die sich inhaltlich mit Verstößen gegen die Sicherheit im Straßenverkehr befassen. Danach ist es grundsätzlich (und stark vereinfacht ausgedrückt) nicht erlaubt, bestimmte Verhaltensweisen im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr an den Tag zu legen, die die Sicherheit im Straßenverkehr in Gefahr bringen. § 315 b StGB erfasst dabei grundsätzlich nur verkehrsfremde Eingriffe, also solche, die „von außen“ wirken.³ Demgegenüber bezieht sich § 315 c StGB auf alle fehlerhaften Verkehrsvorgänge des fließenden oder ruhenden Verkehrs,⁴ so dass die Gefährdung des Straßenverkehrs also „von innen“ kommen muss, um eine strafrechtliche Virulenz besitzen zu können. Zwar kommt dem § 315 b StGB in der Praxis der Strafverfolgung quantitativ betrachtet keine allzu große Bedeutung zu, weil zunehmend von den in den Verfahrensvorschriften vorgesehenen Opportunitätsvorschriften (§§ 153, 153 a StPO) Gebrauch gemacht wird.⁵ Die von § 315 b StGB erfassten Verstöße stellen aber dennoch – unabhängig von ihrer Praxisrelevanz – solche der gewichtigen Kriminalität dar.⁶ § 315 c StGB hat dagegen eine erhöhte Praxisrelevanz, wobei zu konstatieren ist, dass die Zahl der Alkoholfahrten – jedoch unter gleichzeitiger Zunahme von Drogenfahrten – real abgenommen hat.⁷ Dennoch machen die Alkoholfahrten immer noch den größten Teil der Ab- und Verurteilungen im Rahmen des § 315 c StGB aus,⁸ obwohl auch hier ein verändertes Anklageverhalten der Staatsanwaltschaft zu beobachten ist.

Gerade die erwähnte Bedeutung des Verkehrsstrafrechts rechtfertigt es, auf ein spezielles Problem der §§ 315 b und 315 c StGB einen genaueren Blick zu werfen. Ein schon fast „klassisches“ Problem der materiellen Strafrechtslehre und der Praxis ist Gegenstand der vorliegenden Untersuchung: Die Frage, ob der Tatbeteiligte ein taugliches Gefährdungsoffer im Rahmen der §§ 315 b, 315 c StGB darstellt. Zur ersten Veranschaulichung soll folgender Beispielfall 1 dienen:

Der Angeklagte trat als Fahrzeugführer nach dem Besuch einer Gaststätte die Heimreise an, obwohl er mit einer BAK von 2 Promille absolut fahruntüchtig war. Dabei wollte er zunächst sein Fahrzeug stehen lassen und zu Fuß den Heimweg antreten. Seine

3 Vgl. statt aller: *Fischer*, § 315 b Rn. 2 und zu § 315 b StGB im Detail: A.II.2.

4 Vgl. nur: *Sch/Sch-Sternberg-Lieben/Hecker*, § 315 b Rn. 7.

5 Vgl. dazu: *LK-König*, § 315 b Rn. 1.

6 *Janiszewski*, Rn. 239a spricht von einem Delikt mit hohem Gefährlichkeitsgrad.

7 Vgl. zur Abnahme von Alkoholfahrten *LK-König*, § 315 c Rn. 1, zur Zunahme von Drogenfahrten *Born*, NZV 2011, 120 sowie *Gehrmann*, NZV, 2011, 6.

8 Vgl. die Statistik bei *LK-König*, § 315 c Rn. 1.

Ehefrau überredete ihn jedoch, trotz seiner Alkoholisierung das Fahrzeug zu nutzen und beide heimzubringen. Infolge seiner Fahruntüchtigkeit kam der Angeklagte mit seinem Fahrzeug von der von ihm befahrenen Landstraße ab, fing an zu schleudern und rutschte einen Abhang hinunter. Durch den Aufprall des Fahrzeugs wurde die mitfahrende Ehefrau an Leib und Leben gefährdet. Andere Verkehrsteilnehmer oder Sachen wurden hingegen nicht gefährdet.

Es fragt sich vorliegend, ob die anstiftende⁹ Ehefrau als taugliches Gefährdungsoffer des § 315 c StGB anzusehen ist, so dass ihr Ehemann und sie aus dieser Norm (die Ehefrau freilich als Anstifterin) bestraft werden können.¹⁰ Als denkbarer erster Anknüpfungspunkt zur Beantwortung mag die Überlegung in Betracht kommen, dass sie sich durch ihre strafrechtlich relevante Beteiligung als „rechtsuntreue Bürgerin“ aus dem Schutzbereich der Vorschriften „entfernt“ hat. Folge wäre, dass weder ihr Ehemann noch sie mangels fehlender Haupttat aus § 315 c StGB bestraft werden könnten. Der BGH vertritt in ständiger sowie – so scheint es – unumstößlicher, zuletzt wieder bestätigter¹¹ Rechtsprechung, dass Tatbeteiligte nicht als taugliche Gefährdungsoffer der §§ 315 b, 315 c StGB angesehen werden können, während sich vor allem früher das OLG Stuttgart und gegenwärtig nicht wenige Stimmen aus dem Schrifttum dieser Sicht entgegenstellen. Ob die Rechtsprechung des BGH einerseits und die des OLG Stuttgart andererseits von ihrer Argumentation und von ihrem Ergebnis überzeugend sind, ist genauso zu überprüfen, wie es gilt, die Ansätze der Literatur kritisch zu würdigen.

-
- 9 Solche oder so ähnliche Fallkonstellationen sind in der Praxis eher häufiger anzutreffen, als solche, die den Bereich der § 315 b StGB betreffen (im Rahmen des § 315 b StGB von Bedeutung sind – in der Regel – die praxisrelevanten Konstellationen des „Auto-Surfens“ und der provozierten Auffahrunfälle). Bei § 315 c StGB ist die Frage, ob ein Mittäter oder Teilnehmer ein taugliches Gefährdungsoffer im Sinne eines „anderen“ sein kann, demnach von zentraler Bedeutung, wenn sogenannte „Mitfahrer-Fälle“ vorliegen, da in solchen Konstellationen eine Tatbeteiligung des Mitfahrers in Betracht regelmäßig in Betracht zu ziehen sein wird.
 - 10 Zu beachten ist die Existenz eines (rein) dogmatischen Problems: Die Prüfung der Tatbeteiligung muss inzident bei der Frage geklärt werden, ob der potentiell Gefährdete ein „anderer“ im Sinne der Vorschrift ist. Damit muss aber der prüfungstechnische Grundsatz durchbrochen werden, wonach erst im Anschluss an die Täterschaft Teilnehmerfragen untersucht werden. Eine solche Durchbrechung ist aber gerechtfertigt (vgl. *Schroeder*, JuS 1994, 846, 847), weil unvermeidbar. Es sei zum anderen noch darauf hingewiesen, dass im Rahmen dieser Arbeit (fortlaufend) vom „Teilnehmer“ oder „Tatbeteiligten“ gesprochen wird, obwohl dies aus den oben genannten Gründen an mancher Stelle strafrechtsdogmatisch inkorrekt sein kann (vgl. zu diesem Problem auch: *Sternberg-Lieben*, JuS 1998, 428, 431 in Fn. 36).
 - 11 BGH NZV 2012, 448: „Nach gefestigter Rechtsprechung des BGH ist dies [=die Einbeziehung in den Kreis der tauglichen Gefährdungsoffer des § 315 c StGB] für an einer solchen Straftat [nach § 315 c StGB] beteiligte Insassen des Fahrzeugs zu verneinen.“

Die Frage nach der Tauglichkeit von Tatbeteiligten als Gefährdungsoffer ist nicht nur rechtsdogmatisch spannend und komplex, sondern ruft auch einen von der juristischen Ebene losgelösten Diskussionsbedarf hervor. Vereinfacht stellt sich die Frage, ob das Gefährdungsoffer schutzwürdig und/oder schutzbedürftig ist und daher in den Kreis der tauglichen Gefährdungsoffer aufzunehmen ist. Zur Feststellung, ob sich eine Tauglichkeit¹² a) aus dem Aspekt der Schutzwürdigkeit oder (sogar) dem Aspekt der Schutzbedürftigkeit oder b) aus anderen – rechtsdogmatischen – Gesichtspunkten herleiten lässt¹³, bedarf es mithin der Berücksichtigung einer Vielzahl von Fragestellungen: Mit Blick auf den Beispielfall 1 ist hinsichtlich der Ehefrau aus rechtsdogmatischer Sicht schon fraglich, ob sie Anstifterin zu einem Delikt gegen sich selbst sein kann? Oder: Ist es richtig, eine Strafbarkeit des Fahrzeugführers und des Gefährdungsoffer zu verneinen, obwohl im Straßenverkehr eine Vielzahl von Interessen zusammenlaufen? Abseits der juristischen – mithin auf der emotionalen – Ebene spielt das „Gerechtigkeitsdenken“ eine Rolle: Bürger, die gegen „Recht und Ordnung“ verstoßen – seien es die Teilnehmer eines Beschleunigungsrennens oder die Teilnehmer eines verabredeten Unfalls –, dürfen nach der Vorstellung der Allermeisten nicht geschützt werden! Und dass derjenige, der sich „rechtsuntreu“ verhält, zu bestrafen ist, entspricht der gegenwärtigen Vorstellung von Sitte und Moral. Dass dies jedoch vorliegend zwingend voraussetzt, dass der „rechtsuntreue Bürger“ vom Schutz der Straßenverkehrsdelikte erfasst ist, wird kaum verstanden.

Die Aufgabe besteht darin, eine rechtsdogmatisch korrekte und überzeugende Lösung zu finden, die die hier skizzierte Frage beantworten kann und – im besten Fall – gleichzeitig nicht das Gerechtigkeitsempfinden stört. Ziel dieser Arbeit ist es, dies unter kritischer Würdigung der BGH-Rechtsprechung zu bewältigen, um eine praxisnahe und überzeugende Lösung für dieses Problem herauszuarbeiten, die letztlich der Rechtsklarheit und Rechtssicherheit förderlich sein kann. Es wird sich der Herausforderung zu stellen sein, die *Hartung* bereits frühzeitig skizzierte: Die Frage, ob Tatbeteiligte taugliche (Schutz-) Objekte sind, ist eine echte Zweifelsfrage, die der Gesetzgeber – ob bewusst oder unbewusst – der Wissenschaft und der Rechtsprechung stellt und deren Beantwortung er diesen Institutionen überlassen wollte.¹⁴

Im Rahmen der §§ 315 b, 315 c StGB kommen bei den hier interessierenden Fallkonstellationen im Kern grundsätzlich mehrere Anknüpfungspunkte in Betracht,

12 Der Begriff der Tauglichkeit ist nach hiesigem Verständnis als Oberbegriff zu begreifen.

13 Zu beachten ist, dass die Begriffe Tauglichkeit, Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit häufig synonym verwendet werden, obwohl – wie unter D.IV.1 und F.III.1 aufgezeigt – eine differenzierte Betrachtungsweise geboten ist. Bei der Wiedergabe von Drittansichten und Rechtsprechungsinhalten werden – wenn notwendig – nachfolgend im (Haupt-) Text gleichwohl die von den Verfassern der entsprechenden Quellen gewählten Begrifflichkeiten verwendet.

14 In NJW 1965, 86, 90.

bei denen die Behandlung der Frage nach der Tauglichkeit von Tatbeteiligten als Gefährdungsoffer eine Rolle spielen und (dogmatisch) verurteilt werden kann. Das aus dem vorgenannten Umstand resultierende Entfallen einer Strafbarkeit des Haupttäters könnte sich a) zum einen als entsprechendes Ergebnis der Prüfung des objektiven Tatbestands, hier entweder bei der Auslegung des Tatbestandsmerkmal „anderer“ oder aber bei der objektiven Zurechnung und/oder b) zum anderen als Resultat der unter dem Stichwort „Einwilligung“ zu prüfenden Rechtfertigungsebene darstellen. Innerhalb dieses (dogmatischen) (Grob-) Rahmens ist nachfolgend die Frage nach der Tauglichkeit von Tatbeteiligten als Gefährdungsoffer zu untersuchen, freilich jedoch unter Verzicht darauf, die maßgeblichen Diskussionspunkte und relevanten Fragestellungen schablonenartig in das vorgenannte dogmatische Korsett pressen zu wollen.

Die vorliegende Arbeit hat in den kommenden Kapiteln unter B. einen Rechtsprechungsüberblick hinsichtlich des zu untersuchenden Themas zum Inhalt. Danach folgt unter C. die Darstellung der rechtshistorischen Entwicklung der gemeingefährlichen Delikte und der Straßenverkehrsdelikte. In Kapitel D. wird versucht, – unter Berücksichtigung der unter C. gewonnenen Erkenntnisse – die Tauglichkeit von Tatbeteiligten als Gefährdungsoffer nach den klassischen Auslegungsregeln zu bestimmen. Gleichzeitig werden die von der Rechtsprechung entwickelten Leitlinien und Grundsätze bzw. herangezogenen Argumente – wenn auch in diesem Kapitel nicht abschließend – kritisch gewürdigt. Im Rahmen des Kapitels D. wird auch das für die Auslegung maßgebliche Schutzgut der §§ 315 b, 315 c StGB bestimmt. Schließlich wird, nachdem in Kapitel E. der Repräsentationsgedanke in der neueren Literatur und in der Rechtsprechung dargestellt wurde, unter F. ein eigener Lösungsvorschlag entwickelt.

II. § 315 b und § 315 c StGB im Überblick

1. Systematik der Straßenverkehrsdelikte

Das heutige System der Straßenverkehrsdelikte beinhaltet eine Zweiteilung¹⁵: auf der einen Seite die Ordnungswidrigkeiten, die in der Straßenverkehrsordnung (StVO) näher bestimmt sind, auf der anderen Seite die Vergehen des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und die Vergehen und Verbrechen des Strafgesetzbuches (StGB), die die gefährlicheren und unfallträchtigeren Verhaltensweisen im Verkehr unter Strafe stellen.

Die für das Verkehrsstrafrecht relevanten Normen sind an verschiedenen Stellen des StGB verankert: Der Allgemeine Teil des StGB enthält in den §§ 69 ff. Regelungen zum Entzug der Fahrerlaubnis als Maßregel der Besserung und Sicherung, während § 44 StGB das Fahrverbot als Nebenstrafe regelt. Im Fokus der strafrechtlichen Betrachtung stehen auch die Vorschriften über die fehlende oder verminderte

15 Müller-Dürholt, S. 5.

Schuldfähigkeit (§§ 20, 21 StGB). Im Besonderen Teil des StGB stellt § 142 StGB das unerlaubte Entfernen vom Unfallort unter Strafe.¹⁶ § 323 a StGB bestraft den Vollrausch, während § 248 b StGB¹⁷ den unbefugten Gebrauch eines Fahrzeugs pönalisiert. Auch der (allgemeine) Tatbestand der Nötigung gemäß § 240 StGB spielt im Verkehrsstrafrecht eine erhebliche Rolle.¹⁸ Die Kernregelungen hinsichtlich der Verkehrsstraftaten befinden sich jedoch in den §§ 315–316 c StGB. Die auf den ersten Blick verwirrende Fülle der zuletzt genannten Tatbestände¹⁹ lässt bei genauerer Betrachtung ein einfache Systematik erkennen: Die §§ 315, 315 a StGB befassen sich mit dem Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr, während die §§ 315 b, 315 c StGB einen Bezug zum Straßenverkehr aufweisen. Innerhalb dieser beiden Tatbestandsgruppen stehen jeweils an der Spitze die Eingriffe in den Verkehr von außen (jeweils §§ 315, 315 b StGB), während die §§ 315 a, 315 c einerseits sowie § 316 StGB andererseits Gefährdungen durch die Teilnahme am Verkehr unter Strafe stellen.²⁰ Eine gewisse Sonderstellung nimmt dabei § 316 StGB ein, der das Fahren im fahruntüchtigen Zustand ohne konkrete Gefährdung pönalisiert: Die Vorschrift gilt für den Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr gleichermaßen wie für den Straßenverkehr. Eingekleidet werden die strafrechtlichen Vorschriften durch Regelungen in der Strafprozessordnung (StPO), wie z. B. die des § 111 a StPO, der die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis zulässt.

2. § 315 b StGB im Überblick

An diesem Punkt der Arbeit soll § 315 b StGB – und ihm folgend § 315 c StGB – kurz dargestellt und erläutert werden, wobei nicht alle Probleme und Streitstände aufgezeigt werden können, die sich bei der Rechtsanwendung der Normen stellen. § 315 b StGB hat in seiner aktuellen Fassung folgenden Wortlaut:

(1) Wer die Sicherheit des Straßenverkehrs dadurch beeinträchtigt, daß er

- 1. Anlagen oder Fahrzeuge zerstört, beschädigt oder beseitigt,*
- 2. Hindernisse bereitet oder*
- 3. einen ähnlichen, ebenso gefährlichen Eingriff vornimmt,*

16 Wobei § 142 StGB kein Straßenverkehrsdelikt im engeren Sinne als vielmehr ein Vermögensdelikt ist: Es geht um die Klarstellung der zivilrechtlichen Verantwortlichkeit nach einem Unfall.

17 Auch diese Vorschrift ist kein Straßenverkehrsdelikt im engeren Sinne, sondern als Eigentumsdelikt zu qualifizieren.

18 *Maurach/Schroeder/Maiwald*, BT 2, § 53 Rn. 14.

19 So *Maurach/Schroeder/Maiwald*, BT 2, § 53 Rn. 2.

20 Zwischen beiden Gruppen bestehen aber Übergangsformen. Näher dazu in diesem Kapitel unter II.2.a.

und dadurch Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet, wird mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

(2) Der Versuch ist strafbar.

(3) Handelt der Täter unter den Voraussetzungen des § 315 Abs. 3, so ist die Strafe Freiheitsstrafe von einem Jahr bis zu zehn Jahren, in minder schweren Fällen Freiheitsstrafe von sechs Monaten bis zu fünf Jahren.

(4) Wer in den Fällen des Absatzes 1 die Gefahr fahrlässig verursacht, wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

(5) Wer in den Fällen des Absatzes 1 fahrlässig handelt und die Gefahr fahrlässig verursacht, wird mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

a. Allgemeines und Deliktsstruktur des § 315 b StGB

§ 315 b StGB findet sich im 28. Abschnitt des StGB und ist damit systematisch bei den gemeingefährlichen Straftaten eingeordnet worden. Trotz und gerade wegen dieser Einordnung ist umstritten, welches Rechtsgut bzw. welche Rechtsgüter von § 315 b StGB geschützt werden. Während eine Ansicht²¹ davon ausgeht, dass § 315 b StGB das Universalinteresse des Straßenverkehrs, mithin also die Sicherheit des Straßenverkehrs schützt, sehen andere²² vornehmlich Individualrechtsgüter als geschützt an. Eine dritte Auffassung²³ geht davon aus, dass § 315 b StGB neben der Sicherheit des Straßenverkehrs auch Leben, Leib und Eigentum des Einzelnen schützt. Dem Tatbestand wird insoweit eine doppelte Schutzrichtung zuerkannt. Die Frage nach dem von § 315 b StGB erfassten Schutzgut braucht an dieser Stelle der Arbeit jedoch nicht entschieden werden.²⁴

§ 315 b StGB kennt, anders als § 315 c StGB, keine Begrenzung des Täterkreises. Mithin kann auch derjenige Täter sein, der kein Fahrzeug führt. § 315 b StGB ist

21 Vgl. exemplarisch *Otto*, BT, § 80 Rn. 1, 16, 21 und aus der Rechtsprechung z. B. BGH NJW 1989, 2550; OLG Düsseldorf NJW 1982, 2391. So auch *LK-König*, § 315 b Rn. 3, der aber davon ausgeht, dass Individualrechtsgüter nachrangig geschützt sind.

22 Vgl. exemplarisch: *Kindhäuser*, LPK-StGB, § 315 b Rn. 1; *Maurach/Schroeder/Maiwald*, BT 2, § 53 Rn. 22; *MüKo-Pegel*, § 315 b Rn. 1; *SK-Wolters*, § 315 b Rn. 2, in Rn. 3 deutlich gegen ein Rechtsgut der Sicherheit des Straßenverkehrs. Für einen Individualschutz trotz nicht ganz eindeutiger Ausführungen wohl auch *Fischer*, § 315 b Rn. 2.

23 Z. B. *Sch/Sch-Sternberg-Lieben/Hecker*, § 315 b Rn. 1.

24 Dies folgt in Kapitel D unter Punkt IV.5.

ein konkretes Gefährdungs-²⁵ und Erfolgsdelikt sowie ein zweiteilig²⁶ zusammengesetztes Delikt. Es besteht aus einem Handlungs-²⁷ und einem Gefährdungsteil. Die Tatbestände des § 315 b StGB sind dreistufig aufgebaut. Durch eine der genannten gefährlichen Handlungen muss eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit bewirkt werden, in deren Folge eine konkrete Gefahr eintritt. Des Weiteren ist eine Verbindung zwischen Handlung und Erfolg bzw. Gefährdung im Sinne einer Kausalität sowie eine Erfolgs- bzw. Gefahrenzurechnung erforderlich. Da durch den Wortlaut der Norm („dadurch“) bereits vorgegeben ist, dass zwischen der gefährlichen Tathandlung und dem Eintritt der konkreten Gefahr ein gefahrspezifischer Zusammenhang bestehen muss, genügt eine Verursachung nach der Bedingungstheorie nicht. Vielmehr muss der Eintritt der Gefahr gerade auf ein Fehlverhalten im Sinne eines regelwidrig ablaufenden Verkehrsvorganges des Täters zurückzuführen sein.

Rechtstheoretisch umstritten ist die Bedeutung der Wendung „die Sicherheit des Straßenverkehrs dadurch beeinträchtigt, dass...“. Einer Ansicht zufolge stellt die mit dieser Wendung geforderte Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit ein vollwertiges, echtes Tatbestandsmerkmal dar.²⁸ Konsequenz dieser Ansicht ist, dass sich der Vorsatz des Täters auch auf die Beeinträchtigung des Straßenverkehrs erstrecken muss. Dieser muss dann von den Tatgerichten gesondert festgestellt werden.²⁹ Andere sehen gerade deshalb, weil bei der Einordnung der Wendung als Tatbestandsmerkmal eine Vorsatzerstreckung von Nöten wäre, diese (Wendung) als eine Anweisung des Gesetzes zur einschränkenden Auslegung an.³⁰ § 315 b StGB sehe nämlich in seinen Absätzen 4 und 5 lediglich vor, dass eine Feststellung des Vorsatzes oder der Fahrlässigkeit in Bezug auf die gefährliche Handlung und den Gefährdungserfolg erforderlich ist. Nicht erwähnt sei gerade das Merkmal der Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs, so dass das Merkmal kein Tatbestandsmerkmal sein könne.³¹

25 Wobei nach der Ansicht von *König* die Norm Züge eines abstrakten Gefährdungsdelikts hat. Strafgrund sei nämlich die Vornahme einer abstrakt riskanten Handlung, die sich in einem konkreten Gefahrenerfolg ausdrägt, LK-*König*, § 315 b Rn. 2; ebenso: *Geppert*, Jura 1996, 639, 641.

26 *Rengier*, BT II, § 45 Rn. 1.

27 Ob die Tathandlungen nach § 315 b Abs. 1 Nr. 1 bis Nr. 3 StGB auch durch ein Unterlassen begangen werden können, ist umstritten, wird aber von der wohl herrschenden Meinung bejaht: vgl. exemplarisch BGH NJW 1954, 729; NJW 1955, 1038; LK-*König*, § 315 b Rn. 36 ff. und Rn. 56; *Fischer*, § 315 b Rn. 15 jeweils m.w.N. Einschränkend im Rahmen des § 315 b Abs. 1 Nr. 2 StGB *Geppert* in Jura 1996, 639, 643 für das Hinterlassen einer Ölspur, die ein solches Maß angenommen hat, dass sie eine erhebliche Gefahr für anderen Verkehrsteilnehmer darstellt.

28 Sch/Sch-*Sternberg-Lieben/Hecker*, § 315 b Rn. 3; LK-*König*, § 315 b Rn. 58.

29 LK-*König*, § 315 b Rn. 58.

30 SK-*Wolters*, § 315 b Rn. 3; *Maurach/Schroeder/Maiwald*, BT 2, § 53 Rn. 22; *Geppert*, Jura 1996, 639, 641: teleologische Tatbestandsreduzierung.

31 *Maurach/Schroeder/Maiwald*, BT 2, § 53 Rn. 22.

Im Rahmen des § 315 b StGB ist die Strafandrohung nach subjektiven Voraussetzungen gestuft. Gemäß Abs. 1 wird bestraft, wer die Tathandlung vorsätzlich begeht und die konkrete Gefahr vorsätzlich verwirklicht. Bei vorsätzlicher Tathandlung und fahrlässiger Gefährdung greift Abs. 4, bei fahrlässiger Tathandlung und fahrlässiger Gefährdung Abs. 5 ein. Handelt der Täter in der Absicht, einen Unglücksfall herbeizuführen oder eine andere Straftat zu ermöglichen oder zu verdecken, liegt ein qualifizierter Fall nach § 315 Abs. 3 Nr. 1 i.V.m. § 315 b Abs. 3 StGB vor. Absicht im Sinne der Vorschrift meint, dass es dem Täter gerade auf den Erfolgseintritt ankommen muss. Die Tat ist dann ein Verbrechen mit einer nicht unerheblichen Strafverschärfung. § 315 b Abs. 3 i.V.m. § 315 Abs. 3 Nr. 2 StGB enthält demgegenüber eine Erfolgsqualifikation, für welche der Täter zumindest fahrlässig – es gilt § 18 StGB – eine schwere Gesundheitsschädigung eines anderen Menschen oder eine Gesundheitsschädigung einer großen Anzahl von Menschen verursachen muss. § 320 Abs. 2 Nr. 2 und Abs. 3 Nr. 1 b StGB sehen die Möglichkeit einer tätigen Reue vor. Nach Abs. 2 Nr. 2 der Vorschrift kann das Gericht in den Fällen des § 315 b Abs. 1, 3 und Abs. 4 die Strafe mildern oder von Strafe absehen, wenn der Täter freiwillig die Gefahr abwendet, bevor ein erheblicher Schaden entsteht. Nach Abs. 3 Nr. 1 b der Vorschrift wird im Fall einer Fahrlässigkeits-Fahrlässigkeitskombination nach § 315 b Abs. 5 StGB der Täter nicht bestraft, wenn er freiwillig die Gefahr abwendet, bevor ein erheblicher Schaden entsteht.

Im Gegensatz zu § 315 c StGB soll § 315 b StGB grundsätzlich nur verkehrsfremde Eingriffe von außen in den Straßenverkehr erfassen.³² § 315 b Abs. 1 Nr. 1 bis Nr. 3 StGB bestraft demnach solche Eingriffe, die von Personen herrühren, die außerhalb³³ des normalen Verkehrsablaufs stehen. Ausnahmsweise soll § 315 b StGB – vornehmlich Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 3 – jedoch solche Handlungen erfassen, die aus dem fließenden Verkehr begangen werden, wenn sie nicht nur Ausdruck einer fehlerhaften Verkehrsteilnahme sind, sondern ein Verkehrsvorgang zu einem Eingriff in den Straßenverkehr pervertiert wird: Das Fahrzeug muss bewusst zweckentfremdet als Waffe oder Schadenswerkzeug missbraucht werden.³⁴ Um aber eine unbillige Extension des Anwendungsbereichs zu vermeiden, ist zum einen eine grobe Einwirkung von einigem Gewicht von Nöten. Nur derjenige Verkehrsteilnehmer, der sein Fahrzeug in verkehrsfremder³⁵ und verkehrseindlicher Einstellung zweckwidrig

32 Allgemeine Meinung; vgl. nur LK-König, § 315 b Rn. 11 m.w.N.

33 Dies gilt aber nicht uneingeschränkt: § 315 b StGB soll auch Handlungen von Fußgängern erfassen. Fußgänger sind zwar Verkehrsteilnehmer, stehen aber im Sinne des § 315 b StGB außerhalb des Verkehrsablaufes.

34 Z. B.: BGH NStZ-RR 1998; 187; NJW 2003, 1613.

35 Nach teilweise vertretener Ansicht kann ein Eingriff auch bei einem äußerlich verkehrsgerechten Verhalten vorliegen, wenn der Täter die Absicht hat, die Unaufmerksamkeit oder das Fehlverhalten anderer zur Herbeiführung eines Unfalls auszunutzen, BGH NJW 1999, 3132 = NZV 1999, 430 mit kritischer Anmerkung von Kopp, JA 2000, 365; Fischer, § 315 b Rn. 10; LK-König, § 315 b Rn. 33. Ablehnend: Scheffler, NZV 1993, 463. Vgl. dazu auch die Ausführungen unter F.III.3.

missbraucht, soll nach § 315 b StGB bestraft werden können.³⁶ Um darüber hinaus eine scharfe Abgrenzung zu § 315 c StGB gewährleisten zu können, muss der Täter zum anderen mit bedingtem Schädigungsvorsatz³⁷ handeln. Dieser (mindestens) bedingte Vorsatz muss dabei alle Tatbestandsmerkmale umfassen, was voraussetzt, dass sich der Vorsatz auch auf den Eintritt des Schadens erstrecken muss. Der Täter muss die Umstände kennen, die eine Schädigung der in § 315 b StGB genannten Rechtsgüter als nahe liegende Möglichkeit erscheinen lässt. Der Eintritt der Schädigung ist insoweit also billigend in Kauf zu nehmen³⁸, um die Voraussetzungen an einen bedingten Vorsatz zu erfüllen. Hinsichtlich der Strafbarkeit nach § 315 c StGB gilt bei einem solchen Inneneingriff Folgendes: Setzt ein alkoholbedingt fahruntüchtiger Täter sein Fahrzeug als Mittel eines gefährlichen Eingriffs ein, so wird in der Regel § 315 c StGB nicht anwendbar sein, weil die alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit nicht ursächlich für den Eintritt der konkreten Gefahr war.³⁹ Es muss dann aber überlegt werden, Tateinheit mit § 316 StGB anzunehmen, um durch den Urteilstenor ausdrücken bzw. klarstellen zu können, dass der Täter fahruntauglich gewesen ist.

b. Erläuterungen

aa. Die Eingriffe im Einzelnen

§ 315 b Abs. 1 Nr. 1 StGB stellt das Zerstören, Beschädigen oder Beseitigen von Anlagen oder Fahrzeugen unter Strafe. Anlagen sind alle dem Verkehr und seiner Sicherung dienenden Vorrichtungen, Fahrzeuge sind Beförderungsmittel aller Art ohne Rücksicht auf ihre Antriebsart. Eine Beschädigung der unter Nr. 1 genannten Gegenstände setzt eine körperliche Einwirkung (auf diese) voraus, die entweder eine Substanzverletzung bzw. Substanzeinbuße zur Folge hat oder zumindest eine nachhaltige Minderung der bestimmungsgemäßen Brauchbarkeit bewirkt.⁴⁰ Eine Beseitigung setzt ein räumliches Entfernen voraus. Ein Fall des Hindernisbereitens nach Nr. 2 liegt dagegen vor, wenn auf den öffentlichen Verkehrsraum derart eingewirkt wird, dass der reibungslose Verkehrsablauf gehemmt oder verzögert wird.⁴¹ Neben solchen verkehrsfremden Außenangriffen⁴² werden – wie oben bereits

36 Allgemeine Meinung: BGH NZV 1990, 35; *Maurach/Schroeder/Maiwald*, BT 2, § 53 Rn. 18; *Fischer*, § 315 b Rn. 9 f.; ausführlich dazu: *LK-König*, § 315 b Rn. 11 ff.

37 Gefährdungsvorsatz ist nach der neuen Rechtsprechung des BGH (z.B. BGH NJW 2003, 1613) nicht mehr ausreichend.

38 Dazu: BGH NJW 2003, 1613 für den Fall eines Inneneingriffs.

39 BGH NStZ-RR 2005, 340. Zur alten Rechtsprechung siehe *Geppert*, Jura 1996, 639, 647 m.w.N.

40 Vgl. nur *MüKo-Pegel*, § 315 Rn. 38. Umstritten ist, ob der Tatbestand auch durch fehlerhaft vorgenommene oder unterlassene Reparaturarbeiten verwirklicht werden kann, dazu *Fischer*, § 315 b Rn. 6 m.w.N. und *Geppert*, Jura 1996, 639, 642 f.

41 *Janiszewski*, Rn. 245.

42 Zum Beispiel Spannen eines Drahtes über die Fahrbahn oder Errichten einer Straßensperre. Diese und weitere Beispiele finden sich bei *Geppert*, Jura 1996, 639, 643 m.w.N.

dargestellt – auch durch Verkehrsteilnehmer gesetzte Hindernisse erfasst, wenn das Fahrzeug in verkehrsfeindlicher Weise benutzt wird.⁴³ Auch die Tathandlung der Nr. 3, die Vornahme eines ähnlichen, ebenso gefährlichen Eingriffs, erfasst neben verkehrsfremden Außeneingriffen⁴⁴ Inneneingriffe aus dem fließenden Verkehr.⁴⁵ Aufgrund der weiten Fassung der vorgenannten Handlungsalternative muss das Merkmal jedoch eng und stets mit Blick auf die Nr. 1 und Nr. 2 ausgelegt werden. Erforderlich ist demnach ein Eingriff, der eine gewichtige und grobe Einwirkung auf den Verkehrsablauf hat.⁴⁶ Diese Art der Einwirkung ist konkret festzustellen und darf nicht durch allgemeine Begriffe ersetzt werden.⁴⁷

bb. Gefährdungserfolge

(1) Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs

(a) Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs
als eigenständiges Erfolgsmerkmal

Der in A.II.2.a. angesprochene dreistufige Aufbau des § 315 b StGB hatte den BGH seit jeher bewogen, das Kriterium der Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs mit dem Eingriff zu verknüpfen und der konkreten Gefahr einen damit kausal verknüpften eigenständigen Taterfolg zuzuweisen.⁴⁸ Daraus leitete der BGH ursprünglich das Erfordernis eines zeitlich gestreckten Ablaufs dahin ab, dass der Tatbestand einen der konkreten Gefahr zeitlich vorgelagerten regelwidrig ablaufenden Verkehrsvorgang voraussetzt.⁴⁹ Diese Auffassung hat der BGH im Jahr 2003 in einer Grundsatzentscheidung ausdrücklich aufgegeben:⁵⁰ Eine bestimmte

43 Absichtliches Abschneiden des Weges, um dem anderen Fahrzeug die Weiterfahrt unmöglich zu machen. Dieses und weitere Beispiele finden sich bei *Geppert*, Jura 1996, 639, 643 m.w.N. und *Janiszewski*, Rn. 245 m.w.N.

44 Zum Beispiel das Anbringen eines Einbahnstraßenschilds in entgegen gesetzter Richtung (*Fischer*, § 315 b Rn. 8 a) oder das plötzliche Greifen eines Fahrzeuginsassen in das Lenkrad, wobei es bei letzterem Beispiel auf den Einzelfall ankommen wird, ob Nr. 3 einschlägig ist: Verneint wurde § 315 b Abs. 1 Nr. 3 StGB, wenn der Beifahrer (bloß) einen bestimmten Verkehrsablauf erzwingen wollte, weil es dann am verkehrsfremden Zweck fehlt, BGH NZV 1990, 35 mit zustimmender Anmerkung von *Molketin*. Kritisch zu einer solchen Differenzierung *Geppert*, Jura 1996, 639, 644 f.

45 Zum Beispiel Zufahren auf einen anderen Verkehrsteilnehmer, um ihn zu töten oder zu verletzen. Dies und weitere Beispiele, insbesondere zur Polizeiflucht bei *Rengier*, BT II, § 45 Rn. 14 ff.

46 BGH NJW 1969, 1218, 1219; NJW 1996, 203, 204.

47 *Janiszewski*, Rn. 248.

48 Vgl. exemplarisch: BGH NZV 1995, 115 = NStZ 1995, 31.

49 Vgl. z. B. BGH NStZ-RR 1998, 7; NJW 2002, 626.

50 BGH NJW 2003, 836, 837. Vgl. auch *Fischer*, § 315 b Rn. 17 a; *Lackner/Kühl*, § 315 b Rn. 5. Nach a.A. muss die konkrete Gefährdung der Sicherheitsbeeinträchtigung

zeitliche Abfolge sowie das Erfordernis einer zeitlichen Differenz zwischen Eingriff und konkreter Gefahr ist nach Ansicht des BGH nicht mehr Voraussetzung, so dass die Sicherheitsbeeinträchtigung und die konkrete Gefahr zeitlich (auch) zusammentreffen können. Erforderlich – jedoch auch ausreichend – sei, dass die Tathandlung eine abstrakte Gefahr für die Sicherheit des Straßenverkehrs *bewirkt*, welche sich dann zu einer konkreten Gefahr (als Steigerung der abstrakten Gefahr) für eines der Schutzobjekte verdichtet.⁵¹ Das Erfordernis des Bewirkens (hinsichtlich der abstrakten Gefahr für die Sicherheit des Straßenverkehrs) einerseits und das der Verdichtung (hinsichtlich der konkreten Gefahr) andererseits zeigen auf, dass der BGH – trotz der Aufgabe des zeitlichen Zusammenhangs – weiter davon ausgeht, dass zwei gedanklich voneinander zu trennende Erfolge, namentlich die Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs auf der einen und eine konkrete Gefahr auf der anderen Seite verursacht werden müssen.⁵² Dass eine Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs im Rahmen des § 315 b StGB im Gegensatz zu § 315 c StGB notwendig ist, versteht sich von selbst: Ohne dieses Erfordernis wäre auch derjenige nach § 315 b StGB zu bestrafen, der bei einem Spaziergang im Vorbeigehen mit einem Schlüssel einen parkenden PKW verkratzt.

(b) Begriff des öffentlichen Straßenverkehrs

Mit der Wendung „Straßenverkehr“ meint der Gesetzgeber den öffentlichen Verkehrsraum. Öffentlich ist der Verkehrsraum dann, wenn er entweder ausdrücklich oder mit stillschweigender Duldung des Verfügungsberechtigten für jedermann oder für bestimmte (größere) Personengruppen zur Benutzung zugelassen ist und auch so benutzt wird.⁵³ Entscheidend soll daher die faktische Öffentlichkeit sein.⁵⁴ Unerheblich ist dabei, ob diese Zulassung nur vorübergehend oder gegen eine Gebühr erfolgt. Damit unterfallen dem Begriff des öffentlichen Straßenverkehrs Parkhäuser, Parkplätze einer Gastwirtschaft⁵⁵, der Kundenparkplatz eines Einkaufsmarktes oder ein Tankstellengelände.⁵⁶ Eine Verkehrsfläche ist dann nicht öffentlich, wenn diese erkennbar nur für bestimmte oder bestimmbar Benutzer zugelassen ist. Beispielhaft seien an dieser Stelle ein Parkhaus außerhalb der Öffnungszeiten, ein vom öffentlichen Verkehrsraum durch Metallpoller abgegrenzte nichtöffentliche

nachfolgen, *Rengier*, BT II, § 45 Rn. 5. Zumindest für § 315 b Abs. 1 Nr. 1 StGB einschränkend *Sch/Sch-Sternberg-Lieben/Hecker*, § 315 b Rn. 3, 14: Eine zeitliche Zäsur ist nicht erforderlich. Zu letzterem siehe auch die Rechtsprechung des BGH in BGH NJW 2002, 626.

51 Vgl. BGH NJW 2003, 836; NZV 2006, 403; NSTz 2009, 100.

52 So schon BGH NSTz-RR 1998, 7; NJW 2002, 626. Vgl. auch BGH NSTz 2009, 100. Kritisch: *Obermann*, NSTz 2009, 539, 540.

53 Vgl.: BGH NJW 1961, 1124; BGH NSTz 2004, 625, sowie m.w.N. *Fischer*, § 315 b Rn. 3 f.

54 OLG Düsseldorf NJW 1982, 2391.

55 Auch außerhalb der Öffnungszeiten bleibt der Parkplatz öffentlicher Straßenverkehr, OLG Düsseldorf NZV 1992, 120.

56 Beispiele bei *Fischer*, § 315 b Rn. 4 m.w.N.

Parkfläche, ein Werksgelände mit einer Einlasskontrolle oder eine Rasenfläche, die als Abkürzung genutzt wird, genannt.⁵⁷

(c) Voraussetzungen für die Erfüllung des Erfolgsmerkmals

„Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs“

Das Merkmal der Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit ist dann erfüllt, wenn eine abstrakte Gefahr dergestalt hervorgerufen wird, dass andere Verkehrsteilnehmer infolge der Tathandlung nicht ohne Gefahr für Leib, Leben oder Eigentum am Verkehr teilnehmen können. Aufgrund der ausreichenden abstrakten Gefährdung genügt es, dass der Eingriff generell geeignet ist, eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit herbeizuführen. Einer tatsächlichen Beeinträchtigung bedarf es genauso wenig wie eines konkreten Nachweises einer effektiven Beeinträchtigung.⁵⁸ Im Ergebnis liegt eine Beeinträchtigung dann vor, wenn für (andere) Dritte eine gefahrlose Teilnahme am Straßenverkehr typischerweise nicht mehr möglich ist, da der Eingriff eine Steigerung der normalen Betriebsgefahr hervorgerufen hat und der Verkehr folglich in seinem ungestörten Ablauf gefährdet wird.⁵⁹ Die Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs kann bei Vorliegen einer pönalisierten Tathandlung und dem Eintritt einer nachfolgenden konkreten Gefährdung des Einzelnen (soweit er als taugliches Gefährdungsoffer anzusehen ist) grundsätzlich bejaht werden, wenn die (konkrete) Gefahr für ein konkretes Individualrechtsgut gleichzeitig auch für die Verkehrssicherheit relevant ist.⁶⁰

(d) Abstrakte Gefährdung des Geschädigten innerhalb des öffentlichen Verkehrsraumes als Tatbestandsmerkmal

Basierend auf dem Schutzzweckverständnis des § 315 b StGB – Schutz der Sicherheit des Straßenverkehrs – geht der BGH davon aus, dass sich der verkehrsfremde Eingriff als solcher im öffentlichen Verkehrsraum ereignen muss. In Konsequenz daraus fordert der BGH, dass zum Zeitpunkt des unmittelbaren Ansatzens zum Tatbestand des § 315 b StGB zwischen der konkret gefährdeten Person und dem öffentlichen Verkehrsraum ein Bezug bestehen muss. Diese nach dem BGH notwendige Verknüpfung zwischen dem konkret Gefährdeten und dem öffentlichen Verkehrsraum meint de facto nichts anderes, als dass der konkret Gefährdete eine Person im öffentlichen Verkehrsraum repräsentieren muss. Insoweit sind – nach

57 Zum Parkhaus: OLG Stuttgart NJW 1980, 68; zur Parkfläche: OLG Düsseldorf NJW 1982, 2391; zum Werksgelände BGHSt 49, 128 und zur Rasenfläche BGH NStZ 2004, 625.

58 Vgl. Sch/Sch-Sternberg-Lieben/Hecker, § 315 b Rn. 3 m.w.N.

59 Vgl. nur BGH NJW 1968, 456; OLG Düsseldorf NJW 1982, 2391; OK-StGB-Kudlich, § 315 b Rn. 22.

60 Vgl. OK-StGB-Kudlich, § 315 b Rn. 23 und *Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Janker*, § 315 b Rn. 8, der die Gefährdung (bloß) als wesentliches Indiz für die Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit wertet.

dem BGH – zwei Sachverhaltsvarianten zu unterscheiden, die jeweils eine unterschiedliche (straf-) rechtliche Bewertung nach sich ziehen:

Eine Anwendung des § 315 b StGB soll stets dann ausscheiden, wenn sich das Opfer von vornherein außerhalb des öffentlichen Verkehrsraums befindet, selbst wenn das Opfer (bereits) aus dem öffentlichen Verkehrsraum heraus anvisiert wurde.⁶¹ In diesen Fällen fehle es – mangels Bezug des Opfers zum öffentlichen Verkehrsraum – an einer Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs, da der *Taterfolg* (mithin die Gefährdung des Opfers) gänzlich außerhalb des öffentlichen Verkehrsraums stattfindet. Dass in diesen Fällen die *Tathandlung* im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Straßenverkehr steht, wird zwar auch vom BGH erkannt, jedoch als unerheblich qualifiziert.⁶²

Dagegen soll es ausreichend sein, wenn zwar die Ursache des schädigenden Ereignisses im öffentlichen Straßenverkehr gesetzt wird, die konkrete Gefahr (oder gar der Schaden) jedoch letztlich außerhalb des öffentlichen Verkehrsraums eintritt.⁶³ Voraussetzung ist jedoch, dass sich das (Gefährdungs-) Opfer in dem Zeitpunkt, in dem der Täter zur Verwirklichung des Tatbestandes der Straßenverkehrsgefährdung unmittelbar ansetzt, im öffentlichen Verkehrsraum befindet. Denn nur dann liegt der Ursprung der durch den zweckwidrigen Einsatz des Fahrzeugs als Waffe oder Schadenswerkzeug hervorgerufenen abstrakten Gefahr (für das konkrete Opfer) im öffentlichen Verkehrsraum. Ist danach also die abstrakte Gefahr im öffentlichen Verkehrsraum entstanden, liegt der nach dem BGH erforderliche – oben angesprochene – Bezug (noch) vor.

Ein derartiges vom BGH vorgenommenes räumliches bzw. örtliches Abgrenzungsverständnis zur Einschränkung des Anwendungsbereichs des § 315 b StGB ist jedoch abzulehnen: Abstellend auf den verfolgten Schutzzweck der Sicherung des Straßenverkehrs liegt eine Betroffenheit gerade dann vor, wenn ein Fahrzeug so eingesetzt wird, dass die räumlichen Grenzen durchbrochen werden. Insoweit ist *Barnickel* zuzustimmen, wenn er ausführt, dass § 315 b StGB auch dann anzuwenden ist, wenn das verkehrsspezifische Gefahrenpotential, mithin die Bewegungsenergie des missbrauchten Fahrzeugs, innerhalb des öffentlichen Verkehrsraums aufgebaut und auf außenstehende Angriffsobjekte gerichtet wird.⁶⁴ Entscheidend – und so ist der Gedanke weiterzuführen – ist nämlich nicht die letzte Sicherheitsbeeinträchtigung (mithin also die konkrete Gefährdung) als „letzter Akt“, sondern das Faktum, dass eine abstrakte Gefährdung der Sicherheit des Straßenverkehrs allein schon durch die im öffentlichen Verkehrsraum vorgenommene bzw. begonnene Tathandlung hervorgerufen wird, unabhängig davon, ob sich das Gefährdungsoffer jemals im öffentlichen Verkehrsraum befunden hat. Denn schon dann ist für (andere) Dritte

61 Vgl. BGH VRS 61, 122: Überfahren eines Menschen auf einem Getreidefeld.

62 Vgl. BGH NSTZ 2004, 625.

63 Vgl. BGH NSTZ 2004, 625; NSTZ-RR 2012, 185; LK-König, § 315 b Rn. 61; Sch/Sch-Sternberg-Lieben/Hecker, § 315 b Rn. 2; Geppert, Jura 1996, 639, 646.

64 Siehe MüKo-Barnickel (2006), § 315 b Rn. 12.

eine gefahrlose Teilnahme am Straßenverkehr nicht mehr möglich. Darüber hinaus hinge die Anwendung des § 315 b StGB bei Beachtung der Grundsätze des BGH von reinen Zufälligkeiten ab. Denn es kann keinen Unterschied machen, ob das Gefährdungsoffer zum Zeitpunkt des Eintritts der Gefahr im privaten Vorgarten oder einen Meter davor auf dem Bürgersteig steht.

Die Bestrebung des BGH, aus kriminalpolitischen Bedürfnissen⁶⁵ den Anwendungsbereich des § 315 b StGB nicht uferlos auszudehnen, ist zwar durchaus anerkennenswert. Jedoch ist aus den soeben genannten Gründen der vom BGH gewählte Ansatz einer formalen Tatbestandserweiterung durch die Implementierung des Merkmals „Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs“ und einer daraus resultierenden restriktiven Anwendung des § 315 b StGB durchaus zu hinterfragen. Geeigneter als der vom BGH gewählte Ansatz erscheint es daher – soweit man der Rechtsprechung des BGH folgt – den Erhalt des § 315 b StGB als originäres Verkehrsdelikt dadurch sicherzustellen, dass eine verkehrsspezifische (konkrete) Gefährdung gefordert wird. Im Übrigen mögen auch andere Parameter und (Auslegungs-) Methoden existieren, die eine sachgerechte Anwendung des § 315 b StGB gewährleisten können.⁶⁶ Jedenfalls bleibt festzuhalten, dass die vom BGH vorgenommene räumliche bzw. örtliche Differenzierung kein geeignetes Kriterium für die restriktive Anwendung des § 315 b StGB darstellt; daher ist dieser Ansatz – auch soweit es um die Frage der konkreten Gefährdung von Tatbeteiligten geht – nicht weiterzuverfolgen.

(2) Herbeiführung einer konkreten Gefahr

(a) Grundlagen

Durch eine der in § 315 b Abs. Nr. 1–3 StGB beschriebenen Tathandlungen müssen Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen⁶⁷ von bedeutendem Wert gefährdet werden. Notwendig ist eine konkrete Gefahr für die dort genannten

65 Vgl. BGH VRS 61, 122.

66 Siehe dazu die Ausführungen unter F.III.

67 Zum Problemkreis des Tatfahrzeugs als taugliches Gefährdungsobjekt siehe die Ausführungen unter A.II.3.b.cc. Der dort aufgezeigte Streitstand wird zwar vornehmlich im Anwendungsbereich des § 315 c StGB virulent, jedoch wird die Ansicht, dass das Täterfahrzeug nicht geschützt sei, auch auf § 315 b StGB übertragen, wenn der Täter das von ihm geführte Fahrzeug als Tatwaffe benutzt (vgl. BGH NSTz 1992, 233 f.). Anders: *Geppert*, Jura 1996, 639, 646 f., der bei § 315 c StGB der Rechtsprechung folgt, jedoch bei § 315 b StGB eine Einbeziehung bejaht, weil der Schutz des § 315 b StGB gerade auch Tatbeteiligte erfassen soll. In den sonstigen Fällen des § 315 b StGB – mithin dann, wenn das Fahrzeug nicht als Tatwaffe benutzt wird – soll das (fremde) Täterfahrzeug nach der ratio legis taugliches Gefährdungsobjekt sein, *Maurach/Schroeder/Maiwald*, BT 2, § 53 Rn. 25; *MüKo-Pegel*, § 315 b Rn. 55 m.w.N. auch zur Gegenansicht. Dies soll nach der herrschenden Lehre nicht gelten, wenn es sich um das für den Täter fremde Fahrzeug eines Tattteilnehmers handelt, *LK-König*, § 315 b Rn. 81.

Rechtsgüter. Eine konkrete Gefahr ist dann gegeben, wenn die Sicherheit einer Person oder Sache so stark beeinträchtigt wird, dass es aufgrund einer objektiven nachträglichen Prognose nur noch vom Zufall abhängt, ob das Rechtsgut verletzt wird.⁶⁸ Es bedarf also eines „Beinahe-Unfalls“⁶⁹ dergestalt, dass ein externer Beobachter zu der Einschätzung gelangt, „dass das alles noch mal gut gegangen sei“.⁷⁰ Die früher umstrittene Frage, ob eine konkrete Gefährdung von Fahrzeuginsassen schon durch die bloße Mitfahrt (bei einem alkoholisierten Fahrzeugführer) gegeben war, ist zumindest von der Rechtsprechung letztlich verneint worden.⁷¹ Die konkrete Gefahr muss sich darüber hinaus am Leib oder Leben eines anderen Menschen oder einer fremden Sache von bedeutendem Wert verwirklichen. Während sich die Fremdheit der Sache nach zivilrechtlichen Vorschriften beurteilt, dürfte die Grenze, ab wann ein bedeutender Wert angenommen werden kann, zwischen 750 EUR und 1300 EUR liegen.⁷² Nicht ausreichend ist dabei, wenn einer Sache von bedeutendem Wert nur ein unbedeutender Schaden droht.⁷³

(b) Verkehrsspezifische Gefahr

Weiterhin ist es nach der Rechtsprechung des BGH und der (wohl) herrschenden Ansicht in der Literatur notwendig, dass die abstrakte Gefährdung der Verkehrssicherheit und die konkrete Gefährdung eines der genannten Rechtsgüter derart miteinander verknüpft sind, dass die konkrete Gefahr in einer inneren Verbindung mit der Dynamik des Straßenverkehrs⁷⁴ steht⁷⁵ und sich in der konkreten Gefahr insoweit ein Risikoelement – welches durch die im Verkehr herrschenden Geschwindigkeiten und den damit verbundenen möglichen destruktiven Wirkungen gekennzeichnet ist – realisiert. Nach dieser einschränkenden Auslegung der

68 BGH NJW 1985, 1036; vgl. dazu auch: BGH NJW 1969, 939; *Janiszewski*, Rn. 252. Nach a.A. liegt dann eine konkrete Gefährdung vor, wenn der Schadenseintritt wahrscheinlicher ist als sein Ausbleiben, so in der Vergangenheit der BGH in NJW 1955, 1329 und NJW 1958, 556.

69 BGH NJW 1995, 3131.

70 *Fischer*, § 315 c Rn. 15 a.

71 Zur alten Rechtsprechung: BGH NJW 1989, 1227 einerseits, zur neuen Rechtsprechung BGH NJW 1995, 3131 andererseits. Zustimmung: *Schroeder*, JuS 1994, 846, 847; *Fischer*, § 315 c Rn. 15 b. Zusammenfassend: *Janiszewski*, Rn. 288 b.

72 Dazu *MüKo-Pegel*, § 315 b Rn. 75.

73 *Geppert*, Jura 1996, 639, 646.

74 Vgl. BGH NJW 2003, 836, 838 und BGH NStZ 2009, 100: Eine derartige Verbindung mit der Dynamik des Straßenverkehrs kann durch Ausnutzung der Eigendynamik des vom Täter benutzten Fahrzeugs oder durch die Fremddynamik eines von einem anderen Verkehrsteilnehmer genutzten Fahrzeugs erfolgen.

75 Vgl. BGH NJW 2003, 836, 838; BGH NStZ 2009, 100. Für die Literatur vgl. exemplarisch: *Obermann*, NStZ 2009, 539, 540; *Lackner/Kühl*, § 315 b Rn. 5; *Berz/Saal*, NZV 2003, 198. Ablehnend: *Sch/Sch-Sternberg-Lieben/Hecker*, § 315 b Rn. 14; *LK-König*, § 315 Rn. 97 c.

Reichweite des § 315 b StGB ist es erforderlich, dass die konkrete Gefährdung der in § 315 b StGB geschützten Objekte eine verkehrsspezifische (konkrete) Gefährdung darstellt. Bei Inneneinwirkungen bzw. Inneneingriffen soll eine derartige verkehrsspezifische, konkrete Gefahr gegeben sein, wenn die „konkrete Gefahr – jedenfalls auch – auf die Wirkungsweise der für Verkehrsvorgänge typischen Fortbewegungskräfte zurückzuführen ist“.⁷⁶ Bei Außeneinwirkungen soll dagegen eine solche verkehrsspezifische konkrete Gefahr zu bejahen sein, „wenn durch den Eingriff die sichere Beherrschbarkeit eines im fließenden Verkehrs befindlichen Fahrzeugs beeinträchtigt und dadurch unmittelbar auf den Fahrvorgang eingewirkt wird“.⁷⁷ Demnach soll es an einer derartigen verkehrsspezifischen Gefährdung fehlen, soweit der für den Straßenverkehr abstrakt gefährliche Eingriff zwar zu einer konkreten Gefährdung führt, dieser jedoch in keinerlei Zusammenhang oder inneren Verbindung zum Straßenverkehr steht. Dies kann etwa dann der Fall sein, wenn die auf ein sich bewegendes Fahrzeug abgegebenen Schüsse die Karosserie durchschlagen, ohne jedoch die technische Sicherheit des Fahrzeugs zu beeinträchtigen und ohne dieses spürbar zu erschüttern. Auf den Aspekt der verkehrsspezifischen Gefährdung wird noch zurückzukommen sein.⁷⁸

(c) Gefährdung von Leib und Leben eines anderen Menschen

Hinsichtlich der Gefährdung von Leib und Leben eines anderen Menschen sei an dieser Stelle nur folgendes ausgeführt: Eine tatbestandsrelevante Gefahr für einen anderen Menschen⁷⁹ ist dann nicht gegeben, wenn nur relativ unerhebliche (Bagatel-) Verletzungen als wahrscheinlich zu erwarten sind.⁸⁰ Maßgeblich soll die Grenze des § 223 StGB sein.⁸¹ Neben der in dieser Arbeit zu behandelnden Frage, ob auch Tatbeteiligte taugliche Gefährdungsobjekte darstellen können, war vor dem Zweiten Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs streitig, ob nicht tatbeteiligte Mitfahrer aus dem Schutzbereich herauszunehmen sind. Dies wird mittlerweile von der Rechtsprechung und der Literatur einheitlich verneint.⁸²

76 Vgl. BGH NJW 2003, 836, 838.

77 Vgl. BGH NJW 2003, 836, 838.

78 Vgl. dazu die Ausführungen unter F.III.2.

79 Nach – soweit ersichtlich – unbestrittener Ansicht ist eine Leibesfrucht erst ab Beginn der Geburt taugliches Gefährdungsobjekt im Rahmen der §§ 315 b, 315 c StGB. Vgl. *Hillenkamp*, JuS 1977, 166, 167 und *Ranft*, Jura 1987, 608, 613 f. Nach *Hillenkamp* ergibt sich dies aus der „materiellen Seite der Sperrwirkung, die von der Straflosigkeit fahrlässiger Abtötung der Leibesfrucht ausgeht“.

80 Sch/Sch-*Sternberg-Lieben/Hecker*, § 315 b Rn. 14 m.w.N.

81 *Geppert*, Jura 1996, 639, 645 f.

82 Siehe zur Ansicht des BGH dazu Kapitel B. unter Punkt I.1.d einerseits und Punkt I.2.b andererseits. Für die Literatur: *Fischer*, § 315 c Rn. 15 b; *Krey*, BT I, Rn. 1122 f.; *LK-König*, § 315 c Rn. 160; *Geppert*, Jura 1996, 47; *Lackner/Kühl*, § 315 c Rn. 23.

c. Täterschaft und Teilnahme

Da § 315 b StGB ein Allgemeindelikt normiert, kann jedermann Täter sein.⁸³ Insofern gelten die allgemeinen Regeln, so dass auch Mittäterschaft und mittelbare Täterschaft zweifelsohne möglich sind. Umstritten ist, ob dies auch dann gilt, wenn es sich um einen verkehrsfremden Inneneingriff handelt, weil man aufgrund der Nähe zu § 315 c StGB der Auffassung sein könnte, § 315 b StGB verwandele sich in diesem Fall zu einem Sonder- bzw. eigenhändigen Delikt. Eine derartige Sicht lehnt die herrschende Meinung⁸⁴ jedoch ab, weil die Strafbarkeit bei § 315 b StGB nicht an das Führen des Fahrzeugs, sondern an dessen verkehrsfremden Einsatz anknüpft.⁸⁵ Teilnahme ist grundsätzlich nach den allgemeinen Regeln möglich. Eine strafbewehrte Teilnahme liegt vor, wenn entweder beim Täter der Tatentschluss hervorgerufen wird – dann Anstiftung gemäß § 26 StGB – und/oder diesem mit „Rat und Tat“, sei es auch nur psychischer Art, zur Seite gestanden wird – dann Beihilfe gemäß § 27 StGB. Neben der Teilnahmemöglichkeit an der Vorsatz-Vorsatz-Kombination des § 315 b Abs. 1 StGB besteht eine solche – wegen § 11 Abs. 2 StGB – auch für die Vorsatz-Fahrlässigkeitskombination des § 315 b Abs. 4 StGB.⁸⁶ Zu beachten ist, dass dem Teilnehmer hinsichtlich der konkreten Gefährdung gemäß § 18 StGB zumindest Fahrlässigkeit zur Last fallen muss. Des Weiteren findet § 29 StGB Anwendung, wonach – dem Grundsatz der limitierten Akzessorietät folgend – jeder Tatbeteiligte ohne Rücksicht auf die Schuld des anderen nach seiner Schuld bestraft wird. Im Rahmen der Teilnahme bei § 315 b Abs. 3 i.V.m. § 315 Abs. 3 Nr. 1 StGB stellt die notwendige Absicht ein besonderes persönliches Merkmal im Sinne des § 28 Abs. 2 StGB dar,⁸⁷ während bei § 315 Abs. 3 Nr. 2 StGB wiederum § 18 StGB hinsichtlich des Teilnehmers gilt.

3. § 315 c StGB im Überblick

§ 315 c StGB hat in seiner aktuellen Fassung folgenden Wortlaut:

(1) Wer im Straßenverkehr

- 1. ein Fahrzeug führt, obwohl er*
 - a) infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder andere berauschender Mittel oder*
 - b) infolge geistiger oder körperlicher Mängel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen, oder*
- 2. grob verkehrswidrig oder rücksichtslos*

83 LK-König, § 315 b Rn. 92.

84 Vgl. nur MüKo-Pegel, § 315 b Rn. 60 mit § 315 Rn. 97; LK-König, § 315 b Rn. 92.

85 LK-König, § 315 b Rn. 92.

86 BGH NSTZ 1992, 233, 234; Fischer, § 315 b Rn. 21. A.A. Noack, JuS 2005, 312 ff., der Vorsatz hinsichtlich des Gefährdungsteils fordert.

87 BGH NJW 2000, 3581, 3582 zu § 306 b Abs. 2 Nr. 2 StGB.

- a) die Vorfahrt nicht beachtet,
- b) falsch überholt oder sonst bei Überholvorgängen falsch fährt,
- c) an Fußgängerüberwegen falsch fährt,
- d) an unübersichtlichen Stellen, an Straßenkreuzungen, Straßeneinmündungen oder Bahnübergängen zu schnell fährt,
- e) an unübersichtlichen Stellen nicht die rechte Seite der Fahrbahn einhält,
- f) auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen wendet, rückwärts oder entgegen der Fahrtrichtung fährt oder dies versucht oder
- g) haltende oder liegen gebliebene Fahrzeuge nicht auf ausreichende Entfernung kenntlich macht, obwohl das zur Sicherung des Verkehrs erforderlich ist,

und dadurch Leib und Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet, wird mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

(2) In den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 ist der Versuch strafbar.

(3) Wer in den Fällen des Absatzes 1

- 1. die Gefahr fahrlässig verursacht oder
- 2. fahrlässig handelt und die Gefahr fahrlässig verursacht,

wird mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

a. Allgemeines und Deliktsstruktur des § 315 c StGB

§ 315 c StGB findet sich (ebenfalls) im 28. Abschnitt des StGB unter der amtlichen Überschrift „Gefährdung des Straßenverkehrs“. Damit ordnet sich die Norm systematisch bei den gemeingefährlichen Straftaten ein. Ob diese Einordnung auch unmittelbare Auswirkungen auf das von § 315 c StGB geschützte Rechtsgut hat, ist – wie bei § 315 b StGB – wiederum streitig. Eine Ansicht⁸⁸ meint, das geschützte Rechtsgut sei nur das Universalinteresse an der Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs. Andere⁸⁹ gehen davon aus, dass ausschließlich oder vorrangig Individualinteressen geschützt seien. Vermittelnd wird vertreten, dass § 315 c StGB die Sicherheit des Straßenverkehrs genauso schützt wie Individualrechtsgüter, mithin es sich um einen „janusköpfigen“ Rechtsgüterschutz handelt.⁹⁰

88 Vergleiche zum Beispiel LK-König, § 315 c Rn. 3; Otto, BT, § 80 Rn. 1 und 16; Eisele, JA 2007, 168, 172. So auch der BGH z.B. in BGHSt 23, 261 ff und NJW 1989, 1227, 1228, wobei der BGH in der zweiten Entscheidung jedoch ausführt, dass „daneben auch die konkret gefährdeten Rechtsgüter geschützt werden.“

89 Siehe nur: Kindhäuser, LPK-StGB, § 315 c Rn. 1, 12 und aus der Rechtsprechung OLG Hamburg NJW 1969, 336, 337.

90 Vergleiche nur: Rengier, BT II, § 44 Rn. 1; Sch/Sch-Sternberg-Lieben/Hecker, § 315 c Rn. 2; Graul, JuS 1992, 321, 326. Die Frage nach dem Schutzgut braucht aber an dieser Stelle der Arbeit nicht entschieden werden, sondern folgt in Kapitel D unter Punkt IV.5.

Die Norm erfasst grundsätzlich⁹¹ – in Abgrenzung zu § 315 b StGB – nur vorschriftswidriges Verkehrsverhalten im fließenden und ruhenden Verkehr⁹² und bezieht sich ausschließlich auf verkehrswidriges Verhalten von Fahrzeugführern bei der Teilnahme am Straßenverkehr. § 315 c Abs. 1 Nr. 2 g StGB stellt insoweit eine Ausnahme dar. Daher ist § 315 c StGB im vorgenannten Umfang ein eigenhändiges Delikt. Seiner Deliktsnatur nach ist § 315 c StGB – in Abgrenzung zu § 316 StGB – zugleich konkretes Gefährdungs- und Erfolgsdelikt,⁹³ weil der Eintritt der konkreten Gefahr als Tatbestandsmerkmal ausgestaltet ist. Eine konkrete Gefahr⁹⁴ ist dann eingetreten, wenn es tatsächlich zu einer kritischen Situation in Form eines „Beinahe-Unfalls“ gekommen ist.⁹⁵ Die in § 315 c StGB geregelten Tatbestände sind mittlerweile⁹⁶ zweistufig aufgebaut. Somit ist der Tatbestand dann verwirklicht, wenn eine der in § 315 c Abs. 1 Nr. 1 a bis 2 g StGB genannten Verhaltensweisen zu einer konkreten Gefahr⁹⁷ für eines der genannten Rechtsgüter führt. Die konkrete Gefahr muss sich als Folge der Tathandlung darstellen.⁹⁸

Hinsichtlich der subjektiven Tatseite kennt § 315 c StGB drei Konstellationen: Eine Bestrafung aus § 315 c Abs. 1 StGB setzt zumindest bedingten⁹⁹ Vorsatz hinsichtlich einer der Tathandlungen¹⁰⁰ sowie einen solchen hinsichtlich des Eintritts einer konkreten Gefahr¹⁰¹ (Vorsatz-Vorsatz-Kombination) voraus. Wenn die Tathandlung

91 Zum Anwendungsbereich des § 315 b StGB im fließenden oder ruhenden Verkehr siehe oben unter 2.a.

92 *Rengier*, BT II, § 44 Rn. 2.

93 *Rengier*, BT II, § 44 Rn. 1.

94 Zum Eintritt des Gefahrenerfolges siehe oben unter A.II.2.b.bb.(2).

95 Allgemeine Meinung: siehe nur *Eisele*, JA 2001, 168, 171. *Fischer*, § 315 c Rn. 15 a führt aus, dass rückblickend eine Situation bestanden haben müsse, in der es „gerade noch einmal gut gegangen ist“.

96 Der Verzicht auf das Merkmal „Beeinträchtigung des Straßenverkehrs“ resultiert aus den Änderungen durch das Zweite Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs. Siehe dazu die Ausführungen unter C.III.3.

97 Im Rahmen des § 315 c StGB reicht es nach h.M. aus, wenn sich die gefährdeten Menschen oder Sachen nicht im Bereich des Straßenverkehrs befinden, vgl. nur *Fischer*, § 315 c Rn. 15; *Lackner/Kühl*, § 315 c Rn. 26. Für die Rechtsprechung z. B.: BGH VRS 11, 61, 62.

98 Und nicht erst eines verursachten Unfalls, *Fischer*, § 315 c Rn. 16 m.w.N.

99 *Wessels/Hettinger*, Rn. 995.

100 Gerade die Feststellung des Vorsatzes bei einer Trunkenheitsfahrt bereitet in der Praxis Schwierigkeiten, da der Täter seine Alkoholisierung häufig selbst falsch einschätzt. Bei den Verstößen nach § 315 c Abs. 1 Nr. 2 a) bis g) muss sich der Vorsatz auch auf die grobe Verkehrswidrigkeit beziehen, wobei die Kenntnis der Umstände ausreichend ist. Der Täter muss zudem rücksichtslos handeln.

101 Der Vorsatz bezüglich der konkreten Gefahr ist dann gegeben, wenn der Täter die Umstände kennt, die den Gefahrenerfolg in Form eines Beinahe-Unfalls als naheliegende Möglichkeit erscheinen lässt, und er diese Gefahrenlage zumindest billigend in Kauf nimmt.

vorsätzlich begangen, die Gefahr aber lediglich fahrlässig verursacht wird (Vorsatz-Fahrlässigkeitskombination), normiert § 315 c Abs. 3 Nr. 1 StGB die Strafbarkeit. Dieses verwirklichte Delikt gilt gemäß § 11 Abs. 2 StGB als Vorsatzdelikt. Legt der Täter schließlich hinsichtlich des Handelns und der Gefährdung (lediglich) Fahrlässigkeit an den Tag, so greift § 315 c Abs. 3 Nr. 2 StGB ein (Fahrlässigkeits-Fahrlässigkeits-Kombination). Der Versuch ist nach Absatz 2 der Vorschrift strafbar. Dies gilt aber nur bezüglich der Vorsatztat nach Abs. 1 Nr. 1.¹⁰²

b. Erläuterungen

aa. Eigenschaft als Fahrzeugführer im Straßenverkehr

Als Führer eines Fahrzeugs¹⁰³ wird derjenige angesehen, der selbst alle oder wenigstens einen Teil der wesentlichen technischen Einrichtungen des Fahrzeugs bedient, die für die Fortbewegung bestimmt sind, mithin also das Fahrzeug unter Verwendung von Antriebskräften unter eigener Verantwortlichkeit in Bewegung setzt und steuert.¹⁰⁴ Insoweit ist auch derjenige, der ein per Seil abgeschlepptes und defektes Fahrzeug lenkt oder derjenige, der ein Fahrzeug ohne Motorenkraft eine abschüssige Straße herunterrollen lässt, als Fahrzeugführer anzusehen.¹⁰⁵ Ein Fahrzeug kann gleichzeitig mehrere Führer haben,¹⁰⁶ wenn eine Aufgabenteilung¹⁰⁷ vorliegt und jeder der Führer solch eine Tätigkeit vornimmt, ohne die eine Fortbewegung des Fahrzeugs unmöglich wäre. Das Führen eines Fahrzeugs im Straßenverkehr¹⁰⁸ setzt demnach voraus, dass dieses in Bewegung ist bzw. dass jemand das Fahrzeug in Bewegung setzt. Auf eine Fortbewegung mit Motorkraft kommt es nicht an.¹⁰⁹ Insoweit reicht es, wenn das Fahrzeug von Menschenhand in Bewegung gesetzt wird. Entscheidend ist, dass der Bewegungsvorgang mit dem Anrollen der Räder

102 *Kindhäuser*, BT I, § 68 Rn. 1; *Eisele*, JA 2007, 168: Eine Strafbarkeit des Versuchs der Vorsatz-Fahrlässigkeitskombination nach § 315 c Abs. 1 Nr. 1 i.V.m. Abs. 3 Nr. 1 StGB wäre aufgrund der Regelung des § 11 Abs. 2 StGB möglich. Eine solche ist aber aufgrund der gesetzssystematischen Anordnung des Abs. 2 nicht unter Strafe gestellt.

103 Fahrzeuge sind alle technischen Vorrichtungen zum ortsverändernden Fahren. Gemeint sind damit unter anderem Kraftfahrzeuge, motorisierte Krankenfahrstühle, Fahrräder und Pferdefuhrwerke (*MüKo-Pegel*, § 315 c Rn. 9 ff.). Nicht darunter fallen diejenigen, die in § 24 StVO als sogenannte besondere Fortbewegungsmittel aufgeführt sind. Für den Verkehr mit den dort genannten Fortbewegungsmitteln gelten die Vorschriften für den Fußgängerverkehr entsprechend.

104 *Fischer*, § 315 c Rn. 3 a.

105 Vgl. dazu *MüKo-Pegel*, § 315 c Rn. 17 ff.; *Schmidt/Priebe*, BT I, Rn. 600.

106 BGH NJW 1959, 1883.

107 Eine solche Aufgabenteilung ist z. B. dann gegeben, wenn einer der Insassen lenkt und der andere Kupplung, Gas und Bremse bedient, vgl. *Eisele*, JA 2007, 168.

108 Zum Begriff des Straßenverkehrs siehe oben unter A.II.2.b.bb.(1) in diesem Kapitel.

109 Dies ergibt sich schon daraus, dass auch Pferdefuhrwerke und Fahrräder dem Tatbestand unterfallen.

nach außen in Erscheinung tritt, so dass ein Fortkommen möglich sein muss.¹¹⁰ Dementsprechend reicht es bei Kraftfahrzeugen nicht aus, wenn bloße Vorbereitungshandlungen, wie das Anlassen des Motors, das Lösen der Handbremse oder das Einschalten des Abblendlichts vorgenommen werden.¹¹¹ Dies gilt auch dann, wenn der Fahrzeugführer in der Absicht handelt, alsbald loszufahren.¹¹² Demgegenüber stellt das Unterlassen von Sicherungsmaßnahmen – z. B. mangelnde Sicherung gegen das Wegrollen – nach Fahrtende kein „Führen“ dar, weil dies keine auf eine Fortbewegung gerichtete Handlung darstellt.¹¹³

bb. Fehlverhalten im Straßenverkehr

Die in § 315 c StGB strafbewehrten Verhaltensweisen lassen sich in drei Kategorien aufteilen: Absatz 1 Nr. 1 a bestraft die Fahruntüchtigkeit infolge berauschender Mittel, Absatz 1 Nr. 1 b die Fahruntüchtigkeit infolge geistiger oder körperlicher Mängel¹¹⁴ und Absatz 1 Nr. 2 a bis g stellt bestimmtes, abschließend¹¹⁵ aufgezähltes grob verkehrswidriges und rücksichtsloses Verhalten unter Strafe. Diese Verhaltensweisen werden gemeinhin als die „sieben Todsünden des Straßenverkehrs“ bezeichnet. Die Fälle des § 315 c Abs. 1 Nr. 1 a StGB sind Spezialfälle der körperlichen Beeinträchtigungen des Abs. 1 Nr. 1 b. Sie wurden nur deshalb gesondert an der ersten Stelle aufgeführt, weil sie unter anderem eine außergewöhnliche hohe praktische Bedeutung haben.¹¹⁶

Tathandlung bei Nr. 1 ist das Führen eines Fahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr im Zustand der Fahruntüchtigkeit. Eine Fahruntüchtigkeit ist immer dann gegeben, wenn der Fahrzeugführer nicht in der Lage ist, sein Fahrzeug eine längere Strecke so zu steuern, dass er den Anforderungen des Straßenverkehrs, und zwar auch bei einer plötzlich auftretenden schwierigen Verkehrslage, gewachsen ist.¹¹⁷ Die rauschmittelbedingte Fahruntüchtigkeit nach Nr. 1 a der Vorschrift erfasst zum einen die alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit und zum anderen die

110 BGH NZV 1996, 500 zu einem Fall der *actio libera in causa*.

111 Der Wortlaut, der ein Führen voraussetzt, ist insoweit eindeutig. Unterstützend spricht auch der Sinn und Zweck des Gesetzes für diese Auslegung. Ein nur stehendes Fahrzeug kann eine vergleichbare Gefährdung des Straßenverkehrs nicht bewirken, vgl. *Eisele*, JA 2007, 168, 169.

112 BGH NZV 1989, 32, 33.

113 *Fischer*, § 315 c Rn. 3 c.

114 Solche Mängel können dauernder (z. B. Amputation, Schwerhörigkeit oder Farbblindheit) oder vorübergehender (z. B. Fieber oder Ermüdung als geistiger Mangel) Natur sein. Zudem fällt in den Anwendungsbereich das Fahren ohne die erforderliche Sehhilfe (körperlicher Mangel).

115 Soweit eine der „sieben Todsünden“ nicht vorliegt, kann ein anderes Fehlverhalten nur als Ordnungswidrigkeit geahndet werden, *Rengier*, BT II, § 44 Rn. 2. Der Katalog des § 315 c StGB ist abschließend, *MüKo-Pegel*, § 315 c Rn. 44.

116 *Janiszewski*, Rn. 266.

117 Allgemeine Definition, vgl. nur *Fischer*, § 315 c Rn. 4.

Fahruntüchtigkeit aufgrund anderer berauschender Mittel.¹¹⁸ Hinsichtlich der alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit unterscheidet man zwischen der absoluten und der relativen Fahruntüchtigkeit.¹¹⁹

Eine absolute Fahruntüchtigkeit liegt bei Kraftfahrern (PKW, LKW oder Motorrad) ab einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von 1,1 Promille¹²⁰ (zum Zeitpunkt der Tat) vor.¹²¹ Der Gesetzgeber hat im Rahmen des Zweiten Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs darauf verzichtet, feste Promillegrenzen in den Tatbestand mit aufzunehmen. Daher hat die Rechtsprechung unter Verwertung von wissenschaftlichen Erkenntnissen¹²² Grenzwerte festgelegt, deren Überschreiten als unwiderleglicher¹²³ Erfahrungssatz für das Vorliegen einer Fahruntüchtigkeit angesehen werden. Die Grenzwerte haben die Bedeutung einer prozessualen Beweislastregel.¹²⁴ Diese gilt für alle Personen gleichermaßen, gleichgültig, ob es sich dabei um trinkfeste oder alkoholgewöhnte Personen handelt. Damit gibt es keinen konkreten oder individuellen Grenzwert. Ist der Grenzwert erreicht, gilt der Fahrzeugführer als fahruntüchtig, ohne dass es eines weiteren Beweises oder weiterer Feststellungen – wie etwa über die Konstitution und die Fahrweise im konkreten Fall – bedarf.¹²⁵ Darauf, ob der Fahrzeugführer konkret nicht fähig ist, ein Fahrzeug über eine längere Strecke so zu steuern, dass er den Anforderungen des Straßenverkehrs, und zwar auch beim plötzlichen Auftreten schwieriger Verkehrslagen, gewachsen ist, kommt es nicht an.

-
- 118 Andere berauschende Mittel im Sinne der Vorschrift sind vor allem Drogen und Medikamente, auch wenn sie verordnet sind. Zu beachten ist jedoch, dass aussagekräftige Beweisanzeichen – wie im Rahmen der relativen Fahruntüchtigkeit – festgestellt werden müssen. Der alleinige Nachweis des Konsums anhand einer Blutprobe ist nicht ausreichend.
- 119 Die prozessuale Beweislastregel der absoluten Fahruntüchtigkeit gilt nicht für die „anderen berauschenden Mittel“. Hier bedarf es zusätzlicher Beweisanzeichen.
- 120 Sollte die durch die Rechtsprechung normierte Grenze geändert werden, gilt für diese das Rückwirkungsverbot des Art. 103 Abs. 2 GG weder direkt, da es sich nicht um ein gesetzliches Merkmal handelt, noch analog; vgl. dazu BVerfG NJW 1990, 3140.
- 121 Zur Berechnung der BAK vergleiche *Janiszewski*, Rn. 333 ff.
- 122 Es wurde erkannt, dass ab circa 1,0 Promille BAK Leistungsminderungen (Verlängerung der Reaktionszeit und Wahrnehmungsdefizite) und Persönlichkeitsveränderungen (Enthemmung, Risikofreude und Selbstüberschätzung) auftreten, vgl. *Eisele*, JA 2007, 168, 169.
- 123 Ist der Grenzwert erreicht, ist ein Gegenbeweis durch Trink- und/oder Fahrproben für eine behauptete Fahrsicherheit ausgeschlossen, weil selbst Alkoholgewöhnung oder eine hohe Alkoholverträglichkeit die Fahruntüchtigkeit nicht ausschließen, BGH NJW 1957, 1038.
- 124 *Fischer*, § 316 Rn. 13.
- 125 Die Verwendung eines solchen Beweisgrenzwertes stellt keinen Verstoß gegen das verfassungsrechtliche Gebot der Gesetzlichkeit des Straftatbestandes dar, BVerfG NJW 1995, 125, 126.

Demgegenüber spricht man von einer relativen¹²⁶ Fahruntüchtigkeit, wenn der Fahrzeugführer eine BAK von mindestens 0,3 Promille aufweist und dazu weitere Umstände bzw. Ausfallerscheinungen hinzutreten. Diese müssen den Schluss zulassen, dass der Fahrzeugführer aufgrund des Alkoholgenusses nicht mehr in der Lage ist, sein Fahrzeug sicher zu führen. Es ist stets notwendig, die Fahruntüchtigkeit konkret zu bestimmen, d. h. die Fahrunsicherheit muss unter kritischer Würdigung aller Umstände durch zusätzliche Beweisanzeichen zur Überzeugung des Gerichts feststehen. Diese Beurteilung obliegt alleine dem Tatrichter.¹²⁷ Nach der Würdigung der Gesamtumstände hat für eine strafrechtliche Relevanz letztendlich festzustellen, dass gerade dieser Angeklagte sich im nüchternen Zustand anders verhalten hätte.¹²⁸ Im Ergebnis muss der Alkoholeinfluss kausal für das Fehlverhalten gewesen sein. Das Schlangenlinienfahren, das Geradeausfahren in Kurven oder das Abkommen von der Fahrbahn¹²⁹ stellen typisches Fehlverhalten im Sinne einer Ausfallerscheinung dar. Eine Ausfallerscheinung soll aber nicht gegeben sein, wenn es sich um solche Fehlverhaltensweisen handelt, die auch bei nüchternem Zustand häufig sind, wie z. B. Rotlichtverstöße oder überhöhte Geschwindigkeit.¹³⁰

Die in § 315 c Abs. 1 Nr. 2 a bis Nr. 2 g StGB aufgeführten Verkehrsverstöße sollen vorliegend nicht detailliert dargestellt werden.¹³¹ Es soll lediglich darauf hingewiesen werden, dass der Verstoß objektiv grob verkehrswidrig sein muss. Dies ist dann der Fall, wenn ein besonders schwerer Verstoß gegen eine Verkehrsvorschrift vorliegt. Des Weiteren muss der Täter rücksichtslos handeln.¹³² Dieser unbestimmte Rechtsbegriff wird allgemein dahingehend ausgelegt, dass derjenige rücksichtslos handelt, der sich aus eigensüchtigen Gründen über seine Pflichten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern hinwegsetzt oder aus Gleichgültigkeit Bedenken gegen sein Verhalten von vornherein gar nicht erst aufkommen lässt.¹³³ Beruht dagegen der Verkehrsverstoß auf bloßer Unachtsamkeit oder einem Augenblicksversagen, ist das Merkmal nicht gegeben.¹³⁴

126 Der Begriff „relativ“ rührt daher, dass es zur Annahme einer Fahruntüchtigkeit weiterer Feststellungen bedarf.

127 *Janiszewski*, Rn. 358.

128 BGH VRS 36, 176 und BGH VRS 22, 137, 138. Siehe dazu auch die Ausführungen unter Punkt cc.

129 Beispiele von *Eisele*, JA 2007, 168, 169.

130 *Fischer*, § 316 Rn. 36 f. m.w.N.

131 Ausführlich dazu: *Janiszewski*, Rn. 269 ff.

132 Ob das Merkmal ein strafbarkeitsbegründendes persönliches Merkmal im Sinne des § 28 Abs. 1 StGB (so *Fischer*, § 28 Rn. 6 a) oder ein besonderes Schuldmerkmal im Sinne des § 29 StGB ist (so BGH VRS 23, 289, 292 f.: schuldsteigerndes Gesinnungsmerkmal; vgl. auch *Wessels/Beulke/Satzger*, Rn. 642), kann dahingestellt bleiben.

133 Allgemeine Meinung: vgl. nur *Fischer*, § 315 c Rn. 14 dort m.w.N.; BGH NJW 1954, 729.

134 BGH NJW 1954, 729, 730; *Eisele*, JA 2007, 168, 170.

cc. *Tatfahrzeug als Gefährdungsobjekt*

Die Frage, ob und inwieweit im Rahmen des Anwendungsbereichs des § 315 c StGB ein Tatfahrzeug ein taugliches Gefährdungsobjekt darstellen kann, ist umstritten. Der BGH¹³⁵ und der größte Teil der Literatur¹³⁶ stehen einer Einbeziehung des (fremden) Tatfahrzeugs als Gefährdungsobjekts ablehnend gegenüber. Eine Erheblichkeit dieser Rechtsansicht für den Untersuchungsgegenstand dieser Arbeit ergibt sich nicht zuletzt daraus, dass der BGH in BGHSt 11, 148¹³⁷ seine Sicht zum Ausschluss des Tatfahrzeugs (als taugliches Gefährdungsobjekt) heranzieht, um den Tatbeteiligten die Eignung als taugliche Gefährdungsoffers abzusprechen. Die vom BGH herangezogenen Argumente werden demnach an entsprechender Stelle dargestellt.¹³⁸ Eine kritische Auseinandersetzung mit dem vom BGH verfolgten Ansinnen einer vergleichenden Betrachtung wird ebenfalls im weiteren Verlauf der Arbeit (an anderer Stelle) geführt werden.¹³⁹

Entgegen der Ansicht des BGH sehen andere Stimmen das Tatfahrzeug als taugliches Gefährdungsobjekt an¹⁴⁰ und verweisen zur Begründung maßgeblich darauf, dass dem Ansatz der Rechtsprechung eine Art „Lagertheorie“ anhaftet. Darüber hinaus sei es die gesetzgeberische Konzeption gewesen, dass sich in der Gefährdung fremder Rechtsgüter die Gefährlichkeit der Tat ausprägen.¹⁴¹ Aber gerade auch in den Fällen, in denen das fremde Täterfahrzeug gefährdet wird, würde eben diese Gesetzesintention eine entsprechende Einbeziehung rechtfertigen. Zudem wird darauf verwiesen, dass die Aussage, Tatobjekt und Tatmittel könnten nicht identisch sein, keine Stütze im Gesetz finde. Außerdem sei dieser Schluss nicht zwingend und überzeuge auch der Sache nach nicht, weil es Beispiele gebe, die den Schluss der Rechtsprechung widerlegt. So würden im Rahmen des § 306 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Nr. 1 StGB die Strohvorräte als Brandbeschleuniger zur Zerstörung der Scheune benutzt.¹⁴² Auch die These, dass ein Strafrechtsschutz für das fremde Fahrzeug erst dann entstehe, wenn es der Dritte selbst in den Verkehrsbereich eingebracht

135 Vgl. BGHSt 11, 148; BGHSt 27, 40 und die Ausführungen in Kapitel B unter I.1.c und unter I.2.b.

136 Fischer, § 315 c Rn. 15 c auch mit weiteren Nachweisen aus der Rechtsprechung; Lackner, JZ 1965, 120, 124; Lackner/Kühl, § 315 b Rn. 5. Ausführlich dazu Ranft, Jura 1987, 608, 615 f.

137 Vgl. die Ausführungen in Kapitel B unter I.1.c.

138 Vgl. BGHSt 11, 148; BGHSt 27, 40 und die Ausführungen in Kapitel B unter I.1.c und unter I.2.b.

139 Vgl. die Ausführungen unter D.I.2.b.bb.(2).

140 LK-König, § 315 b Rn. 80, der aber darauf verweist, dass der Gedanke der Rechtsprechung bei § 315 b StGB „strukturell“ besser passen würde; SK-Wolters, Vor § 306, Rn. 11; Saal, NZV 1998, 49, 50; Sch/Sch-Sternberg-Lieben/Hecker, § 315 b Rn. 14.

141 LK-König, § 315 b Rn. 80.

142 MüKo-Barnickel (2006), § 315 Rn. 68.

hat, gehe fehl.¹⁴³ Dies, weil dann auch der auf dem Feld pflügende Bauer – der im Rahmen des § 315 c StGB nach einhelliger Ansicht geschützt sei – aus dem Schutzbereich mangels Verkehrsbeteiligung herausfallen würde.¹⁴⁴

dd. Weitere Voraussetzungen

Der erforderliche Eintritt einer konkreten Gefahr¹⁴⁵ muss durch die gefährliche Handlung unmittelbar verursacht worden sein. Erforderlich ist ein Pflichtwidrigkeits- und Zurechnungszusammenhang. Ein solcher gefahrsspezifischer Zusammenhang ist deshalb notwendig, weil § 315 c StGB gerade das Fehlverhalten sanktionieren will, welches eigentümliche Gefahren für den Straßenverkehr hervorruft.¹⁴⁶ Dieser Pflichtwidrigkeits- und Zurechnungszusammenhang setzt sich aus zwei Komponenten zusammen: Es muss zum einen eine Kausalität zwischen der Fahruntüchtigkeit bzw. dem Verkehrsverstoß und der eingetretenen Gefährdung vorliegen. Zum anderen muss sich in der konkreten Gefährdung gerade die typische Gefährlichkeit des in den einzelnen Nummern des § 315 c StGB pönalisierten Verhaltens realisiert haben.¹⁴⁷

Besondere Anforderungen an den soeben dargestellten Pflichtwidrigkeits- und Zurechnungszusammenhang sind im Rahmen des § 315 c Abs. 1 Nr. 1 StGB zu stellen. Das Erfordernis eines doppelten Kausalzusammenhangs (Fahrunsicherheit gerade „infolge“ des Genusses alkoholischer Getränke etc. oder geistiger bzw. körperlicher Gebrechen und eine daraus resultierende Gefährdung) verlangt einen erhöhten Feststellungs- und Begründungsaufwand. Hinsichtlich der Feststellung der Ursächlichkeit zwischen der Fahruntüchtigkeit und der eingetretenen Gefährdung reicht es nicht aus, wenn ein für den Eintritt der Gefahr ursächlicher Fahrfehler, der auch nüchternen Fahrzeugführern häufig unterläuft, lediglich damit begründet wird, dass der Fahrfehler offenbar auf den Alkohol zurückzuführen ist.¹⁴⁸ Wenn jedoch feststeht, dass der Fahrfehler auf die Alkoholisierung zurückzuführen ist, wird es, zumindest bei einer erheblichen Alkoholisierung, im Einzelfall ausreichen, dass die Alkoholisierung mitursächlich für den Eintritt der Gefahr war.¹⁴⁹

Auf der anderen Seite ist das Kausalitätserfordernis dann nicht erfüllt, wenn der Täter auch im nüchternen Zustand die Gefahr mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht vermieden hätte, weil der Unfall bzw. die konkrete Gefährdung infolge anderer Umstände, also unabhängig von der Fahruntüchtigkeit,

143 Zur verkehrsbezogenen Beteiligung siehe Kapitel E.II.

144 SK- *Wolters*, Vor § 306 Rn. 11.

145 Hinsichtlich des Begriffs der konkreten Gefahr wird – soweit dort keine Besonderheiten aufgrund der Normstruktur des § 315 b StGB dargestellt werden – auf die Ausführungen unter II.2.b.bb.(2) dieses Kapitels verwiesen.

146 *Eisele* JA 2007, 168, 171.

147 Sch/Sch-*Sternberg-Lieben/Hecker*, § 315 c Rn. 35.

148 BGH VRS 22, 137, 138.

149 *Eisele*, JA 2007, 168, 171.

eingetreten wäre.¹⁵⁰ Ein solches rechtmäßiges Alternativverhalten¹⁵¹ schließt den gefahrsspezifischen Zusammenhang aus, weil es dann an einem Pflichtwidrigkeitszusammenhang fehlt. Im Rahmen des § 315 c StGB soll die Zurechnung nach der herrschenden Meinung¹⁵² auch dann entfallen, wenn ein (beliebiger) nüchterner Fahrer den Unfall nicht hätte vermeiden können.¹⁵³ Vermeidbar ist der Unfall, wenn er für den nüchternen Fahrer bei Einhaltung der Geschwindigkeit, die der alkoholisierte Täter tatsächlich gefahren ist, vermieden werden konnte.¹⁵⁴ Hätte der nüchterne Fahrer hingegen den gleichen Fehler gemacht, wie der alkoholisierte, scheidet der Pflichtwidrigkeitszusammenhang aus.¹⁵⁵

Im Rahmen des § 315 c StGB ist allein ausreichend, dass durch das Fahren im fahrunsicheren Zustand die Gefährdung herbeigeführt wird.¹⁵⁶ An dieser Feststellung ändert auch der im Rahmen des § 222 StGB herangezogene § 3 StVO nichts. Eine Anknüpfung an das Fahren mit einer nicht an die Alkoholisierung angepassten Geschwindigkeit (wie es § 3 StVO vorsieht), genügt für eine Bejahung der erforderlichen Kausalität nach dem Schutzzweck des § 315 c StGB gerade nicht, da § 315 c Abs. 1 StGB das zu schnelle Fahren (im Zustand der Fahruntüchtigkeit) nicht als Tathandlung nennt.¹⁵⁷ Bezüglich der Verhaltensweisen von § 315 c Abs. 1 Nr. 2 a) bis g) StGB muss die konkrete Gefahr ihren Grund gerade in der im Gesetz typisierten Verhaltensweise haben. Es reicht nicht aus, wenn die Gefahr nur „gelegentlich“ eines solchen Verhaltens eintritt.¹⁵⁸

150 Sch/Sch-*Sternberg-Lieben/Hecker*, § 315 c Rn. 35.

151 *Wessels/Beulke/Satzger*, Rn. 952 ff.

152 BayObLG NStZ 1997, 388 mit kritischer Anmerkung von *Puppe*, NStZ 1997, 389; Sch/Sch-*Sternberg-Lieben/Hecker*, § 315 c Rn. 35; *Eisele* JA 2007, 168, 172. A.A.: OLG Koblenz VRS 71, 281: Es kommt auch im Rahmen des § 315 c Abs. 1 Nr. 1 a StGB auf die (hypothetische) angepasste Geschwindigkeit an.

153 Anders wird dies von der herrschenden Meinung (z. B. BGH NJW 1971, 388; NStZ 2013, 231) im Rahmen des § 222 StGB gesehen. Dort wird auf eine geringere, dem Alkoholgenuß „angepasste“ (hypothetische) Geschwindigkeit abgestellt. Diese Geschwindigkeit soll dem herabgesetzten Wahrnehmungs- und Reaktionsvermögen geschuldet sein. Demnach ist dort zu fragen, ob der Unfall bei angepasster Geschwindigkeit hätte vermieden werden können. Anknüpfungspunkt im Rahmen des § 222 StGB ist § 3 StVO. Dieser bestimmt, dass ein Fahrer nur so schnell fahren darf, wie er sein Fahrzeug beherrscht. Zu der gesamten Problematik im Rahmen des § 222 StGB siehe zusammenfassend *Kühl*, AT, § 17 Rn. 63.

154 *Janiszewski*, Rn. 295.

155 *Wessels/Beulke/Satzger*, Rn. 960 (zu § 222 StGB).

156 BayObLG NZV 1989, 359; BayObLG NZV 1994, 283; *Eisele* JA 2007, 168, 172.

157 *Eisele* JA 2007, 168, 172.

158 *Fischer*, § 315 c Rn. 16 m.w.N.; *Janiszewski*, Rn. 294. Eine Gelegentlichkeit wurde z. B. im folgenden Fall bejaht: Zu schnelles Fahren an einer Einmündung, deren Vorhandensein für den Eintritt der Gefahr ohne Bedeutung war, BayObLG VRS 64, 371, 372.

c. Täterschaft und Teilnahme

Nach herrschender Meinung¹⁵⁹ handelt sich bei § 315 c Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 a bis f StGB¹⁶⁰ jeweils um Delikte, die mittels eigenhändiger Begehungsweise verwirklicht werden müssen. Dies ergibt sich aus der Struktur und Ausrichtung der einschlägigen Tatbestände, denn hinsichtlich § 315 c Abs. 1 Nr. 1 StGB fordern der Wortlaut und der Wortsinn des „Führens“ geradezu eine Eigenhändigkeit.¹⁶¹ Täter kann damit nur derjenige sein, der das Fahrzeug selbst als Fahrzeugführer steuert oder essentielle, für die Fortbewegung unabdingbare Teilfunktionen wahrnimmt.¹⁶² Das gleiche gilt für die Nummern 2 a bis f des § 315 c Abs. 1 StGB, die durch ihre Ausgestaltung und verwendeten Termini Eigenhändigkeit implizieren.¹⁶³ Aufgrund der Charakterisierung als eigenhändige Delikte sind uneigenhändige Mittäterschaft und mittelbare Täterschaft ausgeschlossen.¹⁶⁴ Ausnahmsweise ist eine Mittäterschaft – aber nur in Form einer eigenhändigen Mittäterschaft *sui generis* – dergestalt möglich, dass beide Fahrzeuginsassen im gegenseitigen Einvernehmen sich die Bedienung der Verrichtung teilen, die die Fortbewegung des Fahrzeugs maßgeblich beeinflussen.¹⁶⁵ Auch eine fahrlässige Begehung durch eine Person, die nicht selbst fährt, ist – egal ob als Täter oder Nebentäter – ausgeschlossen.¹⁶⁶ Danach können sich Personen, die das Fahrzeug nicht führen, nur als Teilnehmer oder nach anderen Vorschriften strafbar machen. Eine strafbewehrte Teilnahme liegt in Abgrenzung zu einer straflosen Mitfahrt dann vor, wenn der Insasse entweder beim Täter den Tatentschluss hervorgerufen hat – dann Anstiftung gemäß § 26 StGB – und/oder diesem mit „Rat und Tat“, sei es auch nur psychischer Art zur Seite gestanden hat – dann Beihilfe gemäß § 27 StGB.¹⁶⁷

159 BGH NJW 1962, 2069 (Grundsatzentscheidung noch zu § 315 a Abs. 1 Nr. 1 StGB a. F.); BGH NJW 1996, 208; *Lackner/Kühl*, § 315 c Rn. 4; *Fischer*, § 315 c Rn. 2; *Eisele*, JA 2007, 168.

160 Anders in den Fällen des § 315 c Abs. 1 Nr. 2 g StGB. Dort kann auch derjenige Täter sein, der die Sicherungspflichten vom Fahrzeugführer übernommen hat.

161 MüKo-Pegel, § 315 c Rn. 117 m.w.N.

162 Somit ist es möglich, dass ein Fahrzeug mehrere Fahrzeugführer haben kann. Siehe dazu unter II.3.b.aa. in diesem Kapitel mit den dortigen Nachweisen.

163 MüKo-Groschke (2006), § 315 c Rn. 73.

164 So zumindest die ganz h.M.: Sch/Sch-Sternberg-Lieben/Hecker, § 315 c Rn. 43; NK-Zieschang, § 315 c Rn. 7; BGH NJW 1962, 2069 für die mittelbare Täterschaft nach § 315 c I Nr. 1 StGB. Auch eine Zurechnung der Tathandlung über §§ 25 Abs. 1 Alt. 2 und 25 Abs. 2 StGB ist ausgeschlossen, soweit nicht eine eigenhändige Mittäterschaft vorliegt (vgl. *Eisele*, JA 2007, 168). Die Möglichkeit einer mittelbaren Täterschaft im Rahmen des § 315 c Abs. 1 Nr. 2 StGB bejahen dagegen *Maurach/Schroeder/Maiwald*, BT 2, § 53 Rn. 44, dort mit einem Beispiel.

165 MüKo-Pegel, § 315 c Rn. 118.

166 Sch/Sch-Sternberg-Lieben/Hecker, § 315 c Rn. 43; *Fischer*, § 315 a Rn. 4 a.E.

167 Zu beachten ist aber insbesondere, dass eine Zechgemeinschaft nach h.M. keine Garantenpflicht auslösen soll (BGH NJW 1954, 1047; NJW 1973, 1706, 1707; Sch/