Sarah Piek, Greifswald*

GreifRecht erklärt: Straßenverkehrsdelikte

Die Straßenverkehrsdelikte, insbesondere die §§ 315b, 315c und 316[1], sind von erhöhter Examensrelevanz.[2] Sind sie in einer strafrechtlichen Klausur zu prüfen, stellen sie den Bearbeiter vor die Herausforderung, anhand eines relativ langen Gesetzestextes und einer kleinteiligen Verweisungstechnik ein Prüfungsschema zu entwickeln, dass sich nicht ohne Weiteres dem Gesetz entnehmen lässt. Es empfiehlt sich daher, im Rahmen der Examensvorbereitung die §§ 315 ff. zunächst in Ruhe durchzulesen und sich anschließend deren Systematik zu erschließen. Zu letzterem will GreifRecht erklärt hiermit einen Beitrag leisten und auf den Punkt gebracht die wichtigsten Probleme erläutern.

I. Systematik

1. Schutzgut

Die §§ 315 bis 315c sind konkrete Gefährdungsdelikte, deren Schutzgut die Sicherheit im Verkehr (im Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr [§§ 315, 315a] bzw. im Straßenverkehr [§§ 315b, 315c]) im Hinblick auf die Rechtsgüter Leben, Gesundheit und Eigentum ist.[3]

2. Normenstruktur

Die §§ 315 und 315b sind *dreistufig* aufgebaut: Es muss 1.) eine Tathandlung vorliegen (in Nr. 1 - 4 bzw. 1 - 3 genannt), aufgrund derer 2.) die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird und durch die es 3.) zu einer konkreten Gefährdung der in Abs. 1 aufgezählten Rechtsgüter gekommen ist.[4]

Die §§ 315a und 315c sind *zweistufig* aufgebaut: Es muss 1.) eine Tathandlung vorliegen (jeweils in Nr. 1 - 2 genannt), durch die es 2.) zu einer konkreten Gefährdung der in Abs. 1 geschützten Rechtsgüter gekommen ist.[5]

3. Verhältnis der §§ 315 bis 315c zueinander

a) In objektiver Hinsicht

Die §§ 315 bis 315c schließen sich in der Regel in ihrem Anwendungsbereich gegenseitig aus und können so-

* Die Autorin ist wissenschaftliche Mitarbeiterin am Lehrstuhl für Öffentliches Recht, Europarecht und Rechtsvergleichung (Nordosteuropa) – Prof. Dr. *Uwe Kischel*, LL.M. (Yale), Attorney-at-Law (New York) – an der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald.

Zur Konzeption der Reihe *GreifRecht erklärt* vgl. die Kurzbeschreibung zum ersten Beitrag dieser Reihe von *Kromrey*, GreifRecht 2012, 134.

1 Alle genannten §§ sind solche des StGB.

2 So auch die Einschätzung von *Joecks*, Studienkommentar StGB, 9. Aufl. 2010, Erläuterungen vor §§ 315 ff. Rn. 4.

3 Vgl. *Herzog*, in: Kindhäuser/Neumann/Paeffgen, Strafgesetzbuch Bd. 2, 3. Aufl. 2010, § 315b Rn. 1, § 315c Rn. 1; zum Rechtsgutsbegriff allgemein vgl. *Hamed-Schrader*, Quo vadis Rechtsgutsprinzip – Was bleibt., GreifRecht 2012, 102 ff.

4 *Quarch*, in: Dölling/Duttge/Rössner, Gesamtes Strafrecht, 2. Aufl. 2011, StGB § 315 Rn. 1, § 315b Rn. 1.

5 *Quarch*, in: Dölling/Duttge/Rössner (Fn. 4), StGB § 315a Rn. 1, § 315c Rn. 1.

mit nicht gleichzeitig vorliegen.[6] Um zum richtigen Tatbestand zu gelangen, sollte man sich bei der Falllösung zuerst die Frage stellen, ob entweder der Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr (§§ 315, 315a) oder aber der Straßenverkehr (§§ 315b, 315c) möglicherweise betroffen ist. Danach ist zu prüfen, ob es sich entweder um einen Eingriff in den entsprechenden Verkehrsbereich handelt, der „von außen" (§§ 315, 315b; vgl. II. 1.) oder „von innen" (§§ 315a, 315c; vgl. II. 2.), also durch verkehrsinternes Verhalten, erfolgt ist.

b) In subjektiver Hinsicht

Innerhalb der jeweiligen Delikte werden diese dann noch einmal anhand des subjektiven Tatbestandes in drei Kategorien unterteilt, die sich ebenfalls gegenseitig in ihrem Anwendungsbereich ausschließen: Der jeweilige Abs. 1 der §§ 315 bis 315c enthält ein *Vorsatzdelikt*, d.h. sowohl die Tathandlung (und die ggf. damit einhergehende Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit) als auch die Gefährdung müssen vom Vorsatz umfasst sein. Ist nur erstere vom Vorsatz umfasst und liegt hinsichtlich der Gefährdung lediglich Fahrlässigkeit vor, so kommt die *Vorsatz-Fahrlässigkeits-Kombination* des § 315 Abs. 5, des § 315a Abs. 3 Nr. 1, des 315b Abs. 4 oder des § 315c Abs. 3 Nr. 1 (jeweils i.V.m. Abs. 1 als Beschreibung der Tathandlung) in Betracht. Handelt der Täter nur fahrlässig und verursacht er die Gefahr ebenfalls lediglich fahrlässig, so kann er sich nach dem *Fahrlässigkeitsdelikt* des § 315 Abs. 6, des § 315a Abs. 3 Nr. 2, des § 315b Abs. 5 oder des § 315c Abs. 3 Nr. 2 (jeweils i.V.m. Abs. 1 als Beschreibung der Tathandlung) strafbar machen.

c) Qualifikationen

Darüber hinaus enthalten § 315 Abs. 3 und § 315b Abs. 3 i.V.m. § 315 Abs. 3 Qualifikationen für Fälle mit besonderer Absicht (überschießende Innentendenz, § 315 Abs. 3 Nr. 1 a) und b); die Ermöglichungs-/Verdeckungsabsicht der Nr. 1 b) ist hier wie bei § 211 auszulegen[7]) oder für den Eintritt eines bestimmten Taterfolgs (Erfolgsqualifikation in § 315 Abs. 3 Nr. 2).

Somit enthalten die §§ 315 bis 315c sechzehn verschiedene Delikte, die sich aber durch eine gleich bleibende innere Logik im Aufbau – wie bereits gezeigt – stark ähneln.

II. Tathandlungen

1. Der Eingriff „von innen" nach § 315c

§ 315c umfasst verkehrsinterne Eingriffe. Der Gesetzgeber will den Fahrzeugführer hier privilegieren, indem er ihn für Fehler, die er bei der Bewältigung von Vorgängen des fließenden und ruhenden Verkehrs macht, nur dann bestraft, wenn diese im Katalog des § 315c Abs. 1 Nr. 2 (die „sieben Todsünden" des Straßenverkehrs) aufgeführt sind. Alle Fälle fehlerhafter Verkehrsteilnahme sind somit abschließend von § 315c umfasst, dem insoweit eine Sperrwirkung zukommt.[8] Daher sollte – insbesondere in uneindeutigen Fällen – § 315c vor § 315b geprüft werden.

2. Der Eingriff „von außen" nach § 315b

Anders als § 315c sanktioniert § 315b verkehrsfremde Außeneingriffe[9], die also von außen her die Sicherheit des Straßenverkehrs beeinträchtigen, indem sie seinen ungestörten, geregelten Ablauf gefährden.[10] Umfasst werden zunächst die in Abs. 1 Nr. 1 und 2 genannten Handlungen; darüber hinaus ist in Nr. 3 ein Auffangtatbestand für Eingriffe vorgesehen, die hinsichtlich Art und Gefährlichkeit denen der Nr. 1 und 2 ähneln.

Beim Verhältnis von § 315 zu § 315a ist es hingegen umstritten, ob sich ihre Anwendungsbereiche gegenseitig ausschließen; d.h. ob § 315 nur Eingriffe „von außen" und § 315a nur Eingriffe „von innen" umfasst. Obwohl dies dem Wortlaut nicht eindeutig zu entnehmen ist, löst die wohl herrschende Meinung[11] das Problem aus kriminalpolitischen Gründen anders als bei den §§ 315b, 315c: Wenn z.B. ein Bahnbediensteter Gleisarbeiten fehlerhaft ausführt, dann ist er nach § 315 Abs. 1 Nr. 4 strafbar, obwohl er zum Personenkreis des § 315a Abs. 1 Nr. 2 gehört; letzterer entfaltet hier keine Sperrwirkung.[12] Da die meisten Klausurfälle jedoch im Straßenverkehr spielen, soll die Problematik an dieser Stelle nicht weiter vertieft werden.

3. Ausnahme: Das „pervertierte Auto"

In Ausnahmefällen kann jedoch auch ein verkehrsinternes Verhalten, also ein Inneneingriff, unter § 315b Abs. 1 fallen, wenn der Verkehrsteilnehmer den Verkehrsvorgang zu einem Eingriff in den Straßenverkehr „pervertiert"[13]. Dafür ist erforderlich, dass 1.) objektiv eine grobe Einwirkung von einigem Gewicht[14] und 2.) subjektiv a) eine verkehrsfeindliche Absicht, z.B. die Zweckentfremdung des Autos als Waffe oder Schadenswerkzeug,[15] und b) zumindest bedingter Schädigungsvorsatz vorliegt.[16] Eine solche Pervertierung kann z.B. dann vorliegen, wenn der Täter auf einen Polizisten zufährt, um zu fliehen, und es dabei

6 Eine Ausnahme läge beispielsweise dann vor, wenn der Täter mit einem Teilakt § 315b und mit einem anderen § 315c verletzte, und beide aber als natürliche Handlungseinheit erschienen.

7 BGHSt 28, 93.

8 *Wessels/Hettinger*, Strafrecht Besonderer Teil 1, 35. Aufl. 2011, Rn. 979.

9 *Fischer*, Strafgesetzbuch und Nebengesetze, 59. Aufl. 2012, StGB § 315b Rn. 8.

10 BGHSt 22, 6 (7).

11 Vgl. zum Streit *Kudlich*, in: v. Heintschel-Heinegg, BeckOK StGB, 21. Ed. 2012, § 315b Rn. 16 m.w.N.

12 BGH, NJW 1972, 264 ff.

13 BGHSt 41, 231 (234).

14 In Ausnahmefällen kann dies sogar in verkehrsgerechtem Verhalten bestehen, wenn beispielsweise ein vorfahrtverletzendes Auto absichtlich gerammt wird, vgl. *Fischer*, StGB (Fn. 9), StGB § 315b Rn. 10.

15 Diese typische Konstellation betrifft Abs. 1 Nr. 3. Für Abs. 1 Nr. 2 ist z.B. das absichtliche Bremsen, um einen Verkehrsunfall zu verursachen, denkbar.

16 Vgl. *Lackner/Kühl*, Strafgesetzbuch Kommentar, 27. Aufl. 2011, § 315b Rn. 4 m.w.N. Diese Ausnahme greift also nicht bei den Fahrlässigkeitsalternativen der Abs. 4 und 5.

Schema zur Systematisierung	Eingriff „von außen“ (dreistufiger Aufbau)	Eingriff „von innen“ (zweistufiger Aufbau)
Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr	315	315a
Straßenverkehr	315b	315c

hinnimmt, dass dieser verletzt wird oder sogar stirbt. Riskante Fluchtmanöver, bei denen der Täter z.B. versucht, dem Polizisten auszuweichen, genügen hingegen nicht. Es wird also danach unterschieden, ob der Täter das Fahrzeug nur als Fluchtmittel (dann kein Eingriff) oder zugleich als Nötigungswerkzeug benutzen will, um sich einen Fluchtweg zu eröffnen (dann Eingriff).[17]

Der Grund für die Ausnahme des „pervertierten Autos“ ist, dass bestimmte Taten, die sonst entweder gar nicht oder nur nach § 315c Abs. 1 bestraft würden, von § 315b Abs. 1 erfasst werden sollen (Das Strafmaß ist zwar dasselbe wie in § 315c Abs. 1, dieser enthält aber keine Qualifikationen.). Die „Privilegierung“ bzw. Sperrwirkung der „sieben Todsünden“ des § 315c Abs. 1 wird damit letztlich umgangen. Übrigens: Auch der Fall eines „pervertierten Fahrrads“ ist möglich!

III. Eintritt der konkreten Gefährdung

Aufgrund ihrer Einordnung als konkrete Gefährdungsdelikte (und nicht als abstrakte, wie z.B. § 316) ist der Tatbestand der §§ 315b und 315c erst dann verwirklicht, wenn im konkreten Fall eine wirkliche Gefahr für eines der geschützten Rechtsgüter („Beinahe-Unfall“) eingetreten ist. Diese Gefahr muss zum einen verkehrsspezifisch, zum anderen durch die Tathandlung verursacht worden sein; in ihr muss sich also die Pflichtwidrigkeit des Täterverhaltens realisiert haben.[18]

Beim unvoreingenommenen Lesen der §§ 315 ff. kann man leicht zu der falschen Annahme gelangen, das vom Täter geführte Fahrzeug – wenn es denn täterfremd ist – könne auch als „fremde Sache von bedeutendem Wert“ in Betracht kommen. Im Gegensatz zu den §§ 315, 315a werden die §§ 315b, 315c (also die den Straßenverkehr betreffenden Normen) jedoch restriktiv in dem Sinne ausgelegt, dass das Mittel der Gefährdung (Fahrzeug) nicht zugleich auch Objekt der Gefährdung sein kann.[19] Ebenfalls keine Gefährdungsobjekte können der Täter selbst und Teilnehmer der Tat[20] sein.

IV. Einwilligung bei § 315c möglich?

Oft taucht auch das Problem auf, dass das spätere Opfer um die Trunkenheit des Täters weiß, aber trotzdem zu ihm ins Auto steigt.[21] In diesem Zusammenhang ist fraglich, ob das Opfer in die Gefährdung rechtfertigend einwilligen kann, ob also ein disponibles, einwilligungsfähiges Rechtsgut vorliegt. Dafür spricht, dass das Unrecht der Tat im Wesentlichen durch die konkrete Gefährdung des Einzelnen konstituiert wird. Es würde dann durch dessen Einwilligung kompensiert. So verstieße also nur der Handlungsteil gegen die Sicherheit des Straßenverkehrs und der Tatbestand wäre damit nicht (vollständig) gegeben. Die herrschende Meinung hält dem entgegen, dass das Opfer generell nicht über das von § 315c vornehmlich geschützte Rechtsgut der Verkehrssicherheit verfügen könne und eine Einwilligung somit nicht möglich sei.[22]

V. § 316

§ 316 bestraft jemanden für die Schaffung der abstrakten Gefahr, z.B. für das Leben Dritter, die durch Trunkenheit im Verkehr generell entsteht. Er ist zu §§ 315a, 315c formell subsidiär (§ 316 Abs. 1 a. E.) und somit zum Schluss zu prüfen. In objektiver Hinsicht muss der Täter das Fahrzeug im Verkehr führen und dabei fahruntüchtig sein. Für die Fahruntüchtigkeit im Straßenverkehr durch Alkoholeinfluss sollte man sich merken, dass diese bei einer Blutalkoholkonzentration (BAK) ab 0,3 ‰ nur dann vorliegt, wenn weitere Ausfallerscheinungen vorliegen (relative Fahruntüchtigkeit), während sie ab 1,1 ‰ BAK (absolute Fahruntüchtigkeit) unwiderleglich vermutet wird. In subjektiver Hinsicht ist hervorzuheben, dass die Tat sowohl vorsätzlich (§ 316 Abs. 1) als auch fahrlässig (§ 316 Abs. 2 i.V.m. Abs. 1) begangen werden kann. Außerdem sind die Grundsätze der *actio libera in causa* hier jedenfalls nicht anwendbar.[23]

17 *Fischer*, StGB (Fn. 9), StGB § 315b Rn. 13; zu den verschiedenen Konstellationen beim Zufahren auf einen Polizisten vgl. *Joecks*, StuKo StGB (Fn. 2), § 315b Rn. 20 f.

18 So die h.M., vgl. z.B. *Wessels/Hettinger*, StrafR BT 1 (Fn. 8), Rn. 990.

19 Ganz h.M., vgl. *Lackner/Kühl*, StGB (Fn. 16), § 315 Rn. 7, § 315a Rn. 5 m.w.N.

20 *Wessels/Hettinger*, StrafR BT 1 (Fn. 8), Rn. 992; zur Darstellung des Streits, der auch bei den Brandstiftungsdelikten relevant werden kann, vgl. *Joecks*, StuKo StGB (Fn. 2), vor § 306 Rn. 6.

21 Das Problem der Einwilligung ist zwar auch bei § 315a denkbar. Da solche Fälle dort praktisch jedoch nur wenig vorstellbar sind, wird das Problem in Klausuren i.d.R. nur im Rahmen des § 315c relevant.

22 Vgl. zum Streit z.B. *Kindhäuser*, Strafgesetzbuch: Lehr- und Praxiskommentar, 4. Aufl. 2010, § 315c Rn. 12 ff., der auch noch eine vermittelnde Ansicht nennt.

23 BGH, NJW 1997, 138 ff.; vgl. z.B. das Prüfungsschema bei *Wessels/Hettinger*, StrafR BT 1 (Fn. 8), Rn. 1026.