

03.07.20

Gesetzentwurf

des Bundesrates

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Strafgesetzbuches - Erhöhung der Sicherheit im Bahn-, Schiffs-, Luft- und Straßenverkehr

A. Problem und Ziel

Verkehrsfeindliches Verhalten, insbesondere solches mit Todesfolge, ist in jüngerer Zeit wiederholt in den Fokus der Öffentlichkeit geraten. Außerhalb des Bereichs verbotener Kraftfahrzeugrennen ergeben sich im geltenden Recht jedoch erhebliche Defizite und Ungereimtheiten, weil die Erfolgsqualifikation der einschlägigen Strafbestimmungen zwar die schwere Gesundheitsschädigung eines anderen Menschen sowie die Gesundheitsschädigung einer großen Zahl von Menschen, nicht aber die Todesfolge umfasst.

B. Lösung

Der Gesetzentwurf beseitigt diesen systematischen Widerspruch, indem er für die Todesfolge bei verkehrsfeindlichen Eingriffen denselben Strafraumen eröffnet, der bislang nur für die geringeren gesundheitsbeeinträchtigenden Folgen der vorbezeichneten Art vorgesehen ist.

C. Alternativen

Beibehaltung des bisherigen, unbefriedigenden Zustands, der die Fälle des erhöhten Unwert- und Schuldgehalts verkehrsfeindlicher Eingriffe mit Todesfolge nicht abbildet.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand**E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Keiner.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten:

Keine.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Keiner.

F. Weitere Kosten

Durch die Strafrahmenerhöhung kann ein den Länderhaushalten zur Last fallender erhöhter Kostenaufwand beim Vollzug von Freiheitsstrafen wegen verkehrsfeindlicher Eingriffe mit Todesfolge entstehen, dessen Umfang derzeit nicht quantifizierbar ist. Im Übrigen werden jedoch keine Mehrkosten entstehen. Für Bürgerinnen und Bürger und die Unternehmen entsteht kein Erfüllungsaufwand. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

03.07.20

Gesetzentwurf
des Bundesrates

**Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Strafgesetzbuches -
Erhöhung der Sicherheit im Bahn-, Schiffs-, Luft- und
Straßenverkehr**

Der Bundesrat hat in seiner 992. Sitzung am 3. Juli 2020 beschlossen, den beigefügten Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 1 des Grundgesetzes beim Deutschen Bundestag einzubringen.

Anlage

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Strafgesetzbuches - Erhöhung der Sicherheit im Bahn-, Schiffs-, Luft- und Straßenverkehr

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

In § 315 Absatz 3 Nummer 2 des Strafgesetzbuches in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. November 1998 (BGBl. I S. 3322), das zuletzt durch ... geändert worden ist, werden nach dem Wort „Tat“ die Wörter „den Tod oder“ eingefügt.

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

I. Zielsetzung und wesentlicher Inhalt des Gesetzentwurfs

Verkehrsfeindliches Verhalten, insbesondere solches mit Todesfolge, ist in jüngerer Zeit wiederholt in den Fokus der Öffentlichkeit geraten. Vor allem Fälle verbotener Kraftfahrzeugrennen mit tödlichem Ausgang für Unbeteiligte haben nicht nur eine erhebliche Betroffenheit in der Bevölkerung ausgelöst, sondern auch zu einer intensiven Diskussion über die angemessene Sanktionierung derartiger Taten geführt. Auch vor diesem Hintergrund hat der Gesetzgeber mit Wirkung vom 13. Oktober 2017 in § 315d Strafgesetzbuch (StGB) eine Sonderregelung für verbotene Kraftfahrzeugrennen eingeführt. Diese Vorschrift enthält in Absatz 5 eine Erfolgsqualifikation für diejenigen Fälle, in denen der Täter durch eine Tat nach Absatz 2 den Tod oder eine schwere Gesundheitsschädigung eines anderen Menschen oder eine Gesundheitsschädigung einer großen Zahl von Menschen verursacht.

Weithin unbeachtet geblieben ist allerdings, dass bei vergleichbaren Taten, den verkehrsfeindlichen Eingriffen in den Verkehr, die Regelung einer Erfolgsqualifikation für Fälle der Verursachung des Todes bislang unterblieben ist. So fällt auf, dass die Strafvorschrift des Gefährlichen Eingriffs in den Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr (§ 315 StGB) in Absatz 3 Nummer 2 als Erfolgsqualifikation lediglich diejenigen Fälle mit Freiheitsstrafe nicht unter einem Jahr sanktioniert, in denen der Täter durch eine (vorsätzliche) Tat nach Absatz 1 eine schwere Gesundheitsschädigung eines anderen Menschen oder eine Gesundheitsschädigung einer großen Zahl von Menschen verursacht. Über die Verweisung in § 315b Absatz 3 StGB findet diese Regelung auch Anwendung für den Gefährlichen Eingriff in den Straßenverkehr mit einer Strafobergrenze von zehn Jahren Freiheitsstrafe (§ 315b StGB).

Es gehört zu den Ungereimtheiten des geltenden Rechts, dass die Todesfolge keinen Eingang in § 315 Absatz 3 Nummer 2 StGB gefunden hat. Das führt dazu, dass bei fahrlässiger Todesverursachung durch eine Tat nach § 315 Absatz 1 StGB nur der Grundtatbestand des § 315 Absatz 1 StGB in Tateinheit mit fahrlässiger Tötung gemäß § 222 StGB anzuwenden ist (Vergehen), während bei fahrlässiger schwerer Gesundheitsschädigung die Tat ein Verbrechen im Sinne von Absatz 3 Nummer 2 ist und höher bestraft wird. Die schwerer wiegende Todesfolge wird von § 315 Absatz 3 Nummer 2 StGB nicht erfasst (zu vgl. BGH, Urteil vom 25. April 2019

– 4 StR 442/18 -, Rn. 30, NStZ 2019, 608; Fischer, StGB, 67. Auflage [2020], § 315, Rn. 24; ders., in: Festschrift für Wolfgang Frisch, 2013, S. 31, 40 mit Fn. 39). Dies erscheint widersprüchlich und – zumal mit Blick auf den hohen Rang des Rechtsguts „Leben“ – nicht nachvollziehbar. In der Kommentarliteratur wird zu Recht angemerkt: „Zwar könnte man die Gesundheitsschädigung theoretisch als notwendiges Durchgangsstadium zum Tod und damit als mit umfasst ansehen. Dem steht allerdings entgegen, dass der Gesetzgeber in zahlreichen Regelungen differenziert, indem er dort allein oder in Verbindung mit dem Merkmal der Gesundheitsschädigung an die Verursachung gerade des Todes einen strengeren Strafraum knüpft (...). Warum von der Aufnahme der Todesfolge abgesehen worden ist, geht aus den Motiven nicht hervor (...). Der Umstand ist letztlich den 'Strafraumrätseln' zuzurechnen, die das 6. StrRG hinterlassen hat“ (König, in: LK-StGB, 12. Auflage [2008], § 315, Rn. 122; vgl. auch Fischer a. a. O. S. 40 mit Fn. 39 mit Hinweisen zum Gesetzgebungsverfahren).

II. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes folgt aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 1 des Grundgesetzes (Strafrecht).

III. Auswirkungen

Durch die Strafraumenerhöhung kann ein den Länderhaushalten zur Last fallender erhöhter Kostenaufwand beim Vollzug von Freiheitsstrafen wegen verkehrsfeindlicher Eingriffe mit Todesfolge entstehen, dessen Umfang derzeit nicht quantifizierbar ist. Im Übrigen werden jedoch keine Mehrkosten entstehen. Für Bürgerinnen und Bürger und die Unternehmen entsteht kein Erfüllungsaufwand. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

B. Zu den einzelnen Vorschriften**Zu Artikel 1 (Änderung des § 315 Absatz 3 Nummer 2 StGB)**

Durch Einfügung der Wörter „den Tod oder“ in § 315 Absatz 3 Nummer 2 StGB wird für die Todesfolge bei verkehrsfeindlichen Eingriffen derselbe Strafraum eröffnet, der bislang nur für die geringeren Folgen der schweren Gesundheitsschädigung eines anderen Menschen oder der Gesundheitsschädigung einer großen Zahl von Menschen vorgesehen ist. Damit werden die unter A. I. aufgezeigten Ungeheimheiten beseitigt. Über die Verweisung in § 315b Absatz 3 StGB wirkt sich die Änderung auch für Fälle des gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr (§ 315b StGB) aus.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.