

Führen eines autonomen Fahrzeugs

Prof. Dr. Wolfgang Mitsch, Potsdam*

Regelwidriges, abstrakt und konkret gefährliches Führen eines Fahrzeuges ist nach geltendem Recht mannigfaltig als Ordnungswidrigkeit oder Straftat sanktionierbar. Mit der Entwicklung selbstfahrender „autonomer“ Fahrzeuge wird „Führen“ im Straßenverkehr an Bedeutung verlieren, wenn nicht sogar vollkommen hinfällig werden. Damit einhergehend ist ein Rückgang von Fällen zu erwarten, die in §§ 316, 315c StGB unter Strafdrohung stehen. Das hängt mit dem Tatbestandsmerkmal „Führen eines Fahrzeugs“ zusammen. Der Beitrag erläutert dieses Tatbestandsmerkmal vor dem Hintergrund hergebrachter Straßenverkehrsverhältnisse und stellt eine Prognose zum Straßenverkehrsstrafrecht der Zukunft.

A. Einleitung

Die Entwicklung sogenannter „autonomer Fahrzeuge“ hat neben anderem zur Folge, dass sich die fahrtechnischen und psychologischen Anforderungen an den Benutzer des Fahrzeugs ändern. Die komplexe Aufgabe der Steuerung des Fahrzeugs wird dem, den die Terminologie des Straßenverkehrsrechts einschließlich des Verkehrsstrafrechts „Fahrzeugführer“ nennt, allmählich im wahrsten Sinne des Wortes aus der Hand genommen und durch das Fahrzeug selbsttätig erledigt. Algorithmen übernehmen die Funktionen, die nach herkömmlicher Fahrweise noch auf verschiedene Komponenten des menschlichen Organismus (Sinnesorgane, Gehirn, Nervensystem, Muskulatur) aufgeteilt und Resultat deren Zusammenwirkens sind.¹ Über die grundlegenden technischen Fakten des Themengebiets sind die Leser sicher zumindest in Grundzügen informiert, sodass von einer Darstellung des nichtjuristischen Materials in diesem Text abgesehen werden darf. Da der Einfluss des Fahrerverhaltens auf die Längs- und Querbewegungen des Fahrzeugs (Richtung, Geschwindigkeit, Rhythmus) geringer wird, dürfte die Unfallträchtigkeit von Fehlern des Fahrzeugführers künftig abnehmen. Unkonzentriertheit, Übermüdung, Selbstüberschätzung, mangelndes Reaktionsvermögen, Sorglosigkeit und andere menschliche Schwächen oder Defekte werden sich in hoffentlich erheblich geringerem Maße als gegenwärtig verhängnisvoll auswirken, d. h. zur Gefährdung oder Verletzung anderer beitragen. Dieser tatsächliche Wandel der Verkehrssicherheit muss möglicherweise auch eine veränderte Verhal-

tensreglementierung durch das Verkehrsrecht und – im Bereich repressiver Sanktionierung – durch das Strafrecht nach sich ziehen. Vorstellbar ist, dass die Strafbarkeit, die nach geltendem Recht durch bestimmte Erscheinungsformen unkorrekten Fahrzeugführens – z. B. Alkoholisierung, Fahren trotz physischen Handicaps – begründet wird, künftig obsolet sein wird, weil ihre tatsächlichen Grundlagen weggefallen oder zumindest gravierend verändert worden sind. Möglicherweise muss für das Tatbestandsmerkmal „Führen“ eine neue, den veränderten Gegebenheiten angepasste, Definition gefunden werden. Es könnte aber auch sein, dass „Führen“ eines Fahrzeugs als strafatbestandsmäßiges Verhalten gänzlich gegenstandslos wird und deshalb entweder eine grundlegend neue Gestaltung der einschlägigen Straftatbestände des Straßenverkehrsrechts mit anderen Verhaltensmerkmalen erforderlich oder ihre ersatzlose Streichung möglich wird.² In dem vorliegenden kurzen Beitrag werden ohne Anspruch auf Vollständigkeit einige Aspekte des Tatbestandsmerkmals „Führen“ (eines Fahrzeugs) erläutert und – soweit notwendig – kritisch gewürdigt, die durch die technische Entwicklung vielleicht bald überholt sein könnten.

B. Führen eines Fahrzeugs

I. Straf- und Bußgeldtatbestände

Die wichtigsten Straftatbestände, in denen das Täterverhalten mit dem Merkmal „ein Fahrzeug“³ führt gekennzeichnet ist, sind die des § 316 StGB und des § 315c Abs. 1 Nr. 1 StGB. Diese gehören dem Kernstrafrecht an und sind nach den Juristenausbildungsordnungen der Bundesländer strafrechtlicher Pflichtfachstoff im Referendarexamen.⁴ Aus dem Nebenstrafrecht ist § 21 StVG zu nennen, der für Studenten aber nur dann relevant ist, wenn sie einen Schwerpunktbereich mit verkehrsrechtlichen

* Der Verfasser ist Professor für Strafrecht an der Universität Potsdam.

¹ Berndt, SVR 2017, 121 (123).

² Valerius, in: Hilgendorf (Hrsg.), Autonome Systeme und neue Mobilität, 2017, S. 9 (14): „Bei einem vollkommen autonomen Fahrzeug wäre sogar fraglich, ob überhaupt noch von einem Führer eines Fahrzeugs gesprochen werden kann“.

³ Obwohl der Gesetzestext sowohl in § 315c StGB als auch in § 316 StGB das – z. B. auch Fahrräder einschließende – Wort „Fahrzeug“ verwendet (vgl. Schönke/Schröder/Hecker, § 315c Rn. 5), kann sich – vor allem bei § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB – durch Auslegung ergeben, dass der Tatbestand nur mit Kraftfahrzeugen verwirklicht werden kann; vgl. F. Zimmermann, JuS 2010, 22 (23).

⁴ In Brandenburg gemäß § 3 Abs. 4 Nr. 2b BbgJAO.

Bestandteilen gewählt haben.⁵ Im Bereich des Verkehrsordnungswidrigkeitenrechts spielt das Merkmal „Führen“ eine Rolle, soweit in § 24 StVG i. V. m. § 49 StVO auf den Verstoß gegen Verkehrsvorschriften abgestellt wird, die bestimmte Sorgfaltsanforderungen an das Führen des Fahrzeugs stellen. Das ist z. B. in § 23 StVO der Fall, auf den in § 49 Abs. 1 Nr. 22 StVO verwiesen wird. Ordnungswidrigkeitenrecht gehört an den Juristenfakultäten und in der ersten Juristischen Prüfung nicht zum Pflichtfachstoff und kommt nur in Schwerpunktbereichen zur Geltung.⁶ Die folgenden Ausführungen werden sich daher auf die §§ 315c, 316 StGB beschränken.

II. Führer, Führen und Fahren

1. Führer

Wer das Fahrzeug führt, den kann man „Führer“ nennen. Das Straßenverkehrsgesetz verwendet an mehreren Stellen den Ausdruck „Führer eines Kraftfahrzeugs“, z. B. §§ 18, 24c StVG. Im Strafgesetzbuch erscheint hingegen das Wort „Führer“ (eines Kraftfahrzeugs) nur an einer Stelle zur Kennzeichnung des typischen Opfers – neben dem „Mitfahrer“ – eines räuberischen Angriffs im Straßenverkehr, nämlich in § 316a Abs. 1 StGB. Die Frage, ob die Eigenschaft „Führer“ jemand nur dann hat, während und solange er ein Fahrzeug führt, braucht hier nicht beantwortet zu werden. Denn im Gesetzestext der Straftatbestände §§ 315c, 316 StGB erscheint nicht die auf die Person des Täters bezogene Bezeichnung „Führer“, sondern das Handlungsmerkmal „Führen“. Dahingestellt bleiben kann daher auch die Erwägung, dass der rechtlich relevante Aktionsradius des Fahrzeugführers über das Führen eines Fahrzeugs hinausgehen und auch Handlungen vor Beginn und nach Beendigung einer Fahrt erfassen könnte. Dafür spricht vor allem § 23 StVO, wo dem „Fahrzeugführenden“ Handlungspflichten auferlegt werden, die nicht während des Fahrzeugführens, sondern davor zu erfüllen sind (z. B. dafür sorgen, dass die Ladung vorschriftsmäßig ist). Befasst sich der – zukünftige – Fahrzeugführer mit diesen Vorrichtungen und ist er dabei alkoholisiert, erfüllt er damit zweifellos nicht die Straftatbestände §§ 316, 315c Abs. 1 Nr. 1 StGB, weil er das Fahrzeug (noch) nicht führt.

2. Führen

Die in Rechtsprechung und Literatur zugrunde gelegte Definition des Tatbestandsmerkmals „Führen“ lautet: „Unmittelbares Inbewegungsetzen oder -halten des Fahrzeugs durch bestimmungsgemäße Anwendung seiner Antriebskräfte unter Handhabung der technischen Vorrich-

tungen“.⁷ Befinden sich in einem Pkw mehrere Personen, so führt diejenige das Fahrzeug, die auf dem linken⁸ Vordersitz sitzend die Hände am Lenkrad hat, die Hebel oder Schalter der Gangschaltung, des Fahrtrichtungsanzeigers, der Beleuchtung, des Scheibenwischers usw. eigenhändig bedient. Der Beifahrer auf dem Sitz daneben und die Insassen im Rückraum erfüllen hingegen auch dann das Tatbestandsmerkmal „Führen“ nicht, wenn sie dem Fahrer mit Worten oder Gesten Anweisungen geben und der Fahrer diese umsetzt.⁹ Bei einem für die speziellen Belange des Fahrschulunterrichts technisch ausgerüsteten Fahrschulwagen kann auch der neben dem Fahrschüler sitzende Fahrlehrer unmittelbar die Bedienungselemente des Fahrzeugs (z. B. Bremspedal) betätigen und dadurch das Automobil „führen“.¹⁰ Auf einem Tandemfahrrad führen beide Radler das Fahrzeug.¹¹ Demgegenüber ist das bloße Befördertwerden auf dem Sozius eines Motorrads oder im Beiwagen eines Motorradgespanns kein Führen des Motorrads.¹²

3. Fahren

In den Tatbestandsvarianten des § 315c StGB wird das tatbestandsmäßige Verhalten des Täters nur teilweise als „Führen“ bezeichnet. Lediglich in den Fällen des § 315c Abs. 1 Nr. 1 StGB beschreibt der Gesetzestext die Straftat mit den Worten „Wer im Straßenverkehr ein Fahrzeug führt“. Auf die „sieben Todsünden“ des § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB trifft das hingegen nicht zu. Dennoch herrscht in der Literatur die Vorstellung, in den meisten Tatbeständen der Nr. 2 setze das Gesetz „stillschweigend“ voraus, dass der Täter ein Fahrzeug führt.¹³ Tatsächlich verwendet das Gesetz in vier Varianten zur Kennzeichnung des tatbestandsmäßigen Täterverhaltens den Ausdruck „fährt“, § 315c Abs. 1 Nr. 2b, c, d und f StGB. In § 315c Abs. 1 Nr. 2a StGB lautet das verhaltensbeschreibende Merkmal „Vorfahrt nicht beachtet“, in § 315c Abs. 1 Nr. 2e StGB „nicht die rechte Seite der Fahrbahn einhält“ und in § 315c Abs. 1 Nr. 2g StGB „nicht auf ausreichende Entfernung kenntlich macht“. Da das Nichtbeachten der Vorfahrt eines anderen Verkehrsteilnehmers darin besteht, dass jemand weiterfährt, obwohl er oder sie anhalten müsste, kann davon ausgegangen werden, dass in § 315c Abs. 1 Nr. 2a StGB das tatbestandsmäßige Verhalten im „Fahren“ besteht. Ein stehendes Fahrzeug mag als „Hindernis“ Instrument eines gefährlichen Eingriffs i. S. d. § 315b Abs. 1 Nr. 2 StGB sein. Zur Verletzung einer Vorfahrtsregel taugt es nicht. Auch das Rechtsfahrgebot, auf dessen Verletzung

⁵ An der Universität Potsdam der Schwerpunktbereich „Wirtschafts-, Steuer- und Umweltstrafrecht“ mit der Vorlesung „Nebenstrafrecht“.

⁶ An der Universität Potsdam in dem oben (Fn. 5) erwähnten Schwerpunktbereich.

⁷ BGHSt 18, 6 (8); 35, 390 (393); BGH, NZV 2015, 145 (146); *Lackner/Kühl*, § 315c Rn. 3.

⁸ In England auf dem rechten.

⁹ *König*, in: *Leipziger Kommentar zum StGB*, 12. Aufl. 2008, § 315c Rn. 41.

¹⁰ BGH, NZV 2015, 145 (146); LK-König (Fn. 9), § 315c Rn. 42.

¹¹ *Hecker*, in: *Schönke/Schröder*, StGB, 30. Aufl. 2019, § 316 Rn. 20.

¹² LK-König (Fn. 9), § 315c Rn. 40; *Schönke/Schröder/Hecker* (Fn. 11), § 316 Rn. 20.

¹³ *Lackner/Kühl*, StGB, 29. Aufl. 2018, § 315c Rn. 3.

§ 315c Abs. 1 Nr. 2e StGB abstellt, richtet sich an fahrende Fahrzeuge. Somit ist letztlich § 315c Abs. 1 Nr. 2g StGB die einzige Tatbestandsvariante, die eindeutig ein andersartiges Verhalten zum Gegenstand hat, also weder „Fahren“ noch „Führen“ eines Fahrzeugs. Hinsichtlich der konkreten Handlungsform besteht zwischen „Führen“ und „Fahren“ kein Unterschied. Das Tatbestandsmerkmal „fährt“ erfüllt allein der Verkehrsteilnehmer, der das Fahrzeug „führt“.

4. Sonstige Handlungsmerkmale

Wie soeben dargelegt wurde, basiert der Tatbestand des § 315c Abs. 1 StGB in den meisten seiner Varianten auf dem Führen des Fahrzeugs. In § 315c Abs. 1 Nr. 2g StGB wird unverkennbar eine deutlich davon abweichende Erscheinungsform regelwidrigen Verhaltens im Straßenverkehr pönalisiert. Die Tatbestandsverwirklichung dürfte hier typischerweise in einem Unterlassen liegen. Sonstige Handlungsbegriffe verwendet das Gesetz auch noch in § 315c Abs. 1 Nr. 2b StGB („falsch überholt“) und in § 315c Abs. 1 Nr. 2f StGB („wendet“). Aber diese Vorgänge implizieren ersichtlich ein sich fortbewegendes Fahrzeug, sodass man davon ausgehen kann, dass diese Tatbestandsmerkmale letztlich auch durch „Führen“ des Fahrzeugs erfüllt werden.

III. Sonderdelikt und/oder eigenhändiges Delikt

1. Fahrzeugführer als Täter

„Sonderdelikt“ ist eine Straftat mit einem tatbestandlich begrenzten Täterkreis. Da das Gesetz das Tätermerkmal mit besonderen personenbezogenen Eigenschaften verbindet, kann nicht jedermann Täter sein, sondern nur, wer diese Eigenschaften hat.¹⁴ Der Umstand, dass der Täter einer von §§ 315c, 316 StGB erfassten Tat „Fahrzeugführer“ ist,¹⁵ könnte zu der Annahme verleiten, diese Tat gehöre zur Gattung der Sonderdelikte. Indessen ist das ein Trugschluss.¹⁶ Das Gesetz bezeichnet nicht den Täter als „Fahrzeugführer“, sondern sein tatbestandsmäßiges Verhalten als „führen“. Zu diesem Verhalten ist jeder fähig, der Kreis potenzieller Täter ist also nicht eingeschränkt. §§ 315c, 316 StGB normieren keine Sonderdelikte.¹⁷ Auch die Bezeichnungen „Dieb“, „Räuber“ und „Betrüger“ machen die in §§ 242, 249 und 263 StGB normierten Straftaten nicht zu Sonderdelikten, wenngleich diese Namen zu den Tätern der Straftaten Diebstahl, Raub und Betrug

gut passen. Entsprechendes gilt für Mord und Totschlag, obwohl die Bezeichnungen „Mörder“ und „Totschläger“ sogar im Wortlaut von § 211 StGB und § 212 StGB enthalten sind.

2. Fahrzeugführen als eigenhändige Straftat

Nach weit verbreiteter – herrschender – Meinung sind Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB) und Straßenverkehrsgefährdung (§ 315c StGB) eigenhändige Delikte.¹⁸ So nennt man Straftaten, deren Tatbestand nur durch einen Täter verwirklicht werden kann, der selbst mit Bewegungen seines eigenen Körpers das tatbestandsmäßige Handlungsmerkmal erfüllt.¹⁹ Das bedeutet, dass eine Täterschaft, die auf der Zurechnung des Verhaltens einer anderen Person beruht, bei diesen Delikten nicht möglich ist. Das betrifft Mittäterschaft (§ 25 Abs. 2 StGB) und mittelbare Täterschaft (§ 25 Abs. 1 Alt. 2 StGB).²⁰ Begehen zwei Komplizen gemeinsam eine Tat, indem einer das tatbestandsmäßige Handlungsmerkmal erfüllt und der andere sonstige wesentliche Beiträge zur Tat leistet, kann letzterer als Mittäter strafbar sein, wenn ihm das tatbestandsmäßige Handeln des anderen gemäß § 25 Abs. 2 StGB zugerechnet wird. Bei eigenhändigen Delikten ist das aber ausgeschlossen. Entsprechend verhält es sich mit der mittelbaren Täterschaft: Hier erfüllt der „Tatmittler“ das tatbestandsmäßige Handlungsmerkmal und das wird dem „Hintermann“ gem. § 25 Abs. 1 Alt. 2 StGB zugerechnet. Gehört das Handlungsmerkmal aber zu dem Tatbestand eines eigenhändigen Delikts, kann dem Hintermann das Handeln des Tatmittlers nicht zugerechnet werden. Dass es eigenhändige Delikte gibt, ist weitgehend anerkannt.²¹ Welche Tatbestände zu dieser Kategorie gehören und welches die Kriterien und Gründe der strafbarkeitseinschränkenden Eigenhändigkeitsmodalität sind, ist indessen ziemlich ungeklärt.²² Es ist daher nicht ungerechtfertigt oder übertrieben, von einem „verworrenen Kapitel der eigenhändigen Delikte“ zu sprechen.²³

Im Bereich der hier allein interessierenden §§ 315c, 316

¹⁴ Wessels/Beulke/Satzger, Strafrecht Allgemeiner Teil, 48. Aufl. 2018, Rn. 55.

¹⁵ Rengier, Strafrecht Besonderer Teil II, 20. Aufl. 2019, § 43 Rn. 3: „Als Fahrzeugführer wird jeder angesehen, der...“.

¹⁶ Wohlers, ZStR 1998, 95 (110), Fn. 68.

¹⁷ Gerhold/Kuhne, ZStW 124 (2012), 943 (987).

¹⁸ BGHSt 18, 6 (9); Joecks/Jäger, StGB, 12. Aufl. 2018, § 315c Rn. 33; § 316 Rn. 18; Zieschang, in: Nomos Kommentar, 5. Aufl. 2017, § 315c Rn. 7, § 316 Rn. 12; Rengier, BT II (Fn. 15), § 43 Rn. 1; Schönke/Schröder/Hecker (Fn. 11), § 316 Rn. 20, 27; Wolters, in: SKStGB, 9. Aufl. 2016, § 315c Rn. 25, § 316 Rn. 15; Wessels/Hettinger/Engländer, Strafrecht Besonderer Teil 1, 42. Aufl. 2018, Rn. 1089; a. A. Gerhold/Kuhne, ZStW 124 (2012), 943 (988); Satzger, Jura 2011, 103 (110); Schubarth, ZStR 1996, 325 (333).

¹⁹ Wessels/Beulke/Satzger, AT (Fn. 14), Rn. 56.

²⁰ LK-König (Fn. 9), § 315c Rn. 201; Rengier, Strafrecht Allgemeiner Teil, 10. Aufl. 2018, § 10 Rn. 30; Wohlers, ZStR 1998, 95 (96).

²¹ Maiwald, ZStW 93 (1981), 864 (871); Schönke/Schröder/Heine/Weißer (Fn. 11), vor § 25 Rn. 85; a. A. Schubarth, ZStR 1996, 325 ff.; gegen ihn Stratenwerth, ZStR 1997, 86 ff.; Wohlers, ZStR 1998, 95 ff.

²² Schönke/Schröder/Heine/Weißer (Fn. 11), § 25 Rn. 50; Wessels/Beulke/Satzger, AT (Fn. 14), Rn. 57.

²³ So Maiwald, ZStW 93 (1981), 864 (878).

StGB ist eine differenzierende²⁴ Behandlung des Themas geboten.²⁵ Tatbestände, die auf alkoholbedingte sowie auf geistigen oder körperlichen Defekten beruhende Fahruntüchtigkeit abstellen (§§ 315c Abs. 1 Nr. 1, 316 StGB), können nur eigenhändig verwirklicht werden.²⁶ Denn die Fahruntüchtigkeit muss sich unmittelbar im Führen des Fahrzeugs niederschlagen und das Fahrzeug dadurch zu einem abstrakt oder konkret gefährlichen Gegenstand machen. Dazu kommt es, wenn derjenige, der das Fahrzeug führt, selbst fahruntüchtig ist. Sind die Merkmale „Fahruntüchtigkeit“ und „Führen“ auf zwei Personen verteilt, kann sich das gefährliche Gemisch von z. B. Alkohol und Autofahren²⁷ nicht entfalten.²⁸ Nötigt etwa ein betrunkenen bewaffneter Mitfahrer den nüchternen Fahrzeugführer zu einer Fahrt mit dem Pkw, wird das Fahrzeug nicht von einem alkoholbedingt fahruntüchtigen Menschen gesteuert.²⁹ Die Fahrt kann zwar gleichwohl gefährlich sein, weil der möglicherweise um sein Leben fürchtende Fahrer sehr nervös und aufgeregt ist und zu hoher Geschwindigkeit gezwungen wird. Aber diese Riskanz ist nicht die alkoholspezifische Gefährlichkeit, auf die allein §§ 315c Abs. 1 Nr. 1a, 316 StGB abstellen.³⁰ Nötigt umgekehrt ein nüchterner Mitfahrer den alkoholisierten Fahrzeugführer zu einer Fahrt, wird durch das Verhalten des Hintermanns zwar der gefährliche Einfluss des Alkohols auf die Verkehrssicherheit ausgelöst. Das Handeln des genötigten Vordermanns ist tatbestandsmäßig. Auch kann dem Hintermann das Fahrzeugführen des Vordermannes zugerechnet werden. Nicht zugerechnet werden kann aber die Alkoholisierung des Vordermannes.³¹ Deswegen verwirklicht der Hintermann den Tatbestand nicht in mittelbarer Täterschaft. Daran ändert sich auch nichts, wenn nicht nur der Vordermann, sondern auch der Hintermann alkoholisiert ist.³² Denn dessen Alkoholisierung schlägt sich nicht im unsicheren Fahrverhalten des Fahrzeugführers nieder. Und die dafür verantwortliche Alkoholisierung des Fahrzeugführers kann dem Hintermann nicht zugerechnet werden. Keine eigenhändigen Delikte sind die „sieben Todsünden“

des § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB.³³ Das ist unbestritten in Bezug auf § 315c Abs. 1 Nr. 2g StGB³⁴, gilt aber auch für die anderen Varianten. Als gemeinsamer Unrechtskern dieser Tatbestandsvarianten kristallisiert sich die gefährliche regelwidrige Bewegung des Fahrzeugs im fließenden Verkehr heraus. Weil diese vom Täter ausgelöst worden ist, macht er sich strafbar. Dabei ist es an sich egal, ob der Täter oder überhaupt ein Mensch in dem Fahrzeug sitzt oder ob es sich um ein ferngesteuertes Vehikel handelt³⁵, das z. B. zum Gütertransport verwendet wird.³⁶ Deshalb gibt es keinen sachlichen Grund, die Täterstrafbarkeit auf denjenigen Verursacher zu beschränken, der eigenhändig das Fahrzeug führt.

Steht der Fahrer bei der Verwirklichung einer der Tatbestandsvarianten des § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB unter Alkoholeinfluss oder leidet er an einem geistigen oder körperlichen Mangel, ist nach der hier vertretenen Ansicht mittelbare Täterschaft möglich, wenn der Tatbestand des § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB verwirklicht wird. Das kann jedoch ausgeschlossen sein, wenn sich in der konkreten Gefährdung allein oder überwiegend das Gefahrenpotenzial der Alkoholisierung bzw. des geistigen oder körperlichen Defekts niedergeschlagen hat.³⁷ Dann ist nur der Tatbestand des § 315c Abs. 1 Nr. 1 StGB erfüllt, bei dem mittelbare Täterschaft ausscheidet. Es kommt also darauf an, dass sich trotz der Alkoholbedingtheit der Fahrweise immer noch die Gefährlichkeit z. B. des zu schnellen Fahrens (§ 315c Abs. 1 Nr. 2d StGB) entfaltet hat. Daran fehlt es z. B. wenn bei falschem Fahren an einem Fußgängerüberweg (§ 315c Abs. 1 Nr. 2c StGB) nur der Beifahrer durch die Fahrweise des alkoholisierten Fahrzeugführers in Lebensgefahr gebracht wurde, weil der Fußgängerüberweg eine Verkehrseinrichtung ist, die nicht dem Schutz von Mitfahrern dient. Wird hingegen am Fußgängerweg ein Fußgänger von dem alkoholisiert zu schnell fahrenden Fahrzeugführer gefährdet, ist nicht § 315c Abs. 1 Nr. 1a StGB, sondern § 315c Abs. 1 Nr. 2c StGB gegeben, wenn der Fahrzeugführer auch in nüchternem Zustand nicht anders gefahren wäre.

²⁴ Pauschal und ungenau *Staub*, NZV 2019, 392 (396): „Verkehrsdelikte sind eigenhändige Delikte und knüpfen im Wesentlichen an die Handlung eines für die Fahrt verantwortlichen Fahrers an.“

²⁵ F. Zimmermann, JuS 2010, 22 (25).

²⁶ *Wohlers*, ZStR 1998, 95 (110); anders *Gerhold/Kuhne*, ZStW 124 (2012), 943 (988): „Ein Grund dafür, jemanden zu begünstigen, der einen Volltrunkenen, der seinen Zustand falsch einschätzt, zum Fahren überredet, oder der einen anderen nötigt, betrunken zu fahren, ist nicht ersichtlich.“

²⁷ Für das „Gemisch“ von z. B. Sehkraftverminderung und Autofahren oder Epilepsie und Autofahren (§ 315c Abs. 1 Nr. 1b StGB) gilt dasselbe.

²⁸ Ebenso *Wohlers*, ZStR 1998, 95 (110), der das Erfordernis „kumulativen Zusammentreffens von Fahrereigenschaft und Fahruntauglichkeit“ jedoch allein aus dem Gesetzeswortlaut und nicht aus der ratio legis ableitet.

²⁹ *Wohlers*, ZStR 1998, 95 (110); F. Zimmermann, JuS 2010, 22 (26).

³⁰ Verkannt von *König*, in: LK, § 315c Rn. 203.

³¹ Dasselbe gilt für die geistigen und körperlichen Defekte i. S. d. § 315c Abs. 1 Nr. 1b StGB.

³² Zutr. LK-*König* (Fn. 9), § 315c Rn. 204.

IV. Unterlassen

Schon seinem allgemeinen Wortsinn nach meint „Führen“ die aktive Einwirkung auf einen anderen Menschen oder eine Sache. §§ 315c, 316 StGB beschreiben also zweifellos Begehungsdelikte, deren objektiver Tatbestand vom Täter

³³ *Lackner/Kühl* (Fn. 13), § 315c Rn. 4; *Maurach/Schroeder/Maiwald*, Strafrecht Besonderer Teil 2, 10. Aufl. 2012, § 53 Rn. 44; a. A. LK-*König* (Fn. 9) § 315c Rn. 201; NK-*Zieschang* (Fn. 18), § 315c Rn. 30; *Schönke/Schröder/Hecker* (Fn. 11), § 315c Rn. 43.

³⁴ LK-*König* (Fn. 9), § 315c Rn. 205; NK-*Zieschang* (Fn. 18), § 315c Rn. 30.

³⁵ In diesem Fall befindet sich der Täter außerhalb des Verkehrsraumes, weshalb der Unrechtscharakter seines Verhaltens durchaus zu § 315b StGB passen würde, vgl. *Gerhold/Kuhne*, ZStW 124 (2012), 943 (981), Fn. 211.

³⁶ *Schubarth*, ZStR 1996, 324 (333).

³⁷ *Schönke/Schröder/Hecker* (Fn. 11), § 315c Rn. 35.

durch aktives Tun verwirklicht wird. Unter den Voraussetzungen des § 13 Abs. 1 StGB können derartige Tatbestände aber auch durch Unterlassen verwirklicht werden. Ob das bei §§ 315c und 316 StGB möglich ist, erscheint aber aus zwei Gründen fraglich: Zum einen müsste zum Tatbestand ein „Erfolg“ gehören, für dessen Nichteintreten der Täter rechtlich einzustehen hat. Zum anderen müsste das Unterlassen der Tatbestandsverwirklichung durch Tun entsprechen. Zweifellos kein Erfolgsmerkmal hat der Tatbestand der Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB), da diese Tat ein abstraktes Gefährdungsdelikt ist.³⁸ Dagegen weist der Tatbestand der Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315c StGB) ein Erfolgsmerkmal auf: die konkrete Gefährdung von Leib, Leben oder Sachen von bedeutendem Wert ist ein Gefährdungserfolg.³⁹ Nach h. M. ist das Fehlen einer Erfolgskomponente im Tatbestand des § 316 StGB noch kein Grund, die Verwirklichung dieses Straftatbestandes in Form des unechten Unterlassungsdelikts auszuschließen. Denn der Bedeutungsgehalt des Begriffs „Erfolg“ in § 13 Abs. 1 StGB geht nach h. M. über das Erfolgsmerkmal der Erfolgsdelikte hinaus und erfasst jeden Sachverhalt, der den Tatbestand einer Straftat erfüllt.⁴⁰ Daher kann auch eine bloße Tätigkeit ein Erfolg i. S. d. § 13 Abs. 1 StGB sein.⁴¹ Führt ein Mensch im alkoholbedingt fahruntüchtigen Zustand ein Fahrzeug, so ist dieser Sachverhalt ein Erfolg, zu dessen Verhinderung ein anderer Mensch verpflichtet sein könnte. Hat der diesen Sachverhalt nicht verhindernde Mensch eine Garantenstellung, hängt die Strafbarkeit aus §§ 316, 13 StGB nur noch davon ab, ob dieses Unterlassen einer Tatbestandsverwirklichung durch Tun, also einem aktiven Fahrzeugführen unter Alkoholeinfluss, entspricht. Die „Entsprechungsklausel“ des § 13 Abs. 1 StGB entscheidet also sowohl bei § 315c StGB als auch bei § 316 StGB über Anerkennung oder Ablehnung der Möglichkeit der Tatbestandsverwirklichung durch garantenpflichtwidriges Unterlassen.⁴² Wie schon bei der Frage nach der Klassifizierung als eigenhändiges Delikt sind auch hier die Tatbestandsvarianten unterschiedlich zu behandeln⁴³: Führen eines Fahrzeugs im Zustand einer die Fahrsicherheit herabsetzenden Beeinträchtigung infolge Alkoholgenuß oder auf Grund geistiger oder körperlicher Mängel (§§ 315c Abs. 1 Nr. 1, 316 StGB) ist eine Tat, die nur durch eigene körperliche Aktivitäten des Beeinträchtigten begangen werden kann. Denn die spezifische Gefährlichkeit beruht darauf, dass die Einschränkung der Fahrsicherheit auf das Fahrzeug und dessen „Verhalten“ übertragen wird. Das setzt voraus, dass der statische Realgrund der Fahrsicherheit – z. B. die Wirkung des Alkohols – in unsicheren Handlungen des Fahrzeugführers dynamisiert

wird und z. B. über Lenkrad, Gas- und Bremspedal in Bewegungen des Fahrzeugs umgesetzt wird. Wer alkoholisiert oder stark sehbehindert ist und aktive Einwirkungen auf den Fahrvorgang unterlässt, verhindert gerade den unheilvollen Einfluss des Alkohols oder der Sehschwäche auf die Bewegungen des Fahrzeugs. Sein Unterlassen kann daher kein tatbestandsmäßiges Fahrzeugführen sein. Unterlässt jemand garantenpflichtwidrig, das aktive Fahrzeugführen eines Alkoholisierten oder Sehbehinderten zu unterbinden, kann er wegen Beihilfe durch Unterlassen an der aktiven Tat des anderen strafbar sein. Täterschaftliche Tatbestandsverwirklichung durch Unterlassen ist hingegen nicht möglich, weil das Unterlassen der Tatbegehung durch Tun nicht entspricht. Anders liegen die Dinge bei den Straftaten, die durch die „sieben Todsünden“ (§ 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB) begangen werden. Die Gefahren, die unmittelbar durch das Fahrzeug herbeigeführt werden, können ohne weiteres darauf beruhen, dass ein Verantwortlicher die erforderliche „Führung“ des Fahrzeugs unterlässt. Außer Kontrolle geratene „führerlose“ Fahrzeuge sind eine gravierende Gefahrenquelle, die durch aktives Beherrschen des Fahrzeugs eingeeht werden muss. Wer als Vater nicht dagegen einschreitet, dass sein 7-jähriger Sohn sich hinter das Steuer eines Pkw setzt, den Motor anlässt, losfährt und an einem Fußgängerüberweg einen die Straße überquerenden Fußgänger beinahe zu Tode fährt, ist aus §§ 315c Abs. 1 Nr. 2c, 13 Abs. 1 StGB strafbar. Dieses Unterlassen entspricht der Tatbestandsverwirklichung durch aktives Tun.

C. Tatbestandsmäßiges Verhalten beim autonomen Fahrzeug

I. Führen

Stellt man sich vor, dass der technische Fortschritt künftig die Personenbeförderung durch Fahrzeuge möglich machen wird, in denen Menschen sitzen, von denen keiner die Fortbewegung des Fahrzeugs während der Fahrt durch eigenes Handeln beeinflusst, drängen sich Zweifel an der „Zukunftsfähigkeit“ von Straftatbeständen mit dem Handlungsmerkmal „Führen“ auf. Sind alle Insassen eines solchen Fahrzeugs betrunken, macht sich keiner von ihnen aus § 316 StGB (oder § 315c Abs. 1 Nr. 1 StGB) strafbar, es sei denn, wenigstens einem weist das Straßenverkehrsrecht eine Aufgabe zu, deren Erfüllung als Führen des Fahrzeugs bezeichnet werden kann. Dies scheint tatsächlich auf der Grundlage des § 1a Abs. 4 StVG und des § 1b Abs. 2 StVG der Fall zu sein. § 1a Abs. 4 StVG erweitert den Begriff „Fahrzeugführer“ durch Befreiung der Definition vom Element der eigenhändigen Steuerung.⁴⁴ Zum Fahrzeugführer wird der Fahrzeugnutzer durch Aktivierung der Fahrfunktion. Jedoch wurde schon oben (II 2a) darauf hingewiesen, dass der Status „Fahrzeugführer“ und die Handlung „Führen des Fahrzeugs“ nicht völlig kongruent sind. Fahrzeugführersein ist ein Zustand, der zwar

³⁸ Rengier, BT II (Fn. 15), § 43 Rn. 1.

³⁹ Rengier, BT II (Fn. 15), § 44 Rn. 10.

⁴⁰ Schönke/Schröder/Bosch (Fn. 11), § 13 Rn. 3.

⁴¹ B. Heinrich, Strafrecht Allgemeiner Teil, 5. Aufl. 2016, Rn. 884; Murmann, Grundkurs Strafrecht, 4. Aufl. 2017, § 29 Rn. 19; Rengier, AT (Fn. 20), § 49 Rn. 7.

⁴² Satzger, Jura 2011, 103 (107).

⁴³ Ebenfalls auf die Eigenhändigkeit abstellend, ansonsten aber unerheblich die Bemerkungen bei LK-König (Fn. 9), § 316 Rn. 9a.

⁴⁴ Nach Berndt, SVR 2017, 121 (124) handelt es sich um eine Fiktion.

während des Fahrzeugführens besteht, jedoch auch losgelöst von dieser Handlung möglich ist. So verhält es sich mit § 1a Abs. 4 StVG. Die Aktivierung der Fahrfunktion begründet zwar die Stellung als Fahrzeugführer, ist aber kein Führen des Fahrzeugs. Das wird durch § 1b Abs. 2 StVG bestätigt. Da der Fahrzeugführer unter den dort genannten Voraussetzungen zur Übernahme der Steuerung verpflichtet ist, hat er die Eigenschaft „Fahrzeugführer“ schon vorher, obwohl er das Fahrzeug (noch) nicht steuert.⁴⁵ Erst mit der Übernahme der Steuerungsfunktion vollzieht der Fahrzeugführer eine Handlung, die das Tatbestandsmerkmal „führt“ erfüllt. Das hat zur Folge, dass es während einer Fahrt mit einem automatisierten Fahrzeug zwar gem. § 1a Abs. 4 StVG einen Fahrzeugführer gibt, aber niemand das Fahrzeug führt, solange keine Übernahme der Steuerungsfunktion gem. § 1b Abs. 2 StVG stattfindet. Kommt es während der gesamten Fahrt zu keiner Übernahme der Steuerungsfunktion, macht sich keiner der alkoholisierten Mitfahrenden aus § 316 StGB strafbar. Reißt hingegen einer der Insassen während der Fahrt die Steuerungsfunktion an sich, erfüllt er den Tatbestand des § 316 StGB, egal ob er gem. § 1a Abs. 4 StVG der Fahrzeugführer ist oder nicht. Für diesen Fall, der gewiss nicht häufig vorkommen wird, behält § 316 StGB – sowie auch § 315c Abs. 1 Nr. 1 StGB – seine Existenzberechtigung. Dagegen ist keiner der Straftatbestände mit dem Merkmal „Führen“ anwendbar, wenn es zu einem Unfall mit einem autonomen Fahrzeug deswegen kommt, weil der Fahrzeugführer seine Übernahmepflicht aus § 1b Abs. 2 StVG nicht wahrnimmt. Denn dann führt er das Fahrzeug gerade nicht, obwohl er es sollte.

II. Ersetzung des Merkmals „Führen“ durch ein anderes Tatbestandsmerkmal

Die soeben skizzierte Unfallsituation zeigt, dass bei autonomen Fahrzeugen andersartiges Fehlverhalten von verantwortlichen Personen Unfallursache sein kann und deshalb gegebenenfalls repressiv sanktioniert werden müsste. Nach geltendem Recht kann die Nichtübernahme der Steuerungsfunktion entgegen § 1b Abs. 2 StVG als Ordnungswidrigkeit gem. § 24 Abs. 1 StVG i. V. m. § 49 StVO ahndbar sein, wenn das Fahrzeug z. B. zu schnell fährt oder die Grenzen anderer Verkehrsregeln durchbricht. Eine Strafbarkeit auf der Grundlage des § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB erscheint ebenfalls nicht ausgeschlossen. Konkrete Gefährdungen, die ein buchstäblich aus der Spur – z. B. auf die linke Seite der Fahrbahn (§ 315c Abs. 1 Nr. 2e StGB) – geratenes autonomes Fahrzeug zu verursachen droht, muss der Fahrzeugführer (§ 1a Abs. 4 StVG) aktiv verhindern. Unterlässt er dies aus Rücksichtslosigkeit und ist die Regelwidrigkeit „grob“, macht er sich durch sein garantenpflichtwidriges Unterlassen strafbar. Ob es daneben der Einführung neuer Straf- oder Bußgeldtatbestände darf, hängt von den zukünftigen tatsächlichen Gegebenheiten ab und kann daher allenfalls vage prognostiziert werden.

Gegenwärtig besteht der Eindruck, dass das geltende Straßenverkehrsstrafrecht durchaus geeignet ist, auch neuartigen Gefährdungslagen auf Grund zunehmender Automatisierung des Fahrzeugverkehrs wirksam Paroli zu bieten.

D. Schluss

Zu erwarten ist, dass das Tatbestandsmerkmal „Führen“ im Straßenverkehr der Zukunft, dessen Bild autonome Fahrzeuge dominieren werden, seine Bedeutung bei der Begründung von Strafbarkeit tatsächlich verlieren wird. Aktives Fahrverhalten ungeeigneter Personen wird als Gefahrenquelle oder Unfallursache rückläufig sein. Stattdessen können als neue Risiken technische Defekte oder Havarien des Fahrzeugs, deren Gefährlichkeit nicht durch eine angepasste Fahrweise des Fahrzeugführers gemildert wird, auftreten. Soweit das Strafrecht damit etwas zu tun haben soll, muss es sich an Personen richten, die zur Übernahme der Herrschaft über das Fahrzeug verpflichtet sind, wenn dessen Selbststeuerungsfunktionen gestört oder ausgefallen sind. Ein Teil der bereits existierenden Straf- und Bußgeldtatbestände wird als Rechtsgrundlage dafür tauglich sein. Die Erforderlichkeit weiterer gesetzgeberischer Aktivitäten auf strafrechtlichem Gebiet bleibt abzuwarten.

⁴⁵ Berndt, SVR 2017, 121 (124).