

**Die Zulässigkeit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 130 km/h
auf der A 81 im Streckenabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Hegau und
dem Autobahndreieck Bad Dürkheim
nach Erlass eines neuen § 315d StGB (Verbotene Kraftfahrzeugrennen)**

Ergänzende rechtsgutachtliche Stellungnahme

erstattet durch

Dr. Wolf-Rüdiger Schenke

em. o. Professor für Öffentliches Recht

an der Universität Mannheim

Inhaltsverzeichnis

I.	Gegenstand der Stellungnahme	3
II.	Das Vorliegen einer konkreten Gefahr i. S. des § 45 Abs. 1 S. 1, Abs. 9 StVO auch nach der Strafbarkeit von Kraftfahrzeugrennen.....	4
1.	Die Senkung der Gefahrenschwelle nach Einführung der Strafbarkeit von Kraftfahrzeugrennen durch einen neu geschaffenen § 315d StGB.....	4
2.	Eine neu eingeführte Strafbarkeit von Kraftfahrzeugrennen führt ohne wirksame Überwachung des Verkehrsraums zu keiner wesentlichen Verminderung solcher Rennen	5
III.	Die Verpflichtung der Straßenverkehrsbehörden zur wirksamen Durchsetzung des Rennverbots.....	6
1.	Die Reduzierung des Entschließungsermessens auf Null	6
2.	Die Vereinbarkeit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 130 km/h mit dem Übermaßverbot und den in ihm enthaltenen Grundsätzen der Geeignetheit, Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit im engeren Sinn.....	7
a)	Die Geeignetheit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 130 km/h zur Eindämmung von Kraftfahrzeugrennen.....	7
b)	Keine Möglichkeit zur Eindämmung von Kraftfahrzeugrennen ohne Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung	7
c)	Kein Verstoß gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.....	8
IV.	Zusammenfassung	8

I. Gegenstand der Stellungnahme

Der baden-württembergische Minister für Verkehr Winfried Hermann hat mich gebeten, die Frage zu überprüfen, inwieweit die auf Grundlage eines Gesetzentwurfs des Bundesrats (BT-Drucksache 18/10145) vorgesehene Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr in einem neu zu schaffenden § 315d StGB (inzwischen durch den Bundestag in einer modifizierten Form am 29.06.2017 beschlossen) nach dem Inkrafttreten dieser Vorschrift die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 130 km/h auf der A 81 zwischen dem Autobahnkreuz Hegau und dem Autobahndreieck Bad Dür rheim erlaubt. Das Ministerium für Verkehr will eine derartige Geschwindigkeitsbeschränkung auf § 45 Abs. 1 S. 1, Abs. 9 S. 1 StVO i. V. mit dem zukünftigen § 315d StGB stützen. Anlass hierfür ist eine ungewöhnliche Häufung von Autobahnrennen auf diesem Streckenabschnitt durch Fahrer von Kraftfahrzeugen, die – unabhängig von ihrer Nationalität – ihren Wohnsitz oder Aufenthaltsort in der Schweiz haben und wegen der dort bestehenden, strikt überwachten und sanktionierten Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h solche Rennen in der Schweiz nicht bzw. nur unter Inkaufnahme eines erheblichen Sanktionsrisikos durchführen können. Gerade in jüngster Zeit hat wieder ein derartiges Rennen auf der A 81 stattgefunden, bei dem nach Aussagen von Zeugen bis zu zwanzig Fahrzeuge beteiligt waren.

Die Bitte um eine Stellungnahme steht in Verbindung mit einem vom Verfasser im Juli 2016 erstellten Rechtsgutachten, in dem die Frage zu erörtern war, inwieweit ein vom Verkehrsministerium geplanter, auf § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 6 StVO gestützter Modellversuch auf zwei Autobahnstrecken zulässig war. Der Modellversuch sah dabei vor, auf der A 81 zwischen Hegau und Bad Dür rheim sowie auf der A 96 zwischen Achberg und Aitrach jeweils eine zeitlich beschränkte Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h vorzuschreiben. Damit sollte festgestellt werden, ob und in welchem Umfang sich auf diese Weise das Unfallrisiko auf diesen beiden Autobahnstrecken in signifikanter Weise verringern lässt. Das Gutachten kam zu dem Ergebnis, dass solche Modellversuche – ebenso wie auf § 45 Abs. 1 S. 1, Abs. 9 StVO gestützte allgemeine Verkehrsbeschränkungen – nur in Bezug auf solche Autobahnstrecken zulässig sind, bezüglich derer eine konkrete Gefahrenlage besteht (Rechtsgutachten S. 8 ff.). Diese Voraussetzung für eine solche Geschwindigkeitsbeschränkung ist auf der A 96 mangels Vorliegens einer konkreten Gefahrenlage nicht gegeben. Dagegen wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A 81 im Hinblick auf die dort in ungewöhnlicher Häufigkeit stattfindenden Kraftfahrzeugrennen und eine dadurch begründete konkrete Gefahrenlage als zulässig angesehen (s. hierzu näher Rechtsgutachten, S. 19 ff.). Die Durchführung solcher Rennen verstieß gegen § 29 Abs. 1 StVO und beinhaltete gem. § 49 Abs. 2 Nr. 5 StVO zugleich einen Ordnungswidrigkeitstatbestand. Schon insoweit lag damit eine konkrete Gefahr vor. Die Durchführung von Rennen begründete überdies konkrete Gefahren aber auch im Hinblick auf die mit ihnen oftmals einhergehenden Verstöße gegen die §§ 240, 315c StGB sowie die Gefährdung von Leib, Leben und bedeutenden Sachgütern (s. näher Rechtsgutachten S. 20 f.)

Geklärt werden soll in der vorliegenden Stellungnahme, ob solche konkrete Gefahren auch noch nach der vorgesehenen Strafbarkeit von Kraftfahrzeugrennen durch einen neu erlassenen § 315d StGB bestehen, der an die Stelle des bisherigen Ordnungswidrigkeitstatbestands des § 49 Abs. 2 Nr. 5 StVO treten soll. Bedenken gegen eine solche konkrete Gefahr stützen

sich dabei auf die Annahme, dass die vorgesehene Verschärfung der Sanktionierung des Verbots von Kraftfahrzeugrennen durch Einführung eines Straftatbestands Autofahrer vielfach dazu veranlassen werde, von der Durchführung solcher Rennen Abstand zu nehmen. Damit fehle es dann aber am Vorliegen einer konkreten Gefahr, auf die Geschwindigkeitsbeschränkungen gem. § 45 Abs. 1 S. 1 und Abs. 9 StVO durch Verkehrszeichen gestützt werden könnten.

II. Das Vorliegen einer konkreten Gefahr i. S. des § 45 Abs. 1 S. 1, Abs. 9 StVO auch nach der Strafbarkeit von Kraftfahrzeugrennen

Die Problematik der auf die neu eingeführte Strafbarkeit von Kraftfahrzeugrennen gestützten Bedenken gegen eine Geschwindigkeitsbeschränkung drängt sich bereits prima facie auf. Es will jedenfalls schwerlich einleuchten, dass die stärkere Sanktionierung solcher Verstöße durch Schaffung eines neuen Straftatbestands, der wegen der besonderen Gefährlichkeit solcher Rennen für überragende Rechtsgüter geschaffen wurde und darauf beruht, dass die Sanktionierung des Rennverbots nur durch eine Ordnungswidrigkeit als ungenügend angesehen wurde, dazu führen soll, dass vorher zulässige Geschwindigkeitsbeschränkungen, die der Effektuierung der Verbotsnorm des § 29 Abs. 1 StVO dienen, nunmehr unzulässig werden sollen. Die Richtigkeit dieser Überlegung wird durch eine nähere rechtliche Untersuchung bestätigt.

1. Die Senkung der Gefahrenschwelle nach Einführung der Strafbarkeit von Kraftfahrzeugrennen durch einen neu geschaffenen § 315d StGB

Das Vorliegen einer konkreten Gefahr hängt nach heute allgemeiner Meinung wesentlich von der Bedeutung des geschützten Rechtsguts ab. Je höherrangig ein Rechtsgut ist, umso eher ist von der für die Bejahung einer konkreten Gefahr erforderlichen hinreichenden Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts auszugehen (Schenke, Polizei- und Ordnungsrecht, 9. Aufl. 2016, Rdnr. 77). Dementsprechend ist für die Bejahung einer konkreten Gefahr bei drohender Gefährdung eines höherwertigen Rechtsguts eine deutlich geringere Wahrscheinlichkeit nötig als bei geringerwertigen Rechtsgütern. Über die Wertigkeit von Rechtsgütern entscheidet der Gesetzgeber unter Beachtung verfassungsrechtlicher Vorgaben. Sie wird zu einem wesentlichen Teil durch die gesetzlich angeordnete Sanktionierung von Rechtsgütern bestimmt. Dementsprechend ist der Rang eines Rechtsguts, dessen Verletzung nicht öffentlich-rechtlich sanktioniert ist, weil an deren Verhinderung kein spezifisch öffentliches Interesse besteht, geringer als dort, wo die Verletzung des Rechtsguts durch Statuierung eines Ordnungswidrigkeitstatbestands mit einer Geldbuße geahndet wird. Noch höherrangiger ist ein Rechtsgut dort, wo seine Verletzung einen Straftatbestand verwirklicht, wie dies bei dem nunmehr vorgesehenen § 315d StGB der Fall ist. Demnach stellt die Durchführung verbotener Kraftfahrzeugrennen ein Vergehen dar, das mit einer Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit einer Geldstrafe bedroht wird. Der neu vorgesehene § 315 f StGB ermächtigt zudem zur Einziehung des Kraftfahrzeugs und zum Entzug des Führerscheins. Beim Vorliegen qualifizierender Umstände liegt nach § 315d Abs. 4 StGB sogar ein Verbrechen vor. Damit schützt der Gesetzgeber vor der massiven Gefährdung der Verkehrssicherheit, die mit solchen Rennen stets einhergeht. Er trägt damit der Verkehrssicherheit als einem durch solche Rennen in spezifischer Weise bedrohten und deshalb in dieser Richtung besonders schützenswerten Rechtsgut Rechnung. Mittelbar geschützt werden durch die mit derartigen

Rennen oftmals gefährdeten Rechtsgüter Leib und Leben sowie bedeutende Vermögenswerte. In Bezug auf diese Rechtsgüter bestehen besondere grundrechtliche Schutzpflichten.

Zurecht führt der Bundesrat in der Begründung seines Gesetzentwurfs zur Strafbarkeit von Kraftfahrzeugrennen durch Schaffung eines neuen § 315d StGB (BT-Drucksache 18/10145, S. 9) aus: „Weder die Einstufung als Ordnungswidrigkeit noch die vorgesehenen Rechtsfolgen werden dem Gewicht der durch illegale Rennen bedrohten Rechtsgüter gerecht. Das Gefährdungspotential solcher Rennen ist dem von Trunkenheitsgefahren vergleichbar, die nach § 316 StGB unter Strafe gestellt werden. In beiden Fällen werden durch das nicht verkehrssichere Führen eines Kraftfahrzeugs erhebliche Risiken für Leib und Leben anderer Verkehrsteilnehmer geschaffen, die sich jederzeit realisieren können. Der Grad der Rechtsgutgefährdung geht über denjenigen von ordnungswidrigen Geschwindigkeitsübertretungen deutlich hinaus. Rennteilnehmer werden zusätzlich durch den Wettbewerb untereinander bestärkt, Fahr- und Verkehrssicherheit außer Acht zu lassen und für einen Zuwachs an Geschwindigkeit den Verlust der Kontrolle über ihre Fahrzeuge zumal in unvorhergesehenen Verkehrssituationen in Kauf zu nehmen. Zudem ist ihre Aufmerksamkeit – anders als bei normalen Geschwindigkeitsübertretungen – nicht allein auf den Straßenverkehr gerichtet, sondern notwendigerweise auch durch Mitbewerber gebunden.“

Zusammenfassend kann damit festgestellt werden, dass durch die Schaffung des neuen Straftatbestands des § 315d StGB die für die Bejahung einer konkreten Gefahr erforderliche Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts durch die Veranstaltung von Rennen deutlich abgesenkt wird.

2. Eine neu eingeführte Strafbarkeit von Kraftfahrzeugrennen führt ohne wirk-
same Überwachung des Verkehrsraums zu keiner wesentlichen Verminderung solcher
Rennen

Die Bejahung einer konkreten Gefahr lässt sich nicht mit dem Argument in Frage stellen, dass die neue Einführung eines Straftatbestands, mit dem nunmehr ein Verstoß gegen das Verbot von Kraftfahrzeugrennen sanktioniert wird, viele bisher „rennbereite“ Personen veranlassen wird, von der Teilnahme an solchen Rennen abzusehen. Es entspricht einer allgemeinen kriminologischen Erfahrungstatsache, dass allein die Verschärfung von Sanktionen noch nicht zu einer wesentlichen Minderung von Verbotsverstößen führt. Entscheidend für die Effektivierung eines Verbots ist vielmehr dessen wirksame Durchsetzung. Um sie sicherzustellen, muss ein hinreichend großes Entdeckungsrisiko bestehen, welches nur durch einen Ausbau der staatlichen Überwachung in Bezug auf das Einhalten von Verbotsnormen gewährleistet werden kann.

Die Gewährleistung dieses Erfordernisses wirft in Bezug auf Kraftfahrzeugrennen allerdings besondere Probleme auf, da deren Feststellung und eine erst auf diese Weise mögliche Ahndung mit besonderen Schwierigkeiten verbunden ist. Zurecht gehen die zuständigen Polizeibehörden davon aus, dass die Zahl von Rennen auf dem Streckenabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Hegau und dem Autobahndreieck Bad Dürkheim wesentlich höher anzusetzen ist als die ohnehin schon erhebliche Zahl amtlich bestätigter Rennen auf diesem Autobahnabschnitt. Die diesbezügliche derzeit bestehende Dunkelziffer dürfte in der Tat beträchtlich

sein. Eine wirksame Durchsetzung des Rennverbots auf der besonders renngefährdeten Strecke zwischen dem Autobahnkreuz Hegau und dem Autobahndreieck Hegau mittels einer umfassenden lückenlosen polizeilichen Überwachung dieses Autobahnabschnitts scheidet allerdings aus. Sie erforderte einen personellen und sachlichen Aufwand, der von der Polizei ohne die Vernachlässigung anderer, gleichermaßen bedeutsamer polizeilicher Aufgaben nicht gewährleistet werden könnte. Zur Effektivierung des Rennverbots kommt jedoch, wie in dem von mir 2016 erstatteten Rechtsgutachten dargelegt wird (Rechtsgutachten S. 22 ff.), die Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen in Betracht, deren Einhaltung durch an der Strecke anzubringende Radaranlagen überwacht werden kann.

3. Zulässigkeit der sofortigen Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 130 km/h

Anders als bei dem zunächst vorgesehenen Modellversuch, in dem erst erprobt werden sollte, ob durch die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung die Zahl von Verkehrsunfällen wesentlich vermindert werden kann, bedarf es vor Statuierung von nicht nur probeweise eingeführten Geschwindigkeitsbeschränkungen keiner vorherigen Ermittlung des Ist-Zustands. Vielmehr können solche Geschwindigkeitsbeschränkungen wegen des Bestehens einer konkreten Gefahr sofort festgelegt werden.

III. Die Verpflichtung der Straßenverkehrsbehörden zur wirksamen Durchsetzung des Rennverbots

1. Die Reduzierung des Entschließungsermessens auf Null

Im Hinblick auf die Gefährdung besonders hochwertiger Rechtsgüter durch die Durchführung von Rennen auf dem Straßenabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Hegau und dem Autobahndreieck Bad Dürkheim ist die zuständige Straßenverkehrsbehörde nicht nur ermächtigt, Maßnahme zur wirksamen Durchsetzung des Rennverbots zu treffen. Vielmehr trifft sie insoweit sogar eine entsprechende Verpflichtung. Es entspricht allgemeinen polizeirechtlichen Grundsätzen, dass dort, wo durch ein Verhalten Privater – wie im vorliegenden Fall – besonders hochwertige Rechtsgüter gefährdet werden, die Polizei zum Ergreifen von Gefahrenbekämpfungsmaßnahmen verpflichtet ist (vgl. Schenke, Polizei- und Ordnungsrecht, 9. Aufl. 2016, Rdnr. 101; speziell zur hier bestehenden Handlungsverpflichtung in Bezug auf straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen s. Steiner, in: Münchener Kommentar zum Straßenverkehrsrecht, Bd. I, 2016, § 45, Rdnr. 75). Das sonst den Polizeibehörden obliegende Entschließungsermessen wird insoweit auf Null reduziert. Entsteht infolge der schuldhaften Untätigkeit einer Straßenverkehrsbehörde ein Schaden, bestehen für Geschädigte nach näherer Maßgabe des § 839 BGB i. V. mit Art. 34 GG Schadensersatzansprüche unter dem Gesichtspunkt der Amtshaftung. In Betracht kommen überdies verschuldensunabhängig Entschädigungsansprüche aus enteignungsgleichem Eingriff sowie aus Aufopferung (zu Letzteren s. näher Schenke, NJW 1991, S. 1777 ff.).

2. Die Vereinbarkeit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 130 km/h mit dem Übermaßverbot und den in ihm enthaltenen Grundsätzen der Geeignetheit, Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit im engeren Sinn

Die Verpflichtung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zum Ergreifen von Gefahrenabwehrmaßnahmen sagt allerdings noch nichts darüber aus, welche Maßnahmen zur Gefahrenabwehr zu ergreifen sind. Insoweit besteht regelmäßig ein Auswahlermessen (s. Schenke, Polizei- und Ordnungsrecht, 9. Aufl. 2016, Rdnr. 102). Begrenzt wird dieses polizeiliche Ermessen jedoch durch das Übermaßverbot und die in ihm enthaltenen Grundsätze der Geeignetheit der Maßnahme, deren Erforderlichkeit (Grundsatz des geringsten Eingriffs) sowie durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit im engeren Sinn (s. zu diesen Begrenzungen näher Schenke, Polizei- und Ordnungsrecht, Rdnrn. 331 ff.).

a) Die Geeignetheit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 130 km/h zur Eindämmung von Kraftfahrzeugrennen

Die Festlegung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 130 km/h ist geeignet, die Durchführung von Autobahnrennen wesentlich einzudämmen. Bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 130 km/h lassen sich auf der Autobahnstrecke zwischen dem Autobahnkreuz Hegau und dem Autobahndreieck Bad Dür rheim schon aus diesem Grund Kraftfahrzeugrennen – unabhängig von ihrem gesetzlichen Verbot – nicht mehr in legaler Weise durchführen. Solche Rennen werden mit erheblich größeren Geschwindigkeiten, die meist deutlich über 200 km/h liegen, durchgeführt. Finden sie dennoch entgegen der Geschwindigkeitsbeschränkung statt, so lässt sich dies durch eine die Einführung der Geschwindigkeitsbeschränkung flankierende Radarüberwachung feststellen. Bei den hohen Geschwindigkeiten, die mit der Durchführung solcher Autorennen verbunden sind, liegt regelmäßig eine ganz erhebliche Geschwindigkeitsüberschreitung vor, die zu entsprechend hoch bemessenen Geldbußen und zu Fahrverboten führen kann und insoweit eine abschreckende Wirkung entfaltet. Soweit bei der Radarüberwachung eine räumliche Anhäufung von Kraftfahrzeugen festgestellt werden kann, die zur selben Zeit die vorgesehene Höchstgeschwindigkeit überschreiten, kann dies überdies Anlass für polizeiliche Ermittlungen bieten, mit denen festgestellt werden soll, ob neben der Geschwindigkeitsüberschreitung ein unzulässiges Kraftfahrzeugrennen stattgefunden hat und damit zusätzlich der neu geschaffene Straftatbestand des § 315d StGB verwirklicht wurde.

b) Keine Möglichkeit zur Eindämmung von Kraftfahrzeugrennen ohne Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung

Kraftfahrzeugrennen ließen sich zwar auch ohne eine Geschwindigkeitsbeschränkung eindämmen, in dem der Autobahnabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Hegau und dem Autobahndreieck Bad Dür rheim lückenlos personell überwacht würde. Insoweit würden die Einschränkungen, die mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auch bei der Nichtteilnahme an Rennen verbunden wären, nicht zum Tragen kommen und läge damit insoweit kein Eingriff in das Fahrverhalten von Personen vor. Da eine solche Überwachung – wie oben ausgeführt – einen ohne die Vernachlässigung anderer wichtiger polizeilicher Aufgaben nicht zu erbringenden personellen und sachlichen Aufwand erforderte, bietet sich für die Straßenverkehrsbehörden jedoch insoweit keine Handlungsalternative an.

c) Kein Verstoß gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 130 km/h begründete auch keinen Verstoß gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Sie erscheint vielmehr als ein angemessenes Mittel zur Erreichung des mit der Geschwindigkeitsbeschränkung verfolgten Ziels der Eindämmung von Kraftfahrzeugrennen. Das ergibt sich daraus, dass sich eine derartige Geschwindigkeitsbeschränkung an der Richtgeschwindigkeit für Autobahnen orientiert. Diese beträgt gem. § 1 Autobahn-Richtgeschwindigkeitsverordnung 130 km/h. Diese Richtgeschwindigkeit kennzeichnet eine Geschwindigkeit, deren Überschreitung auch bei günstigen Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen nicht empfohlen wird. Das Überschreiten dieser Richtgeschwindigkeit stellt zwar keinen Rechtsverstoß dar und zieht insbesondere keine strafrechtlichen Konsequenzen nach sich. Die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h hat aber insoweit Bedeutung, als ein Kraftfahrer bei deren Überschreiten, auch wenn er ohne anteiliges Verschulden in einen Unfall verwickelt wird, anteilig für den Unfallschaden haftet. Zudem muss er sich, selbst dann, wenn es sich bei ihm um ein Unfallopfer handelt, ein mitwirkendes Verschulden anrechnen lassen. Anderes gilt nur dann, wenn es auch bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h zu einem Unfall mit vergleichbaren schweren Folgen gekommen wäre. Insofern begründet die Statuierung der Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen eine sogenannte Obliegenheit der Kraftfahrer. Diese an die gesetzliche Regelung der Richtgeschwindigkeit anknüpfenden Obliegenheit rechtfertigt sich daraus, dass derjenige, der schneller als 130 km/h fährt, in haftungsrelevanter Weise die Gefahr vergrößert, dass sich ein anderer Verkehrsteilnehmer auf diese Fahrweise nicht einstellt, insbesondere die Geschwindigkeit unterschätzt (BGHZ 117, 337 ff.). Von daher gesehen stellt es aber nur eine vergleichsweise geringe Beeinträchtigung von Verkehrsteilnehmern dar, wenn an Stelle der aus § 1 Autobahn-Richtgeschwindigkeitsverordnung abgeleiteten Obliegenheit nunmehr auf dem vorgesehenen Streckenabschnitt eine durch ein Verkehrszeichen angeordnete Verpflichtung tritt, eine Geschwindigkeit von 130 km/h nicht zu überschreiten.

Da die Geschwindigkeitsbeschränkung dem Schutz überragend wichtiger Rechtsgüter dient und dieser Schutz durch den neu geschaffenen § 315d StGB nunmehr sogar noch verstärkt wird, ist die relativ geringfügige Belastung, die sich aus der Festsetzung einer Höchstgeschwindigkeit ergibt, im Hinblick auf die hiermit verfolgte Zielsetzung angemessen. Das wird besonders deutlich, wenn man mit der h. M. polizeiliche Maßnahmen nur bei einer evident fehlerhaften Abwägung als unverhältnismäßig ansieht (so z. B. Götz, Allgemeines Polizei- und Ordnungsrecht, 15. Aufl. 2013, § 13, Rdnr. 46; Ossenbühl, Jura 1997, 617, 619; Reuter, Jura 2009, 511, 515). Gleiches gilt aber auch dann, wenn man einen Verstoß gegen den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz nicht nur bei einer evident fehlerhaften Abwägung bejaht, sondern hierfür bereits eine einfache Disproportionalität von Mittel und Zweck des polizeilichen Handelns als ausreichend ansieht.

IV. Zusammenfassung

1. Die gehäufte, weit überdurchschnittliche Durchführung von Kraftfahrzeugrennen auf der A 81 zwischen dem Autobahnkreuz Hegau und dem Autobahndreieck Bad Dürkheim begründet für diesen Streckenabschnitt eine zur Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen gem. § 45 Abs. 1 S. 1, Abs. 9 StVO erforderliche konkrete Gefahr.

2. Am Vorliegen einer konkreten Gefahr ändert sich auch dadurch nichts, dass der Gesetzgeber nach einem neu erlassenen § 315d StGB die Teilnahme an nicht genehmigten Kraftfahrzeugrennen nicht mehr nur als Ordnungswidrigkeit bewertet, sondern hierfür einen Straftatbestand vorsieht. Die daran deutlich werdende Aufwertung des Rechtsgüterschutzes verringert im Gegenteil die Anforderungen an die für das Vorliegen einer konkreten Gefahr erforderliche Wahrscheinlichkeit der Durchführung solcher Rennen erheblich.

3. Das Vorliegen einer konkreten Gefahr lässt sich auch nicht mit dem Argument in Frage stellen, die neu eingeführte Strafbarkeit von Kraftfahrzeugrennen werde dazu führen, dass solche Rennen in Zukunft nicht mehr oder jedenfalls nur in deutlich geringerem Umfang stattfinden würden. Allein die stärkere Sanktionierung von Rechtsverstößen hat noch keinen nennenswerten Einfluss auf das Verhalten von Verkehrsteilnehmern, soweit die Feststellung solcher Rechtsverstöße und damit auch deren Sanktionierung erhebliche Schwierigkeiten bereitet. Das trifft gerade bei Kraftfahrzeugrennen auf Autobahnen typischerweise zu, da bezüglich der Feststellung solcher Rechtsverstöße aus verschiedenen Gründen eine erhebliche Dunkelziffer besteht.

4. Im Hinblick auf die Gefährdung einer Vielzahl von hochwertigen Rechtsgütern (Verkehrssicherheit, Leib und Leben, bedeutende Rechtsgüter), die mit der Durchführung solcher Rennen verbunden ist, besteht eine Verpflichtung der Straßenverkehrsbehörde zum Ergreifen von Gefahrenabwehrmaßnahmen. Der Ermessensspielraum des Landes schrumpft insoweit auf Null. Ein Schaden, der wegen schuldhafter Untätigkeit der Straßenverkehrsbehörden in Verbindung mit der Durchführung solcher Rennen entsteht, führt zu einer Schadensersatzverpflichtung des Landes unter dem Gesichtspunkt der Amtshaftung gem. § 839 BGB i. V. mit Art. 34 GG. Selbst bei fehlendem Verschulden wären Entschädigungsansprüche des Landes unter dem Gesichtspunkt des enteignungsgleichen Eingriffs bzw. der Aufopferung begründet.

5. Bezüglich des Wie der Gefahrenabwehrmaßnahmen besteht ein Auswahlermessen der Straßenverkehrsbehörden. Bei dessen Ausübung ist das Übermaßverbot mit seinen drei Untergrundsätzen, dem Grundsatz der Geeignetheit der Maßnahme, dem Grundsatz der Erforderlichkeit (Grundsatz des geringsten Eingriffs) und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit im engeren Sinn zu beachten.

6. Die durch die Straßenverkehrsbehörden ins Auge gefasste Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 130 km/h wird dem Übermaßverbot gerecht.

a) Wird die Geschwindigkeitsbeschränkung durch eine entsprechende Radarüberwachung flankiert, ist sie geeignet, die Häufigkeit von Kraftfahrzeugrennen auf der A 81 im Streckenabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Hegau und dem Autobahndreieck Bad Dürkheim erheblich zu vermindern und damit zur Gefahrenabwehr beizutragen.

b) Die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf dem Streckenabschnitt der A 81 zwischen der Autobahnkreuzung Hegau und dem Autobahndreieck Bad Dürkheim ist auch erforderlich. Eine lückenlose polizeiliche Überwachung dieses Streckenabschnitts mit dem Ziel, dort veranstaltete verbotswidrige Kraftfahrzeugrennen festzustellen zu können, kommt

wegen des hierfür erforderlichen hohen personellen und sachlichen Aufwands, der die Polizei an der Wahrnehmung wichtiger anderer polizeilicher Aufgaben hindern würde, nicht in Betracht.

c) Die Festsetzung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 130 km/h, die sich an der in § 1 Autobahn-Richtgeschwindigkeits-Verordnung normierten Richtgeschwindigkeit orientiert, impliziert nur eine relativ geringfügige Beeinträchtigung der Verkehrsteilnehmer. Sie ersetzt lediglich eine insoweit schon bisher bestehende Obliegenheit durch Statuierung einer strikten Verpflichtung. Im Hinblick auf den hohen Rang der Rechtsgüter, die durch die Durchführung von Autorennen beeinträchtigt bzw. gefährdet werden, ist die vorgesehene Geschwindigkeitsbeschränkung angemessen und genügt deshalb dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit