

**Krafftahrt-
Bundesamt**



/ Werkstattbericht Nr. 1/2023

- Illegale Kraftfahrzeugrennen

Das Verhältnis zwischen Tatjahr und Eingangsjahr am Beispiel einer ausgewählten Verkehrsstraftat

Stand: Juli 2023

Illegale Kraftfahrzeugrennen

Das Verhältnis zwischen Tatjahr und Eingangsjahr am Beispiel einer ausgewählten Verkehrsstraftat

Inhaltsverzeichnis

Seite

Ausgangspunkt	3
Tabelle 1: Illegale Kraftfahrzeugrennen Fahreignungsregister (FAER) 2018-2022	3
Motivation für die vorliegende Analyse	4
Jahr des Eingangs im FAER als Ordnungskriterium	4
Jahr der Tat als alternatives Ordnungskriterium	5
Datum der Tat (Tatjahr) als Ordnungskriterium	5
Meldeverzug	6
Abbildung 1: Anzahl der im Fahreignungsregister aller bis 31. Dezember 2022 gespeicherten Delikte in Abhängigkeit von der Zeit seit Tatbegehung (Meldeverzug)	6
Tabelle 2: Illegale Kraftfahrzeugrennen Anzahl Taten Eingangsjahr und Tatjahr	8
Tatjahrbezogene Aussagen über illegale Kfz-Rennen	9
Tabelle 3: Meldestand im Fahreignungsregister (FAER): 31. Dezember 2019: Illegale Kraftfahrzeugrennen - Anzahl der Taten aus 2018 und 2019	10
Tabelle 4: Meldestand im Fahreignungsregister (FAER): 31. Dezember 2020: Illegale Kraftfahrzeugrennen - Anzahl der Taten aus 2018, 2019 und 2020	10
Tabelle 5: Meldestand im Fahreignungsregister (FAER): 31. Dezember 2021: Illegale Kraftfahrzeugrennen - Anzahl der Taten aus 2018, 2019, 2020 und 2021	11
Fazit	12
Zusammenfassende Betrachtung	13
Anhang	15
§ 315d Strafgesetzbuch (StGB): Verbotene Kraftfahrzeugrennen	15
Forderung nach stärkerer Sanktionierung von illegalen Kfz-Rennen (Entstehungsgeschichte) .	15
Literatur	16
Weiterführender Hinweis	17
Grundsätzliches zum Werkstattbericht	18
Hinweise	19
Vorläufigkeit der Ergebnisse	19
Lizenzrechtlicher Hinweis	19

Illegale Kraftfahrzeugrennen

Das Verhältnis zwischen Tatjahr und Eingangsjahr am Beispiel einer ausgewählten Verkehrsstraftat

Werkstattbericht Nr. 1/2023

Illegale Kraftfahrzeugrennen

Das Verhältnis zwischen Tatjahr und Eingangsjahr am Beispiel einer ausgewählten Verkehrsstraftat

Dr. Dirk Hillebrandt
Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg
Leiter des Sachgebiets „Wissenschaftliche Projekte, Kraftfahrerstatistik“
im Referat 34 „Kraftfahrerstatistik Daten“
Fördestraße 16, 24944 Flensburg
dirk.hillebrandt@kba.de

Ausgangspunkt

Bereits mit der verstärkten Diskussion um illegale Kfz-Rennen und ihrer Bedeutung für die Straßenverkehrssicherheit im Vorfeld einer möglichen Änderung des geltenden Strafrechts im Jahr 2017 stellte das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) Überlegungen zu einer amtlichen Statistik an, die die Zahl der rechtskräftigen Entscheidungen zu verbotenen Kraftfahrzeugrennen (illegalen Kfz-Rennen) als Straftat ausweist (im Anhang findet sich neben dem Wortlaut des § 315d Strafgesetzbuch (StGB) auch ein kurzer Abriss der Entstehungsgeschichte).

Nach dem Inkrafttreten der Rechtsvorschrift am 13. Oktober 2017 wurden die Pläne sukzessive umgesetzt. Für das Jahr 2018 wurde erstmals im Rahmen der amtlichen Statistik zu Verkehrsauffälligkeiten (VA 2 - Zugang in das Fahreignungsregister; FAER) die Anzahl der illegalen Kfz-Rennen nach dem neu geschaffenen § 315d StGB ausgewiesen. In den nachfolgenden Veröffentlichungen ergänzen zusätzlich auch Veränderungsraten (jeweils im Vergleich zur Vorjahresstatistik) die amtliche Veröffentlichung.

Tabelle 1 fasst die dazu bisher publizierten Angaben der amtlichen Statistik zum Thema zusammen. Die Anzahl der im FAER gespeicherten Taten ist seit Einführung des Straftatbestands bis 2022 ständig gestiegen. Im Vergleich zum jeweiligen Vorjahr zeigen sich Veränderungsdaten, die anfangs einen enormen Zuwachs der gespeicherten Delikte signalisieren. Mit fortschreitender Zeit schwächt sich dieser Zuwachs deutlich ab.

Tabelle 1: Illegale Kraftfahrzeugrennen | Fahreignungsregister (FAER) | Anzahl Taten | 2018-2022

	Eingangsjahr					
	2017 ¹	2018 ²	2019	2020	2021	2022
Anzahl gespeicherter Taten/FAER	0	127	408	907	1.606	1.845
Veränderung zum Vorjahr	-	-	+221%	+122%	+77%	+15%
Berücksichtigte Tatjahre	-	≤ 2018	≤ 2019	≤ 2020	≤ 2021	≤ 2022
Veröffentlichung	-	2019	2020	2021	2022	2023

¹ Die Rechtsvorschrift des § 315d Strafgesetzbuch (StGB) zu verbotenen (illegalen) Kfz-Rennen trat am 13. Oktober 2017 in Kraft. Die geringe Laufzeit in 2017 (ca. 2,5 Monate) stellt keinen ausreichenden Zeitraum dar, der für sich betrachtet mit einem vollständigen Eingangsjahr vergleichbar wäre. Deswegen erfolgt keine gesonderte Ausweisung des Eingangsjahres 2017.

² Die Analysen zum Eingangsjahr 2018 betrachten den Zeitraum zwischen dem 13. Oktober 2017 (Inkrafttreten des § 315d StGB) und dem 31. Dezember 2018

Illegale Kraftfahrzeugrennen

Das Verhältnis zwischen Tatjahr und Eingangsjahr am Beispiel einer ausgewählten Verkehrsstraftat

Motivation für die vorliegende Analyse

Die ausgewiesenen Veränderungsdaten erregten die Aufmerksamkeit der Nutzenden - allen voran der Presse. Daraus resultierte u. a. die berechnete Frage, wie die zunehmende Häufigkeit der Eintragungen und in Verbindung damit die relative Veränderung zum Vorjahr zu erklären seien.

Im Vergleich zur Statistik des Jahres 2018 hatte sich die Anzahl der ausgewiesenen illegalen Kfz-Rennen im Folgejahr 2019 mehr als verdreifacht (Tabelle 1). Von $N = 127$ für das Jahr 2018 stieg diese Zahl auf $N = 408$ im Eingangsjahr 2019 und wies damit eine Veränderungsrate von +221 Prozent gegenüber 2018 auf.

Dieses Ergebnis warf Fragen auf: Wie ist diese (überraschend) hohe Veränderungsrate zu interpretieren? Was bedeutet diese Veränderung für das Tatgeschehen auf deutschen Straßen? Bedeutet die Veränderung von +221 Prozent etwa, dass 2019 mehr als dreimal so viele illegale Kfz-Rennen stattgefunden haben wie in 2018?

Das sind nahe liegende Fragen und eine nahe liegende Interpretation - so scheint es. Die kurze Antwort lautet jedoch: Nein, dem ist nicht so! Das Ergebnisbild aus Tabelle 1 ist durchaus erwartungskonform. Ziel der folgenden Ausführungen ist, zu einem verbesserten Verständnis des Gesamtbilds zu gelangen.

Jahr des Eingangs im FAER als Ordnungskriterium

Wichtig ist zunächst festzuhalten: Die Statistik zu illegalen Kfz-Rennen ist - wie andere Statistiken des KBA auch - eine Statistik, die technisch und organisatorisch als Jahresbilanz konzipiert ist. Das KBA hat als Ordnungskriterium für die Ausweisung das Kalenderjahr gewählt, in dem z. B. im Fall der illegalen Kfz-Rennen die Speicherung der richterlichen Entscheidung erfolgt. Dies konstituiert das Eingangsjahr.

Angaben für das Eingangsjahr im FAER werden im folgenden Jahr auf www.kba.de publiziert. Das Eingangsjahr steuert dabei die Auswahl der auszuwertenden Delikte, sofern zu den Taten im betreffenden Kalenderjahr eine rechtskräftige Entscheidung vorliegt.

Die *Statistik VA 2 - Zugang* ist von der Anlage her eine Eingangsstatistik. Das bedeutet, dass eine Verkehrszuwerdung erst dann gezählt wird, wenn nach den abgeschlossenen Ermittlungen der Ordnungsbehörden (z. B. Polizei, Bußgeldbehörden) auch das anschließende Bußgeldverfahren oder Strafverfahren mit einer rechtskräftigen Entscheidung abgeschlossen ist. Erst im Fall einer rechtskräftigen Entscheidung wird eine Mitteilung mit den Sachdaten zur Verkehrszuwerdung und dazugehörigen Personendaten an das FAER abgesetzt und dort gespeichert. Jetzt erst können die Delikte in der amtlichen Statistik berücksichtigt und gezählt werden (vgl. z. B. Emsbach, Hansjosten & Schade, 1993). Laufende, nicht mit einer solchen rechtskräftigen Entscheidung abgeschlossene Verfahren dürfen im FAER nicht erfasst werden und stehen für eine Statistik nicht zur Verfügung.

Die Zählung der Verkehrszuwerdungen erfolgt also eingangsbezogen. Eine angemessene Interpretation der Veränderungsdaten von 2018 auf 2019 in Tabelle 1 lautet demnach: Im Jahr 2019 endeten mehr als dreimal so viele Strafverfahren zu illegalen Kfz-Rennen mit einer rechtskräftigen Entscheidung wie in 2018. Die Zahl der abgeschlossenen Verfahren und damit der im FAER gespeicherten Entscheidungen stieg um + 221 Prozent.

Illegale Kraftfahrzeugrennen

Das Verhältnis zwischen Tatjahr und Eingangsjahr am Beispiel einer ausgewählten Verkehrsstraftat

Jahr der Tat als alternatives Ordnungskriterium

Wie gelangt man jetzt zu einer Einschätzung darüber, wie viele illegale Kfz-Rennen in einem Jahr begangen wurden?

Dafür ist es notwendig, aus den im FAER gespeicherten Entscheidungen zu illegalen Kfz-Rennen das Datum der Tat (den Tattag) zu isolieren. So wird das Jahr bestimmt, in dem die Tat begangen wurde (Tatjahr).

Zu beachten ist - und dies ist im vorliegenden Zusammenhang zentral - dass die Speicherung einer Entscheidung im FAER nicht in direktem Zusammenhang mit der Tat steht. Der Zeitraum zwischen Tatbegehung und Speicherung im FAER (im folgenden **Meldeverzug**) ist variabel und in erster Linie abhängig von der Verfahrensdauer. Folgerichtig setzt sich beispielsweise die in Tabelle 1 für das Eingangsjahr 2019 ausgewiesene Anzahl der Entscheidungen aus Taten zusammen,

- die bis 31. Dezember 2019 begangen wurden **und**
- nach rechtskräftiger Entscheidung bis zum 31. Dezember 2019 im FAER gespeichert wurden.

Im Eingangsjahr 2019 sind aber keine Taten enthalten, die, obwohl in 2019 (oder sogar den Vorjahren) begangen, erst

- nach dem 31. Dezember 2019 ein rechtskräftiges Urteil nach sich zogen **und**
- deswegen in 2020 (oder später) im FAER gespeichert wurden.

Die Jahresbilanz für 2019 wurde 2020 veröffentlicht. Zu diesem Zeitpunkt standen die bis zum 31. Dezember 2019 im FAER gespeicherten rechtskräftigen Entscheidungen der amtlichen Statistik zur Verfügung. Die nach dem 31. Dezember 2019 rechtskräftig verurteilten Taten, deren Speicherung 2020 erfolgt, werden nach dem 31. Dezember 2020 Gegenstand der Statistik, die im Jahr 2021 erstellt und veröffentlicht wird.

Datum der Tat (Tatjahr) als Ordnungskriterium

Um Aussagen einer amtlichen Statistik über das Deliktgeschehen im Straßenverkehr zu machen, ist es notwendig, das Datum der Tat als Ordnungskriterium zu wählen und nicht mehr das Datum der Speicherung im FAER. Somit erhält man eine tattags- bzw. tatjahrbezogene und keine eingangsbezogene Statistik. Die Speicherung im FAER bleibt allerdings auch im Fall der tatjahrbezogenen Statistik die Voraussetzung für die Fallzählung. Ohne Speicherung hat das KBA keine Kenntnis über die Tat und die dazugehörige Entscheidung.

Beide methodischen Zugänge - eingangsbezogen und tatjahrbezogen - sind zulässig. Die Bedingungen, unter denen eine Statistik entsteht und die daraus abgeleiteten Ein- und Ausschlusskriterien für Fälle definieren die möglichen Aussagen über den Sachverhalt.

Es kann an dieser Stelle festgehalten werden, dass nicht zwei konkurrierende Auswertungsmodelle einander gegenübergestellt werden, sondern zwei unterschiedliche Perspektiven, die sich bei der Betrachtung eines Sachverhalts durchaus ergänzen können. Zusammengenommen ergeben sie ein vollständigeres Bild der eingangsbezogenen Veränderungen durch jährlich neu registrierte Verkehrsauffälligkeiten und des tatjahrbezogenen Deliktgeschehens in Deutschland.

Illegale Kraftfahrzeugrennen

Das Verhältnis zwischen Tatjahr und Eingangsjahr am Beispiel einer ausgewählten Verkehrsstraftat

Meldeverzug

Grundlage für ein besseres Verständnis der Gesamtsituation ist die Kenntnis über den Meldeverzug, der einem Register wie dem FAER zugrunde liegt, welches nur rechtskräftige Entscheidungen zu einem Tatvorwurf jedoch keine laufenden Verfahren speichern darf. Die folgenden Ausführungen berücksichtigen alle Taten, die bis zum 31. Dezember 2022 im FAER gespeichert wurden. Aus diesen Mitteilungen zu illegalen Kfz-Rennen wurden dazu die zwei relevanten Datumsangaben isoliert.

- der Tattag (verwendet wird das Tatjahr) und
- das Eingangsdatum im FAER (Eingangsjahr).

Anschließend wird die Anzahl der Tage bestimmt, die zwischen Tat und Eingang im FAER liegen, um den Meldeverzug in Tagen bzw. Jahren abzubilden. Es resultiert Abbildung 1.

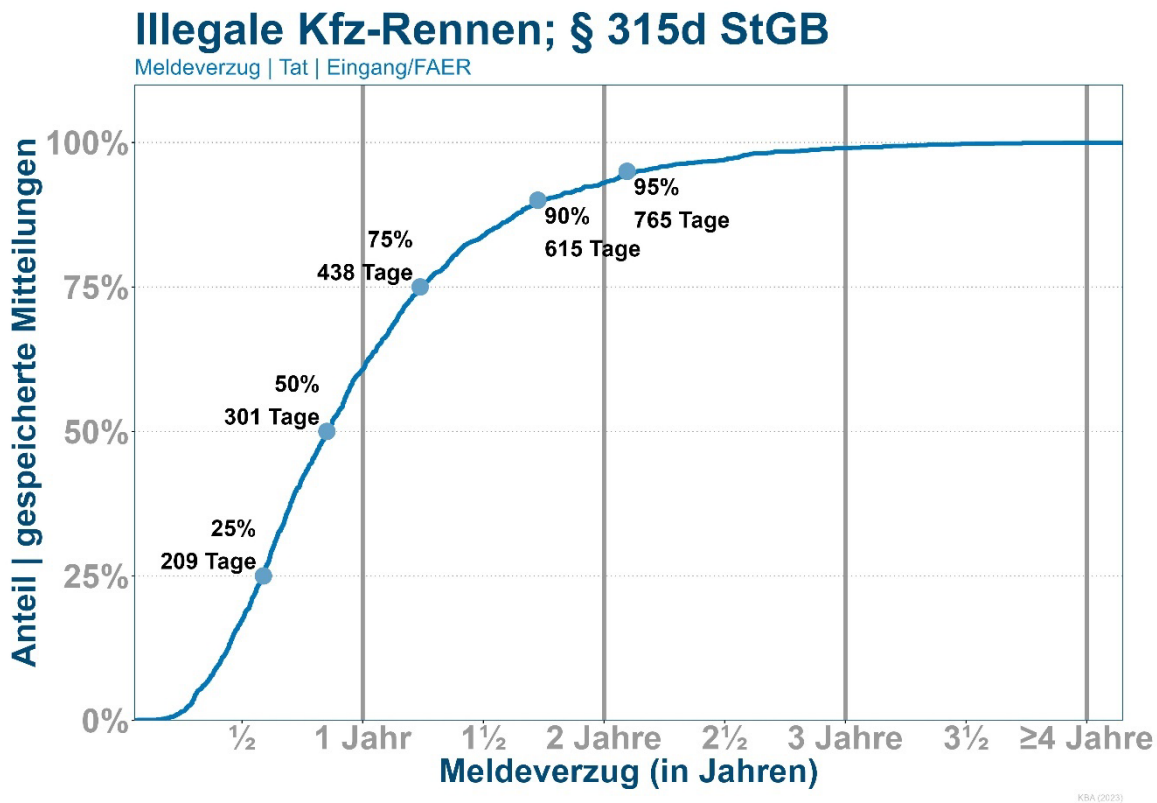


Abbildung 1: Anzahl der im Fahreignisregister aller bis 31. Dezember 2022 gespeicherten Delikte in Abhängigkeit von der Zeit seit Tatbegehung (Meldeverzug)

Bezogen auf alle dem FAER vom 13. Oktober 2017 bis zum 31. Dezember 2022 durch Speicherung bekanntgewordenen illegalen Kfz-Rennen zeigt sich, dass es gut 10 Monate (ca. 300 Tage) und damit fast ein Jahr dauerte bis etwa 50 Prozent der Taten auch im FAER gespeichert sind. Erst nach etwa 440 Tagen bzw. mehr als 600 Tagen sind 75 bzw. 90 Prozent der Taten gespeichert. Es dauert mehr als 2 Jahre (765 Tage) von der Tat bis zur Speicherung im FAER, bevor es möglich ist, eine tatjahrbezogene Statistik auf etwa 95 Prozent der gespeicherten Taten aufzubauen.

Illegale Kraftfahrzeugrennen

Das Verhältnis zwischen Tatjahr und Eingangsjahr am Beispiel einer ausgewählten Verkehrsstrafat

Während also die eingangsbezogene Statistik die Einschränkung hat, dass Aussagen über Tatgeschehen in einem ausgewählten Jahr nur begrenzt möglich sind, hat eine tatjahrbezogene Statistik die Beschränkung, dass sie entweder auf einer geringen Fallzahl beruht, wenn man z. B. die Zahlen für ein Tatjahr im gleichen oder dem darauffolgenden Jahr veröffentlicht oder

- die Produktion der Statistik verzögert stattfindet, sofern man mehr als die Hälfte oder drei-viertel der Fälle berücksichtigen will. Eine Statistik für das Jahr 2022 könnte sogar erst nach dem 31. Dezember 2025 erstellt und veröffentlicht werden, wenn die Angaben auf mindestens etwa 95 Prozent der Fälle basieren sollen.

Es ist außerdem leicht nachvollziehbar, dass es zu keinem Zeitpunkt möglich ist, ein exaktes Datum zu nennen, zu dem sichergestellt ist, dass alle der in einem ausgewählten Tatjahr begangenen Taten auch in einer Statistik aufgeführt sind. Das KBA hat keine Kenntnisse über laufende Verfahren, wenn diese noch nicht zu einer rechtskräftigen Entscheidung geführt haben. Es kann nicht garantiert werden, dass 100 Prozent der Taten aus einem spezifischen Jahr Berücksichtigung finden, da es durchaus möglich ist (und auch vorkommt), dass rechtskräftige Entscheidungen zu Taten erst mehrere Jahre nach Tatbegehung im FAER gespeichert werden können. Die Gründe dafür liegen primär an der Dauer des Ermittlungsverfahrens und der Dauer des Strafverfahrens und sind vom KBA nicht beeinflussbar.

Vergleicht man bei der Ausweisung illegaler Kfz-Rennen das Tatjahr mit dem Eingangsjahr und ergänzt Tabelle 1 entsprechend, ergibt sich Tabelle 2. Hier zeigt sich - bezogen auf das Tatjahr - auch der Meldeverzug.

Illegale Kraftfahrzeugrennen

Das Verhältnis zwischen Tatjahr und Eingangsjahr am Beispiel einer ausgewählten Verkehrsstraftat

Tabelle 2: Illegale Kraftfahrzeugrennen | Anzahl Taten | Eingangsjahr und Tatjahr

	Tat- jahr ¹	Anzahl	Anteil an Summe/ Eingangsjahr
Eingangsjahr 2018²			
	2017	41	32,5%
	2018	85	67,5%
Insgesamt	—	126	—
Eingangsjahr 2019²			
	2017	27	6,6%
	2018	271	66,6%
	2019	109	26,8%
Insgesamt	—	407	—
Eingangsjahr 2020²			
	2017	3	0,3%
	2018	111	12,3%
	2019	487	53,8%
	2020	305	33,7%
Insgesamt	—	906	—
Eingangsjahr 2021			
	2017	1	0,1%
	2018	39	2,4%
	2019	180	11,2%
	2020	909	56,6%
	2021	477	29,7%
Insgesamt	—	1.606	—
Eingangsjahr 2022²			
	2017	3	0,2%
	2018	10	0,5%
	2019	70	3,8%
	2020	317	17,2%
	2021	1080	58,6%
	2022	364	19,7%
Insgesamt	—	1.844	—

¹ Für Taten, die im Jahr 2017 begangen wurden, wurden im Kalenderjahr 2017 im FAER keine rechtskräftigen Entscheidungen gespeichert. Das Tatjahr wird ermittelt aus dem Datum der Tat, das als Sachdatum auf der Mitteilung an das Fahreignungsregister (FAER) enthalten ist.

² In den Eingangsjahren 2018, 2019, 2020 und 2022 gab es pro Jahr eine Mitteilung, auf der ein nicht eindeutiges Tatdatum gespeichert war. Die Anzahl der Taten weicht in diesen Jahren um $n = 1$ von der amtlichen Statistik unter www.kba.de ab.

Illegale Kraftfahrzeugrennen

Das Verhältnis zwischen Tatjahr und Eingangsjahr am Beispiel einer ausgewählten Verkehrsstraftat

Die folgenden Ausführungen zu Tabelle 2 konzentrieren sich auf das Eingangsjahr 2022, da hier der Meldeverzug seit Einführung des Straftatbestands im Jahr 2017 berücksichtigt werden kann. Es wird deutlich, dass sich die für ein Eingangsjahr berichtete Anzahl aus Taten zusammensetzt, die im Eingangsjahr selbst oder den Vorjahren begangen wurden. Im Eingangsjahr 2022 stammen $N = 364$ Taten aus 2022 selbst. Wegen des erläuterten Meldeverzugs ist damit zu rechnen, dass im Jahr 2023 noch eine größere Anzahl von Taten mit dem Tatjahr 2022 im FAER gespeichert werden. Für das Eingangsjahr 2021 gilt z. B. dass 56,6 Prozent der Taten, über die im Eingangsjahr 2021 berichtet wird, aus dem Tatjahr 2020 stammen. Ein Blick auf die Eingangsjahre 2018 bis 2021 verrät, dass in der Regel zwischen 50 und 60 Prozent der Taten erst im Folgejahr im FAER gespeichert werden. Dies deckt sich weitgehend mit der Darstellung des Meldeverzugs aus Abbildung 1.

Gleichzeitig macht Tabelle 2 auch deutlich, dass die Erstellung einer tatjahrbezogenen Statistik, die für ein Tatjahr alle Taten erfasst, schwierig oder gar unmöglich ist. Es wurde bereits ausgeführt, dass nicht sichergestellt werden kann, dass 100 Prozent der Taten eines Jahres nach einer fest definierten Zeitspanne auch bekannt sind.

Selbst fast sechs Jahre nach Einführung des Straftatbestands der Teilnahme an illegalen Kfz-Rennen werden noch Taten gespeichert, die in 2017 begangen wurden. Die Speicherung weiterer Taten aus dem Jahr 2017 wird zwar mit fortschreitender Zeit unwahrscheinlicher (s. Abbildung 1), kann aber nicht ausgeschlossen werden.

Als letztes bleibt noch, beispielhaft für die illegalen Kfz-Rennen aus Tabelle 2, tatjahrbezogene Aussagen abzuleiten, um mit dem Wissen aus dem Jahr 2022 Aussagen über die relative Veränderung der Anzahl der Taten zu generieren.

Tatjahrbezogene Aussagen über illegale Kfz-Rennen

Unser Ausgangspunkt war die Feststellung, dass sich im Vergleich der Statistiken des Jahres 2018 mit dem Folgejahr 2019 die Anzahl der ausgewiesenen illegalen Kfz-Rennen mehr als verdreifacht hatte (Tabelle 1). Dies resultierte in einer Veränderungsrate in 2019 von +221 Prozent gegenüber 2018.

Um Veränderungsraten über die Tatjahre als Ordnungskriterium zu vergleichen, wird im Folgenden eine entsprechende Statistik retrospektiv aufgebaut. Die Taten mit dem Tatjahr 2017 werden zwecks der klareren Argumentation nicht berücksichtigt (zur Begründung s. Fußnote 1 in Tabelle 2).

Die folgenden Tabellen berücksichtigen jeweils den Meldestand im FAER vom 31. Dezember 2019 (Tabelle 3), 31. Dezember 2020 (Tabelle 4) und dem 31. Dezember 2021 (Tabelle 5). Ziel ist es, zu zeigen, dass tatjahrbezogene Statistiken nur mit einem zeitlichen Verzug valide Aussagen ermöglichen. Hintergrund ist der Meldeverzug, wie er in Abbildung 1 exemplarisch für alle seit 13. Oktober 2017 im FAER gespeicherten illegalen Kfz-Rennen berechnet worden ist.

Tabelle 3 macht deutlich, dass bei einer tatjahrbezogenen Auswertung eine Betrachtung mit einem Jahr Verzug und auf dieser Basis die Berechnung von Veränderungsraten nicht zu validen Aussagen führt. Insbesondere für das Tatjahr 2019 liegt nur ein Teil der Fälle zur Auszählung

Illegale Kraftfahrzeugrennen

Das Verhältnis zwischen Tatjahr und Eingangsjahr am Beispiel einer ausgewählten Verkehrsstraftat

vor. Unter Verweis auf Tabelle 2 und unter Vorgriff auf den folgenden sukzessiv-retrospektiven Aufbau einer tatjahrbezogenen Statistik lässt sich dies genauer einschätzen: Die Anzahl der in den Folgejahren noch neu hinzukommenden Taten mit Tatjahr 2019 verhält sich wie folgt (vgl. auch Abbildung 1): In 2020 komme N = 487 Taten dazu, in 2021 N = 180 und schließlich in 2022 noch einmal N = 70 Taten.

Deutlich wird allerdings auch, dass die tatjahrbezogene Betrachtung bereits bei dieser Darstellung gänzlich andere Ergebnisse ergibt als aus der eingangsbezogenen Perspektive. Tabelle 3 führt zu dem Schluss, dass vor dem Hintergrund des Meldeverzugs ein einjähriger Berichtszyklus für eine valide Berichterstattung zwar ausscheidet, dass aber bereits hier deutlich wird, dass die Zahl der Taten vermutlich in erheblich geringerem Maß steigt als die Zahl der rechtskräftigen Entscheidungen, die im FAER gespeichert werden. Diese Erkenntnis wird bei der Darstellungsweise nach Eingangsjahren erst mit einem zeitlichen Verzug deutlich.

Tabelle 3: Meldestand im Fahreignungsregister (FAER): 31 Dezember 2019:
Illegale Kraftfahrzeugrennen - Anzahl der Taten aus 2018 und 2019

Tatjahr	Meldestand 31.12.2019	
	Anzahl ¹	Veränderung zum vorangegangenen Tatjahr
2018	356	—
2019	109	-69,4%

¹ Die Daten müssen als vorläufig gelten, da bis zum 31. Dezember 2019 nur ein Teil der illegalen Kraftfahrzeugrennen mit Tatdatum vor dem 31. Dezember 2019 im Fahreignungsregister (FAER) gespeichert sind. Dies betrifft alle betrachteten Tatjahre, insbesondere aber das letzte Tatjahr 2019.

Verlängert man wie in Tabelle 4 den Berichtszyklus um ein weiteres Jahr auf zwei Jahre, ändert sich das Ergebnisbild erwartungsgemäß auch für die Tatjahre 2018 und 2019. Die zwischenzeitlich neu gespeicherten Taten sind ergänzt und haben einen Einfluss auf die Veränderungsraten aus Tabelle 3.

Allerdings erscheint es in dieser Betrachtung nicht sinnvoll, dass Tatjahr 2020 bereits zu berücksichtigen. Die Zahlen für 2020 gehen im Vergleich zu 2019 stark zurück (-48,8 %), da auch im hier nur ein geringerer Teil der Taten des Jahres 2020 bereits im FAER vorliegen.

Ein Berichtszyklus von zwei Jahren zeigt sich in dieser Weise schon eher angemessen als die einjährige Wartezeit, sofern man das aktuelle Tatjahr (hier 2020) nicht betrachtet oder sogar außer Acht lässt.

Illegale Kraftfahrzeugrennen

Das Verhältnis zwischen Tatjahr und Eingangsjahr am Beispiel einer ausgewählten Verkehrsstraftat

Tabelle 4: Meldestand im Fahreignungsregister (FAER): 31. Dezember 2020:
Illegale Kraftfahrzeugrennen - Anzahl der Taten aus 2018, 2019 und 2020

Tatjahr	neu: Meldestand 31.12.2020		aus Tabelle 3: Meldestand 31.12.2019	
	Anzahl ¹	Veränderung zum vorangegangenen Tatjahr	Anzahl	Veränderung zum vorangegangenen Tatjahr
2018	467	—	356	—
2019	596	27,6%	109	-69,4%
2020	305	-48,8%	—	—

¹ Die Daten müssen als vorläufig gelten, da bis zum 31. Dezember 2020 nur ein Teil der illegalen Kraftfahrzeugrennen mit Tatdatum vor dem 31. Dezember 2020 im Fahreignungsregister (FAER) gespeichert sind. Dies betrifft alle betrachteten Tatjahre, insbesondere aber das letzte Tatjahr 2020.

Tabelle 5 verdeutlicht die weitere Entwicklung. Vergleicht man das Tatjahr 2020 im zweijährigen Berichtszyklus (Tabelle 4) mit dem dreijährigen Berichtszyklus aus Tabelle 5, so wird deutlich, dass vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021 für das Tatjahr 2020 noch einmal 909 Taten gespeichert werden (Tabelle 5; Berechnung: 305 Taten (31. 12. 2020) + 909 Taten = 1.214 Taten (31. Dezember 2021)).

Tabelle 5: Meldestand im Fahreignungsregister (FAER): 31. Dezember 2021: Illegale Kraftfahrzeugrennen - Anzahl der Taten aus 2018, 2019, 2020 und 2021

Tatjahr	neu: Meldestand 31. 12. 2021		aus Tabelle 4: Meldestand 31. 12. 2020	
	Anzahl ¹	Veränderung zum vorangegangenen Tatjahr	Anzahl	Veränderung zum vorangegangenen Tatjahr
2018	506	—	467	—
2019	776	53,4%	596	27,6%
2020	1.214	56,4%	305	-48,8%
2021	477	-60,7%	—	—

¹ Die Daten müssen als vorläufig gelten, da bis zum 31. Dezember 2021 nur ein Teil der illegalen Kraftfahrzeugrennen mit Tatdatum vor dem 31. Dezember 2021 im Fahreignungsregister (FAER) gespeichert sind. Dies betrifft alle betrachteten Tatjahre, insbesondere aber das letzte Tatjahr 2021.

Allerdings steigt durch neu gespeicherte Meldungen auch die Zahl der Taten aus 2018 (von N = 467 Taten auf N = 506 Taten). Stärker fällt der Anstieg für das Jahr 2019 aus. Hier steigt die Zahl der gespeicherten Taten von N = 596 auf N = 776.

Durch inzwischen nachgemeldete Taten steigt die Gesamtzahl der Taten im Tatjahr 2018 im Vergleich zu 2019 nun um +53,4 % (Tabelle 5; Meldestand: 31. 12. 2021). Zum Meldestand 31. Dezember 2020 (Tabelle 5) ergab sich eine Veränderung von +27,6 % in 2019 gegenüber 2018 – eine doch als erheblich einzuschätzende Schwankung.

Wie erwartet zeigt sich: Je weiter ein Tatjahr zurückliegt, desto geringer fallen Zuwächse durch neu hinzukommende Taten mit demselben Tatjahr aus. Wiederum sollte das aktuelle Jahr (in

Illegale Kraftfahrzeugrennen

Das Verhältnis zwischen Tatjahr und Eingangsjahr am Beispiel einer ausgewählten Verkehrsstraftat

Tabelle 5: 2021) in einer amtlichen Ausweisung wegen der geringen Fallzahl der Taten aus diesem Jahr nicht berücksichtigt werden.

Über die Gründe für den hohen Zuwachs von $N = 909$ Taten aus dem Jahr 2020 in 2021 kann an dieser Stelle nur gemutmaßt werden. Der Umstand, dass es sich beim Tatbestand der illegalen Kfz-Rennen um einen relativ „neuen“ Tatbestand handelt, dürfte dabei durchaus eine Rolle gespielt haben. Illegale Kfz-Rennen werden erst seit dem 13. Oktober 2017 strafrechtlich geahndet.

Offenbar war aber auch schon die Schaffung des neuen Straftatbestands und nachfolgend die Auslegung des letztlich verabschiedeten Gesetzestexts nicht unumstritten. So wurde im Gesetzgebungsverfahren selbst bereits die Frage gestellt, ob es überhaupt notwendig sei, einen neuen Tatbestand zu beschreiben oder ob nicht bereits bestehende Strafvorschriften ausreichen (z. B. Eisele, 2018; Walter, 2018). § 315d Abs. Nr. 3 StGB und die Frage der Vereinbarkeit mit dem Grundgesetz beschäftigte später sogar das Bundesverfassungsgericht (2 Bv 1/20 v. 9. Februar 2021).

Insgesamt stützt dies die Annahme, dass die Entwicklung einer (vorherrschenden) juristischen Meinung gerade bei neuen gesetzlichen Regelungen zusätzliche Zeit in Anspruch nimmt, was statistisch erfasste Verfahrensdauern (siehe Strafverfolgungsstatistik des Statistischen Bundesamts) durchaus verlängern kann.

Zu vermuten ist, dass z. B. die Klärung rechtlicher Rahmenbedingungen durch das Bundesverfassungsgericht und anderer Gerichte die Verfahren durchaus beschleunigt hat. Dies lässt auch die Zahl aus Tabelle 5 von 1.214 Taten für das Tatjahr 2020 bereits ein Jahr nach der Tat als bereits validen Wert erscheinen, der jedoch auch als vorläufig gelten muss. Die Zahlen für das Tatjahr 2021 sind dagegen im Vergleich zu den Vorjahren wieder niedrig und gehen um rund - 60 Prozent im Vergleich zum Tatjahr 2020 zurück.

Dies ist wiederum ein Beleg dafür, in einer tatjahrbezogenen Statistik auf das jeweils aktuelle Jahr zu verzichten, um keinen irreführenden Eindruck zu erwecken. Die Alternative bestünde darin, explizit auf die Gründe dafür hinzuweisen (z. B. in Qualitätsberichten, die die Nutzenden bei der sachgerechten Verwendung einer amtlichen Statistik des KBA unterstützen).

Fazit

Für eine tatjahrbezogene amtliche Statistik bedeuten die bislang dargestellten Ergebnisse eines retrospektiven Aufbaus einer tatjahrbezogenen amtlichen Statistik, dass diese nach Ablauf von drei Jahren (1. Januar 2018 bis 31. Dezember 2021) zu relativ verlässlichen Werten führt. Ob dies nur für den Fall der relativ neuen gesetzlichen Regelung zum Straftatbestand der illegalen Kfz-Rennen gilt oder der Berichtzyklus für tatjahrbezogene Statistiken auf zwei Jahre verkürzt werden kann, müssen weitere Analysen zeigen.

Die weitergehenden Analysen sollten die Straftaten berücksichtigen, die seit langem Bestandteil des Verkehrsstrafrechts sind. Beispielsweise kann ein Vergleich mit den als die sieben Todsünden des Straßenverkehrs bezeichneten Delikte des § 315c Abs. 2 StGB hier möglicherweise Auskunft geben (vgl. Zweites Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 26. November 1964, BGBl. I 1964 S. 921). Dies ist Gegenstand eines neuen Werkstattberichts.

Illegale Kraftfahrzeugrennen

Das Verhältnis zwischen Tatjahr und Eingangsjahr am Beispiel einer ausgewählten Verkehrsstraftat

Fazit

Es wird dann möglich, den Meldeverzug beim 2017 neu eingeführten Tatbestand der illegalen Kfz-Rennen mit dem Meldeverzug von bereits seit Langem existierenden anderen Straftatbeständen zu vergleichen und die Annahme zu überprüfen.

Die vorstehenden Analysen machen deutlich, was bereits eingangs zu Tabelle 2 angemerkt wurde: Die Erstellung einer vollständig validen tatjahrbezogene Statistik, die für ein Tatjahr **alle** Taten erfasst, bleibt ein schwieriges Unterfangen. Nach wie vor treffen auch Jahre nach der Tat noch rechtskräftige Entscheidungen im FAER ein, die zur Revision bisheriger Resultate führen.

Zusammenfassende Betrachtung

Im Mittelpunkt der vorangegangenen Betrachtungen standen die illegalen Kfz-Rennen, die seit 2017 nach § 315d StGB sanktioniert werden. Die eingangsbezogene Statistik warf gerade im Hinblick auf jährliche Veränderung eine Reihe von wichtigen Fragen unter Nutzenden auf. Zur Klärung der Fragen wurde vorgeschlagen, das Tatjahr als Ordnungskriterium für eine Statistik zu berücksichtigen und mit dem Eingangsjahr als Ordnungskriterium zu vergleichen.

Zu Beginn soll bereits darauf hingewiesen werden, dass damit nicht zwei konkurrierende Auswertungsmodelle gegenübergestellt sind, sondern vielmehr zwei unterschiedliche Perspektiven der Betrachtung eingenommen wurden, die zusammengenommen eine differenziertere Einschätzung der eingangsbezogenen Veränderungen durch jährlich neu registrierte Verkehrsauffälligkeiten und des tatjahrbezogenen Deliktgeschehens in Deutschland erlauben. Beide Perspektiven haben aus Sicht der amtlichen Statistik ihre Berechtigung. Bereits in der frühen Planungsphase einer amtlichen Statistik zu Verkehrsauffälligkeiten (VA) Ende der 1980er-Jahre wurden zwei Perspektiven der Auswertung von Registerinformationen unterschieden. Bereits Schade (1989; vgl. auch Otto et al., 1988) stellt die registerbezogene Perspektive (bzw. die Registerwelt) der verkehrsbezogenen Perspektive (der Verkehrswelt) gegenüber. Im Gegensatz zur eingangsbezogenen Statistik ist das Einschlusskriterium für die tatjahrbezogene Statistik das Jahr, in welchem die Tat begangen wurde (ermittelt über das Tatdatum bzw. den Tag der Tatbegehung) und nicht das Eingangsdatum (Tag der Speicherung im FAER).

Bezogen auf ein Kalenderjahr vermittelt die Registerperspektive ein stets aktuelles Bild. Alle in einem Jahr eingegangenen Mitteilungen werden berücksichtigt. Das Ergebnis der Analysen der Registerwelt ist damit eine grundlegende Statistik, die sich durch hohe Aktualität auszeichnet und insbesondere auf die Erfassung von Veränderungen durch jährlich neu registrierte Verkehrsauffälligkeiten abzielt. In den letzten Jahren konnte das KBA die Aktualität der eingangsbezogenen Statistik sogar noch deutlich erhöhen. Durch die Vollautomatisierung des FAER in Verbindung mit den Möglichkeiten einer modernen Datenverarbeitung konnte die Zeit, die bis zur Veröffentlichung verging, immer weiter verkürzt werden.

Der Registerperspektive kann die Perspektive der Straßenverkehrswelt gegenübergestellt werden, die das Deliktgeschehen fokussiert. Aus dieser Perspektive ergibt sich nach Schade (1989) das nach Tatjahren aufbereitete Deliktgeschehen. Primäres Ziel dieser Aufbereitung und Darstellung ist es, „quantitative und qualitative Änderungen [im] Deliktgeschehen [...] zu erkennen und in Beziehung [zu setzen] zum Wandel in Verkehr und Recht [...]“ (Schade, 1989, S.III). In dieser Statistik dient das Tatjahr, also das Kalenderjahr, in dem der Zeitpunkt des Verstoßes (der Tattag) liegt, als strukturierendes Element.

Illegale Kraftfahrzeugrennen

Das Verhältnis zwischen Tatjahr und Eingangsjahr am Beispiel einer ausgewählten Verkehrsstraftat

Als Nachteil einer tatjahrbezogenen Statistik gilt, dass diese im Vergleich zu einer eingangsbezogenen Statistik die Zeit berücksichtigen muss, die zwischen dem Geschehen im Straßenverkehr (der Tatbegehung) und der Speicherung im FAER liegt, um über eine ausreichende Zahl von Fällen berichten zu können. Je nachdem wie groß dieses als Meldeverzug bekannte Intervall ist, erscheint die tatjahrbezogene Auswertung im Vergleich zur eingangsbezogenen Statistik stets weniger aktuell. Dafür fokussiert sie aber stärker das Geschehen im Straßenverkehr.

Um einer möglicherweise systematischen Nichtberücksichtigung von Taten entgegenzuwirken, muss der Meldeverzug bei einer Auswertung nach Tatdatum im Gegensatz zu einer rein eingangsbezogenen Statistik berücksichtigt werden. Für die Erstellung der Statistik ist also eine ausreichend große Wartezeit zu veranschlagen. Selbst dann kann aber nicht garantiert werden, dass alle Taten, die im ausgewählten Tatjahr begangen wurden, auch berücksichtigt werden. Es ist möglich, dass auch noch Jahre später Informationen im FAER gespeichert werden und erst dann für die Statistik zur Verfügung stehen.

Die Berichtzyklen werden bei einer tatjahrbezogenen Statistik, wie wir gesehen haben, mindestens zwei Jahre betragen; im Fall der illegalen Kfz-Rennen schien in der retrospektiven Betrachtung wegen der erst kurzzeitig zurückliegenden Einführung des Straftatbestands eher sogar ein dreijähriger Berichtszyklus angemessen. Näheres wird ein in Planung befindlicher Vergleich des Meldeverzugs mit ausgewählten Straftaten (z. B. § 315c Abs. 2) und allen anderen Straftaten, die im FAER gespeichert werden, zeigen.

Eine weitere Analyse des Meldeverzugs bei Ordnungswidrigkeiten sollte ebenfalls ergänzt werden, um anschließend eine grundsätzliche Entscheidung zur (Wieder-)Einführung einer tatjahrbezogenen amtlichen Statistik zu Verkehrsauffälligkeiten zu treffen. Entscheidend wird sein, ob eine solche Statistik für Nutzende von Interesse ist. Einen möglichen Bedarf gilt es zu erheben.

Welche Art der Darstellung auch immer gewählt wird, alle Nutzenden sollen sich darüber informieren können, unter welchen Rahmenbedingungen eine amtliche Statistik entsteht. Eine erste Klärung zentraler Aspekte einer eingangsbezogenen und einer tatjahrbezogenen Statistik war Ziel dieses Beitrags.

Illegale Kraftfahrzeugrennen

Das Verhältnis zwischen Tatjahr und Eingangsjahr am Beispiel einer ausgewählten Verkehrsstrafat

Anhang

§ 315d Strafgesetzbuch (StGB): Verbotene Kraftfahrzeugrennen

- (1) Wer im Straßenverkehr
 1. ein nicht erlaubtes Kraftfahrzeugrennen ausrichtet oder durchführt,
 2. als Kraftfahrzeugführer an einem nicht erlaubten Kraftfahrzeugrennen teilnimmt oder
 3. sich als Kraftfahrzeugführer mit nicht angepasster Geschwindigkeit und grob verkehrswidrig und rücksichtslos fortbewegt, um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen,

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

- (2) Wer in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 2 oder 3 Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet, wird mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.
- (3) Der Versuch ist in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1 strafbar.
- (4) Wer in den Fällen des Absatzes 2 die Gefahr fahrlässig verursacht, wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.
- (5) Verursacht der Täter in den Fällen des Absatzes 2 durch die Tat den Tod oder eine schwere Gesundheitsschädigung eines anderen Menschen oder eine Gesundheitsschädigung einer großen Zahl von Menschen, so ist die Strafe Freiheitsstrafe von einem Jahr bis zu zehn Jahren, in minder schweren Fällen Freiheitsstrafe von sechs Monaten bis zu fünf Jahren.

Forderung nach stärkerer Sanktionierung von illegalen Kfz-Rennen (Entstehungsgeschichte)

Im Juli 2016 brachten Nordrhein-Westfalen und Hessen einen Gesetzesantrag in den Bundesrat ein, der die Veranstaltung von bzw. die Teilnahme an nicht genehmigten Kraftfahrzeugrennen (illegalen Kfz-Rennen) auf öffentlichen Straßen unter Strafe stellen sollte. Motivation für diesen Antrag war die Beobachtung einer zunehmenden Anzahl von Fällen solcher illegaler Kfz-Rennen, bei denen Unbeteiligte schwer verletzt oder gar getötet wurden.

Die bisherigen Sanktionsmöglichkeiten - nicht genehmigte Kfz-Rennen wurden als Ordnungswidrigkeiten (OWI) geahndet - hatten sich aus Sicht der Verantwortlichen in der Praxis als unzureichend erwiesen, da sie kaum eine Abschreckungswirkung entfalteten. Als wichtigster Grund erschien jedoch der Umstand, dass eine Einstufung der illegalen Kfz-Rennen als OWi das erhebliche Gefährdungspotenzial nicht angemessen erfasste. Ziel der Regelung war eine im Vergleich zur vorangegangenen Ahndung als OWi stärkere Abschreckungswirkung, um so zukünftig illegale Kfz-Rennen zu verhindern (BRDrucks 362-16, 2016; siehe u. a. auch Eisele, 2018; Meyer, Wagner & Winkelmann, 2021; Puppe, 2017; Reuter, 2017; Wagner & Keller, 2016; Walter, 2018; Witter, 2020).

Um das Sanktionsinstrumentarium zusätzlich wirksam zu erweitern, sollte der neue Grundtatbestand in den Katalog der Delikte, die in der Regel zur Entziehung der Fahrerlaubnis führen, aufgenommen werden. Die Heraufstufung zur Straftat zielte auch darauf, die Einziehung der Kraftfahrzeuge von Beteiligten zu ermöglichen (BRDrucks 362-16, 2016).

Illegale Kraftfahrzeugrennen

Das Verhältnis zwischen Tatjahr und Eingangsjahr am Beispiel einer ausgewählten Verkehrsstraftat

Nach Abschluss der Beratungen wurde das Strafgesetzbuch (StGB) schließlich im Oktober 2017 durch § 315d (Verbotene Kraftfahrzeugrennen) ergänzt (56. Strafrechtsänderungsgesetz vom 30. September 2017 (BGBl I S. 3532). Seit dem 13. Oktober 2017 rechtswirksam, wird seitdem mit Freiheitsstrafe oder mit Geldstrafe bestraft, wer im Straßenverkehr ein nicht erlaubtes Kraftfahrzeugrennen ausrichtet oder durchführt bzw. als kraftfahrzeugführende Person daran teilnimmt, um sich - grob verkehrswidrig und rücksichtslos - mit einem Kraftfahrzeug fortzubewegen. Ein Ziel sei es dabei eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen.

Durch Aufnahme in Anlage 13 zu § 40 der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) wurden illegale Kfz-Rennen zu einer registerpflichtigen Straftat, die nach einer rechtskräftigen Verurteilung im Fahrerlaubnisregister (FAER) zu speichern ist. Mit der entsprechenden Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) entfiel folgerichtig gleichzeitig die Ahndung illegaler Kfz-Rennen als OWi gemäß §§ 29 und 49 Abs. 1 Nr. 5 der Straßenverkehrsordnung (StVO).

Literatur

- BRDrucks (Bundestagsdrucksache) 362/16. (2016). Entwurf eines Strafrechtsänderungsgesetzes - Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr.
- Bundesverfassungsgericht (2 BvL 1/20 v. 9. Februar 2021). Beschluss des Zweiten Senats vom 9. Februar 2022 zu Inhalt und Reichweite des Verbots einer Verschleifung strafrechtlicher Tatbestandsmerkmale in § 315d Absatz 1 Nummer 3 Strafgesetzbuch.
- Eisele, J. (2018). Lebensgefährliches Verhalten im Straßenverkehr. Kriminalpolitische Zeitschrift, 3 (1), 32-38.
- Emsbach, M., Hansjosten, E. & Schade, F.-D. (1993). Forschungsprojekt 2.9360 – Entwicklung einer nutzerorientierten Grundstatistik zum Verkehrszentralregister der Bundesanstalt für Straßenwesen. Flensburg: Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). [vergriffen, auf Nachfrage beim Autor]
- Meyer, L., Wagner, T. & Winkelmann, A. (2021). „Too fast and not furious“. Verbotene Kraftfahrzeugrennen nach Paragraph 315d StGB. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 67 (3).
- Otto, H., Möller, R.-D. & Ohrem, P (1988). Auswertung des Verkehrszentralregisters für die Verkehrssicherheitsforschung und verkehrspolitische Entscheidungen – Abschlussbericht. Flensburg: Kraftfahrt-Bundesamt (KBS). [vergriffen, auf Nachfrage beim Autor]
- Puppe, I (2017). Entscheidungsanmerkung: Tödliches Autorennen auf dem Kurfürstendamm – Mordurteile gegen Berliner Raser. Zeitschrift für Internationale Strafrechtsdogmatik, 7-8, 439-444.
- Reuter, M (2017). Neuerung im Strafgesetzbuch: § 315d - Verbotene Kraftfahrzeugrennen. pvt Polizei Verkehr+Technik 62 (6), 22-24.
- Schade, F.-D. (1989). Auswertung des Verkehrszentralregisters für die Verkehrssicherheitsforschung und für verkehrspolitische Entscheidungen – Planungsbericht. Flensburg: Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). [vergriffen, auf Nachfrage beim Autor]
- Wagner, T. & Keller, M. (2016). Impulsivität und riskantes Fahrverhalten bei Kraftfahrern in Deutschland und der Schweiz. ZVS - Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 62 (3), 31-37.
- Walter, T. (2018). Lebensgefährliches Verhalten im Straßenverkehr - Was man aus den Raser-Fällen für eine lex ferenda zu Vorsatz und Fahrlässigkeit lernen kann. Kommentar zum Vortrag von Prof. Dr. Jörg Eisele. Kriminalpolitische Zeitschrift, 3 (1), 39-43.
- Witter, F. (2020). Strafbarkeit verbotener Kraftfahrzeugrennen. Hochschule für öffentliche Verwaltung und Rechtspflege (FH), Fachbereich Rechtspflege, Meißen (Diplomarbeit).

Illegale Kraftfahrzeugrennen

Das Verhältnis zwischen Tatjahr und Eingangsjahr am Beispiel einer ausgewählten Verkehrsstraftat

Weiterführender Hinweis:

Über die zitierten Gesetze und Verordnungen informieren das Bundesministerium für Justiz und das Bundesamt für Justiz unter <https://www.gesetze-im-internet.de/>

Illegale Kraftfahrzeugrennen

Das Verhältnis zwischen Tatjahr und Eingangsjahr am Beispiel einer ausgewählten Verkehrsstraftat

Grundsätzliches zum Werkstattbericht

Mit dem Jahr 2023 möchte das Referat „34 Kraftfahrendenstatistik, Daten“ (Sachgebiet 342 „Wissenschaftliche Projekte, Kraftfahrendenstatistik“) eine neue Veröffentlichungsreihe etablieren - die Werkstattberichte.

Wir stellen explorative Datenanalysen und innovative Ansätze zur Analyse des im Kraftfahrt-Bundesamt Flensburg (KBA) verfügbaren Datenmaterials vor. Im Mittelpunkt stehen experimentelle Auswertungen, die aktuelle und mögliche zukünftige Themen der amtlichen Statistik zur Diskussion stellen sowie Analysen, die die Inhalte der scientific use files (SUF) des Forschungsdatenzentrums im Kraftfahrt-Bundesamt (FDZ im KBA) „unter die Lupe“ nehmen, um diese auf Verwendung in wissenschaftlicher Forschung zu prüfen. Neben solchen Machbarkeitsanalysen sollen alternative methodische Zugänge zu amtlichen Daten betrachtet werden. Diese Weiterentwicklung statistischer Methoden umfassen

- das Erschließen und der Einsatz neuer Darstellungsformen auf der Ebene der deskriptiven Statistik,
- die vermehrte Erprobung und den differenzierten Einsatz univariater und multivariater Methoden der Inferenzstatistik sowie
- den Einsatz von informationsreduzierenden und datenverändernden Methoden zur Sicherstellung der statistischen Geheimhaltung (inkl. post-tabularer Geheimhaltung).

Werkstattberichte dienen dazu, das Potenzial der im KBA verfügbaren Daten zu verdeutlichen und die amtliche Statistik entsprechend der sich verändernden Bedürfnisse der Nutzenden weiterzuentwickeln. Dazu gehört es auch, Rahmenbedingungen der Führung eines amtlichen Verwaltungsregisters zu identifizieren und hinsichtlich der Auswirkungen auf die Aussagekraft einer Statistik zu analysieren. So gilt es herauszufinden, welche Konsequenzen die gesetzlich definierten Vorgaben der Registerführung für die Ergebnisqualität einer amtlichen Kraftfahrendenstatistik auf Basis eben dieses Register haben können.

Darüber hinaus ist es ein wichtiges Ziel, über diese Berichte in einen produktiven Dialog mit Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern einzutreten und für die differenzierte Nachnutzung auch durch externe Forschungseinrichtungen zu werben. Qualitätsgesicherte Daten sollen leicht für weitergehende Analysen zugänglich gemacht werden. Vielversprechende Ansätze sollen je nach Möglichkeit durch das Team des Referats auch in eigenen Publikationen in einschlägigen Zeitschriften veröffentlicht werden.

Das Referat 34 nimmt mit den Werkstattberichten eine nationale und internationale Entwicklung auf, in der statistische Ämter, die an der methodischen und technischen Weiterentwicklung der amtlichen Statistik arbeiten, ihre Projekte und die Ergebnisse von Machbarkeitsstudien zur Diskussion stellen.

Das Team besitzt langjährige Erfahrung in grundlagen- und anwendungsorientierten Bereichen sozialwissenschaftlich-psychologischer und ökonomischer Forschung. Darüber hinaus verfügt das 2017 ins Leben gerufene FDZ im KBA mittlerweile als Datentreuhänder über umfangreiche Erfahrungen in der Anonymisierung, der methodischen Aufbereitung und Bereitstellung anonymisierter Daten für die wissenschaftliche Nachnutzung sowie über Erfahrungen in einer auf die Belange der Nutzenden abgestimmten Vertragsgestaltung und Beratung, um Analysen durch externe wissenschaftliche (nicht-kommerzielle) Forschungseinrichtungen zu ermöglichen.

Illegale Kraftfahrzeugrennen

Das Verhältnis zwischen Tatjahr und Eingangsjahr am Beispiel einer ausgewählten Verkehrsstrafat

Hinweise

Vorläufigkeit der Ergebnisse: Durch die Werkstattberichte kann vergleichsweise spontan auf aktuelle, verkehrsbezogene Geschehnisse reagiert werden. Bis die Analysen, die in Werkstattberichten vorgestellt werden, den Reifegrad einer amtlichen Statistik erreicht haben, gelten die so veröffentlichten Daten jedoch als vorläufig. Darauf ist bei Weiterverwendung hinzuweisen. Die Ergebnisse beleuchten die unterschiedlichen Themen der Kraftfahrerstatistik und erläutern die Rahmenbedingungen, unter denen eine amtliche Statistik zum jeweiligen Themenfeld entsteht und letztlich veröffentlicht wird. Sie erlauben einen interessanten Einblick in die Arbeit der Abteilung Statistik.

Für die **Inhalte und Aussagen der Werkstattberichte** sind die jeweiligen Autorinnen und Autoren verantwortlich. Die Berichte geben die Auffassung der beteiligten Autorinnen und Autoren wieder, die von einer Einschätzung des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA) abweichen kann. Bei einer Verletzung fremden Urheberrechts oder sonstiger Rechte, die die Leserinnen und Leser identifizieren, bitten wir, auf die Verletzung per E-Mail an Kraftfahrerstatistik@kba.de hinzuweisen.

Lizenzrechtlicher Hinweis: Die Vervielfältigung und Verbreitung der Werkstattberichte, auch auszugsweise und in digitaler Form, ist mit Quellenangabe gestattet. Maßgebend ist die Datenlizenz „[Deutschland -Namensnennung-Version 2.0](#)“, welche Datennutzende verpflichtet, den jeweiligen Datenbereitstellenden zu nennen. Wir bitten zusätzlich um einen Hinweis auf die Vorläufigkeit der Ergebnisse.

Impressum

Herausgeber:
Krafftahrt-Bundesamt
24932 Flensburg

Internet: www.kba.de

Fachliche Auskünfte und Beratung:

Telefon: +49 461 316-0
Telefax: +49 461 316-1650
E-Mail: kba@kba.de

Erschienen im Februar 2024
Stand: Juli 2023

Druck: Druckzentrum KBA



Alle Rechte vorbehalten. Die Vervielfältigung und Verbreitung dieser Veröffentlichung, auch auszugsweise und in digitaler Form, ist nur mit Quellenangabe gestattet. Dies gilt auch, wenn Inhalte dieser Veröffentlichung weiterverbreitet werden, die nur mittelbar erlangt wurden.

© Krafftahrt-Bundesamt, Flensburg